



Воздушная битва при Чернобыле

**Отдавшим жизни и здоровье свои во имя
миллионов сбереженных**

В целом, личный состав вертолетных частей привлекался к ЛПК по ротационному принципу — по 2-4 летных экипажа от полков и эскадрилий. При этом сроки работы летчиков составляли от 3-7 суток на начальном этапе ЛПК, до 30-40 в июле-августе 1986 г. В среднем, в день выполняли по 4-6 вылетов продолжительностью от 40 мин до 1,5 ч.

Последующий анализ показал, что учет облучения экипажей велся формально, измерительные приборы были несовершенны, имели большую погрешность, а установленный для летного состава максимальный уровень облучения не всегда выдерживался. Да и далеко не все ликвидаторы осознавали опасность, с которой им пришлось столкнуться. Так, Н. Шиман, служивший в 112-й ОСАЭ, вспоминал: «Были товарищи, которые стремились быстрее получить свою дозу и отправиться домой. Для этого специально летали пониже, с открытыми люками и дверью, через которые вели визуальное наблюдение».

К середине мая 1986 г. дозы, превышающие допустимые, получили уже 339 экипажей военных вертолетов (почти 1400

человек). Причем в «чернобыльские жернова» попали самые подготовленные вертолетчики, многие — с боевым опытом. После медицинского обследования часть первых ликвидаторов списали с летной работы (особенно пострадали курящие). Остальные получили разрешение летать, однако отныне они каждый год должны были приезжать в Москву для прохождения комиссии и очередного решения о допуске к полетам.

По данным создателей фильма «Битва за Чернобыль», к настоящему времени около 600 вертолетчиков уже ушли из жизни. В том числе трагически сложились судьбы п-ка В.А. Водолажского и летчика-испытателя А.Д. Грищенко. Водолажский принимал участие в ЛПК в мае и июле-сентябре, выполнил 120 вылетов, в т.ч. очень рискованных. Получив большую дозу радиации, он умер в июне 1992 г. Спасти Грищенко пытались не только советские, но и американские врачи. Однако, несмотря на все усилия, в том числе на пересадку костного мозга, он скончался в июле 1990 г. в США, где находился на лечении. В феврале 1995 г. обоим летчикам присвоили звание Героя Российской Федерации (посмертно).

Несладко приходилось и авиационной технике. Как показал анализ применения, до получения загрязнения, превышавшего допустимое, вертолет успевал налетать около 100 ч. После этого его отправляли на кладбище техники (по состоянию на конец 2010 г., только на открытых хранилищах оставалось 7 Ми-6, 2 Ми-8 и 1 Ми-26) или утилизировали и закапывали. Большинство вертолетов вернулось в свои части, где их еще не один раз дезактивировали, если этого сделать не удавалось, их тоже утилизировали и отправляли в район Чернобыля. На других продолжали летать, причем часто экипажи даже не подозревали, как «фонят» их аппараты.

Наиболее грязными на вертолетах оказались воздухозаборники двигателей, маслофильтры и места с масляными пятнами. Среди тех, кто занимался дезактивацией вертолетов с помощью специальных жидкостей, был инженер-теплофизик А. Алексеев, который вспоминает, что, когда начали «промывку», все оказалось не так просто. Только потом, когда мы полезли на двигатели, то обнаружили, что мы к атомной войне были готовы не полностью, по крайней мере, по вертолетам. Если вертолет заходит в зону атомного взрыва и выходит из нее, то по инструкции его надо обмыть сверху, салон и пилотскую кабину. В военное время допускается 5 миллиренген, там было 150–180. После промывки по этой инструкции получалось 130–120. Все давал двигатель...»

Не обошлось в процессе ЛПК и без тяжелых летных происшествий. Так, 2 октября произошла авиакатастрофа прямо на глазах у собравшихся на митинг по случаю возведения «вели-

Продолжение. Начало в «AiB», №№ 2, 3' 2011.



Разрушенный 4-й энергоблок, снятый с рабочего места Ми-6 подп-ка А.В. Костенко. 9 мая 1986 г.

