

Это страшное

слово

«ПОЖАР»

Часть 3: Если беда не прошла стороной

Инспектор, заглядывая по дороге в чуланчики, неохотно проследовал к огнетушителю. Красный жестяной конус, хотя и являлся единственным в доме предметом, имеющим отношение к пожарной охране, вызвал в инспекторе особое раздражение.

– На толкучке покупали?

И, не дождавшись ответа как громом пораженного Александра Яковлевича, снял «Эклер» со ржавого гвоздя, без предупреждения разбил капсулу и быстро повернул конус вверх. Но вместо ожидаемой пенной струи конус выбросил из себя тонкое шипение, напоминавшее старинную мелодию «Коль славен наш господь в Сионе».

– Конечно, на толкучке, – подтвердил Остап свое первоначальное мнение и повесил продолжавший петь огнетушитель на прежнее место.

И.Ильф, Е.Петров,
«Двенадцать стульев»



Две предыдущие публикации мы посвятили в основном превентивным мерам, позволяющим значительно уменьшить риск возникновения пожара на борту. Однако даже если вы предприняли, казалось бы, все мыслимые действия для предупреждения огня, «почивать на лаврах» не стоит. Вероятность, пусть и небольшая, все равно остается – такова уж коварная природа этого явления, так что необходимо всегда быть во всеоружии. Но перед тем, как перейти к технической стороне дела – средствам борьбы с огнем на судне и ряду правил, которые необходимо при этом помнить, еще раз о «профилактике». Только на сей раз упомянем о мерах, которые позволят значительно снизить тяжесть последствий пожара, самым страшным из которых могут стать погубленные человеческие жизни.

Каждый из нас не раз проходил

мимо развешанных в учрежденческих коридорах схем пожарной эвакуации с красными стрелками, не удостоив их даже взглядом; «шаманские пляски» стюардесс авиалайнера, демонстрирующих расположение аварийных выходов перед взлетом, тоже способны вызвать разве что зевоту. Однако все это до тех пор, пока «красный петух» в одно место не клонет... Бывалые пожарные могут привести множество примеров, когда люди горели и задыхались в дыму из-за элементарной неразберихи и не открывшихся по какой-либо причине дверей, ведущих к спасению.

Глупо, конечно, снабжать подобными инструкциями и указателями маломерное судно, но все-таки: если лодка у вас каютная (пусть даже совсем крошечная), обязательно растолкуйте впервые оказавшимся на борту гостям, как открывается каютная дверь. (Нередко это делается по довольно сложному с

точки зрения сухопутного обитателя алгоритму – например, автор этих строк не раз был свидетелем того, как неподготовленные пассажиры в буквальном смысле слова «ломались в открытые ворота», совершенно забыв про необходимость предварительно откинуть дополнительную верхнюю крышку).

Обязательно покажите, как пользоваться задрайками вентиляционно-светового люка в крыше (тем более что в подавляющем числе случаев это можно проделать только изнутри) – нередко он становится единственным путем спасения для находящихся в каюте, особенно если учесть, что очаг возгорания чаще всего оказывается в корме, где расположены двигатель и топливные баки. И уж конечно, все выходы, запирающиеся на ключ, при наличии на борту людей категорически не следует держать под замком. Касается это, кстати, и рундуков, в которых могут храниться не

только легковоспламеняющиеся вещи вроде запасных канистр с топливом, но и средства пожаротушения.

Самым простым таким средством, входящим в перечень обязательного снабжения маломерного судна согласно правилам ГИМС, является так называемая кошма – кусок плотного брезента размерами 1.5×1.5 м. Главные ее плюсы – это простота и постоянная готовность к применению, практически не зависящая ни от внешних условий, ни от «возраста» этого примитивного приспособления (если, конечно, брезент не успел пропитаться машинным маслом, превратившись в потенциальный фитиль). Увы, сфера применения кошмы очень ограничена – чтобы потушить с ее помощью какой-либо предмет, он должен быть, во-первых, относительно небольшим, а во-вторых, для прекращения доступа кислорода при горении его придется достаточно плотно укутать. При помощи кошмы можно потушить, к примеру, охваченную огнем «голову» подвесного мотора или неожиданно полыхнувший примус на камбузе, но для более обширных очагов возгорания она непригодна. Мало от нее проку и в тесных глубоких отсеках – скажем, при возгорании пролитого в рундук бензина. Кроме того, для ее использования придется приблизиться к огню вплотную, что чревато ожогами.

