

Моему дяде, Сергею Васильевичу Ренгач,
ликвидатору катастрофы на ЧАЭС, посвящается.

ЭпоС - Энциклопедия по S.T.A.L.K.E.R. у.

www.stalker-epos.com



Воздушная битва при Чернобыле

Отдавшим жизни и здоровье свои во имя миллионов сбереженных

Вечером 25 апреля 1986 г. ложась спать, жители города энергетиков Припять и окрестных населенных пунктов не знали, что завтра они проснутся совсем в другом мире, в котором слово «Чернобыль» станет символом атомной катастрофы. Не догадывались о надвигающейся беде миллионы граждан СССР и еще 17 стран, которым предстояло жить на землях, подвергшихся радиационному заражению. Не могли знать о своей судьбе и будущие ликвидаторы последствий небывалого бедствия. 595000 человек было брошено на усмирение «атомного джина», из которых около 60000 к сегодняшнему дню уже скончались и почти 165000 стали инвалидами. Эта катастрофа дорого обоилась и в финансовом плане: по разным оценкам, только первоочередные затраты Советского Союза составили 18–26 млрд. руб., а общие расходы различных стран, связанные с уменьшением ее последствий, к 2006 г. достигли 37 млрд. долл. Человечество получило реальное подтверждение опасности, которую таит использование ядерных технологий даже в самых мирных целях. Увы, но сделанные тогда выводы не позволили избежать новых несчастий. И сегодня на наших глазах японские атомщики, вертолетчики, пожарные ведут свою битву – битву при Фукусиме.

День первый

Основная тяжесть работ по локализации и ликвидации последствий катастрофы* (ЛПК) на Чернобыльской атомной электростанции (ЧАЭС) легла на личный состав более 210 воинских частей и подразделений общей численностью 340000 человек. Более 90000 солдат, прапорщиков и офицеров одновременно работали в зоне в самый сложный период — с апреля по декабрь 1986 г. Среди них были и авиаторы, с честью выполнившие свой долг.

А начиналось все очень буднично. Как вспоминает тогдашний командующий ВВС Краснознаменного Киевского военного округа (КВО) генерал-лейтенант авиации Н.П. Крюков, утром 26 апреля руководящий состав собрался в штабе на обычное совещание. Около 8 часов ему позвонил оперативный дежурный и сообщил: «Товарищ командующий, на меня «гражданские» выходят, просят вертолет с экипажем... У них там что-то в Чернобыле случилось, кроме экипажа, на борт просят и специалиста по ЗОМП**». Была дана команда отправить на задание дежурный вертолет из 255-й отдельной смешанной авиаэскадрильи, базировавшейся в Борисполе. Вечером пришел доклад, что машина успешно вернулась. Никаких тревожных сообщений по-прежнему не поступало, и постепенно офицеры штаба разошлись по домам.

В тот вечер руководство ВВС КВО вместе с семьями отправилось на выступление Ленинградского мюзик-холла во дворце «Украина». Ближе к завершению первой части представления генерал Крюков увидел пробиравшегося по его ряду дежурного офицера. Тот доложил, что есть проблемы с вертолетом и экипажем, вернувшимся из Чернобыля. Крюкову и его подчиненным пришлось срочно покинуть зал и прибыть в свой штаб. Оказалось, что экипаж получил большие дозы облучения, а на

вертолете даже после спецобработки сохранилось значительное радиационное загрязнение. Все поняли — ситуация более чем серьезная.

Так что же произошло с этим вертолетом и что увидел его экипаж, который возглавлял к-н С. Володин? Работая над этой статьей, автор встретился с Сергеем Ивановичем Володиным, ныне полковником запаса, и его рассказ как нельзя лучше передает обстановку того дня. «За завтраком мы узнали, что предстоит вылет. Дав команду бортовому технику к-ну А.В. Панькову и летчику-штурману ст. л-ту В.Н. Бушкову сразу же идти на подготовку вертолета к вылету, сам прибыл к начальнику штаба эскадрильи м-ру Рудых для получения задания. Он поставил следующую задачу: полететь на Чернобыль (там что-то случилось на атомной электростанции), провести радиационную разведку. «В Жулянах заберешь генерала, командующего гражданской обороной, — добавил Рудых. — Он тебе все объяснит. Будешь действовать по обстановке».

Подписав полетный лист и тетрадь подготовки к полетам, я отправился к дежурному по части, чтобы взять индивидуальные дозиметры ДК-50. Наличие их у каждого члена экипажа было обязательным, как и противогазов при выполнении воздушной радиационной разведки местности. Прозвонив в ТЭЧ и дав команду специалистам по авиационному оборудованию проверить на борту вертолета работоспособность ренгенометра ДП-3В, сам попытался зарядить ДК-50, но зарядное устройство не работало. Оказалось, что батарейки развалились от времени. Заменить их мог только начальник химслужбы, но он находился на строительстве гаражей командиру и начальнику

* Учитывая всю тяжесть происшедшего, автор склонен называть эту трагедию именно катастрофой, а не аварией, как было принято в советские времена в силу различных причин.

** Защита от оружия массового поражения.

штаба, где-то в гарнизоне, найти его быстро было не реально. Решил лететь без них. Противогазы и химкомплекты находились на борту, но одевать их перед полетом было бы смешно — лететь в таком одеянии просто невозможно».