Destroyed 4th power-generating unit removed from the Mi-6 working place of lieutenant colonel A.V. Kostenko. May 9, 1986

кой стены» на объекте «Укрытие». В 17.30, когда митинг подходил уже к концу, над реактором появились вертолеты, поливавшие его дезактивирующим раствором. И вдруг один Ми-8 зацепился хвостовым винтом за трос от 160-метрового подъемного крана. Винтокрылая машина упала всего в трех метрах от машинного зала. Погиб экипаж 112-го ОВП, в который входили: командир к-н В. Воробьев, летчик-штурман ст. л-т А. Юнгкинд и борттехник ст. л-т Л. Христич, а также ст. прапорщик Н. Ганжук из 51-го ОГВП, находившийся на борту по просьбе атомщиков (по другой версии, решивший «подскочить на попутке» на оперативный аэродром). Командир вертолета недавно вернулся из Афганистана, где выполнил 646 боевых вылетов с налетом 417 ч. Там его вертолет был сбит, Воробьев получил тяжелые травмы и был единственным, выжившим в экипаже. Он смог вылечиться и добился восстановления на летной работе.

Долгое время об этом происшествии официальные власти предпочитали не вспоминать. Кинокадры, запечатлевшие катастрофу, исчезли из фильма о ЛПК, а попытки журналистов узнать фамилии членов экипажа наталкивались на «вежливый» отказ. Причин катастрофы называли несколько. Так, очевидцы говорили, что строители недовернули стрелу злополучного крана, о чем экипажу не сообщили. Почему вертолетчики не заметили опасное препятствие, мы уже не узнаем никогда. По воспоминаниям п-ка С.И. Володина, командир вертолета, летевшего перед Воробьевым, предупредил его: «Смотри — стрела». На что получил ответ: «Хорошо». Возможно, причиной катастрофы стала усталость экипажа, притупившееся чувство опасности. Некоторые очевидцы склоняются к мнению, что на трос вертолет бросил внезапный порыв ветра.

Различные источники говорят о еще одном потерянном вертолете. Так, в историческом формуляре работавшего на ЧАЭС ворошиловградского сводного отряда противопожарной службы значится: «4 сентября дежурный караул принял участие в спасении экипажа упавшего вертолета и тушении пожара. Никто из членов экипажа не пострадал». По воспоминаниям п-ка Д.К. Кушнарева, причиной этой аварии стала ошибка в пилотировании во время приземления. П-к С.И. Володин дополняет, что данный Ми-8 перевозил разбившегося на автомобиле майора, и в результате нового происшествия невезучий офицер пострадал еще больше. Он также отмечает, что при той интенсивности полетов, которая была во время ЛПК, потеря всего двух вертолетов говорит о высоком уровне обеспечения безопасности полетов.

Авиация силовых ведомств. Самолеты

Уже в 8.00 26 апреля представители Министерства обороны, МВД, других центральных ведомств Советского Союза на военно-транспортном самолете вылетели из Подмосковья в Борисполь. В тот же день началась переброска по воздуху пе-



Вертолет Ми-8Т приземляется на площадке «Кубок», на окраине Чернобыля

The Mi-8T is landing at the Cubock area at Chernobyl outskirts

С. Вараксин



Выгрузка очередного груза свинца из Ми-6

The Mi-6 brought a regular lead batch

Заправка топливом вертолета радиохимразведки Ми-24Р. Аэродром Гончаровское, лето 1986 г.

The Mi-24P helicopter is fueled. Goncharovskoye airfield, summer 1986

Архив В.П. Зинченко





**Катастрофа Ми-8Т к-на В. Воробьева. 2 октября 1986 г.
(кадр видеосъемки)**

Crash of captain V. Vorobyov's Mi-8T. October 2, 1986



Самолет радиационной разведки Ан-24РР
An-24PP radioprospecting aircraft

редовых групп мобильных подразделений войск радиохимической и биологической защиты (РХБЗ). К следующему дню было перевезено 272 человека и 65 единиц техники. В последующие дни была создана специальная группа экипажей ВТА под руководством подп-ка Н. Разинова. На начальном этапе операции особо отличился экипаж к-на В. Губко, выполнившего 30 полетов в зону ЛПК.

