



Annotation

Бывший начальник штаба ВВС Киевского военного округа рассказывает без прикрас о ликвидации последствий катастрофы.

Н. Т. Антошкин

С. Лелеков

ВЕРТОЛЁТЫ НАД ЧЕРНОБЫЛЕМ

Живыми званием Герой Советского Союза, как тогда говорили «за Чернобыль», были удостоены всего трое — лётчик генерал-майор авиации Николай Антошкин, начальник химических войск МО СССР генерал-полковник Владимир Пикалов и пожарный майор Леонид Телятников. Сегодня, 20 лет спустя, в живых остался один Антошкин.

Становление Николая Тимофеевича Антошкина как офицера проходило в Белоруссии. После окончания летного училища он в 1965 году прибыл в прославленный 10-й Московско-Кёнигсбергский Краснознаменный, ордена Суворова отдельный разведывательный авиационный полк, который базировался на аэродроме в Щучине. Здесь прошел должности лётчика, командира звена, начальника штаба эскадрильи, освоил самолёты Ил-28Р и Як-28Р.

Когда в 1986 году полыхнул Чернобыль, Николай Тимофеевич грудью встал на защиту от страшной беды многострадаальной, ставшей для него второй Родиной Белоруссии. Сегодня генерал-полковник Антошкин живет в Москве. По просьбе редакции журнала «Армия» с ним встретился военный корреспондент подполковник Сергей Лелеков.

Наш разговор с Николаем Тимофеевичем о Чернобыльских событиях начался с совместного просмотра фотоальбома из его домашнего архива. В нем собрано много уникальных снимков, имеющих отношение к крупнейшей техногенной катастрофе прошлого века, случившейся на атомной электростанции. Слушая короткие комментарии к фотографиям, я сразу обратил внимание, как мой собеседник разделяет историю того времени на два периода: «перед входом туда» и «после выхода оттуда». Наверное, ещё для многих тысяч людей, также причастных к тем событиям, этот незримый временной рубеж двадцатилетней давности неожиданно поделил всю их жизнь на то, что было «до», и то, что — «после».

— Вот здесь я в форме генерал-майора авиации до «входа туда», — говорит Антошкин, открыв первую страницу альбома, — мне ведь это воинское звание присвоили за год до того, как стряслась беда в Чернобыле.



Листаем дальше, страницу за страницей, всматриваемся в чёрно-белую фотохронику тех лет. В ней запечатлено много моментов, ставших теперь уже историческими. Четвёртый блок АЭС со следами разрушений. Вертолёты, несущие на внешней подвеске груз для сброса в реактор. Смотрят на нас с фотографий лица разных людей, принимавших участие в ликвидации последствий аварии.

— А этот снимок был сделан уже спустя полгода после «выхода оттуда», — Николай Тимофеевич показывает очередное фото, — вручение Золотых Звезд в Кремле. Вот рядом со мной стоят два Героя Советского Союза, живые участники тех событий. А сегодня их уже нет с нами...

Дальше идут фотографии, на которых изображены новые поселки, построенные для переселенцев, а также целый город Славутич, выросший практически на пустом месте. И опять военная авиация помогала решать задачи, связанные с их строительством. И снова на этом направлении был задействован генерал Антошкин. По его подсчетам, он ещё раз двадцать побывал в зоне Чернобыльской аварии после первой командировки туда.

Беседа с Николаем Тимофеевичем получилась интересная и довольно продолжительная. Он с удовольствием согласился ответить на мои вопросы специально для журнала «Армия».

— Николай Тимофеевич, в период, когда развернулись события на ЧАЭС, вы были в должности начальника штаба ВВС Киевского военного округа. Расскажите, пожалуйста, как узнали об аварии? С чего началось ваше личное участие в ликвидации ее последствий?

— Двадцать лет назад, 26 апреля 1986 года, на календаре был субботний день. По указанию своего командующего я как его заместитель в те выходные дни находился дома в дежурном режиме, как мы говорим — «на телефоне». Рано утром мне доложили с командного пункта, что местные власти просят вертолёт в район Чернобыля, у них там что-то произошло. Подобные просьбы об использовании военных вертолётчиков в случаях острой необходимости поступали к нам и раньше. На первый взгляд, это могло показаться очередной заявкой для решения каких-то неотложных задач. Но уже тогда у меня на душе

появилось тревожное предчувствие. Мы подняли с Борисполя обычный Ми-8 с экипажем капитана Володина. До Чернобыля примерно 120 км пути, около получаса лёта. Так состоялся самый первый вылет в район аварии на ЧАЭС.

