

ИСТОРИЯ ТЕХНОГЕННЫХ КАТАСТРОФ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

1. Арктические экспедиции

Суровый Таймыр был давно открыт и оставался неизвестным. Во второй половине XIX века сибиряки стали искать выход в центральную Россию, в Европу. Единственно возможный путь был – водный, вниз по сибирским рекам, в Арктику. снаряжаются экспедиции за экспедицией. Именно водными арктическими путями пытались проникнуть исследователи к просторам Таймыра. Моряки искали удачи – повезет или нет. Через Карское море с 1876 г. по 1919 г. из Сибири и в Сибирь пытались пройти только 122 грузовых судна, а 36 из них погибли или возвратились неразгруженными, поврежденными во льдах.

Экспедиция Толстоухова

Иван Толстоухов, сын русского видного дворянина, поплыл по приказу в 1687 году по Енисею на трех кочах, чтобы обогнуть морские берега с севера. Однако, он не вернулся, погиб со всей командой.

Экспедиция Ивана Толстоухова, насчитывающая 60 человек, отправилась из Туруханска разведать морской путь между устьями Енисея и Лены. В первое лето она смогла пройти только до устья Пясины, где перезимовала в построенном на мысе Входном зимовье, остатки которого местные жители звали «Толстоуховским» спустя полвека. Дальнейшая судьба кочей неизвестна, так как ни один человек с них не вернулся. Очевидно, местом гибели экспедиции следует считать залив Миддендорфа, где С. Челюскин в 1741 году находил остатки костров, а уже в наше время диксонские гидрографы нашли замшелый человеческий череп. Маловероятно, как иногда указывается в литературе, чтобы кочам Толстоухова удалось обогнуть мыс Челюскина и достичь островов Фаддея, где в 1940 году были найдены остатки неизвестной русской экспедиции. Ведь на пути к мысу Челюскина они неминуемо наткнулись бы на устье большой реки Таймыры, в которую, несомненно, вошли бы и добрались до жилых мест. А так как никто из людей Толстоухова не спасся, значит его кочи до Таймыры не дошли.

Полвека спустя следы экспедиции Толстоухова обнаружил в Енисейском заливе штурман Ф. Минин. В журнале его судна «Оби почталион» записано: «6 августа 1738 года увидели близ зимовья Крестов-ского стоит крест деревянный, о котором объявил проводник, что де на оном под-писано имя, кто в прежние годы ходил на кочах до реки Пясиной и безвестно в оном пути пропал. Для подлинного известия послан на ялботе гардемарин Паренаго. Приехав, оной репортовал, что де подписано на кресте «1795 год ставил сей крест мангазейской пасацкой человек Иван Толстаухоф».

«Геркулес»

1912 год. Со Шпицбергена уходит в полярное плавание небольшое русановское судно «Геркулес», на котором исследователи намеревались пройти Северным морским путем. Уходит и исчезает во льдах... Мы знаем только то что, обогнув с севера Новую Землю, Русанов стремился к острову Врангеля, к Берингову проливу. Последняя записка Русанова от 18 августа 1912 г. была оставлена в поселке Маточкин Шар. И все. Маршрут и подробности гибели его экспедиции из одиннадцати человек точно не известны...

Несомненные ее следы обнаружены лишь у западного побережья Таймыра, а местом гибели Русанова и его спутников называли Северную Землю и пролив Вилькицкого, Новую Землю и Ямал...

В 1934 году участники экспедиции на парусно-моторном боте «Сталинец» вели топографическую съемку западного побережья Таймыра. На небольшом безымянном островке в архипелаге Мона топограф А. И. Гусев нашел «...столб с очень аккуратно вырезанной надписью «Геркулес 1913г.» Столб из плавника, затесан на месте надписи, высотой 2 - 2,5 метра над кучей камней, обложенной вокруг его основания, высотой 1 метр. Около столба были обнаружены сломанные старые нарты и цинковая крышка от патронного ящика».

Найденный знак, безусловно, свидетельствует о том, что Русанов сумел пробиться на восток. Выяснилось, что, по крайней мере, несколько участников экспедиции благополучно перезимовали.

Полярный исследователь Георгий Седов.

В 1912 Георгий Яковлевич Седов попытался проникнуть к Северному полюсу. Но парусно-паровое судно «Святой великомученик Фока» прочно вмерзло во льды у северо-западного побережья Новой Земли. Эту вынужденную зимовку использовали для исследования. Участники экспедиции географ В. Визе и геолог М. Павлов дважды пересекли о-в Северный и выяснили, что его внутренняя часть занята ледниковым щитом, похожим на гренландский.

Весной 1913 Георгий Седов подробно и точно описал северо-западный берег Новой Земли, в т.ч. открытые им залив Борзова и Иностранцева, и на собачьей упряжке обогнул ее северную оконечность. Произведенная им съемка значительно изменила карту этого побережья. Экспедиция выявила также горы Менделеева и хр. Ломоносова.

24 августа после 352 дней ледового плена Г. Седов вывел судно из бухты и направил к Земле Франца-Иосифа. Местом второй зимовки «Святого великомученика Фоки» стала буха Тихая на о-ве Гукера. 2 февраля 1914 года Г. Седов, несмотря на полное изнеможение, в сопровождении двух матросов-добровольцев А. Пустотного и Г. Линника на трех собачьих упряжках направился к полюсу.

После сильной простуды 20 февраля 1914 года Георгий Седов умер и был похоронен спутниками на мысе Аук (остров Рудольфа).



Крест на могиле Георгия Седова

Помимо исследований на Новой Земле члены экспедиции провели изучение Земли Франца-Иосифа. В. Визе нанес на карту четыре острова, а М. Павлов произвел детальную геологическую съемку о-ва Гукера и местности вокруг бух. Тихая, где позже были размещены советская метеостанция и база для арктических исследований. Важными оказались и наблюдения над образованием льда и земным магнетизмом.

Дирижабль «Италия»

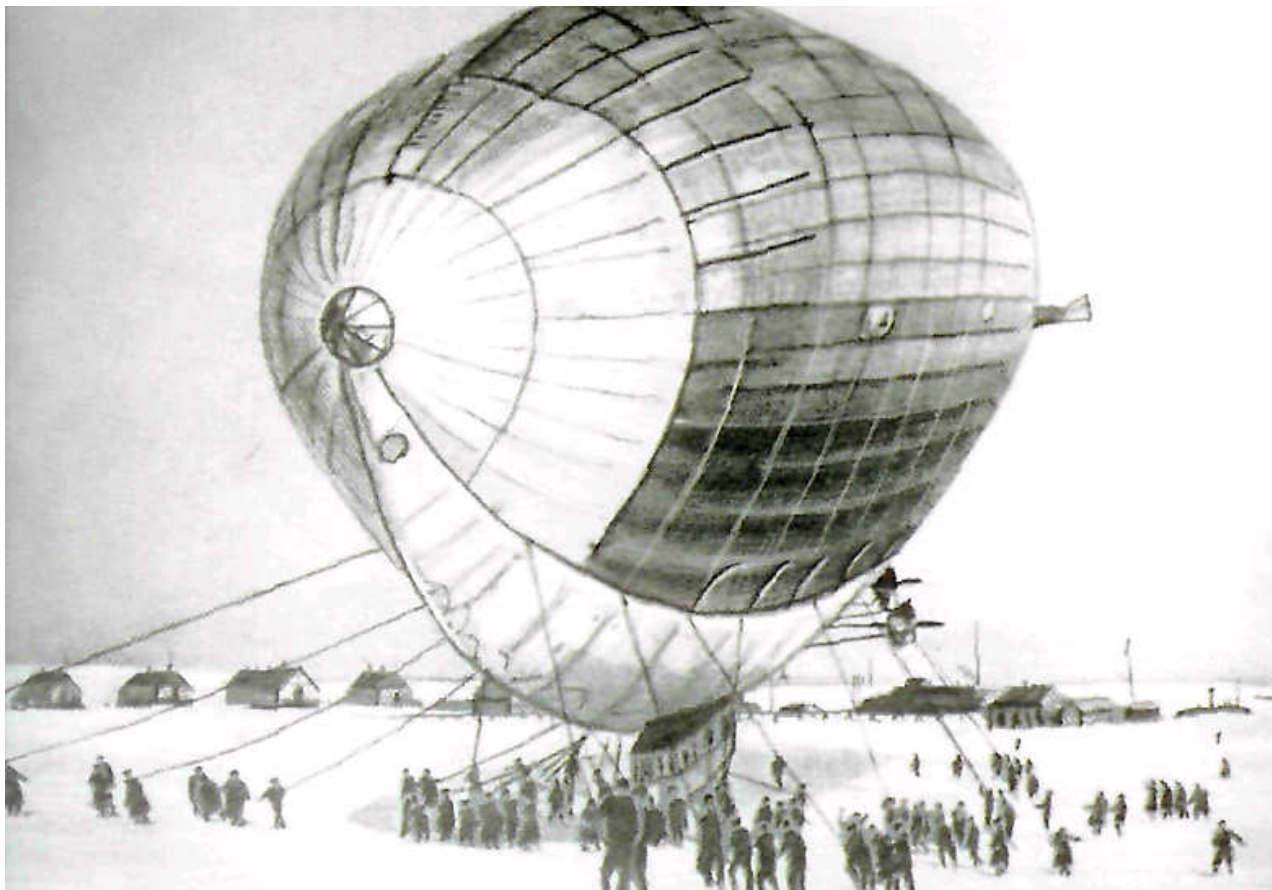
Крупная операция по спасению зарубежной арктической экспедиции 1928 года оказалась исторической, ее последствия во многом сказываются по сей день. Она была международной, в ней приняло участие около полутора тысяч моряков, пилотов, исследователей, промысловиков-охотников, шестнадцать судов различного тоннажа и назначения, более двадцати самолетов.

СССР, Норвегия, Швеция, Финляндия, Франция, Италия направили в воды, омывающие архипелаг Шпицберген, в небеса над ним достойнейших своих представителей. И все это для того, чтобы спасти членов экспедиции на борту дирижабля «Италия». В момент катастрофы там находилось шестнадцать человек, один из которых погиб при падении дирижабля на лед, шестерых (так называемая группа Алессандрини) унесло в неизвестность ветром вместе с остатками оболочки воздушного корабля, девять человек оказались на льдине, в Красной палатке. Вскоре трое из них (Цаппи, Мариано и шведский геофизик Мальмгрен) ушли по льдам к ближайшей земле, за помощью, а шестеро остались в палатке в надежде, что сигналы их радиопередатчика услышит кто-нибудь на Большой земле.

