

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

В наиболее интенсивный период проведения операции вертолетчики работали почти без отдыха. Так, 29-30 апреля по 20 вылетов в день на «тампонирование» реактора выполнили экипажи Г. Сальникова, С. Кузнецова, О. Веруши, а 1 мая по 32 вылета — А. Балагана и Ю. Яковлева. При этом в первые дни уровень радиации над реактором составлял 3000-3500 р/ч, и за один проход экипаж получал, в среднем, 2-3 р/ч! Эти дозы зависели и от того, какой вертолет работал впереди, т.к. от каждого попадания внутрь реактора в воздух поднималось пыльное облако. Если работал Ми-26, то следующий экипаж мог получить и 10-12 рентген. Уже 28 апреля медики забили тревогу: экипажи «выбрали» допустимые нормы облучения, что требовало их срочной замены.

Изначально Ми-6 и Ми-8 не оборудовали вообще никакими средствами защиты от излучения. Ми-26 имели систему герметизации и противоатомную защиту, но, как оказалось, она желала лучшего. Экипажам полагались респираторы, но в жару ими пользовались единицы. В дальнейшем кабины стали экранировать с помощью свинцовых плит и листов, которые размещали на полу и чашках кресел. Иногда экипажи выкладывали на полу мешочки со свинцовой дробью.

Чтобы уменьшить время нахождения экипажей в кабинах зараженных вертолетов, на полевых площадках установили специальные палатки, где авиаторы могли находиться, пока их машины готовили к очередному вылету. Существовала и «летная столовая» на базе Ми-6, что позволяло доставлять на площадки еду, приготовленную за пределами зоны заражения. Кроме того, проводилась усиленная витаминизация пищи. Спирт, выдаваемый для обработки кабин вертолетов из расчета 6 л на 4 члена экипажа, иногда также находил более «правильное» применение.

На ночь на площадках оставались по 1-2 дежурных экипажей, а остальные перелетали на аэродромы оперативного базирования Малейки и Гончаровское, где действовали дезактивационные пункты. Там обрабатывали вертолеты, а экипажи мылись и меняли обмундирование. Личный состав получал специальную медикаментозную поддержку: в первые дни ЛПК выдавались препараты йода, затем — радиопротекторы, а с 15 мая — вещества, повышающие устойчивость организма к воздействию ионизирующей радиации.

Когда был выполнен основной объем работ по «тампонированию» реактора, потребовался постоянный мониторинг его состояния, отслеживание температуры и состава исходивших газов. Установить необходимую измерительную аппаратуру с

земли не удалось, и оставалось уповать только на вертолеты. Однако безопасность операции вызывала сомнения и у летного состава на месте, и у авиационного командования. Прилетевший из Москвы начальник отдела боевой подготовки армейской авиации ВВС генерал-майор П.Д. Новицкий пришел к такому же выводу. Тогда в дело вмешался председатель госкомиссии Б. Щербина, сказавший, чтобы операцию планировали по условиям военного времени и задействовали столько экипажей, сколько нужно для успешного выполнения поставленной задачи. По его распоряжению и стали готовить рискованную операцию. Выполнить ее предстояло экипажу во главе со старшим летчиком-инспектором ВВС КВО п-ком Н.А. Волкоубом, имевшим значительный опыт воздушно-монтажных работ.

6 мая начались тренировки. Как вспоминает Н.А. Волкоуб, залог успеха будущей операции во многом зависел от правильного выбора вертолета. Опробовав несколько машин, он остановился на Ми-8МТ с бортовым номером 53. Вертолетов такой модификации в составе объединенной авиаагруппы тогда было всего несколько. В отличие от Ми-8Т они оснащались более мощными двигателями, что имело чрезвычайно важное значение, т.к. над реактором находилась зона с повышенной температурой и следовало ожидать значительного «провала» тяги. К вертолету подвесили 300-метровый трос с закрепленным грузом в 200 кг. Со своих рабочих мест летчики его не видели, и, чтобы попасть в цель, требовалась помочь корректировщику. «Из парашютов сделали на земле круг радиусом примерно как у реактора, — метров двенадцать-четырнадцать, — рассказывает Н.А. Волкоуб. — Начал имитировать полет. Плавно заходжу, зависаю, гашу скорость, потихоньку подхожу к этому кругу. Руководитель корректирует. Завис. И он мне дает команду: «Висите точно!» Я намечаю себе ориентир, по интуиции чувствую, что точно вишу. Но он говорит: «Вы висите точно, но груз ходит, как маятник». Эта раскачка за приемлемое время не прекратилась, а длительное нахождение над реактором грозило экипажу смертельной опасностью. Выход нашли, равномерно распределив почти тонну груза по всей длине троса, для чего развесили 40-50-килограммовые слитки свинца. Для защиты от радиации на полу вертолета выложили свинцовые листы, а экипаж получил свинцовые жилеты.

Утром 9 мая Ми-8МТ с подвешенной на утяжеленном тросе термопарой и авиационным «колдуном» на нем (для лучшего визуального распознавания) взлетел с одной из площадок под Чернобылем. Кроме Н.А. Волкоуба, в состав экипажа входили летчик-штурман к-н И. Гурулев и борттехник ст. л-т Мунтяну. На борту также находились представитель атомщиков Е.П. Рязанцев и начальник смены службы радиационной безопасности

ЧАЭС А.С. Цикало. Они снимали показания с приборов, установленных в грузовой кабине, а Е.П. Рязанцев еще и давал рекомендации экипажу по снижению и набору высоты при зависании над реактором. Руководил полетом с крыши гостиницы «Полесье» п-к Л.В. Мимка. «По высоте и удалению он мне подсказывал, — продолжает вспоминать Н.А. Волкозуб. — Но когда я стоял над самим реактором, ни я, ни руководитель уже не видели — попал я или нет. Поэтому послали еще один вертолет Ми-26, который pilotировал п-к Чичков. Он завис на удалении двух-трех километров сзади меня и все видел... Замеры температуры делали на высоте пятидесяти метров над реактором, сорока, двадцати и в самом реакторе». Это потребовало зависнуть над аварийным блоком на 6 мин 20 с.

После выполнения работы ставший радиоактивным трос сбросили в специально отведенном месте. Вертолет прибыл для дезактивации на аэродром Малейки. Несмотря на все предпринятые меры, он продолжал очень сильно «фонить», и начальник пункта дезактивации считал, что машину пора отправлять на «вертолетное кладбище». Однако исследования состояния реактора требовалось продолжить, а заменить хороший вертолет тогда возможности не было. Поэтому главный инженер ВВС КВО разрешил совершить на нем еще несколько полетов.

На следующий день pilotируемый Н.А. Волкозубом вертолет с аппаратурой на внешней подвеске (контейнер весом около 50 кг со спецфильтрами) снова завис над реактором. После того как были взяты пробы, командир попытался плавно набрать высоту, однако контейнер зацепился за что-то в «жерле» реактора, и трос натянулся, как струна. Все попытки «подернем и ух-хнем» ни к чему не привели. Пришлось сбросить трос, несмотря на всю ценность полученных данных. Генерал-лейтенант В. Трибшток оценил действия экипажа как правильные, но полет на забор проб воздуха пришлось повторить. На сей раз все прошло успешно. Однако дальше эксплуатировать не подлежащий дезактивации борт 53 было нельзя, и завершить этот полет пришлось на площадке Розсохи, где находился так называемый «цвинтарь» техники. Внешне машина выглядела абсолютно исправной, она не подвела при выполнении ответственного задания, и оставляли ее на кладбище со щемящим сердцем. Прощались, как с надежным боевым товарищем. Уходя, Волкозуб поблагодарил свой Ми-8МТ и еще долго оглядывался на обреченный вертолет.

12 мая экипаж Волкозуба еще раз выполнил зависание над реактором, на другом вертолете и с новой термопарой. Всего за эти четыре полета он пробыл над разрушенным энергоблоком 19 мин 40 с! «Мне часто задают вопрос: «Как радиация действует? Как себя чувствовал?» — говорит Николай Андреевич. — Да я не знаю, что действует и как. С 27 числа у нас ни одной спокойной ночи не было, спали по 2–3 часа. А летали с рассвета и до ночи. Усталость была очень сильная, а отчего она? Или от радиации, или от недосыпания, от физических перегрузок или от морально-психологического напряжения? Как никак ответственность была очень большая». 19 мая по указанию начмеда п-ка Волкозуба отправили самолетом в Москву, в госпиталь. И.С. Силаев, к тому времени сменивший на посту

