С видом на перегрузку. *В это здание зайдет ветка железной дороги, по которой поедет топливо*

Перед адмизданием. *Здесь будет столовая и комнаты отдыха*

«РУЧНАЯ РАБОТА» В ЗОНЕ

Хранилище ■ Уже готовы основные здания, строят «взлетные полосы» для топлива

ДМИТРИЙ БУНЕЦКИЙ

В Чернобыльской зоне продолжается строительство Централизованного хранилища отработавшего ядерного топлива (ЦХОЯТ), куда уже в следующем году поедут урановые сборки с украинских АЭС. Проект движется как в физическом — уже стоят первые здания, так и в общественном смысле — «Энергоатом» подписал трехсторонний договор о строительстве соцобъектов с дирекцией Зоны и Киевской ОГА. Корреспондент «Сегодня» побывал на площадке и узнал, как «плели арматуру» для бетонных плит и что тут месяц исследовали специалисты ГСЧС.

«Плетут» площадку. *Армированная «подушка» для контейнеров состоит из 28 тонн железа*

БОМБ НЕТ. Еще в ноябре прошлого года рядом с объектом «Вектор» было лишь расчищенное песчаное поле и несколько вагончиков. Теперь здесь вырисовываются контуры будущего стратегического объекта. Когда периметр закрыли, внутрь зашли представители ГСЧС, которые тщательно проверили всю площадку на взрывные устройства. Бомб не нашли, зато извлекли старые геодезические метки и строительные поддоны. Провозились больше месяца.

Для всего оборудования, что заезжает сюда, ЦХОЯТ начинается с «зоны таможенного контроля». Рядом с ней — три склада. Сразу за ними построят бетонный завод.

Если включить воображение, можно представить, что все уже готово. Вот каркас здания электротехнических устройств, центр паутины из 75 км кабельных колодцев. Слева — административное здание. Кроме традиционных кабинетов там будет столовая и комнаты отдыха. ЦХОЯТ будут обслуживать около 250 человек.

«КОЛЬЧУГА». Поросший травой холм скрывает в себе противопожарные резервуары. Сразу за ним — насосная станция. И, наконец, огромное чистое поле, на котором прочерчены армированные бетонные линии самой площадки хранений контейнеров. Сейчас они напоминают короткие взлетные полосы, по технологиям еще сложнее: хранилище должно проработать сотню лет, невзирая на сейсмическую активность, дожди и перепады температур. Воду отводят дренажными каналами, сейсмику и температуру должны выдержать сами плиты. «В одной плите — порядка 27,8 тонны арматурных изделий. Это около 470 элементов, которые плетутся вручную и заливаются 80 кубометрами бетона. Труд настолько кропотливый, что в месяц максимум можно сделать 20 таких плит», — рассказывает гендиректор «Укрбудмонтаж» Николай Еманов. Учитывая, что вес одного прута — больше 100 кг, а класть их надо в 72 мм друг от друга, в это легко верится. Но по-другому нельзя: расчеты Holtec допускают повышение температуры контейнера до 250 градусов в нижней части 4-метрового цилиндра. Зимой, при большом перепаде, армированная «кольчуга» должна выдержать и не пойти трещинами.

По свежепостроенной железной дороге сюда будут заходить вагоны с контейнерами и сворачивать к зданию перегрузки. Там спецмашины перегрузят упакованные сборки в контейнеры долгосрочного хранения, после чего их зальют бетоном и установят на площадке в ряд, как кегли в боулинге. Ранее глава Holtec Крис Сингх уверял: технология выдержит даже падение самолета — цилиндры с топливом может разбросать, но сами они не повредятся.

Параллельно ведутся и другие работы. Так, на Хмельницкой, Ровенской и Южно-Украинской АЭС модифицируют ядерные установки, чтобы они могли применять американскую технологию. В США изготовляют и испытывают оборудование. Все это для того, чтобы не везти отработавшее топливо в Россию и сохранить ресурс: при нынешних технологиях используется 5—10% уранового потенциала, а в природе его все меньше. «Природного урана для реакторов на тепловых нейтронах хватит на 40 лет, — отметил глава «Энергоатома» Юрий Недашковский, — поэтому ресурс нужно сохранить».