

“У ліквідації надзвичайної події під Ожидовом всю “чорнову” роботу виконували залізничники”

Про те, яку роль виконувала служба воєнізованої охорони залізниці в ліквідації наслідків техногенної катастрофи на перегоні Ожидів-Красне спільно з начальником служби воєнізованої охорони залізниці Дмитром ДУДАШЕМ.

– Дмитре Петровичу, коли у службу надійшов сигнал про пожежу і чи знали Ви, що саме горить?

– Інформація про те, що під Ожидовом зійшли з рейок цистерни, до мене надійшла близько 17 години 16 червня. Я відразу дав наказ на готовність до відправлення Львівського пожежного поїзда на місце надзвичайної події. На той час вже було відомо, з чим ми маємо справу, тому, прямуючи до місця аварії, працівники пожежного поїзда ознайомилися з інструкцією про те, як працювати з жовтим фосфором. На місце події виїхав і я. Доїжджаючи до Красного, побачив велику хмару диму. Прибувши на місце події, побачив величезне полум'я і три машини МНС, які не могли впоратися з вогняним пеклом. Це не дивно, бо в одній пожежній машині лише 2,5 тонни води та 300 кілограмів піноутворювача, а цього замало для гасіння пожежі таких маш-



табів. Десь через 7-8 хвилин після того приїзду підійшов Львівський пожежний поїзд. За декілька хвилин особовий склад уже включився у боротьбу з вогнем. Пожежні машини МНС тоді вже не використовувалися, не було сенсу, оскільки пожежний поїзд заміняє 50 автомашин. Запас води у нього 120 тонн і 5 тонн піноутворювача. Із таким ресурсом техніка може безперервно працювати до п'яти годин.

– А коли прибули інші пожежні поїзди?

– Відразу після відправлення

Львівського на місце аварії, було дано команду прямувати до Ожидова іншим пожежним поїздам. Тому незабаром на допомогу прибули Здолбунівський, Тернопільський, Самбірський та Стрийський пожежні поїзди. Пізніше включилися в роботу Хриплінський, Коломийський, Сарненський, Ковельський та Чопський. Але хочу зазначити, що у здолбунівських пожежників була надзвичайно складна робота, так як вітровий потік диму йшов у їхню сторону.

– Чи не бракувало пожежним поїздам засобів для гасіння?

– Річ у тім, що коли Львівський і Здолбунівський поїзди відпрацювали зміну, тобто 5 годин, постало питання їхньої заправки водою і піною. Завдячуючи службі матеріально-технічного постачання, було налагоджено чітку доставку піноутворювача на станції Красне та Броди, де заправлялися поїзди.

– А техніка через таку інтенсивну роботу не ламалася?

– На жаль, техніка у нас не вічна, тому спочатку вийшли з ладу мотопомпа Самбірського пожежного поїзда, а пізніше вийшов з ладу Ковельський пожежний поїзд, який ми через добу вже відремонтували. Після того вийшов з ладу Здолбунівський пожежний поїзд.

Тому ми покликали на допомогу 8 пожежних поїздів з Південно-Західної залізниці.

– Відомо, що до кордону з Росією небезпечний вантаж супроводжував Тернопільський пожежний поїзд. Чи були випадки загоряння фосфору в дорозі?

– Нас попереджали казахські колеги, що вісім цистерн можуть диміти і навіть знову спалахнути. Тому, якщо не застосовувати воду і піну, пожежа могла б повторитися. Ми були на сторожі, і коли жовтий фосфор починав диміти, поливали цистерни водою і піною. До речі, на шляху прямування було сім таких випадків.

– Скільки працівників воєнізованої охорони брало участь у ліквідації аварії?

– 226 осіб, з яких 12 ми представили до відзнак Кабінету Міністрів України, двох працівників Здолбунівського поїзда представлено до нагород, решта отримали премії від начальника залізниці.

– Чи важко було приборкати полум'я?

– Справа це була не легка, але наприкінці середи ми вже могли контролювати вогнище. Найскладніше було працювати, коли проводилися роботи з підняття цистерн, адже прибули від-

будовчі поїзди, і нам практично не залишилося місця для маневрів. Треба подякувати диспетчерському апарату, який якісно виконував свою роботу, бо якби пожежний поїзд підходив до місця аварії з 5-10-хвилинним запізненням, то знову б спалахнула пожежа, яку важко було б приборкати.

