

ДВА ДНЯ В МАЕ 86-го

Воспоминания Марка РЕУТОВА - водителя БРДМ-2РХ (Бронированная Разведывательно-Дозорная Машина радиационно-химической разведки) сводного отряда противопожарной службы в зоне ЧАЭС, инвалида Чернобыля с 1992 года.

Мысль написать о событиях 1986 года появилась сразу по возвращении домой, но бытовая суэта отвлекла, появились более важные, насущные проблемы и всё ушло на задний план. Периодически были попытки сделать «поход по воспоминаниям», но это больше походило на всплеск эмоций, а позже вообще воспринималось как нечто мелкое и ненужное.

Желание восстановить события мая 1986г. возникло после массовых проверок чернобыльцев в 2011-2012 году. Почему-то показалось это очень важным, и не в плане личных амбиций, а в том, что практически никто не знает о том что происходило на самом деле в те дни, и как это было. Включая членов моей семьи...

7 мая 1986г.

Ничто не предвещало проблем. Был обычный майский день с его весенним настроением. Как обычно заступил на дежурство в составе 3-го караула ВПЧ-11 1-го отряда ОВПО г.Северодонецка Ворошиловградской обл. по охране Северодонецкого ПО «АЗОТ», в должности моториста ПНС-110(Пожарная насосная станция 110л\сек,предназначена для подачи воды из закрытых или открытых источников, в местах, где отсутствуют водопроводы, а источники водоснабжения удалены на большие расстояния от места пожара). Пожарная охрана штука интересная и для многих является закрытым клубом. Основную массу работников пожарной охраны составляли сельские жители, которых устраивал график работы сутки дежурство – двое отдых. Офицерский состав формировался из тех же работников, которых отправляли на учёбу в ПТУ (пожарно-техническое училище), срок обучения три года. Такая вот полугражданская, полувоенная организация, костяк которых составляли хозяйственные мужички, степенные и рассудительные. Как городской житель, я был белой вороной в этом сообществе, впрочем меня это устраивало, да и я был не один такой.

День прошёл как обычно – теоретические занятия, выезд на объект, работа с техникой. После 18-00 отправлен в «Дозор», осмотр определённого объекта по заданию начальника караула с фиксированием противопожарной обстановки на осматриваемом объекте. Вернулся в 21-00. Доклад диспетчеру караула о прибытии, и сразу вызов к начальнику части, что было совсем непонятно: «Начальник части!21-00!Что случилось?» Быстрая работа мысли о том, что могло произойти и какие за мной хвосты. В кабинете начальника находилось несколько человек, все члены дежурного караула части. Начальник части Коротких Николай Иванович, майор внутренней службы, грамотный специалист, кандидат технических наук, в последствии заместитель начальника по науке СНИПП (Северодонецкая научно исследовательская противопожарная лаборатория) входящая в структуру Главного Управления Пожарной Охраны СССР г.Москва., без предисловий, сообщил, что на ЧАЭС произошла авария, пришёл приказ направить отряд спецтехники в распоряжение УПО(управление пожарной охраны) Украины г.Киев. Личный состав подобрали, остался вопрос по мотористу.

Давления не было, просто был спокойный диалог :

-Я не могу – ребёнку 7 месяцев, старшему 7 лет, живём сами, жене будет трудно, вечерний институт, «Отдельный пост» - на мне была ответственность за заправку огнетушителей СПО»Азот».

-Марк, больше некому - ты у нас и моторист, и водитель, и пожарный и прочее, прочее....А, из штатных сотрудников, один моторист болен, второй не может - выезд по тревоге, ты в карауле.

-Ну в карауле, так в карауле. Сколько времени на сборы? Техника, в принципе, готова, нужно семье объяснить детали.

-Езжайте в отряд, получите у начфина командировочные на месяц, домой и через два часа сбор в отряде. Подойдёт техника других частей и пойдёте колонной на Киев.

-Что случилось?

-Никто не знает. Большая заражённость территории. Скажи жене, в случае необходимости пусть звонит, не стесняется - будем помогать.

Принесли спирт, продукты, бутылки с питьевой водой, заправили технику. Никто не знал куда едем, на какой срок, и что будет дальше, поэтому запасались по максимуму, в том числе и пакеты «НЗ».

Финчасть. Появилось первое подозрение, что дело совсем плохо – 200руб., в виде материальной помощи, при зарплате 180руб., выглядели как откуп.

Дома всё просто, оставил деньги сказал, что уезжаю в командировку, звонить возможности не будет. Что не так – все вопросы в часть.

В 23-00 сбор в отряде, но выехали после полуночи - ждали подхода пожарных машин АЦ(автоцистерна) из Ворошиловграда. Машины прибыли старые, шины требовали ремонта, пришлось заниматься ремонтом, что подтвердило нерадужные перспективы...Выполнение боевых задач на старой технике, не дожившей до списания, которую использовали только для вспомогательных задач на крупных пожарах, представлялось сомнительным мероприятием. Но позже эти впечатления ушли на задний план, т.к. наша техника была в полной боевой готовности. Из нашей части были командированы Курочка Яков Андреевич - водитель-командир отделения ПНС-110, парторг части. Никитенко Иван Тимофеевич - водитель АР-2, автомобиль рукавного хода, входящей в состав отделения ПНС-110. Дивенок Николай Николаевич - водитель.

8 мая 1986г.

Доехали без особых приключений. Первые часа два езды балагурили, обсуждали возможные проблемы и действия при работе с ПНС-110. Было не совсем понятно, для каких целей понадобилась ПНС-110, тем более в таких масштабах... Почему не подняли ПНС других, близлежащих пожарных частей, и если их таки подняли, то что с ними случилось??? Вопросов было множество, на которые никто не мог дать ответ.... Особо никто не переживал, т.к. все профессионально подготовлены, максимально адаптированы к тревожным выездам и работе в нестандартной обстановке, где все решения принимались на ходу.

Очень хотелось спать – сказывался напряжённый день, в кабине ЗИЛ-131 сильно не расслабишься, но приспособился, и практически всю дорогу спал, если это можно назвать сном.. Машину вёл Курочка Я.А., а я спал в сидячем положении, и просыпался только когда меня бросало из стороны в сторону на поворотах... Дорога была мне не знакома Северодонецк – Славянск – Изюм – Красноград – Полтава – Киев. Очень впечатляюще выглядела дорога перед Киевом. В направлении Киева движения практически не было, а вот из Киева... Сплошная многокилометровая колонна легковых автомобилей!!! Непрерывная!!! С узлами на крыше, перегруженные легковики... Беженцы!!! Подобное можно было видеть только в кинофильмах о войне, и воспринималось как нечто отдалённое от реальной жизни... Страх не было, но было какое то чувство неопределённости - мы ещё шутили, что похоже, для нас, обратно дороги не будет... В Киеве Курочка Я.А. попросил его сменить – устал и не было опыта вождения автомобиля в больших населённых пунктах, где лихие водители практически выдавливали параллельно идущий транспорт на дорожных развязках. Сел за руль, включил «мигалки», поручил Дивенку Н.Н. включение звуковой сирены, которая включается механическим способом, и под возражения Курочки Я.А. о запрещении использования световых и звуковых сигналов, без проблем доехали до поста ГАИ. где попросили дежурных сотрудников связаться с дежурным по Киеву. Оказывается о нашей колонне уже были предупреждены и работники ГАИ, ну просто душевные ребята – дали машину сопровождения, и с мигалками провели по Киеву к СВПЧ-25 на Оболони, имеющей достаточно большой гостиничный комплекс, где комплектовался отряд работников пожарной охраны и техники, прибывших в командировку, где впервые прозвучала фраза ликвидация последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции....

СВПЧ-25 г.Киев



Распределили по комнатам, Старший, Курочка Я.А., ушёл на доклад, ну а мы пошли знакомиться с другими, ранее прибывшими ребятами, и расспрашивать о том, что происходит. В принципе, прибывшие

ранее знали немного – сидим в запасе, в случае необходимости по громкоговорящей связи объявляют должности и фамилии сотрудников, которым необходимо подойти к дежурному по части. Схема проста – по мере выбывания специалистов на ЧАЭС, формируются группы для их замены. Часто меняются мотористы ПНС-110 и инспектора пожарной охраны, которые несут службу непосредственно на территории ЧАЭС. Выбывшие обратно в часть не возвращаются. Сам штаб находится в г.Чернобыль. В общем, полная неопределённость, и общую картину можно было понять только по отдельным деталям. Система была не отлажена и каждый сам себе режиссёр - делай что хочешь, но из части выход запрещён. Ну этот вопрос мы решили быстро, т.к. был опыт нахождения на казарменном положении, и достаточно было сообщить дежурному по части фамилии отсутствующих, время отсутствия и предполагаемое место нахождения. Особого возражения не было, учитывая что питания нет и кормить нас никто не собирался. В итоге самостоятельно провели осмотр местности. Краина города, небольшое озеро возле части, недалеко большой универмаг «Оболонь»,из которого организовали поставки продуктов, алкоголя и прочего. Пьянки не было, просто ели и отдыхали от бессонной ночи и дальней дороги. Каждый был предоставлен сам себе - кто дремал, кто спал, кто с техникой копался.

9 мая 1986г.

Построение. Проверка личного состава. Напоминание о ответственности и промывание мозгов, тревожной обстановке и снова предоставлены сами себе. Нужно чем то себя занять. Проверка техники и отдых. Скукота полная...Но ведь это 9 мая!!!Святой праздник!!!На празднование в столице Украины рассчитывать мы не могли, т.к. находились на казарменном положении, и никто не знал, что и когда произойдёт, но поход в универмаг, звонки домой из автоматов междугородней связи, и торжественный вечер в ресторане, который находился недалеко от части, организовать мы смогли.

Ресторан как и город , полупустой. Посетители в основном в военной форме, ну и женщины конечно. Торжества как такового не получилось, просто праздничный ужин. Какие торжества в тревожной обстановке, да и мысли все сводились к тому, что могли вызвать в любой момент, и никого не будет интересовать можешь или не можешь выполнить то дело, ради которого мы приехали. Ничем особым вечер не запомнился – просто сытно поужинали. Вернулись в часть за полночь не все, некоторые пошли бродить по ночному Киеву. В части переполох – было построение, требовались специалисты на бронетехнику. Но поскольку среди нас таковых не было, то и восприятие было поверхностным. К тому же уходя из части предупреждали пофамильно, где и сколько времени будем отсутствовать. Ну а если посыльного не прислали, значит мы были не нужны.

10 мая 1986г.

Утром 10.05.1986г. построения не было, просто собрали руководителей групп и снова поиски водителей бронетехники. Конкретно это звучало как «Нужен водитель на бронетранспортёр».Появились первые мысли, почему среди личного состава нет водителей бронетехники...Водителей тяжёлого транспорта просто так не готовили, и в стране, которая постоянно готовилась к войне с «силами зла» практически всех водителей большегрузного транспорта готовили из числа призывников на курсах ДОСААФ(добровольное общество содействия армии и флота).В пожарную охрану принимали только после службы в армии. Значит должны быть ребята, которые проходили службу в СА на бронетехнике. Что есть бронетехника? Это техника произведённая на базе того или иного грузового транспорта. Поэтому было удивительно, что из 10-20 водителей, не было никого, кто мог бы управлять военной техникой. В беседе и обсуждении последних новостей на простой вопрос:»А как такое может быть?»,получил настолько простой ответ, то, наверное, до такого и не додумался бы : «А что мы дурачки, в пекло лезть? Ведь не трудно догадаться, куда эта техника поедет».Сработала хозяйственная психология. Был очень удивлён, но укорять этих людей не было смысла, так думали многие, но если бы был приказ принять технику, то никто бы и не отказался. Просто не было конкретно поставленной задачи. Ну а как задачу поставишь, так она и будет выполнена.Кому то, где то нужен водитель на бронетранспортёр - мало ли что в жизни кому нужно

Делать нечего, лежим дремаем...Сальные шутки, разговоры ни о чём...Начал размышлять о том, сколько времени будет это длиться. Несколько раз объявляли по громкоговорящей связи, что нужен водитель на бронетранспортёр. Начались размышления о том, что умел бы управлять бронетехникой, то поехал бы не задумываясь. Всё же лучше, чем лежать без толку, и неизвестно сколько. Начал вспоминать о том, какие бывают бронетранспортёры, и на какой бронетранспортёр нужен водитель, колёсный или гусеничный? Вот так и появилась мысль а не поехать ли мне на ЧАЭС на бронетранспортёре? А почему бы и нет? Рано или поздно ехать на ЧАЭС придётся – в этом я и не сомневался, в отличие от многих, находящихся в запасе. К тому времени уже знали, что ПНС-110 откачивает радиоактивную воду из под

разрушенного реактора, и соответственно, мой путь был уже определён, хотя эти разговоры обходили стороной, и пытались при мне их не вести. Страх не было, всё было как обычно – кто то должен был сделать то, что другие сделать не могут. Единственно, что не устраивало, так это сидеть у ПНС, и слушать как тархтит двигатель., хотя наверняка при ПНС никто не сидел, т.к. нет смысла - достаточно, периодически проверять её работоспособность, что позже и подтвердилось, но в любом случае предстояла монотонная и скучная работа. Но ведь можно принести гораздо больше пользы именно в активной и нестандартной обстановке, быть с теми кто впереди, и делать то, что многие боятся делать! Мыслей было много, всех уже и не вспомнишь, остались лишь небольшие наброски....

С колёсным бронетранспортёром проблем быть не должно - техника на колёсах, значит есть руль и педали, единственная проблема это ограниченный обзор. Сложнее было бы с гусеничным, в технической части, т.к.с управлением тоже ничего сложного не видел. Но самая большая сложность заключалась в том, что нужен был готовый водитель, который должен был выполнить определённую, боевую задачу – прекрасно понимал, что сразу бросят в работу, и времени на обучение не будет!

Лежать и размышлять надоело, нужно было что то делать. Пошёл к дежурному по части, спросил какая модель бронетранспортёра, на который нужен водитель, или хотя бы скажите колёсный или гусеничный. Дежурный не знал...

Снова лежим, дремаем....Пришёл посыльный от дежурного, с сообщением, что бронетранспортёр колёсный - ценная деталь....Часам к 17-00 я «созрел» окончательно, и пошёл к дежурному по части, узнать нашли или не нашли водителя на бронетранспортёр. Не нашли....Честно рассказал дежурному свои сомнения, и сказал, что если устраивает такой вариант, то я готов ехать в качестве водителя. Радости дежурного не было предела! Сразу бросился к телефону с докладом. Решение было принято сразу – через два часа, за мной прибудет автомобиль. Я пошёл собираться.

Была очевидна серьёзность ситуации, когда нужно выполнить определённую задачу, и есть техника, которая может выполнить эту задачу, но отсутствует маленькая деталь – нет водителя на эту технику. Стала понятна и радость дежурного по части, которому наверняка надоели указания о поиске водителя бронетранспортёра, и радость тех, с кем он созванивался. Долго потом размышлял, что это было, логическое действие, основанное на трезвом расчёте, или это была авантюра, ради которой я мог подвести людей? Имел за плечами незаконченное военноавиационное училище, где готовили лётчиков истребителей запаса, да и в жизни встречалась техника посложней чем колёсный транспорт, поэтому незнакомая техника не пугала, наоборот - было очень интересно, да и в командировку меня послали как универсального работника, который может не только выполнять обязанности моториста ПНС-110 и водителя, но и действовать в зависимости от обстоятельств. Как показали последующие события, таки это был трезвый расчёт...

Доклад командиру отделения ПНС-110 Курочке Я.А.Под обсуждение новости о моём отъезде упаковал вещи в полиэтиленовый мешок, которыми нас щедро снабдили в родной части, и попросив не мешать, лёг отдыхать в ожидании вызова.

Часов в 19-00 вызвали. Попрощался с ребятами, которые гурьбой выскочили меня провожать, сел в прибывший УАЗ-469 и отбыл в неизвестность...Неизвестность находилась недалеко, в одной из пожарных частей г.Киева, где меня проводили к начальнику караула. Начкар сразу предложил провести в помещение для отдыха, т.к. в выезд будет в 4-00 11.05.1986г. Я возразил, что буду проверять технику, и спать лягу в ней, т.к. выезд будет ранний и зачем будить остальных своими сборами - не мог же я каждому объяснять, что я никогда на управлял бронетехникой, и видел её только на картинках и по телевизору, да и ребят из караула было жалко – в столицах такое изобилие выездов по тревоге, что рады были каждой свободной минуте отдыха. Начкар не возражал, и мы пошли к бронетранспортёру. где попрощались, и попросил разбудить в 3-30,если не проснусь сам.

БРДМ-2 РХ, Он стоял в глубине двора, тёмнозелёный, и казался чужим в этом спокойном размеренном мире....Таких я ещё не видел....Порадовало, что двухосный и небольшой. Радость ещё больше увеличилась, когда внутри увидел ЗИП(запасной инструмент и принадлежности) и техническую литературу!!!Это то, что я ждал! Вся военная техника комплектовалась сопроводительной технической литературой и шанцевым инструментом. Техническая литература была в двух книгах - «Техническое описание БРДМ-2 РХ» и «Управление БРДМ-2 РХ» Первым делом за «Техническое описание БРДМ-2 РХ».В принципе как и ожидал, ничего сложного. Собран на базе автомобиля ГАЗ-66,плавающий вездеход, плюс дополнительное навесное оборудование. Далее всё просто – проверка работоспособности узлов и обтяжка ходовой части. Теперь я спокоен. Машина была, что называется, с иголочки. Новая! Всё в комплекте! Заправлена, смазана и готова к выполнению любой задачи! Хотелось бы поблагодарить тех ребят, которые готовили технику. Затем ужин в спокойной обстановке, постелил шинель, пакет «НЗ» под голову и сон.....



11 мая 1986г.

Биологический будильник не подвёл – проснулся минут в пятнадцать - двадцать четвёртого. Запуск двигателя на прогрев, прибрался, умылся и лёгкий завтрак. Ну а в 3-45 забарабанили по броне – прибыли! Старший лейтенант внутренней службы Кац М.В. и лейтенант внутренней службы Мартынюк И.И..

Кац Марк Владимирович старший лейтенант внутренней службы. Запомнился как невысокий, коренастый и решительный. Не помню кто и как представился, но я принял его за командира экипажа.

