

# УСПЕТЬ СПАСТИ ПО ШПАЛАМ

К примеру, обладают большим, чем пожарные машины, запасом воды и огнетушащих веществ. В одном составе – две цистерны водоизмещением 55–60 тонн каждая и 5 тонн пенообразователя, в то время как в автоцистерне их – 5–10 тонн и 300 кг соответственно. Кроме того, рукавные линии поезда имеют протяженность до 1 км.

## ЗА СЧИТАНЫЕ МИНУТЫ

На Белорусской железной дороге сегодня несут службу 15 пожарно-аварийных спасательных поездов (ПАСП), один из которых дислоцируется в Минске. В его арсенале – все необходимое для устранения утечки, сбора и перекачки опасных грузов. Состоит из шести вагонов, две цистерны имеют общий запас воды 120 тонн, а одна – порожняя – необходима для перекачки опасного груза из неисправной на перегоне. В вагоне-нейтрализаторе находятся вещества для каждого конкретного аварийного случая, еще два вагона – насосные станции для ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами и для тушения пожаров. Первая оснащена дизель-генератором и электрическими насосами для перекачки нефтепродуктов и агрессивных жидкостей. Здесь же – переносной перистальтический насос ELRO серии ML 300, способный перекачивать любой вид опасных веществ, перевозимых по железной дороге. Во второй, являющейся сердцем поезда, размещены бензиновый генератор, стационарные пожарные установки для подачи огнетушащего вещества к месту пожара, запас пенообразователя, установка комбинированного тушения пожаров «ПУРГА», автономное осветительное и другое аварийно-спасательное оборудование.

Тут же находятся комплекты боевой одежды, защитные теплоотражающие костюмы и для химзащиты, средства защиты органов дыхания, баллоны со сжатым воздухом, а также приспособления для устранения течей котлов цистерн, технические средства защиты.

Все разложено идеально: караул в любой момент должен быть в полной готовности. В случае ЧП с момента получения приказа от дежурного по отделению для выхода поезда на сбор караула даются считанные минуты. Еще через несколько минут маневровый тепловоз должен прибыть для доставки состава в парк отправления станции, откуда максимальное время выхода поезда с момента получения приказа не должно превышать 30 минут. Пожарные составы всегда находятся в состоянии постоянной готовности к передвижению на максимальной скорости. В случае ЧП дежурными по депо для ПАСП оперативно подбирается локомотив, а при движении у него приоритет перед остальными поездами.

## И ПРИЗВАНИЕ, И СУДЬБА

«У нас – четыре смены, в каждой – по четыре-пять человек вместе с начальником караула. Надежные, проверенные временем люди, – отмечает начальник ПАСП Александр Еж. – У многих за плечами – большой опыт службы в МЧС. Кого попало не берут в пожарные».

Рисковать, вступая в бой с огнем, обладать выносливостью, стрессоустойчивостью способен не каждый. Недаром же говорят, что пожарный – это больше



Начальник ПАСП Александр Еж: «С детства мальчишеским играм предпочитал общение со спасателями – сильными и смелыми мужчинами, которые, как и отец, были для меня примером»

призванием, чем профессией. А для многих еще и судьба.

Вот и спасатель-пожарный Владимир Платонов считает, что судьба предопределила его карьеру с самого рождения: «Прежде чем оказаться дома, из роддома меня несли через территорию пожарной части, рядом с которой мы жили. Спустя 20 лет после службы в армии пришел на Минский завод вычислительной техники, где была своя пожарная часть, в которой довелось работать. Позже окончил пожарное училище, был распределен в Минский район».

На разных должностях Владимир Платонов служил 20 лет: сначала – в составе МВД, затем – МЧС. Проверял объекты народного хозяйства на предмет пожарной безопасности, проводил профилактическую работу с населением, дознания после пожаров. На железную дорогу пришел 13 лет назад.

Начальник ПАСП Александр Еж с младенчества жил с родителями в общечитии пожарной части, где его отец работал начальником караула, а позже – оперативным дежурным по республике при ГУВД: «Желание быть спасателем, наверное, в крови. С детства мальчишеским играм предпочитал общение со спасателями – сильными и

смелыми мужчинами, которые, как и отец, были для меня примером».

Сразу после школы попасть в командно-инженерный институт МЧС у молодого человека не получилось. Судьба готовила для него другой путь к мечте. «Поступил в БелГУТ на факультет «Промышленное и гражданское строительство», работал и учился одновременно. Через несколько лет, узнав о вакансиях на пожарном поезде, не раздумывая, пошел устраиваться. Так сменил транспортный вуз на Университет гражданской защиты МЧС», – рассказывает Александр.

Прежде чем в 2013 году возглавить ПАСП, он побывал в роли спасателя, моториста, замначальника стрелково-пожарной команды по пожарно-технической части – инспектировал объекты столичного железнодорожного узла по вопросам пожарной безопасности.

Один из старожилов пожарной охраны белорусской магистрали – Владимир Величко. В минский ПАСП перешел в 2000-м, после 11 лет службы на аналогичном поезде в Борисове. Его карьера начиналась в пожарной части одного из предприятий города. В середине 1990-х он стал лучшим на дорожном конкурсе спасателей-пожарных.

Но по-настоящему столкнуться лицом к лицу с огнем Владимиру пришлось в августе 1997 года, когда на станции Борисов в результате аварии возник пожар, ставший одним из серьезнейших ЧП в истории суверенной Беларуси.

В тот день была смена Величко – дежурная команда борисовского поезда первой вышла на борьбу с огнем, прокладывая рукавные линии к очагу пламени. В тушении принимали участие и несколько десятков пожарных расчетов. По оценке штаба гражданской обороны, если бы огнеборцы вовремя не отстояли цистерны, воздушная волна и тепловое излучение ударили бы в радиусе километра от эпицентра.

В трудовой биографии инспектора по пожарной профилактике минского ПАСП Петра Макаренко тоже была серьезная авария – на ЧАЭС. В апреле 1986-го ему, старшему пожарному воензированной пожарной части по охране атомной станции и

мастеру спорта по пожарно-прикладному спорту, было 25 лет. К моменту катастрофы заочно учился в Черкасском пожарно-техническом училище МВД СССР. «На дежурстве находился первые пять суток с момента катастрофы в Припяти, потом – в Чернобыле. Мы были наготове на случай, если вдруг вновь возникнет пожар. Все это время занимались погрузкой порошка для тушения, свинца и песка», – вспоминает Петр Макаренко.

После событий на ЧАЭС работал по специальности в украинском городе Белая Церковь, потом – в Гомеле. С 2003 года трудится на белорусской магистрали.

## СУХИХ РУКАВОВ!

Пожарным не принято желать хорошей работы – это сродни плохой примете. Лучшее пожелание – «Сухого рукава», что означает дежурство без происшествий. Впрочем, забот железнодорожных спасателям хватает. Ведь одна из главных их задач – предупреждение аварийных ситуаций. К примеру, в обязанности инспекторов Петра Макаренко, Александра Тихого и Владимира Корбута входит обеспечение пожарной безопасности на подвижном составе. Они оказывают содействие руководителям предприятий узла в ее обеспечении, регулярно проводят занятия с добровольными пожарными дружинами, работниками подразделений узла, где изучают теорию и отрабатывают практику применения средств индивидуальной защиты, первичных средств пожаротушения.

Будни спасателей ПАСП строго регламентированы. Ежедневно оттачивают теоретические знания и практические навыки, закрепляя их в ходе пожарно-тактических учений совместно с подразделениями МЧС несколько раз в год. Кроме того, база столичного ПАСПа – место проведения занятий студентов Университета гражданской защиты МЧС, в которых принимают участие и спасатели поезда.

Большинство пожарных владеют еще и смежными профессиями. К примеру, как Владимир Величко, в ходе службы в ПАСП получивший специальность составителя поездов. Осваивают также навыки работы с компрессорами, бензорезами, бензопилами. «Нам приходится иметь дело с различным оборудованием. Нужно быть универсалами, чтобы в любой момент подменить друг друга», – говорит Александр Еж.

Когда-то начальник пожарной охраны в Нью-Йорке известный американский огнеборец Эдвард Ф. Крокер сказал: «У меня нет амбиций в этом мире, кроме одной – стать пожарным. Положение может в глазах некоторых показаться скромным, но мы, знающие работу пожарного, верим, что это – благородное призвание. Наш самый гордый момент – спасти жизни. Под влиянием таких мыслей благородство занятия приводит нас в трепет и побуждает к смелым поступкам, даже к величайшим жертвам».

ХОТЕЛОСЬ БЫ, ЧТОБЫ ТРЕВОЖНАЯ СИРЕНА ДЛЯ БЕЛОРУССКИХ ОГНЕБОРЦЕВ ЗВУЧАЛА ТОЛЬКО ВО ВРЕМЯ УЧЕНИЙ, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЛИСЬ ЕДИНСТВЕННОЙ ПРИЧИНОЙ НАПОЛНЕНИЯ РУКАВОВ СРЕДСТВАМИ ТУШЕНИЯ.

ПОЖАРНЫМ НЕ ПРИНЯТО ЖЕЛАТЬ ХОРОШЕЙ РАБОТЫ – ЭТО СРОДНИ ПЛОХОЙ ПРИМЕТЕ. ЛУЧШЕЕ ПОЖЕЛАНИЕ – «СУХОГО РУКАВА», ЧТО ОЗНАЧАЕТ ДЕЖУРСТВО БЕЗ ПРОИСШЕСТВИЙ.



Кого попало в пожарные не берут: спасатели минского ПАСП Владимир Величко и Владимир Платонов