Около обеденного времени я был срочно вызван в штаб округа. Встретил меня взволнованный генерал Анатолий Фомин, на тот момент исполнявший обязанности командующего войсками Киевского военного округа. Он сказал, что на атомной электростанции случилась беда, возможно, потребуется наша авиация. Надо срочно выехать туда и на месте во всём разобраться. В принципе, какой-то особой задачи мне не ставилось. Было только сказано, что туда же вылетает правительственная комиссия и более конкретные указания я получу уже в Чернобыле. В штаб округа прибыл и мой командующий генерал-лейтенант авиации Николай Крюков. Его мнение было таким же: «Николай Тимофеевич, кроме тебя из моих заместителей послать некого (в тот день их не было в Киеве). Времени мало, выезжай срочно. А через денёк-два мы тебя там заменим». Тут же договорились, что вместе со мной поедет как специалист начальник химслужбы подполковник А. Кушнин.

Мы с Крюковым посоветовались и выработали предварительное решение: перебросим вертолётный полк из Александрии (51-й гвардейский отдельный вертолётный полк. — *Прим. ред.*) в Чернигов. Аэродром Черниговского летного училища был ближайшим к Чернобылю. Задачу на срочное перебазирование поставили заместителю командующего по армейской авиации полковнику Б. Нестерову и командиру вертолётного полка полковнику А. Серебрякову. Я ненадолго заехал домой собраться. Взял минимум личных вещей и на всякий случай свой химкомплект. Ведь обстановка была совершенно не ясная. Договорился по телефону с Кушнымым, где заберу его на машине. Сейчас, вспоминая наши сборы в дорогу, сожалею, что не взяли тогда с собой радиостанцию. Не мог я предполагать, что уже следующим утром она будет мне так необходима.

Вскоре мы уже мчались в Чернобыль. Выезжая из Киева, увидели, как по дороге попутно с нами идут пустые автобусы, автобусы, автобусы. Приехав в Чернобыль, мы повернули направо, в горком партии, а автобусные колонны пошли влево. Тогда мы ещё не знали, что они направлялись в Припять, в город энергетиков, где находилась АЭС. Сегодня иногда слышу от несведущих людей, что решение на эвакуацию населения из зоны аварии принимали не вовремя. Но на самом деле это решение было принято очень быстро. Надо только учитывать, что какое-то время всё-таки понадобилось, чтобы разобраться с обстановкой, изыскать и распределить транспорт, подготовить и оборудовать места, куда будут вывезены люди. О том, как проходила эвакуация, я расскажу чуть позже. А то, что уже 26-го числа в Припять шёл поток автобусных колонн, только подтверждает мои слова о своевременности подготовки к эвакуации, а также об оперативности действий соответствующих ведомств и служб.

В Чернобыль мы прибыли вечером перед заходом солнца. Но в городском комитете никого не застали. Как мне сказал дежурный милиционер, всё начальство уже находится в Припяти (в 14 км отсюда). Помчались дальше. Солнце начало садиться. Смотрим, а впереди зарево красное, и на его фоне огромный конус дыма уходит от земли высоко в небо. Честно скажу, от такого зрелища — мурашки по коже. Пока ехали, постепенно темнело. Чем ближе подъезжали к Припяти, этот дымный столб становился всё ярче. Позже мы узнали, что пожарные потушили огонь лишь вокруг реактора, а внутри у него ещё горело около 2,5 тысячи тонн графита и других веществ. Потом именно наши вертолёты фактически дотушили этот внутренний пожар, а затем, наращивая защитный слой, уже полностью «запечатали» горящее пятно.

На подъезде к Припяти начхм включил прибор ДП-5. Въезжаем в город, а стрелочка на нем колеблется — значит, радиационный фон уже повышенный. На южной окраине у стадиона стрелка прибора заёрзала всё сильнее и сильнее. Получилось так, что после аварии крышка реактора

двадцатиметрового диаметра наклонилась под углом, из-под неё первые выбросы грянули именно в этом направлении. Потом, поднявшись на высоту, радиационное загрязнение стало распространяться по розе ветров. Оно пошло через Белоруссию в сторону Скандинавии. Вследствие аварии на ЧАЭС близлежащие районы Белоруссии оказались под радиационным воздействием больше, чем какие-либо другие. Поэтому главная задача тогда была как можно быстрее закрыть источник смертельной опасности.