– Зрозуміло, що основну роботу з локалізації надзвичайної події зробили працівники залізниці. Але під час аварії постійно надходила інформація від МНС про те, що вони вже зробили і скільки їхньої техніки працює. А інформації про те, що там працюють залізничники і що пожежу гасять засобами залізниці практично не було.

– У перші дні на пожежі безперервно працювало три пожежних поїзда, а якщо один пожежний поїзд заміняє 50 пожежних машин, то скільки ж останніх треба, щоб локалізувати таку надзвичайну подію? Якби не пожежні поїзди, то навіть всіх машин МНС у Львівській області не вистачило б.

Здебільшого робота працівників МНС полягала в тому, щоб стояти за пожежними стволами і керувати процесом пожежогасіння, а всю “чорнову” роботу зробили ми – залізничники.

Розмовляв Дмитро ПЕЛИХ

“Тягти” майно залізниці не вигідно

Завдяки професійним діям спільних спеціалізованих груп служби воєнізованої охорони та транспортної міліції під злодіями “земля горить”

Нещодавно служба воєнізованої охорони Львівської залізниці спільно з транспортною міліцією підбила підсумки роботи спільних спеціалізованих груп за перше півріччя 2007 року. Спільна робота була спрямована на гарантування збереження вантажів, майна та забезпечення правопорядку на залізничному транспорті. Участь у засіданні узяли керівники служби воєнізованої охорони, начальники спецгруп, загонів та працівники Лінійного управління УМВСУ на Львівській залізниці.

За інформацією інструктора служби воєнізованої охорони Володимира Савки, протягом першого півріччя 2007 року працівники спецгруп здійснили 1 733 виходи. З цієї кількості 1 229 виходів проводилися спільно з міліцією.

– Втім, якщо у 2006 році виходів із собаками було 759, то вже цього року їх здійснено 844, – говорить Володимир Савка. – Також проведено більше засідок: 1 396 у 2007 році проти 1 359 у 2006-му. Кількість розкритих крадіжок за оперативним обліком – 156 на загальну суму 187,6 тис. грн. Оперативними групами розкрито 26 крадіжок на суму до 119 грн кожної (у минулому році 16), від 119 до 1 000 грн – 45 крадіжок (44 у минулому році), понад 1 000 грн – 22 крадіжки (23 минулого року). Також цього року було розкрито 3 групові крадіжки майна на суму до 119 грн, 13 групових крадіжок – від 119 до 1 000 грн, понад 1 000 грн – 9 крадіжок.

Найбільше занепокоєння і, відповідно, увагу працівників воєнізованої охорони викликає криміногенна ситуація на станціях Львів (зафіксовано 15 крадіжок), Тернопіль, Івано-Франківськ, Сарни (по 8 крадіжок), Здолбунів (11 крадіжок), Чернівці, Ковель та Чоп (по 6 крадіжок), а в Мукачевому – 20. Найбільше злочинів пов'язані із розкраданням верхньої будови колії та розукладанням рухомого складу. Наприклад, 17 березня цього року на території локомотивного депо Тернопіль-Схід з машинного відділення дизель-поїзда викрадено металеві настели підлоги у кількості 6 одиниць. Сума збитків становить 1 017 гривень. Під час оперативно-розшукових заходів працівники воєнізованої охорони спільно із представником транспортної міліції затримали непрацюючого

тернополянина, у якого й було вилучено викрадені речі. Порушено кримінальну справу. П'ятого березня стрільці воєнізованої охорони затримали на місці злочину чоловіка, який зі складів служби матеріально-технічного постачання, що на вул. Широкий у Львові, намагався викрасти 145 метрів мідного кабелю. Патрулюючи територію складів, двоє стрільців воєнізованої охорони – Євген Дусик та Олег Подібка о 22 годині 10 хвилин помітили чоловіка, який причаївся біля козлового крану. Коли стрільці посвітили ліхтарями у його бік, той почав тікати. За допомогою спецзасобів зловмисника вдалося затримати. Його спільник, який чекав неподалік на автомобілі, втік. Працівники міліції, що прибули на місце події, обстежили територію і виявили, що від крана відрізано контактні кабелі довжиною 145 метрів. Тож залізниця могла зазнати збитків на суму 8 000 гривень. Затриманим виявився львів'янин 1978 року народження, який, як з'ясувалося, уже мав проблеми із законом. А 24 квітня на станції Рясне-2 двома підлітками було викрадено засоби СЛБ та зв'язку у кількості 2 одиниці на суму 1 400 гривень. Коли диспетчери отримали сигнал про непереведення стрілок, вони повідомили про це підрозділ воєнізованої охорони. Стрільці оперативної групи виїхали на місце події і вже за 15-20 хвилин затримали двох школярів 1992 та 1994 років народження, у яких виявили викрадені речі. Батьків підлітків притягнуто до адміністративної відповідальності.

