

і страх, і пожежу...



Кожен із чотирнадцяти колійників Бродівської дистанції колії (на фото), які приїхали на зустріч до Львова, міг би розповісти про те, як працювали на ліквідації наслідків аварії в Ожидові. Але словами важко описати екстремальні умови, в яких вони опинились, відновлюючи пошкоджені метри колії. Це треба відчувати. Заступник начальника з кадрів і соціальних питань Бродівської дистанції колії Наталія Гогош зізнається, що аварія в Ожидові стала ще одним випробуванням для колективу, на плечі якого ліг основний обсяг робіт з облаштування швидкісного руху на ділянці Львів-Красне-Здолбунів, хоча власне допомагали їй колеги з інших дистанцій. І як страшний сон залишилися в пам'яті бродівських колійників важкі дні ліквідації наслідків аварії на місці сходу цистерн із фосфором. Монтер колії Бродівської дистанції колії Ігор Черевко сказав, що його бригада виконувала середній ремонт колії на перегоні Красне-Ожидів. Коли ж трапилася біда, одразу прийшли в зону аварії, а потім метр за метром відновлювали зруйновану колію, фактично перебуваючи там з першого дня аварії.

Серед чоловіків, які сиділи того дня за столиками в залі Будинку науки і техніки локомотивного депо Львів-Захід, була й одна жінка – заступник начальника з кадрів і соціальних питань Бродівської дистанції колії Наталія Гогош. Крім подяки від керівництва залізниці, Наталія Іванівна одержала букет квітів від начальника залізниці, адже напередодні вона святкувала свій день народження.

А господар зустрічі – начальник залізниці Михайло Мостовий, який з першого і до останнього дня був у зоні біди, щиро подякував усім ліквідаторам аварії за старанну працю, за недоспані ночі та високу відповідальність.

Колійний майстер Бродівської дистанції колії Ярослав Купцевич, на околку якого сталася ця пригода розповів, що загалом в дистанції працює 15 років, з них 13 на теперішній посаді, має диплом Чернівецького технікуму залізничного транспорту. Живе в селі Ожидів. Звістка про схід цистерн застала його в той момент, коли на перегоні завершили середній ремонт колії на станції Ожидів. Одразу виїхали на місце та ознайомилися з наслідками аварії. Але почати відновлення колії не було можливості – перекинуті і пошкоджені цистерни горіли. Тож спершу в роботу включились пожежники.

“Провідник, який супроводжував вантаж, пояснив як треба поводитись при горінні фосфору, – згадує колійний майстер. – Невдовзі нам в дистанції видали респиратори, в яких ми працювали на відновленні зруйнованої колії. Крім того, нас забезпечили мінеральною водою та обідами. Люди дуже відповідально поставились до завдання, яке належало виконати, тобто якнайшвидше відновити рух поїздів на зруйнованій ділянці колії. Самовіддано працювали бригадир колії Олег Гуденко, монтер колії Ігор Дендура, Юрій Калач, Василь Калач, Андрій Дупеліч, Ігор Черевко. Прикро нам було, що трапилося це саме у нас, адже ми виконали доведене нашій ділянці завдання з підготовки колії до швидкісного руху. Найважче було колійникам розбирати завали зруйнованої колії та відновлювати її для руху поїздів. Але цю роботу ми зробили швидко”.

Один з пожежних поїздів, які гасили палаючий фосфор, доставив на місце аварії локомотив під керівництвом машиніста локомотивного депо Здолбунів Віктора СВТУШКА:



– Спочатку місце аварії справляло гнітюче враження, – ділиться свіжими спогадами Віктор Анатолійович. – Вогняний стовп сягав 20 метрів заввишки, дим, довкола порозкидані цистерни. Та за якусь хвилю, коли узялися до роботи, весь цей безлад став ніби непомітним, другорядним. Відразу після приїзду ми отримали чіткі інструкції щодо роботи в екстремальних умовах, отримали індивідуальні завдання. Тож на першому плані було бездоганне їх виконання. Не буду приховувати, що мій мобільний телефон у ті години буквально червонів від напруги. Телефонували рідні, знайомі – усі дуже хвилювалися. Не без зусиль вдалося їх заспокоїти, переконаати, що вогонь, а разом із ним і потенційна небезпека поступово згасають.