Наконец мы с моим спутником добрались до места назначения. Там уже были генерал Пикалов — начальник химических войск Министерства обороны СССР и генерал Иванов — первый заместитель начальника гражданской обороны страны. Я, как и положено, им представился. Они направили меня к руководителю правительственной комиссии — заместителю Председателя Совета Министров СССР Б. Щербине. Его распоряжение было коротким: «Ваши вертолёты нужны нам прямо сейчас». Я доложил, что ночью вертолётная авиация над объектами работать не сможет. Но уже к утру целый полк будет сидеть в Чернигове, а несколько машин прилетят и сюда.

В ту ночь по маршруту перелета из Александрии (Кировоградская обл. Украина. — *Прим. ред.*) в Чернигов метеоусловия были хуже некуда: гроза, низкая облачность. Как они долетели, до сих пор удивляюсь. Причем перелетела вся техника: и Ми-6, и Ми-8. Лётчики молодцы, настоящие профессионалы своего дела. Они ведь недавно из Афганистана вернулись. А тут их сразу же ещё и в Чернобыль бросили.



Среди ночи я с большим трудом смог дозвониться в полк, чтобы первые вертолёты прислали уже к раннему утру. Средств радиосвязи у меня никаких не было, и найти их здесь тоже было негде. Поэтому по телефону объяснил, что встречать экипажи буду у клумбы возле пристани. Ориентир заметный. Предупредил всех: как только лётчики увидят, что я машу своей генеральской фуражкой, пусть садятся. Посадочную площадку выбрал для них свободную, проверил, чтобы не было вблизи проводов и опасных препятствий. Был уверен, ребята прилетят опытные и с посадкой на незнакомую площадку справятся. Соответственно дал приказание обязательно привезти с собой руководителя полетов и комплект радиостанций.

27-го утром, как только солнце взошло, появились над Припятью два Ми-8. Их вели полковники Нестеров и Серебряков. Прилетевшие вертолёты нужны были для обеспечения деятельности правительственной комиссии. Они тут же стали поднимать группу за группой специалистов в воздух.

Только оттуда можно было посмотреть, что случилось с реактором и что творится вокруг него. Это позволило оценить обстановку, сделать правильные выводы и принять дальнейшие решения.

В этот же день я посадил еще пару вертолётов на стадион. При этом запомнился такой вот случай. Подъехал я туда на «уазике», а там местные жители пришли поглазеть на происходящее, причем с детьми, с колясками. Я стал их прогонять. А они: «У-у-у генерал какой злой. Жалко, что ли, посмотреть». Говорю: «Видите пыль какая, заражено всё вокруг. Тикайте отсюда, да побыстрее. А генерала вы ещё не раз потом добрым словом помянёте». Они, конечно, ушли. Правда, нецензурными выражениями всё-таки обложили.

Около 11 часов по местному радио объявили, что после обеда начнется эвакуация населения. Окончательное решение об эвакуации было принято после того, как специалисты и члены правительственной комиссии с борта вертолёта оценили масштабы аварии и убедились в степени ее опасности для жителей города. Весь план эвакуации расписали детально. Создали диспетчерский пункт, у домов к каждому подъезду поставили милиционера с рацией, подогнали полторы тысячи автобусов и два электропоезда. Было вывезено порядка 45 тысяч человек. Я считаю, что это сложнейшее мероприятие можно назвать классическим и по оперативности, и по организованности его проведения. Такое огромное количество людей смогли вывезти всего за 2,5 часа! В городе никого не осталось, кроме «ликвидаторов». По рекомендации ученых правительственная комиссия приняла решение: сверху наглухо закрыть реактор защитным слоем песка. Но подступиться к аварийному блоку, кроме как с воздуха, было неоткуда. Поэтому мне сразу поставили задачу как можно быстрее начинать с вертолётов сбрасывать песок в горящий кратер. Но пока шла эвакуация, работать авиации запретили. Боялись, чтобы не случилось чего-нибудь непредвиденного. Вдруг начнем бросать песок, пойдут новые выбросы — и вся эта «гадость» посыплется на людей.

Но мы уже вовсю готовились к первым вылетам. Шла отработка методики сброса мешков, наполненных песком и глиной. Этот материал брали прямо на берегу у пристани, рядом с тем местом, где садились вертолёты. Распоряжением правительственной комиссии мне назначили гражданского заместителя, который занимался бригадами рабочих, обеспечением мешками для песка и погрузкой их в вертолёты.

