



Мороз і спека

Однаково вогненебезпечні

Досвід багатьох років засвідчує, що різке підвищення або зниження температури повітря – найбільш пожежонебезпечні періоди. Влітку від вогню потерпають не тільки споруди і значні природні території – під загрозою й вантажі. Взимку здебільшого займаються житлові будинки, службові та господарські приміщення. Зазвичай у зимовий період трапляються пожежі через замикання в електропроводці або через людський фактор. Аби за будь-яких обставин ефективно протидіяти стихії вогню, на залізниці діють пожежні поїзди. Щоб дізнатися про особливості їхньої роботи взимку, кореспондент газети побував у розташуваних пожежного поїзда станції Хриплин.

Наприкінці січня Івано-Франківщина зустріла не надто привітно – було досить вітряно і густо сипало снігом. Проте в пожежному поїзді виявилось по-домашньому тепло і затишно.

Щоб цистерни не замерзли...



За словами начальника пожежного поїзда Ігоря Виговського, зима для залізничних пожежників не менш складний період, ніж літня пора. Із настанням сильних морозів команді пожежного поїзда потрібно цілодобово підтримувати температурний режим, щоб не заморозити цистерни.

– У бойовий розрахунок поїзда входять дві цистерни-водосховища з водою ємністю 60 тонн кожна, – розповідає Ігор Виговський. – Аби постійно бути напоготові до зимових несподіванок, ми починаємо готуватися ще восени. Утеплюємо трубопроводи, які ведуть до цистерн, а також заготовляємо необхідну кількість дров для опалення. Для цього використовуємо старі шпали. На початку опалювального сезону нам надходить вугілля для підтримання відповідного температурного режиму, але воно без дров загорітися не може.

А старший пожежний Дмитро Скусяк розповів, що в поїзді для опалення цистерн з водою є два котли, які працюють на твердому

паливі: по одному на кожен цистерну. Вони ж обігривають й інші вагони пожежного поїзда.

– Цілодобово підтримувати температурний режим не важко, – розповідає Дмитро Скусяк. – Цього року надійшло якісне вугілля. Але



коли у прогнозах читаєш, що буде зниження температури повітря до мінус 33 градусів за Цельсієм, – це насторожує. Потрібно не тільки підтримувати температурний режим, але й періодично вилазити на цистерну і заміряти температуру води. Зазвичай вода в цистернах має 25-27 градусів із позначкою "плюс", а в сильні морози опускається десь до 17 градусів тепла. Якщо не проводити підігрів цистерн із приходом опалювального сезону, то вберегти цистерну від замерзання надзвичайно складно.

Крім підтримання температурного режиму, пожежники двічі за зміну здійснюють обхідно-доглядову службу – перевіряють цистерни з легкозаймистими речовинами, адже через станцію Хриплин йде чимало небезпечних вантажів, серед яких високооктановий бензин тощо. Є й певні господарські зобов'язання, як-от прибирання території від снігу.

Обладнання, перевірене часом

Щодо спорядження пожежного поїзда, то тут, як і в усіх пожежних, є обладнання, перевірене часом, а є й нове. Як розповів машиніст насосних установок Юрій Андрійшин, пожежний поїзд обладнано двома мотопомпами МП-1600 потужністю 1600 літрів на хвилину та переносною мотопомпою ММ 27/100 потужністю 800 літрів на хвилину. Для забезпечення життєдіяльності поїзда

в польових умовах є старенький, але надійний дизель-генератор німецького виробництва. Він виготовлений ще у 1982 році. Ця техніка хоч і не нова, але ще жодного разу не підводила пожежників.

– У пожежному поїзді я пра-

поїзд виїжджає – то це, зазвичай, означає, що пожежа – серйозна і небезпечна.

У поїзді є вісім протигазів АСВ-2 для роботи у непридатному для дихання середовищі. Для їх заправки поблизу пожежного поїзда обладнано базу газодимозахисної служби. Якщо протигази виходять з ладу в цьому ж приміщенні їх і ремонтують. А нещодавно пожежники отримали новий захисний одяг, каски та електричний ручний інструмент.

