

ПОЖЕЖІ В МЕТРОПОЛІТЕНАХ. ЯК ЦЕ БУЛО

БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ

Метрополітен – складний конструктивний об'єкт, який містить низку систем, що мають забезпечувати його функціональність і гарантію експлуатації. Однак пожежі, що трапляються в метрополітенах, пов'язані з великим ризиком для здоров'я і життя пасажирів.

Так, 10 серпня 1903 року сталося загорання пожежного потягу, який прямував по лінії 2 Норд на станцію «Барбе» (Париж, Франція). Потяг з пасажирами, що рухався за ним, було зупинено на станції «Курон» за сигналом світлофора. Однак пожежа посилилася, а щільний дим заповнив увесь тунель. Була розпочата евакуація пасажирів зі станції «Курон», проте більшість відмовилася йти, перш ніж отримає компенсацію.



У цей час через перегрів проводів відключилася електрика. На станції почалася паніка, люди намагалися вибратися зі станції, але бігли в протилежну від виходу сторону. У результаті загинуло 84 людини. Після пожежі на станції метро «Курон» були введені нові заходи безпеки. Зокрема, метрополітен відмовився від використання дерева і став використовувати вагони іншої конструкції.

20 квітня 1987 року біля восьмої години вечора у хвостовому вагоні потягу, що прямував у бік центру по перегону між станціями «Автозаводська» і «Павелецька» (Москва, Росія) сталася пожежа. Причиною загорання стало коротке замикання в силовій електричній схемі вагона. Сильно обгоріли кілька хвостових вагонів потягу. На станції обгоріло облицювання південної частини, побудоване в 1943 році. Після цього випадку почалася розробка автоматичної системи пожежогасіння для вагонів Московського метрополітену. До 1994 року корінна протипожежна модернізація рухомого складу метрополітену з установкою системи автоматичного пожежогасіння «Голка» була повністю завершена.

18 листопада 1987 року біля 19:30 спалахнула пожежа на станції «Кінгс-Крос Сент-Панкрас» Лондон-

ського (Англія) метрополітену (найбільший вузол метрополітену, що об'єднує станції шести ліній в одну). Пожежа почалася в ескалаторному тунелі лінії «Пікаділлі».



Ескалатор, на якому спалахнуло полум'я, був побудований давно і за застарілими стандартами. Його сходинки і боковини були частково зроблені з дерева, через що він горів легше і швидше. Причиною пожежі стало необережне поводження з вогнем когось із пасажирів, який кинув запалений сірник на ескалатор. У результаті пожежі загинула 31 людина. У зв'язку з інцидентом було посилено правила і вимоги безпеки.

Найбільший за кількістю жертв інцидент в історії всіх метрополітенів світу – пожежа в бакинському (Азербайджан) метро 28 жовтня 1995 року. За офіційно опублікованими даними, в результаті пожежі загинуло 286 пасажирів (у тому числі 28 дітей) і троє рятувальників, разом 289 осіб. Число поранених склало 270 осіб (в тому числі 69 осіб було госпіталізовано і 13 перебували в тяжкому стані).

Згідно з головною версією причин трагедії, тяговий двигун одного з вагонів загорівся, і розгублений машиніст прийняв помилкове рішення зупинити рухомий склад у вузькому тунелі (5,6 м висотою, 5 м шириною) між станціями «Улдуз» і «Наріманова» в 200-х метрах від станції «Улдуз». Коли потяг зупинився, тунель наповнився димом, після чого машиніст повідомив про аварію і зажадав відключити електрику від контактної рейки. Через погану вентиляцію і слабку освітленість тунелю багато пасажирів задихнулися або були розчавлені в паніці. Багато хто отримав порізи від розбитих для звільнення скляних вікон і дверей. Більшість з тих, хто помер у результаті пожежі, загинули всередині поїзда, 40 тіл було знайдено всередині тунелю. Кілька людей померло від ураження електричним струмом після того, як вони спробували схопити силові і комунікаційні кабелі, щоб обійти палаючий поїзд.