Самые первые броски выполнили с Ми-8. Чтобы попасть в цель, вертолёт в полете почти зависал над кратером. Борттехник, привязанный в грузовой кабине тросом, подтаскивал мешок к двери и кидал его в горящее жерло. Шесть-семь мешков кинет, весь «в мыле», жарко. На высоте сброса в 200 м температура 120–180 градусов. Радиация такая, что ДП-5 там просто зашкаливал. Мы тогда располагали только приборами, которые могли измерять уровни до 500 рентген. Теоретически рассчитывали, что на высоте прохода радиационное облучение в пределах 1000 рентген, а на самом деле оно было в 3–3,5 раза больше. В эпицентре вообще эти уровни достигали 10000–12000 рентген. После таких вылетов у борттехников наступали приступы рвоты. Сказывались невыносимая жара и физическое перенапряжение. Это был адский труд. Чтобы хоть как-то его облегчить, стали укладывать мешки в вертолёте на доски. Поднимая ее конец как рычаг, борттехник мог сбрасывать сразу по 2–3 мешка. Также попробовали подвешивать мешки на прутьях на внешней подвеске. Но это оказалось канительное дело, да и производительность получалась очень низкая. В первый день наши вертолётчики сбросили, по-моему, 56 тонн. Казалось, довольно неплохой результат, если учесть, что «восьмёрка» внутрь кабины берет определенное количество мешков, а вся механизация процесса — только человеческие руки и плечи.



Когда вечером я доложил комиссии итоги выполненной работы за день, то не ожидал увидеть такое неудовольствие. Говоря откровенно, меня там просто «покрыли», сказав, что наша авиация сделала крайне мало. Для аварийного блока все сброшенные нами тонны — лишь капля в море. Оказывается, по расчетам ученых нужно было сбросить 5–6 тысяч тонн! А это величина уже совершенно другого порядка. Вот тут и встала передо мной, казалось, неразрешимая проблема. Если учесть, что каждый человек в экипаже за один пролет над реактором получает облучение в 5–6 рентген, то при таком раскладе я угроблю всю армейскую авиацию и не выполню поставленную задачу. Начал лихорадочно думать, что же такое предпринять, чтобы существенно увеличить эффективность. Может, запустить в работу Ми-6, ведь у него грузоподъемность больше? Но как ею воспользоваться для такой нестандартной задачи? Приходилось экспериментировать на месте. Сделали попытку подцепить на внешнюю подвеску саморазгружающиеся вагонетки или самосвальные кузова. Снова толком ничего не вышло. И вдруг у меня в памяти всплыли порталные краны. Я вспомнил, что когда летал над Одессой, то видел, как в порту стрела подъемного крана опускает в трюмы громадные сетки, нагруженные мешками. Срочно посылаю запрос в Киев: «Сети есть?» Ответ приходит отрицательный. Понятно, сетей нет. Напряженно думаю, чем же их можно заменить. Осенило! Тормозные парашюты. Запросил: «Сколько у нас имеется тормозных парашютов?» Ответили: 160–180. Привезти срочно! Так как купол тормозного парашюта имеет крестообразную форму,

пришлось вручную сшивать края этих крестовин. Наши техники-кудесники сделали всё как надо. Погрузили в парашют тонны полторы песка и подцепили его на внешнюю подвеску к вертолёту. Для пробы подергали, выдерживает нормально. И сразу наша работа пошла намного продуктивней. Но парашюты быстро закончились. Тогда по моей просьбе вышестоящее командование обратилось за помощью в воздушно-десантные войска. И очень скоро в большом количестве парашюты ВДВ начали привозить на военнотранспортных самолетах в Чернигов. Представьте себе: 14 тысяч парашютов доставили! Из них мы более десяти тысяч, нагруженных песком и свинцом, сбросили в реактор.