Люди потребують комфорту

Утім, особисто мене найбільше вразили у пожежному поїзді не обладнання та одяг. Приємно було дивитися, як чоловічий колектив підтримує порядок. Усе обладнання акуратно розставлене на спеціально виготовлених полицях та стелажах. І це не дивно, адже безлад у такому підрозділі – найбільший ворог. У разі тривоги пожежники мають бути напоготові, щоб швидко підготувати все необхідне обладнання та засоби, а для



аварії в Ожидові. Справною роботою техніки я завдячую насамперед машиністам насосних установок, які вчасно і якісно проводять технічне обслуговування.

І справді, техніка хоч і не нова, проте перебуває в прекрасному стані – чиста, ніде нема навіть краплі підтікання масла. Пожежний поїзд має 5 тонн піноутворювача. Закуплено нові пожежні рукави. Якщо хтось подумає, що пожежний поїзд може гасити пожежі лише поблизу колій, то помилиться: залізничні пожежники мають 300-метрову рукавну лінію діаметром 51 мм і 1000 метрів рукавної лінії діаметром 66 мм. Якщо пожежний

цього вони мають зберігатися постійно на одному і тому ж місці.

Зазирнув я і в технічний клас та роздягальню. Ці приміщення обладнані у рефрижераторному вагоні. Тут постійно проводяться заняття з особовим складом поїзда на теми пожежної профілактики, пожежної тактики, охорони праці, тому у класі чимало стендів з інформацією про способи і правила надання першої невідкладної допомоги, зразки в'язки різноманітних вузлів рятувальної мотузки тощо. Щодо роздягальні, то, як пояснили пожежники, такі шафки, як у них, є ще тільки у Коломийському та Чернівецькому

пожежних поїздах, тобто пожежних підрозділах, які належать до Івано-Франківського загону воєнізованої охорони. А невдовзі у цьому ж вагоні буде обладнано душову кабину. Зараз уже закуплено вагонку. Із настанням теплої пори року залишиться тільки підвести воду. Душ – заслуга молодого начальника поїзда.

– Людям повинно бути комфортно на робочих місцях, – говорить Ігор Виговський. – У нас багато людей на зміну доїжджає із навколишніх сіл, а тому душ значно покращить якість несення служби в літню пору року, коли температура піднімається до 30-32 градусів.

Поцікався у начальника, чи доводилося йому вже на керівній посаді виїжджати на пожежі?

– Попри те, що поїзд обслуговує чотири напрямки – до станцій Коршів, Журавно, Болехів і Надвірна, за повторарнійний період роботи начальником поїзда я не пригадую, щоб горіла станція чи вантажі на нашій території обслуговування, – говорить Ігор Виговський. – Переконали, що в цьому – значна заслуга старшого інструктора з протипожежної профілактики Миколи Дмитрука. Він постійно стежить за дотриманням протипожежної безпеки на залізничних об'єктах.

Проте бойове хрещення Ігор Виговський таки пройшов. Як тільки очолив пожежний поїзд, довелося виїжджати на допомогу рятувальникам МНС.

– У нас є порядок взаємодії з підрозділами Міністерства надзвичайних ситуацій в Івано-Франківській області. Тож коли вони потребують нашої допомоги – ми виїжджаємо, – каже начальник пожежного поїзда станції Хриплин. – Якось зайнялися господарські споруди поблизу колій. Івано-Франківські підрозділи МНС не могли власними силами приборкати полум'я, яке перекидалося зі споруди на споруду. Після прибуття на місце події пожежа була ліквідована без особливих зусиль.

З того часу пожежні рукави поїзда – сухі. Проте це не означає, що не було пожеж. У спекотну пору року не раз можна побачити, як пожежники з інвентарем поспішають гасити полум'я, яке підбирається до смуги відведення залізниці. А все через те, що хтось із місцевого населення вирішив "розважитися", підпаливши суху траву тощо.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора