

INTERVENCIJA

REVIJA O GASILSTVU, ZAŠČITI IN REŠEVANJU, TEHNIKI, VOZILIH IN PREVENTIVI

PREVENTIVA

POŽARNA VARNOST V PODJETJIH

**TEHNIKA**
ENO VOZILO, VEČ FUNKCIJ**PREDSTAVITEV**
30 LET CENTRA
ZA VAROVANJE
IN ZAŠČITO**INTERVJU**
DEJAN ROGELJ

„ MOJ TOVORNJAK JE
NATOVORJEN Z
DODATKI. TUDI
KO NI NALOŽEN. “



Preizkusite novo generacijo tovornjakov MAN.
Simply my truck.

Naš svet se vrti vedno hitreje. Kdor mu želi slediti, mora biti ustrezno opremljen – tako kot nova generacija tovornjakov MAN. Že danes je opremljena z jutrišnjo tehnologijo: od sistema MAN OptiView, ki nadomešča klasična vzvratna ogledala in drugih pametnih asistenčnih sistemov do novega in še bolj učinkovitega pogonskega sklopa z manjšo porabo goriva. Vi in vaše poslovanje lahko zasedeta prostor v prvi vrst-i skupaj z MAN-om. #SimplyMyTruck



Uvodnik

Andrej Štremfelj,
strokovni sodelavec



Z znanjem napredujemo

Vstopamo v oktober – mesec požarne varnosti, ki je vedno zaznamovan s številnimi preventivnimi dogodki, s katerimi ozaveščamo tako laično kot tudi strokovno javnost o pomembnosti požarne zaščite in pravilnega ravnanja ob izrednem dogodku.

S širjenjem znanja namreč lahko delujemo preventivno – in širjenje znanja je potrebno tudi za vse nas, ki smo strokovno, ljubiteljsko ali poklicno predani zaščiti in reševanju. To se je pokazalo tudi na strokovni konferenci v organizaciji naše revije, kjer smo veliko pozornosti posvetili tehničnim novostim na področju vozil in predstavili, kako lahko razvoj tehnologije uporabimo v svoj prid, da bomo bolj učinkoviti in varni pri delu. Velik odziv udeležencev, kljub težkim časom za organizacijo dogodkov in druženje v živo, ter aktivno sodelovanje z vprašanji in komentarji sta potrdila, da so takšni dogodki dobrodošli in zaželeni.

Zato bomo pri našem delu vztrajali tudi v prihodnje, da vam skozi revijo pa tudi z organizacijo dogodkov približamo novosti in razvoj stroke. Samo s pridobivanjem novega znanja postajamo boljši in se razvijamo, to pa je tisto, kar šteje. ■

Revija o gasilstvu, zaščiti in reševanju, tehniki, vozilih in preventivi

Izdaja

Business Media Slovenija, d. o. o.
Bleiweisova 30, 1000 Ljubljana
tel./faks: +386 1 309 14 83
info@bmslovenia.si
www.kamion-bus.si
www.bmslovenia.si

Direktorja:

Nenad Žunec, Peter Frankl

Glavni urednik:

Boštjan Paušer

Strokovni sodelavci:

Andrej Štremfelj, Matko Jovič,
Dubravko Majetič, Nejc Štremfelj,
Anže Jereb, Emil Šterbenk,
Luka Štimac

Oglasno trženje:

01 30 91 590/oglas@finance.si

Vodja projekta:

Maja Levstek
051 382 808, maja.levstek@finance.si

Direktorica:

Aleksandra Horvat
01 30 91 472
aleksandra.horvat@finance.si

Trženje vsebin:

Vodja: Tina Anžič
01 30 91 491, tina.anzic@finance.si
Naročnine:
080 15 80, narocnine@finance.si

Oblikovanje:

Sandra Dolenc, Tina Malovrh
Tehnična urednica: Sandra Dolenc
Fotodokumentacija: Aleš Beno
Lektoriranje: Finance

Tisk:

Schwarz print, d. o. o.

Natisnili smo: 6.400 izvodov

Redakcijski sistem: StoryEditor

Distribucija

Delo prodaja, d. d.
ISSN 2335-2981

Intervencija izide 4-krat na leto.

Naročniki Financ prejmejo revijo
Intervencija kot prilogo brezplačno.

Naslednja številka izide
v četrtek, 30. 12. 2021.

Nenaročenih rokopisov in drugih materialov ne vračamo. Pri nas oblikovani oglasi in izdelani fotoliti so last uredništva, zato je vsakršna nadaljnja uporaba brez izrecnega soglasja uredništva nedopustna. Ponatis dovoljen samo z dovoljenjem uredništva in vedno z navedbo vira. Uredništvo si pridržuje pravico do (ne)objave prispevkov in redaktorskih posegov vanje. Za podatke in navedbe v prispevkih odgovarjajo avtorji osebno.

6 Novice

Varnostni vtič za električna vozila
Za tehnično posredovanje pri prometnih nesrečah so razvili poseben varnostni vtič za električna vozila.

10 Preventiva

Požarna varnost v podjetjih
Kaj vse je treba storiti v podjetju, da bo objekt požarno varen.

22 Predstavitev

30 let centra za varovanje in zaščito
Za varnost ob prevozi pomembnih domačih in tujih državljanov v okviru policije skrbi Center za varovanje in zaščito.

26 Intervju

Dejan Rogelj
Zelo pomembna je vloga prvih posredovalcev v krajih, do katerih ekipe nujne medicinske pomoči potrebujejo dlje časa.

30 Tehnika

Zamenljive nadgradnje – moduli
Številne enote se odločajo za zamenljive nadgradnje v obliki modulov, s katerimi povečajo prilagodljivost in uporabnost vozila.

36 Reportaža

Srečanje gasilskih scanij
Letos se je v Žalcu, na srečanju gasilskih scanij, zbralo 22 tovornjakov.

42 Test

Veliki dostavniki
Dostavnik leta v kategoriji velikih dostavnikov je na izboru postal MAN TGE.



18 Reportaža: Razvoj tehnike intervencijskih vozil

Organizirali smo strokovno konferenco z okroglo mizo o novostih in razvoju tehnike intervencijskih vozil.



38 Tehnika: Vodoodporno hidravlično reševalno orodje

Pri proizvajalcu Lukas so razvili orodje, deluje tudi pod vodo.



46 Zgodovina: FAP 1314

Vodiški gasilci so s FAP dežurali na letališču ob vzletih in pristankih Jatovega DC 10.



Ustvarimoreševalni pas



Varnostni vtič za električna vozila

Varnost reševalnih enot je najpomembnejša pri vseh operacijah, tudi pri tehnični pomoči ob prometnih nesrečah, zato so razvili poseben varnostni vtič za električna vozila. Naraščajoče število električnih vozil v cestnem prometu namreč reševalne službe postavlja pred povsem nove izzive. V nasprotju z motorjem z notranjim izgorevanjem zagnanega elektromotorja ne prepoznate po hrupu. Že majhen dotik stopalke plina tako lahko zadostuje za zagon oziroma premik električnega vozila, to pa je pri reševalnih akcijah nevarno in lahko tudi usodno.

Zato so nizozemski gasilci razvili preprosto inovativno orodje, ki so ga poimenovali vtič v sili. Tako kot polnilni vtič tipa 2 se vključi v vtičnico za polnjenje vozila, s čimer se simulira postopek polnjenja. To vodi do samodejnega aktiviranja parkirne zavore vozila in prestavitve prenosa v nevtralni položaj. Vozilo se torej ne more več premikati, tudi če žrtev nesreče, ki sedi v vozilu, po nesreči pritisne na stopalko plina. Vtič v sili deluje z vsemi običajnimi električnimi vozili, za novorazvita vozila pa bo mogoče le posodobiti njegovo programsko opremo.

Mustang mach-E za policiste

Ford je ta teden na sejmu intervencijskih služb v Birminghamu (Emergency Services Show) predstavil svoj električni model mustang mach-E v izvedbi za policiste. Pri razstavljenem vozilu gre še vedno za koncept. Da ne bi omejili dosega, se modre luči in sirena napajajo iz 12-voltnega akumulatorja vozila. Ford bo pri nadaljnjem razvoju razmišljal o večji bateriji za napajanje dodatne opreme. Metropolitanska policija na širšem območju Londona in policijski organi več okrožij ter Južnega Walesa in Škotske so že izrazili zanimanje za ta »zeleni« policijski avto.



ROD KIRKPATRICK/F STOP PRESS/IMMEDIATE NETWORK

ROD KIRKPATRICK/F STOP PRESS/IMMEDIATE NETWORK

Avtocestna policista pomagala nosečnici

Med delom sta policist in policistka SEAP Ljubljana reševala nekoliko drugačen, a ne tako redek primer. Do partrulje je pripeljal voznik osebnega vozila in povedal, da partnerica v njegovem vozilu že rojeva in morata nujno do porodnišnice v Postojno. V tistem času je bila avtocesta v smeri Postojne močno obremenjena z vozili na obeh prometnih pasovih, promet je potekal zgoščeno, strnjeno in počasi. Policist in policistka sta v komunikaciji z občanom izvedela, da se je porod že začel, in ocenila, da je pomoč nujno potrebna. Z uporabo zvočnih in svetlobnih znakov sta zapeljala proti Postojni in z zagotavljanjem tako imenovanega koridorja vozniku oziroma partnerju rojevajoče ženske, ki je sledil vozilu policije, omogočila, da je bila partnerica varno in hitro prepeljana v postojnsko porodnišnico ter predana v ustrezno medicinsko oskrbo.



POLICIJA



POMURSKI SEJEM

Evropska sredstva za nakup opreme za pomoč ob poplavah

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je odobrila evropska sredstva za projekt Zagotavljanje ustrezne opreme za izvajanje nalog na področju zaščite, reševanja in pomoči ob poplavah na državni, regionalni in lokalni ravni. Za 28 milijonov evrov vreden projekt, ki ga bo izvajala Uprava RS za zaščito in reševanje, bo kohezijski sklad prispeval kar 20 milijonov evrov. Gre za rekorden znesek, saj še nikoli doslej za civilno zaščito in tehnično opremo za pomoč ob naravnih nesrečah ni bilo namenjenih toliko evropskih sredstev.

Dvajset milijonov evrov evropskih sredstev bo namenjenih za nakup 40 specialnih tovornih vozil, 164 menjalnih nadgradenj in 10 priklopnih visokozmogljivih črpalnih enot. Nova sodobna oprema bo omogočila hiter, varen, učinkovit in koordiniran odziv na poplave na celotnem ozemlju Republike Slovenije ter zagotavljala večjo zaščito premoženja in življenj ob poplavah. Vozila bodo locirana na območju celotne države.

V KRIZNIH RAZMERAH POTREBUJETE ZANESLJIVEGA PARTNERJA.

Pooblaščen serviser vozil MAN
Prigo, d.o.o., Brezovica | Servisni center Brdo

#NAPOMOČ

Vaš kontakt za
brezskrbno pot:



Mladinska ulica 89, 1000 Ljubljana
T +386 (0)1 365 82 22 | M +386 (0)31 30 15 15
E trgovina@prigo.si | <http://man.prigo.si>





POMURSKI SEJEM



POMURSKI SEJEM



POLICIJA

8. mednarodni sejem SOBRA

V Gornji Radgoni se je odvil 8. mednarodni sejem SOBRA. Na skoraj 17 tisoč kvadratnih metrih sejemskih in 25 tisoč kvadratnih metrih demonstracijskih površin je 115 razstavljalcev iz 13 držav prikazalo najsodobnejšo oborožitev in opremo ter pripomočke za zaščito in reševanje.

Ob poslovnih razstavljalcih so se ministrstvo za obrambo, Slovenska vojska, Policija, Uprava RS za zaščito in reševanje ter Gasilska zveza Slovenije predstavili s strokovnimi razstavami in posveti, svetovanji obiskovalcem, dinamičnimi predstavitvami in izobraževalno-družabnimi prireditvami. Ministrstvo za obrambo je na sejmu pripravilo več strokovnih srečanj. Policija je predstavila vozila in opremo svojih rednih, posebnih in specialnih enot. S spretnostno vožnjo so navduševali policisti motoristi. Na ogled je bila razstava o zgodovini milice in policije.

Uprava RS za zaščito in reševanje je prikazala svojo organiziranost, dejavnosti, opremo ter operativne sestave društev in drugih nevladnih organizacij, ki sodelujejo pri nalogah zaščite, reševanja in pomoči ob naravnih in drugih nesrečah.

Gasilska zveza Slovenije je predstavila organiziranost, enote, opremo, delo z mladimi in preventivno dejavnost. S svojimi strokovnimi službami je pripravila različne preventivne delavnice in predstavitve varnega dela z motorno žago. Pripravila je strokovni posvet komisije za nevarne snovi z naslovom Plinovodna omrežja in interveniranje. Zadnjo soboto v septembru je v njihovi organizaciji potekalo tekmovanje gasilskih dvojic Fire Combat, v sodelovanju z Upravo RS za zaščito in reševanje ter združenjem slovenskih poklicnih gasilcev pa tudi tekmovanje enot širšega pomena.



FUSO – A Daimler Brand

FUSO CANTER USTVARJEN ZA DELO.

ZARADI SVOJE PRILAGODLJIVOSTI JE CANTERJEVA ŠASIJA S KABINO VEČ KOT PRIMERNA ZA PREDELAVO V GASILSKO VOZILO. S štirikolesnim pogonom in reduktorjem omogoča premagovanje zahtevnega terena. Nosilnost mu omogoča prevoz vse gasilske opreme in 1.000 l vode. Ponuja tri možnosti odгона moči, ki je pri gasilskih vozilih potrebna za delovanje vodne črpalke, vitla ali česa drugega. Različne konfiguracije dajejo tako gasilcem kot predelovalcem proste roke – lastnosti vozila pa so popolnoma skladne z gasilsko tipizacijo GVV-1 in GVV-2.

Več na: www.fuso-trucks.si

FUSO Trucks Slovenija. Pooblaščen prodajalec in serviser: Autocommerce, d.o.o.
Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana, Tel. +386 (0)1 5883 505

 **FUSO**

Požarna varnost

v podjetju in normativne zahteve

LASTNIKI OZIROMA UPORABNIKI OBJEKTOV IN DIREKTORJI PODJETIJ OZIROMA DRUGE ODGOVORNE OSEBE ZA POŽARNO VARNOST V PODJETJU SE PREJ ALI SLEJ SREČAJO Z DEJSTVOM, DA MORAJO IMETI V PODJETJU UREJENO PODROČJE POŽARNE VARNOSTI. MNOGI SE OB TEM VPRAŠAJO: »KAJ VSE MORAMO NAREDITI IN KAKO ZAGOTOVITI, DA BO OBJEKT POŽARNO VAREN?«

TEKST // Primož Jagrič

V članku je predstavljen izvleček nekaterih zakonskih zahtev, ki so osnova za urejeno požarno varnost v podjetju. Z urejeno požarno zaščito v objektu občutno povečamo varnost in zmanjšamo verjetnost za nastanek požara ali eksplozije, ob morebitnem nastanku tega pa ga lahko hitreje pogasimo oziroma preprečimo njegovo širjenje in s tem zmanjšamo materialno škodo.

