

Випробування на професіоналізм витримали з честю

Уже з перших годин після техногенної катастрофи на Чорнобильській АЕС 1986 року значні навантаження лягли на плечі працівників Державтоінспекції. За розпорядженням керівництва МВС на допомогу автоінспекторам Прип'яті й Чорнобильського району прийшли колеги зі служби ДАІ Київської області. Для вивчення обстановки та прийняття оптимальних управлінських рішень до небезпечної зони направили оперативну групу Управління Державтоінспекції МВС. Був у її складі нинішня голова Громадської колегії при УДАІ МВС України, а тоді перший заступник начальника служби, Олександр ФОМЕНКО.

– Із самого початку стало зрозуміло, що з тією масою проблем, які виникали практично щогодини в зоні аварії, наявними силами інспекторського складу не впоратись. Тому в ніч на 28 квітня 1986 року було сформовано перший зведений загін із працівників дорожньо-патрульної служби ДАІ Житомирської, Черкаської та Чернігівської областей. Вони одразу приступили до організації й регулювання дорожнього руху, контролю за дотриманням вимог ПДР на основних магістралях, а також безпосередньо у Прип'яті та Чорнобилі. А вже на початку червня створили спеціальний батальйон ДПС, у складі якого було 180 автоінспекторів. Вони мали у своєму розпорядженні 40 патрульних автомобілів, майже 140 радіостанцій різного призначення, 28 радіолокаційних фіксаторів швидкості руху, чимало іншого обладнання та приладів.

Усього в різний час для несення служби в зоні ліквідації аварії було залучено майже дві тисячі працівників із 24 областей та Києва. Головним завданням служби в перші дні було запобігання хаосу в русі на дорогах зони. Не секрет, що деякі мешканці, зокрема керівники підприємств, організацій і колгоспів, які мали особистий або службовий транспорт, поспішно виїжджали й вивозили свої родини з небезпечної зони. Це відбувалося в умовах, коли на зустрічному напрямку, тобто в зону ЧАЕС, рухалися величезні, іноді завдовжки до 20 кілометрів, колони

автобусів, призначених для евакуації населення з Прип'яті й населених пунктів зони. Слід зазначити, що тоді евакуювали більш як 12 тисяч осіб. Також туди прямували колони великогазових вантажних автомобілів – на них вивозили майно підприємств і колгоспів, а також велику рогату худобу й іншу живність. Часто-густо водії не знали пунктів призначення, маршрутів і завдань. Керівники відповідних підрозділів Держагропрому чи підвідомчих йому організацій цей транспорт не супроводжували й не зустрічали. Багато машин не мали належної кількості пального, а заправні станції в зоні припинили своє існування. Водночас у район ЧАЕС переміщувалися також значна кількість пожежної техніки, окремі військові підрозділи, доставлялися необхідні для ліквідації аварії вантажі.

Автоінспектори змушені були, як кажуть, на ходу формувати колони вантажівок і супроводжувати їх до відповідних сіл. За наполяганням ДАІ було розгорнуто пересувні АЗС. Ціною неймовірних зусиль вдавалося розблокувати кризові ситуації, що виникали на підступах до Прип'яті, Чорнобиля й безпосередньо ЧАЕС. Треба було бачити, як без захисних масок, котрі ще не встигли видати, з жезлами в руках регулювали рух керівники оперативних груп і МВС, і УДАІ МВС – генерали й полковники.

В умовах підвищених рівнів радіації здійснювався також супровід особливо важливих для ліквіда-

ції аварії вантажів. У 1986 році було забезпечено 1790 супроводів. У цю кількість не ввійшли супроводи голів комісії та чиновників високого рангу, котрі, незважаючи на те, що їхні посади не підпадали під норми на супровід патрульними автомобілями, без ДАІ в зону не їздили.

У червні був навіть випадок, коли патрульними «Волгами» і «Жигулями» працівники ДАІ супроводжували одного із заступників голови Ради Міністрів СРСР, який пересувався на танку. Він навіть не вийшов із захищеної бронемашини до працівників ЧАЕС, які зустрічали його біля адміністративно-побутового комплексу станції. Це для нього була своєрідна екскурсія...

