

ОПАСНЫЕ МАРШРУТЫ

Пожалуй, только вахтовики - "старожилы" Чернобыля знают, что вся нынешняя территория автовокзала в свое время была в ведении межотраслевого научно-технического центра "Укрытие". А сейчас в распоряжении этой организации осталась на автовокзале небольшая пристройка, в которой располагаются диспетчерская служба и пункт дозиметрического контроля.

Чем занимаются здесь подобные службы, мы и решили узнать у диспетчеров МНТЦ.

В этот день дежурил только один диспетчер Анатолий Куцевой. Он же - механик автоподразделения МНТЦ "Укрытие".

- Машин у нас всего 27 единиц, из них 10 "чистых" автобусов, которыми мы перевозим людей за пределы зоны, - рассказывает Анатолий Макарович. - Учитывая специфику перевозок внутри зоны, имеем также "грязную" технику, которая эксплуатируется только в пределах зоны отчуждения, без права выезда за ее границы. Раньше эту технику даже на автовокзал не пускали - для нее была оборудована специальная стоянка, куда привозили с объектов людей. Сейчас таким транспортом осуществляется перевозка специалистов на объект "Укрытие".

Сами понимаете, в каких условиях приходится работать этим людям, поэтому и принимаются все меры предосторожности для своевременного обнаружения какого-либо радиоактивного загрязнения одежды вахтовиков или техники, в которой их перевозят. В этом наши правила контроля более жестки, чем для других специалистов и рабочих, убывающих из зоны.

"Наши пассажиры" перед посадкой в автобусы непременно должны пройти дозиметрический контроль тут же, на автостанции, и только после этого, получив соответствующее разрешение, идти на посадку. Без



талона дозиметрического контроля посадка в автобусы не производится.

Все автобусы МНТЦ, даже "чистые", так же, как и люди, проходят необходимую проверку. Уж лучше "подстраховаться", чем потом возвращаться с КПП "Дитятки" для дезактивации.

И предосторожности эти совсем не излишни. Например, в прошлом году на нашем пункте дозконтроля был задержан один из работников, на кожаной куртке которого было обнаружено пятно сильно радиоактивного загрязнения. Куртку ему пришлось оставить для дезактивации, и поехать в другой. А ведь, в лучшем случае, его бы задержали на КПП "Дитятки", а в худшем - человек мог и здоровье потерять,

даже не догадываясь, откуда пришла беда.

Если необходимо вывезти оборудование, предварительно получают разрешение и проводят дозиметрический контроль в соответствующей организации. И вообще - все, что ввозится или вывозится, поставлено на строгий учет в нашей организации. Даже если что-либо ввозится "насовсем" в пределы зоны, непременно фиксируется в определенной грузовой накладной. Тем более, если это касается того, что вывозится.

Кроме разрешения одного из трех наших руководителей, - генерального директора МНТЦ "Укрытие"

количество, высылаем легковые автомашины. Конечно, об их приезде мы уведомлены заранее.

А о количестве "своих" рабочих и служащих, которых необходимо вывезти или завезти, мы знаем из заявок, которые нам под-

ОПАСНЫЕ МАРШРУТЫ

(Окончание. Начало на 1 стр.)

А.А. Ключникова, заместителя директора по научной работе В.Н. Щербина или заместителя по общим вопросам Г.С. Флямера, необходима соответствующая виза Администрации зоны отчуждения и дозиметристов. Конечно, получается довольно долгий процесс, но, как вы понимаете, это необходимо.

Что касается направлений, по которым мы производим перевозки, то они,

за исключением трех постоянных, разные. Регулярные маршруты - Киев, Иваново и Тетерев. Они обусловлены географией проживания работников. В связи с тем, что с нашим учреждением сотрудничают российские специалисты, из Москвы и С.-Петербурга, время от времени, в порядке необходимости, высылаем транспорт для их встречи и перевозки в зону. Москвичей обычно вывозим из Киева, а питерцев - из Славутича. В таких случаях за ними, учитывая их

ают руководители подразделений МНТЦ.

Основная нагрузка на наш автопарк приходится в дни заезда и выезда наших специалистов, т.е. на будние дни. Выходные - это спецрейсы на объект "Укрытие", для перевозки туда и обратно дежурного персонала и оборудования. Они выполняются исключительно "грязным" транспортом.

Вот так и функционируем, стараемся аккуратно выполнить свою часть работы. Как все.

**Интервью взял
Алексей ЧЕРНОВ.**