



Вогонь – жорстокий суперник

Нещодавно на базі пожежного поїзда Здолбунів відбулися дорожні змагання з пожежно-прикладного спорту, у яких взяли участь пожежні команди з усіх дирекцій магістралі. Вогнеборці продемонстрували хороший вишкіл і високу майстерність, довівши готовність оперативно реагувати на потребу в ліквідації наслідків стихійних та техногенних явищ.



Про результати змагань та завдання, які стоять перед залізничними вогнеборцями, газеті розповів головний інспектор з пожежного нагляду залізниці Федір Курус. – Дорожні змагання з пожежно-прикладного спорту ми проводимо щороку. Керівництво залізниці приділяє значну увагу його розвитку. Як свідчення цього, нині змагання відбуваються на наших власних стадіонах. Хочу зазначити, що до 2000 року нам доводилося орендувати спортивні споруди пожежних частин Міністерства надзвичайних ситуацій. Із часом збудували спортивні майданчики на базі наших пожежних підрозділів, це дозволило зекономити чимало коштів

й оптимізувати процес підготовки наших вогнеборців.

– Чи позначилася розбудова власної інфраструктури на спортивних результатах наших пожежників?

– Поки у нас не було власної спортивної бази, важко було забезпечити ефективні та належні тренування. Тепер, коли маємо такі тренувальні майданчики, вдалося нагальодити планомірний тренувальний процес. Тому не дивно, що сьогоднішні результати значно перевищують попередні.

– У пожежних підрозділах, як і на залізниці загалом, триває процес омолодження кадрів. Чи не позначається ця обставина на боєздатності наших пожежників?

– Молодь поповнює пожежні підрозділи. І з нею необхідно багато працювати. Насамперед для формування навичок суворого дотримання вимог охорони праці. Не завжди вдається збалансувати співвідношення молодих кадрів та старих, добре підготовлених, надійних. Але молодь виявляє хорошу ініціативу і велике бажання працювати.

Варто зауважити, що Львівська залізниця, як і в багатьох інших сферах діяльності, була першопр-

хідцем у справі пожежної безпеки. Наприкінці 90-х років минулого століття саме наша магістраль запропонувала ввести новий тип пожежних поїздів, які суттєво відрізнялися від попередників. Старі пожежні поїзди формувалися на базі списаних пасажирських вагонів. Такий потяг складався з вагонунасосної станції та двох цистернохсховищ для води ємністю по 50 кубометрів кожна. Старі вагони не тримали тепла взимку і перегрівалися влітку, а пожежники часто навіть не мали змоги помитися після роботи. Ми запропонували інший варіант – пожежні вагони, переобладнані з рефрижераторних секцій. Зразки таких вагонів постійно вдосконалювалися з урахуванням досвіду їх експлуатації. Тому кожен наступний пожежний поїзд відрізнявся в кращий бік від свого попередника. Ці вагони значно тепліші взимку, а влітку у них прохолодно, значно зросли і тактико-технічні можливості. Зокрема збільшено запас піноутворювача, з'явилася котушка для електричного кабеля довжиною до 300 метрів, це дозволило краще освітлювати місце роботи поїзда у темний період доби. Тепер її прокладення займає лічені секунди. Встановлено стаціонарні котушки з рукавними лініями, що дозволяє набагато швидше й легше прокласти рукавну лінію до місця пожежі. Покращилися й умови для відпочинку особового складу – у поїзді з'явилася можливість прийняти душ. Усе це зробило процес ліквідації пожежі

більш ефективним. Ми ввели до складу поїзда вагон-майстерню, що дало можливість проводити ремонт окремих вузлів на місці. Старі 50-тонні водяні цистерни замінені на дві 60-кубові. А в літній період до складу поїзда вводиться додаткова цистерна з водою. Таким чином кожен пожежний поїзд має запас води у 180 кубометрів, а 30 додаткових кубометрів – це серйозний запас на випадок гасіння пожежі. Один сучасний пожежний поїзд замінює 60 пожежних машин МНС. Є ще одна суттєва перевага: екіпаж пожежної машини зазвичай налічує 5-6 осіб, тоді як у складі нашого поїзда аналогічну роботу виконують 3-4 особи.

– Розкажіть про переваги пожежних поїздів на конкретному прикладі.

– Два роки тому у Польщі трапилася залізнична аварія – зішли з рейок кілька цистерн із бензином та дизпаливом. При цьому одна цистерна з бензином загорілася. Коли приїхали пожежні машини (у польських колег нема пожежних поїздів), команда пожежників не змогла приборкати вогонь наявними засобами, і полум'я перекинулося на іншу цистерну. У підсумку згоріло шість цистерн із бензином та дизпаливом, загинула одна людина, значних пошкоджень зазнала залізнична колія. За нашими підрахунками, загальні збитки від аварії сягнули суми, за яку один пожежний поїзд можна було б утримувати 19 років.

А ось випадок із нашої практики:

у 1998 році в Здолбунів трапився схожий випадок, коли п'ять цистерн із нафтопродуктами зішли з рейок, перекинулися і були пошкоджені автоточками. Сталося витікання бензину. На місце події відразу прибув пожежний підрозділ ст. Здолбунів та додатковий пожежний поїзд зі Сарн. Два пожежні потяги за короткий час покрили площу розливу пального піноsumішшю, ліквідували епіцентр займання і врятували від пошкодження вогнем решту рухомих одиниць. Вогню не дали поширитися, хоча цілий склад поїзда був завантажений паливом, і умови для гасіння пожежі були значно складнішими, ніж у згаданому випадку в Республіці Польщі.

Пам'ятною для багатьох залізничників залишається техногенна катастрофа, яка трапилася влітку 2007 року поблизу Ожидова. Можна без перебільшення сказати, що ключову роль у ліквідації наслідків цієї аварії відіграли пожежні поїзди Львівської залізниці. Буквально через кілька тижнів виникла пожежа на нафтобазі Підзамче. Пожежні машини не змогли приборкати вогонь до прибуття нашого спецпоїзда. Тоді всю територію, де розлився бензин, залізничники за лічені хвилини покрили піноsumішшю і загасили пожежу. Таким чином вдалося гарантувати безпеку цілого району Львова. Саме тому ми приділяємо підготовці екіпажів пожежних поїздів особливе значення. І у цьому нам допомагає пожежно-прикладний спорт.

(Закінчення на 6 стор.)