Чтобы покончить с «примитивом», упомянем такие старинные средства пожаротушения, как вода и песок. На больших судах имеются и подключенные к системе водоснабжения гидранты, и ящики с песком, но все это не для нас. Дело тут не только в том, что возить с собой запасы того же песка на небольшой лодке попросту нерационально

(хотя про возможность его использования не стоит забывать, когда пожар случился во время стоянки у песчаного пляжа – в борьбе, о которой идет речь, все средства хороши). Воды, скажем, вокруг хоть залейся, но особенности пожара на маломерном судне, где он в львиной доле случаев вызывается возгоранием топлива, сводят это преимущество на нет.

Вопреки распространенному мнению, потушить горящее топливо при помощи воды в ряде случаев все-таки можно – если повезет, выплеснутая широко веером вода собьет огонь одним махом, но рекомендовать этот способ воздержимся. Скорее всего, такие действия лишь ухудшат ситуацию – даже крошечный язычок пламени, уцелевший под напором воды, вновь подожжет всплывшее на ее поверхность топливо, а сама вода, затекая в труднодоступные уголки, станет лишь средством дальнейшего распространения пожара.

Согласно общепринятой системе, принятой в России, Европе и Австралии, все пожары разделяются на классы, которым соответствуют категории применяемых средств пожаротушения. Если говорить о маломерных судах, нас прежде всего интересуют классы «А» и «В» («Б»), одинаковые во всем мире (в США и ряде американских стран дальнейшие пункты перечня несколько отличаются от российско-европейско-австралийских).

К первому относится возгорание твердых веществ в основном органического происхождения, горение которых сопровождается тлением – это не только дерево и бумага, но и ряд пластиков (в том числе актуальный для нас стеклопластик), а также резина



Когда имеешь дело с импортными «пшикалками», далеко не всегда понятно, к какой категории они относятся. Производители изделия «Cold Fire» по-честному именуют его «средством для быстрого охлаждения поверхностей» (рекомендуя, к примеру, сварщикам), хотя и незначительное возгорание тоже потушить можно.



Этот огнетушитель провел в салоне автомобиля с кондиционированным воздухом всего пару лет. Не исключено, что на лодке за это время он успел бы проржаветь насквозь.

и ряд иных материалов. Пожар класса «А» тушится в первую очередь водой, которую нельзя использовать при тушении пожаров класса «В» – горящих легковоспламеняющихся жидкостей (в частности, двигательного топлива, растворителей и т.п.), а также плавящихся твердых веществ.

О пожарах электроустановок под высоким напряжением и металлов, способных гореть без доступа кислорода, здесь речь вести не будем. Напряжение электросети маломерного судна, как правило, не превышает безопасных даже при тушении водой 12 В, а если дело дошло до того, что на лодке горит корпус или надстройка из АМг или дюралья, то, как говорится, «поздно пить боржом» – наблюдать за происходящим лучше с безопасного расстояния, и толку при этом не будет даже от специализированного





Не «покупайтесь» на знакомое оформление – упомянутый в тексте хладоновый огнетушитель с индексом «ОХ», образующий при тушении огня облако ядовитого газа, выглядит практически так же, как эти безобидные «ОВ» на основе воды со специальными добавками

средства борьбы с огнем категории «D».

В общем, учитывая специфику пожара на маломерном судне, вызываемого в подавляющем большинстве случаев возгоранием топлива, без огнетушителя не обойтись. Помимо разделения на классы, разновидностей этого полезного приспособления существует великое множество – отличаются они как применяемыми для тушения веществами (агентами), так и самим принципом действия. Желающих вникнуть в тему «от и до» отсылаем к пухлым специализированным справочникам, здесь же постараемся рассмотреть наиболее «жизненные» варианты, отвечающие требованиям класса «В».

Многие из тех, кто решил не ограничиваться предписанными правилами противопожарной кошмой и обзавестись в дополнение к ней огнетушителем, продолжают, тем не менее, идти по пути наименьшего сопротивления – отправляются на ближайший авторынок и приобретают симпатичный баллончик, смахивающий на упаковку с лаком для волос или дезодорантом. Кстати, именно по причине подобного сходства такие огнетушители на бытовательском уровне принято именовать «аэрозольными», хотя на самом деле вы имеете дело либо с хладоновой, либо с воздушно-пенной, либо с «водной» разновидностями. («Настоящие» аэрозольные огнетушители самой высокой категории «D» – это довольно сложные и дорогие аппараты, генерирующие паробразующие углеводороды и по сути тушащие огонь самим же огнем; в быту практически не применяются).

Казалось бы, плюсов у такого огнетушителя полно: и компактен, и выглядит

привлекательно, и пользоваться им не сложнее, чем упомянутым дезодорантом в аэрозольном баллончике – достаточно снять крышку и нажать на головку насадки, причем процесс в любой момент можно прервать. Увы, но минусы перебивают.

Начать с того, что при игрушечных размерах и эффект от его использования тоже «детский». Даже самые большие огнетушители подобного типа объемом 1 л выстреливают свое содержимое примерно за 7–10 с и, как показывают результаты ряда независимых испытаний, не всегда способны потушить даже пол-литра горящего бензина. Что же тогда говорить от самых миниатюрных моделях объемом 300–500 мл? В общем, от возможности прервать работу прибора при таких характеристиках особого толку нет, если только вы не тушите с его помощью тлеющую дыру в обивке, прожженную сигаретой (что с равным успехом можно проделать при помощи кружки заборной воды).

Кроме того, покупая якобы «аэрозольный» огнетушитель, вы не всегда знаете, по какому принципу он на самом деле работает и что за огнетушащий агент в нем используется, особенно если имеете дело с дешевым китайским или турецким изделием. В результате не исключены неприятные сюрпризы, преподнести которые способны и отечественная продукция. Так, например, давно стал притчей во языцех автомобильный огнетушитель «ОХ-1» – аббревиатура в названии говорит, что он хладонового типа, но, как уверяют остряки, на самом деле это имитация того звука, который издает пользующийся им огнеборец, когда отскакивает от облака удушливого ядовитого газа, мгновенно образующегося при попадании его струи в огонь. При тушении автомобиля можно и впрямь отбежать в сторонку, но на лодке последствия такого «побочного эффекта» могут быть самыми печальными...

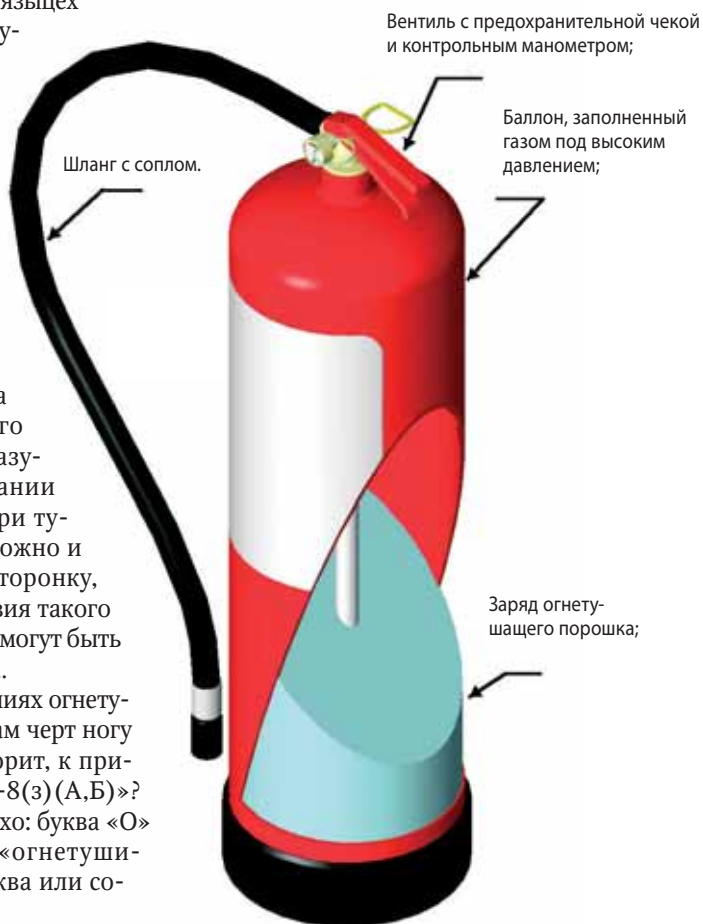
Кстати, в обозначениях огнетушителей буквально сам черт ногу сломит. Что вам говорит, к примеру, надпись «(ОВ)-8(з)(А,Б)»? Однако не все так плохо: буква «О» означает попросту «огнетушитель», следующая буква или со-