Після евакуації населення з Прип'яті, а також з так званих десяти- та тридцятикілометрових зон підрозділи ДАІ взяли ще й за налагодження руху на основній дорожній сітці зони. 29 травня 1986 року газета «Известия» писала: «Невеличке містечко Чорнобиль нині значиться в маршрутних листах водіїв із багатьох країв та республік. Удень і вночі йдуть сюди колони машин із бетоном, технікою, надтерміновими вантажами. Все це призначене для ліквідації наслідків аварії. Забезпечити їм «зелене світло» на шляху – завдання працівників Державтоінспекції. Сьогодні в них особливі навантаження й випробування...».

Силами працівників ДАІ насамперед були виготовлені й установлені вказівники напрямку руху до



Полковник міліції Олександр Фоменко (на знімку – ліворуч) уточнює маршрут руху спецтехніки. Чорнобиль, квітень 1986 року

основних об'єктів зони та щити зі зверненням до водіїв не з'їжджати з проїжджої частини, щоб не піднімати в повітря забруднений пил. Згодом силами дорожніх організацій та військової техніки було організовано пилопридушення – постійне поливання водою проїжджої частини й узбіч. Із появою в Чорнобилі невеличкої бригади робітників-шляховиків і спеціалізованого монтажно-експлуатаційного підрозділу ДАІ почалися роботи з виготовлення та встановлення на дорогах покажчиків напрямку руху до основних об'єктів зони, що отримували вантажі, а також дорожніх знаків про умови й режими руху.

Лише в травні-червні 1986 року було встановлено майже 400 щитів та вказівників. А всього – понад сім тисяч дорожніх знаків, панно та інших засобів з інформацією для водіїв про умови та режими руху дорогами 30-кілометрової чорнобильської зони.

На початку травня розробили і впровадили схему організації руху транспортних засобів безпосередньо на території ЧАЕС і підступах до неї. Це унеможливило затримки в русі автомобілів із вантажем до зруйнованого четвертого енергоблоку й давало змогу скоротити час перебування водіїв у зоні високої радіації, а також знизити забруднення площі біля адміністративно-побутового комплексу станції, де постійно перебував обслуговуючий персонал і несли службу працівники Державтоінспекції. Близько 200 знаків, що інформували водіїв про радіаційну небезпеку й напрямки, умови та режими руху, довелося встановлювати в умовах високого рівня радіації. Група працівників ДАІ з участю начальника ВАІ Київського військового округу Петра Чуваєва на військовому бронетранспортері успішно впоралася з цим завданням. Щоправда, навіть бронетранспортер не зміг уберегти від значної дози опромінення, що згодом позначилося на стані їхнього здоров'я. Адже доводилося виходити з машини, копати ями, встановлювати опори для знаків тощо.

Перед особовим складом Державтоінспекції стояло й ще одне надзвичайно важливе завдання – захист від забруднення радіоактивними елементами території України, яка була поза зоною безпосереднього ураження. Для того, щоб здійснювати контроль за дотриманням установленого порядку в'їзду та виїзду транспортних засобів лише по периметру та всередині 30-кілометрової зони, організували роботу п'яти контрольних-пропускних пунктів, семи цілодобових і шести двозмінних маршрутів патрулювання, а також восьми двозмінних постів регулювання. Всього щодоби залучалося 125 працівників ДАІ, 25 патрульних автомобілів і два бронетранспор-

тери. Силами Державтоінспекції та інших служб міліції повністю було заблоковано в'їзди в столицю України – всього 108 доріг, зокрема ґрунтови, лісопросіки тощо. На підходах до Києва працівники ДАІ несли службу на 12 загороджувальних, 11 стаціонарних постах і 8 маршрутах патрулювання. Крім того, щодоби на дорожній сітці України, на 39 постах дозиметричного контролю і 31 пункті санітарної обробки (ПуСО) транспортних засобів несли службу 300 працівників ДАІ та інших служб міліції, дозиметристи та 50–60 дружинників. Загалом дозиметричний контроль, в тому числі повторно, після санобробки було проведено майже 10 мільйонів транспортних засобів. Із них майже 45 тисяч повторно повернули на ПуСО для ретельнішої санітарної очистки.