В конце мая 1928 года, через несколько дней после того, как прервалась связь с дирижаблем, в Москве при Осоавиахиме был создан Комитет помощи дирижаблю «Италия». В тот же день столичный радиолобитель-коротковолновик Иван Петрович Палкин через свою домашнюю любительскую рацию передал обращение ЦК Осоавиахима ко всем радиолобителям Сибири со срочным заданием: связаться с пропавшей экспедицией. Тысячи коротковолновиков, плотно

надвинув на головы наушники, часами просиживали у своих самодельных радиостанций, напряженно вслушиваясь в эфир.

Поздним вечером 3 июня двадцатидвухлетний тракторист (а по совместительству — киномеханик) небольшого поселка Вознесенье-Вохма Северо-Двинской губернии (ныне Костромской области) Николай Шмидт и его семнадцатилетний приятель Миша Смирнов среди шума и треска в эфире внезапно услышали сигналы бедствия из Арктики. Текст был крайне неразборчив, координаты неточны, однако самое главное было понято и принято. В Москву, в Общество друзей радио, полетела срочная телеграмма.



Дирижабль «Италия» на старте к Северному полюсу.
Шпицберген. 1928 год.

Через день, 5 июня, москвичу Ивану Палкину удалось не только вновь перехватить сигнал бедствия, но и засечь волну, на которой работала Красная палатка.

Связь была установлена, сообщение о местонахождении лагеря Нобиле ушло на итальянское судно «Читта ди Милано», находившееся у берегов Шпицбергена, и его радисты получили, наконец, возможность напрямую снестись с соотечественниками.

Комитет при Осоавиахиме предполагал направить в район катастрофы сразу несколько ледокольных пароходов, и это было сделано, причем профессор Самойлович настоял на том, чтобы основное задание было возложено на самый мощный по тем временам ледокол — «Красин». Решение было принято, и «Красина» стали готовить к выходу в море. В момент

выхода в море на борту «Красина» было сто тридцать шесть человек и среди них две женщины — уборщица Ксения Александрович и московская журналистка Любовь Воронцова. Когда «Красин» шел на север вдоль норвежских берегов, со всех судов и рыбацких лодок нашим морякам кричали: «Спасите Амундсена, верните нам Руала!»...

12 июля 1928 года «Красин» мастерски, словно к Портовому причалу, не отколов ни единой льдинки, подошел к полю, в центре которого стояла изрядно полинявшая и пообтрепанная Красная палатка. Был спущен парадный трап, моряки стали сходить на лед, и к ним один за другим подходили Вильери, Трояни, Чечиони, Бегоунок, Биаджи...

Красинцы рассматривали хозяйство воздухоплателей. Ледяное поле имело размеры триста пятьдесят на сто двадцать метров, снег и лед уже успели основательно подтаять, всюду было сыро и грязно. У входа в палатку стояло изваяние мадонны ди Лоретто, на которую итальянцы истово молились в продолжение всего их вынужденного сорокавосемидневного дрейфа. На обрывке голубой материи был выведен по-латыни девиз: «Уби нек аквила» — «Куда и орел не залетал».

Папанинцы

21 мая 1937 воздушная экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта доставила на лед Северного полюса (89° 26' с.ш. и 78° 0' з.д.) четверых исследователей-полярников во главе с И. Д. Папаниным и около 10 т. грузов для организации первой в мире научно-исследовательской станции «Северный полюс».



Дрейфующая станция СП-1. Третий слева – И.Д. Папанин

В течение 274 суток высоко-широтного дрейфа Папанин вместе с гидробиологом и океанологом П.П. Ширшовым, геофизиком Е.К. Федоровым и полярником-радиотелеграфистом Э.Т. Кренкелем провели комплекс научных исследований.

Работая по 10-14 часов в сутки в тяжелых условиях, папанинцы собрали новые, исключительно, ценные материалы о природе Центральной Арктики.

За время дрейфа огромная льдина Папанинцев сократилась до критической площади менее 500 м² и в феврале 1938 года, пройдя 2,5 тыс. км, оказалась неподалеку от восточного побережья Гренландии, посреди ледяного крошева, где не мог совершить посадку самолет. На помощь папанинцам были направлены ледоколы, суда, подводные лодки и дирижабль (разбился в районе г. Кандалакши). Зимовщиков спасли моряки ледокольный пароход «Таймыр» и ледокол «Мурман».

2. Аварии на земле, воде и воздухе

1944 год

Трагедия в Карском море (о гибели т/х «Марина Раскова»)

Этот эпизод из военной истории произошел много лет назад, когда из Северодвинска вышел конвой БД-5, взяв курс на остров Диксон. Конвой состоял из транспортного судна «Марина Раскова» и трех тральщиков Т-114, Т-116 и Т-118. Казалось, ничто не предвещало беды...

Что же случилось в Карском море в августе 1944 года?

Теплоход «Марина Раскова» должна была доставить на остров Диксон 354 пассажира, которые направлялись на полярные станции для смены зимовщиков. Среди пассажиров - 116 женщин и 20 детей, поскольку многие полярники и строители собрались в Арктику семьями. На судне было шесть тысяч тонн груза, в том числе продовольствие, техническое оборудование для арктических строек, радиоаппаратура и т.д. Команда корабля состояла из 51 человека, кроме того, на судне была небольшая военная команда из пяти краснофлотцев, сигнальщика и зенитчиков. Эскортные тральщики имели самые современные по тому времени гидроакустические средства обнаружения подводных лодок и противолодочное вооружение.

Справка: транспорт «Марина Раскова», названный так в честь летчицы ночной штурмовой авиации, Героя Советского Союза, совершившей в 1930-х годах несколько рекордов на дальние перелеты и погибшей в январе 1943 года, являлся бывшим американским пароходом. Прежде он назывался «Айрон Кленд» и был передан нашей стороне по ленд-лизу в 1943 году. Тральщики АМ Т-114, Т-116 и Т-118 были построены для Советского Союза в Америке.

Спустя два дня после выхода конвоя из Архангельска, авиацией у острова Диксон была обнаружена вражеская подводная лодка. Об этом было немедленно сообщено на конвой. Было усилено наблюдение за морем, однако ни сигнальщики, ни гидроакустики ничего тревожного не обнаруживали. К полудню 12 августа на конвой поступило еще одно сообщение об обнаружении подводной лодки. Учитывая такую ситуацию, командир конвоя капитан 1-го ранга А.З.Шмелев принял решение держаться ближе к острову Белый, где из-за небольшой глубины можно было чувствовать себя в относительной безопасности от субмарин врага. Однако, как оказалось, это решение стало роковым...

Вечером 12 августа в 60 милях от острова Белый «Марину Раскову» неожиданно потряс подводный взрыв. Поскольку никаких признаков подводных лодок не обнаруживалось, то решили, что корабль наткнулся на мину. Тральщик Т-118 устремился на помощь «Марине Расковой», но он не успел дойти до транспорта, когда и под ним прогремел подводный взрыв, также напоминавший разрыв мины. Через пятнадцать минут тральщик стал погружаться в воду, и командир конвоя приказал экипажу покинуть терпящий бедствие корабль. Погода портилась, начинался шторм.

Пассажиров с «Марины Расковой», которая еще держалась на плаву (хотя было ясно, что часы ее сочтены, и гибель неизбежна), в первую очередь женщин и детей, перевели на Т-114. Сюда же доставили шесть моряков с только что затонувшего тральщика Т-118. Всего на Т-114 оказалось свыше двухсот эвакуированных с «Марины Расковой» и погибшего тральщика, в том числе все женщины и дети. Казалось, что теперь уже все самое страшное позади. Однако никто еще не знал, что, эта беда не была последней.

После полуночи мощный взрыв прогремел, под тральщиком Т-114, где находились спасенные люди. На этот раз, по всем признакам, было очевидно, что корабль был торпедирован подводной лодкой. Вскоре в море показались перископ и рубка вражеской субмарины. Двумя торпедами немецкая подлодка добила «Марину Раскову», которая, разломившись пополам, затонула.

Как оказалось впоследствии, «Марина Раскова» и тральщики были потоплены немецкой субмариной, которая применила в Арктике новейшее оружие - бесследные акустические электроторпеды, самонаводящиеся на шум винтов кораблей. Такие торпеды позволяли подводным лодкам атаковать корабли с дальних дистанций, находясь за пределами действия корабельных гидролокаторов. При этом внешние признаки взрывов торпед были очень похожи на взрыв мин, что и ввело в заблуждение наших моряков...

С позиций сегодняшнего дня нам легко судить об ошибках и просчетах, допущенных командованием конвоя и приведших к трагедии. Командиры кораблей были настроены, в первую очередь, на ожидание минной опасности, и в значительно меньшей степени готовились встретиться с торпедным оружием. Остается признать, что гибель конвоя БД-5 стала самой крупной победой немецких подводников на Северном морском пути за все время войны.

Повреждения атакованного вражеской субмариной тральщика Т-114 оказались настолько серьезными, что он затонул со всеми, кто находился на борту, практически мгновенно – всего за четыре минуты...

Из воды и со спасательных плотов на последний уцелевший от конвоя корабль – тральщик Т-116 – удалось поднять более 180 человек. После обнаружения немецкой субмарины Т-116 развернулся и стал стремительно уходить от конвоя в обратном направлении.

Командир тральщика Т-116 капитан-лейтенант В.А.Бабанов оказался перед нелегким выбором: по военным правилам, он должен был вступить в единоборство с подводной лодкой, оставаясь при этом уязвимой мишенью, с другой стороны, на нем лежала ответственность за судьбы людей, которые нашли спасение на его корабле. Если бы подводная лодка потопила Т-116, помощи больше ждать было неоткуда.

На трех вельботах, кунгасе и нескольких шлюпках, оставшихся на месте трагедии, находилось более 120 человек с погибших кораблей конвоя. Шторм усилился, и суденышки разбросало в разные стороны. Их поиски продолжались более двух недель кораблями, а также самолетами Беломорской военной флотилии и полярной авиацией. Операция по спасению стала беспрецедентной по своей продолжительности и масштабам.

Тем не менее, спасти удалось только 73 человека. Можно только догадываться, что довелось пережить людям, избежавшим смерти во время столкновения с подводной лодкой, побывавшим в ледяной воде и оказавшимся не две недели практически без продовольствия и питьевой воды. Почти половина моряков были тяжело ранены. Люди умирали от ран, от голода, жажды и холода.

Последнюю группу спасшихся с конвоя обнаружил 23 августа, спустя почти две недели после трагедии, летчик полярной авиации Матвей Ильич Козлов. Он обнаружил кунгас, в котором находилось четырнадцать живых, но уже обессиленных людей, и двадцать пять погибших. «Трупы лежали в два ряда на дне кунгаса, наполненного по колено водой, - сообщил Матвей Козлов в своем рапорте: «На трупах лежали и сидели оставшиеся в живых, из которых примерно шесть человек были способны с трудом передвигаться самостоятельно».

Тридцать три часа продолжалась операция по спасению, которая стала беспримерным подвигом экипажа Матвея Козлова. Взлететь с четырнадцатью человеками было невозможно, и Козлов рулил на своем гидросамолете по воде к ближайшему берегу – острову Белый, до которого было около шестидесяти миль...

1979 г.

В ночь со 2 на 3 февраля 1979 года несколько ниток газопровода – а это километры трубопровода – взорвались в разных местах и разлетелись в щепки. Случилась авария, вспоминать и изучать которую историки и специалисты будут еще долго... Город, полностью оставшийся без газа, держался на дизельном топливе, дети не ходили в школы и садики, квартиры не отапливались, люди спали в одеждах.

Авария 79-го года была первой в истории Норильска, когда в самые сильные морозы прекратилась подача газа. О ее масштабах свидетельствовали предположения специалистов, не исключавшие возможности эвакуации из города женщин и детей. В ликвидации последствий катастрофы было задействовано около 400 человек.

35-й километр, перемычка, жесткий узел – для газпромцев, проявивших профессионализм, терпение и мужество в те студеные дни, эта метка не просто осталась на рабочих схемах и в диспетчерских журналах.

Спустя 25 лет работники ОАО «Норильскгазпром» могут с полной достоверностью раскрыть причины той страшной аварии, а также представить информацию о тех событиях, документы и заключения комиссии. Итак, техническая сторона аварии, историческая, человеческая: думается, это будет любопытно, полезно и сегодня.

Рассказывают специалисты и очевидцы:

Заместитель Генерального директора ОАО «Норильскгазпром» Евгений Богданович Данилейко:

- В 69-м году впервые в СССР и в мире был построен надземный газопровод. Применялась тогда шведская труба, но ввиду того, что данных о работе трубопровода в столь тяжелых климатических условиях, в тундре, не было, труба не на 100 % соответствовала необходимым требованиям. Параллельно в 1973-м году была построена вторая нитка. До 1978 года на обоих участках было зафиксировано множество дефектов, произошло целых четыре аварии, и тогда решено было построить третью нить газопровода.

В 79-м году на 9-м километре заканчивались очередные ремонтные работы, участок заполняли газом. Несколько недель температура воздуха держалась на отметке -50. Температура газа равнялась -57: труба была, как стекло. В результате сильного ветра (10 метров в секунду) она стала раскачиваться и биться днищем об опоры. В один момент на 4-м километре трубопровод лопнул, тотчас же после этого последовало распространение взрывной волны. Разрывная сила составила 100 тонн и была столь страшной, что трубу разворачивало и разбрасывало на десятки и сотни метров вокруг. Потом волна ушла внутрь трубы, и разрыв трубопровода прекратился, чтобы через какое-то расстояние, на 31-м километре, возникнуть с новой силой и разорвать перемычки между первой и второй нитками. Первостепенные и основные действия, которые были предприняты – перекрыть! краны на 0 и 68 км.

Из официального источника:

В результате аварии произошло разрушение 1-й нитки на участках от 4 до 9 км и от 31 до 58 км и разрушение II-й нитки на участках от 29 до 37 км, включая узел переключения между нитками на 35 км.

Всего разрушено 40 км трубопроводов, в том числе по 1-й нитке – 32 км, включая вантовый переход на 39 км и по II нитке – 8 км.

Стоимость причиненного ущерба основных фондов по предварительной оценке составляла 2,8 млн. рублей.

По свидетельству очевидцев:

Людмила Александровна Гаврилова, начальник отдела промышленной безопасности, а ранее диспетчер, принявшая в феврале 1979 года первый звонок об аварии:

- Разрывная волна шла с возгоранием. А ведь помимо телемеханики, на каждом участке перемычки находится живой человек – обходчик.

- Помню, что один из них, на 9-м километре, почувствовав неладное, вышел ко мне и сказал: "Пламя движется со стороны Мессояхи". Реакция должна была бы быть следующей - перекрыть участок на 35-м километре. Но когда он через минуту заскочил обратно, 35-й пламя уже проскочило и перекрывать надо было уже 68-й. Мгновение прошло... Автоматикой, которая была на месте, краны невозможно было закрыть, – требовались баллоны. Два главных инженера, не думая о тяжести, схватили в руки баллоны с воздухом по 80 кг каждый, и потащили... Если посмотреть по диспетчерскому журналу, видно, насколько слаженно сработали службы: потребление газа пошло на убыль, все, что можно было погасить, было

погашено, все месторождения остановили, не стало подпитки газом со стороны Мессояхи и Южного.

Штаб возглавил замминистра. Компетентный штаб был создан тоже весьма оперативно (его возглавил замминистра Маргулов). Все были заинтересованы – и городские службы, и комбинат, все просчитывали положительный исход и возможности помощи. Ресторан "Кавказ" и "Таймыр" были задействованы в процесс питания рабочих, "Элеутерокок" ящиками стоял: лишь бы работали! Спецодежда? Разговора не было. В общем, люди, которые трудились, практически не отдыхая, были одеты, обуты, накормлены. И получили тогда за это достойно.

Валерий Бурдин, в те годы – директор Норильскгазпрома:

- Этой аварии предшествовали другие, конечно, не такие по масштабам. Но, знаете, наверное, в чем-то нам повезло. Если бы на устранении тех аварий не находились люди, реакция не была бы такой мгновенной. Мы в тот момент находились вместе со строителями на ремонте дюкера. Вдруг страшная волна со взрывом, с загоранием. Все бросили, стали перекрывать краны. Помню, вдвоем тащили баллоны с газом, приличным весом, но тяжести не чувствовали.

Владимир Александрович Боровков, в то время начальник производственно-технического отдела:

- Очень удачно, что в этот период в районе р. Малая Хетга, в 70-120 км от аварии, вели работы строители треста НТПС. В их составе было четыре-пять полноценных сварочно-монтажных бригад, способных работать в автономном режиме. Они-то первыми и приступили к ликвидации последствий аварии.

- На 35-м км шло интенсивное строительство жилого городка: устанавливались «временки», электростанции, столовая. В первую очередь построили туалет. Его освещали лампами, заодно и грели. Помню, в нем было светло, как в операционной.

...Город остался без газопотребления. Сразу восстановить подачу газа по постоянной схеме не представлялось возможным, так как пострадали обе нитки газопровода. Три дня тепло поддерживалось за счет оставшегося газа, который подавали в минимальном количестве пиковым котельным г. Норильска и на Надежду. Частично технология в Норильске перешла на дизельное топливо. В режиме такого газоснабжения город мог сопротивляться и существовать примерно до 12 февраля. Именно с этой даты, если бы авария не была устранена, планировали начать эвакуацию населения. Но выход все же был найден: газ в малом количестве стали подавать по конденсатопроводу, параллельно с этим велись срочные работы на строительстве моста между второй и недостроенной третьей ниткой.

6 февраля газ стали подавать по конденсатопроводу, строящемуся в Дудинке – 300 тысяч кубов в сутки. Для сравнения: сейчас в такие морозы Норильск газпром подает на город 620 кубов в час!

Ровно через семь дней, 10 февраля, голубое топливо пошло по магистрали.

7 дней город жил в режиме жесткой экономии. Везде по НПП тогда давали объявления: "Пожалуйста, не сливайте горячую воду, меньше пользуйтесь электричеством, берегите тепло". И люди старались, по максимуму откликались на просьбы. Понимали. А на призыв "Нужны

сварщики" мужчины с удостоверениями квалифицированных сварщиков, шли к нам уже с рюкзаками, с теплой одеждой: друг за друга город стеной стоял. Это ли не патриотизм?

Чуть позже принимается решение строить переемычку между второй, частично пострадавшей и третьей, новой нитками. Данные работы производились в течение четырех дней. При морозе - 48, при том же ветре 10. Переемычку сделали, и город 10 февраля перестал сжигать дизель, начав получать газ по 300-400 кубов в час. По словам заместителя Генерального директора ОАО «Норильскгазпром» Евгения Богдановича Данилейко, стоимость проведения всех этих работ в ценах 1979 года равнялась сумме в 2, 6 миллионов рублей.

По свидетельству очевидцев:

Евгений Иванович Кузьмин – непосредственный участник восстановления газопровода. В те годы он работал в "Норильсктрубопроводстрое", организации, которой потом пришлось строить практически заново всю трубопроводную систему. Ныне Евгений Иванович – главный человек на Тухардской ЛЭС. "Кто не замерзал, – говорит он, – тот не может себе представить, что это за штука такая, – мороз".

- Особенное впечатление осталось у меня от 3 февраля. Я руководил тогда бригадой, по заказу монтажников мы изготавливали кривые для новой переемычки. Мы уже знали, что Норильск отключен. Помню, я шел из поселка (там командовал великолепный человек Владимир Алексеевич Рублевский) через вертолетное поле на участок. Мороз под пятьдесят, и тишина – зловещая звенящая... И я вдруг ощутил такую беспомощность человека перед стихией...

Через два дня нас отправили на Большую Хету. Котельная там была отключена, котлы отапливались дровами – для этого тоже была создана специальная бригада, которая рубила дрова день и ночь (все равно не хватало!) Я из тундры приволок охотничий балок, мы собрали женщин: вот они, человек 20, около печурки там обогрелись...

Требования к трубопроводам с тех пор предъявлялись и предъявляются самые что ни на есть жесткие. В наиболее критических и уязвимых участках газопровода стали специалисты применять японскую, а не шведскую, как ранее, трубу.

Первый критерий к такой трубе: чтобы при температуре минус 60 ее не только не разорвало, но и даже трещин не образовало. Второй: чтобы прекратить лавинообразные разрушения, газопровод, опять же, в наиболее "напряженных" местах, на расстоянии двух километров решили подкреплять антиреактивными опорами.

Потом были построены третья и четвертая нитки газопровода, причем так, что несмотря на переемычки, каждая нить работает в автономном режиме: если что-то неладное произойдет на одной, остальные никоим образом не пострадают.

К тому же, чтобы подобного той февральской аварии не повторилось в принципе, на полную современную катушку в "Газпроме" используется и развивается телемеханика. Все управление участками сегодня ведется с пульта административного здания, что позволяет мгновенно реагировать на любое маломальское ЧП.

Авария 1979 года поставила под угрозу жизнедеятельность и Норильска, и всего Таймыра в целом. По мнению генерального директора ОАО "Норильскгазпром" Владимира Шелкова,

имеет смысл вспомнить о ее причинах и подчеркнуть выводы: в любое время есть достаточно оснований для разговора о том, насколько важна в НПП тема обеспечения безопасности газоснабжения.