Однако с появлением парашютов проблема максимальной загрузки вертолёт до конца не была решена. Мы никак не могли полностью использовать грузоподъемность наших винтокрылых машин. Поясню. Парашюты закреплялись под вертолёт на специальном узле внешней подвески. Так вот, стандартная конструкция этих узлов ограничивала количество одновременно подвешиваемых парашютов. Подцепим один-два и всё. Получается, поднимаем груз весом до трех тонн, хотя на Ми-8МТ можно подвесить до пяти тонн. А такие «тяжеловесы», как Ми-6 и Ми-26, могли взять гораздо больше. Это несоответствие нас абсолютно не устраивало. Нужно было придумать что-нибудь оригинальное. Я предложил доработать конструкцию узла подвески: сделать из прочного металла новую удлиненную вертикальную балку, к которой приварить большое кольцо. Это позволит зацепить на нем одновременно несколько парашютов. Как только мы смогли опробовать это новаторское решение, сразу же убедились в правильности нашего замысла. К тому же и операция по зацеплению парашютов стала проходить значительно удобнее. В срочном порядке наладили промышленное производство этих несложных конструкций на заводах в Киеве, Чернигове и Чернобыле. Кстати, эти наши приспособления теперь в качестве экспонатов можно увидеть в музее BBC в Монино. В результате увеличения количества одновременно поднимаемых парашютов мы стали эффективней использовать грузоподъемность вертолёт. На Ми-6 поднимали 6–8 тонн, а на Ми-26 — до 12–15 тонн. Итоговые показатели сброса песка росли час от часа, день ото дня.

Однако последствия атомной стихии, вырвавшейся из-под контроля человека, уготовили нам новые неприятности. Активное наращивание слоя песка вызвало непредвиденный рост температуры на аварийном реакторе. Ученые забеспокоились: что делать? Ситуация опять критическая. Приказали прекратить применять песок, а сбрасывать только свинец. Нужна была свинцовая атака на реактор. Сказать легко, а вот сделать оказалось не так-то просто. У нас сразу же появились проблемы, когда по отлаженной схеме стали возить свинцовые грузы. Это были различные болванки, пластины и даже мешочки с дробью. Но большую часть составляли свинцовые бруски весом килограммов по 40–50. Их острые края и заусенцы при транспортировке в парашютах прорывали купольную ткань, она не выдерживала, и все болванки сыпались на землю. Эти обрывы груза были чрезвычайно опасны для людей, работающих на земле. Меня однажды вызвали к председателю комиссии «на ковёр» из-за того, что с вертолёт сорвалась подвеска парашюта и упала около женщины, находившейся у себя в огороде. Дело в том, что по маршрутам наших полетов в некоторых местах население ещё не было эвакуировано. Пришлось мне оправдываться. А экипажам я строго-настрого запретил выполнять все пролеты над населенными пунктами.

Проблема с транспортировкой свинца потребовала от нас кардинально новых решений. Однажды мне хорошую идею подсказал рабочий из погрузочной бригады. Он только проронил: «Товарищ генерал, а сколько у вас одна стропа выдерживает?», как мне сразу всё ясно стало. Умница, я его чуть не расцеловал. Только жаль, что в спешке не записал его фамилию. Даю команду: «Отрезайте купола от строп». А ему говорю: «Покажи, как привязывать надо». Он взял и быстро двумя удавками привязал болванку. В результате получилось, что на каждой из 28 парашютных строп имеем 50-килограммовый свинцовый груз. Это в сумме 1400 кг, как раз то, что надо. Тут же подцепили на вертолёт, потрясли. Выдерживает нормально. Вот так приходилось, как говорится, прямо на ходу, придумывать, просчитывать, делать и тут

же испытывать. Начали работать по новому методу. Несколько таких «гроздей» подцепим — это уже тонны. Например, на Ми-8МТ подвешивали по три штуки. Выходило приблизительно 4,5 тонны, как раз для него оптимальный вес. А на Ми-26 сколько нацепим, столько он и тащит. Отмечу, что эти машины, способные брать до 20 тонн на внешней подвеске, в нашей работе очень хорошо себя зарекомендовали. Когда мы проблему с подъемом свинца решили, то за один день смогли сбросить в реактор полторы тысячи тонн. Это и была настоящая свинцовая атака.

К концу дня 30 апреля горящее пятно в реакторе уже скрылось. Об этом я доложил председателю комиссии. Но утром первого мая, когда мы прилетели к аварийному блоку, то снова увидели свечение. Пришлось продолжить наращивание защитного слоя. Только к 11 часам мы достигли окончательного результата: пятно закрыли полностью.

На другой день в протоколе № 7 от 2 мая правительственная комиссия записала: «Отметить высокую организацию работ, проведенных ВВС в период с 27 апреля по 2 мая 1986 года по выполнению заданий, связанных с ликвидацией аварии на Чернобыльской атомной электростанции, самоотверженность, проявленную личным составом...»

— Как формировалась тогда подчиненная вам группировка? Какие силы военной авиации были задействованы, какие задачи на них возлагались?

— Я уже сказал, что первым начал работать над местом аварии вертолётный полк на Ми-8 и Ми-6, который оперативно базировался в Чернигове (перелетел туда из Александрии). Потом в наш район стали подтягивать силы из других авиационных объединений. Например, из Закавказья перебросили Ми-26 (325-й отдельный вертолётный полк из Цулукидзе. — *Прим. ред.*), из Прикарпатья пришла эскадрилья Ми-24 РХР. Оперативно прибыли вертолётчики из Белоруссии (первыми перелетели экипажи Ми-8МТ и Ми-26 276-го отдельного вертолётного полка с аэр. Боровуха во главе с командиром полковником В. Бульбой. — *Прим. ред.*).

В составе группировки вначале было почти 80 вертолётов. Они базировались на оперативных аэродромах Чернигов, Гончаровское, Овруч. На полевом аэродроме в Малейках организовали дезактивацию авиатехники. Насколько мне известно, сейчас там осталось кладбище вертолётов и двигателей. Бориспольскую вертолётную эскадрилью я использовал только для доставки пассажиров и грузов из Киева и Жулян. Для аэрофотосъемки мы задействовали специальные самолеты Ан-30. Каждое утро вертолёты перелетали с оперативных аэродромов на три площадки, расположенные вблизи АЭС. На одной площадке размещались только однотипные вертолёты. Это было обусловлено технологией их загрузки, а также методикой выполнения полетов по наиболее эффективным схемам заходов.

В самом начале вертолётные площадки находились на удалении от реактора всего в 500–800 метров. В связи с тем, что на земле радиационный фон всё время увеличивался, площадки приходилось отодвигать всё дальше и дальше. Так мы постепенно ушли на дальность в 14–18 км. Когда наладили схему маршрутов так, что экипажи выходили на цель непрерывным потоком, лишнее количество авиатехники из группировки я убрал. Вместо 80 единиц осталось примерно 30 вертолётов.

Работали слаженно. На каждой площадке имелся свой руководитель полетов и бригадир с радиостанцией, который распоряжался группами рабочих. Заготовка и подвоз грузов в основном осуществлялись заблаговременно, ночью. Авиация на ночь на площадках не оставалась. По окончании рабочего дня вертолёты перелетали для дезактивации на аэродром Малейки, а оттуда на свои оперативные аэродромы.

Управление вертолётами, когда они выполняли заход для сброса грузов, с земли осуществлял авианаводчик. Им был полковник Любомир Мимка, кстати, мой бывший однокашник по училищу. Находился он на гостинице «Припять», примерно в полутора километрах от реактора. Мы его обеспечили мощной радиостанцией и артиллерийской буссолью. Без авианаводчика с высоты 200 м экипажу практически было невозможно попасть в цель грузом, отцепляемым с внешней подвески. Ведь вертолёты не оборудуются какими-либо прицелами, чтобы метко «бомбить» мешками, висящими под фюзеляжем в «авоське».

Летать же ниже 200 метров или зависать над реактором было по условиям безопасности практически невозможно. Над АЭС возвышалась 140-метровая вентиляционная труба. К тому же в горизонтальном полете машина над эпицентром проваливалась вниз аж на 20–30 метров! Причина в том, что из-за высокой температуры воздуха в этом месте резко падала сила тяги несущего винта, то есть подъёмная сила вертолёта. Исходя из всех этих обстоятельств, порядок действий экипажа и наводчика выглядел следующим образом. Летчик при заходе на цель выдерживал машину точно по направлению, то есть летел строго по линии боевого пути. Авианаводчик, наблюдая за вертолётом, вел его по дальности до определенного рубежа. Когда вертолёт подходил к рубежу, давал по радиосвязи предварительную команду «Приготовиться», а как только его пересекал — «Сброс!» Груз отцеплялся и падал в цель. Каждый день, в зависимости от ветра, рассчитывалось положение рубежа сброса. Утром экипаж-разведчик делал пробный бросок, а авианаводчик по ориентирам фиксировал дальность. Когда 30 апреля мы ушли из Припяти, наш авианаводчик остался на своем боевом посту и в последующие дни продолжал по-прежнему наводить вертолёты. Вот ярчайший пример отваги и высочайшего осознания своего воинского долга.

