Можно верить в магию цифр, можно не верить. Каждый волен иметь собственное мнение о предначертании судьбы, как своей собственной, так и всей земной цивилизации. Но минувший четверг, 20 августа 2015 года, в Вилючинске показал, что нечто в загадочной предопределенности все же есть.
Между 16 часами 10 минутами и 16 часами 45 минутами происходила выгрузка жидкостной баллистической ракеты РСМ-40 с атомного ракетного подводного крейсера стратегического наз-
начения (РПКСН) проекта 667-БД. Когда изделие вышло из шахты и закачалось над причалом, оборвалось загрузочное устройство.
С этого момента и начался отсчет тревожного ожидания и очень плохих предчувствий у тех, кто имел представление о тридцатипятитонной металлической сигаре, длиной более 13 метров и диаметром около двух метров, начиненной почти двадцатью тоннами окислителя (особо токсичного состава на базе концентрированной азотной кислоты – меланжа) и почти семью тоннами особо токсичного топлива – гептила. Добавим к тому наличие ружейного плутония в разделяющихся боевых головках, и можно смело писать сценарий Апокалипсиса в отдельно взятом регионе.
В момент удара о пирс лопнул топливный бак с окислителем. Азотная кислота начала испаряться, и ядовито-желтое облако поднялось на несколько десятков метров. Если бы окислитель соединился с топливом, то произошел бы страшный взрыв, последствия которого трудно предсказать. Рядом с баллистической ракетой находилась атомная подводная лодка и ракетовоз «Даугава», который с помощью пятидесятитонного крана и осуществлял выгрузку ракеты с подводной лодки.

В трюме «Даугавы» находилось, по нашим сведениям, еще три изделия. Ра-
зумеется, термоядерного взрыва не последовало бы, но загрязнение окружающей среды фрагментами оружейного плутония стало бы фатальным для людей и окружающей среды. К счастью, лопнули только баки с окислителем. С первой же минуты аварии военные начали нейтрализовывать разлившуюся отраву. Они активно поливали водой место разлива и посыпали нейтрализатором. На трещину в баке наложили бандаж, ракету вновь подняли и перегрузили на МТР «Даугава». Целых три дня военные боролись с последствиями разлива, пока ситуацию окончательно не удалось взять под контроль.
В результате аварии, по предварительным данным, так или иначе пострадали около 30 человек. Двое из них – гражданские. Недалеко от пирса, где происходит перегрузка баллистических ракет, примерно в восьмистах метрах находится поселок Тарья. Точнее, когда-то он был поселком, а сейчас превратился в дачный городок. В то время, когда отравленное облако пошло на поселок, там находились гражданские лица, двое из них получили ожог верхних дыхательных путей, еще двое военно-
служащих с «Даугавы» получили сильные ожоги и находятся в госпитале мик-
рорайона Рыбачий (г. Вилючинск). Около 27 человек, ликвидаторов аварии, получили ожоги, загружая нейтрализатор в специальные мешки.
Теперь поговорим о том, что мы сказали в начале статьи – предопределенности.
20 августа 2015 года исполнилось ровно 60 лет со времени, когда Политбюро ЦК КПСС и Государственный Комитет Обороны СССР приняли решение о кардинальной реорганизации работы в сфере атомной энергетики. Был создан Спецкомитет

Правительства с чрезвычайными полномочиями во главе с маршалом Лаврентием Берией (позже расстреляли). Спустя ровно 4 года Советский Союз испытал водородную бомбу. С тех пор много воды утекло. Нашу страну потрясали аварии и катастрофы, связанные с эксплуатацией атомных энергетических установок как на суше, так и на море. Ракетостроение также прошло свой кровавый путь. Самой трагической вехой на этом пути стал взрыв на космодроме Байконур 24 октября 1960 года из-за несанкционированного запуска на стартовом столе двигателя второй ступени межконтинентальной ракеты, полностью заправленной гептилом. Тогда погибли около 150 человек (сгорели заживо), в том числе и Главнокомандующий Ракетными Войсками стратегичес-
кого назначения, главный маршал артиллерии Митрофан Неделин. Много позже надводный корабль с его именем на борту получил свою прописку на Камчатке, как раз рядом с тем местом, где и произошла нынешняя авария.
На Камчатке в разное время уже происходили подобные инциденты в 1974, 1975, 1984 и 1986 годах. Особого внимания заслуживает авария, произошедшая 11 ноября 1986 года. Это было в субботу. Ничто не предвещало беды. На самой крупной ракетной базе Тихоокеанского флота в поселке Приморском (позже Вилючинске) шел обычный парко-хозяйственный день. По плану технических работ из хранилища вывезли баллистическую ракету. На небольшом подъеме тягач забуксовал и начал скатываться вниз. Дорога обледенела, а автопосыпалка, как оказалось, была неисправна. В результате автопоезд «сложился» и опрокинулся. На баке с окислителем (меланжем) от удара образовалась трещина, и 14 тонн ядовитой смеси хлынуло по дороге в свежевыкопанную канаву, куда собирались уложить силовой кабель для электропитания. Всем повезло, что работы по укладке кабеля не успели завершить, и весь окислитель оказался в канаве, а не в хранилище, где стояли еще несколько ракет. Желтый столб дыма поднялся на несколько десятков мет-
ров, и в поселке Приморском, и на судоремонтном заводе в бухте Сельдевой объявили химическую тревогу.
В марте 1999 года в бухте Конюшкова (залив Стрелок, Приморский край) при выгрузке баллистических ракет, отправленных с Камчатки на утилизацию, сорвалась и упала в трюм одна из них. Треснули баки с окислителем. Чтобы предотвратить экологическую катастрофу, судно вынуждены были затопить.
Напомню нашим читателям, что меланж нейтрализуется большим количеством воды. Многострадальный ракетовоз потом еще долго находился в ремонте.
Почему падают ракеты при загрузке или выгрузке? В девяноста процентах аварий виноват личный состав. Либо они вовремя не проверяют погрузочное оборудование и не проводят соответствующие регламентные работы, либо совершают ошибочные действия непосредственно при самой выгрузке (погрузке).
Возможно ли избежать этих ошибок? Увы, как показывает практика, полностью исключить их не получается. Но нужно быть готовым к самому худшему развитию событий.
Готовы ли к этому сами военные, не говоря уже о гражданских лицах? Сомневаюсь. На то есть свои причины.
Во-первых, нынешняя авария продемонстрировала отсутствие тесного взаимодействия между силами МЧС и непосредственно военными. Во-вторых, операция по загрузке (выгрузке) ракет опасна и требует принятия превентивных мер, хотя бы по удалению