1989 год

15 ноября 1989 года крупная авария произошла ночью в районе газопровода Мессояха-Норильск. Вышло из строя 40 километров магистральных трубопроводов. По предварительной оценке специалистов разрыв трубы вызван резким перепадом температур – в течение суток она снизилась с 7 до 41 градуса мороза.

Благодаря своевременным оперативным действиям удалось сохранить газ в трубе, своеобразном баллоне, который получился, когда закрыли задвижки. Таким образом, пока аварийный запас газа имеется. Судя по объемам аварии, этого количества недостаточно. На тепловых станциях и ряде предприятий уже подключено отопление на дизельном топливе. Его должно хватить на 10 суток. Тем не менее, уже половину мощностей НГМК, технологически связанных с работой на природном газе, пришлось остановить.

Город будет обеспечиваться теплом с некоторым ограничением. В чрезвычайной ситуации создан штаб, который взял на себя координацию всех работ, связанных с аварией. В течение трех суток должна быть сделана начальная перемычка между трубами, в последующие четыре дня – 900 метровая перемычка. На трассу уже вылетели специалисты объединений "Норильскгазпром" и "Норильсктрубопроводстрой".

На помощь им спешат ремонтники с Уренгоя. Ситуация усугубляется тем, что тундра не промерзла еще настолько, чтобы по ней могли пройти санно-тракторные поезда. Недостаточно крепок и лед на многочисленных реках, пересекающих тундру. Пока в районе аварии достаточно штатной техники. Людей интенсивно перебрасывает сюда авиация. Средства массовой информации в Норильске оперативно сообщают северянам о положении в районе аварии. Обращено внимание на экономное расходование горячей воды и сохранение тепла в подъездах домов.

16 ноября 1989 года напряжение в Норильском промышленном районе, связанное с аварией на газопроводе, начинает спадать. Подача газа уже вышла на объем 11 миллионов кубометров в сутки (при норме 15-16 млн. кубов), а разбор его потребителями уже превысил 5 миллионов кубометров. Такая разница в добыче и потреблении вызвана необходимостью создать определенное давление в магистральном газопроводе. По мнению специалистов, пик напряжения пройден. Много еще предстоит сделать непосредственно на трассе. Свои проблемы есть и у технологов комбината.

Достоинно показали себя в напряженное время жители городов Норильского промышленного района. Не было паники. Не было ажиотажа в магазинах и на транспорте. Никто не спешил покинуть осажденный стужей и ветром город. Северяне верили в победу. Их надежды оправдались.

Авария на ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2

В четверг 3 ноября 1994 года, в 18.10 часов на ТЭЦ-1 произошло короткое замыкание. Защита, не сработала, в результате чего разрушилась третья турбина, остановились насосы, прекратилась подача горячей и холодной воды. В 136 домах оказались перемороженными системы отопления. Серьезная авария на пороге зимы оставила часть города без тепла и снега. Давления в магистралях не хватало, батареи в квартирах были едва теплыми, жильцы "отогревались дыханием*". Ничего подобного в норильской истории еще не было, замене и демонтажу подлежали более 1500 стояков. Городской штаб по ликвидации последствий аварии, который возглавил первый заместитель главы города Олег Бударгин, призывал жителей утеплять квартиры и подъезды. Продажи обогревателей увеличились в десятки раз. На всех предприятиях закрыли душевые, ограничили потребление технологического пара. Но занятия в школах, гастролы и культурные мероприятия продолжались.

28 ноября 1989 года в результате аварии на ТЭЦ-2 почти полностью разморозились отопительные сети на пятом микрорайоне. Главным героем времени стал сантехник - коммунальные службы оказались заваленными заявками от замерзавших жильцов. На помощь сантехникам привлекли бригады слесарей с других предприятий, но людей все равно не хватало - порывы труб следовали один за другим (в день число вызовов - на течи - достигало сотни).

Появились первые жертвы:

- 20 ноября при ликвидации течи от электроудара погиб сварщик ТВГС;
- 15 декабря от ожогов паром при разрыве трубы котла погиб старший машинист на ТЭЦ-1;
- спасая детей из квартиры, загоревшейся от самопального обогревателя, погиб милиционер...

До конца зимы главной темой оставалась коммунальная: закутанные в платки жильцы, задерганные сантехники и измученные диспетчеры аварийных служб. От паники горожан спасло чувство юмора: хорошей модой стало иронизировать на тему замерзающих норильчан. Огромной популярностью пользовалась песня Юрия Панюшкина, гостя Таймырского фестиваля, про горячую воду. А в новогоднюю ночь в местном эфире норильчан поздравляли звезды российской эстрады, желая горожанам мужества.

2001 год

Потеря связи с вертолетом МИ-2

В 15.05 часов в Управление по делам ГОЧС Таймырского автономного округа поступила информация от старшего диспетчера Дудинской авиаэскадрильи Теткина о том, что в 29.11.2001 года в 1.50 часа не вышел на связь вертолет МИ-2 бортовой № 23656 выполнявший рейс аэропорт Валек- газовое месторождение Пелятка.

В 17.30 часов для проведения поисковых работ из аэропорта Дудинка вылетел вертолет МИ-8 Дудинской авиаэскадрильи (бортовой №24122 командир вертолета Спесивцев С.Н.). На борту находится оперативная группа Управления по делам ГОЧС округа в составе 3 человек, старший - начальник оперативного отдела Шопин А.А.; заместитель начальника Управления внутренних дел округа полковник Кренделев В.И. и 2 сотрудника линейного отдела внутренних дел на транспорте.

В 19.00 часов вертолет МИ-8 с оперативной группой Управления по делам ГОЧС округа вернулся с поисковых работ. Был проверен маршрут движения вертолета МИ-2 между контрольными точками выхода на связь. С левой стороны Енисея по маршруту погода позволяла проводить поисковые работы. В районе 15-20 км. выше г. Дудинки началось быстрое обледенение вертолета. Работы по обследованию данного района были прекращены. Поисково-спасательные работы вертолетом будут возобновлены 30.11.2001 года в 10.00 часов.

В 23.00 часов того же дня в район поиска на вездеходе ГАЗ-73 направилась группа спасателей из 4 человек окружной службы спасения, старший – начальник отдела поисково-спасательных работ Беляков О.А. Группа оснащена спутниковой навигационной системой «Магеллан», радиостанциями «Моторола», аварийно-спасательным оборудованием и необходимыми средствами для оказания первой медицинской помощи. Совместно с поисково-спасательной группой выехала следственно-оперативная группа линейного отдела внутренних дел на транспорте в составе 2 человек.

По данным заказчика вертолета МИ-2 ОАО «Норильскгазпрома», на борту вертолета, кроме экипажа находилось 5 пассажиров: 3 женщины и 2 мужчин.

В 11.45 часов 30.11.2001 года с борта вертолета Ми-8 бортовой № 24586 поступила информация о том, что вертолет Ми-2 обнаружен, координаты: 69.32.474 северной широты и 76.21.466 восточной долготы.

От Дудинки расстояние составляет 15 км. 500 м.. На борту вертолета по предварительным данным имеются живые люди. Вертолет Ми-8 возвращается в г. Дудинку для принятия на борт бригады врачей и обратно вылетает к месту обнаружения вертолета.

В 12.20 часов с места крушения вертолета Ми-2 в окружную больницу г. Дудинки была доставлена потерпевшая Пацук Наталья Петровна, находящаяся в тяжелом состоянии. По предварительным данным живых пассажиров на месте падения вертолета больше нет.



Спасательные работы на месте крушения вертолета МИ-2

В 13.30 часов на место падения вертолета Ми-2 прибыли вездеходы ГАЗ-73 Управления по делам ГОЧС округа и вездеход ГАЗ-71 Дудинского АТП.

В 16.30 часов в аэропорт г. Дудинки вертолетом Ми-8 доставлены тела погибших с места падения вертолета МИ-2.

Аварийно-спасательные работы, проводимые спасателями окружной службы спасения и сотрудниками Норильской ПСС были завершены.

2002 год

Поисково-спасательная операция потерпевшего крушение вертолета Ми-6

10 июля 2002 года в 17.00 часов вертолет Ми-6 ОАО «Авиакомпания «Таймыр»» вылетел из аэропорта «Диксон», по маршруту п.Диксон – мыс Эклипс. В 18.30 часов экипаж вышел на связь с координатами места нахождения В 19.00 часов очередной установленный сеанс радиосвязи не состоялся - экипаж вертолета не вышел на связь На борту вертолета Ми-6 находилось 9 членов экипажа, 12 пассажиров и 3 тонны технического груза. Управление по делам ГОЧС Администрации Таймырского автономного округа было переведено в режим чрезвычайной ситуации. Спасатели окружной службы спасения подняты по тревоге.

В 11.15 часов 11 июля 2002 года из аэропорта «Алыкель» вылетел самолет АН-26 поисково-спасательного отряда ВВС Министерства обороны России (командир самолета подполковник Брикин В. В.) с 10 спасателями Управления по делам ГОЧС г. Норильска, 4 спасателями окружной службы спасения и руководителем пресс-службы Управления ГОЧС округа.

Так как в Диксонском объединенном авиаотряде имелся только один вертолет Ми-8, то для эффективного проведения поисково-спасательных работ ОАО «Авиакомпания «Таймыр»» дополнительно направило вертолет Ми-8 с двумя сменными экипажами, а Сибирский региональный центр МЧС России самолет АН-74 с оперативной группой и 10 спасателями подразделения специальных работ регионального поисково-спасательного отряда.



Карта местности проведения поисково-спасательных работ

На протяжении 8 суток непрерывно, круглосуточно, сменяя друг друга, спасатели и пилоты по 8-12 часов летного времени, в условиях ограниченной видимости осуществляли аэровизуальный поиск потерпевшего катастрофу вертолета.

Только в 19.55 часов 18 июля в точке с координатами 74гр.53мин. с.ш. и 88гр.34мин в.д., экипаж вертолета МИ-8 Диксонского аэропорта в составе: командира – Телина Сергея Петровича, 2-го пилота – Олейника Юрия Леонтьевича, штурмана – Ранева Сергея Георгиевича, б/механика – Куйдина Сергея Михайловича, б/радиста Ивасыка Романа Васильевича и спасателей Управления по делам ГОЧС округа в составе: и.о начальника окружной службы спасения – Колесникова Василия Борисовича, спасателя – Лунина Андрея Иванович, спасателя – Нефедова Игоря Викторовича, спасателя – Волощука Евгения Анатольевича, руководителя пресс-службы – Шестеркина Александра Михайловича обнаруживают фрагменты обгоревшего вертолета.



