

# ДОЛАЮЧИ ДИМ І ВОГОНЬ



(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Участь у галузевій школі взяли начальник Головного управління воєнізованої охорони Укрзалізниці Вадим Яременко, його заступник – головний інспектор з пожежного нагляду Микола Крамаренко, начальник служби воєнізованої охорони Львівської залізниці Михайло Солодяк, заступники начальників служб – головні інспектори з пожежного нагляду і заступники начальників загонів з пожежного нагляду залізниць України. Досвідом роботи рятувальників-вогнеборців Львівської залізниці цікавилися директор Українського науково-дослідного інституту пожежної безпеки МНС України Василь Ковалишин, начальник кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт Львівського державного університету безпеки та життєдіяльності Василь Луц, керівники служб залізниці.

Як розповів заступник начальника служби – **головний інспектор з пожежного нагляду Львівської залізниці Федір Курус**, хоча бази ГДЗС на залізниці були створені у 2010 році, робота розпочалася значно раніше.



– У 2008 році з управління почали надходити документи про необхідність створення відповідної служби з відповідною базою і пожежними засобами, – розповідає Федір Курус. – Але фактично над цим ми почали працювати відразу після сходу цистерн із жовтим фосфором поблизу Ожидова. Закупили сучасні протигази АСВ-2, бойовий одяг і каски, пожежні рукави, мотопомпи тощо. Відзначу, що нові протигази працюють не на хімічно зв'язаному кисні, а на стисненому повітрі, відтак відразу виникло питання про безпечну заправку балонів. Тому, коли надійшло розпорядження з Укрзалізниці, ми довго не барилися і в кожному загоні створили бази ГДЗС, які використовуються як приміщення для заправки балонів до протигазів АСВ-2, а також для тренування пожежних ланок. У кожному приміщенні встановили лабіринти, перешкоди, звукову сигналізацію, яка імітує крик людини, і димогенератори. Проте у Львові вирішили створити дорожню базу ГДЗС з умовами, максимально наближеними до реальних. Для побудови такої бази використали приміщення вагонників, яке тривалий час не експлуатувалося. Фасад невеличкого двоповерхового будинку відремонтували будівельники, а усі внутрішні роботи довелося робити самотужки. Потребувала укріплення стеля,

ремонту – водопостачання, каналізаційна система, електромережа, виконувалися всі внутрішні роботи.

Для приведення приміщення до належного стану використали всього 180 тисяч гривень. У результаті маємо таку базу ГДЗС, якої не має жодна інша залізниця. А безумовною її перевагою серед інших є те, що в приміщеннях, де відбуваються навчання, ми встановили відеоспостереження. Воно необхідне для того, щоб у реальному часі бачити дії пожежної ланки в цілковитій темряві і в задимленому приміщенні. Пізніше запис можна проаналізувати і вказати на помилки, яких припустилися пожежники, або ж показати, як потрібно правильно діяти в екстремальних умовах.

**Старший інструктор служби з протипожежної техніки, автотранспорту та газодимозахисної служби Степан Цикалишин** ознайомив учасників школи з навчальними приміщеннями.



Перше приміщення, у яке потрапляє пожежна ланка, – це лабіринт з перешкодами. Троє пожежників мають його пройти у цілковитій темряві та задимленості, при цьому вони повинні знайти шість контрольних точок – розетки, тумблери, крани, кожна з яких сигналізує на пульті спостереження керівнику заняття про місцезнаходження ланки. Ланка не може рухатися далі, якщо вона не знайшла чергової контрольної точки. Лабіринт має 15 різних схем розміщення, щоб на повторних заняттях не було змоги запам'ятати будову лабіринту із смугами перешкод.