В целом, в ходе ЛПК военно-транспортные самолеты выполнили около 15000 самолето-вылетов, перевезли 200000 человек и 25000 т грузов. В основном, использовался аэропорт Борисполь, откуда грузы вертолетами и наземным транспортом доставлялись в район катастрофы. Например, Ил-76, Ан-12 и Ан-26 перебрасывали личный состав, включая так называемых «партизан» — военнослужащих, призванных из запаса. Эти самолеты также привозили в Борисполь оружейную дробь из Бийска (Алтайский край) и свинцовые слитки из Челябинска, когда их нужно было сбрасывать в реактор. Еще одной из важнейших задач являлась ежедневная доставка проб воздуха, грунта и т.д. из зоны катастрофы в Москву.

В конце июня – начале июля была попытка использовать для распыления «бурды» самолеты Ан-12. Как вспоминает генерал-лейтенант авиации Н.П. Крюков, ему довелось присутствовать на пробных полетах. Зрелище было впечатляющее: летевший на высоте 20–30 м на малой скорости Ан-12 оставлял шлейф черной жидкости, и казалось, что самолет горит и сильно дымит. Однако от использования Ан-12 пришлось отказаться, т.к. скорость его полета оказалась все же слишком большой, и вместо образования пленки распыляемый латекс сворачивался в шарики.

В ходе ЛПК для проведения мониторинга весьма активно использовались самолеты специального назначения. Так, 23 апреля один Ан-30 из 86-й ОДРАЭ (Черновцы) прибыл на аэропорт Борисполь для выполнения аэрофотосъемки в картографических целях. Уже с 27 апреля на нем выполнялись полеты над районом ЧАЭС, в тот же день первые фотоснимки легли на стол военного руководства и ученых. В дальнейшем также использовались аэропорты Чернигов (Певцы), Нежин и Овруч.

Причем на двух последних, как правило, выполняли дезактивацию самолета.

Уже во второй половине дня 27 апреля взлетел с аэродрома Кубинка и взял курс на Чернобыль самолет радиационной разведки Ан-24РР (бортовой № 03, командир экипажа к-н А. Зайцев), находившийся в подчинении Службы специального контроля МО СССР. Он должен был осуществить забор проб воздуха в районе Чернобыля. По воспоминаниям участников того полета, через час с небольшим после взлета началось проведение измерений, а вскоре самолет вышел на ЧАЭС. «Выполнили отбор первых проб при загруженной дозиметрической аппаратуре, т.к. на высоте 300–500 м над светящимся реактором мощность дозы достигала до 150 Р/ч». Результаты были оперативно доставлены в Москву, и после их анализа начали прорисовываться и все масштабы катастрофы.

В последующем для радиационной разведки использовали еще три Ан-24РР: два той же Службы спецконтроля и один Семипалатинского полигона (командиры экипажей м-ры В. Савчук, А. Кочепыгов и подп-к К. Карпов). Только за первый месяц все четыре «пылесоса» (так называли эти самолеты, оснащенные специальными фильтротропондолами) совершили 54 полета над европейской территорией СССР, налетав 400 ч и 140000 км. Было отобрано более 200 проб аэрозольных продуктов из атмосферы, при этом полеты над реактором выполнялись на высотах от 200 до 2000 м.

В июне–июле Ан-24РР выполняли так называемую задачу № 2: осуществляли спектрометрическую съемку четырех квадратов местности размером 100x100 км каждый. До 21 августа их экипажи решали и задачу № 3: контроль за дневными выбросами из разрушенного реактора. В общей сложности за первые 3 месяца работы четыре Ан-24РР совершили 285 полетов и отобрали около 600 проб воздуха.

Во время ЛПК нашли применение и летательные аппараты легче воздуха. Долгопрудненский машиностроительный завод специально создал привязные аэростаты, которые использовали для освещения стройплощадки объекта «Укрытие» в ночное время. □

Продолжение следует



Привязной аэростат, использованный при строительстве объекта «Укрытие»

Fastened balloon used in building of Ukrytie object