V osnovi požarno zaščito delimo na dve področji:

- pasivna požarna zaščita in
- aktivna požarna zaščita.

Pasivna požarna zaščita

S pasivno požarno zaščito mislimo predvsem na preventivne gradbene ukrepe. Z gradbenimi ukrepi se določajo material ter odmiki objekta ob gradnji. Vsak, ki se srečuje z gradnjo, mora pred začetkom del pridobiti gradbeno dovoljenje. Pogoji za pridobitev tega dokumenta je izdelan projekt, ki ga pripravi odgovorni projektant. Odgovorni projektant v projektu med drugim določi tudi gradbene ukrepe oziroma pasivno požarno zaščito.

Z gradbenimi ukrepi se določijo materiali, ki se bodo uporabili med gradnjo, velikost požarnih sektorjev ali celic, odprtine med požarnimi sektorji ter odmiki od sosednjih objektov.





Gasilci na terenu pogosto opažamo, da lastniki propadlih velikih podjetij, ki imajo v lasti večje objekte, v katerih je v preteklosti delovalo določeno podjetje, te zdaj oddajo v uporabo malim oziroma manjšim podjetjem. V praksi to pomeni, da so se velike površine proizvodenj in pisarniških prostorov razdelile na mnogo manjših delov. Najemniki manjših prostorov vpliva na gradbene ukrepe nimajo in so tako prepuščeni zatečenemu stanju. Nekateri se nevarnosti v primeru požara niti ne zavedajo, drugi upajo, da se ta ne bo razširil na njihovo premoženje, spet tretji pa požarni varnosti ne posvečajo posebne pozornosti. Pogosto so prostori pregrajeni le s predelnimi mavčno-kartonskimi stenami, brez vsakršne zaščite pred širjenjem morebitnega požara.

Prav tako se pri starejših gradnjah pogosto pojavi težava intervencijskih poti in intervencijskih površin. Predvsem zaradi pomanjkanja parkirnišč v okolici zgradbe so namreč intervencijske površine zasedene z vozili ali nedosegljive zaradi dozidave objekta brez vključevanja stroke.

Aktivna požarna zaščita

S terminom aktivna požarna zaščita poimenujemo tehnične preventivne ukrepe ter organizacijske preventivne ukrepe. Med tehnične ukrepe uvrščamo vse tiste ukrepe oziroma sisteme, ki so v objekte vgrajeni na podlagi tehničnih rešitev, s katerimi je doseženo izpolnjevanje bistvene zahteve varnosti pred požarom po predpisih in drugih normativnih dokumentih, ki urejajo gradnjo, in sicer:

- sistemi za odkrivanje in javljanje požara;
- sistemi za odkrivanje in javljanje gorljivih plinov ali par v zraku;
- sistemi za nadzor dima in toplote;
- gasilni sistemi s tekočim, plinastim ali z drugim gasilom;
- varnostna razsvetljava;
- drugi sistemi aktivne požarne zaščite.

Sistem za odkrivanje in javljanje požara je avtomatski sistem s svojo centralo, ki na podlagi avtomatske zaznave požara ali razmer, ki vodijo k njegovemu nastanku, aktivira požarni alarm in druge programirane ukrepe. Njegov sestavni del so tudi gradbeni proizvodi, inštalacije ter naprave in oprema, kot so požarna loputa, požarna oziroma evakuacijska vrata ali prezračevalna naprava, katerih režim delovanja je funkcionalno povezan s sistemom za odkrivanje in javljanje požara, naprave in oprema, ki služijo za pogon ali krmiljenje dvigala, avtomatski javljalniki gorljivih plinov ali javljalniki isker v transportnih cevovodih in silosih, kadar niso izvedeni kot samostojni sistemi, temveč so priključeni na požarno centralo, ter odprtine za naravni odvod dima in toplote v stopniščih, za katere je predpisana samo geometrična površina in so funkcionalno povezane s sistemom za odkrivanje in javljanje požara.

Sistem za odkrivanje in javljanje gorljivih plinov ali par v zraku je avtomatski sistem za odkrivanje, javljanje in alarmiranje prisotnosti požarno nevarne koncentracije gorljivih plinov, ki ima svojo centralo in deluje samostojno.

► Sistem za nadzor dima in toplote je avtomatski ali polavtomatski sistem za odvod dima in toplote iz objekta ali sistem za omejevanje širjenja dima po objektu. Odprtina za naravni odvod dima in toplote v stopnišču, za katero je predpisana samo geometrična površina in je funkcionalno povezana s sistemom za odkrivanje in javljanje požara, je sestavni del sistema za odkrivanje in javljanje požara.

Požarne lopute, ki se ne aktivirajo s sistemom za odkrivanje in javljanje požara ali ki ne prožijo samodejnega izklopa prezračevalnega sistema, ne sodijo med vgrajene sisteme aktivne požarne zaščite.

Gasilni sistem s tekočim, plinastim ali z drugim gasilom je avtomatski ali polavtomatski sistem za pogasitev ali omejevanje širjenja požara. Med gasilne sisteme sodijo tudi sistemi za požarno hlajenje s škropljenjem ali polivanjem, vodne zavese in podobni sistemi aktivne požarne zaščite ter sistemi, ki so sestavljeni iz sistema za odkrivanje in javljanje požara oziroma sistema za odkrivanje in javljanje gorljivih plinov ter gasilnega sistema.

Varnostna razsvetljava je razsvetljava, ki je načrtovana in v objekt vgrajena na podlagi tehničnih rešitev za hitro in varno evakuacijo ljudi zaradi izpolnjevanja bistvene zahteve varnosti pred požarom. Ob izpadu splošne razsvetljave določen čas omogoča vidno evakuacijsko pot z oznakami smeri in izhodov, naprav in opreme za gašenje ter vgrajenih sistemov aktivne požarne zaščite.

Drugi sistem aktivne požarne zaščite je sistem, ki se ne razvršča v nobeno od prej naštetih skupin, je pa načrtovan in v objekt vgrajen na podlagi tehničnih rešitev, ki se nanašajo na izpolnjevanje bistvene zahteve varnosti pred požarom. K drugim sistemom aktivne požarne zaščite sodijo sistemi, kot so



V objektih, za katere je treba izdelati načrt evakuacije, morajo najmanj enkrat na leto izvesti praktično usposabljanje za izvajanje evakuacije iz objekta ob požaru.

NIŽJE NAMEŠČENE OZNAKE EVAKUACIJSKE POTI



Označitev evakuacijske poti na višini približno 1 meter, z odsevnimi in fluorescentnimi puščicami, ki so vidne v temi oziroma ko vanje posveti snop svetlobe. Evakuacijske poti so označene nizko, ker se vroč dim dviga proti stropu in lahko zakrije oznake, zato morajo biti nameščene med 200 in 250 centimetri.



Označitev izhodov v sili je nekaj povsem samoumevnega, pa se še vedno dogaja, da organizacije nimajo izvedene ustrezne označitve.

avtomatska požarna ali evakuacijska vrata z lastnim sistemom za odkrivanje in javljanje požara, sistem za preprečevanje nastanka požara, ki deluje po sistemu znižane koncentracije kisika, sistem za rezervno oskrbo z energijo za vgrajen sistem aktivne požarne zaščite, ki ni njegov sestavni del, ter sistem za preprečevanje požara v transportnih cevovodih in silosih.

Sistem aktivne požarne zaščite, ki v objekt ni vgrajen zaradi izpolnjevanja bistvene zahteve varnosti pred požarom, ni predmet nadzora in lastniku ali uporabniku objekta ni treba pridobiti potrdila o brezhlebnem delovanju niti mu s potrdilom ni treba dokazovati brezhlebnosti delovanja takšnega sistema. Sistem aktivne požarne zaščite, ki je ustrezen za povezavo s sprejemnikom signalov v varnostno-nadzornem centru požarnega varovanja, je le sistem za odkrivanje in javljanje požara s svojo centralo, ki na podlagi avtomatske zaznave požara ali razmer, ki vodijo k njegovemu nastanku, aktivira požarni alarm in druge programirane ukrepe.

Organizacijski ukrepi

Organizacijski ukrepi so tisti ukrepi, ki jih morajo odgovorne osebe podjetij

spoštovati in jim slediti glede na veljavno zakonodajo. Za izvajanje ukrepov varstva pred požarom lahko odgovorne osebe podjetij pooblastijo osebe, ki bodo v njihovem imenu izvajale te ukrepe. Osebe, ki jih pooblastijo odgovorne osebe podjetja, morajo izpolnjevati pogoje iz pravilnika o usposabljanju in pooblastilih za izvajanje ukrepov varstva pred požarom.

Ena izmed bistvenih podlag za izvedbo nadaljnjih organizacijskih ukrepov je izdelava ocene požarne ogroženosti. Decembra 2020 je minister za obrambo Republike Slovenije izdal nov pravilnik o izdelavi ocene požarne ogroženosti. Pri tem je pomembno omeniti, da bodo morali vsi zavezanci v prehodnem obdobju treh let na novo izdelati oceno požarne ogroženosti za obstoječe objekte.

Za izdelavo ocene požarne ogroženosti se upoštevajo namen uporabe stavbe, gradbeni in tehnični ukrepi ter dejavnosti v stavbah. Končna ocena požarne ogroženosti se izdelava na podlagi desetih dejavnikov, ki so razdeljeni v tri skupine.

Osnovni dejavniki, ki so podlaga za izračun ocene požarne ogroženosti stavbe (O):

- površina stavbe in število etaž,
- namen uporabe,
- dejavnosti v stavbi.

Dejavniki, ki lahko zmanjšajo oceno požarne ogroženosti stavbe (Z):

- vgrajeni gasilni sistemi,
- sistemi za odkrivanje in javljanje požara,
- velikost požarnega sektorja,
- gasilci in prisotnost sistema za nadzor dima in toplote.

Dejavniki, ki lahko povečajo oceno požarne ogroženosti stavbe (P):

- dolžina evakuacijske poti,
- vertikalne povezave,
- odmik stavbe od relevantne meje.

Dejavniki se točkujejo glede na



Primer požarne omare, v kateri so gasilec na voljo ključi, načrti objekta, požarni in evakuacijski načrt, lahko pa tudi določeni pripomočki in orodje.



Pregled gasilnikov je treba opraviti vsaj enkrat na leto oziroma po vsaki uporabi.



V številnih organizacijah se zavedajo požarne varnosti in vpeljuje preventivne ukrepe, ki presegajo zakonske zahteve.



Sistemi za odkrivanje in javljanje požara so eden osnovnih preventivnih ukrepov.

metodologijo, zapisano v omenjenem pravilniku. Na podlagi končne ocene požarne ogroženosti se določi stopnja požarne ogroženosti, ki se razdeli na:

- zelo majhna požarna ogroženost – stopnja 1;
- majhna požarna ogroženost – stopnja 2;
- srednja požarna ogroženost – stopnja 3;
- srednja do povečana požarna ogroženost – stopnja 4;
- velika požarna ogroženost – stopnja 5;
- zelo velika požarna ogroženost – stopnja 6.

Oceno požarne ogroženosti je treba ob spremembi dejavnikov, ki vplivajo na končno oceno ali požarno ogroženost, ustrezno posodobiti.

Požarni red

Drugi zelo pomemben organizacijski ukrep je požarni red. To je interni akt podjetja, ki določa organizacijo požarne varnosti v podjetju ter z ukrepi, določenimi v njem, pomembno zmanjša verjetnost za nastanek požara. Požarni red morajo izdelati lastniki ali uporabniki stanovanjskih objektov in lastniki ali uporabniki poslovnih oziroma industrijskih objektov, v katerih izvajajo dejavnosti skladno s standardno klasifikacijo dejavnosti.

Lastniki ali uporabniki objektov morajo določiti požarni red, da preprečijo nastanek požara oziroma v primeru nastanka požara tega hitro omejijo oziroma pogasijo ter izvedejo druge potrebne ukrepe ob požaru.

Požarni red mora vsebovati:

- organizacijo varstva pred požarom, zlasti naloge in odgovornosti zaposlenih oziroma stanovalcev pri preprečevanju nastanka požara;
- ukrepe varstva pred požarom, ki jih zahtevajo delovne in bivalne razmere, kot so prepoved kajenja, uporaba ▶

- odprtega ognja ali orodja, ki iskri, tam, kjer je to prepovedano;
- odstranjevanje vseh gorljivih snovi, ki niso potrebne za nemoten potek dela iz požarno ogroženih prostorov;
- podatek o predvidenem številu uporabnikov glede na namembnost stavbe oziroma prostorov v njej;
- ukrepe zaradi nevarnosti eksplozije, gorljivih odpadkov, električnih, plinskih naprav in drugih virov vžiga;



Požarni alarm lahko ročno sprožijo tudi zaposleni ali drugi prisotni v prostoru.

- ukrepe za varno evakuacijo in hitro intervencijo;
- druge preventivne in aktivne ukrepe varstva pred požarom, način in kontrolo izvajanja teh ukrepov;
- navodila za ravnanje v primeru požara, zlasti naloge in postopke za ukrepanje zaposlenih, obiskovalcev ali gostov oziroma stanovalcev ob nastanku požara, podatke o službah, ki jih je treba obvestiti o požaru, ter naloge in odgo-



Varnostna razsvetljava zagotavlja ustrezno vidljivost za varen umik iz prostora ob izpadu električnega napajanja objekta.

- vornosti zaposlenih oziroma stanovalcev po požaru;
- vrste in načine usposabljanja zaposlenih oziroma stanovalcev.

Pomembno je, da lastniki oziroma uporabniki objekta na požarni red ne gledajo kot na nujen dokument, ki ga morajo imeti zaradi zakonodaje, temveč ga uporabljajo kot strokovni pripomoček pri preprečevanju nastanka požara oziroma hitrem gašenju in evakuaciji ob izbruhu požara. Če je v objektu več uporabnikov prostorov, morajo ti požarni red uskladiti oziroma morajo izdelati skupni požarni red, v katerem navedejo bistvene nevarnosti ali zahteve za zmanjšanje tveganja za nastanek požara ali eksplozije. Hkrati je pomembno, da so s požarnim redom seznanjeni vsi zaposleni pri delodajalcu ter da ukrepe, določene v požarnem redu, izvajajo in upoštevajo.

Ob izdelavi požarnega reda se ne sme pozabiti na obvezne priloge, kamor štejemo:

- izvleček požarnega reda,
- navodila za posameznike,
- evidenčne liste o rednem vzdrževanju, pregledih, preizkusih opreme, naprav in drugih sredstev za varstvo pred požarom, vgrajenih sistemov aktivne požarne zaščite ter izvajanju drugih ukrepov varstva pred požarom,
- evidenčne liste o usposabljanju zaposlenih za varstvo pred požarom ter seznanitvi s požarnim redom,
- evidenčne liste o požarih, eksplozijah in gasilskih intervencijah,
- kontrolne liste.

Izvleček požarnega reda mora vsebovati podatke o:

- organizaciji varstva pred požarom, vključno s predvidenim številom uporabnikov glede na namembnost objekta,
- ukrepih varstva pred požarom,
- navodilih za ravnanje v primeru požara.

