

А після штурму була пожежа

У Чопі відбулися навчання працівників служби воєнізованої охорони за участю відбудовного та пожежного поїздів



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Моделювання інциденту розпочалося 9 вересня об 11:30. На місце події відразу прибули стрілецькі команди станції Чоп та Батьово. Також прибули пожежний поїзд станції Чоп та відбудовний поїзд №3502 станції Мукачево.

Через три хвилини після здійснення "нападу", за допомогою маневрового локомотива проведено розчеплення поїзда з відведенням рухомого складу на безпечну відстань в обидва боки від аварійних вагонів. Особовий склад воєнізованої охорони оточив вагони з "терористами". Тим часом відбувалася підготовка до операції зі звільнення заручників. Об 11:55 на місце події прибули працівники пожежної охорони, а ще через три хвилини – енергетики, які зняли напругу в контактній мережі.

Вирішальна фаза операції почалася о 12:00. Все відбулося дуже швидко. Воєнізована охорона застосувала сльозогінний газ "Черемха-1", бійці штурмового загону у протигазах проникли у вагони. "Терористи" не очікували такої швидкої реакції. За дуже короткий час усі "терористи" були роззброєні і затримані. Пасажирів і поїзну бригаду оперативно евакуювали. Оперативною фаволою навчань було передбачено пожежу. Тому останніх пасажирів виводили уже із палаючого вагона. Під час операції ніхто не постраждав.

Далі до роботи взялися пожежники. Пожежна розвідка з'ясувала, що горить службове приміщення вагона, вогонь поширюється салоном, є загроза загоряння другого вагона.

Від пожежного поїзда швидко проклали магістральну лінію на три рукави діаметром 66 мм, від якої, через розгалуження, подали дві робочі лінії. Одна лінія була скерована на гасіння пожежі, а друга – на охолодження вагона. До речі, пожежний поїзд дає змогу ліквідувати масштабні пожежі. Він оснащений двома мотопомпами МП-1600, які здатні подавати в осередок пожежі воду і вогнегасні суміші з інтенсивністю 1600 літрів на хвилину. Запас води становить 120 тонн, а в літній період додатково виділяється 60-тонна цистерна робочого парку.

Друга магістральна лінія була прокладена для роботи ствола установки пінного гасіння ПЛСК-700 з подачею піни на гасіння вогню ззовні вагона. Пожежники працювали в захисному бойовому одязі та апаратах захисту органів дихання АСВ-2. О 12:15 пожежу локалізовано, розповсюдження вогню припинено, а ще через 15 хвилин завдяки ефективним засобам і фаховим діям пожежників вогонь остаточно капітулював.

– В операції брали участь 40 осіб, – розповідає начальник служби воєнізованої охорони Дмитро Дудаш. – Зокрема, 10 осіб – команда пожежного поїзда і 30 осіб – пра-

цівники стрілецьких команд Чоп та Батьово. Стрільці із застосуванням зброї і спецприймів знешкодили "терористів". До роботи взяли пожежники, які також показали професійний характер у боротьбі з вогнем. Продемонстрували, що вміють працювати швидко і грамотно. На щастя, це тільки навчання, але воно максимально наближене до реальності. Такі навчання потрібні для того, щоб особовий склад постійно перебував у бойовій готовності. До Львівської залізниці завжди була підвищена увага, оскільки ми знаходимося поблизу кордону з країнами Західної Європи. А враховуючи криміногенну ситуацію в інших державах, ми також повинні бути готовими до будь-яких несподіванок. Відпрацювання таких заходів – це набуття бойової форми на випадок виникнення реальних надзвичайних ситуацій.

У коментарі газеті заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега зазначив:

– Стрільці воєнізованої охорони дуже професійно діяли під час знешкодження "терористів". Але якщо зловмисники були умовними, то пожежа – справжня. Вогонь реально охопив увесь вагон і ось-ось міг перекинутися на інший вагон. Пожежники продемонстрували справжній професіоналізм і швидко впоралися із завданням, засвідчили, що вміють працювати швидко і якісно, ефективно координувати свою роботу з іншими службами. Основний підсумок цього навчання я сформулював би так: ми повинні бути готові до будь-яких надзвичайних ситуацій, але краще, щоб їх не траплялося.

Після локалізації пожежі до роботи взяли відбудовники. Для встановлення вагона на рейки вони застосували 80-тонний кран та гідравлічну установку "Хйош". Із завданням впоралися за 20 хвилин.

Як розповів начальник відбудовного поїзда станції Мукачево Степан Попович, на надзвичайну подію відбудовний поїзд виїхав у складі крана ЕДК-500 вантажопідйомністю 80 тонн та з гідравлічним обладнанням.

– Враховуючи характер сходу і рельєф місцевості, – розповідає Степан Попович, – ми вирішили підняти вагон гідравлічною установкою "Хйош", яка має чималу вантажопідйомність і дає можливість переміщувати вантаж вертикально й горизонтально. Особливих складностей при відновлювальних роботах не виникло. У нашій практиці є випадки, коли доводилося виконувати гідравлічною установкою "Хйош" значно важчу роботу, наприклад, переставляти двосекційний локомотив з однієї колії на іншу. Завдяки професійним навикам особового складу, який спеціалізується на таких роботах, вагон вже через 20 хвилин стояв на колії.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора

