

У ЛЕЛЬОВІ "ЛОТОСУ" НЕМАЄ ЦІНИ

У ЗОНІ ЯК У ЗОНІ

ВЕРЕСЕНЬ 1987-го. Плетениця з доброї сотні вантажівок, автобусів, УАЗиків змійкою простягнулася до дверей пункту очищення від забруднення радіонуклідами. Не випадково слово "Лелів", де розміщений пункт спецобробки, для усіх водіїв, які працювали у ті дні в 30-кілометровій зоні відчуження на ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС, носило негативний зміст. Обидва пости працювали безперервно. Ось заїжджає на обробку ПАЗ. Дозиметрист торкнувся вимірювачем коліс і покрутив головою. Шини аж "світяться". Черговий зміни Степан Мукомела піднімається на місток, включає пульт. Миттю розгулявся вітер, здається все навколо завертілося, закрутілося. А насправді автобус потрапив лише під чотири бокових щітки і одну верхню. Найбільший шум гамірнить знизу, де під великим тиском (силою понад 12 кілограмів) струмує спеціальний пристрій, який мие днище. За допомогою пневматики притискаються до поверхні автобуса автоматичні циліндри і нагріта до сорока градусів вода із пральним розчином "розгулялася" на поверхні машини. Пройшло лише кілька десятків хвилин, і чистий не тільки від бруду та пилу, а й від радіації, автобус покидає ПуСО...

Минуло рівно десять років, як біля села Лельов на автотрасі з Прип'яті до Чорнобиля, був відкритий стаціонарний цех дезактивації обладнання та автотранспорту. З перших днів аварії тут працював подібний військовий ПуСО, але пересувний. Зараз,

звичайно, умови праці на пункті дезактивації дещо інші, ніж десятиліття тому. Працівники ПуСО тепер "шукать" собі роботу. В день буває лише по 3-4 машини, а інколи - жодної.

- Зона стала "чистою", - посміхається заступник начальника цеху дезактивації Державного підприємства "Комплекс" Володимир Щука. Але "фірма", як бачите, не простоює. Працюємо на замовлення усіх підприємств, що знаходяться на відчуженій території.

Цього року, наприклад, ми одержали від них попередніх замовлень на дезактивацію деталей приблизно на сто тонн. Крім того, в цеху є спеціалізована бригада, яка займається доставкою та обробкою радіоактивних накопичень. Працівники збирають практично по всій 30-кілометровій зоні труби, брут з нержавіючого металу, алюмінію, інші предмети, у цеху проводять їх дезактивацію і повертають у народне господарство країни. Ось, наприклад, ці повантажені на автомобіль труби відправляються на Трипільську ДРЕС. Після детальної обробки та дезактивації на них можна знайти накопичення не більше 15 бета-частинок. Для порівняння можна зазначити, що в деяких місцях столиці можна зафіксувати 30 бета-частинок. Це все допустимі норми радіоекологічного контролю. Тож, якщо є можливість поновити деталі, для чого їх захоронувати на "Буряківці"?

- Володимире Володимировичу, а цікаво, який розчин використовується, щоб "змити" радіацію?

- Раніше ми одержували пральний порошок СФ-2У з військового підприємства Росії. Тепер цієї можливості не маємо, тож користуємося звичайнісіньким "Лотосом". Природно, з додаванням потрібних хімічних сумішей.

Працівники цеху, а їх 30 чоловік, усі досвідчені. Більшість з них, як і Володимир Щука, працювали на Чорнобильській атомній ще до аварії. Роботу свою знають до дрібниць. Особливо вона відповідальна у операторів електротельні. Олексій

Ткаченко, Володимир Мішаков, Віктор Щербак та їхні товариші з іншої вахти підігривають дезрозчин до відповідної температури і тримають його у постійному гарячому стані. Особливо це потрібно, коли використовується парожетерний метод. Він застосовується для дезактивації дуже забруднених радіонуклідами машин. Останнім часом - все рідше, але трапляються. Коли ми перебували на ПуСО, проходила обробку 35-та механізована колонна. Її працівники прокладали електролінію в районі села Діброва. Усі вантажівки добряче "забруднилися". Особливо ресори, мости, підкрильники, тобто важкодоступні місця. Тому лише паром, разом із кислотним дезрозчином, можна довести фон до відповідної норми. Як сказали працівники цеху, за весь час роботи практично не було випадку, щоб хлопці не впоралися з поставленим завданням. Звичайно, той автотранспорт, який не підлягав дезактивації, одразу ж захоронювався.

- Після аварії в зоні діяли крім "Лельова" ще два ПуСО, - розповідає Володимир Щука. - У "Рудні-Вересні" пункт законсервовували, а на базі Дібрівського зробили експериментальний завод по дезактивації металу та обладнання. Тож фактично вся завантаженість по дезобробці автотранспорту лягла на нас. І виникає досить цікава ситуація: деякі автомобілі були затримані на КПП у Дитятках, Паришеві, оскільки мали чималий фон. Однак у нас вони дезактивацію не проходили, бо ПуСО "Лелів" зна-



Дозиметричний контроль.

Фото Анатолія ЛИСЕНКА.

ходить у 10-кілометровій зоні і сюди потрібний спеціальний пропуск. Вочевидь, що "змивали" радіацію водії відром, десь на дорозі або в гаражі в антисанітарних умовах. Без сумніву, потрібен ще один ПуСО, який би обслуговував зону за межею 10 кілометрів. Знаю, що будеться він у Паришеві, але коли запрацює - невідомо.

Ще одна проблема хвилює мене, як керівника. Відбувається природне старіння обладнання в цеху. Будували його солдати нашвидкуруч, підозрюю, що й без проекту. Всю систему електропроводки ми вже замінили. Але зараз почала рватися "підземка". Сьогодні, наприклад, порвало труби. І трапляється подібне, на жаль, все частіше. Ремонтуємо своїми силами, а замінити - бракує коштів. Нормальний господар уже б давно поміняв насоси, котли, які, як кажуть, на ладан дихають. "Латаємо" дірки, бо розуміємо, що допомоги чекати нема від когось. А працювати треба...

Ми покидали ПуСО. Цих приємних і доброзичливих людей, які щоденно тут несуть свою вахту, дихають, без сумніву, трохи "забрудненішим" повітрям, ніж інші. Запропонували обробити і нашу машину, хоча дозиметристи не виявили на ній підвищеного фону. Автобуси та "легковушки" сюди рідко потрапляють. Дороги в 30-кілометровій зоні відчуження вже майже чисті. А вантажівки час від часу надходять. Усі вони залишають ПуСО "Лелів" "вилікованими".

Микола ОГОРОДНИК.