Около 9.00 вертолет Ми-8Т (бортовой 15) взял курс на аэропорт «Киев» (Жуляны). Там на борту поднялся единственный пассажир — майор из штаба гражданской обороны, который сообщил, что лететь нужно без генерала, так как тот уже уехал в Чернобыль на машине. От него экипаж узнал первые подробности катастрофы, а также получил индивидуальные дозиметры. Услышанное оптимизма не добавило, но опытный командир вертолета нашел необходимые слова, чтобы успокоить свой экипаж.

По мере приближения к ЧАЭС Володин дал команду борттехнику отслеживать уровень радиации по ДП-ЗВ. «Пролетая над территорией станции, заметил внизу желтый автобус «Икарус», который направлялся от 5-го к 6-му, строящемуся энергоблоку, — продолжает рассказ Сергей Иванович. — Ну вот, думаю, все в порядке. Если там люди работают, значит все в норме, и тут же увидел, что западная часть станции практически развалена. Внутри развалин был пожар, причем, как я подумал, с очень высокой температурой горения, пламя было почти белое, в воздух поднимался белый дым и, как мне показалось, пар. Уже после я узнал, что горел выброшенный из реактора графит. Мои мысли о том, что могло случиться с людьми на станции в момент такого взрыва, перебрал доклад борттехника — 18 рентген и быстро растет. Отворачиваем, вентиляторы!» В пересчете получалось, что на поверхности земли уровень радиации около 300 рентген в час (Р/ч)*. Тут в кабину экипажа вбежал майор и закричал, что он открыл блистер в грузовой кабине и проверил уровень радиации за бортом, высунув туда руку с дозиметром. Тот показал 25 Р/ч. Высказав с майором друг другу все, что накопилось, Володин стал подбирать площадку для посадки. Для этого пришлось облететь Припять. День выдался погожий, суббота, и с воздуха хорошо было видно, как много на улицах людей, особенно детей. На берегу реки сидели рыбаки, в ближайших огородах кипела работа — народ сажал картошку.

Вертолет приземлился на юго-западной окраине Припяти. После посадки майор отправился к своему начальнику, а вернувшись, сообщил, что необходимо облететь Припять, произвести радиационную разведку, определить места с большими уровнями загрязнения. Первоначально полет проходил с подветренной стороны на высоте около 50 м. Радиационный фон был в пределах нормы. Затем экипаж снизился до 25 м, потом до 15 м — результат тот же. Около 11.30 вертолет развернулся курсом на станцию и снова стал набирать высоту. По мере приближения к аварийному энергоблоку радиационный фон начал расти. Когда Ми-8 оказался поблизости от шлейфа белого дыма, выходящего из разрушенного реактора, на остеклении кабины появились крупные капли, которые медленно растекались по стеклу, оставляя соляной след. Наклонившись над приборной доской, Володин посмотрел вверх. «Прямо над нами тянулся тот самый белесый дым, местами прозрачный, местами плотный, почти как облака. Взглянул на приборы — скорость 200 км/ч, высота 100 м, крен 15°. Кажется, все в норме». Вдруг борттехник выпалил: «Командир, ДП-З зашкалил на последнем диапазоне!! Более 500 рентген!!» Как потом станет известно, внутри этого ядерного следа уровни достигали 1500 Р/ч. «Мы попали в самую «десятку». Немедленно приняли решение выходить из этой зоны. Со снижением и набором скорости начал отворачивать влево...» В кабину вбежал майор: «Командир, ты убийца! Ты что ж наделал? Мы же все покойники. У меня на приборе все зашкалило. Мы же все сильно облучились и, скорее всего, нам хана!» Майора пришлось выгнать из кабины. Экипаж тоже испытал потрясение, но надо было собраться и спокойно завершить полет. Вскоре вертолет приземлился в Припяти, на уже знакомой площадке.

Полученные данные нанесли на карту, которую вручили майору. Пожав Володину в знак примирения руку, тот отправился на доклад. Начал моросить дождь, как потом оказалось, радиоактивный. В кабину вертолета попросились три милиционера из оцепления. В частности, они рассказали, что отключена междугородная телефонная связь, а им приказано всех в район катастрофы впускать, но никого не выпускать. Примерно через

* Безопасным считается уровень радиации, не превышающий 30 микрорентген в час. Естественный радиационный фон колеблется на уровне 11–16 микрорентген в час.

Список авиационных частей, личный состав которых привлекался к ЛПК на ЧАЭС *

Военный округ (структура)	Авиационная часть	Дислокация
ЧЦП**	ГК НИИ ВВС	Ахтубинск
ЧЦП	13 ГНИИ ЭРАТ	Кубинка
ЧЦП	8-я АДОН	Чкаловский
ЧЦП	344-й ЦБПиПЛС	Торжок
ЧЦП	12-я ОВЭ	Воронеж
ДА**	...ОТАЭ	Узин
ДА	...ОТАЭ	Энгельс
ДА	271-й ОТАП	Остафьево
ВТА	8-й ВТАП	Калинин (Тверь)
ВТА	363-й ВТАП	Кривой Рог
ВТА	369-й ВТАП	Джанкой
ВТА	708-й ВТАП	Кировабад
БелВО	10-й ОРАП	Щучин
БелВО	13-я ОВЭ	Бобруйск
БелВО	45-й ОВЭ	Заслоново
БелВО	65-й ОВП	Кобрин
БелВО	66-я ОСАЭ	Минск (Липки)
БелВО	181-й ОВП	Пружаны
БелВО	276-й ОБВП	Боровуха (Новополоцк)
ДальВО	94-й ОВП	Спасск-Дальний
ДальВО	178-й ОВЭ	Белогорск
ДальВО	257-й ОСАП	Хабаровск
ЗабВО	36-й ОСАП	Чита
ЗакВО	292-й ОВП	Цхинвали
ЗакВО	325-й ОТБВП	Цулукидзе
ЗакВО	793-й ОВП	Телави
КВО	30-я ОВЭ	Гончаровское
КВО	51-й ОГВП	Александрия
КВО	255-я ОСАЭ	Борисполь
КВО	318-я ОВЭ	Белая Церковь
ЛенВО	88-я ОВЭ	Апатиты
ЛенВО	93-я ОВЭ	Касимово
ЛенВО	258-я ОВЭ	Луостари
ЛенВО	317-я ОВЭ	Тайбола
ЛенВО	332-й ОГТБВП	Прибылово
ОдВО	112-я ОСАЭ	Одесса
ОдВО	287-й ОБВП	Рауховка
ОдВО	320-й ОВП	Херсон
ПрибВО	288-й ОБВП	Нивенское
ПрибВО	367-й ОТБВП	Каунас
ПрибВО	489-й ОБВП	Паплака
ПрикВО	18-я ОВЭ	Житомир
ПрикВО	86-я ОДРАЭ	Черновцы
ПрикВО	111-я ОВЭ	Броды
ПрикВО	118-я ОВЭ	Чебеньки
ПрикВО	119-й ОБВП	Броды
ПрикВО	119-я ОВЭ	Дубно
ПрикВО	177-я ГОТАЭ	Винница
ПрикВО	243-й ОСАП	Львов
ПрикВО	340-й ОТБВП	Калинов
ПрикВО	347-я ОВЭ	Вапнярка
ПрикВО	441-й ОВП	Коростень
ПрикВО	442-й ОВП	Жовтневое
ПрикВО	513-й ОВП	Бердичев
СКВО	535-й ОСАП	Ростов-на-Дону
УрВО	113-й ОВП ПСС	Троицк
СарВВАУЛ	92-я ИИВЭ	Сокол
СызВВАУЛ	626-й УВП	Пугачев
ЧВВАУЛ	отряд управления	Чернигов
ВВС СФ	912-й ОТАП	Луостари
Части, по которым известны только их условные номера		
—	21387	—
ПрикВО	22586	—
БелВО	32920	—
ПрикВО	78737	—

* Стоит отметить, что данный список более полон, чем официальный, в который по непонятным автору причинам попали далеко не все летные части, личный состав которых принимал участие в ЛПК. Основаниями для дополнений являются воспоминания очевидцев.

** ЧЦП — часть центрального подчинения; ДА — Дальняя авиация.

полтора часа подъехали две машины. Вернулся майор, а с ним на борт поднялись еще три человека: фотограф и двое работников станции. «В белых чепчиках, но лица были бледно-желтые, изможденные. Мелькнула мысль, эти, наверное, уже не жильцы, точно хватанули радиации через край. Напряжение и серьезность обстановки нарастали, — продолжает вспоминать Володин. — Ко мне подошел приехавший на втором автомобиле полковник медицинской службы и задал вопрос, принимал ли экипаж какие-нибудь препараты перед вылетом, какими мы пользуемся средствами защиты? Услышав от меня отрицательный ответ, достал и протянул три таблетки, сказал, что это йод и перед работой в зоне радиации его необходимо принимать. Сейчас это уже мало поможет, да и одной таблетки мало, но хоть что-то он может для нас сделать...»

Экипаж Володина получил еще одно задание: облететь ЧАЭС для фотографирования разрушенного 4-го энергоблока, который заодно осмотрят прибывшие инженеры. Около 16.00 вертолет снова поднялся в небо. Чтобы фотограф мог качественно выполнить свою работу, пришлось открыть один иллюминатор. Володин вывел вертолет с надветренной стороны и на скорости 120–90 км/ч выполнил два захода. Посадку произвели на той же площадке в Припяти — топлива осталось только на перелет в Борисполь. Майор с инженерами и фотографом убыл на доклад, а когда вернулся, то поблагодарил экипаж от имени командования и сообщил, что вертолетчики могут возвращаться на базу. «Пожав нам руки, помолчав, добавил: вы не волнуйтесь сильно, но, вероятнее, все вы пока отлетались, скорее всего, вам предстоит встреча с медициной, и серьезная».

Уже вечерело, когда вертолет вылетел в Борисполь. Найдя подходящее облако, Володин прошел под ним, дабы хоть как-то помыть машину. Но когда за шиворот начала капать вода, он вспомнил, что у этого Ми-8 в прямом смысле протекала крыша, вернее — потолочный люк. «Хотел как лучше, а получилось как всегда. Словом, смыл пыль радиоактивную себе за шиворот». Посадка в Борисполе прошла под аккомпанемент приближавшейся грозы. Когда почти стемнело, поступила команда готовиться к новому вылету в Чернобыль, где предстояло забрать пожарных, получивших огромные дозы облучения при тушении пожара на ЧАЭС. Но минут через 40 экипаж отправили на отдых, а задачу предстояло решать кому-то другому.