Машиніст крана локомотивного депо Львів-Захід Ярослав ДУПЕЛИЧ:



– На перегоні, де трапилася аварія, кран виконував багато функцій – працював і гаком і грейфером, у залежності від потреби: підсипав щебін на відкоси для роботи відбудовного поїзда, прибирав колісні пари і рами, що залишилися від цистерн, працював на укладанні колії і дезінфекції місця аварії. Мені вперше довелося працювати в умовах такої надзвичайної події, тому спочатку навіть хвилювався, проте хвилювання швидко минуло. Коли побачив, що поряд працюють мої колеги-залізничники – робітники і керівники різних підрозділів – зрозумів, що від якості моєї роботи певною мірою залежить підсумок виснажливої боротьби сотень людей із техногенною стихією. Підвести їх я не мав ні фізичного, ні морального права.

Начальник вагонного депо Дрогобич Микола КОСОВАН: “У нашому депо є професіонали, з якими можна виконувати найскладнішу роботу”



– Про аварію я довідався у понеділок увечері з телевізійних новин, згодом зателефонували колеги, які детальніше повідомили про те, що сталося. Скажу відверто, ця ніч була важкою, ми розуміли, що це наш профіль роботи, адже перекинулися цистерни, тож відразу заглибилися в думки про план першочергових дій з локалізації аварії. Коли повідомили, що необхідно зібрати бригаду фахівців, які можуть, уміють і не бояться працювати в екстремальних умовах (не знаючи ще достеменно характеристик і властивостей хімікату) я одразу знав, що можу без вагань розраховувати на своїх працівників – електрогазозварювальників Івана Фока, Романа Вовка, Ігоря Войтука, слюсарів з ремонту рухомого складу Петра Бейбу, Ігоря Демківа, водія Василя Паука. Уночі з середі на четвер ми прибули на місце аварії, кілька годин знадобилося, щоб зорієнтуватися в обстановці, перевдяг-

лися у спецодяг і разом із казахськими колегами, із якими пліч-о-пліч працювали усі шість днів, узялися за звичну роботу: ревізію верхніх люків цистерн, зварювання латок тощо. Мені приємно, що в нашому депо є професіонали, з якими можна виконувати найскладнішу роботу у будь-який час і за будь-яких обставин.

Хочу особливо відзначити атмосферу взаємодопомоги та взаєморозуміння між працівниками усіх підрозділів залізниці, представниками різних міністерств, які були задіяні у ліквідації наслідків аварії. Ця обставина дала змогу діяти швидко і ефективно.

Разом із тим, прикро, що з моменту аварії у засобах масової інформації з'являлося дуже багато суперечливих і навіть неправдивих повідомлень. На мою думку, у таких випадках телебачення мало б організувати круглі столи, за якими зібраних б фахівців – залізничників, хіміків, фізиків – які могли б фахово оцінювати масштаби, можливі ризики надзвичайної події і давали б людям об'єктивну інформацію, а не здогадки чи версії осіб, які були далекими від професійного уявлення про реальний стан справ.

Розмову записав Андрій ВЕЗДЕНКО

Електрогазозварювальник вагонного депо Дрогобич Іван ФОК: «Очі боялися, а руки робили...»

– Іване Степановичу, коли особисто для Вас почалася участь у ліквідації наслідків аварії?

– Ми включилися в роботу надвечір другого дня. До роботи приступили о 19 годині. Я займався обрізанням металевих рам цистерн, щоб вони увійшли в піввагон. Треба було підготувати до транспортування спочатку ті цистерни, які не були пошкоджені. А потім узялися за пошкоджені цистерни. Знаходили місця вливу фосфору і «латали» металеву обшивку цистерн, робили так звані «зглушки».