GASILSKI KLJUČ SKRAJŠA DOSTOPNI ČAS

Za izboljšanje požarne varnosti v objektu je pomembno tudi, da gasilci lahko kar najhitreje posredujejo v objektu. To pomeni, da imajo proste intervencijske poti, pripravljene intervencijske površine, proste hidrante. Vse več podjetij se zaradi varnosti zapira z ogradami in zapornicami. S postavitvijo ograde res izboljšajo tehnično varnost objekta, vendar se z zapiranjem poveča tudi čas posredovanja gasilskih enot. Nekaj gasilskih enot po Sloveniji že ponuja sistem odklepanja z gasilskim ključem. Gre za sistem ključavnic, ki jih odklepa le ključ, ki ga ima v lasti gasilska enota. Lastniki objektov lahko na objekt namestijo trezor ter vanj shranijo ključe vrat objekta. Prav tako lahko na električne zapornice in vrata namestijo elektronske ključavnice, ki jih v primeru intervencije gasilci z gasilskim ključem odprejo in s tem skrajšajo čas dostopa.



Z gasilskim ključem lahko gasilske enote odpirajo ograje, zapornice, vrata in tako hitreje dostopajo do kraja požara.

Izvleček požarnega reda je namenjen vsem osebam, ki se zadržujejo v prostorih, in na njem so zapisana jasna, kratka navodila ter nedvoumni grafični znaki in simboli.

Načrt evakuacije in požarni načrt

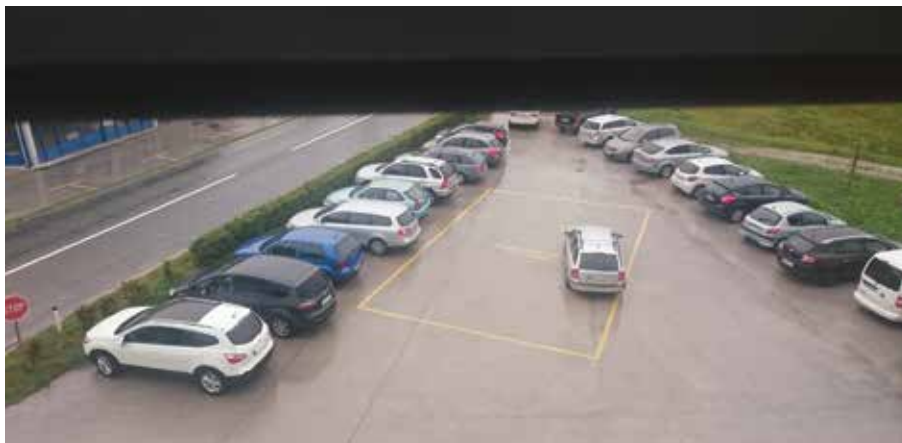
Poleg obveznih prilog je treba ob izdelavi požarnega reda izdelati tudi načrt evakuacije in požarni načrt. Načrta se izdelata za objekte, ki imajo na podlagi ocene požarne ogroženosti določeno stopnjo 3 – srednja požarna ogroženost ali višja, oziroma za objekte, v katerih je hkrati lahko več kot sto ljudi. Prav tako je treba požarni načrt izdelati za objekte, na katerih je nameščena sončna elektrarna, ki je povezana v javno električno omrežje.

Načrt evakuacije mora biti obešen na vidnem mestu v vseh prostorih, kjer se zadržujejo ljudje, v stanovanjskih stavbah z oskrbovanimi stanovanji, stanovanjskih stavbah za posebne namene, hotelskih in podobnih stavbah za kratkotrajno nastanitev, drugih gostinskih stavbah za kratkotrajno nastanitev, stavbah za izobraževanje in znanstvenoraziskovalno delo ter stavbah za zdravstvo.

V hotelskih in drugih sobah, ki so namenjene nastanitvi gostov, mora biti poleg načrta evakuacije tudi navodilo za ravnanje v primeru požara, napisano v slovenskem, angleškem in nemškem jeziku. Na območjih, kjer živijo pripadniki avtohtone italijanske in madžarske narodne skupnosti, morajo biti navodila napisana tudi v jeziku narodne skupnosti.

Gasilniki

Pomemben člen pri preprečevanju širjenja požara so, skupaj z usposobljenimi uporabniki objekta, tudi pravilno nameščeni, ustrezni ter redno vzdrževani gasilniki. Število gasilnikov se določi



Intervencijske površine morajo biti označene in ne smejo biti zaparkirane z vozili ali kako drugače zasedene.



Za primer evakuacije mora biti določeno zbirno mesto, kjer se evakuirane osebe zberejo in počakajo na nadaljnja navodila.



Odsevne in svetleče oznake evakuacijske poti, nameščene nižje, so dobro vidne tudi ob zadimljenosti prostora.

glede na pravilnik o izbiri in namestitvi gasilnih aparatov. Za pravilno izbiro gasilnikov je najprej treba razvrstiti prostore glede na požarno nevarnost:

- majhna požarna nevarnost – prisotne so snovi z majhno gorljivostjo, prostorske in obratovalne razmere po-

menijo majhne možnosti za nastanek požara. Začetni požar v takih prostorih bi se širil zelo počasi;

- srednja požarna nevarnost – prisotne so snovi z višjo gorljivostjo, prostorske in obratovalne razmere pomenijo precejšnje možnosti za nastanek požara. Začetni požar v takih prostorih bi se širil počasi;

- velika požarna nevarnost – prisotne so snovi z veliko gorljivostjo, prostorske in obratovalne razmere pomenijo veliko možnost za nastanek požara. Začetni požar v takih prostorih bi se širil hitro.

Glede na pričakovano vrsto začetnih požarov se izberejo za gašenje ustrezne vrste gasilnikov. Pri tem se upošteva tudi stalna ali občasna navzočnost ljudi ali živali v prostoru. Minimalno število gasilnikov glede na vrsto prostorov se določi iz razmerja med določenim številom enot gasila in gasilno sposobnostjo gasilnika. Če je v prostoru vgrajena hidrantna omarica s poltogo cevjo, se lahko število enot gasila glede na izračun zmanjša za tretjino. Po pravilni izbiri gasilnika je treba te pravilno namestiti. Gasilniki se morajo namestiti na vidna in dostopna mesta, praviloma v bližino izhodnih vrat iz prostora ali na hodnik ob vrata izhoda, tako da niso oddaljeni od najdaljše točke prostora več kot 20 metrov. Pomembno je tudi, da ▶



Evakuacijske poti so lahko označene tudi s talnimi oznakami.



Primer dobre prakse – gasilnik, nameščen na vertikalno rdeče obarvan del stene, je mnogo bolj viden tudi z večje razdalje.



Delodajalec mora poskrbeti, da je vsak, ki je redno ali začasno oziroma občasno zaposlen pri njem, usposobljen za varstvo pred požarom.

je glava gasilnika nameščena na višini med 80 in 120 centimetri, kar omogoča uporabo gasilnika večini uporabnikov. Lokacija gasilnikov in hidrantov mora biti označena s piktogramom, ki prikazuje gasilnik oziroma hidrant. Piktogram mora biti nameščen na višini med 200 in 250 centimetri.

Gasilnike morajo redno vzdrževati pooblaščen vzdrževalci gasilnikov. Pregled gasilnikov je treba opraviti vsaj enkrat na leto oziroma po vsaki uporabi.

Uporabniki objekta morajo biti usposobljeni za ravnanje

Ob ustreznih in redno vzdrževanih gasilnikih je pomembno, da jih uporabniki objekta znajo uporabiti v primeru požara. V ta namen je treba izvesti usposabljanja za varstvo pred požarom, ki obsega:

- usposabljanje zaposlenih za varstvo pred požarom,
- usposabljanje in preizkus usposobljenosti za gašenje usposobljenih oseb,
- usposabljanje oseb, odgovornih za gašenje začetnih požarov in izvajanje evakuacije,
- usposabljanje varnostnikov in operaterjev varnostno-nadzornih centrov, ki izvajajo požarno varovanje,
- druga usposabljanja.

Delodajalec mora poskrbeti, da je vsak, ki je redno ali začasno oziroma občasno zaposlen pri njem, usposobljen za varstvo pred požarom ob:

- začetku dela,
- premestitvi na drugo delovno mesto,
- začetku opravljanja drugega dela,
- spremembi ali uvajanju nove delovne opreme,
- spremembi in uvajanju nove tehnologije.

Hkrati mora delodajalec med zaposlenimi določiti osebe, odgovorne za gašenje začetnih požarov in izvajanje evakuacije, ter jih na podlagi progra-

mov o tem tudi usposobiti. Zaposlene je treba periodično usposabljevati vsaka tri leta, v objektih, kjer je glede na oceno požarne ogroženosti določena velika ali zelo velika požarna ogroženost, je treba usposabljanje ponavljati vsaki dve leti.

Lastniki ali uporabniki objektov, za katere je treba izdelati načrt evakuacije, morajo najmanj enkrat na leto izvesti praktično usposabljanje za izvajanje evakuacije iz objekta ob požaru ter voditi evidenco o času, sodelujočih in obliki izvedbe usposabljanja. V primeru evakuacije, naj bo to vaja ali ne, se morajo osebe evakuirati po evakuacijskih poteh, ki so označene z znaki in nedvoumno vodijo na varno.

Za primer evakuacije mora biti določeno zbirno mesto, kjer se evakuirane osebe zberejo in počakajo na nadaljnja navodila. Zbirno mesto mora biti varno odmaknjeno od objekta, iz katerega se osebe evakuirajo. Priporočljivo je, da se lokacija zbirnega mesta določi tako, da v slabših vremenskih razmerah (sneg, dež ...) evakuirane osebe lahko počakajo na varnem. Zbirno mesto mora biti označeno s tablo.

Preventiva je vedno na prvem mestu

Verjetnost za nastanek požara oziroma manjšo škodo ob njegovem nastanku lahko zmanjšamo z upoštevanjem preventivnih ukrepov, ki so bili predstavljeni v članku. Poleg izvedbe preventivnih ukrepov mora lastnik oziroma uporabnik objekta poskrbeti tudi za:

- periodične preglede in preizkuse delovanja aktivne požarne zaščite,
- preglede sistemov za zaščito stavb pred delovanjem strele,
- preskuse in meritve električnih inštalacij v stavbah ...

Roke za preglede in preizkuse posameznih naprav in sistemov določa zakonodaja, ki bolj natančno opredeljuje posamezno področje. ■



GVP UŠNIK

GASILSKA VOZILA PUŠNIK d.o.o.

Gasilska vozila Pušnik d.o.o. | Črešnjevec 120A | 2310 Slovenska Bistrica | +386 2/840 19 50 | <http://www.gv-pusnik.si/>



GVP UŠNIK

GASILSKA VOZILA PUŠNIK d.o.o.



Razvoj tehnike intervencijskih vozil

V LJUBLJANI SMO ORGANIZIRALI STROKOVNO KONFERENCO O TEHNIKI INTERVENCIJSKIH VOZIL. NA DOGODKU SO BILE PREMIERNO PREDSTAVLJENE NOVOSTI V TIPIZACIJI GASILSKIH VOZIL, GOVORILI PA SMO TUDI O TEHNIČNIH NOVOSTIH ZA BOLJ UČINKOVITO IN VARNO DELO REŠEVALNIH ENOT.

TEKST // Boštjan Paušer // bostjan.pauser@bmslovenia.si

FOTO // Jure Makovec



Janez Blatnik je predstavil novosti zakona o voznikih in zakona o pravilih cestnega prometa.



O tehničnih novostih pri gospodarskih vozilih je govoril Boštjan Paušer, urednik revije Intervencija.



Tehnologija in vozila v zadnjih letih doživljajo hiter razvoj. Pomembno je, da temu sledijo tudi službe zaščite in reševanja pri nakupu in opremljanju svojih vozil. Z novimi tehnološkimi rešitvami, ki jih ponujajo proizvajalci vozil, namreč lahko povečamo varnost in tudi učinkovitost intervencij ter optimiziramo vozni park.

Novosti v predpisih

Janez Blatnik je predstavil novosti, ki sta jih prinesli spremembi zakona o voznikih in zakona o pravilih cestnega prometa. Novost omogoča pripadnikom zaščite in reševanja vožnjo intervencijskih vozil do največje dovoljene mase 5,5 tone z izpitom B-kategorije in opravljenim posebnim usposabljanjem za vožnjo manjših intervencijskih vozil.

Spremenili so se tudi pogoji glede prevoza skupine otrok: v vozilu ni več potreben tahograf, če gre za vozila z največ 8 + 1 sedežem. To je predvsem

prostovoljnim gasilskim društvom olajšalo prevoze otrok na tekmovanja. Zadnja med novostmi pa se nanaša na povišanje globe, kadar vozniki intervencijskim vozilom na nujni vožnji ne odstopijo proste poti ali jim pri tem celo sledijo. Globa za te prekrške se je zvišala na 300 evrov.

S poznavanjem tehnologije do večje učinkovitosti

Urednik revije Boštjan Paušer je predstavil tehnološke rešitve in novosti, s katerimi je mogoče optimizirati intervencijska vozila. Glavni poudarki so bili na samodejnih menjalnikih in posebnih programih za specifične razmere vožnje, med katerimi danes lahko najdemo tudi že programe za intervencijsko vožnjo. Samodejni menjalniki zvišujejo stopnjo varnosti, saj se vozniki lahko povsem posvetijo prometu in vožnji, sočasno pa prinašajo tudi prihranke pri masi vozila in zagotavljajo daljšo življenjsko dobo pogonskega sklopa. ▶



Udeleženci konference so si lahko ogledali predstavitev tovornega vozila MAN, namenjenega izdelavi gasilske nadgradnje.

Konferenca je ponudila tudi priložnost za druženje ter izmenjavo strokovnih mnenj in izkušenj.



Hydrostatični pogon krmiljenih osi je ena od tehnoloških rešitev, ki je na trgu že vrsto let, a predvsem zaradi slabega poznavanja prednosti, ki jih ponuja, ni tako razširjena, kot bi lahko bila. Poleg tega, da vozilu zagotavlja zelo zmogljiv pogon krmiljenih koles z okoli 14 tisoč newtonmetri navora na os, je tovornjak okoli 25 centimetrov nižji, s tem pa pogosto lahko dostopa do lokacij, kjer je višina omejena. Še ena velika prednost je okoli 750 kilogramov prihranka pri masi vozila v primerjavi s klasičnim vsekolesnim pogonom s kardanskim prenosom.

Predstavljene so bile še dodatne možnosti pri tri- in večosnih tovornih vozilih, kot so krmiljene sledilne osi, dvizne osi tandemskega pogonskega sklopa, možnost dvizne izvedbe sledilne osi ter njene razbremenitve. Vse omenjene rešitve

zmanjšujejo obračalni krog vozila in lahko povečajo tudi oprijem pogonskih koles, s čimer si lahko gasilske enote v določenih najtežjih razmerah posredovanja pomagajo in olajšajo ter pospešijo prihod na kraj intervencije. Na koncu pa je bil predstavljen primer, kako je mogoče z ustrezno konfiguracijo vozila in izborom opreme zmanjšati maso tovornjaka za okoli tona.

