

**Чернобыльская трагедия оставила неизгладимый след в жизни нескольких поколений жителей стран бывшего Советского Союза – России, Украины, Белоруссии и Молдавии. Это было событие из ряда вон выходящее, настоящая катастрофа, память о которой останется в истории на века из-за своей уникальности. Даже несмотря на то, что сегодня мы уже знаем и об аварии на АЭС Фукусима-1 в Японии в 2011 году.**

## Опасный атом

Напомню, что Чернобыльской катастрофе было присвоено семь баллов из семи возможных по международной школе ядерных событий (INES). Это обстоятельство делает её самой крупной техногенной катастрофой нашего времени. В результате аварии был полностью разрушен ядерный реактор, в окружающую среду попали десятки миллионов юри радиоактивных веществ. Население Чернобыля подверглось облучению в 90 раз большему, чем население Хиросимы после взрыва атомной бомбы. Образовавшееся облако радионуклидов части территории Европы и Советского Союза. Была загрязнена территория площадью 160 тысяч квадратных километров.

После катастрофы для всего мира могли быть ещё более тяжёлыми, если бы не отважные и самоотверженные действия десятков тысяч советских людей – пожарных и лётчиков, военнослужащих и резервистов, а также рядовых научных работников, инженеров и шахтёров, химиков и дозиметристов, водителей и разнорабочих, а также других специалистов. Ликвидаторы тогда жертвовали не только своим здоровьем, но нередко и самой жизнью ради спасения других людей.

Одним из них был ныне полковник в отставке Геннадий Банников. Сегодня он хорошо помнит те тревожные апрельские дни. 30 апреля 1986 года командир эскадрильи Ми-8 отдельной вертолётной части Одесского военного округа майор Банников вместе с супругой отправился в отпуск на недавно купленной новенькой машине «Жигули». Двинулись по Киевской трассе, намереваясь попасть из Рауховки в Черновцы, где тогда проживали родители жены. Неожиданно над трассой, звено за звеном, пошли вертолёты. Выскочив из автомобиля, Геннадий

Андреевич с удивлением распознал в небе среди прочих и бортовые номера машин своей эскадрильи. Правда, сообразив, что в случае войны часть должна выдвигаться совсем иным маршрутом,



офицер успокоился и решил ехать дальше.

– Наверное, какие-то внезапные учения! – решил он. – Ничего у меня заместитель толковый, управится и без моей помощи.

Только уже в Черновцах, включив телевизор, офицер услышал об аварии в Чернобыле. Более чем скудные слова официального сообщения умалчивали о подробностях. Лишь гораздо позднее Банников узнал, что уже 26 апреля по тревоге срочно были подняты гвардейская и отдельная вертолётные части. Одними из первых над разрушенным реактором на вертолёте Ми-24Р пролетели пилоты отдельной части подполковники Александр Ким и Александр Годун. 30 апреля было принято решение поднять по тревоге и ещё одну часть. Запыхавшийся осмельный прибывал на квартиру Банникова спустя всего 15 минут после того, как тот тронулся в путь.

Через полтора месяца комэск встретил своих подчинённых в Рауховке. Людских потерь не было, но две крылатые машины эскадрильи вынуждена была навсегда оставить в Чернобыле. Солдаты подразделения химзащиты так и не смогли их отмыть – от бортов беспощадно фони-

ла радиация. Пришлось вертолётцы отправить на вечную стоянку – на кладбище заражённой радиацией техники.

Лётчики части не раз пролетали над разрушенным реактором – закидывали его сначала мешками с песком, а потом мешками со свинцовой

дробью. Шли на высоте всего 50 метров, без всякой защиты – тонкие свинцовые плиты под сиденьем пилотов стали устанавливать лишь через несколько месяцев. А тогда над энергоблоком висело странное зловещее марево, в кабине вертолётов измерители отказывались работать – уровень радиации зашкаливал. Пилоты всё время жаловались на сухость во рту, но при этом, вопреки гуляющим сегодня по сети Интернетом досужим мифам, ни один из них не дрогнул. Никто не отказался от опасного задания.

Банников попал в Припятю год. По состоянию здоровья его списали с лётной службы, и он стал руководителем полётов – в гражданской авиации эту функцию выполняет авиадиспетчер.