кращение – это тип огнетушащего вещества («В» – заряд воды, как правило со специальными добавками, которые образуют на поверхности горючих жидкостей специальную пленку, препятствующую повторному воспламенению, «П» – заряд огнетушащего порошка, «У» – заряд углекислоты и т.д.); цифра говорит об объеме в литрах, а буквы в конце – это классы пожаров, при которых разрешается использование. Стоит запомнить и обозначение «з», которое свидетельствует о том, что огнетушитель – закачного типа (об этом чуть ниже).

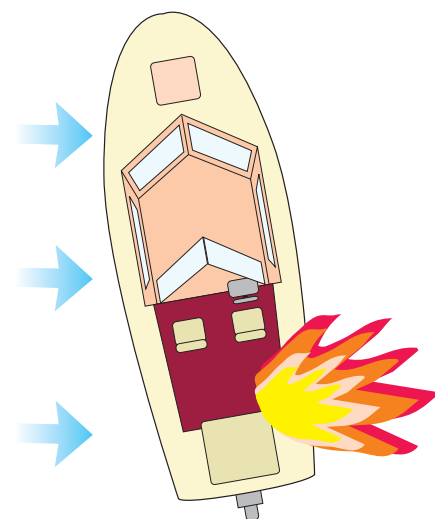
Очень хорошо, если огнетушитель вы покупаете в проверенном месте, а продавец готов без запинки ответить, к какой разновидности он относится. Если возникают сомнения, для начала попросите принести сертификат – там все должно быть расписано, да и больше будет уверенности, что вам не всучат подделку.

Короче говоря, использовать карманные «пшикалки» – по крайней мере, в качестве основного средства борьбы с огнем – на судне категорически не советуем. Даже на самой компактной лодке необходимо иметь «нормальный» огнетушитель объемом не менее 2 л, но вообще-то не лишним будет держать

Так устроен порошковый огнетушитель закачного типа



Даже если бы на наших акваториях постоянно дежурили такие пожарные катера, скоротечность распространения огня на маломерном судне все равно вынуждала бы их владельцев полагаться исключительно на собственные силы



При пожаре на борту сразу разверните лодку так, чтобы очаг возгорания оказался с подветренной стороны

их пару, причем в разных местах – не забывайте, что на маломерном судне пожар сразу отвоевывает значительную часть обитаемого пространства, из-за чего к огнетушителю порой просто не добраться.

Что же касается устройства таких огнетушителей, то и отечественные, и зарубежные специалисты рекомендуют использовать либо порошковые, либо углекислотные. Если вы предпочитаете держать на лодке два огнетушителя, есть смысл приобрести обе разновидности – у каждой из них есть свои плюсы и минусы, и каким из них в случае чего воспользоваться, можно будет решить по обстановке.