Okrogla miza

Uvodnima predstavitevama je sledila okrogla miza, ki jo je skupaj z urednikom revije Intervencija vodil Janez Tratnik. Na okrogli mizi so sodelovali Miran Roškar, Marijan Pušnik in Klemen Repovš, v pogovor pa so se aktivno vključili tudi udeleženci z vprašanji in pobudami. ■

JANEZ TRATNIK, poveljnik civilne zaščite občine Žiri in predsednik PGD Dobračeva



Zaradi zadržanosti predstavnika Združenja slovenskih poklicnih gasilcev je v njegovem imenu predstavil izzive in dejavnosti, pri katerih je združenje aktivno. Predlagali so spremembo tehničnih pregledov

s šest mesecev na 12, saj so vozila v poklicnih gasilskih enotah podrobno pregledana ob nastopu vsake službe (torej dvakrat na dan), poleg tega letno prevozijo zelo malo kilometrov – po njihovih analizah povprečno le tri tisoč. Zavzemajo se še, da bi se zakon o pravilih cestnega prometa dopolnil, da poleg policistov med opravljanjem nujnih nalog tudi druga intervencijska vozila lahko parkirajo na površinah, kjer je to sicer prepovedano. Dana pa je bila še pobuda za dvig dovoljene mase intervencijskih vozil, ne da bi pri tem presegala največjo tehnično dovoljeno maso, ki jo predpisuje proizvajalec.

MARIJAN PUŠNIK, Gasilska vozila Pušnik



Opozoril je na problematiko velikega dviga cen surovin, ki jih proizvajalci uporabljajo za izdelavo nadgradenj, kar bo vplivalo tudi na končne cene vozil. Poleg tega se proizvajalci, tako kot vsi v avtoindustriji, trenutno spoprijemajo s težavami pri dobavi določenih komponent. V preteklosti so v podjetju razvili nekaj novosti, kot je centralno krmiljenje signalizacije in razsvetljave, rezervoarje izdelujejo iz polietilena, ki jim omogoča večjo fleksibilnost glede oblike, pa tudi sama tehnologija izdelave je prijaznejša do okolja kot pri rezervoarjih iz steklenih vlaken in smol.

MIRAN ROŠKAR, vodja sektorja RKP, RTI, d. o. o., Maribor



Gasilska vozila so specialna vozila, ki so izvzeta iz evropskih predpisov glede izpolnjevanja ekoloških evronorm. To omogoča gasilskim enotam, da se pri nakupu lahko odločijo za pogonske sklope, ki ne izpolnjujejo

trenutno veljavnega standarda Euro 6d.

Predstavljen je bil še postopek pridobitve potrdila o skladnosti oziroma homologacije pri uvozu rabljenega vozila iz tujine. Tu je pomembno, da enota skupaj z vozilom dostavi prejšnje (tuje) prometno dovoljenje, COC-dokument za šasijo ter COC-dokument za nadgradnjo oziroma celotno vozilo. V postopku identifikacije pa je seveda treba predložiti tudi dokazilo o lastništvu – račun.

KLEMEN REPOVŠ, podpoveljnik Gasilske zveze Slovenije



Predstavljene so bile pravkar sprejete novosti v tipizaciji gasilskih vozil, pri katerih so sodelovali z društvi in proizvajalci nadgradenj. Glavne novosti so povečanje mase vozil tako, da bo olajšana izdelava nadgradenj in bo v njih lahko več opreme ter gasilnega sredstva.

Spreminja se tudi označitev gasilskih vozil cistern – te bodo po novem označene le še s številkami 1, 2 in 3 (GVC-1, prej 16/25, GVC-2 namesto 24/50 in GVC-3 za vse druge avtocisterne).

Pojasnil je, da bodo v okviru pravkar potrjenega sofinanciranja kohezijskega sklada EU za nakup protipoplavne zaščite dobavljeni visokozmogljive črpalke, tovorna vozila in moduli zanje, ki jih bo večinoma prejela civilna zaščita, a jih bodo uporabljale tudi gasilske enote.

INTERVENCIJA

RAZVOJ TEHNIKE INTERVENCIJSKIH VOZIL

Ko je **varnost** na prvem mestu

ČE STE POGOSTEJE NA CESTI, SE VAM JE NAJBRŽ ŽE ZGODILO, DA VAS JE PREHITELA SKUPINA VOZIL S POLICIJSKIM SPREMSTVOM. MORDA VAM JE POLICIST S KRETNJAMI TUDI UKAZAL, DA SE USTAVITE ALI VSAJ ODMAKNETE POVSEM NA ROB.

TEKST // Anže Jereb // finance@finance.si

FOTO // Boštjan Perklič CVZ GPU

Za varnost ob prevozih pomembnih domačih in tujih državljanov skrbi Center za varovanje in zaščito in za prav tak manever je poskrbel policist omenjenega centra, katerega varovanje pomembnih oseb ni edina naloga. Center so ustanovili že leta 1991 in torej letos praznuje že 30. obletnico ter je eden pomemb-

nejših členov nacionalnega varnostnega sistema. Kot pove ime samo, je CVZ oziroma Center za varovanje in zaščito nepogrešljiv del policije in namenjen varovanju predvsem tujih državljanov in preostalih pomembnih gostov. To pomeni, da CVZ skrbi za varnost na vseh pomembnih dogodkih in obiskih, hkrati pa tudi za varen prevoz omenjenih.



Center za varovanje in zaščito deluje v okviru Generalne policijske uprave ter opravlja naloge na področju operativnega, preventivnega, tehničnega ter fizičnega varovanja oseb ter objektov.



► Veliko reorganizacije do današnjega statusa

Varovanje oseb, objektov in preostalega v policiji ni nobena novost. Še pred osamosvojitvijo sta do 15. maja 1991 za takšne naloge skrbela takratna zaščitna enota milice in tretji sektor državne varnosti, po osamosvojitvi pa so ustanovili urad za varnost in zaščito ministrstva za notranje zadeve. Šele leta 2000 je potem prišlo do združitve takratne zaščitne enote policije in urada za varnost in zaščito, v sklopu reorganizacije celotne policije in sistemskih sprememb pa potem istega leta do spremembe imena v center za varovanje in zaščito, krajše CVZ. Ta deluje v okviru generalne policijske uprave in opravlja naloge na področju operativnega, preventivnega, tehničnega in fizičnega varovanja oseb ter objektov. Pravzaprav je osnovna naloga centra varovanje varovanih oseb in objektov pred vsemi oblikami groženj, zato je sestavljen iz več oddelkov. Oddelek za osebno varovanje načrtuje, organizira, koordinira, usmerja, vodi in izvaja nadzor varovanja določenih varovanih oseb. Oddelek za varovanje objektov ima dva referata, ki ločeno skrbita za varovanje notranjih in zunanjih objektov, in podobno kot prvi oddelek načrtuje ter koordinira, usmerja in vodi varovanje objektov in njihove okolice. Tretji je oddelek za preventivno-operativno varovanje in dežurstvo, ki koordinira, vodi, izvaja in nadzira izvajanje preventivnega varovanja določenih oseb, prostorov, objektov ter okolišev objektov, hkrati pa še upravlja varnostno območje in zagotavlja sistem obveščanja in poročanja. Zadnji je oddelek za operativno podporo, ki načrtuje, organizira, usmerja, izvaja in nadzoruje izvajanje tehničnega varovanja ter zagotavlja operativno podporo pri varovanju oseb in objektov, hkrati pa tudi zagotavlja strokovno in logistično pomoč policistom CVZ pri opravljanju nalog centra za varovanje in zaščito. Tudi načrtuje, organizira in izvaja usposabljanja ter izpopolnjevanja.

Kompleksno varovanje ob številnih dogodkih

V 30 letih delovanja je Slovenija gostila veliko zelo pomembnih dogodkov in obiskov visokih predstavnikov. Že leta 1996 nas je prvič obiskal papež Janez Pavel II. in potem še enkrat leta 1999,



Oddelek za varovanje objektov ima dva referata, ki ločeno skrbita za varovanje notranjih in zunanjih objektov.



Policisti si morajo prislužiti možnost in čast opravljati takšno delo, ki tudi zahteva veliko odrekanj in usposabljanj.

istega leta je k nam pripotoval še takratni predsednik Združenih držav Amerike Bill J. Clinton. V letu 2001 je center za zaščito in reševanje skrbel za varnost tedanjega ameriškega in ruskega predsednika Georgea Busha in Vladimirja Putina, ko sta se srečala v Sloveniji, pa leta 2008 ob obisku britanske kraljice Elizabete II. in vojvode Edinburškega. Dogodkov, kjer mora biti zagotovljena najvišja stopnja varnosti, je skratka veliko, poskrbeli so še za varnost ob predsedovanju EU, za varovanje dalajlame, Angele Merkel, blejskega strateškega foruma ter številnih preostalih dogodkov.



V CVZ je zaposlenih 220 oseb, ki jim je na voljo okoli sto vozil in šest motornih koles.



CVZ skrbi za varnost na vseh pomembnih dogodkih in obiskih, hkrati pa tudi za varen prevoz gostov.

Pred CVZ pa je dejansko že nov izziv ob predsedovanju Svetu Evropske unije. Bogate izkušnje varovanj iz preteklosti vseeno pomenijo, da so pred CVZ zahtevni meseci in precejšnje obremenitve, zato so maksimalno angažirali še druge policijske enote iz Slovenije.

Do sedaj so v CVZ poskrbeli za varovanje številnih obiskov visokih predstavnikov, kjer mora biti zagotovljena najvišja stopnja varnosti.

V CVZ le najboljši kadri policije

Generalni direktor policije je od 30-letnici poudaril, da so za delo v centru za varovanje in zaščito zaposleni le najboljši kadri policije. Ker delo zahteva veliko fizično pripravljenost, osebno zrelost ter psihično stabilnost, pomeni, da hkrati zahteva spodobnost delovanja, zaznavanja okolice in hi-

trega, a preudarnega odzivanja. Pa tudi osebno razgledanost in urejenost ter sposobnost prilaganja različnim ljudem in okolici, zato morajo biti takšni policisti zavezani visokim etičnim in moralnim standardom, ki je prvi pogoj za vplivanje zaupanja varovanih oseb. To hkrati pomeni, da si morajo policisti prislužiti možnost in čast opravljati takšno delo, ki tudi zahteva veliko odrekanih in usposabljanj. V ta namen je v CVZ zaposlenih 220 oseb, ki jim je na voljo okoli sto vozil in šest motornih koles. Zato naslednjič, ko vas dohiti konvoj, lepo upoštevajte njihova navodila ter jim tako omogočite čim lažji in hitrejši prehod mimo sebe. Lažje bo zanje in tudi za vas. ■

Prvi posredovalci **rešujejo življenja**

ŽE NEKAJ ČASA V SLOVENIJI OB NUJNIH ZDRAVSTVENIH STANJIH POMAGAJO PRVI POSREDOVALCI. V SLOVENIJI SISTEM PRVIH POSREDOVALCEV V GLAVNEM TEMELJI NA OPERATIVNIH ČLANIH PROSTOVOLJNIH GASILSKIH ENOT, POLEG NJIH PA SISTEM PRVIH POSREDOVALCEV SESTAVLJAJO TUDI ENOTE GORSKE REŠEVALNE SLUŽBE, POLICIJE, POKLICNE GASILSKE ENOTE ...



Dejan Rogelj
je vodja srečanj
in predsednik
Društva prvih
posredovalcev
Slovenije.

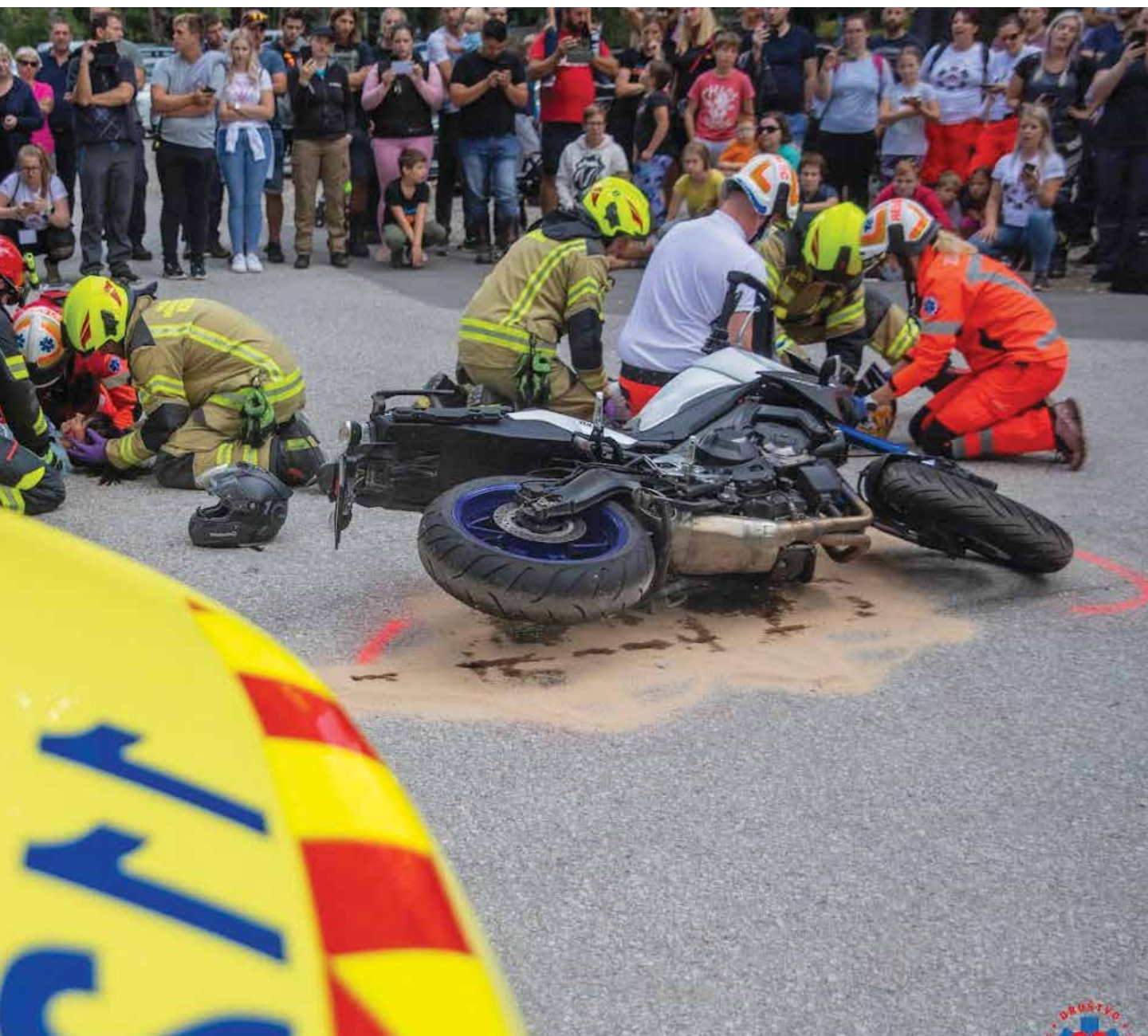


TEKST // Nejc Štremfelj // info@bmslovenia.si

FOTO // Društvo prvih posredovalcev

Zelo pomembna je vloga prvih posredovalcev predvsem v krajih, do katerih ekipe nujne medicinske pomoči (NMP) potrebujejo dlje časa. Kot vemo, pri nujnih stanjih, recimo srčnem zastoju, šteje vsaka minuta.