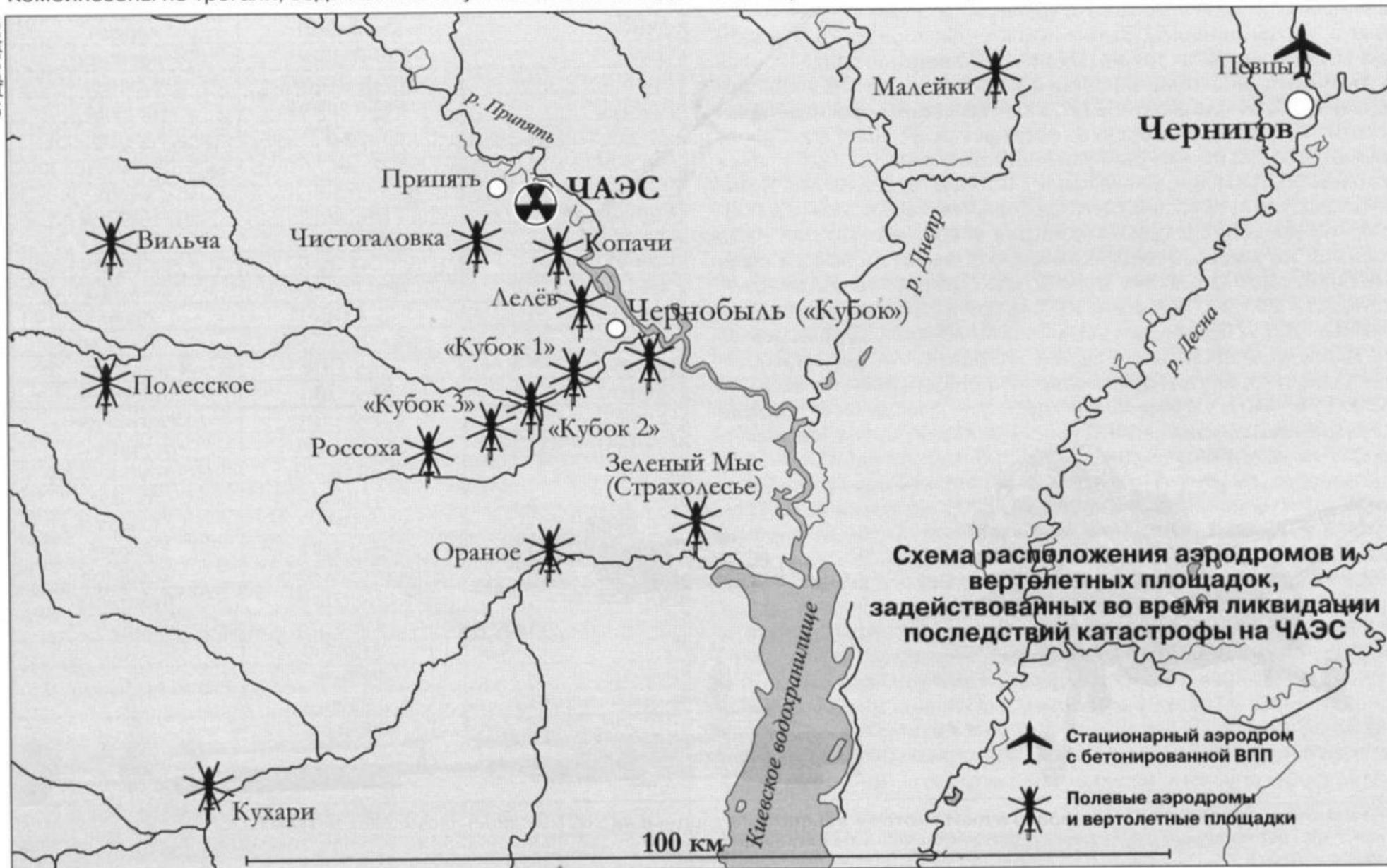
Наконец-то вертолетчики получили возможность заняться собой. Они долго мылись, выстирали нательное белье. Комбинезоны не трогали, ведь могла поступить новая команда

на вылет. Спать легли за полночь. Примерно через час их разбудили представители медицинской и химической служб. Стали измерять уровни радиации. Из наушников дозиметра было хорошо слышен характерный треск — и человеческие тела, и комбинезоны сильно «фонили»... Какую дозу облучения получили Володин и его коллеги, точно так и не установили. На следующий день они отправились по домам, а на дежурство прибыли два новых экипажа — к-нов Н. Ядченко и В. Жука. В Киеве Володин поинтересовался у таксиста, что слышно в стране. «Все хорошо», — бодро ответил тот. Обычные граждане еще ничего не знали о самой страшной в истории человечества техногенной катастрофе.

В понедельник всему экипажу стало плохо: появилась сонливость, горечь во рту, ничем необъяснимое чувство тревоги — так проявилось влияние радиации. Экипаж Володина 10 суток провел в госпитале, затем еще 10 дней проходил медкомиссию и получил допуск к полетам. С 27 мая они уже снова приступили к полетам в районе ЧАЭС и выполняли их до 27 октября.