Мартынюк Игорь Иванович лейтенант внутренней службы. Запомнился как худощавый, среднего роста, спокойный и рассудительный паренёк, с которым Кац М.В. всё время советовался. Оба были в полевой форме, хорошо ориентировались в Киеве, в следствие чего возникло мнение, что они являлись сотрудниками пожарной охраны г.Киева

Поехали... Заехали в УПО(Управление пожарной охраны)Киевской области .Ребята принесли два дозиметра. На вопрос о путевом листе сказали, что будет в Чернобыле. Поехали в Чернобыль....В дороге разговорились. Ребята осматривали технику, Хвалили меня как водителя, уверенно управляющим БРДМ, интересовались деталями - им тоже было интересно. Когда я сказал, что впервые сижу за рулём БРДМ, то были сильно удивлены. Оказалось, что когда они принимали эту технику в воинской части, и водитель который перегонял в пожарную часть, управлял неумело техникой, петляя по дороге...Наверное парень намеренно управлял БРДМ расхлябанно, т.к. не хотел попасть на ЧАЭС...Я их успокоил, что техника не сильно отличается от грузовика, в чём они сами могли убедиться. Ребята рассказали, что наша задача создать карту радиационного загрязнения зоны, и будем работать на всей её территории.

Зона...Первая встреча с ней начиналась с деревянных противопехотных рогаток, которые работники милиции установили прямо на шоссе, при въезде на закрытую территорию. Напомнил офицерам о отсутствии путевого листа. Сказали прорвёмся. Начал снижать скорость на подъезде к посту. Метров за пятьдесят милиционеры убрали рогатки и мы ,не останавливаясь, проехали в направлении Чернобыля. Прорвались...Позже пришло осознание, что проверять нас никто не собирался, т.к. военную технику милиция обычно не трогает, да ещё при такой обстановке, и в направлении ЧАЭС...Тщательным проверкам подвергали технику, выходящую из охраняемой зоны.

Чернобыль...Самого города не помню. Запомнилась только пожарная часть ППЧ-17,находившаяся прямо у дороги, на базе которой и была создана группировка сил и средств противопожарной службы МВД СССР по руководством генерал-майора вн.сл. Кимстач И.Ф., начальник штаба майор вн.сл. Черненко А.А.

Организация была вновь созданной, и всё решалось в оперативном порядке, не было бланков документации, печатей. Приказы были устные, а все регистрационные записи велись рукописно и скреплялись подписями руководителей ответственных служб.

Обстановка, на территории части была не особенно напряжённой – каждый был занят своим делом. Во дворе стоял пожарный гидрант, с помощью которого пожарные дежурного караула мыли машины, поливали асфальт, растягивали пожарные рукава, готовили скатки. Это были настоящие профессионалы, немногословные, имеющие хорошую подготовку, крепкие и здоровые парни, которые могли выполнить любую поставленную задачу. Было состояние некой неопределённости, а так как все были не особо разговорчивы, приставать с расспросами не хотелось...Но вскоре это прошло - работа затянула так, что отвлекаться было некогда. Все были на службе, и каждый делал своё дело, а у меня был БРДМ-2РХ.Шла обычная, будничная работа пожарной охраны на ликвидации последствий аварии на ЧАЭС.

Офицеры пошли на доклад в штаб, я на регистрацию к дозиметристам группы дозиметрического контроля под руководством майора вн.сл. Гайдука И.Н. Дозиметристы, одетые в синие комбинезоны, выделялись на общем фоне других сотрудников в выцветшей военной форме. Обыкновенные ребята, которые шли первыми, прокладывая дорогу остальным.

Комната дозиметристов находилась на первом этаже, слева от входа в здание части. Представился. Все мои данные зафиксировали в журнале учёта доз облучения личного состава и выдали карточку учёта доз облучения с отметкой 1р,суточная доза естественного фона. Поднялся на второй этаж к медработнику. Растерянный парень. Нервничал. Пытался объяснить основы безопасности, но похоже и сам не сильно разбирался в деталях. Дал таблетку йода, попросил принять в его присутствии. Принял. Далее последовал совет, что нужно срочно запить большим количеством воды. На вопрос где можно взять питьевой воды развёл руками...Не знал...Посоветовал попить из гидранта во дворе...Больше я ничего не спрашивал. Дабы не спалить таблеткой йода внутренности, пришлось сделать пару глотков воды из гидранта...На втором этаже была комната отдыха, в которой по обе стороны стояли раскладушки для отдыха. Дежурные делали влажную уборку, и показали свободную раскладушку. На завтрак не пошёл, была свобода выбора и я остановился на сухом пайке, который оказался довольно объёмным что порадовало, но воспользоваться в полной мере не особенно пришлось, т.к. приём пищи проходил «на ходу» в буквальном понимании этого слова. Особенно запомнились из набора консерва «Завтрак туриста»...Знакомое название, но привлекла

необычная этикетка консервной банки, и после прочтения состава был приятно удивлён. Это был не тот стандартный «Завтрак туриста», который пылился в необъятных количествах на полках гастрономов, это был особенный «Завтрак туриста», и начинка его была «Фарш сосисочный», который стал основной пищей на ближайшие сутки....

Связисты настроили радиостанцию на волну пожарной охраны и дали позывной диспетчера и позывной БРДМ. Проверка связи и выезд на заправку топливом. Заправка была очень своеобразна. За городом стоял топливозаправщик. Заправочного пистолета не было, просто резиновый шланг, который не входил в горловину топливного бака БРДМ., располагающегося в верхней задней части. Насос у топливозаправщика не работает - только самотёком. Съехал на обочину – не хватает длинны шланга... Пришлось ведром заливать бензин из топливозаправщика в ведро, затем из ведра в бак, но так как лейка для залива топлива отсутствовала, пришлось заправляться с погрешностями, из расчёта половину ведра в бак, половину ведра на разлив.... Как сказал заправщик, этот вопрос никого не интересует и учёта бензина нет, но тем не менее записи в тетрадь, о количестве заправленного топлива, сделал. Позже эту проблему решили, и заправка топливом проходила в нормальном режиме.

Доклад у дозиметристов о готовности. Путевых листов для контроля выездов и маршрута, не было. Обещали вскоре решить вопрос, так что учёт горючего, пробег машины и другие детали никого особенно не волновали. Пришли Кац М.В. и Мартынюк И.И. Проверили штатный, стационарный дозиметр, установленный в БРДМ. Что то не пошло. Принесли свой, стали думать как закрепить головку детектора на БРДМ. Придумали! Вывели провод через люк лебёдки в переднюю часть, и там закрепили. Всё, готовы к выезду.

Первый выезд на ЧАЭС. Это была самая длительная поездка по времени. Ехали не спеша, с частыми остановками – проверяли аппаратуру и фиксировали показания дозиметра. Первые замеры были на шоссе. Проехали ПУСО. В те дни он находился прямо на шоссе. На обочине стояли АРСы (авторазливочные станции) на базе ЗИЛ-157. Тут сразу и мыли машины, выезжающие из зоны. Мойющий раствор растекался по обочине. Мойщики работали в ОЗК (Общевойсковой защитный комплект, обеспечивающий достаточной защитой от химической или радиоактивной угрозы.), некоторые были по пояс раздетые, май месяц... Перед «Рыжим лесом», который был ещё зелёным, строили объездную дорогу на станцию. Много машин, много людей, которые работали как и в мирное время на дорогах по пояс раздетые. За развилкой начинался «Рыжий лес»... Тут и заработал дозиметр по полной программе. Мартынюк И.И. несколько раз выходил из БРДМ для сопоставления и уточнения показаний дозиметра. Позже ребята фиксировали радиационный фон внутри БРДМ, с поправкой на броню. Прошлись с тыльной стороны машзала, подъехали к административному корпусу, позже узнал, что это был АБК-1. Стандартное административное здание советских времён с остекленным фасадом. У входа стояла ГАЗ-24 чёрного цвета, и было очень и очень удивительно, видеть среди военного транспорта гражданский автомобиль. Стояла она там и 12.0586г., и уже гораздо позже узнал, что автомобиль был брошенный... Подъехали к мосту на канале. Там дежурили ребята на ПНС-110, качая воду к останкам 4-го реактора. Рядом с ПНС лежали смятые всасывающие рукава, которые не выдерживали разряжения при всасывании, и требовали частой замены. Пообщались и поехали обратно уже по асфальту в сторону г. Припять. И тут у машзала 4-го реактора заметили группу военнослужащих, которые разместились на траве и принимали пищу... Все были в шоке – только полчаса назад делали замеры в этом месте – 36р\час!!! Сначала хотели их забрать, но потом Кац М.В. связался по радио с диспетчером пожарной охраны, и доложил обстановку. В ответ пришло распоряжение двигаться своим курсом, а к военнослужащим пришлют «Скорую помощь». Очевидно крупномасштабная ликвидация последствий аварии только начинала своё развитие, и ребята стали жертвами ограниченной информации...

Дорога на г. Припять... Затяжной поворот направо, опоясывающий ЧАЭС. Фон очень сильный, выше чем на шоссе у «Рыжего леса». В памяти остались только две цифры 36р\час возле машзала 4-го реактора, где принимали пищу военнослужащие, и 72 р\час на шоссе возле «Рыжего леса», а так как на любые записи было наложено большое «ТАБУ», то естественно и в мыслях не было фиксировать личные замечания или отдельные детали.



План-схема промплощадки и стройбыли ЧАЭС

- | | | | |
|---|---|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Блок «А» | 7. БНС - береговая насосная станция | 12. ЦРЛК - цех легирования кремния | 18. ЦПР - цех подготовки ремонта |
| 2. Блок «Б» | 8. АБК - административно-бытовой корпус | 13. АКС - азотно-кислородная станция | 19. «ЛЭР» - «Львовэнергоремонт» |
| 3. Блок «В» | 9. Столовая | 14. Склад амреактивов | 20. Насосная станция 3-го подъема |
| 4. Блок «Г» | 10. ОБК - объединенный вспомогательный корпус | 15. Склад сырого топлива | 21. ДЭС - дизель-генераторная станция |
| 5. ВСРО - вспомогательное сооружение реакторного цеха | 11. КС - компрессорная станция | 16. Склад реактивов | |
| 6. ВЭС - водозаборное сооружение | | 17. ПРК - резервная котельная | |

Продолжение см. на обороте

В первой поездке по зоне передвигались медленно, с целью более точной фиксации показаний приборов, а в последующих выездах, в местах повышенного фона, старались пройти загрязнённые участки на максимальных скоростях. Кольцевой перекрёсток. Свернули направо, и въехали в Припять. Город напоминал родной Северодонецк – молодой, современный город, стандартные многоэтажки, магазины, улицы.... Прошлись по центральной улице, развернулись на небольшой площади, перед остекленным зданием, похожим на дом культуры или клуб, и пошли обратно к кольцевому перекрёстку, и дальше прямо по ходу до ближайшего населённого пункта. Затем обратно ЧАЭС, «Рыжий лес» и ПУСО....

ПУСО. ут произошёл неприятный момент....Началась обработка БРДМ, и мгновенно началась течь перископов....Это было очень и очень неожиданно. Негерметичность машины!!! Сориентировался быстро – схватил шинель и накрыл ноги. Течь была небольшая, и только при лобовой струе, но заделать её было нечем, и в дальнейшем выручала шинель, лежащая между сидениями....Практически сразу был передавлен шнур головки детектора дозиметра, которую вывели через люк лебёдки в передней части БРДМ.

Был ещё случай на ПУСО, уже позднее... Чем дальше, тем больше прибывало техники, и времени на обработку сокращалось... Может спешили, а может и не хотели «вылизывать» технику, кто скажет? Во всяком случае нас мыли быстро. А один раз стояли долго... Настолько долго, что начали зарождаться мысли о том, что пора ехать, тем более, что струй и хождения по броне не было слышно. Обычно по завершению обработки БРДМ, поступала команда от мойщиков, в виде взмаха руки. А тут никого... В окно и перископы никого не видно, выходить не хочется. Начал добавлять обороты двигателя... Сделал имитацию начала движения... И застучали! И закричали! Ну слова там всякие.... Разобрались. С того времени на ПУСО глушили двигатель, и впереди транспорта ставили военнослужащего, который стоял до окончания обработки. Вот так, на ходу, и повышали технику безопасности...

Прибыли в ППЧ-17. Офицеры на доклад, я с техникой. Перископы заделывать нечем. Смены мне нет. Сказали потерпи, скоро будет. Ну я особо и не переживал, т.к. прекрасно понимал куда я прибыл и зачем....