гражданского населения из поселка Тарья.
В-третьих, выставляется оцепление, строго ограничивающее допуск лиц в опасную зону. Чего военные тоже не делают.
В-четвертых, военно-
служащим необходимо понять, что за национальную безопасность страны мы платим дорогую цену, и военные должны быть подотчетны природоохранным организациям в оценке нанесенного ущерба от их неграмотных действий. Военное ведомство должно возмещать ущерб, нанесенный окружающей среде. При нынешних средствах коммуникаций невозможно спрятать аварию или замолчать ее.
Разумеется, подобные аварии и катастрофы наносят ущерб престижу Министерства обороны. Но лучше выстраивать диалог с обществом и объяснять, из-за чего происходят аварии или катастрофы, чем делать вид, что ничего не произошло. Пресс-служба Тихоокеанского флота как в рот воды набрала. При этом командующим разного уровня запрещено напрямую общаться со средствами массовой информации.
Мы не враги своим Вооруженным Силам и своему народу, но хотелось бы видеть, что Министерству обороны народ, который они защищают, также дорог, как и военная тайна. Эксплуатация ракетной техники и атомных подводных лодок – очень сложный и высокоинтеллектуальный труд, зачастую требующий от военнослужащих полной самоотдачи. Моряки-подвод-
ники, безусловно, являются элитой вооруженных сил. Государство тратит на их обучение огромные деньги. На каждого моряка-подводника приходится, примерно, около трехсот военнослужащих и служащих, которые обеспечивают его нормальную жизнедеятельность и возможность исполнить свою боевую задачу.
У наших летчиков количество «обслуживающего персонала» дотягивает всего лишь до 80 человек. К тому же не надо забывать, что каждое техничес-
кое устройство, вооружение и техника имеют строго установленные сроки эксплуатации. По окончании этих сроков вооружение и техника должны списываться. К сожалению, наши Вооруженные Силы попали в ситуацию, когда восполнение новой техники идет медленно, и они вынуждены выжимать все из старой. Вот тогда возникает риск выхода ее из строя по техническим причинам. И чем старее техника, тем выше вероятность наступления неисправностей или аварий. Возможно, в нашем случае перегрузочное устройство давно выслужило сроки эксплуатации, должно было подлежать списанию. Но только нового оборудования не было. И даже если перегрузочное устройство прошло все надлежащие испытания, его срок службы продлевать опасно из-за того, что возникает неоправданный риск, т.е. повышается вероятность выхода из строя.
Еще раз уместно вспомнить аварию 1986 года на ракетно-технической базе поселка Приморский, которая была следствием того, что обычная автопосыпалка была не в строю из-за того, что срок ее эксплуатации давно закончился.
Комментарии, как говорится, излишни.

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.
Справка «В»

МТВ «Даугава» имеет полное водоизмещение 5500 тонн и способен принять на борт 16 МБР или 16 ПКР ОТН общим весом груза 520 тонн. Длина судна составляет 112 метров, а ширина 17,56 мет-

ров, осадка — 3,59 метра. Экипаж корабля составляет 64 человека, в том числе 8 офицеров и 12 мичманов.
Для безопасного хранения и транспортировки «изделий», с помощью установок в шахтах трюма поддерживается особый микроклимат, также в шахтах с «изделиями» располагается особая система пожаротушения.
Для передачи снабжения установлена система с двумя крановыми установками грузоподъемностью 3 тонны и 50 тонн. Длина стрелы 50-тонного крана около 45 метров с установленным следящим устройством, обеспечивающим безударную погрузку «изделий» на волнении при взаимной качке ПЛА и транспорта. На задней части крана размещен запасной пост управления.
В качестве оружия самообороны на транспорте размещаются две спаренные 25-мм АУ 2М-3М.