А вечером 26 апреля события стали разворачиваться в нарастающем темпе. По линиям оперативных дежурных информация о событиях на ЧАЭС пошла в штаб КВО, Главный штаб ВВС и Генеральный штаб. Командующему ВВС КВО генерал-лейтенанту авиации Н. Крюкову была поставлена задача на участие авиации в ликвидации последствий аварии на ЧАЭС. В 22.00 по тревоге был поднят 51-й отдельный гвардейский вертолетный полк (ОГВП), базировавшийся в Александрии (Кировоградская обл.). Однако его вылет пришлось задержать из-за грозы в районе Чернигова, куда и планировалось перебросить полк. Для организации его приема в 23.30 из Борисполя вылетел экипаж Ми-8 во главе с заместителем командующего ВВС КВО п-ком Б. Нестеровым, который благополучно приземлился на аэродроме Певцы, принадлежавшем Черниговскому ВВАУЛ. Вскоре туда же прибыл Ми-8 из Александрии, на борту которого находился заместитель командира 51-го полка подп-к В. Соколов. Тем временем из Киева в зону катастрофы отбыли на автомобиле начальник штаба ВВС КВО генерал-майор Н. Антошкин вместе с начальниками химической и метеослужб.

Командование КВО находилось на сборах в Прибалтике и фактически приняло управление ЛПК только после возвращения в Киев 29 апреля. Была сформирована оперативная группа, расположившаяся в Чернобыле. Из Москвы в район катастрофы прилетели Главнокомандующий ВВС маршал авиации А.Н. Ефимов и министр обороны СССР маршал Советского



Союза С.Л. Соколов. 2 мая была сформирована оперативная группа министерства обороны СССР в районе ЧАЭС, а 5 мая — оперативная группа от Ставки Юго-Западного направления во главе с генералом армии И.А. Герасимовым, при этом действиями авиации руководил командующий ВВС ЮЗН генерал-лейтенант авиации В.В. Трибшток. Плюс в районе ЛПК работала правительственная комиссия во главе с Б.Е. Щербиной. Так что командиров и начальников хватало.

Первоначально руководство авиацией в районе катастрофы осуществляла оперативная группа ВВС КВО во главе с командующим ВВС округа генерал-лейтенантом Н.П. Крюковым. Непосредственно на месте действиями авиации руководил генерал-майор Н.Т. Антошкин.

27 апреля была создана отдельная авиагруппа, позднее переименованная в объединенную авиационную группу. На следующий день на аэродроме авиационного полка, дислоцированного в Овруче, была создана 367-я ОСАЭ, находившаяся затем в непосредственном подчинении оперативной группы Ставки ЮЗН. В состав этой эскадрильи вошли два самолета радиационной разведки Ан-24РР (бортовые №№ 03 и 15), Ан-12, вертолеты Ми-8 и Ми-24Р. В «пиковый период» ЛПК в Овруче базировалось около 5 самолетов и 30 вертолетов, а количество летного состава достигало 200 человек.

Для базирования участвовавшей в ЛПК авиации использовался целый ряд аэродромов и полевых площадок. Так, первоначально основной базой для тяжелых вертолетов Ми-6 и Ми-26 стал аэродром Певцы, который продолжало использовать ЧВВАУЛ, ведь план летной подготовки курсантов никто не отменял. Однако в результате проведения дезактивации вертолетов там стал стремительно расти уровень радиационного загрязнения, и уже 29 апреля винтокрылые машины перебазировали в Малейки. Певцы продолжали играть важную роль в проведении ЛПК. Там принимали транспортные самолеты, литерные борты различных министерств, прилетали в Певцы и Су-24МР из 10-го ОРАП (Щучин), выполнявшие воздушное фотографирование зоны ЧАЭС. Основной базой для Ми-8, Ми-24Р и Ми-2 стал аэродром Гончаровское. Для повышения оперативности работы было оборудовано несколько вертолетных площадок поблизости от ЧАЭС, получивших обозначение «Кубок» (находилась в Чернобыле, использовалась для приема рукосостава и различных комиссий), «Кубок-1», «Кубок-2», «Кубок-3». Каждую из них старались использовать для вертолетов одного типа, что объяснялось технологией их загрузки и методикой выполнения захода на посадку. Первоначально площадки находились в 500–800 м от аварийного реактора, но постепенно их «отодвинули» на 16–30 км. Работы по «тампонированию» реактора потребовали организовать ряд вертолетных площадок для забора песка. Одна из них была оборудована... на центральной площади Припяти, другие — на песчаном намыве возле города, а также в районах сел Лелево, Чистоголовка, Копачи, Кухари, Вильча, Оранное и некоторых других. Для руководства полетами были развернуты подвижные радиолокационные системы посадки (РСП) и стартовые командные пункты (СКП-9). На каждой из площадок «Кубка» находился руководитель полетов и бригадир, отвечавший за загрузку.

В целом, действия авиации в районе ЧАЭС можно разделить на два этапа: 1-й — с 26 апреля по 9 мая, когда основные усилия были сосредоточены на «тампонировании» разрушенного реактора; 2-й — с 10 мая по начало декабря 1986 г., когда проводилась широкомасштабная дезактивация территорий и другие работы. В ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы приняли участие значительные, разнородные силы авиации. Рассмотрим их действия подробнее.

Авиация силовых ведомств. Вертолеты

После предварительной оценки случившегося правительственная комиссия требовала, чтобы вертолеты начали работу уже вечером 26 апреля. Ее председатель Б. Щербина сказал генералу Антошкину: «На вас, на ваших вертолетчиков сейчас вся надежда. «Кратер» надо запечатать песком наглухо. Сверху.



Командир экипажа вертолета Ми-8Т к-н С.И. Володин, начальник штаба ВВС КВО генерал-майор Н.Т. Антошкин, летчик-штурман ст. л-т В.Н. Бушков и борттехник к-н А.В. Паньков. 1986 г.