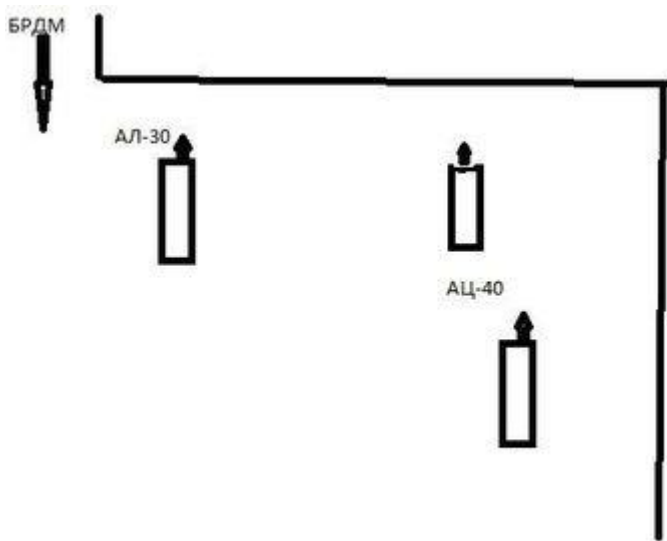
И снова выезда, выезда, выезда... Но уже только вдвоём с Мартынюком И.И. Помню как поехали в объезд ПУСО проверить объездные дороги. Выехали к полю, засеянному пшеницей. Проехались вдоль, развернулись и обратно. Сразу сработала мысль, а зачем ехать в объезд, если можно сократить путь через поле, ведь пшеницу уже никто собирать не будет. Ну мы и промчались по полю к ПУСО. Были мысли ещё и поплавать, благо БРДМ был водоплавающий, но хорошо, что не соблазнились этой идеей «фикс», ещё неизвестно, чем бы это всё закончилось... А вообще все выезды строились на импровизации, в зависимости от обстоятельств. Интересно, что не помню майскую жару, а ведь в закрытом БРДМ должна быть парилка, ребята на ПУСО по пояс голые ходили, так было жарко... А вот ночной холод помню. Приедешь, двигатель остынет, машина охлаждалась быстро, пока снова прогреется сидишь и мерзнешь, а потом наслаждаешься тёплым потоком воздуха...

12 мая 1986г.

Утром суета – ждали генерал-майора вн.сл. Кимстач И.Ф. Наш экипаж это особо не коснулось, и мы с Мартынюком И.И. снова по выездам. Знаменательно, но дорога через «Рыжий лес» была закрыта знаком «Въезд запрещён» с табличкой «Кроме бронетехники», и стоял указатель направления движения по новой дороге, в объезд «Рыжего леса».

Ближе к полудню, у дозиметристов получили индивидуальные накопители, значки чёрного цвета с оранжевой лицевой частью, под которой находилась пластинка из белого металла. Накопители выдавались только командирам групп, а индивидуально только тем, кто посещал третью зону. Уже не помню, где мы находились, но поступил приказ, срочно вернуться в часть и готовиться к выезду с офицерами штаба.

Выезд с руководителем группировки генерал-майором Кимстач Н.Ф. и офицерами штаба запомнился особо, так как это был один из самых насыщенных выездов. Получилось выездное заседание штаба противопожарной группировки МВД СССР, во время которого Кимстач Н.Ф. предупредил офицеров о возможности возгорания, с последующим выбросом радиоактивных веществ из разрушенного реактора, в котором зафиксировали увеличение температуры, и дал указание готовить людей и технику к возможному пожару. Осматривая окрестности, офицеры делали рабочие записи, тут же обсуждали их и делали планы на перспективу. Особое внимание уделили осмотру территории ЧАЭС. Во дворе ЧАЭС неожиданно открылась стоянка пожарных машин, принимавших участие в тушении пожара 26.04.1986г. Первой открылась АЛ-30 (автолестница пожарная, высота до 30м) с разбитой передней частью., лестница была выдвинута по ходу автомобиля, но была на расстоянии от производственного корпуса. Справа от неё, вплотную к стене правым бортом стояли две АЦ-40 (автоцистерна пожарная, насосная установка 40л\сек). Уже позже узнал, что АЛ-30 стояла на месте развёртывания, а АЦ-40 затянули при очистке территории, повредив переднюю часть АЛ-30 тягачом.