Экипаж Диксонского вертолета Ми-8 и спасатели окружной службы спасения, обнаружившие потерпевшего крушение вертолета Ми-6

Для ликвидации последствий авиакатастрофы и доставки тел в аэропорт Валек все таймырские спасатели и 4 спасателя из г. Норильска под руководством зам. начальника Управления по делам ГОЧС округа – подполковника Полещука Евгения Викторовича, вместе с комиссией МАК, представителями ФСБ, транспортной и окружной прокуратуры, судебно-медицинским экспертом и другими заинтересованными лицами на двух вертолетах Ми-8 19 июля 2002 года вылетели к месту авиакатастрофы. Предстояла большая работа, о которой не принято говорить в средствах массовой информации.



Ликвидация последствий авиакатастрофы вертолета Ми-6

2005 год

Спасательная операция теплохода «Некрасов»

В пятницу, 16 сентября 2005 года, всю Дудинку огласил отчаянный вой сирен. При этом он не только не прекращался, но и зазвучал уже на территории Дудинского морского порта. Через несколько минут в городе появилась тревожная весть: - в порту перевернулся теплоход с людьми. С этого часа, а именно с момента поступления сигнала на пульт оперативного дежурного Управления по делам ГОЧС округа в 12.24, начинается отсчет спасательной операции теплохода «Некрасов» в Дудинском морском порту.

Если называть вещи своими именами, то спасательной операция была в первые минуты катастрофы. По дудинским меркам аварию, пожалуй, можно квалифицировать именно так. В окружном центре никогда еще не было столь серьезного происшествия с человеческими жертвами на воде.

По свидетельствам очевидцев, «Некрасов» сразу привлек внимание портовиков своей чрезмерной загруженностью. Теплоход шел с верховьев Енисея, намереваясь войти в устье реки Дудинки. При этом судно едва ли не черпало бортом воду. Погода в тот день никого не баловала – порывистый ветер поднимал волну и без того на беспокойном Енисее. И в один момент при повороте в реку Дудинку «Некрасов» подставил бок ветру, качнулся, зачерпнул бортом волну, накренился и опрокинулся. Как это часто бывает, все роковые обстоятельства сошлись в одном месте в один момент – ветер, волна, течение и перегрузка.

На помощь опрокинувшемуся судну тут же направились все суда, стоявшие у причалов Дудинского порта. Первое время «Некрасов» еще находился на плаву, качаясь на воде одним бортом. Тех, кто успел прыгнуть в воду, подобрали матросы с подошедших катеров. По их словам, ошавшим от неожиданности людям даже не приходило в голову схватиться за спасательный круг. Несколько человек моторист портового катера «Вымпел» Сергей Сараев стащил прямо с «Некрасова», прыгнув на погружающийся борт.



Спасение пострадавших членами команды

Буксирами потерпевшее крушение судно попытались подтащить к мелководью, но теплоход ушел под воду в 100 метрах от дамбы.



Доставка пострадавших в окружную больницу

К этому времени на месте происшествия уже работали спасатели и медики. В окружную больницу были доставлены 7 человек, поднятых из воды (кстати, четверо представителей Закавказья из этого числа сбежали из больницы в тот же день). Из Норильска была срочно доставлена группа водолазов, вертолет сел прямо на дамбу.

Шанс спасти хоть кого-то из, возможно, оставшихся в живых на судне был невелик – температура воды в Енисее не превышала 6 градусов. Но водолазы в первое же свое погружение начали тщательно простукивать корпус теплохода.



Спасательные работы, проводимые спасателями Таймырской окружной службы спасения и города Норильска

Сложность спасательных работ на «Некрасове» заключалась еще и в том, что все помещения судна были доверху забиты ящиками с овощами и фруктами. Разглядеть что-либо через окна салонов или через иллюминаторы было просто невозможно, попасть внутрь – тем более.

Прогулочный теплоход «ОМ» (проекта № 623) был построен в 1953 году в Магдебурге. Немцы предусмотрели на нем не только несколько кают разных типов, включая «люкс», но и кают-компанию на 25 человек, прогулочную палубу, салон-ресторан, ресторан-трапезную, бар, концертный подиум и даже часовню плюс служебные помещения. Понятно, что с тех пор прогулочный теплоход претерпел столь значительные изменения в интерьере и конструкции, что даже намек на немецкое происхождение в нем не осталось. Теплоход превратился в комфортабельную баржу. Во всяком случае, именно в таком назначении его использовали в ту роковую пятницу.

Подобных происшествий в Дудинском морском порту не было. Перед спасателями и специалистами Енисейского речного пароходства и Дудинского морского порта встала задача: как поднять «Некрасов» с глубины, отбуксировать на берег и только затем произвести полный осмотр помещений. Речники сразу предложили вариант: с помощью водолазов завести тросы через носовые клюзы и буксиром класса ОТА тянуть теплоход к берегу. Других вариантов в первый день просто не было. Когда затонувший теплоход пытались буксировать волоком, специалисты строили предположения о его весе. Выяснилось, что отбуксировать к берегу такую массу, возможно, и не удастся: собственный вес судна составляет около 170 тонн, предполагаемый груз – около 80 тонн при разрешенных для данного класса 33 тоннах плюс вода и донный грунт, на котором лежит теплоход. Троса рвались... Никто уже и не считал, какой раз водолазы крепят трос и спасатели вновь и вновь вытягивают его из воды... К первому буксиру добавился второй, затем третий, четвертый... За целый день четырьмя буксирами ОТА «Некрасов» сдвинули всего лишь на пару десятков метров. Над водой показались ходовая рубка и часть верхней палубы. Тогда на мостике и было обнаружено тело капитана теплохода. Проникнуть в другие помещения спасателям так и не удалось.

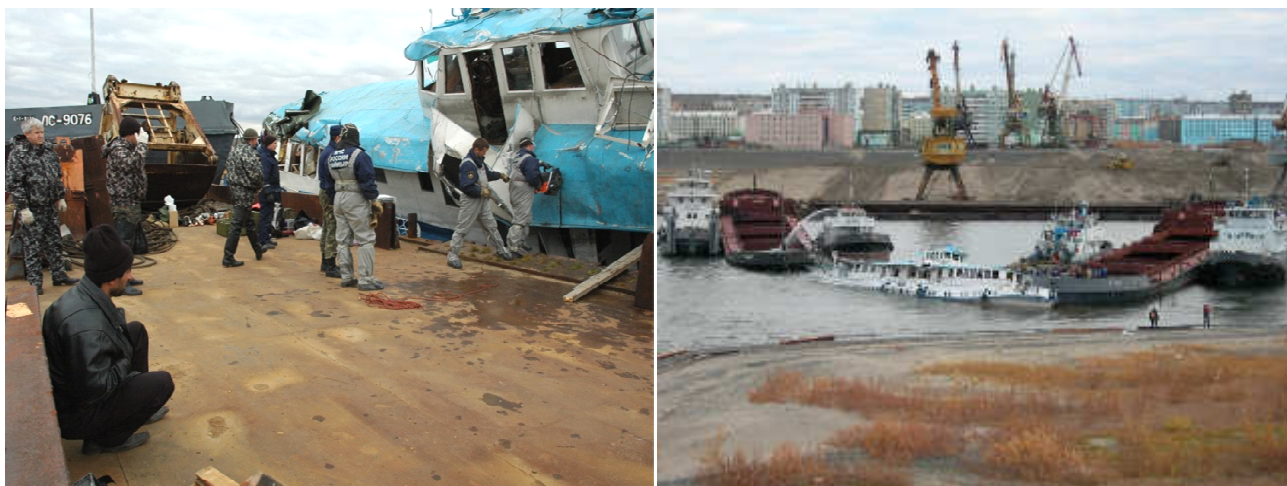
В воскресенье было принято решение высвободить затонувшее судно из воды другим способом. Конечная цель предпринятых мер и технических решений оставалась прежней – максимально вывести судно на берег. Для этого работниками порта и речниками было решено подвести к «Некрасову» лихтер, затопить его рядом, затем прикрепить затонувший теплоход и откачать из лихтера воду. Освобождаясь от воды, лихтер поднимет на поверхность затонувшее судно, подобно понтону. Далее этот тандем можно было бы подвинуть на берег буксирами.

Задуманное удалось реализовать лишь частично. К вечеру воскресенья удалось поднять из воды лишь носовую часть «Некрасова». Но и этого было достаточно, чтобы еще раз осмотреть судно. На его борту, в освободившихся от воды помещениях, были обнаружены часть документов, а также тело помощника капитана.

Для того чтобы целиком осмотреть судно, требовалась помощь еще одного лихтера для полного подъема теплохода над грунтом. С этой целью, по согласованию с руководством Енисейского речного пароходства, в понедельник в Дудинку прибыл еще один лихтер с песчаных разработок в 90 километрах выше по Енисею. Работы по поднятию «Некрасова» приостанавливались лишь глубокой ночью. В семь утра оперативный штаб обсуждал все возможные варианты, и работа возобновлялась. Переменная погода, неблагоприятные погодные условия и недостаточная техническая оснащённость не позволяли извлечь затонувшее судно на берег быстрее.

Все эти дни на берегу Енисея стояли десятки машин и сотни человек. Большую часть наблюдателей составляли представители азербайджанской диаспоры – на борту «Некрасова» могли находиться их родственники и знакомые. С первых часов азербайджанцы вышли на оперативный штаб с предложением любой посильной помощи. До последнего момента никто не знал, сколько же на самом деле пассажиров находилось на борту судна. По первоначальной информации – 5 членов экипажа и 7 пассажиров. Спаслись два матроса, девушка – кок и четверо пассажиров. После беседы со спасенными прокуратура выдвинула версию о том, что на борту может находиться ещё 14 тел, составила предварительные списки.

Работы по подъему судна приостанавливались лишь на несколько ночных часов. Таймырские и норильские спасатели, специалисты ГИМС, сотрудники Главного Управления МЧС России по ТАО с помощью портовиков старались сделать все для того, чтобы помещения «Некрасова» были полностью осмотрены как можно быстрее.



Ликвидация последствий катастрофы т/х «Некрасов»

Развитие событий пришлось на 21-22 сентября. Именно в эти дни теплоход удалось максимально поднять из воды и подтянуть к дамбе. Для того, чтобы обследовать каюты и трюмы, спасатели демонтировали конструкции теплохода, разгружали многочисленные коробки и ящики с фруктами...

Только так можно было попасть внутрь. 21 сентября вечером в палубной надстройке обнаружили и доставили на берег тела 6 погибших. В этот день трюмы судна ещё были подтоплены водой. Начальник ГУ МЧС России по ТАО полковник Ильдар Джураев принял решение: произвести откачку воды из трюмов, очистить теплоход «до последнего яблока», и только потом делать выводы о количестве пассажиров. 22 сентября были обнаружены еще шесть тел. Судя по всему, у 12 пассажиров не было малейших шансов к спасению: когда судно перевернулось, людей просто завалило многочисленными ящиками и коробками. «Некрасов» стал для 14 мужчин большой братской могилой. Только благодаря совместным усилиям таймырских служб, родственники погибших смогли получить тела и предать их земле.