Щодо крадіжок верхньої будови колії, то сумним прикладом тут може послужити випадок, що трапився 16 травня у Здолбунівській дистанції колії. Там працівники воєнізованої охорони спільно з представником транспортної міліції неподалік від території зберігання колійного інвентарю дистанції колії затримали трьох осіб, які намагалися поцупити три лафети хрестовин стрілок. Затриманими виявилися мешканці Здолбунова 1985, 1989 та 1990 років народження.

– Загалом же кількість осіб, затриманих упродовж звітного періоду за скоєння різних крадіжок, становить 176 проти 170 у минулому році, – розповів начальник воєнізованої охорони Дмитро Дудаш, – із них за крадіжки вантажів – 9, тоді як у минулому році таких злочинів було зафіксовано лише 7. Серед затриманих троє крадіїв виявилися працівниками залізниці.



За словами Дмитра Дудаша, у роботі їм значно допомагають службові собаки. Зараз у службі їх на обліку є 73. З їхньою допомогою розкрито 38 випадків крадіжок на загальну суму 26,1 тис. грн. Затримано 47 розкрадачів. За інші правопорушення затримано 1 082 особи.

Прикладом затримання за допомогою собак нещодавній факт виявлення і затримання зловмисника на станції Мукачево. Там, 10 липня о 8.00 троє працівників воєнізованої охорони та службова собака Діна, під час обходу вантажного парку, на 31-й колії виявили та затримали особу з великою сумкою. У сумці затриманого знаходився повітродозподілювач та частина гальмівної частини вагона. Всі частини – з кольорового металу. Сума збитків становить 1 002 гривні. Непрацюючого 63-річного громадянина міста Мукачево передано в чергову частину міліції. Порушено кримінальну справу.

Також затримано 4 857 осіб за порушення правил, встановлених на залізничному транспорті, 2 037 з них оштрафовано на загальну суму 22,8 тис. грн. Зокрема, за самовільний проїзд у вантажних поїздах затримано і оштрафовано 96 осіб, за ходіння по залізничних коліях у невідновлених місцях затримано 4 696 осіб,

з яких оштрафовано 1 876. А за порушення перелусткового режиму, пошкодження рухомого складу затримано і оштрафовано 65 осіб.

За звітний період пред'явлено 20 194 поїзди з номенклатурними вантажами, з них супроводжено 20 157. Рівень фізичного супроводження збільшився на 2,13 відсотків до аналогічного періоду минулого року і становить 99,8 відсотка. Крім цього, на підставі укладених угод, працівниками воєнізованої охорони супроводжено від станції навантаження до станції призначення 199 вагонів у складі 76 поїздів. З метою запобігання безвитковому проїзду пасажирів, спільно з ревізорами супроводжено 1 244 приміських поїзди, де було задіяно 1 006 працівників воєнізованої охорони і 683 працівники міліції.

Значна увага підрозділами воєнізованої охорони приділяється й охороні особливо важливих об'єктів. За перше півріччя службовими нарядами підрозділів першої категорії з охорони мостів та тунелів затримано 319 порушників, з них 21 особу передано в органи міліції та на прикордонні застави. Загалом у заборонених зонах затримано 622 порушники. Минулого року їх було 596 осіб. За словами Володимира Савки, найкраще робота проводилась в Івано-Франківському та Мукачевському загонах, які затримали 353 та 126 порушників, відповідно. Ними виявилися, переважно, відпочивальники баз та санаторіїв, а також грибники і туристи. Відтак, працівниками підрозділів воєнізованої охорони не допущено несанкціонованого втручання в діяльність залізничного транспорту в межах об'єктів, що охороняються.

На засіданні також було визначено найкращі загони воєнізованої охорони залізниці. Керівництво служби відзначило Перший (львівський) та Тернопільський загони, які у статистиці розкриття злочинів посіли, відповідно, перше та друге місця. На третьому – Мукачевський загін воєнізованої охорони, а от на останньому – Івано-Франківський загін.

За словами Дмитра Дудаша, порівняльний аналіз роботи спільних оперативних груп воєнізованої охорони і міліції у цьому і минулому роках вказує на перевагу 2007-го. Тому командирів спецгруп, які показали високі результати в роботі, нагородили грамотами.