

Ивашков Е. В.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КАТАСТРОФА НА ПЕРЕГОНЕ АША – УЛУ-ТЕЛЯК

Научный руководитель: п/п-к м/с, доц. Николаев Д. В.

*Кафедра организации медицинского обеспечения войск и экстремальной медицины
Белорусский государственный медицинский университет, г. Минск*

Ночью 4 июня 1989 года на перегоне Аша – Улу-Теляк в районе 1710 км произошла крупнейшая железнодорожная катастрофа в истории СССР. В этот роковой день поезда Адлер-Новосибирск и Новосибирск-Адлер встретились прямо в облаке углеводородной газовой смеси.

Трубопровод Западная Сибирь – Урал – Поволжье, проходящий через пути на 1710 км, был построен в 1984 году и изначально предназначался для нефти. Но в последний момент его решили перепрофилировать для продуктов нефтепереработки. При проведении работ экскаваторами было нанесено механическое повреждение трубе, на которое не обратили внимание. Спустя почти четыре года после тех событий на участке повреждения образовалась щель длиной около 1.7м. Смесь бутана и пропана начала просачиваться через дефект и скапливаться в почве и воздухе. Данная смесь тяжелее воздуха, в связи с чем образовались газовые озера в низинах. Машинисты железнодорожных составов сообщали о сильном запахе газа, кроме того было зафиксировано снижение давления в трубе, однако дежурные службы предпочли не обращать на это внимания. Мало того, была увеличена подача смеси для повышения давления. Указанные грубейшие нарушения техники безопасности привели к чудовищной катастрофе.

Вечером третьего июня трубопровод рядом с путями окончательно прорвало. За полчаса до взрыва в низине образовалось облако из смеси газов площадью 2.5 км. кв. И в момент, когда два поезда выровнялись на 1710 км, произошел объёмный взрыв скопившейся смеси газа. На территории 250 гектаров начался сильнейший пожар. Мощность взрыва специалисты оценили в 300 тонн в тротиловом эквиваленте. В двух поездах находилось около 1200 пассажиров (неточности данных были из-за того, что на билетах не писали фамилии пассажиров и не учитывались дети, следовавшие с родителями на одних местах), из которых моментально погибли более 250 человек. От многих погибших ничего не осталось. Ещё 317 человек погиб в последующем от страшных ожогов. Почти треть всех пассажиров составляли дети, из них погиб 181 ребенок. Погибали семьями, дети – целыми классами...

Несмотря на отдалённость места трагедии спасательные мероприятия начались незамедлительно. Многие пассажиры смогли сами покинуть горящие вагоны. Из соседних деревень люди приезжали и оказывали первую помощь. Позже к месту трагедии стали съезжаться военные, курсанты и медики из ближайших городов (Аша и Уфа). До утра на месте работали бригады численностью около трех тысяч человек. Людей, которых не госпитализировали, размещали в ближайших школах, садах и магазинах. Часть раненых эвакуировали в Уфу, а других на необорудованных поездах в Челябинск. Из-за этого там было зафиксировано в два раза больше смертельных случаев, чем в Уфе.

К утру 5 июня было госпитализировано около 700 человек. Многих отправляли вертолётами в специализированные клиники Москвы. В больницы Уфы и Челябинска приезжали специалисты из разных городов, а также из Великобритании, Германии и США. По всей стране неравнодушные жители активно становились донорами крови. И, благодаря предпринятым мероприятиям, многих удалось спасти. Некоторые специалисты утверждают, что эта катастрофа стала толчком в развитии отечественной комбустиологии и медицины катастроф.

Катастрофа на перегоне Аша – Улу-Теляк выявила целый ряд проблемных вопросов, имеющих в системе реагирования на чрезвычайные ситуации, заставила обратить внимание на необходимость проведения превентивных предупредительных мероприятий, направленных на недопущение возникновения прогнозируемых техногенных и природных катастроф.