17 октября губернатор округа Олег Бударгин поблагодарил все службы и подразделения, участвовавшие в ликвидации последствий крушения теплохода «Некрасов», вручил сотрудникам ГУ МЧС России по ТАО, спасателям, специалистам ГИМС, портовикам и сотрудникам силовых структур почетные грамоты и денежные вознаграждения.

3. Пожары

2003 год

Трагедия на ул. Горького-57

В 10 часов 25 минут 28 января 2003 года на пульт диспетчера пожарной охраны поступило сообщение о возникновении пожара в здании магазина «Книготорг» расположенного на первом этаже жилого дома по ул. Горького-57.

В 10.30 часов на место пожара прибыло 2 автомобиля АЦ-40 (автоцистерна). На момент прибытия пожарного подразделения, разведкой пожара было установлено, что торговые залы магазина, лестничные клетки 1-го и 2-го подъездов жилого дома были сильно задымлены.

В 10.32 был подан первый ствол для тушения пожара со стороны центрального входа в магазин «Книготорг», однако, учитывая сильное задымление и отсутствие групповых фонарей, тушение пожара с указанной стороны не представлялось возможным.

В 10.35 часов на место пожара прибыл начальник ОГПС майор внутренней службы Ампилогов И.А. и начальник Управления ГОЧС округа полковник И. Джураев.

В 10.35 на пульт оперативного дежурного Управления по делам ГОЧС округа поступил вызов о минировании школы № 6. По тревоге подняты оперативная группа Управления по делам ГОЧС округа, личный состав УВД округа, отдела ГИБДД УВД округа и скорой помощи.



Спасение ребенка во время пожара

В 10.40 часов был объявлен вызов № 2, дана команда на эвакуацию жильцов дома из 1-го и 2-го подъездов. Для вскрытия дверей и эвакуацию людей были вызваны спасатели Окружной службы спасения.

В 10.47 к месту пожара прибыло 5 человек личного ПЧ-7 на автомашине АЦ-40 и АЛ-30 (автолестница) ПЧ-6.

В 10.50 для эвакуации жителей дома № 57 прибыли спасатели Окружной службы спасения и с этого момента началась эвакуация жителей 1-го и 2-го подъезда. Для эвакуации применялся метод поквартирного обхода. До 11 часов 55 минут происходила эвакуация жильцов дома. Всего в данном доме по данным паспортно-визовой службы (ПВС) УВД округа зарегистрировано 145 человек, из них женщин - 73, детей – 26. Из дома было эвакуировано 25 человек, из них женщин и детей 19 человек. Во время проведения эвакуации пострадал главный специалист Государственного пожарного надзора ОГПС округа – майор внутренней службы Дьяченко А.М.. Он, при эвакуации жильцов второго подъезда, в одной из квартир нашел женщину с ребенком, которая была в паническом состоянии, не знала, что делать и металась в задымленной квартире. Не раздумывая, выхватил у женщины ребенка, закрыл своим платком детскую носоглотку и кинулся через задымленный подъезд к выходу. Женщина естественно кинулась за ним и таким образом он смог спасти жизнь матери и её ребенка, при этом сам пострадал и с диагнозом – отравление продуктами горения был доставлен в приемный покой окружной больницы. На данный момент состояние здоровья Дьяченко А.М. удовлетворительное и он выписан из больницы.

В 11.00 проложили магистральную линию от наружного пожарного гидранта № 56 и было организовано повышение давления воды в городском водоводе № 2.

В 11.25 прибыли 3 человека личного состава ПЧ-5 Отряда ведомственной пожарно-сторожевой службы и охраны (ОВПСС и О) ОАО «Норильскгазпрома» на автомашине АЦ-40, у которых отсутствовали средства индивидуальной защиты органов дыхания (СИЗОД).

В 11.27 через запасной выход с тыльной стороны магазина в здание вошли два спасателя (Беляков О.А. и Трофимов С.А.) со стволом для проверки помещения магазина на наличие людей.



Выброс пламени из запасного выхода

Связь с поисковой группой осуществлял инженер по аварийно-спасательному оборудованию Окружной службы спасения – Колестников В.Б.

Через несколько минут Беляков О.А. по радиии передал, что продвинулся на 15 метров и открытого огня не наблюдает.

Еще через 2-3 минут из запасного выхода выбросилось пламя с последующим интенсивным нарастанием.

Зам. Начальника ОГПС округа – Захаров Ю.Н. дал команду спасателям покинуть здание магазина и подал ствол от АЦ-40 на защиту выхода, на что Беляков О.А. ответил «тушу огонь ...». После этих слов связь со спасателями прекратилась.

Неоднократные попытки пожарных пробиться к спасателям не принесли результатов. После того как с центрального входа возникла еще одна кратковременная возможность зайти в здание магазина и начальник Управления по делам ГОЧС округа полковник Джураев И.И. со спасателем окружной службы спасения – Луниным А.И. попытались проникнуть внутрь помещения и произвести поиск спасателей оказавшихся в огне. К сожалению и эту попытку остановил застилающий видимость дым и огонь.



Тушение пожара в магазине «Книготорг»

В 11.30 объявляется вызов № 3 и сбор всего личного состава свободного от несения службы.

В 11.35 прибывает 4 человека личного состава из ПЧ-7 и автомашина АЦ-40 из ПЧ-6.

В 12.00 введена резервная техника укомплектованная личным составом ПЧ-6 (5 человек и АЦ-40).

Только в 13.30 удалось локализовать пожар в задание магазина, но начать поиски потерпевших стало возможным еще через несколько часов.

Для увековечивания памяти погибших спасателей Управление по делам ГОЧС округа установило мемориальную доску на здании где произошла трагедия, а совместно с окружным краеведческим музеем создало постоянно действующую экспозицию: «Шагнувшие в огонь».

Спасательная операция во время пожара жилого дома по ул. Дудинская-11

В 19 ноября 2003 года в 07.37 часов диспетчеру ЕДДС – 01 Управления по делам ГОЧС округа поступило сообщение о возгорании в комнате № 125, расположенной по ул. Дудинская – 11 (гостинка).

Погодные условия -360 С с ветром северо-восток 3 м/с, позднее сообщение диспетчеру ЕДДС – 01 (не менее 15 минут) и состояния сна жильцов благоприятствовали развитию пожара до крупного.

Через 5 минут в 07.42 на пожар прибыло одно отделение ПЧ-3 Управления по делам ГОЧС округа на 2-х автоцистернах (АЦ-40) и с одной автолестницей (АЛ-1). На момент прибытия первого пожарного подразделения наблюдалось сильное задымление коридорных помещений и горение 3-х комнат на первом этаже.

В 07.44 был объявлен вызов № 2.

В 07.47 приступили к тушению пожара.

В 08.06 прибыло по одной автоцистерны (АЦ-40) нефтебызы и «Норильскгазпрома) и 8 человек личного состава.

В 08.07 прибыла оперативная группа Управления по делам ГОЧС округа и окружная служба спасения.

Началась эвакуация жильцов дома.

В 08.09 руководство тушения пожара принял на себя начальник ПЧ-3 старший лейтенант Тихонов А.В.

В 08.15 был объявлен вызов № 3 и сбор всего личного состава свободного от несения службы.

В 08.20 создан штаб пожаротушения.

По тревоге был поднят весь личный состав Управления по делам ГОЧС округа, личный состав ГОВД (40 человек), 3 (три) бригады скорой помощи, ГИБДД округа и 3 пассажирских автобуса АТП г. Дудинки для эвакуированных. Всего было привлечено 19 единиц техники.

В 10.18 пожар был локализован.

В 10.48 пожар был полностью потушен.

По предварительным данным в результате пожара повреждено 9 квартир 1-3 этажей. Поврежденная площадь составляет 250 м².

В приемном покое окружной больницы рыл развернут штаб по приему пострадавших.

Эвакуировано более 500 человек, из них 56 детей в возрасте до 14 лет.

Всего на 14.00 часов было доставлено и обратилось за медицинской помощью 48 человек, из них 11 детей.



Тушение пожара и эвакуация пострадавших из жилого дома по ул. Дудинская, 11

4. Хронология значимых техногенных катастроф

Арктические экспедиции

1687 год

Иван Толстоухов, сын русского видного дворянина, поплыл по приказу в 1687 году по Енисею на трех кочах, чтобы обогнуть морские берега с севера. Однако он не вернулся, погиб со всей командой.

1912 год

Со Шпицбергена уходит в полярное плавание небольшое русановское судно «Геркулес», на котором исследователи намеревались пройти Северным морским путем. Уходит и исчезает во льдах...

1928 год

23 мая. Дирижабль «Италия» с итальянской экспедицией к Северному полюсу под руководством Умберто Нобеле поднялся из Конгсфьорда, утром следующего дня достиг полюса и 2 часа находился над самой северной точкой планеты. На обратном пути начались обледенение дирижабля и внезапная потеря газа. «Италия» стала падать. От удара об лед моторная гондола разлетелась в щепы, моторист погиб, а из полуразбитого помещения, где находилась команда, на льдину выпали 9 человек с частью продовольствия и рацией. Облегченная гондола с 6 другими участниками («группа Алессандрини») взмыла вверх и исчезла; о ее судьбе ничего не известно. 3 июня сигнал бедствия от «группы Нобиле» был услышан; 24 июня швед, летчик Лундборг сел на льдину и вывез Нобеля, получившего переломы ног и руки. 18 июня из Бергена на помощь оставшимся вылетел Р. Амундсен, но его самолет, на борту которого находилось 6 человек, пропал без вести. Из Ленинграда 16 июня на помощь терпящим бедствие вышел ледокол «Красин» (руководитель экспедиции Р.Л. Самойлович). 11 июля около о-ва Северо-восточная земля воздухоплаватели были спасены.

1938 год

Февраль. Льдина Папаненцев сократилась до критической площади менее 500 м². На помощь были направлены ледоколы, суда, подводные лодки, дирижабль (разбился в районе г. Кандалакши).

Аварии на земле, воде и воздухе

1936 год

Август пароход «Колхозник» буксировавший четыре баржи Норильскстроя во время шторма вышел из защищенной бухты и сел на мель. Под действием шторма лопнул трос и баржа «Тюхтянка» оторвалась от каравана и затонула на рейде Дудинки, в результате утонуло 200 тонн ж. д. рельс. Спасательные работы по этой барже начали только в декабре 1936 года.

1944 год

Август. Карское море. Гибель парохода «Марина Раскова» с репрессированными на борту.

60 -е годы

Произошла авария с катером портофлота, который при буксировке морского лихтера перевернулся, заводя лихтер с Енисея в речку Дудинка.