Captain S.I. Volodin, commander of crew of the Ми-8Т helicopter, major-general N.T. Antoshkin, Chief of Air Staff of Kiev Military Okrug, senior lieutenant V.N. Bushkov, pilot-navigator, and captain A.V. Pankov, flight technician. 1986

Ниоткуда больше к реактору не подступиться. Только сверху. Только ваши вертолетчики...» Однако реально приступить к работе можно было только с рассветом следующего дня, т.к. требовалось время на перебазирование авиационной техники.

Вертолеты поднятого по тревоге 51-го ОГВП стали прибывать на аэродром Певцы около 3 часов ночи 27 апреля. Несмотря на низкую грозовую облачность, 12 Ми-6 и 18 Ми-8 благополучно завершили перелет. Уровень подготовки экипажей полка, которым командовал п-к А. Серебряков, был очень высокий — незадолго до этого многие вернулись из Афганистана. Как говорится, попали из огня да в полымя.

Вертолетная группировка наращивалась стремительно. Так, утром 27 апреля вслед за двумя Ми-26 из 344-го ЦБПиПЛС (Торжок) в Певцы прибыли 3 Ми-26 и несколько Ми-24Р из 276-го ОБВП (Боровуха). На аэродроме Городня приземлились 3 Ми-6 из 367-го ОВП (Каунас), которые затем перебазировались в Малейки. На аэродром в Гончаровском были переброшены Ми-8 из Белоруссии и Ми-24Р из 119-й ОВЭ (Дубно). Прибыли даже вертолеты из 212-й ОВЭ авиации РВСН (Мозырь). В общей сложности в тот день в районе ЧАЭС удалось сосредоточить около 80 (по другим данным — 90) вертолетов. В следующие дни к ЛПК привлекли личный состав и технику других подразделений, а в целом в районе Чернобыля довелось работать вертолетчикам из 46 частей (см. таблицу на стр. 39).

В течение дня 27 апреля экипажи нескольких вертолетов выполнили полеты на радиационную разведку, видео- и фото-съемку разрушенного реактора. Однако главные усилия на начальном этапе ЛПК были сосредоточены на уменьшении выброса радиоактивных продуктов в атмосферу. Для этого решили засыпать разрушенный реактор веществами-поглотителями. На эту роль подходили песок, доломитовые глины, борная кислота, которыми стали наполнять мешки. По предварительным оценкам, предстояло сбросить около 50000 таких мешков.

Для выполнения этого задания требовалось провести большой объем подготовительных работ: изучить обстановку в районе реактора, пути подлета, способы сброса веществ, рациональные и безопасные высоты работы. Но чрезвычайная обстановка заставляла действовать быстро, и уже 27 апреля в 10.00 первые мешки полетели в дымившееся жерло реактора. Первыми их сбросили экипажи Ми-8, которые возглавляли п-ки Б. Нестеров, А. Серебряков и подп-к Ю. Яковлев. Б. Нестеров вспоминает: «Около открытой входной двери уложили максимальное количество мешков, которые должен был сбрасывать бортовой техник по моей команде. Сбрасывал он их визуально, на глазок; никакой прицельной аппаратуры для точного попадания в цель у нас не было, и все зависело от его глазомера и слетанности экипажа.

Выхожу на боевой курс, напоминаю бортовому технику о подсоединении страховочного пояса и приступаю к гашению поступательной скорости до 60–50 км/ч. При достижении скорости порядка 100 км/ч подаю команду: «Приготовиться к сбросу». По этой команде бортовой техник уходит со своего



Заместитель командующего ВВС КВО по армейской авиации п-к Б. Нестеров после очередного полета над ЧАЭС. Май 1986 г.
Colonel B. Nesterov, Deputy Chief of Air Staff of Kiev Military Okrug on army aviation, after one of the flights over Chernobyl nuclear power plant. May 1986



Выгрузка свинцовой дроби. Конец апреля 1986 г.
Unloading of lead shot. End of April 1986

рабочего места и изготавливается к сбросу груза... На скорости 70–60 км/ч по команде «Сброс!» он самостоятельно прицеливается, и 2–3 мешка летят вниз; после чего докладывает: «Груз сброшен». Приступаю к разгону поступательной скорости и выполнению нового захода на цель. Здесь важное значение приобретает координация и плавность управления для успешной совместной работы летчика и оператора; ибо резкая работа педалями может привести к рысканью вертолета по курсу и возможному выбрасыванию оператора из грузовой кабины под действием центробежных сил».

О другой методике сброса, которую использовали вертолетчики на начальном этапе «тампонирования» реактора, вспоминал участник ликвидации катастрофы на ЧАЭС Е. Игнатенко. «Штурман вывел машину на цель с применением прицела для бомбометания, после чего подал команду «Давай». Шесть мешков были уложены предварительно на один из концов доски перед открытой дверью в борту. Двое других членов экипажа

взялись за свободный конец доски и начали его приподнимать, пытаясь сдвинуть мешки одним махом в открытую дверь. Каждый мешок весил килограммов 50, т.е. всего было около 300 кг. Ребят было двое, им было тяжело. Я бросился им на помощь. Наконец мешки неохотно поползли вниз. Проследив за их полетом, я увидел стопроцентное непопадание. Это меня сильно расстроило, т.к. решение поставленной задачи отодвигалось на неопределенное время, а из раскаленного жерла активной зоны на моих глазах сизым столбом продолжали рваться вверх «Кюри» и «Рентгены», реальное присутствие которых мне удалось сразу же зафиксировать с помощью собственного дозиметра. Так как мы не могли уклониться от этого столба и вынуждены были лететь сквозь него, по показаниям своего дозиметра я заметил, что за этот полет мною получена доза, в четыре раза превышающая ту, которую я получал за каждый из предыдущих полетов, хотя над реактором мы были гораздо меньше времени. Обычно полет «стоил» 1–2 рентген. Этот обошелся в 6...»