Порошковые огнетушители тушат огонь специальным порошком, выбрасываемым из сопла под давлением газа (как правило, азота или углекислого). Порошок засыпает горящую поверхность подобно песку, лишая огонь доступа кислорода. В этом его основной минус, поскольку место тушения напоминает мукомольню, и после «победы» потребуются основательная чистка. Но минус оборачивается плюсом – остающийся на месте порошок продолжает «работать», перекрывая доступ кислорода, что значительно снижает риск повторного загорания тлеющих поверхностей.

К недостаткам огнетушителей такого типа стоит отнести также способность порошка «слеживаться», образуя комки, отчего вместо нормальной работы можно в самый неподходящий момент столкнуться примерно с таким же эффектом, какой получил Остап Бендер при испытаниях пеногона «Эклер» – по истечении указанного на этикетке срока годности полагаться на порошок не со-

ветуем, огнетушитель лучше либо перезарядить, либо приобрести новый. Кроме того, не любят они работы под наклоном более 45° – подача порошка может прекратиться, что затрудняет их использование при тушении огня в стесненном пространстве вроде подлазового.

Следует также отметить, что порошковые огнетушители бывают двух типов – закачные и с газогенерирующим элементом. В первом случае газ, который подает порошок, под высоким давлением закачивается в корпус, снабженный манометром. Указатель давления жизненно необходим – газ имеет свойство со временем улетучиваться наружу, и если стрелка вышла за пределы «рабочего» сектора шкалы, толку от огнетушителя будет мало – необходимо отправлять его на перезарядку.

Газогенерирующий элемент обычно применяется на порошковых огнетушителях относительно небольшого объема (например, это встроенный внутрь корпуса баллончик с углекислотой, применяемый в бытовых сифонах или газовом оружии). В момент приведения в действие он прокалывается (как правило, для этого надо стукнуть подвижной головкой прибора о какую-нибудь твердую поверхность), и газ начинает делать свое дело. Единственный плюс такой системы по сравнению с закачной – это постоянство давления газа в наглухо запаянном баллончике, минус же в том, что прервать процесс не удастся – огнетушитель прекратит извергать из себя порошок только после того, как иссякнет запас газа.

Углекислотный огнетушитель, не менее эффективный при борьбе с пожарами интересующих нас клас-

сов, куда больший чистюля – после его использования остается лишь «мокрое место», которое быстро высыхает, практически не оставляя следов, но в этом есть и определенный минус – тлеющие поверхности могут вспыхнуть повторно. Устроен он даже еще проще, чем порошковый: по сути это тот же баллончик для сифона, заполненный сжиженной двуокисью углерода – только большой и снабженный вентиляем. Струя углекислого газа быстро сбивает пламя, лишая его кислорода, а, кроме того, значительно охлаждает горящие поверхности – при превращении углекислоты из жидкого состояния в газообразное ее температура снижается до минус 150–170°C, что следует иметь в виду и при использовании огнетушителя. Чтобы не «обжечься», надо соблюдать осторожность – металлические детали огнетушителя охлаждаются при его работе до минус 60–70°. Кроме того, если раструб выполнен из пластмассы, на нем накапливается значительный заряд статического электричества – получив удар током, можно от неожиданности выпустить огнетушитель из рук. Тушение не сопровождается какими-либо химическими реакциями с выделением ядовитых газов, но стоит иметь в виду, что углекислый газ сам по себе делает атмосферу непригодной для дыхания, особенно в закрытых помещениях. По этой же причине такой огнетушитель лучше не хранить в каюте, поскольку газ из него тоже понемногу улетучивается. Манометрами углекислотные огнетушители не оборудуются, и оценить сохранность газа можно только контрольным взвешиванием. Как и при использовании закачного порошкового,



Удачный вариант расположения огнетушителя в специальной нише у ног водителя – и не мешает, и всегда под рукой

можно неограниченное число раз прерывать подачу газа. Устойчивая работа обеспечивается практически в любом положении, что при тушении пожара на лодке, конечно, более удобно.