Во время проведения работ по дезактивации с помощью специально оборудованных Ми-26 распыляли спецрастворы над местностью вокруг ЧАЭС

During decontamination works the Mi-26s sprayed special solutions over Chernobyl nuclear power plant



Вертолет Ми-8МТ во время дезактивации крыши 3-го энергоблока ЧАЭС

The Mi-8MT helicopter during decontamination of the roof of the 3rd power-generating unit of Chernobyl nuclear power plant

председателя правительенной комиссии Б. Щербину, после успешного выполнения задачи назвал действия вертолетчиков подвигом, достойным звания Героя Советского Союза. Но в конечном итоге Родина в очередной раз поскупилась и «расщедрилась» лишь на орден Красной Звезды.

Для установки различной контрольной аппаратуры использовался также Ка-27Е, о чем «АиВ» совсем недавно писал в монографии, посвященной камовскому вертолету (№ 1'11, стр. 12–13). К участию в ЛПК привлекали даже Ми-8 со спецаппаратурой из Центра подготовки космонавтов им. Ю.А. Гагарина. Его экипаж с аэродрома Певцы выполнял полеты на измерение гамма-излучения, результаты которых использовали специалисты по космической медицине.

Во время ЛПК вертолетчики выполнили огромный объем работ по дезактивации местности и объектов ЧАЭС, распыляя специальные вещества, которые должны были связать радиоактивную пыль. Одно из них было создано на основе патоки





Вверху — летчик-испытатель Н.Н. Мельник, возглавлявший экипаж вертолета Ка-27Е во время проведения операции «Игла» по установке в разрушенный реактор специальных датчиков. Внизу — завершающая фаза операции «Игла». 19 июня 1986 г.

Above: test pilot N.N. Melnik, who headed crew of the Ka-27E helicopter during Needle operation aiming to install special sensors in the destroyed reactor. Below — final stage of the Needle operation. June 19, 1986

(так называемая «бурда»), другое — каучука. Когда на земле подсыхало это клейкое месиво, верхний слой грунта счищали и вывозили в могильники. Для проведения дезактивации Ми-8 оснащали подвешенным на тросе баком, вмещавшем 2,5 т. На Ми-26 устанавливали 4 внутренних бака на 14 т и подфюзеляжные распылители. Первый такой вертолет переоборудовали 25 июня. Некоторые источники указывают, что доработанные машины получили обозначение Ми-26С.

Как вспоминает Б.Г. Лукьянченко, занимавший с 4 июня по 4 июля 1986 г. должность начальника оперативной группы «Сектор-1», в тот период в состав действовавшей в зоне объединенной авиационной группы (ОАГ), которая базировалась в Гончаровском, входили по одной эскадрилье Ми-8 и Ми-26, а также два звена Ми-24Р. Основной задачей стала дезактивация указанных районов, в первую очередь, полей. «Председатели колхозов буквально падали в ноги, прося прилететь в первую очередь к ним, чтобы спасти села от «вымирания»...

Как правило, день вертолетчиков начался в 04.00, затем все завтракали и разлетались по площадкам-«маткам», где осуществлялась заправка вертолетов спецжидкостями для дезактивации. В течение летного дня винтокрылые машины по несколько десятков раз возвращались на эти площадки для дозаправки топливом и дезактивационными жидкостями. Работа продолжалась практически до сумерек».

Обработку местности выполняли с высот 60–70 м на скоростях 50–60 км/ч. При этом ширина полосы захвата составляла

Укрытое свинцом сиденье правого летчика вертолета Ми-6
Lead-covered seat of starboard pilot of the Mi-6 helicopter

12 м. Для образования необходимой толщины пленки иногда требовалось по 20–30 пролетов над одним и тем же участком.

Как вспоминает Б. Нестеров, для дезактивации крыши машинного зала 3-го ЭБ использовали Ми-8 с подвешенным баком, в который заливали «смесь воды с немецким kleem «Латекс». Вертолет снижался над крышей до высоты примерно 30 метров с одновременным гашением поступательной скорости до 40–50 км/ч. Бортовой техник с помощью механического рычага из грузовой кабины открывал клапан в днище бака, и жидкость выливалась на поверхность крыши, образуя пленку...».

После полетов на борьбу с радиоактивной пылью возникала огромная проблема: вместе с налипшей на днища Ми-26 «бурдой» приклеилась и радиационная пыль, образовав корку, которая практически не поддавалась дезактивации. Ее поручили сдирать вручную с помощью деревянных лопаток рабочим Ростовского авиационного и Конотопского авиаремонтного заводов, причем их не обеспечили ни надлежащими средствами защиты, ни даже достаточной информацией о способах защиты. Но даже и после этого одна из машин «фонила» в 10 раз больше допустимого уровня, и ее пришлось захоронить.

Несладко от «бурды» и «латекса» приходилось на земле. Как вспоминал один из ликвидаторов, «...лили не только вдоль дорог, по обочинам, но и заливали практически всю местность в районе станции. ... Как же мы материли вертолетчиков за это! После того как попадешь под это дело, замучаешься отмываться ... А она («бурда», — Авт.)... еще и пылюку на себя собирает — мама не горюй... Про экологичность скромно промолчим. Народ видел, как всплывает рыба (здоровенные сазаны) после попадания оной в воду пруда-охладителя. Поэтому при появлении вертолета народ на обслуживании очень резво отрабатывал команду «воздух», забираясь под машины, в машины или просто повисая горизонтально на монорельсе под стрелой..., ширина которой позволяла спрятаться...».

На долю экипажей Ми-26 пришлись операции по установке крупногабаритных объектов на крыши энергоблоков на нестандартно длинной внешней подвеске. Так, с помощью тяжелых вертолетов предполагали накрыть 4-й энергоблок куполообразной крышкой-заглушкой диаметром 19 м и массой 15 т, которую срочно изготовили на Киевском механическом заводе им. О.К. Антонова (ныне ГП «Антонов»). 11 мая Ми-26 доставил ее в Гостомель, где экипажи летчиков-испытателей Г. Карапетяна (ОКБ Миля) и А. Грищенко (ЛИИ МАП) начали подготовку к сложной операции. До 30 мая они выполнили около 30 тренировочных полетов с макетом «куполя», однако принятие решения о его установке все откладывалось, и вскоре летчиков-испытателей отзвали в Москву. Затем к этой работе привлекли военные экипажи, не прошедшие подобных тренировок. В результате в июне крышку разбили: из-за чрезмерного раскачивания груза срезался болт аварийного сброса.

В последующем несколько экипажей Ми-26, в т.ч. во главе с А. Грищенко, Г. Карапетяном, заместителем командира 65-го ОВП п-ком А. Водолажским, установили на уцелевших энергоблоках промышленные фильтры для очистки воздуха. Они

представляли собой кубы со стороной 6 м и массой в 20 т. Операцию удалось завершить к 15 сентября.

Вертолеты использовались и для доставки роботизированной техники на крышу 3-го энергоблока. При этом одному экипажу пришлось висеть над разрушенным реактором долгих 12 минут. Вот что вспоминает один из участников той операции, в то время борттехник вертолета, ныне п-к В. Шалагин: «С площадки «Кубок-1» цепляем мощнейший робот весом больше четырех тонн и медленно идем на реактор, необходимо эту «маленькую» радиоуправляемую игрушку уложить на маленькую площадку размером метров 10x15, для очистки крыши разрушенного энергоблока.

Игрушка болтается на двухсантметровом тросе, и, когда мы попадаем в облака, я представляю картину, которую видят люди, находящиеся на земле, — самое обычное НЛО да и только. Вот сквозь разрывы облаков впереди наблюдаем станцию и начинаем снижение. В метрах тридцати от нашего груза идет сопровождающий борт, который подсказывает высоту и поведение нашего груза. Ложусь на пол грузовой кабины и начинаю давать экипажу короткие команды по быстрому снижению и укладке груза.

Через несколько секунд мы уже в «каньоне», впереди нас огромный кран со стрелой метров этак под двести, а сзади и справа корпус третьего, оставшегося целым, энергоблока, до площадки рукой подать, и вдруг начинает вертолет так мотать, что волосы встают дыбом, кто летал, тот знает, что такое неуправляемый груз на внешней подвеске... Он таскает за собой вертолет, вниз-вверх, вверх-вниз, лопасти бедной вертушки готовы сложиться тюльпанчиком, но спасибо дедушке Михаилу Леонтьевичу Милю, ну, уж больно крепкий вертолет Ми-8МТ, а в кабине сплошной мат, мои Кожедубы делят ручку.

В какое-то мгновение понимаю, что отказал автопилот, и кричу в ларинги Володе (командир вертолета, — Авт.), чтобы срочно «тушил» автопилот, иначе нам крышка. Одно движение команда — и вертолет успокаивается, но теперь он... на все усилия летчиков реагирует медленно и неадекватно. По управляемости гораздо хуже ступы бабы Яги, но все же лететь можно.

Валерий Иванович (п-к Савченко, в полете был проверяющим, — Авт.), видя полную гармонию команда и бортового, больше не лезет к рычагам управления, и мы продолжаем свой полет, медленно и осторожно кладем, как ребенка, стоимостью не меньше миллиона теми... деньгами, робота. Я произвожу отцеп груза по команде вертолета-корректировщика, и самое время «свалить бы с пляжа», но тут выбегает «партизан», которого запрограммировали для работы с нами, и, схватив наш провисший трос, тянет его в сторону трактора «Владимировец». Откуда ему знать, что у нас отказ автопилота. Нам становится жаль этого парня — на крыше светит не меньше 50–100 рентген, а он нас ждал минут 5, считайте сами, сколько ему досталось.

Замок зацеплен, и мы начинаем подъем трактора и перестановку его в другое указанное на крыше место. Площадка здесь совсем крохотная, метров 3 шириной и длиной метров 25, минуты через 3 попадаю и туда... Произвожу отцеп груза и даю команду Володе на набор высоты. Когда я захожу в кабину, Вовка сидит весь мокрый, комбинезон на нем с пятнами пота, лицо все тоже в каплях пота, показывает свою левую, а затем правую руку — ручки «шаг-газ» и управления отпечатались на них полностью... Мы быстрым уходим от станции через реку Припять в сторону Гончаровска, где находится наш аэродром».

Среди основных задач вертолетчиков в ходе ЛПК было ведение разведки, прежде всего радиационной. Только за июль они взяли 1345 проб воздуха, 297 — растительности и 223 — воды. В основном эту работу выполняли экипажи Ми-24Р. Как правило, в таких вылетах специалиста по химразведке на борт не брали, а его обязанности выполнял борттехник. Обычно, работая над ЧАЭС, Ми-24Р выходил в точку маневра, выполнял «горку», а затем снижался над разрушенным реактором со скоростью 260–280 км/ч. А вот экипажу подп-ка Н. Мезенцева пришлось 2 ч 40 мин летать над 4-м энергоблоком, чтобы дать возможность выполнить качественную телесъемку.

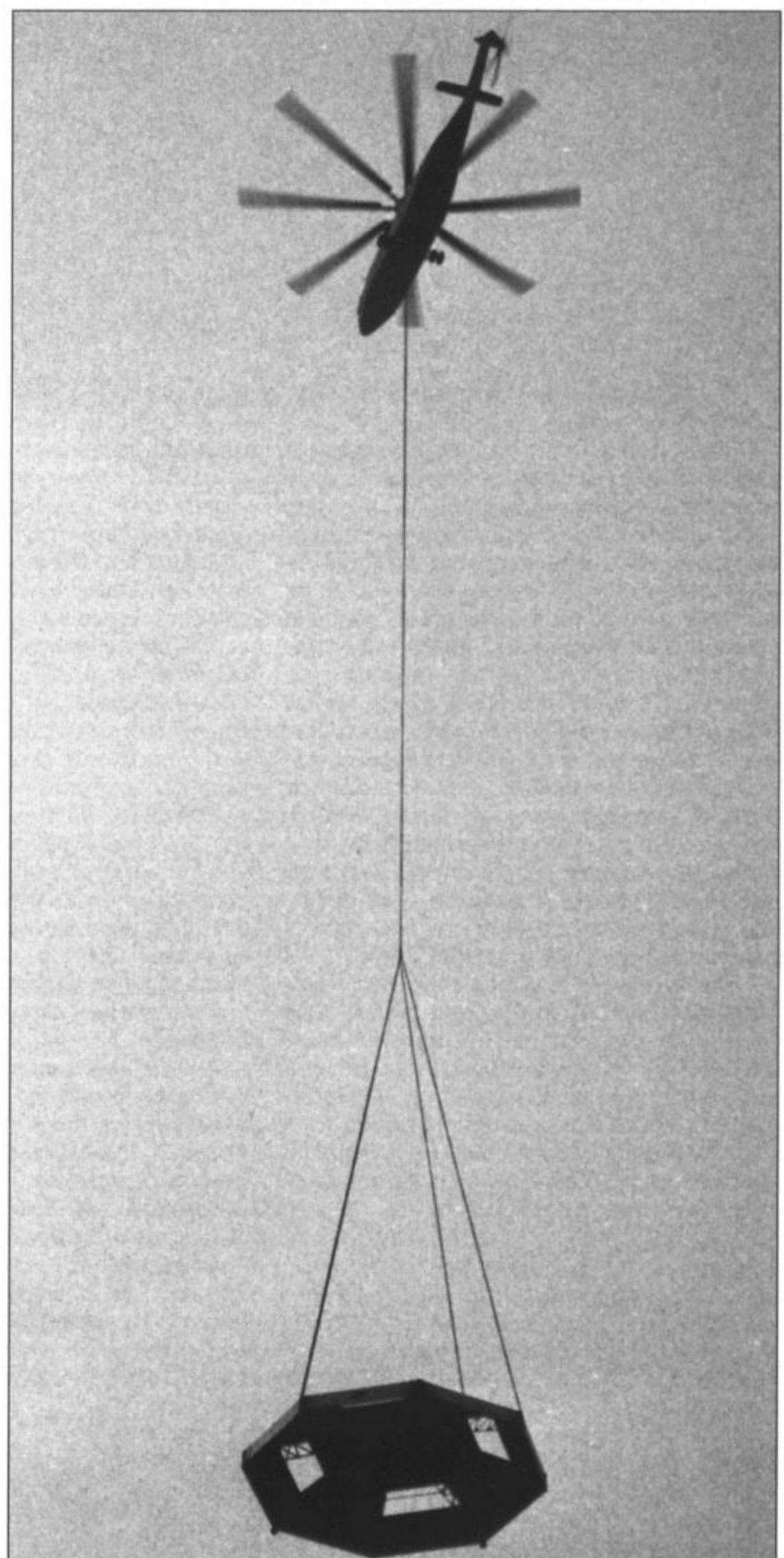
Разведка районов с невысоким уровнем радиации производилась методом посадки в заданных местах. Прилетевшие дозиметристы делали замеры в 50–100 м от вертолета. Это требовало большого количества посадок (60–80 за 6–8 ч), что вызывало значительную утомляемость экипажей.

В середине октября командование ОАГ принял п-к Д.К. Кушнарев, который вспоминает, что «на тот момент в составе группы было около 10 вертолетов, в основном Ми-8, в т.ч. в «салон-

ном» варианте, несколько Ми-24Р и около 300 человек личного состава. Группа базировалась на аэродроме Гончаровское, где в октябре-ноябре построили металлические ВПП, рулежные дорожки и стоянки. Вечером... экипажи возвращались на этот аэродром, где ужинали и немного отдыхали. Затем им ставилась задача на следующие сутки, составлялась плановая таблица полетов... Подъем назначался, как правило, за 2 часа до восхода. Технический состав убывал готовить вертолеты к вылету, летный — на тренажи». Как правило, с рассветом п-к Кушнарев первым вылетал на Ми-24 для облета зоны ЛПК и разведки погоды... Он же давал вывозную программу вновь прибывшим летчикам.

ОАГ просуществовала до 4 декабря 1986 г., после чего личный состав вернулся в свои части. Оставшаяся авиатехника вошла в состав отдельной вертолетной эскадрильи, продолжавшей дислоцироваться в Гончаровском. □

Продолжение следует



Ми-26 транспортирует «купол» с территории КМЗ им. О.К. Антонова на аэродром Гостомель. 11 мая 1986 г.
The Mi-26 is carrying a "dome" from territory of Kyiv Mechanical Plant named after O.K. Antonov to Gostomel airport. May 11, 1986