Было очевидно, что такими способами забрасывать реактор придется очень долго. Чтобы ускорить процесс, местные «кулибины» создали опрокидывающиеся ящики и подвесные ковши, но и это не решило проблему радикально. А вот предложенная подп-ком Ю. Яковлевым методика сброса грузов с помощью парашютов от многокопильных систем оказалась очень эффективной. Вскоре со всех близлежащих воздушно-десантных и летных частей были доставлены парашюты различных типов (всего 18923 штуки, из которых 9354 затем сбросят в реактор), а в Чернигове, Чернобыле и Киеве срочно наладили выпуск специальных зацепов (т.н. «изделие № 6»), позволявших подвешивать под вертолет больше, чем 1–2 парашюта.

Новая методика позволяла сбрасывать за один заход с Ми-8 до 3 т грузов, с Ми-6 — до 8 т, а с Ми-26 — до 15 т. По воспоминаниям Героя Российской Федерации п-ка В. Алимова, технология работы с парашютами была следующая: «Засыпали в мешки слои песка, затем несколько свинцовых болванок, далее снова слои песка и т.д. Затем расстился парашют, предварительно отрезали парашютную систему с ранцем. Отрезали одну стропу. Расстилали парашют, складывали туда эти тяжелейшие, по 100 кг мешки с песком и свинцом, и чтобы этот гигантский мешок не болтался в полете, его обвязывали этой стропой. Подлетал очередной вертолет от реактора, садился. Рабочий подлезал под брюхо вертолета, передавал борттехнику в люк связанный «конец» парашюта с мешками. Тот прикреплял за ДП-63 (замок внешней подвески). После этого производили взлет на реактор».

Со временем экипажи усовершенствовали методику сброса груза: теперь они отцепляли только два конца парашюта, и он оставался на вертолете для последующего использования. Также стали практиковать подцепку парашютов на висении, что позволяло ускорить процесс. Как вспоминает генерал Н.П. Крюков, такие методы противоречили элементарным мерам безопасности, и он дал указание производить подцепку только после посадки вертолетов и остановки винтов. Однако это указание выполняли далеко не всегда, стремясь как можно быстрее «запечатать» реактор.

С раннего утра до позднего вечера над ЧАЭС кружилась вертолетная «карусель»: в воздухе одновременно находились до 30–40 винтокрылых машин. При этом использовался боевой порядок «поток одиночных вертолетов» с интервалами между ними, как правило, в 2 минуты. Сброс грузов в реактор выполнялся на скоростях 100–120 км/ч с высоты в 200 м. Кроме высокого уровня радиации, задача усложнялась тем, что в районе энергоблока находилась 140-метровая труба, а вертолет «проваливался» над разрушенным реактором на 20–30 м, т.к. из-за высокой температуры резко падала тяга двигателей.

Руководство полетами непосредственно в районе сброса грузов первоначально осуществлялось с крыши припятьского горкома партии, а затем — с крыши гостиницы «Полесье», расположенной в полутора километрах от реактора. В первые дни ЛПК его вели генерал Н. Антошкин, п-ки Б. Нестеров (28–30 апреля) и Л. Мимка (30 апреля — 2 мая*). Из-за большого количества вертолетов, находившихся в воздухе, управление полетами в районе площадок загрузки осуществлялось на одной частоте, а на боевом курсе — на другой. При этом руководитель выброски работал на одной из них, а вторую — прослушивал.

* В целом, Л.В. Мимка принимал участие в ЛПК с 27 апреля по 8 июня 1986 г.

Как вспоминал Н. Антошкин, это выглядело следующим образом: «Летчик при заходе на цель выдерживает машину точно по направлению, то есть летит строго по линии боевого пути. Авианаводчик, наблюдая за вертолетом, ведет его по дальности до определенного рубежа. Когда вертолет подходит к рубежу, дает по радиосвязи предварительную команду приготовиться, а как только его пересекает — команду «Сброс». Груз отцепляется и падает в цель. Каждый день в зависимости от ветра рассчитывалось положение рубежа сброса. Утром экипаж-разведчик делал пробный бросок, а авианаводчик по ориентирам фиксировал дальность».

На одной из видеозаписей хриплый, усталый голос невидимого нам человека кричит: «На трубу! На трубу. До объекта сто метров, пятьдесят, тридцать, сброс! Давай! Передержал», — и далее уже крутые русские выражения. Груз падает внутрь энергоблока, и здание сотрясается от удара, как при настоящей бомбежке.

Как вспоминает Л.В. Мимка, каждый день в 06.00 он, его помощник и связист занимали позицию под бетонным козырьком на техническом этаже гостиницы «Полесье» и находились там до 21 часа. Из защитного снаряжения использовали только плащ химзащиты, шлемофон и респиратор. В его зону ответственности входил полет вертолетов с начала боевого пути до выхода из зоны аварийного сброса грузов. По вертикали он отвечал за высоты полета от уровня земли до 1500 м. При «тампонировании» реактора очень важным было не попасть в расположенную по курсу полета до него работавшую подстанцию, т.к. обесточивание оставшихся энергоблоков могло привести к весьма плачевным результатам. Для аварийного сброса грузов была предусмотрена специальная зона, находившаяся за энергоблоками АЭС. Точность попаданий фиксировали с борта специально выделенного для этой цели вертолета, который находился выше машин, «бомбивших» аварийный энергоблок. Эти фотоматериалы позволяли проводить анализ и находить способы для увеличения эффективности действий.