Чтобы покончить с разновидностями огнетушителей, нельзя не упомянуть автоматические системы, монтируемые в моторных отсеках крупных лодок со стационарными двигателями. Срабатывают они либо от газоанализаторов, либо от датчиков возгорания с огнепроводными шнурами, протянутыми в проблемных с точки зрения появления огня местах. Как правило, предусмотрено также ручное включение системы. Принято считать, что цены на подобные устройства запредельны, но есть и довольно доступные компактные «автоматы», которые нередко устанавливают на автомобилях. Главный плюс встроенного огнетушителя в том, что при тушении пожара в моторном отсеке можно не открывать «капот» или люки, вызывая тем самым дополнительный приток питающего пламя кислорода.

Размещение огнетушителя на лодке – очень важный момент. Держать его на дне рундука под ворохом прочего барахла – это халатность и разгильдяйство. Лучше всего, если основной огнетушитель расположен в специальном держателе или нише в непосредственной близости от поста управления – предпринять необходимые при пожаре действия и вообще руководить ситуацией предстоит в первую очередь судоводителю.

Итак, что же делать, если беда не прошла стороной и вы столкнулись с открытым огнем на борту?

1. Не паникуйте. Конечно, специфика пожара на маломерном судне порой оставляет на принятие адекватных мер считанные секунды, но все же имейте в виду, что любой серьезный пожар

начинается с малого, и какое-то время в запасе все-таки есть. Даже высокое жаркое пламя вовсе не говорит о том, что сию секунду произойдет фатальный взрыв – в общем, не спешите искать спасения за бортом и сделайте попытку отвоювать судно у огня.

2. Все зависит, конечно, от масштабов возгорания, но не забывайте, что при удаче какой-то загоревшийся предмет можно просто выбросить за борт. Если огонь угрожает добраться до запасов топлива в канистрах, им тоже туда дорога, тем более что они не утонут (бензин легче воды) – главное, убрать их подальше от зоны высоких температур.

3. Быстро разверните лодку так, чтобы очаг возгорания оказался с подветренной стороны, и заглушите двигатель – в случае пожара в моторном

При размещении огнетушителя в каюте лучше держать его поблизости от выхода



отсеке очень важно прекратить подачу топлива, обеспечиваемую бензонасосом. Если загорелся камбуз, первым делом перекройте запорный кран газового баллона (он вообще должен быть перекрыт во всех случаях, когда плита не используется).

4. Дайте команду надеть спасательные средства (на детях они должны быть «по умолчанию»), а если на судне есть спасательный плотик или тузик – сбросьте их на воду. По возможности вызовите помощь по мобильному телефону или радио. Когда вы на воде вдали от цивилизации, на пожарных надеяться нечего, но, если вам придется искать спасения за бортом, ваша жизнь может зависеть просто от своевременного появления «Казанки» с приятелем за штурвалом.

5. Если обстановка позволяет сохранять движение, направьте судно к берегу или мелководью, держа огонь с подветренной стороны и помня о том, что излишне быстрый ход способен еще больше раздуть пламя.

6. Сразу задействуйте огнетушители, не ограничиваясь полумерами, даже если возгорание представляется вам «несерьезным». При тушении располагайтесь с наветренной стороны от огня; струю огнетушителя перемещайте так, чтобы накрыть всю площадь возгорания. Гасить огонь всегда начинайте снизу (например, если занялась высокая переборка); разлившееся топливо тушите так, чтобы согнать пламя в одно открытое место. Помните про возможность повторного возгорания – тщательно проинспектируйте лодку после тушения и на всякий случай дополнительно «пролейте» все сомнительные места.

7. Не геройствуйте и не жадничайте! Лодку, в конце концов, можно будет купить другую; про вашу собственную жизнь и жизни ваших пассажиров такого не скажешь. Если, невзирая на все старания, огонь берет верх, начинайте эвакуацию за борт – естественно, со спасательными средствами и с наветренной стороны. Здесь, кстати, может пригодиться старая добрая кошма, перекинутая через планширь – на какое-то время она обеспечит свободный от огня проход.

Еще раз подчеркнем, что все эти советы носят исключительно общий характер – те или иные действия и решения будут зависеть от конкретной обстановки. Остается лишь искренне пожелать, чтобы ваше знакомство с данным предметом так и осталось чисто теоретическим.

А.Л.