Під час несення служби на постах і маршрутах різного призначення працівники ДАІ контролювали дотримання водіяма Правил дорожнього руху. У 1986 році в 30-кілометровій зоні ЧАЕС було виявлено майже 20 тисяч грубих правопорушень – переважно недотримання безпечних режимів швидкості, порушення правил обгону тощо. Було також відвернено майже 600 випадків, коли водії керували машинами в нетверезому стані. В період розгорнутої в СРСР боротьби з пияцтвом таких порушників серйозно карали.

Пригадую один цікавий епізод. До Чорнобиля прибув секретар ЦК КПРС Єгор Лігачов. Один із шахтарів, ліквідатор аварії на ЧАЕС, запитав його: як у такій ситуації поєднувати боротьбу з пияцтвом і твердження вчених, що спиртне поліпшує захист людського організму від проникнення в нього радіонуклідів. Лігачов відповів: «Навіть у такій екстремальній ситуації партія ні на крок не відступить від політики боротьби з пияцтвом у країні». Правда, в приватній бесіді один із заступників міністра охорони здоров'я зізнався, що під час пошуку рекомендацій, як діяти в таких ситуаціях, знайшли наукову працю, де підтверджувалося: вживання спиртного перед входом у зону підвищеної радіації протидіє проникненню в організм альфа-, бета- і гамма-частинок. Цією рекомендацією вимушено «керувалася» низка науковців Академії наук СРСР. Вони віддавали перевагу збереженню власного здоров'я, тому порушували «сухий закон». Скажу відверто, працівники ДАІ в квітні-травні 1986 року не вживали каральних заходів до водіїв, яких затримували за кермом «під градусом». Бували ситуації, коли нетверезих водіїв відвозили в гуртожитки Чорнобиля, давали можливість відіспатися, затим повертали до машин і відправляли в рейс. Такі заходи були значно ефективніші, ніж штрафи чи позбавлення прав. Водії після подібних процедур працювали з повною віддачею, незважаючи на

забрудненість доріг і транспортних засобів радіонуклідами.

Оперативна група керування Державтоінспекції МВС працювала в тісній взаємодії з аналогічним підрозділом Міністерства оборони СРСР, передусім з військовою автомобільною інспекцією (ВАІ). Для вивчення обстановки та умов руху на дорогах зони й виявлення залишених водіяма надміру забруднених транспортних засобів застосовували навіть вертольоти. Знайдених транспортні працівники ДАІ відбуксирували на спеціально облаштовані майданчики в селах Бураківка та Лельов. На найзабрудненіших територіях зони було організовано спільне патрулювання на бронетранспортерах. Разом із командуванням ВАІ оперативно вирішували питання супроводу військових колон негабаритних, суперважких та інших важливих для ліквідації аварії на ЧАЕС вантажів.

Працівники Державтоінспекції вели також агітаційно-роз'яснювальну роботу серед водіїв. На початку червня 1986 року оперативно видрукували листівки з рекомендаціями щодо керування транспортом в умовах радіаційної небезпеки, дотримання безпечних швидкісних режимів тощо. Був випадок, коли після індивідуальних бесід з водіяма автомобілів, що обслуговували керівників урядової комісії, та вручення їм листівок відповідного змісту вдалося домогтися зниження швидкості руху колон легкових автомобілів, супроводжуваних працівниками ДАІ. Це було дуже важливо з точки зору гарантування безпеки дорожнього руху в умовах напруженої обстановки на автошляхах. Своєрідним головним боєм для інспекторів ставали перевтома водіїв, котрі доставляли вантажі на станцію, а також значна кількість військової техніки, в тому числі бронетехніки, якою керували молоді недосвідчені водії.

На плечі ДАІ лягло й виконання багатьох інших функцій, наприклад, нагляд за діяльністю автогосподарств, які залишилися і працювали в Чорнобилі після аварії. Проводилося також дізнання за фактами дорожньо-транспортних пригод.

Служба в Чорнобильській зоні вирізнялася тим, що обставини практично щогодини змінювалися, інколи ситуація була непередбачуваною. Тому працівники Державтоінспекції перебували в постійній готовності, вдень і вночі забезпечували умови для безперешкодного пересування транспортних засобів із персоналом станції та іншими фахівцями і службовцями, що брали участь у роботах з ліквідації наслідків аварії, а також для машин з будівельними матеріалами, технікою та механізмами, які безперервними потоками рухалися до атомної станції. Служба ДАІ, як потім відзначали на всіх владних рівнях, випробування на професіоналізм витримала з честю.