Работали вертолетчики с нарастающей интенсивностью. Если 27 апреля было выполнено 93 сброса (150 т веществ), то 28 числа — уже 186* (около 300 т), а на следующий день в «жерло» реактора отправили 750 т. Однако тут выяснилось, что под слоем песка в разрушенном реакторе начала расти температура, что могло привести к повторному взрыву еще большей мощности. Поэтому было решено заменить песок материалами с небольшой температурой плавления, способными охладить ядерное топливо: свинцом и ружейной дробью. Их первые партии в срочном порядке доставила из Борисполя группа вертолетов Ми-6. Свинец поступал в брусках, иногда весом по 40–50 кг, с острыми краями и «заусеницами», которые резали парашютную ткань, к тому же наполненный «чушками» парашют угрожающе раскачивался во время полета. В конечном итоге ликвидаторы выработали технологию наполнения болванками куполов и способ их подцепки, обеспечившие приемлемый уровень безопасности полетов: их стали привязывать к предварительно обрезанным парашютным стропам, а парашют цеплять к узлу крепления верхней частью. Теперь, при взгляде со стороны, казалось, что вертолеты несли свинцовые гроздья. К каждому парашюту удавалось подцепить 1100–1400 кг свинца. Ми-8 мог перевозить по 3 такие «упаковки», а Ми-26 — и по 15. Уже 30 апреля удалось сбросить 1500 т, а 1 мая вес сброшенных грузов составил 1900 т.

В общей сложности к тому времени вертолетчики совершили 1113 вылетов. Предпринимаемые меры возымели действие. По данным со спутников, 30 апреля радиоактивный шлейф из разрушенного реактора практически исчез. К 11 часам 1 мая удалось погасить горящее пятно внутри реактора. В 19 часов руководитель правительственной комиссии сообщил о необходимости сократить сброс вдвое, т.к. появилось опасение, что не выдержат бетонные конструкции, на которые опирался реактор, и он провалится в бассейн-барбатор, что грозило новым взрывом. На следующий день работы проводили уже с меньшей интенсивностью.

К 6 мая выбросы из реактора уменьшились в несколько сот раз. Но «тампонирование» продолжалось. Согласно данным, которые правительство СССР подало в МАГАТЭ, с 27 апреля по 10 мая было выполнено более 1800 вертолето-вылетов, в ходе которых на реактор удалось сбросить 1800 т песка и глины, 2400 т свинца, 800 т доломита и 40 т карбида бора. 12 мая во время очередного облета ЧАЭС было обнаружено пламенеющее пятно, что свидетельствовало о высокотемпературном пожаре. Пришлось сбросить еще 80 т свинца, и это стало последним крупным сбросом веществ на 4-й энергоблок.

Предпринимались попытки применять и другие вещества. Как вспоминает п-к Б. Нестеров: «В процессе работы над реактором поступила задача на проведение нового эксперимента: облить кратер жидкостью особого состава, которая должна была превратиться в пленку и резко ослабить излучение. Говорили, что стоимость этой жидкости была поистине золотой... Поручили выполнение этой задачи экипажу вертолета Ми-26, который и распылил ее над объектом. Однако ожидаемого эффекта не получилось: идея оказалась на практике туфтой».

Правительственная комиссия в своем отчете от 2 мая указала: «Отметить высокую организацию работ, проведенных ВВС в период с 27 апреля по 2 мая на Чернобыльской атомной электростанции, самоотверженность, проявленную личным составом, высокие личные качества и инициативу генерал-майора Н.Т. Антошкина». Он непосредственно руководил действиями авиации по 5 мая (его сменил генерал-майор авиации Феоктистов, а того в свою очередь — генерал-лейтенант авиации Недзелюк). За время пребывания в районе ЛПК он получил значительную дозу облучения и похудел на 11 кг. Но здоровье не подвело, и генерал продолжил службу. 24 декабря 1986 г. Н.Т. Антошкин был удостоен звания Героя Советского Союза, а в своей военной карьере дошел до заместителя командующего ВВС РФ и звания генерал-полковника.

3 мая 1986 г., выступая с телеобращением к советскому народу, М.С. Горбачев сказал: «Мы не забудем подвига вертолетчиков... Отметить героев, наградить как следует всех, проявивших себя...» Действительность оказалась далекой от этих намерений. По бюрократической традиции, награждения производили по спущенным «разрядкам», в результате ордена и медали не всегда находили достойных. Порой они доставались людям, видевшим ЧАЭС только на фотографиях в своих больших кабинетах, или специально прибывшим из Москвы, дабы пролететь на вертолете вблизи станции всего один раз ради наград и льгот. □

Продолжение следует

* По другим данным, 27 апреля было выполнено 110 сбросов, а на следующий день — 300.



Группа Ми-6 доставляет в зону ЧАЭС груз свинца из аэропорта Борисполь. 1986 г.

Group of Mi-6 is delivering lead into Chernobyl nuclear power plant zone from Boryspol airport