– Отпеточер говоря, самому летать в тысячу раз легче, чем руководить полётами с земли, – вспоминает он сегодня свои лихие чернобыльские деньки. – Ежедневно в воздухе над зоной висели свыше 60 машин самых разных ведомств и служб: и самолёты, и вертолёты. Надо было тщательно следить за тем, чтобы они не столкнулись друг с другом, и вовремя подавать команды лётчикам. Изо дня в день испытывал колоссальное нервное напряжение. От него к вечеру гудело в голове.

Авиация бороздила небо с раннего утра и до наступления темноты. Оснащённые специальными приборами вертолёты Ми-8 ежедневно кружили на высоте 200 метров – их показание моговали составлять подробные карты заражения местности.

Юрки Ми-2 сновали на сверхмалых высотах, всего 20 – 30 метров от земли. Со стороны их мельтешение сильно напоминало полёт стрекоз. Присели, выскочили, взлетели – и через 300 метров уже новая посадка. Салоны «двоек» всегда были набиты множеством контейнеров с пробами воды и почвы.



На верхних воздушных эшелонах непрерывно патрулировали пожарные вертолёты с боевыми расчётами на борту, готовыми немедленно ринуться в бой с огненной стихией. Если где-то вспыхнет пожар, с дымом вверх поднимутся и радиоактивные частички, а потом ветер их разнесёт на тысячи вёрст вокруг.

Однако большая часть «летучей» техники занималась тем, что обильно обрабатывала окружающие поля и леса клеем ПВА и специальными химическими реагентами. От реагентов трава и листья становились хрупкими словно стекло.

Как вспоминает Банников, виды природы в зоне были сюрреалистическими. Вокруг стояли порыжевшие от радиации леса. А на земле неестественная трава, точно покрытая белым инеем. Под ногами она трещала, скрипела и крошилась. Днём и ночью по дорогам мотались сотни поливалочных машин, извергая из себя тонны воды.

Редкие передышки выдавались для лётчиков лишь в дни непогоды или когда на станции в эшелонах заканчивался клей. Несомненно, работа у ликвидаторов была весьма трудной, но страна тогда не жалела для них ничего. Как вспоминает Геннадий Андреевич, кормили в зоне отлично, условия проживания, насколько это возможно в полевой обстановке, были превосходными.

Три «чернобыльских» месяца служебной командировки пролетели как один миг. После бурных проводов, которые ему устроили лётчики, Геннадий Андреевич отправился дослуживать в родную воинскую часть. Покидать зону пришлось буквально в одних «трусах». Перед выездом из зоны всё служебное обмундирование необходи-

мо было с себя снять и положить в полиэтиленовый пакет, далее оно подвергалось захоронению в земле, в специальном могильнике.

За образцовое выполнение специального задания Банников был награждён орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» 3-й степени. А ещё через два года он уволился в запас по выслуге лет. Прежде едина страна и разваливалась. Сегодня Геннадий Андреевич с ностальгией вспоминает проведённые в Припяти дни, наполненные не только серьёзным риском, но тёплой атмосферой боевого братства. Там, где опасно, как правило, нет интриг, потому что делить нечего. По мере возможности он пытается регулярно созваниваться с теми, с кем судьба свела его в зоне отчуждения Чернобыльской АЭС. Однако с каждым годом ряды живых ликвидаторов беспощадно редуется. С грустью ныне вспоминает Банников свои редкие, но такие запоминающиеся встречи с «курчатовцами» – учёными Института атомной энергии имени И. В. Курчатова, которые исследовали место аварии. Они всегда лезли в самое пекло. Это были, по словам Геннадия Андреевича, очень весёлые, энергичные, умные и храбрые люди. «Курчатовцы» прекрасно осознавали, чем грозит им дерзкая вылазка в подземный тоннель под взорвавшимся реактором, но тем не менее изо дня в день мужественно продолжали выполнять свой профессиональный долг. Многие из них затем скоростно ушли из жизни спустя всего три-четыре года после Чернобыльской катастрофы...

**Алексей ТЕЛЬМИНОВ.**  
Фото из личного архива  
Геннадия БАННИКОВА.