Для того, чтобы вести учет всех выполненных заданий и участвующих в них экипажей (поскольку все вертолётчики были из разных мест), я приказал на рулоне бумаги-миллиметровки сделать сводную таблицу. В нее заносились следующие данные: экипаж, откуда прибыл, все его допуски, сколько сделал вылетов и сколько бросков, сколько времени работал, сколько рентген получил, куда убыл. Все показатели по каждому экипажу четко фиксировались и аккуратно заполнялись в соответствующие графы. И, представьте себе, этот ценнейший исторический документ после моего ухода с должности начальника штаба 17-й Воздушной армии в Киеве куда-то исчез. Произошло это в 1991 году, когда «развелись» бывшие союзные республики. По какой причине исчезла сводная таблица: то ли по недомыслию, то ли специально, я не знаю. Но если бы этот документ сохранился, то сегодня можно было бы абсолютно точно вычислить все экипажи, работавшие в самом «пекле» на ЧАЭС, узнать количество полученных ими рентген и много другой полезной информации.

— Николай Тимофеевич, расскажите, пожалуйста, о радиационном воздействии, которому подверглись экипажи в районе аварии. Что предпринималось для их защиты?

— Конечно, особенно много глотнули радиации те, кто работал на ЧАЭС в первые дни после аварии. Военные вертолётчики проявили в той обстановке примеры мужества и самопожертвования. Например, командир эскадрильи подполковник Яковлев за один день сделал 33 прохода над кратером. Полковник Нестеров с самого первого дня постоянно был, как говорится, на передовой. Учитывая это, я категорически запретил ему появляться над реактором. Но спустя совсем короткий срок опять услышал его голос в эфире. У меня на портативной радиостанции всё время прослушивался радиообмен. Я никогда не допускал грубого обращения с подчиненными, а тем более не приемлю матерные слова и выражения. Однако, признаюсь, что тогда на Нестерова сорвался. Ведь моя прямая обязанность как командира была уберечь людей от излишних доз облучения.

Помимо проводимой дезактивации техники, я приказал везде на аэродромах топить бани и сауны. Была организована помывка личного состава, ежедневная смена нательного белья и одежды. Помню, когда я увидел среди свинцовых изделий, предназначенных для сброса, тонкие пластины, дал указания подкладывать их под сиденья и класть на пол в вертолѐтах. Да и сами экипажи в этом отношении всегда проявляли инициативу. В машине у меня постоянно находились ящики с респираторами. Их мы выдавали специалистам из правительственной комиссии перед тем, как поднимать в воздух, поскольку у них с собой не было никаких средств индивидуальной защиты.

Первые четверо суток моего пребывания в районе ЧАЭС пришлось провести без сна. Только на пятые сутки дали немного поспать. Правительственная комиссия и наше командование в Киеве в любой момент на меня рассчитывали. Они знали, что я хорошо вник в обстановку и владею ситуацией. Поэтому заменять кем-либо другим не собирались. Со своей стороны, я тоже понимал, что поспешная передача дел в другие руки поставит выполнение важнейшего задания под угрозу срыва. Работа сводной авиационной группы требовала непрерывного управления. Надо было мгновенно реагировать на изменение обстановки, быстро принимать решения, четко руководить, контролировать и ставить новые задачи. При этом мне приходилось каждый день от двух до пяти раз самому на вертолѐте подниматься в воздух.

5 мая экипажи, выполнявшие радиационную разведку, сообщили, что величина уровня заражения при подлете к реактору на высоте 200 метров находится в пределах 40–60 рентген (сравните — вначале было 3–3,5 тысячи). Я об этом доложил по инстанции. По приказу командующего войсками округа меня вывели из Чернобыльской зоны. Вот так ехал я в командировку на день-два, а провел там 10 суток. За этот период я уже предостаточно нахватался радиации, получив дозу примерно в 605–608 рентген. Да ещё потерял около 11 килограммов веса. Когда 6 мая прибыл в Киев, то меня сразу же поместили в госпиталь. Помню, что проспал без перерыва более суток. Мне стали давать витамины, снотворное и больше ничего. Поэтому через некоторое время я надел генеральские брюки, прыгнул через забор и был таков. Больше в госпитале я не появился.