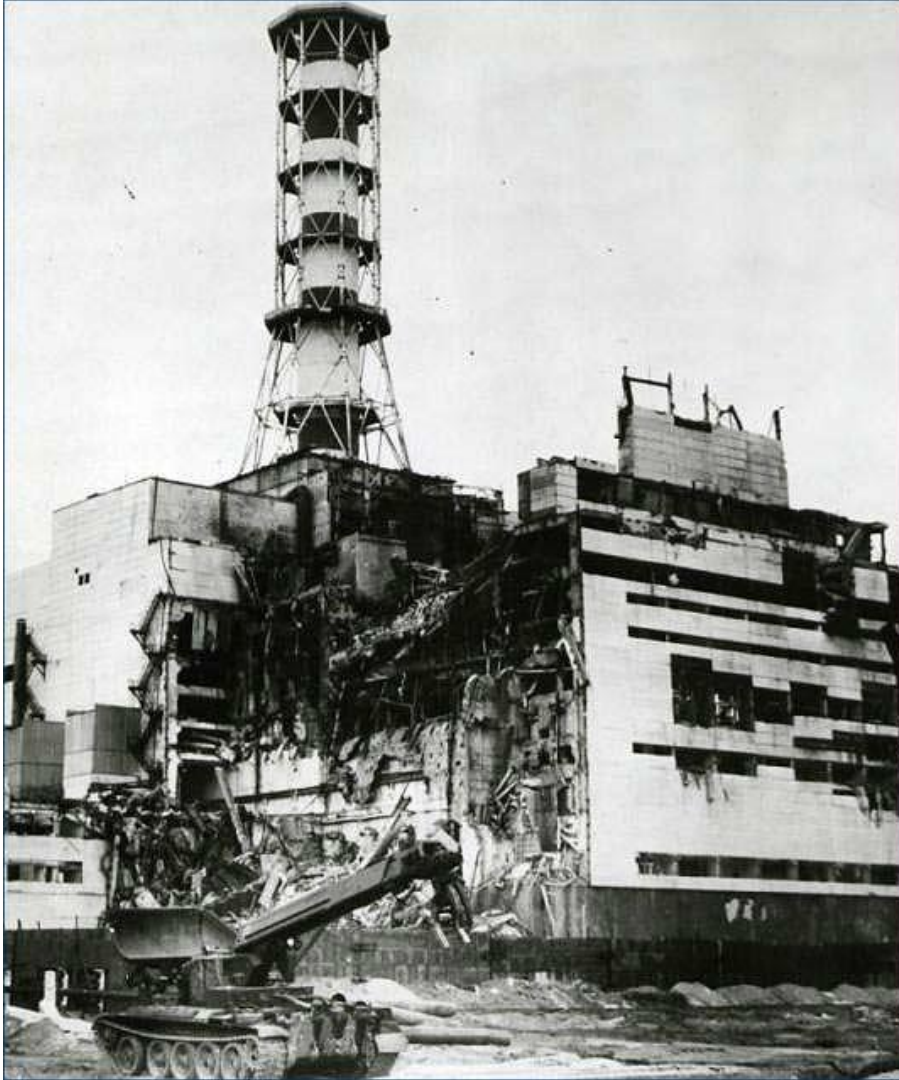




Впечатления были сильные! Несколько раз объезжали территорию ЧАЭС. Незабываемо выглядели останки четвёртого реактора, к которому мы подъехали со стороны развала... Хаос из металлических конструкций и бетона впечатлял! Огромная масса, состоящая из обломков бетона и торчащих труб напоминала гигантскую гору, со срезанной вершиной... Дозиметрический контроль в этой поездке не вёлся...



Рядом с развалом работала ИМР(инженерная машина разграждения),снимая грунт с поверхности. Экипаж ИМР работал определённое время, после окончания которого, ему на смену приходила другая машина, а первая уходила в сторону г.Припять. Затяжной поворот между ЧАЭС к г.Припять все пытались пройти на повышенных скоростях, чтобы снизить дозовую нагрузку экипажа и пассажиров. Так совпало, что впереди БРДМ шла ИМР, что дало возможность зафиксировать её скорость по спидометру БРДМ. Скорость движения ИМР на повороте, составляла 90км\ч!Хотел ещё совершить обгон ИМР, но её так бросало на поворотах, что от обгона пришлось отказаться...



Дальше, на кольцевом разъезде ,ИМР проследовала своим маршрутом, а мы свернули в г,Припять, проехали по его тихим улицам, и далее, через кольцо к Янову, где Кимстач Н.Ф. хотел встретиться с местным жителем, который отказался выезжать при эвакуации населения. Встреча не состоялась и мы вернулись в ППЧ-17 г.Чернобыль. На ПУСо получили очередную порцию моющего раствора внутрь машины, но я предусмотрительно укрыл ноги генерала, который был очень удивлён.Выговор никто не получил, но был чёткий приказ законопатить перископы солидолом, который тут же нашёлся. По приезду в часть, офицеры ушли в штаб, а я столкнулся с новым препятствием – на въезде в часть, дежурный дозиметрист проверял технику на радиоактивность, и БРДМ не прошёл контроль! Пришлось оставить его за пределами части и идти с докладом о ЧП к дозиметристам. Дозиметристы проверив мой маршрут сказали, что я набрал предельно допустимую дозу, и мне нужно доложить об этом начальнику штаба. На вопрос, что я единственный водитель, прозвучал ответ, что мне все выезда в третью зону закрыты, и меня нужно срочно отправить из части. Предельно допустимая доза в те дни составляла 20р.,но никто не скажет, какая доза облучения была действительной, да и кто обращал внимание в те дни на такие мелочи...Фиксированная доза облучения с 7-00 11.05.1986г. по 14-00 12.05.1986г. составила 17.8р.Пришлось идти в штаб и, в присутствии всех офицеров штаба и генерал-майора Кимстач Н.Ф., доложить начальнику штаба о том, что мне запрещён выезд в третью зону в виду получения предельно допустимой дозы облучения. Начальник штаба особо не расстроился и сообщил, что прибыли два водителя на БРДМ, которым я должен сдать технику, и было бы неплохо оставить меня на неделю инструктором БРДМ. Узнав мою историю о самовыдвижении, в разговор вмешался Кимстач Н.Ф., скомандовав офицерам смирно, объявил мне благодарность за службу, похвалил и приказал отправить меня на «Большую землю».Тут же ,начальник пожарной части Игналинской АЭС, майор Абрамов предложил мне должность водителя АЛ-30 и двухкомнатную квартиру, добавив что ему нужны такие отчаянные ребята. Сказать мне

было нечего, и я отговорился, что мне нужно посоветоваться с семьёй. На вопрос кто мне отметит командировочное удостоверение, Кимстач Н.Ф. сказал, что нет бланков и печатей, можно подождать пару дней, но лучше все отметки сделать в ВПЧ-25 г. Киева, и там же оформить проездные документы. Естественно ждать не хотелось, и генерал приказал идти отдыхать, выезд в Киев будет штабным УАЗ утром 13.05.86г. По селектору вызвали прибывших водителей, и мы пошли осматривать БРДМ. Самих ребят не помню, и разговор тоже. Сказывалась усталость напряжённых суток без отдыха. В памяти осталось состояние оцепенения и заторможенности. На складе получил новую форму. Это была тёмносиняя форма работников ППЧ и кирзовые сапоги. По размеру были только сапоги, сама форма была на два размера больше, но спорить не хотелось. Принял душ, поел в столовой и попросил дежурного диспетчера разбудить, когда штабной автомобиль поедет в Киев. И спать, спать, спать...

Разбудили в темноте, с вопросом кто водитель БРДМ, нужно было в полночь отвезти инспекторов на ЧАЭС. Оказалось, что новых водителей не нашли, и я решив, что не нужно будить всех ради их поиска, сказал, что отвезу смену. Тут в разговор вмешался Кац М.В., сказав, что Мартынюк И.И. поедет со мной. Я был удивлён, зачем «палить» человека, если я маршрут знаю? Не помню, что мне сказали в ответ, но далее произошла словесная перепалка, и помню только свои слова, что: «все, кто переживает, могут не тереться возле штаба и прятаться за спину товарищей, а лично проконтролировать ситуацию в третьей зоне». В итоге поехали мы с Мартынюком И.И. вдвоём... После поездки попрощались, пожелали друг другу удачи и спать, спать, спать...

13 мая 1986г.

Утром разбудили – машина готова, ждут. Заскочил к дозиметристам, застал их на лестнице – большой сбор, и все куда то спешили. На ходу поставив отметку в карточке учёта доз облучения личного состава дополнительные 2 рентгена за ночной выезд, я с чувством выполненного долга выехал в Киев....