Da znajo prvi posredovalci pravilno in preudarno odreagirati v vsakem primeru, so nujni stalno



obnavljanje, utrjevanje in nadgrajevanje znanja. Po opravljenem temeljnem usposabljanju za pridobitev naziva prvi posredovalec je treba vsako leto opraviti obnovitveno usposabljanje. Med temi obnovitvami pa so potrebna, seveda poleg resničnih primerov oziroma posredovanj, tudi občasna »ponavljanja« v matičnih enotah.

Da vse skupaj ni tako monotono, se v zadnjih štirih letih ekipe lahko udeležijo tudi srečanja v organizaciji Društva prvih posredovalcev Slovenije, kjer prek zanimivih scenarijev in pod budnim nad-

”

V Sloveniji je okoli osem tisoč prvih posredovalcev.

zorom usposobljenih inštruktorjev pokažejo svoje znanje. V začetku septembra je letošnje srečanje potekalo na Jezerskem. Ob tej priložnosti smo se pogovarjali z Dejanom Rogljem, vodjo srečanj in predsednikom Društva prvih posredovalcev Slovenije.

■ **Od kod ideja za ustanovitev Društva prvih posredovalcev?**

»Namen ustanovitve društva je pomagati k čim boljši prepoznavnosti prvih posredovalcev ter šir-



Med prvimi posredovalci niso le gasilci, ampak tudi policisti in pripadniki drugih služb zaščite in reševanja.



Scenariji temeljijo na resničnih dogodkih, s katerimi se prvi posredovalci srečujejo, oblikujeta ga inštruktorja, ki sta na točki v paru, težavnost pa je prilagojena prvim posredovalcem.

šo javnost ozavestiti, kdo to so in kakšen je njihov pomen. Z vsako leto organiziranimi srečanji sem želel narediti še korak naprej. Želel sem si, da se prvi posredovalci med seboj spoznajo, se družijo in hkrati predvsem izobražujejo ob realnih primerih, s katerimi se lahko srečajo na svojih intervencijah, ter s tem obnavljajo svoje znanje in pridobivajo novo.

Društvo sem ustanovil sam in temelji na mojih idejah, da pa se srečanja vsako leto lahko izpeljejo, je zaslužnih veliko ljudi, ki mi dajejo oporo in veliko pomagajo.«

■ Letos gre že za četrto srečanje po vrsti. Ali se vidi napredek sodelujočih ekip?

»Tako je, letos je bilo četrto srečanje, tokrat prvič na Jezerskem. Dogodek se mi zdi vse bolj odmeven in sprejet med prostovoljnimi gasilci. Ker so skoraj v vsakem prostovoljnem gasilskem društvu že prvi posredovalci oziroma pobudniki tega, se mi zdi, da se tudi tista društva, ki se na tekmovanje ne prijavijo, odločijo vsaj za ogled dogodka.

Letos se je prijavilo 16 odličnih ekip, kar je lepa številka. Menim, da je njihovo znanje vsako leto boljše, saj se ekipe posledično pripravljajo tako na tekmovanje kot tudi na možnost posredovanja pri scenarijih v resničnosti ter s tem izognejo tudi paniki, ki bi se lahko pojavila na terenu.«

■ Imate morda podatek, koliko je trenutno usposobljenih prvih posredovalcev v Sloveniji?

»Točnega podatka nimam, neuradno pa se številka giblje okoli osem tisoč.«

■ Kako se domisliti scenarijev in kakšni so udeleženci pričakali na letošnjem srečanju?

»Z inštruktorji se pogosto srečujemo na terenu, saj sem tudi sam reševalec. Scenariji temeljijo na resničnih dogodkih, s katerimi se srečujemo. Scenarij oblikujeta inštruktorja, ki sta na točki v paru, težavnost pa je prilagojena prvim posredovalcem. Tu naj omenim, da imajo pomembno vlogo tudi masker in statisti, ki so na točki. Ti so odločilni, da so lahko scenariji čim bolj resnični.

Letos je bilo devet scenarijev: od utopljenega otroka, srčnega zastoja gobarja, anafilaktične reakcije, eksplozije kisikove jeklenke do opeklin, odtrganin udov in bolečine v prsnem košu pri gluhi osebi. Scenarije delamo po sistemu, kaj vse lahko



prve posredovalce gasilce pričaka na kraju intervencije.«

■ Kdo sestavlja ekipo inštruktorjev?

»Inštruktorska ekipa je načeloma izbrana iz vse Slovenije. Med nami so urgentni zdravniki, anesteziologi in reševalci. Vodilo je, da so inštruktorji aktivni tudi na drugih tečajih. Vsi pa so mi z veseljem priskočili na pomoč pri izvedbi srečanja.«

.....
Inštruktorska ekipa prihaja iz cele Slovenije, v njej so: urgentni zdravniki, anesteziologi in reševalci.

■ Letos so bili gledalci poleg prikazne vaje, ki je bila del programa, deležni tudi resničnega posredovanja. Kako ste to izpeljali?

»Ja, tako je. Za prometno nesrečo sem izvedel od prijateljice, ki je igrala poškodovano motoristko na prikazni vaji. Povedala je, da je na Spodnjem Jezerskem pred njo prišlo do trčenja dveh motoristov in da se en motorist ne odziva. Sočasno so prejeli poziv tudi poklicni gasilci iz Kranja in policisti iz Radovljice, ki so sodelovali na srečanju kot tekmovalci.

S sodelavcem sva z reševalnim vozilom odšla na kraj dogodka in med vožnjo poklicala še zdravnici, ki sta bili ravno takrat še na srečanju. Ko smo prišli na kraj nesreče, smo s kolegi gasilci in policisti oskrbeli poškodovanca, nato pa počakali ekipo nujne medicinske pomoči iz Kranja in ji pacienta prepustili v oskrbo. Pozneje so za njegov prevoz uporabili helikopter slovenske vojske z ekipo HNMP, ki ga je prepeljala v bolnišnico.«

■ Kaj bi želeli dodati za konec, morda povabilo zainteresiranim, da se vam pridružijo?

»Za konec bi se vam zahvalil, da ste me povabili k intervjuju. Vse, ki bi radi spoznali delo prvih posredovalcev in v živo videli, kako sta videti srečanje in naše delo, pa vabim na naše srečanje prihodnje leto 3. septembra na Jezersko, kjer bo 5. srečanje prvih posredovalcev.

Zahvala gre tudi vsem donatorjem, brez katerih srečanj ne bi bilo mogoče izvesti. Več o nas lahko preberete na družbenih omrežjih Facebook in Instagram: Društvo prvih posredovalcev ali spletni strani www.prviposredovalci.si.« ■

ALI ZAMUDNA IN NEZANESLJIVA KOMUNIKACIJA OGROŽA VARNOST IN PRODUKTIVNOST VAŠIH ZAPOSLENIH?

Nudimo vam prilagojene in celovite rešitve na področju radijske komunikacije ter široko ponudbo radijske opreme (dispečerski center - SITRAC, profesionalne radijske postaje, raznolik nabor avdio pribora, snemalne naprave, antenski sistemi...).

Z individualnim pristopom, skrbnim načrtovanjem in celostnim razumevanjem vaših potreb vam na podlagi dolgoletnih izkušenj zagotovimo zanesljivo, hitro in enostavno komunikacijo. Tako boste izboljšali varnost in produktivnost vaših zaposlenih.

Odlikuje nas profesionalen, visoko usposobljen in strokoven kader ter transparenten poslovni odnos.



Vaš zanesljiv partner pri profesionalnem radijskem omrežju

Naši glavni partnerji



Eno vozilo, več funkcij

V ZADNJEM ČASU LAHKO OPAŽAMO VSE VEČ GASILSKIH VOZIL, KI SO IZDELANA NA PODVOZJIH POLTOVORNJAKOV OZIROMA TAKO IMENOVANIH PICK-UPOV. ŠTEVILNE ENOTE SE PRI TEM ODLOČAJO ZA ZAMENLJIVE NADGRADNJE V OBLIKI MODULOV, S KATERIMI SI POVEČAJO FLEKSIBILNOST IN UPORABNOST VOZILA, SAJ Z ENIM VOZILOM LAHKO OPRAVLJAJO VEČ NALOG.

TEKST // Nejc Štremfelj // info@bmslovenija.si

Mogoče je eden izmed razlogov tudi ta, da klasična terenska vozila, z redkimi izjemami, ne ponujajo več dovolj prostora za namestitve vse potrebne opreme, ki je za določen tip vozila predpisana po tipizaciji Gasilske zveze Slovenije oziroma ne zadošča potrebam enot.

Izvedba nadgradenj na vozilih pick-up je lahko narejena različno. Nekateri prisegajo na originalne pokrove kesona, drugi na izdelavo fiksne nadgradnje po meri, tretji, in teh je vse več, pa se odločijo za izdelavo modularne nadgradnje na podlagi zamenljivih modulov. Modularne nadgradnje so na trgu že kar nekaj časa. Njihova največja prednost pa je, da lahko eno vozilo v le nekaj minutah preoblikuješ v vozilo za povsem drug namen.



Če se modul odstrani, osnovno vozilo še vedno lahko služi v svoji primarni funkciji za prevoz tovora.

BOŠTJAN PAUŠER



Predelava z originalnim pokrovom kesona

Pri originalnih trdih pokrovi kesonov oziroma njihovih replikah obstajajo različne opcije in izvedbe. Na izbiro imamo aluminijaste roloje na zgornjem robu kesona in tudi trde povišane pokrove, ki so lahko različnih velikosti in oblik. Vendar je izkoristek uporabne površine kesona v takih oblikah lahko zelo omejen, še zlasti če nam izvedba ne omogoča dostopa do notranosti prek bočnih odprtin. Prav tako je zelo priporočljivo, da v take izvedenke na dno kesona namestimo izvlečni predal, s katerim se izognemo neprijetnemu iztegovanju v notranost kesona.

Predelava s fiksno nadgradnjo kesona

Pri fiksni nadgradnji je izkoristek prostora največji, saj lahko z opremo zapolnimo prav vse kotič-



ZIGJA ŽUPAN

ke kesona. Seveda je v tem primeru vozilo stalno opremljeno z enako konfiguracijo opreme. Še vedno pa obstaja možnost, da v to fiksno nadgradnjo umestimo sistem za module. V tem primeru pa morajo biti ti zgrajeni v gabaritih nadgradnje in posledično je lahko nanje pritrjene nekaj manj opreme kot v popolnoma fiksni nadgradnji ali namenskih popolnoma zamenljivih modulih. Prav tako se pri taki izvedenki vozilo ne da uporabljati kot klasično vozilo pick-up s kesonom za prevoz tovora.

Predelava z modularnim sistemom

Modularni sistem omogoča, da lahko v približno dveh minutah vozilo preobrazimo za popolnoma drug namen. Odločitev uporabnika je, ali bo vozilo stalno pripravljeno kot pick-up ali bo na vozilu že vnaprej nameščen en modul. Moduli imajo na spodnjem delu nameščena kolesca, s katerimi ga

potegnemo na namenski nosilni in transportni voziček, na katerem modul hranimo, ko ga ne potrebujemo. Na vozičku ali na kesonu vozila je modul zavarovan z vzmetnimi zatiči. Nameščanje oziroma zamenjavo modula lahko povsem preprosto in hitro opravi ena sama oseba.

Take izvedbe nadgradnje so primerne za enote policije, gasilce, civilno zaščito, za vozila urgentnega zdravnika (NMP) in ne nazadnje tudi za gospodarske dejavnosti zunaj sistema zaščite in reševanja – različna servisna in storitvena podjetja, ki opravljajo delo na terenu in pri tem potrebujejo dobre terenske lastnosti vozila in tovorni prostor.

Možnosti predelav po tipizaciji GZS

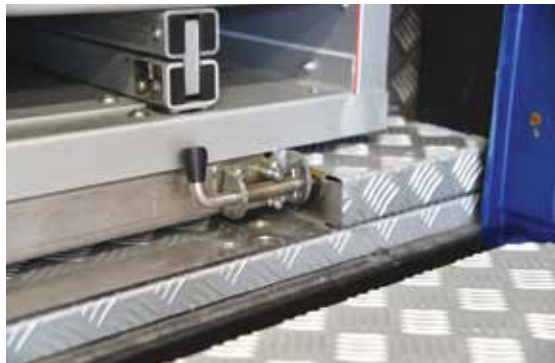
Ko gasilska enota želi kupiti vozilo, ki bo ustrezalo tipizaciji Gasilske zveze Slovenije, in imeti možnost uporabljati vozilo tudi za drug namen, ▶

► je ta konfiguracija med najbolj uporabnimi in tudi finančno ugodnimi. Osnova za tako vozilo po tipizaciji je tako imenovano večnamensko gasilsko vozilo (VGV), za katero lahko potem dokupujemo dodatne module, s katerim pridobimo recimo manjše gasilsko vozilo za gašenje požarov v naravi (GVGP 1) ali na primer manjše poveljniško vozilo (PV 1). Seveda pa lahko enota, če ji po uredbi o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč pripada, naroči v osnovi manjše gasilsko vozilo za gašenje požarov v naravi (GVGP 1), za katero lahko pričakuje, da bo v uporabi večinoma v poletnih sušnih obdobjih. V preostalih letnih časih pa se lahko ob dokupu dodatnih modulov vozilo uporablja tudi kot manjše poveljniško vozilo (PV 1), če je to gasilska enota širšega pomena, lahko tudi kot hitro tehnično reševalno vozilo (HTRV), ali pa za specifične predelave glede na potrebe enote, kot so modul za reševanje iz globlin in višin, modul za ukrepanje ob poplavih, modul za opremo za IDA ... Poleg tega so taka vozila zaradi svojih značilnosti primerna tudi za vleko težjih priklopnikov.

Izbira primerne osnovnega vozila

Vse se začne pri izbiri osnovnega vozila – pick-upa. Trenutno je izbor možnih kandidatov na slovenskem trgu zelo osiromašen. Že lani ni bilo več mogoče dobiti Mercedesovega modela X, prav tako se je lani končala proizvodnja Volkswagnovega amaroka, s koncem tega leta pa se poslavlja tudi Nissanova navara. V ponudbi tako ostajajo le še Toyotin hilux, Mitsubishijev L200, Fordov ranger ter Isuzov D-Max.

Kaj izbrati? Velikokrat pri končni odločitvi zmaga videz, če želimo izbrati glede na potrebe, pa se je dobro poigrati s številkami v tehničnih karakteristikah vozil. Ena pomembnejših nalog je, da preverimo nosilnost vozila in glede na predvideno nadgradnjo ter dodano opremo izračunamo, ali ta zadovolji naše potrebe. V tem primeru lahko pri določenih modelih s predelavo podvozja (praviloma z vgradnjo zračnih blazin) tudi naknadno povečamo največjo dovoljeno maso vozila – NDM. Ob dvigu NDM pa moramo preveriti tudi ustreznost (nosilnost) platišč ter pnevmatik. Oboje mora ustrezati spremenjenim osnim obremenitvam vozila. ■



BOŠTJAN PAUŠER

Proti premikanju je modul na vozilu zavarovan z varnostnimi zatiči.



BOŠTJAN PAUŠER

Oprema v modulu je lahko dostopna z vseh strani, vsebinsko pa se lahko prilagodijo za različne vrste posredovanj.



Moduli so shranjeni na transportnih vozičkih in se prek rampe preprosto namestijo na vozilo.



Pick-upi glede na terenska vozila omogočajo večjo nosilnost in prav tako zelo dobre terenske zmogljivosti.



Konektorji na prednji steni modula omogočajo napajanje svetlobne opreme prek osnovnega vozila.



Nameščanje na vozilo lahko brez velikega napora v približno dveh minutah opravi ena oseba.

POTREBNA SPREMEMBA TIPIZACIJE

Če bi v tipizaciji GZS prišlo do spremembe glede moštva, bi bila ena od možnih predelav tudi manjše gasilsko vozilo – GV 1. Vso predpisano opremo je mogoče namestiti na izmenljivi modul, edina ovira trenutno pa je, da bi se posadka vozila morala spremeniti na zmanjšan oddelek ena plus štirje gasilci.

ŽIGA ŽUPAN

BOŠTJAN PALUŠER

BOŠTJAN PALUŠER

BOŠTJAN PALUŠER

Nova generacija tovornjakov MAN pripravljena za gasilske akcije

MAN TRUCK & BUS SE PONAŠA Z VISOKIM STROKOVNIM ZNANJEM PRI IZDELAVI PODVOZIJ, NAMENJENIH INTERVENCIJSKIM VOZILOM. NOVA GENERACIJA NJIHOVIH TOVORNJAKOV JE GLAVNI POMOČNIK PRI ZAHTEVNEM DELU REŠEVALNIH SLUŽB.

MAN je spomladi 2020 predstavil novo generacijo tovornjakov. Pri razvoju se je dosledno usmeril na voznike in njihove naloge.

Nova serija MAN TGL združuje vozila največje dovoljene mase od 7,5 do 12 ton. V ponudbi je le različica 4x2, ki je v gasilstvu primerna za izdelavo lahkih tovornjakov s prenosno gasilsko črpalko ali majhnih intervencijskih vozil z vgrajeno črpalko.

Naslednji v paleti je novi MAN TGM, ki je na voljo kot dvoosni tovornjak z največjo dovoljeno maso od 12 do 18 ton ali kot trisosna 26-tonska različica. Dvoosni TGM s cestnimi prestavnimi razmerji in pogonom na vsa kolesa je najpogosteje uporabljeno gasilsko vozilo skoraj povsod po svetu, tako po številu kot po različicah. Na tem podvozju se najpogosteje gradijo kombinirana vozila, cisterne, vrtljive lestve, dvižne ploščadi in majhni intervencijski tovornjaki.

Novi MAN TGS z največjo dovoljeno maso od 18 do 41 ton pa je namenjen zahtevni uporabi – za vozila s cisternami in specializirana gasilska vozila, visokozmogljive lestve ali samonakladalnike. Ta serija ima najširšo paleto različic, ki sega od dvo- do petosnih vozil. MAN HydroDrive pa je dodatna ponudba za tiste, ki občasno potrebujejo več oprijema. ■



MAN TRUCK & BUS SE

MAN TGM s cestnim prenosom in pogonom na vsa kolesa, z različnimi medosnimi razdaljami in veliko izbiro kabin je najpogostejše gasilsko vozilo skoraj povsod po svetu.



MAN TRUCK & BUS SE

Enkrat lev – vedno lev: novi MAN je prepoznaven že na prvi pogled. LED-luči v robustnem odbijaču zagotavljajo optimalno osvetlitev ceste.

Vsebinsko je omogočil
MAN Truck & Bus Slovenija, d. o. o.



MAN TRUCK & BUS SE

Vrata, ki se odpirajo do kota 89 stopinj, ravne stopnice, razporejene druga nad drugo, in dolgi ročajji v odprtini vrat vozniku in posadki omogočajo preprost dostop do kabine.

NAŠI NOVI DRÄGER IZDELKI



Dräger PSS®
AirBoss



Dräger HPS®
SafeGuard



Dräger NANO
Tlačna posoda



Dräger UCF®
FireVista

Gasilske scanie v Žalcu



”

V Sloveniji je zdaj že več kot 50 Scanijinih gasilskih tovornjakov.

V Žalcu se je zbralo 22 gasilskih tovornjakov Scania.

SEPTEMBRA JE POTEKALO SREČANJE GASILSKIH SCANIJ, KI ZDAJ POSTAJA ŽE TRADICIONALNI DOGODEK. LETOS SO GA ORGANIZIRALI V PROSTOVOLJNEM GASILSKEM DRUŠTVU ŽALEC, KJER SE JE ZBRALO 22 TOVORNJAKOV.

TEKST // Boštjan Paušer

// bostjan.pauser@bmslovenia.si

FOTO // Boštjan Paušer

Prvo srečanje gasilskih scanij so organizirali leta 2018 v Ribnem ob 60-letnici Gasilske zveze Bled-Bohinj, od takrat pa je dogodek postal tradicionalen – njegovo izvedbo v Radovljici je lani preprečila korona. Letos so za organizacijo srečanja poskrbeli v Prostovoljnem gasilskem društvu Žalec, ki praznuje 140. obletnico ustanov-

vitve – 13. februarja 1881 je bila namreč uradno ustanovljena Požarna bramba Žalec. Leta 1897 so slovenski prostovoljni gasilci ustanovili Zvezo slovenskih požarnih bramb za takratno Spodnjo Štajersko in za njen sedež izbrali Žalec, ki je tako postal zibelka takratnega slovenskega gasilstva.

Prišlo je 22 scanij

V Žalec se je iz vse Slovenije pripeljalo 22 gasilskih tovornjakov v različnih izvedbah, od dvo- in triosnih do podaljšanih kabin za prevoz posadke, ki jih Scania ponuja v tovarniški izvedbi. Prav tako različne pa so bile nadgradnje, od klasičnih avto-cistern in kombiniranih vozil do vozil za gozdne požare in dvizne platforme.

Srečanje se je začelo na igrišču Športnega centra Žalec, kjer so si obiskovalci lahko ogledali vozila. Po nagovoru poveljnika Gasilskega društva Žalec in predstavnika Scanie so se udeleženci odpravili v Eko muzej hmeljarstva in pivovarstva Žalec. Sledila sta dveurna panoramska vožnja po Žalcu in okolici ter skupinsko fotografiranje na letališču Levec. ■

Po ogledu Eko muzeja hmeljarstva in pivovarstva Žalec sta sledila dveurna panoramska vožnja po Žalcu in okolici ter skupinsko fotografiranje na letališču Levec.



Srečanje so organizirali v PGD Žalec, ki letos praznuje 140 let.



SITRAC Base

NOV DISPEČERSKI CENTER

- ▶ organizirana kritična komunikacija za zveze malih organizacij
- ▶ omogoča spremljanje, snemanje in arhiviranje radijskih klicev
- ▶ dostopna cena, brez vezav in pogodb, sistem na ključ

Za več informacij:

E: prodaja@kompas-telekom.com, info@kompas-telekom.com

T: 01/530 58 32, 01/530 31 10

W: kompas-telekom.com





Hidravlično orodje, ki deluje tudi pod vodo

BATERIJSKE HIDRAVLIČNE REŠEVALNE NAPRAVE SO DANES POSTALE NEPOGREŠLJIV DEL OPREME REŠEVALNIH SLUŽB. PRI PROIZVAJALCU LUKAS SO ŠLI KORAK DLJE IN RAZVILI ORODJE, S KATERIM LAHKO DELAMO TUDI POD VODO.

TEKST // Boštjan Paušer // bostjan.pauser@bmslovenia.si

Vsaka reševalna operacija zahteva največjo koncentracijo in popolno opremo. Da bi na poti do hitrega reševanja učinkovito odstranili vse ovire, je Lukas razvil kombinirane reševalne naprave, ki zagotavljajo zanesljivo in učinkovito podporo reševanju.

Reševalnim pa tudi policijskim specialnim enotam omogočajo odpiranje vrat in loput, rezanje verig, ključavnic in vijakov ter dvigovanje ali odrievanje ovir – torej najpogostejše oblike tehničnega posredovanja, s katerimi se reševalne službe vsakodnevno srečujejo pri svojem delu.

Rezalna geometrija za optimalen rez

Rezila v obliki srpa se najprej zaprejo na konicah in vedno potegnejo material za rezanje do točke, kjer deluje največja sila. Reševalne škarje se samodejno namestijo in tako zagotovijo optimalno podporo pri rezanju za hitrejše in varnejše reševanje. Kakovostna ostra rezila pa imajo dolgo življenjsko dobo. Prav tako je zelo preprosto in hitro menjavanje konic z velikimi gumbi za zaklep.



Kakovostna rezila, oblikovana v obliki srpa, imajo dolgo življenjsko dobo, menjavanje konic pa je zaradi velikih gumbov zaklepa preprosto.

Praktične rešitve olajšajo delo

Hidravlično orodje Lukas ponuja številne praktične rešitve: litij-ionske baterije so opremljene z indikatorjem napolnjenosti in odporne proti temperaturi do 120 stopinj Celzija, zato je mogoče reševanje z orodjem tudi v požarih – isto velja tudi za ohišje orodja. Ročaj orodja se lahko vrtil za 360 stopinj, kar močno olajša operacije pod različnimi koti, krmiljenje delovanja razpiranja oziroma stiskanja pa poteka prek krožnega zvezdastega obroča, ki je zaradi svoje oblike in namestitve lahko dostopen v vsakem položaju. Omogoča nadzorovano, natančno in varno uporabo orodja tako za desničarje kot tudi za levičarje. Ročaj in regulacijski ventil sta iz varnostnih razlogov strogo ločena.

V zmanjšani vidljivosti si reševalci lahko pomagajo z namestitvijo baterijske svetilke na zato pripravljene nosilce na zgornjem delu orodja, tja pa je mogoče namestiti tudi katero drugo opremo ali na primer videokamero.



Reševalno orodje eWXT je zaščiteno pred vodo in omogoča delovanje v močnem dežju, ob morebitni poplavi in celo pod vodo.

Vodotesno baterijsko orodje

eDraulic se imenuje paleta vodotesnih baterijskih reševalnih orodij, ki se ponasajo z odlično močjo, hitrostjo in dokazano varno uporabo, v kombinaciji s tehnološkimi inovacijami aksialne batne črpalke, elektromagnetnega ventila in brezkrtačnega motorja. Poleg tega je tu še najnovejša inovacija – reševalno orodje eWXT, ki je zaščiteno pred vodo in omogoča delovanje v močnem dežju, ob morebitnih poplavah in celo pod vodo. Prav vsaka tehnična komponenta je vodotesna.



Serija Strongarm je vsestransko orodje za vlamljanje in odpiranje vrat, rezanje verig, ključavnic in palic, zaradi velike moči lahko tudi dvigne ali odrine oviro. Namenjena je manjšim enotam in policiji.

Zmogljive baterije

Polnilne baterije so posebej razvite za uporabo v hidravličnih reševalnih orodjih in so zasnovane tako, da zagotavljajo največjo moč, ko so potrebne zahtevane zmogljivosti. Reševalna orodja



Poleg baterij z nabojem pet amperskih ur so na voljo še baterije z devetimi amperskimi urami in vodotesne baterije z devetimi amperskimi urami, odporne tudi proti slani vodi, ki so najzmogljivejše baterije v tem segmentu na svetu. Baterije so opremljene z indikatorjem napolnjenosti.



Specialne konice olajšajo odpiranje vrat ali loput.



Najnovejša serija orodja z oznako e3 ponuja na zgornjem delu pregleden prikaz funkcij in načina delovanja.



Krmiljenje delovanja razpiranja oziroma stiskanja poteka prek krožnega zvezdastega obroča, ki je zaradi svoje oblike in namestitve lahko dostopen v vsakem položaju.

Lukas so z baterijami oskrbovana s konstantnim električnim tokom, kar ne le zagotavlja stalnega delovanja orodja, ampak tudi podaljša življenjsko dobo baterije. Reševalne enote lahko same izberejo, katera zmogljivost je potrebna ali katere zahteve mora reševalno orodje izpolnjevati, saj so v ponudbi poleg baterij z nabojem pet amperskih ur tudi baterije z devetimi amperskimi urami in vodotesne baterije z devetimi amperskimi urami, odporne tudi proti slani vodi, ki so najzmogljivejše baterije v tem segmentu na svetu.

Prednost vodotesnih baterij je, da je mogoča zamenjava izpraznjenih baterij s polnimi tudi pod vodo, torej brez prekinjanja reševanja. Baterije zagotavljajo do 60-minutno delovanje v slani vodi, in to do globine treh metrov. Lahka zasnova z maso 1,6 kilograma olajša delo z orodjem, medtem ko znaša čas polnjenja, od izpraznjenosti do popolne napolnjenosti, dve uri in pol.

Hidravlično orodje s prikazom funkcij

Najnovejša serija orodja z oznako e3 ponuja pregleden prikaz funkcij. Reševalci imajo tako med delovanjem več nadzora prek različnih kazalnikov učinkovitosti in delovanja na zaslonu. Tako so reševalne operacije pametnejše, varnejše in učinkovitejše. Na voljo so podatki:

- Vodoodpornost: ikona morske vode bo zasvetila na zaslonu, ko je vstavljena vodoodporna baterija, odporna tudi proti slani vodi.
- Moč: indikator moči prikazuje območje tlaka, v katerem orodje deluje med uporabo, in sporoči informacije o preostali moči, ki je operaterju še na voljo.
- Temperatura: indikator temperature opozarja uporabnika na možnost pregrevanja orodja.
- Turbo: za še hitrejše delovanje ima serija e3 turbo način, ki ga je mogoče enostavno upravljati

prek zvezdastega stikala. Uporabnik lahko aktivira turbo način, tako da zavrti krožno stikalo vse do desne strani. Signal ostane prižgan, dokler se orodje uporablja v turbo načinu.

- Baterija: orodje komunicira z baterijo prek vgrajene programske opreme in uporabniku posreduje informacije o preostali napolnjenosti baterije. Indikator napolnjenosti se uporablja za poenostavitev nadzora preostale zmogljivosti baterije in zagotavlja, da lahko uporabnik baterijo pravočasno zamenja.
- Smer: uporabniku v trenutku delovnega koraka pokaže, ali se naprava trenutno odpira ali zapira.

Strongarm za manjše enote

Ker vsem enotam ne pripada hidravlično orodje za tehnično reševanje, so pri Lukasu razvili serijo Strongarm. Ta služi kot vsestransko orodje za vlamljanje in odpiranje vrat, rezanje verig, ključavnice in palic, zaradi velike moči pa lahko tudi dvigne ali odrine oviro. Poleg gasilcev se za to orodje pogosto odločajo tudi specialne enote policije in civilne zaščite. ■

O PODJETJU LUKAS

Zgodovina podjetja Lukas sega v leto 1948, ko so začeli proizvodnjo hidravlične opreme za industrijo. Leta 1955 so predstavili izdelke za premikanje iztirjenih vlakov oziroma vagonov nazaj na tirnice, gre za segment, v katerem so še danes med vodilnimi na svetu.

Začetki proizvodnje hidravličnega reševalnega orodja za intervencijske službe segajo v leto 1972. Leta 1996 so predstavili prvo tristopenjsko teleskopsko hidravlično roko na svetu, štiri leta pozneje pa pogonsko enoto, ki lahko poganja tri hidravlična reševalna orodja hkrati. Z več kot sto tonami rezalne sile je leta 2005 sledil svetovni rekord. To zmogljivost so v letu 2018 dvignili na skoraj 140 ton, pred dvema letoma pa so trgu predstavili vodoodporna baterijsko hidravlično orodje z najzmogljivejšo baterijo z nabojem devet amperskih ur.

NOV STANDARD PREZRAČEVANJA

Baterijski prezračevalnik BIG



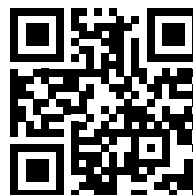
NAPREDNA IN ZMOGLJIVA
BATERIJA ZA DELOVANJE
DO 9 UR

PRIROČNA DIMENZIJA ZA
HITRO POSTAVITEV V TESNEM
PROSTORU

PREGLEDEN PRIKAZ
PREOSTALEGA ČASA
DELOVANJA IN MOČI
PREZRAČEVANJA



ZANESLJIV PARTNER,
KO ŠTEJE VSAKA SEKUNDA.



NAROČITE BREZPLAČNI PREIZKUS

01 292 60 20 | info@mfplus.si | www.mfplus.si
MF Plus d.o.o., Pot k sejmišču 30, 1000 Ljubljana

MAN TGE je dostavno vozilo leta

IZBOR DOSTAVNO VOZILO LETA JE SKUPNI PROJEKT ČASNIKA FINANCE IN REVIJE KAMION & BUS, LETOS PA SE MU JE PRVIČ PRIDRUŽILA TUDI REVIJA INTERVENCIJA. ZMAGOVALCA, MAN TGE, SMO RAZGLASILI NA PRIREDITVI POSLOVNI AVTO LETA, KI JE POTEKALA 2. SEPTEMBRA NA BREZJAH.

TEKST // Nejc Štremfelj // info@bmslovenia.si



Redkokatera gasilska enota v svojem voznem parku nima vozila za prevoz moštva. Poleg drugih je to vozilo skoraj nujno, saj se z njim prevažata dodatno moštvo na kraj intervencije, uporablja se za prevoze na izobraževanja, tekmovanja ... Poleg vozila za moštvo pa se lahko iz istega segmenta izberejo tudi manjša gasilska vozila za logistiko GVL-1. Vozila tega razreda so tudi osnova za izdelavo vozil nujne medicinske pomoči ter policijskih vozil.

Tokrat smo na enem mestu zbrali vse predstavnike v razredu velikih dostavnih vo-

zil, ki jih je strokovna žirija preizkusila na poligonu ter v prometu in jih na koncu ocenila.

Zmaga za MAN TGE

Kljub širokemu izboru kandidatov je bil končni vrstni red najbolj izenačen doslej. Z dvema točkama prednosti je slavil MAN TGE, sledijo pa mu kar trije dostavniki, ki so zbrali enako število točk, ker strokovni žiriji dajemo prednost, je drugo mesto zasedel Mercedes-Benzov sprinter, tretje Volkswagnov crafter, četrto pa Fiatov ducato, ki je bil sicer največje pozitivno presenečenje po mnenju vseh žirantov.



**KANDIDATI,
KI SO
SODELOVALI
V LETOŠNJEM
IZBORU, SO
BILI:**

- **citroën
jumper**
- **fiat ducato**
- **ford transit**
- **iveco daily**
- **MAN TGE**
- **mercedes
-menz
sprinter**
- **peugeot
boxer**
- **renault
master**
- **volkswagen
crafter**



**ANDREJ ROBLEK, namestnik vodje izmene
in član skupine za tehniko pri GARS Kranj**

»V našem voznem parku, ki obsega 19 vozil, so zahteve nekoliko drugačne kot pri prevozniskem podjetju, saj letno prevozimo zelo malo kilometrov. Pri vozilih iščemo dobre zmogljivosti – torej zmogljiv motor, štirikolesni pogon –, saj pogosto zapeljemo z urejenih cest in ukrepamo v slabih vremenskih razmerah, ter samodejni menjalnik. Ta nam omogoča, da na intervencijski vožnji vso pozornost posvečamo le prometu. Dobra vidljivost je pomembna, zato se odločamo za LED-žaromete. Od preostalih tehničnih lastnosti poudarek dajemo možnostim predelave vozila, njegovi nosilnosti ter največji dovoljeni masi prikolice, ki jo lahko vleče.

Pozitivno sta me presenetila prenovljeni fiat s kamero namesto vzratnega ogledala in preostalo tehniko ter mercedes s sodobno notranjostjo. Pri MAN in Volkswagenu mi je zanimivo, da samo prvi ponuja različico za prevoz potnikov, čeprav prihajata z iste proizvodnje linije. V vožnji se dobro obnese tudi ford z naprednimi tehnologijami.«

ALEŠ BERNO

► Ocenjevanje skozi oči gasilca

Ker se zahteve pri nakupu dostavnika za gasilske potrebe razlikujejo od tistih za potrebe prevoznika, smo temu primerno prilagodili tudi tabelo glavnih meril. V pogovoru z drugimi ocenjevalci, med katerimi so bili tudi lastniki prevoznih podjetij, smo ugotovili, da se zelo poglobijo v specifično opremo. V zadnjem času zelo veliko poudarka namenijo asistenčnim varnostnim sistemom, ki vplivajo na varnost voznika med vožnjo. Tukaj je govor predvsem o aktivnem radarskem tempomatu, asistenci za ohranjanje voznega pasu, v zadnjem času tudi avtomatskem menjalniku. Največji poudarek pa je še vedno na nabavni ceni ter stroških vzdrževanja.

Pri naših merilih so prevladale zmogljivosti motorja, vrste in programi menjalnika, možnosti štirikolesnega pogona, največja dovoljena masa vleke priklopnika in največja nosilnost vozila.

Od razočaranja do navdušenja

Navdušujoč je bil že sam pogled ob prihodu na lokacijo – videti v vrsti vseh devet vozil, ki čakajo na poskusno vožnjo, je nekaj posebnega. Ob pregledu vozil smo ugotavljali zelo velike razlike, tako na primer ne ponujajo vsi samodejnega menjalnika, prav tako se lahko zaplete pri štirikolesnem pogonu – Renault ga nima v ponudbi,

.....
Nagrado za dostavno vozilo leta je prevzel Tomaž Bratina, direktor prodaje pri MAN Truck & Bus Slovenija.



pri Fordu je omejen na določene izvedbe, medtem ko je pri trojčku Citroën, Fiat in Peugeot mogoč s predelavo pri zunanjem izvajalcu.

Velike razlike med tekmeči

Jumper in boxer sta najstarejša modela, kar se kaže pri pomanjkanju nabora opreme in sistemov, ki so danes postali že nekaj vsakdanjega tudi pri dostavnih. Je pa res, da se v kratkem pričakuje obsežna prenova obeh vozil.

Druga zgodba je pri Fiatovem ducatu, ta je sveže prenovljen in na prvi pogled navduši s svežino in digitalizacijo v kabini. Fiat je ob prenovi dobil tudi nova samodejni menjalnik in motor, za katerega bomo videli, ali bo nadaljeval sloves predhodnika.

Bratranca MAN TGE in VW crafter na videz ne ponujata veliko razlik, enako velja za ponudbo motorjev, menjalnikov in pogona. Največja razlika je, da crafter ni na voljo v potniški izvedbi, tukaj ponuja več MAN TGE, ki nam v obliki vozila za prevoz moštva ponuja kar nekaj možnih predelav po naročilu. Prav tako pa se razlikujeta po serijski opremljenosti in ceni.

Iveco daily izstopa po zasnovi s klasično šasijo, največjo dovoljeno maso prikolice in štirikolesnem pogonu – je edini v razredu dostavnih vozil, ki poleg štirikolesnega pogona in zapore zadnjega diferenciala ponuja tudi zaporo sredinskega in sprednjega diferenciala. Zapore, vsako posebej, vklapljamemo z ergonomskimi stikali na armaturni plošči. Je pa ta štirikolesni pogon možno dobiti le pri izvedbi največje dovoljene mase 5,5 tone in sedem ton.

Tudi Ford preseneti z dodatki. Transit ponuja kamero v prednji maski, s katero lahko vozilo zapeljemo naprej do ovire na centimeter natančno. Sistem za pomoč pri parkiranju ne ponuja le parkiranja, temveč tudi vožnjo s parkirnega mesta.

Pri sprinterju se letos iz ponudbe poslavljata trilitrski šestvaljnik s prostornino treh litrov. Nadomestil ga bo manjši dvolitrski štirivaljnik, ki pa bo še vedno, tako kot prej motor V6, ponujal največ 190 konjskih moči. Sicer se pa Mercedes pridružuje nemškima tekmečema s širokim naborom izvedb, opreme in asistenčnih sistemov. ■



BOŠTJAN PAUŠER

MAN TGE je s številnimi možnostmi konfiguracije in predelave postal priljubljen pri gasilskih enotah.

TEHNIČNE KARAKTERISTIKE

Model	Največja moč (kW/KM)	Največja prostornina (l)	Menjalnik	Pogon 4 x 4	Nosilnost na 3,5-tonskem podvozju (kg)	Največja mogoča NDM (kg)	NDM priklopnika (kg)	Žarometi
CITROËN JUMPER	121 (165)	2,2	ročni	dodatna predelava	1.400	4.000	2.500	halogen + dnevne LED
FIAT DUCATO	132 (180)	2,2	ročni/avtomatski	dodatna predelava	1.300	4.000	2.500	LED
FORD TRANSIT	136 (185)	2,0	ročni/avtomatski	da (razen pri izvedenki kombi in minibus)	1.350	5.000	3.400	bi-ksenon + dnevne LED
IVECO DAILY	156 (210)	3,0	ročni/avtomatski	da (samo pri izvedbah 5,5 t in 7 t)	1.100	7.200	3.500	LED
MAN TGE	130 (177)	2,0	ročni/avtomatski	da	1.300	5.500	3.500	LED
MERCEDES SPRINTER	140 (190)	2,0	ročni/avtomatski	da	1.200	5.500	3.500	LED
PEUGEOT BOXER	121 (165)	2,2	ročni	dodatna predelava	1.400	4.000	2.500	halogen + dnevne LED
RENAULT MASTER	132 (180)	2,3	ročni	ne	1.400	5.500	2.500	halogen + dnevne LED
VOLKSWAGEN CRAFTER	130 (177)	2,0	ročni/avtomatski	da	1.350	5.500	3.500	LED



FAP, ki je **dežural** **na letališču**

VODICE LEŽIJO BLIZU BRNIŠKEGA LETALIŠČA, KAR JE RAZLOG, DA SO TAMKAJŠNJI GASILCI LETA 1981 DOBILI LETO DNI STAREGA FAP 1314, S KATERIM SO DEŽURALI MED VZLETI IN PRISTANKI DC 10 V LASTI JAT.

TEKST // Emil Šterbenk FOTO // Emil Šterbenk

Ne obljubim, da bom objektivni, saj je FAP 13 moja prva tovornaška ljubezen, z njim sem pri 16 letih prevozil prvih nekaj kilometrov in moje navdušenje nad tovornjaki je prav zaradi FAP toliko bolj zraslo in še kar traja.

Začelo se je pri Saurerju

FAP 13 je legendarni tovornjak istoimenske jugoslovanske znamke tovornih vozil. Tovarno FAP (Fabrika automobila Priboj) so ustanovili leta 1953, da bi v njej izdeloval težja tovorna vozila.

Podpisali so licenco s švicarsko-avstrijskim Saurerjem, ki se je iztekla po desetih letih. Tako je leta 1962 zagledal luč sveta FAP 13, ki so ga razvili sami (bolj ali manj) in je postal legenda. Do takrat so izdelovali modela G4 in G6, ki sta izvirala še iz predvojnih časov. Serijsko so model 13 z občasnimi izboljšavami izdelovali tri desetletja, posamezna vozila pa celo do leta 2003.

FAP 13

Ob predstavitvi so model poimenovali FAP 13, kar je pomenilo njegovo največjo dovoljeno maso. Poganjal ga je šestvaljni vodno hlajeni vrstni dizelski motor. Ta je pri dva tisoč vrtljajih na minuto razvil 130 konjskih moči (96 kilovatov). Po podpisu pogodbe o sodelovanju z Mercedes-Benzom leta 1970 so klasični model FAP v začetku sedemdesetih preimenovali v 1313 (13 ton največje dovoljene mase in motorna moč 130 konjskih moči – kakor so vozila označevali pri tem proizvajalcu). Toda po uradnih podatkih Godišnjaka udruženja proizvajalca drumskih motornih vozila Jugoslavije (GPDVJ) so ga do leta 1973 vodili pod oznako 13. Ob posodobitvi Famosovega motorja F (Famos FF), s katero so mu moč povečali za 15 konjskih moči, je trinajstica leta 1974 dobila oznako – 1314. Leta 1987 so pripravili zadnjo večjo posodobitev serijskih modelov in ga preimenovali v 1414, saj so povečali nosilnost, dobil je nove osi in sinhroniziran šeststopenjski menjalnik. Po nekaterih podatkih (Wikipedija) naj bi se njegova proizvodnja končala leta 1994 ali 1995, v GPDVJ pa so ga zadnjič navedli leta 1992. Po ustavitvi serijske proizvodnje so vanje vgrajevali druge motorje, ker sarajevski Famos zaradi vojne ni delal. S Cumminsovim je dobil oznako 1415, z motorjem IMR pa 1414/46. Kot zadnjega so leta 2003 izdelali FAP 1414, cisterno za vodo z motorjem Steyr Euro 2 za pribojsko komunalno podjetje JKP Usluga.

Gre za klasični tovornjak s šasijo in z motorjem pred kabino (ključnaš, šnavcer). Vozi na dveh togih premah, vzmetenih z vzdolžnimi listnatimi vzmetmi. Kupci so lahko izbirali med pogonskima konfiguracijama 4×2 ali 4×4 . Na voljo je bil kot vlačilec ali tovornjak z različnimi nadgradnjami, medosna razdalja pa je vedno znašala 4.600 milimetrov. Izdelali so tudi manjše število trinajstic v triosni konfiguraciji.



Vodiški FAP, slikan še z jugoslovansko registrsko tablico (izsek fotografije s koledarja za leto 1986)



Bolj preprosto ne gre: mehansko vzmeten vozniki sedež, velikanska ročica ročne zavore – ob njej je ročica menjalnika, med sedežema pa ročica reduktorja.



Armatura plošča postreže z osnovnimi podatki. Ker ni merilnika vrtljajev, mora voznik pretikati po posluhu.

► Vožnja kot začetek druženja

Ker smo se v Vodichah dobili pozno popoldne, smo se šli peljat, preden smo začeli pogovor o življenjski zgodbi FAP. Z dvorišča ga je zapeljal poveljnik Damijan Jagodic, ki je z menjalnikom že dolgo »na ti«. Seveda 145 »konj«, skritih v vrstnem osem-litrskem šestvaljniku, ne zmore čudežev, a prenosil so kratki, tako da, po tovarniških podatkih, FAP 1314 ne pelje hitreje od 68 kilometrov na uro. In res, 70 kilometrov na uro se ta dan nismo peljali, saj nikjer ni bilo klanca navzdol.

Menjalnik z ravnimi zobniki mi je dal »tinte pit«

Ker sem pred dvema letoma ta FAP že vozil in ga nisem prav veliko lomil, mi ga je poveljnik (vsaj tako je bilo videti) brezskrbno prepustil. S snemalcem sva se zapeljala kratek krog. A, glej ga, zlomka, od kod se je nenadoma vzel pesek v menjalniku? Namesto enega kroga sem prevozil tri ali štiri. Ko sem že bil zadovoljen, da mi gre dobro, pa se je pri pretikanju iz tretje v drugo (seveda pred precej zasedeno gostinsko teraso) menjalnik oglasil s svojim rrrrrrr, rrrrrr. V zagovor moram povedati, da se pedal sklopke včasih zatakne in se ne vrne pravočasno v izhodiščni položaj. Pa tudi to je res, da mi manjka vaje s tem tipom menjalnika. Ob pretikanju je treba paziti še na druge zadeve. Pedal sklopke je pošteno trd, zavorni pedal pa zgolj odpira ventil (zračne zavore) in je izjemno občutljiv. Šment, na to sem pa pozabil! To sedaj ve tudi snemalec, saj je pri prvem zaviranju le malo manjkalo, da ni pristal na vetrobranu. Potem so tukaj še brisalnice s pogonom na zrak, stikalo za dolge in kratke luči na podu, tam je tudi gumijasti meh za pranje vetrobranskega stekla ...

Zakaj FAP v Vodichah?

Ker je na brniškem letališču pristajal in vzletal DC10, so potrebovali vozilo z večjo količino vode. Gasilski dom v Vodichah je od letališča oddaljen le dobrih osem kilometrov, zato so se odločili svoj skoraj novi TAM 5500 zamenjati za tudi le dobro leto stari FAP 1314 (letnik 1979, prva registracija 1980), ki so ga imeli v Prostovoljnem gasilskem društvu Sora.

Franc Sodnik o tem pove takole: »Za trenutne potrebe našega društva je bil TAM 5500 premaj-



Dve legendi na eni fotografiji: 35-letni FAP in veteran Franc Sodnik, ki je bil v času, ko so dobili tega tovornjaka predsednik PGD Vodice.

V mlabcu maju, juniju in juliju dezura nose vozilo ustava FAP na letališču Benik pri pristojanju aviona DC 10. To se vrti 2-3 tedensko po rasporedu poletov. Delo poteka v redni redovni soferiji nekateri držajo pramelo discipline.
Por. Podgoršek Jonec

Poveljnik PGD Vodice je o dežuranju na letališču junija 1981 takole zapisal.

FAP NAMESTO VALJARJA

Šestnajst pomladi sem štel, ko smo začeli graditi hišo. Stric nam je s FAP 13 4 × 4 vozil nasipni material iz bližnjega kamnoloma – po sedem kubičnih metrov naenkrat. Takrat so tovornjake redkeje »vagalili«. Nosilnost je znašala



malo manj kot sedem ton, on pa je vsakič pripeljal blizu 11 – takšen kup so mu nasuli, kakor bi vozil seno. Ampak FAP je to gladko zdržal. Ko je bil naložen, se je šasija malce upognila, a se je zravnila, ko je tovor stresel. Bil je vroče kot hudič. Sosedov Slavc je nasipni material poravnal s planirno desko na traktorju, sam pa sem cesto in dvorišče potem valjal s FAP. Kljub pripeki nisem niti pomislil, da bi nehal. Tisti dan sem se naučil vzratne vožnje z ogledali – pa ne s takšnimi »televizorji«, kot jih poznamo danes, ampak s takšnimi, kot jih najdemo le še na starih traktorjih. Naslednji dan sem zaradi mehanskega volana imel v rokah »muskelfiber«, pa kaj zato!

hen, v Sori pa so ugotovili, da je FAP zanje malo prevelik. V obojestransko zadovoljstvo smo vozili zamenjali, a po moje smo bili vseeno vsaj malo na boljšem. FAP ima hidravlični volan, ki ga TAM ni imel, in ni tako okoren, kot smo ocenjevali. Sploh pa nam ves čas odlično služi. V primerjavi z novimi gasilskimi vozili je res dosti počasnejši, a vedno takoj vžge in pride na cilj – pač ni isker in hiter konj, ampak počasen, a vztrajen vol.«

V Vodice so ga pripeljali po novem letu 1981. V poletnih mesecih so z njim dežurali na letališču. To so ponovili še naslednje leto, potem pa so se na letališču ustrezno opremili in vodiški gasilci so ostali brez »šiheta«, s katerim so uspešno polnili društveno blagajno.

Že desetletja uporaben in zanesljiv

Cisterna ima prostornino osem kubičnih metrov – od tega je 7.500 litrov namenjenih za vodo, 500 litrov pa za penilo. Gasilski klasifikaciji ga opredeljuje kot vozilo AC 16/70, namenjeno izključno za prevoz vode in gašenje. Črpalka Rosenbauer lahko na minuto prečrpa do 1.600 litrov vode, a glede na njeno starost je sedaj ne obremenjujejo več z najvišjim tlakom, ki ga zmore, ampak gasijo z največ desetimi bari. Tudi s tem tlakom vodni top zelo učinkovito deluje.

FAP je pri njih ostal tudi po koncu letališke službe in njegova zgodba je precej dolgočasna. Nobenih omembe vrednih težav ni povzročal in ves čas zvesto služil. Zgolj olje so menjali in vozilo redno mazali. Tu in tam so kupili nova akumulatorja, vozi pa (še)le z drugim kompletom pnevmatik. Dimenzije 11-20, v kakršne je FAP »obut«, ni najti za vsakim vogalom in Franc se spet oglasi: »Kmalu, ko je Karel Erjavec v drugo postal minister za obrambo, smo z ministrstva prejeli dopis, ali bi potrebovali kakšen material ali opremo za FAP. Seveda smo takoj pomislili na gume, saj smo vozili še s tistimi, po katerih je pripeljal iz tovarne. In smo jih dobili, sedem – še rezervna je bila zraven. Vulkanizer se je pošteno namučil, da je stare dobil s platišč, a sedaj smo mirni vsaj za kakšno desetletje.«

»Zadnje čase nam je zagodel nekaj malenkosti,« pove poveljnik Damijan. In nadaljuje: »Počila nam je cev za dovod goriva, kar je pri tako starem vozilu pričakovati. Poleg tega smo enkrat obstali



Črpalka z osnovnima instrumentoma je 'skrita' zadaj pod cisterno in ima pogon prek odгона moči na menjalniku.

TEHNIČNI PODATKI: FAP 1314 S, LETNIK 1980

Oblika	Gasilsko vozilo (AC 16/70)
Motor	Dizelski, šestvaljni, štiritaktni, vrstni, OHV
Prostornina (ccm), moč (kW/KM/pri vrt./min)	8.280, 107/145 pri 2.200
Največji navor (Nm pri vrt./min)	510 pri 1.200–1.400
Prenos moči	enokolutna suha sklopka, 5-stopenjski nesinhronizirani menjalnik, priključljivi pogon 4 × 4, 2-stopenjski reduktor
Podvozje in zavore	Spredaj in zadaj toga prema na listnatih vzmeteh s teleskopskimi blažilniki, AC 16/704 × zračne bobnaste zavore, ročna mehanska na zadnji kolesi, hidravlični volan
Mere in teže: dolžina × širina × višina (mm)	7.890 × 2.380 × 2.715
Medosna razdalja (mm)	4.600
Najmanjša razdalja od tal (mm)	390
Posoda za gorivo (l)	140
Gume (palci)	11:00 × 20
Premer obračalnega kroga (m)	17
Zmogljivosti: največja hitrost (km/h), poraba goriva l/100 km	68, 20–30 (praksa)



.....
Poslušati motor je pravi užitek, sesalni kolektor pa je videti kot skulptura.



.....
Poveljnik, Damijan Jagodic, starega FAP brezhibno vozi in o njem marsikaj pove.



.....
Pod rešetko hladilnika je privita baterija siren.

.....
V PGD Vodice za FAP gradijo garažo, zato bo, k sreči, ostal »pri hiši«.



zaradi zamašenega pred filtra goriva, saj se v več kot 40 letih v rezervoarju mora nabrati nekaj rje in umazanije. Pri ročici ročne zavore že dolgo manjka povratna vzmet in pedal sklopke se občasno ne vrne takoj v zgornji položaj. Ampak motor še vedno vžiga kot za stavo. Ko sta nam odpovedala akumulatorja, smo ga štirje potisnili le kakšen meter iz garaže in motor je takoj kresnil. Edina omembe vredna okvara pa ni bila pri tovarnjaku, ampak nam je počila glavna gred vodne črpalke, a to so na servisu v Mariboru hitro spravili v red.«

Ne nazadnje niti ne preseneča, da je FAP v tako dobrem stanju, saj po ocenah gasilcev ni prevozil več kot 30 tisoč kilometrov. Ko sem vprašal, koliko voznikov, ki to cisterno znajo voziti, še imajo, sta sogovornika v en glas odgovorila: »Vsaj štirje mladi gasilci ga obvladajo – in to dobro. Fantje so se tako ogreli zanj, da ga nikakor nočejo dati od hiše in sedaj z njim vozijo več kot pred leti. Letos je za njim že 600 kilometrov.«

Dragi gasilci, hvala!

Lani so v PGD Vodice dobili novo gasilsko vozilo in stari FAP mu je moral odstopiti prostor v garaži ter tako postal brezdomec. A očitno ne za dolgo. Ob gasilskem domu so že zabetonirali ploščad, kjer ga parkirajo. Do zime nameravajo postaviti enostaven objekt iz montažnih elementov, tako da bo cisterna tudi pozimi lahko napolnjena z vodo. Čeprav naj bi postal starodobnik, ga še vedno imajo kot intervencijsko vozilo in letos so z njim pogasili manjši požar na Gmajni. Najpomembnejše pa je, da je starejša generacija gasilcev za starodobnika navdušila mlade in tako zagotovila, da bo FAP v njihovo veselje in tudi v veselje ljubiteljev starodobnih vozil še dolgo vozil. Hvala in srečno, vodiški gasilke in gasilci. Hvala tudi, da ste mi svojega lepote pustili peljati, se še priporočam! ■

Literatura in viri:

<http://www.saurer-club.ch/joomla30/index.php/saurer-berna/geschichte-saurer>

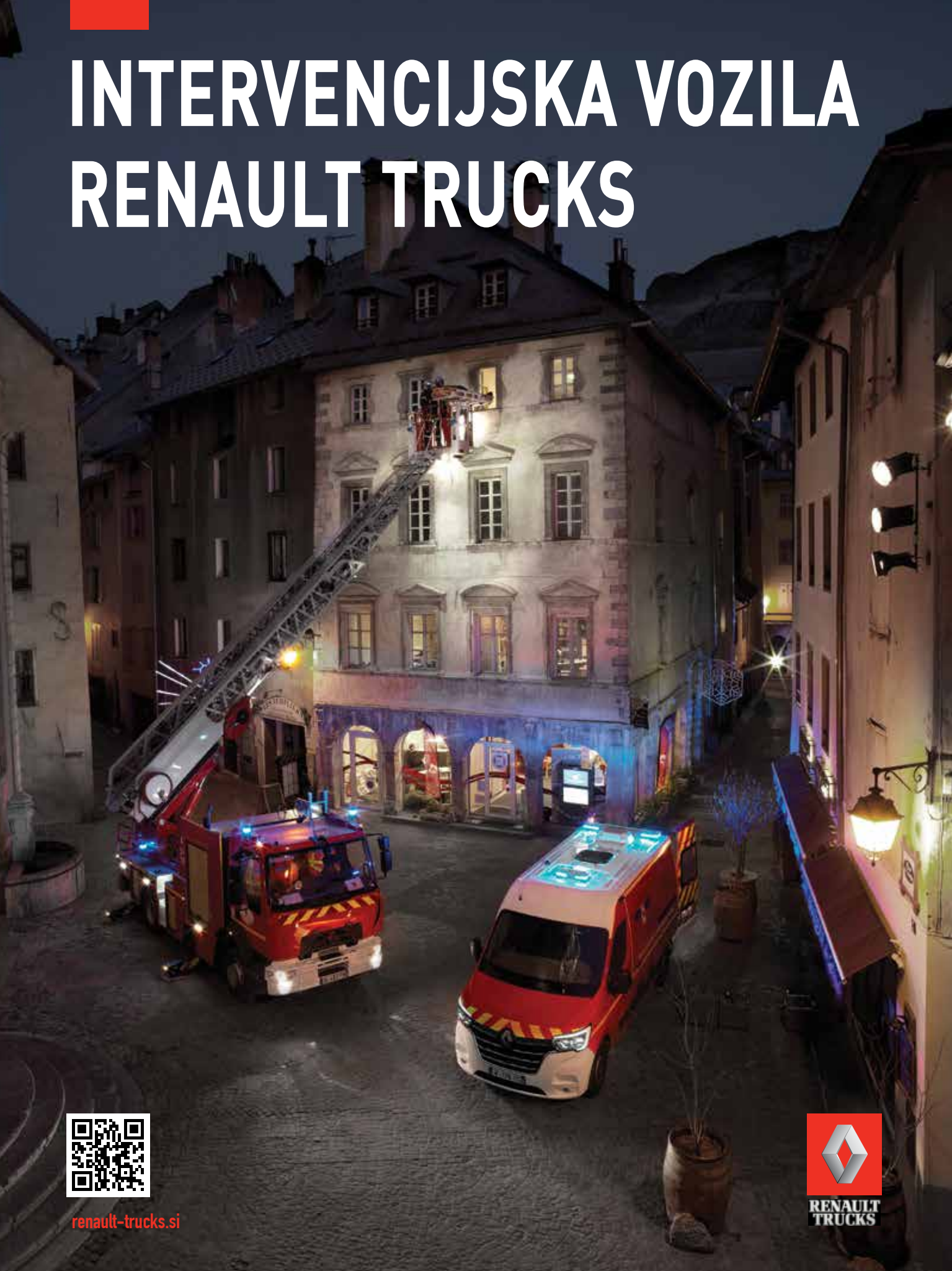
<https://sr.wikipedia.org/sr>

[-el/%D0%A4%D0%90%D0%9F_1314](#)

Milutinovic, M. *Analiza uradnih podatkov o tovarnjaku FAP 13. Tikopis. Beograd, 2021.*

Sterbenk, E. *FAP-car drumova. Mehanik in voznik. September, oktober 2013. Ljubljana*

INTERVENCIJSKA VOZILA RENAULT TRUCKS



[renault-trucks.si](https://www.renault-trucks.si)



Vsestranski. Zmogljiv. Kompakten.

FANERGY B16



Enostavno prezračevanje.

Visokozmogljiv baterijski izpihovalnik FANERGY B16 nudi veliko več kot le prezračevanje: stavbe ali predmete štiti z vodno meglo, zavira nevarne pline in celo proizvaja peno. Dve litij-ionski bateriji zagotavljata 60 minut delovanja pri polni moči. S tem enostavno obvladamo vsako situacijo.

www.rosenbauer.com

 **rosenbauer**