Говоря о воздействии радиации на человека, по своему опыту скажу, что это страшная вещь. Она подавляет иммунную систему, действует на костный мозг. Современная медицина выводить её из организма пока не может. Мне ученые сказали, что последствия радиационного облучения проявятся у меня через 10–15 лет после тех событий. И точно, спустя этот срок они дали о себе знать очень крепко. Хотя при увольнении в запас в 1998 году врачебно-летная комиссия признала меня годным к летной работе, и из ВВС я так и ушел несписанным лѐтчиком.

Сейчас бороться с последствиями радиационного облучения в организме мне помогают нетрадиционные, специальные методы. Но это уже тема отдельного разговора.



В настоящее время стараюсь оказывать помощь и поддержку нашим бывшим «ликвидаторам». Когда встречаемся с ними, вижу, что многие стали инвалидами, болеют, потеряли зрение, ходят, опираясь на палочку. А тогда это были молодые, здоровые 20–30-летние солдаты и офицеры. Сегодня они могли бы плодотворно трудиться, достигать своих профессиональных и творческих вершин. Но двадцать лет тому назад незримую отметину в их судьбе оставила Чернобыльская катастрофа.

Послушали бы вы, что говорят мои подчиненные вертолётчики, которые по 2–3 раза были в Афгане, а потом ещё хлебнули и Чернобыль. На войне врага видно. Если он стреляет — надо увернуться. Если остался цел и невредим — радуйся, жизнь продолжается. Всё дальнейшее: здоровье, работа, дети — зависит, главным образом, только от тебя самого. А когда твой противник радиация, уворачиваться некуда. Причем ее не видишь и не чувствуешь. Выйдя из зоны радиационной активности, вроде бы жив, но впоследствии все набранные тобой рентгены сказываются на состоянии здоровья, трудоспособности и даже отражаются на детях или внуках. Этот «червь» грызёт, грызёт человека и потом совсем доканывает. К тому же на психику давит осознание того, что радиацию из тебя вывести не могут. От этого люди, получившие большие дозы радиационного облучения, чувствуют свою обреченность. Но весь трагизм заключается порой в том, что их проблемы так и остаются только их собственными проблемами или ложатся тяжкой ношей лишь на плечи семьи, родных и близких.

—Николай Тимофеевич, какие уроки, по вашему мнению, нужно вынести из этой трагедии?

— Постараюсь ответить совсем коротко. Многие выводы для себя я сделал уже тогда, сразу после аварии. Прежде всего, нужно ясно понимать и всегда помнить, что эта техногенная катастрофа века сотворена человеческими руками. Это я всегда подчеркиваю, когда рассказываю о Чернобыльских событиях. При проектировании, строительстве и эксплуатации таких объектов велика роль буквально каждого человека, он должен работать с большущей ответственностью за порученное дело. Ученые, конструкторы, инженеры, строители, персонал АЭС ни на минуту не должны забывать, какие страшнейшие

последствия могут возникнуть от малейшего недочета или халатности в их действиях. Однажды, двадцать лет назад, мы уже получили этот урок, повлекший за собой не только безвозвратные людские потери и миллиардные убытки, но и ряд опасных для жизни факторов, которые будут проявляться ещё многие годы.

Николай Тимофеевич Антошкин родился 19 декабря 1942 года в деревне Кузьминовка Башкирской АССР. В 1965 году окончил Оренбургское высшее военное авиационное училище лётчиков и был направлен для прохождения службы в Белоруссию. Затем в послужном списке офицера — Дальневосточный, Одесский, Киевский, Среднеазиатский, Московский военные округа, Группа советских войск в Германии и Центральная группа войск. Выпускник Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина и Военной академии Генерального штаба. Прошел практически все ступени командных должностей от лётчика (командира экипажа) до заместителя главнокомандующего Военно-Воздушными Силами России.

За мужество и самоотверженный труд при ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС и устранение её последствий 24.12.1986 года ему присвоено звание Героя Советского Союза. С 26 апреля по 5 мая 1986 года начальник штаба ВВС Киевского военного округа генерал-майор авиации Антошкин непосредственно руководил действиями сводной авиационной группы, приданными и обеспечивающими частями в районе ЧАЭС. Организовал сброс в реактор более 5000 тонн различных материалов, лично по несколько раз в день поднимался в воздух в районе аварии.

Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» II и III степени, «За заслуги перед Отечеством» IV степени с мечами (за № 1) и многими медалями.

Заслуженный военный лётчик России.

Уволившись из Вооруженных Сил, Николай Тимофеевич Антошкин продолжает вести активную общественную работу. С 2002 года является председателем правления Клуба Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы г. Москвы и Московской области.