1969 год

На скважине Озерная-9 произошла авария – открытый выброс газа. Во время возникшего пожара погиб буровой мастер Нижне-Енисейской нефтеразведочной экспедиции Николай Багаев.

70-е годы

Перед ледоходом и затоплением причалов упал порталный кран в проем подъемной тележке, авария крана, вывела из строя подъемный механизм лебёдки. Создалось чрезвычайное положение подъёма на отстойные пути остальных кранов. Только чрезвычайные меры по ремонту подъёмной лебёдки, удалось спасти остальные краны, которые находились в зоне затопления.

1976 год

12 июля. В Кайеркане из-за деформации фундамента здание столовой «Белый олень», где в это время находилось несколько десятков человек, обрушилось. Первыми к руинам «Белого оленя» прибыли горноспасатели. Десять человек, из них двое детей погибли под обломками. Власти отменили празднование Дня металлурга. После обвала «Белого оленя» в Норильске начали проводить серьезные мероприятия по укреплению оснований и фундаментов зданий.

1979 год

В ночь со **2 на 3 февраля.** Главная техногенная катастрофа 70-х. В феврале 1979 года на десятом году эксплуатации лопнули, не выдержав сильных морозов немецкие трубы газопровода Мессояха — Норильск. Совместный штаб комбината и города сумел удержать ситуацию под контролем. Опыт ликвидации аварии достоин изучения: не заморозили ни один дом, не допустили паники, не применили ни одного технически неточного решения.

1981 год

16 ноября в районе аэропорта Норильск произошла авария пассажирского самолета, выполнявшего рейс Красноярск - Норильск. Имеются жертвы.

1988 год

Ледокол А. Завенягин ликвидировал чрезвычайное положение, по доставке топлива в зимних условиях в Хатангу.

1989 год

В ночь на **15 ноября** в 19 час. 20 мин. в 300 км от Норильска произошла авария на магистральном трубопроводе Мессояхского газового месторождения. Причиной взрыва послужил резкий перепад температур: от минус семи градусов до минус сорока одного. Человеческих жертв нет.

1994 год

Январь. Авария на главном водоводе Диксонского морского порта. Распоряжением Правительства РФ от 24 января 1994 г. N 71-р в целях ликвидации последствий аварии и выполнения необходимых ремонтно-восстановительных работ для обеспечения тепловодоснабжения поселка Диксон выделить в I квартале 1994 года администрации Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа 450 млн. рублей за счет резервного фонда Правительства Российской Федерации на ликвидацию последствий чрезвычайных ситуаций.

3 ноября, в 18-10 на ТЭЦ-1 г. Норильска произошло короткое замыкание. Защита не сработала, в результате чего разрушилась третья турбина, остановились насосы, прекратилась подача горячей и холодной воды. В 136 домах оказались перемороженными системы отопления.

1995 год

9 декабря при взлете в аэропорту Волочанка в 17 часов 14 минут потерпел аварию вертолет МИ-8 Дудинского авиапредприятия, следовавший по маршруту Хатанга - Дудинка. На борту находилось 16 пассажиров и 3 члена экипажа.

Администрацией округа были немедленно организованы работы по эвакуации пострадавших. Их выполнял оказавшийся к этому времени в Дудинке вертолет Хатангского авиапредприятия командир Аксютин).

В реанимационное отделение в тяжелом состоянии были доставлены 4 человека, в хирургическое — 9, терапевтическое — 2 человека. Один человек погиб и оставлен для погребения в Волочанке, трое после оказания первой помощи были отправлены домой. Благодаря оперативной эвакуации и готовности медицинских учреждений, к проведению интенсивного лечения удалось избежать тяжелых последствий. На 12 декабря состояние одного пассажира оценивалось как крайне тяжелое, жизнь остальных пассажиров находится вне опасности.

1998 год

5.10 - 18.11 ликвидация угрозы ЧС связанной с отсутствием топлива в Хатанге.

Управлением ГОЧС была организована круглосуточная связь с речным ледоколом «Авраамий Завенягин», осуществляющим проводку судов в Хатангу.

5 октября 1998 года ледокол "Авраамий Завенягин" с нефтеналивным танкером "Уйкку" вышли из порта Дудинки в направлении Хатангского залива. Сложность данной операции заключалась в том, что экипаж Дудинского ледокола класса "река" никогда не ходил в высоких широтах, не знал особенностей Хатангского залива и не работал в столь сложных ледовых условиях раннего ледообразования.

Организовано взаимодействие между штабом морских операций, администрацией округа и администрацией Хатангского района.

1999 год

18 марта в поселке Волочанка Дудинского района произошла ЧС техногенного характера. В результате пожара сгорела ДЭС.

На месте работала оперативная группа Управления ГОЧС округа, проведено заседание КЧС, где была определена помощь. Сотрудники Управления ГОЧС доставили резервный дизель на 200 кВт в поселок.

14 сентября на железнодорожном переезде в направлении СМУ-1 по улице Дальней г. Дудинки произошло столкновение пассажирского автобуса частного предприятия "Виктор" с тепловозом. На момент совершения ДТП в автобусе находилось 22 человека, 14 из них получили ранения различной степени тяжести, автобусу причинены значительные механические повреждения.

2000 год

8 декабря. В поселке Мессояха, Усть-Енисейского района Таймырского автономного округа, произошла авария на месторождении ОАО «Норильскгазпром». Ветром порвало линию ЛЭП, которая снабжает электроэнергией водовод поселка, размещенный в 3 км. от поселка. В результате было прекращено снабжение поселка водой. Частично воду из системы удалось слить, частично водовод замерз.

14 декабря авария была устранена силами подразделений ОАО «Норильскгазпром».

2001 год

13 февраля. Смена котельной гидрографической базы с. Хатанга Хатангского района Таймырского автономного округа не справилась с режимом работы котельной. В результате уменьшения температуры и давления воды на выходе котельной возникла угроза размораживания системы отопления. К котельной подключены 60 квартир, 145 человек. Было повреждено 1200м теплотрасс, 400 м. водопровода, разморожены 126 радиаторов.

В период с 13.02.2001г. по 18.02.2001г. проводились работы по ликвидации ЧС. В результате выполненных работ, котельная запущена, магистральные трассы тепло и водоснабжения восстановлены, в дома подано тепло.

Сумма ущерба составила 5.5 млн. руб., в т.ч. затраты на непосредственное устранение аварии с учетом приобретения и доставки оборудования ориентировочно 2.5 млн. руб.

29 ноября. Потерпел катастрофу вертолет МИ-2. в Дудинском районе Таймырского автономного округа.

Вертолет принадлежал Норильскому авиапредприятию, бортовой № 23656, выполнял рейс аэропорт Валек – газовое месторождение Пелятка. В результате поисково-спасательных работ упавший вертолет обнаружен в точке с координатами 69.32.474 северной широты и 86.21.466 восточной долготы. От г. Дудинки расстояние составляет 15 км. 500 м..

В результате катастрофы погибли 6 человек, один пострадал.

7 декабря. В поселке вахтовиков Мессояхского газового промысла ураганным ветром, достигавшим тридцати пяти метров в секунду, была повреждена линия электропередач. Прекратилось водоснабжение котельной и электростанции поселка.

11 декабря. На территории склада ГСМ Диксонской авиаэскадрильи в результате разрушения задвижки Ру-100 заборного трубопровода к емкости объемом 2000 м.куб. № 7, тип РВС-2000. произошла утечка топлива ДТ (зимнего).

По уточненным данным площадь разлива составила 17000 м², объем вытекшего топлива составляет 714,4 тонн. При осмотре территории базы ГСМ установлено, что ДТ через разрушенное обвалование по склону оврага ушло в ручей «Южный» и далее в бухту Енисейского залива (расстояние около 1 км.). На пути движения пропитан снеговой покров, основная масса топлива сконцентрирована в ручье «Южный», часть топлива вышла на лед бухты Енисейского залива и загрязнено 350 м² при толщине пропитанного снега 3-5 см.

Работы по ликвидации ЧС осуществлены и завершены в марте 2002 года силами сотрудников Диксонского аэропорта, путем сбора пропитанного снега и переработке в котельной и выжиганием территории, под контролем специалистов ОГПС МЧС России по ТАО.

2002 год

30 марта. В результате работы снегоочистительной техники произошел разрыв задвижки трассы водоснабжения котельной поселка геологов в г. Дудинке Таймырского автономного округа.

Возникла угроза остановки котельной поселка геологов. (От котельной запитаны 10 жилых двухэтажных восьмиквартирных домов и общежитие на 60 человек, всего 100-120 человек.)

Выполненные работы:

1. В месте аварии откачали воду пожарной машиной и заменили 50 м. водовода и поврежденную задвижку.

2. Подвозили воду в расходную емкость котельной.

5 мая в 4.05 часов утра оперативному дежурному Управления по делам ГОЧС округа позвонил житель города Дудинки Пелевин Евгений Владимирович и сообщил, что в результате маневра ледокола «Таймыр» два рыбака-любителя оказались на льдине отрезанными от основного берега Енисея.

10 июля. Потерпел катастрофу вертолет МИ-6. в Диксонском районе Таймырского автономного округа. Вертолет Ми-6 ОАО «Авиакомпания «Таймыр» бортовой № 21074 (командир экипажа Писаренко) осуществлял полет по маршруту п. Диксон – Эклипс. На борту вертолета Ми-6 находилось 9 членов экипажа, 12 пассажиров, 3 т. технического груза. В результате поисково-спасательных работ упавший вертолет обнаружен в точке с координатами 74 531 с.ш. и 88 341 В результате катастрофы погибли 21 человек.

12 октября. В результате технологических нарушений сменой котельной поселка нефтяников г. Дудинки произошло размораживание 300 метров водовода от центральной магистрали до котельной. Возникла угроза остановки котельной п. Нефтяников. От котельной запитаны 4 жилых двухэтажных дома в которых проживает 100-110 человек.

Выполненные работы:

1. Отогреты 300м. размороженного участка водовода.

2. Подвозили воду в расходную емкость котельной.

2003 год

17 января. В результате аварийного отключения дизель - генератора произошло отключение электропитания в 18 жилых домах, в которых находится 98 жилых квартир. (295 человек).

В результате аварии на ДЭС № 1 Хатангского объединенного авиаотряда из строя вышло два дизель – генератора:

Выполненные работы:

- 1) Введен в работу на ДЭС № 1 Хатангского объединенного авиаотряда резервный дизель – генератор (мощность 600 кВт.), находящийся на консервации;
- 2) Проложен кабель от ДЭС № 1 до ДЭС № 2 Хатангского объединенного авиаотряда для закольцовки электроснабжения в единую сеть;

Котельные поселка Хатанга работали в штатном режиме, нарушения теплоснабжения и водоснабжения не произошло.