– Скільки часу ви знаходилися на місці аварії?

– Сім діб. Найтяжчими були останні дві доби і остання цистерна. Сталося так, що шматок фосфору за розмірами приблизно як шматок мила потрапив всередину, за «сорочку» цистерни і постійно загорявся. Шукали ми його мало не навпацки. Двічі її вантажили у піввагон і двічі ми поверталися до цієї цистерни, бо знову десь усередині спалахував той шматок фосфору. Шукаючи цей шматок фосфору, порізали цистерну у багатьох місцях. Як жартували присутні, зробили з неї карту світу, аж поки не знайшли той злочасний згусток фосфору.

– Чи були у фосфорній аварії ситуації, коли Вам було страшно?

– Була одна така ситуація. У перший день роботи зранку ми прибули до місця аварії і тут здійнявся сильний вітер. Почали розноситися іскри, з'явилися численні точки загоряння. Я якраз пішов перевірити нашу «господарку» – балони з киснем і з пропаном, шланги і все решту. Лише прийшов і побачив полум'я на шлангах і на балонах із пропаном. Тоді, власне, і стало страшно, бо нікому не треба розповідати чим закінчується поєднання вогню із газовим балоном. Я швидко покликав пожежників і вони загасили вогонь.

– Як ви зараз почуваетесь після усього?

– Трохи ноги болять від цих навантажень. Довелося іходитися і настоятися. Та й спека нам допікала. А решта



ніби все нормально. Але я звик до навантажень. Мені свого часу і в Чорнобилі довелося бути.

– А де саме в Чорнобилі Ви були і коли?

– У 1988 році я працював на пункті спецобробки «Діброва», займався дезактивацією усього транспорту, який виїжджав із зони радіоактивного забруднення.

Нашу розмову із Іваном Степановичем уважно слухала його дружина, яка усі ці важкі сім діб чекала, хвилювалася і жила надією на краще. Я сфотографував їх разом. На фото – подружжя Фоків.

Розмову записав Ігор ПАРАЦАК
Фото автора

Заступник начальника першого загону воєнізованої охорони з пожежного нагляду Ігор ВАНІВСЬКИЙ:



– 16 липня, отримавши наказ начальника Львівської дирекції на відправку пожежного поїзда станції Львів на місце аварії, я прибув з підрозділом пожежного поїзда під Ожидів. Паралельно вирішувалося питання щодо скерування нам на допомогу пожежних поїздів зі Стрия та Самбора. Прибувши о 18 годині 50 хвилин на місце аварії, ми побачили, як працювало три пожежних автомобіля МНС та 10 пожежників. Аби якнайшвидше локалізувати пожежу і не дати їй перекинутися на інші цистерни, ми проклали магістральну лінію для подачі піноутворювача з двох стволів. Наша робота полягала у подачі води з піноутворювачем, а також у допомозі працівникам МНС у ліквідації надзвичайної ситуації, адже ми працювали під їхнім керівництвом. Якщо ж говорити про

ліквідацію надзвичайної події в перші години, то її спочатку локалізували підрозділи МНС, але оскільки в одній пожежній машині є тільки 300 кілограмів піноутворювача, то вони його досить швидко використали. Тому основні засоби, тобто воду і піноутворювач підрозділи МНС одержали від наших пожежних поїздів. При гасінні цистерн, а на той час горіло вже три цистерни, ми використовували піну гармату, адже ближче ніж на 15 метрів до вогнища підійти було неможливо. Майже одночасно із львівським пожежним поїздом під Ожидів приїхав тернопільський пожежний поїзд у складі якого було 5 осіб. Почалася важка напружена праця із приборкання пожежі. Добре, що ми знали з чим маємо справу, знали якими засобами потрібно боротися з жовтим фосфором, а також знали, які потрібно засоби захисту при локалізації надзвичайної події.

Пробув я на місці події 2,5 доби. Якщо говорити про отруєння, то як такого зі мною практично не було, лише на третю добу відчув нудоту та несильне запаморочення.