Проходження лабіринтом супроводжується криками людини, які імітуються за допомогою технічних засобів. Після того, як ланка у складі трьох пожежників пройде лабіринт, вона потрапляє в коридор із рухливою підлогою, а потім – у житлове приміщення, де знаходиться “потерпілий” – манекен людини. У цьому приміщенні встановлені ліжка, газова плита і холодильник. Ці предмети відтворюють умови, максимально наближені до реальних. Рятувальники повинні знайти “потерпілого” і винести з небезпечної зони. Зробити це інколи нелегко, адже манекен може знаходитися не лише на ліжку, а й у будь-якій точці кімнати. У реальних умовах такі випадки – не рідкість. Ще одне приміщення обладнане під кабінет, де знаходяться стіл і шафа. Тож пожежна ланка не знає, де знаходиться людина. Окрім того, вага “потерпілого”, як у середньостатистич-

ної людини – 70 кілограмів. Тому винести його з палаючого будинку – не надто легке завдання.

– На базі ГДЗС ми встановили відеоспостереження, звукові та світлові ефекти, лабіринт із різноманітними перешкодами, – розповідає Степан Цикалишин. – Це зроблено для максимально ефективного проведення навчання, адже ми можемо побачити і вказати на помилки пожежної ланки. Ми не збираємося зупинятися на досягнутому, плануємо з кімнати, де розміщений лабіринт, зробити отвір у “житлову кімнату”, щоб газодимозахисники тренувалися долати вузькі місця. На базі плануємо проводити навчання не тільки пожежників служби воєнізованої охорони, але й працівників інших господарств залізниці, яким необхідно працювати в ізолюючих протигазах.

Пожежна ланка продемонструвала учасникам школи, як потрібно проходити лабіринт і рятувати “потерпілого”. Усі дії ланки фіксували дві відеокамери і відображали їх на моніторі в режимі реального часу. Я ж поцікавився у рятувальників пожежної ланки, чи легко знайти “потерпілого” і виконати завдання?



– На моніторі так виглядає, що все ніби легко і швидко, – розповідає **начальник відділення пожежного поїзда станції Львів Михайло Ковч**. – Але насправді це не так, адже лише вага усього спорядження пожежника становить майже 30 кілограмів. До того ж пожежникам потрібно знайти шлях до “потерпілого”, подолавши смугу перешкод. У людей непередбачених за таких обставин виникає паніка. А пожежники за будь-яких обставин зберігають спокій, і завдяки досвіду, дисципліні, постійному зв'язку з постом безпеки ланка виконує поставлене завдання – рятує “потерпілого” і при цьому уникає серйозних небезпек.

Після оглядин бази ГДЗС гості відвідали Львівський пожежний поїзд. Там фахівцям пожежної справи представили сучасні засоби пожежогасіння, якими оснащено пожежні поїзди залізниці. Особливу увагу присутніх привернув лафетний ствол ANTENOR 3000. Львівська залізниця закупила такі для дванадцяти пожежних поїздів.

Як розповів **старший інструктор з технічних засобів Першого загону воєнізованої охорони Роман Лутчин**, нові стволи французького виробництва дозволяють подавати вогнегасні речовини на відстань до 35 метрів. Розхід води



становить 3000 літрів за хвилину при тиску 10 атмосфер.



– Цей переносний ствол дає можливість працювати як компактним струменем, так і розпиленням, – розповідає Роман Лутчин. – Отож ним можна не тільки гасити пожежу, але й охолоджувати ру-

хомі одиниці та об'єкти.

**Заступник начальника Головного управління воєнізованої охорони – головний інспектор з пожежного нагляду Укрзалізниці Микола Крамаренко:**



– Враження від бази ГДЗС і від Львівського пожежного поїзда тільки позитивні. Видно, що проведена серйозна підготовча робота до школи обміну передового досвіду. Проте ми постійно закуповуємо нові зразки пожежної техніки, оновлюємо рухомий склад, дбаємо про те, щоб бойовий одяг був на належному рівні. Робимо усе можливе, щоб пожежні поїзди в плані технічного озброєння не поступалися підрозділам Міністерства надзвичайних ситуацій. За деякими пунктами ми їх навіть випереджаємо. Приємно відзначити, що Львівська залізниця має у цьому напрямку серйозні здобутки.

**Дмитро ПЕЛИХ**  
Фото автора