Дорогу не помню, наверное дремал. В Киеве одни вопросы: «Что? Где? Как?» В памяти остался один ответ для всех: «Из БРДМ практически не вылез, поэтому что и как не знаю». К начальнику части, финчасть. Тут уже ждали. Начальник части упорно не хотел ставить печать на карточке учёта доз личного состава, но я уже знал магические слова «генерал – майор Кимстач Н.Ф.»... Поставили печать и оформили командировочные и проездные документы на самолёт. Бегом в универмаг «Оболонь», где была авиакасса. Людей которые стремились покинуть Киев, в очереди было множество, но выручили ребята, протянули меня через толпу, прямо к кассе с возгласами: «Мы из Чернобыля! Срочный вылет!» и вручили воинское требование кассиру. Толпа отхлынула, и я спокойно взял билет. Сам бы такого не сделал, но был благодарен ребятам, т.к в очереди стоять совершенно не хотелось... Тут же взяли выпить и поесть, а в части уже и выпили, и поели. Всех интересовало что там, и от посетителей не было отбоя, хотя рассказывать особо было нечего, и очень хотелось спать... К этому времени весь двор был уставлен прибывшей техникой и бездействующими работниками пожарной охраны - ликвидация набирала обороты... Был месяц май 1986г...

ЭПИЛОГ

Прошло двадцать семь лет... Многие забылось, многое изменилось... Перерегистрация участников ЛПА в 1997 году, показала, что с архивной документацией периода ЛПА не всё в порядке, а более жёсткая проверка документации ликвидаторов аварии на ЧАЭС начавшиеся в 2012 году, стимулировала поиск сослуживцев, с которыми выполнял служебные обязанности в мае 1986 года.

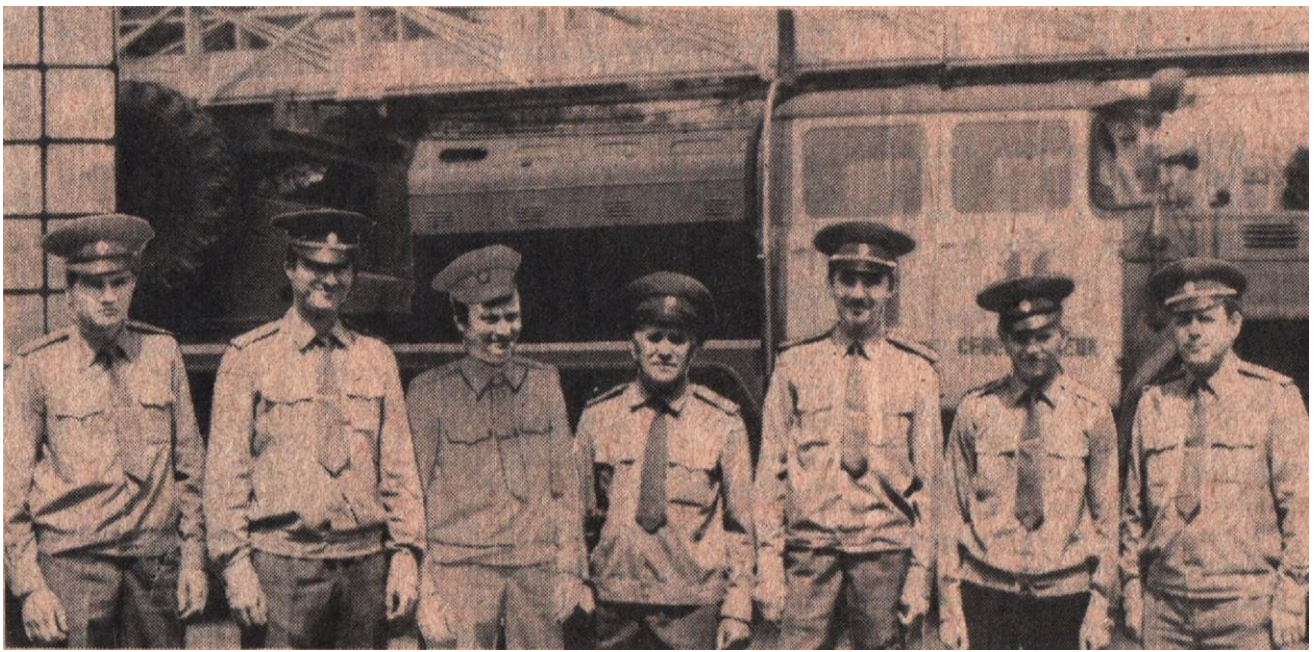
1-й экипаж БРДМ-2 РХ :

Кац Марк Владимирович закончил службу в г.Евпатория, Крым, Украина, в должности начальника части пожарной охраны, инвалид 2-й группы, в настоящее время проживает в Израиле.

Мартынюк Игорь Владимирович Закончил службу в должности зам. начальника пожарной охраны, инвалид 2-й группы, в настоящее время проживает в г.Одесса.

Рассказали как наш экипаж закрывал «Рыжий лес»... Как делали замеры на территории ЧАЭС, и непосредственно у 4-го реактора... Много ещё эпизодов рассказали... Но я их уже не помню... И не вспомню наверное никогда... Написал только о том, что вспомнил лично, а это было всего лишь два дня в мае 86-го....

Май, 2013 год, г..Северодонецк
Марк Реутов



Группа сотрудников 1-го ОВПО г.Северодонецка Ворошиловградской обл. командированных на ЛПА в мае 1986г. На фото слева направо :

1-мл.с-нт вн.сл. Реутов М.Е.,моторист ВПЧ-11,на ЛПА водитель БРДМ-2РХ

2-мл.л-нт вн.сл.Недомарецкий А.Г.,инспектор ВПЧ-7,на ЛПА дежурный инспектор на ЧАЭС,умер в 1995г.

3-ст.л-нт вн.сл.Дьяченко С.Д.,инспектор ВПЧ-11, дежурный инспектор на ЧАЭС

4-ст.с-нт вн.сл.Курочка Я.А.,командир отделения ПНС-110 ВПЧ-11,на ЛПА не был,статус снят в 1997г.

5-ст.л-нт вн.сл.Милевский В.В.,инспектор ВПЧ-11,на ЛПА дежурный инспектор на ЧАЭС

6-ст.с-нт.вн.сл.Дивенок Н.Н.,водитель ВПЧ-11, на ЛПА не был,статус снят в 1997г.

7-капитан вн.сл.Давыдов В.С.,заместитель командира 1-го ОВПО по политической части,на ЛПА не был

8-На фото нет - с-нт вн.сл. Никитенко И.Т.,водитель АР-2 ВПЧ-11,на ЛПА моторист ПНС-110,умер в 2011г