11 апреля. Произошла аварийная посадка самолета АН-12 (б/н №12981) на о. Средний Хатангского района Таймырского автономного округа.

Самолета АН-12 (б/н №12981) произвел посадку на о.Средний до полосы 350-400 метров, правее оси захода 150 метров. При посадке подломилась передняя стойка шасси, сломалась правая стойка шасси, повреждена правая плоскость, загнулись винты. Самолет выполнял рейс ЯЖ-9396 из по маршруту Москва (а/п Внуково) – Салехард - о.Средний и далее ледовая база Северного полюса.

Самолет принадлежит авиакомпании «Заполярье», г.Норильск, КВС – Золотухин, состав экипажа 7 человек. В самолете находились 7 пассажиров и груз 9600 кг. В результате летного происшествия жертв и пострадавших нет. Самолет выведен из строя.

2005 год

2 августа. В районе нефтебазы сошла с рельсов цистерна с дизельным топливом в нефтеналивном составе. Розлива топлива не произошло, но в районе аварии было установлено круглосуточное дежурство личного состава управления ГОЧС Таймыра, подготовлены техника и личный состав для безопасной перекачки ДТ, доставлены специальные эластичные рукава из Норильска, организовано круглосуточное дежурство пожарной техники в районе аварии, обеспечен круглосуточный контроль милиции. За период со 2 по 6 августа топливо из опрокинувшейся цистерны было перекачено в автоцистерны, в течение часа емкость промывалась пенным раствором. В результате слаженных и оперативных действий сотрудников МЧС, милиции и технологов угроза возникновения чрезвычайной ситуации и загрязнения окружающей среды ликвидирована.

16 сентября. В 12 часов 24 мин. в акватории Дудинского морского порта в 100 метрах от берега Енисея затонул теплоход "Некрасов". Судно следовало из Красноярска в Дудинку коммерческим рейсом с грузом и сопровождавшим его пассажирами. Почти две недели продолжались спасательные работы. В аварии погибло 14 человек 2 члена экипажа и 12 пассажиров, семерым членам экипажа удалось спастись. В работах по спасению судна принимали участие опер. группа УГОЧС, бойцы МЧС России по ТАО, специалисты ФСБ и

др. службы. В работах было задействовано более сотни человек и 26 единиц техники ЕНУРПа, Дудинского морского порта, УВД ТАО, УГОЧС, ГИБДД, Норильской спасательной службы.

7 ноября. В Хатанге авария на теплосети. Ремонтные работы контролируются районной администрацией. Все силы брошены на то, чтобы дать тепло и в дом 21 «а» на улице Краснопеева, и в интернат (290 детей).

Пожары

1944 год

Дудинский морской порт. Горела нефтебаза, которая в то время была расположена в районе Дома физкультуры. За пожар начальника нефтебазы сняли с работы.

1947 год

В феврале, на отстое судов портофлота, в районе Чёрной речке сгорел балок обогревалка, в результате пожара погибло 18 человек работников порта. На месте гибели людей был установлен обелиск, с фамилиями погибших.

1956 год

Дудинский морской порт. Сгорел старый Дом культуры, который располагался на месте строящегося Окружного музея.

1957 год

Дудинский морской порт. Сгорел продовольственный склад райпотребсоюза или межрайбазы, который располагался в районе нынешнего профилактория.

70-е годы

На морских причалах Дудинского порта сгорели две большущие скирды сена в тюках

80-е годы

Дудинский морской порт. Сгорела база отдыха на левом берегу Енисея (база Кизима), в огне погибло два человека.

Сгорела художественная мастерская Дудинского порта, которая располагалась в районе между 7-ой котельной и гаражом торговли.

Дудинский морской порт. Пожар на лесозаводе, сгорела галерея и бункер подачи опилок. Горел круглый лес на лесобирже.

1981 год

Дудинский морской порт. Пожар на нефтебазе.

1982 год

В резервуарном парке Цеха по переработки газового конденсата произошел крупный пожар. Погибли 2 человека.

1983 год

В субботу **29 октября** вспыхнул пожар в одной из талибских "Гостинок — на Спортивной, 16. Загорелись несколько квартир по обе стороны коридора на втором этаже. Это был выходной, народу в «госгинке» много, и жильцы семи этажей оказались отрезанными от выходов. Когда прибыли пожарные машины, выяснилось, что их лестницы дотягиваются только до третьего этажа. Не хватало и давления в магистральном водопроводе, откуда качали воду пожарные. Однако, сложнее всего оказалась проблема эвакуации людей из горящего здания. На помощь пришли два талнахца — горнорабочий Игорь Приймак и охотовед Вадим Бусыгин. Приймак догадался сбегать в соседские дома, набрать одеял, расставить вокруг дома добровольцев, которые ловили на одеяла прыгающих из окон людей. Бусыгин первым по пожарной лестнице вошел в горящий дом и перебежал с этажа на этаж, предупреждая людей, чтобы они закрыли двери, законопатили все щели и дожидались прибытия спасателей. К тому времени из Норильска прибыли несколько пожарных машин на подмогу. Подняли на ноги "скорую помощь", милицию, горноспасателей (последние работали на самом опасном участке — в задымленной шахте лифта). За несколько часов из горящей гостинки эвакуировали более трехсот человек.

1988 год

13 ноября. На пульт пожарной охраны комбината в ноль часов 46 мин поступил сигнал: горит конюшня совхоза «Норильский». Пожарные машины приехали через считанные минуты, но была уже поздно: крыша конюшни рухнула, погребя под собой весь совхозный табун — 18 лошадей. Пожарные успели вывести только одну лошадь, остальные сгорели заживо. Погибла гордость заполярного города — настоящие лошади, которые в праздники катали детей по Ленинскому проспекту. Позже выяснилось, что причиной пожара стал окуроч, который кто-то бросил в сено.

2000 год

29 сентября. При проведении сварочных работ произошел пожар на дизельной аэропорта поселка Хатанга. Для ликвидации пожара было обесточено село Хатанга, что привело к отсутствию телефонной связи с поселком и переходом на радиосвязь с аэропортом Алыкель.

Выполнены следующие работы:

- подключены резервные дизеля,
- восстановлено свето-техническое оснащение аэропорта.
- установлена постоянная радиосвязь через радиоцентр аэропорта Алыкель.
- поселок Хатанга был запущен по аварийной схеме от резервной ДЭС.

Нанесен материальный ущерб зданию ДЭС, выгорело кабельное хозяйство под зданием ДЭС. Дизеля не пострадали.

В результате тушения пожара пострадали два человека. С отравлением угарным газом доставлены в районную больницу поселка Хатанга. Состояние пострадавших оценивается как средней тяжести.

2 октября. Произошел пожар в жилом 16-ти квартирном двухэтажном деревянном доме, общей площадью 800 м. кв. по адресу ул. Стройплощадка № 5. в г. Дудинке.

Выполнены следующие работы:

- Жильцы дома эвакуированы в общежитие № 4 города Дудинки.
- В окружную больницу доставлен один пострадавший с ожогами средней тяжести.

Причины пожара - неосторожное обращение с огнем.

10 октября. Произошел пожар жилого четырехквартирного деревянного одноэтажного дома в поселке Усть-Порт, Усть-Енисейского района, Таймырского автономного округа. Дом сгорел полностью. Площадь пожара составила 160 м². Погибло 3 человека. Причины пожара - неосторожное обращение с огнем.

Выполнены следующие работы:

- Жильцы сгоревшего дома (4 семьи, 11 человек) эвакуированы и расселены по поселку.

2002 год

5 января. Произошел пожар 22 квартирного жилого дома в п. Хатанга Хатангского района Таймырского автономного округа.

Дом сгорел полностью. С пожара составила 1100 м² Жильцы дома (всего 56 человек) все были эвакуированы в гостиницу п. Хатанга и по знакомым. Жертв нет. Причина пожара: оставленный кипятильник.

16 ноября. Произошел пожар в общежитии гостиничного типа, в комнате 737 по ул. Матросова 2 «Б» г.Дудинки.

С пожара составила 48 м². В результате пожара полностью выгорело 2 комнаты, 6 повреждено частично (обгорели входные двери и косяки).

В приемный покой окружной больницы за медицинской помощью обратилось 30 человек из них 3 детей. Госпитализировано 14 человек из них 2 детей с диагнозом отравление продуктами горения. Из числа пострадавших 6 человек находится в палате интенсивной терапии. Погибших нет. Эвакуированные жильцы вернулись в свои квартиры.

2003 год

28 января. Произошел пожар в торговом зале магазина «Книготорг», на первом этаже 5-этажного дома по адресу ул. Горького 57, в г. Дудинке.

В результате пожара повреждено 1 строение, 2 квартиры 2-го этажа, площадь пожара около 490 м², эвакуировано 25 человек (12 – дети).

В результате пожара погибли 2 служащих окружной службы спасения: Беляков Олег Алексеевич (1966 г.р.) и Трофимов Сергей Анатольевич (1975 г.р.). Травмирован сотрудник Отдела ГПС округа майор внутренней службы Дьяченко Александр Михайлович 24.02. 1965 г.р. Диагноз – отравление продуктами горения. Состояние удовлетворительное. Обстоятельствами получения травмы явилось – отсутствие индивидуальных средств защиты органов дыхания от дыма.

Причина пожара – нарушение правил технической эксплуатации электрооборудования.

19 ноября. В 07.37 ч. в кв. 125 по ул. Дудинская 11 произошло возгорание. В результате пожара повреждено 1 строение, 9 квартир 1-3 этажей, поврежденная площадь 250 м², эвакуировано 482 человека, из них 56 детей. С места пожара за помощью в приемный покой окружной

больницы обратилось 48 человек, из них госпитализировано 7 человек с травмами различной степени тяжести и отравлениями продуктами горения.

2005 год

10 января. В 09.05 ч. поступило сообщение диспетчеру ЕДДС (01) УГОЧС ТАО о возгорании четырехквартирного, одноэтажного, деревянного дома пятой степени огнестойкости, размерами в плане 12х8 м. Тушение пожара ни кем не производилось. Строение огнем уничтожено полностью. В результате пожара погибло 2 человека, без жилья осталось 9 человек.

Терроризм

1987 год

25 апреля. В здании управления рудника «Октябрьский» прогремел взрыв. Спустя несколько дней грянул второй взрыв, там же, в управлении, в результате которого пострадала одна из сотрудниц. В обоих случаях самодельные взрывные устройства подкладывались в урны на этажах управления. Из Красноярска прибыли следователи КГБ, занимавшиеся раскрытием преступлений, связанных с терроризмом. Оперативники норильского отдела КГБ перетряхивали всех работников рудника, имевших доступ к взрывчатым веществам. В конце концов, террорист явился с повинной сам. Им оказался работник рудника, решивший таким образом привлечь внимание к проблемам горняков.