

ИРКУТСК, ВРЕМЯ СКОРЫЙ...

ХРОНИКА ТРАГИЧЕСКОГО ДНЯ

Было какое-то предчувствие. Третье января — выходной, но в 12.25 набираю телефон помощника главы областной администрации и после взволнованных поздравлений с Новым годом спрашиваю: никаких ЧП, слава Богу, не произошло за праздники?

Показалось, что собеседник сделал короткую паузу и потом как-то неуверенно произнес: «Да не-ет...». А через полчаса уже он позвонил: «ЧП — у нас за городом разбился самолет».

Все. Лихорадочно ишу номер начальника областного штаба по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям. Еще никогда не отказывавший в нужной информации Александр Каменский и на этот раз извещает меня от вопросов вроде «А зачем вам это нужно?», сообщив то, что на первый случай устраивает журналиста информация о катастрофе. И тут же в Москву полетела первая весточка, о которой спустя несколько минут узнал весь мир:

«Сегодня в полдень по местному времени в районе Иркутска потерпел аварию пассажирский самолет Ту-154, совершивший рейс номер 130 из Москвы. На борту, кроме экипажа, находилось 110 человек. По предварительным данным, все они погибли».

Не стоит говорить, что началось после этого. Уже мой телефон обрывается звонками из Москвы и Иркутска: одни просят подтвердить, другие — уточнить, третьи — ставить вопросы. Они и у меня были. Так что вскоре я продиктовал в столбик следующую информацию:

«Подтверждается худшие опасения: не осталось в живых ни один из 110 пассажиров и девяти членов экипажа и бортовых проводников самолета Ту-154, потерпевшего сегодня катастрофу под Иркутском».

Как удалось уточнить корреспонденту ИТАР-ТАСС в авиакомпании «Байкал», беда случилась уже на взлете, когда у самолета отказала гидросистема, а затем загорелся один из двигателей. Экипаж принял решение садиться на полосу. Однако сделав разворот, машина потеряла управление и стала быстро терять высоту. На расстоянии одиннадцати километров от аэропорта самолет с запасом топлива на пять часов полета рухнул на землю и взорвался. Всего он находился в воздухе около 12 минут.

Читатель понимает, что в течение дня планомерно уточнялись детали трагедии. Ближе к вечеру Москва получила еще одно сообщение из Иркутска:

«Уточнены составы экипажа и пассажиров самолета Ту-154, потерпевшего сегодня катастрофу под Иркутском. На его борту было 105 взрослых, пятеро малолетних, а также один грудной ребенок. В числе пассажиров — шестнадцать иностранцев. Из них двенадцать граждан Германии, четверо — Китая и по одному — Австрии, Индии и Японии».

Пока не подтверждаются данные о жертвах среди жителей села Мамонь, обилие которого разбился самолет. Как свидетельствуют очевидцы, в момент катастрофы в селе было около 100 человек. Иркутской городской «скорой помощи» Феня Яковлевна Воронова, с места катастрофы в ожоговый центр поступила одна пострадавшая девочка, у которой обожжены руки и лицо».

Наконец, уже около полуночи дежурная служба агентства затребовала от меня развернутой, насколько можно, картины трагедии и ее последствий. И вот какой текст родился на закате того трагического дня:

ВОЗБУЖДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО

По факту катастрофы пассажирского самолета Ту-154 Восточно-Сибирской транспортной прокуратурой возбуждено уголовное дело. Проводится расследование. Необходимости помощи оказывают сотрудники УВД в транспорте и территориальные органы внутренних дел.

Место катастрофы оцеплено солдатами и милиционерами. Охрана осуществляется днем и ночью. Это необходимо не только для того, чтобы не нарушалась целостность картины катастрофы, но и для предотвращения мародерства. А также факты, к сожалению, были.

ГОРЕ ОДНО НА ВСЕХ

И для тувинской бабушки и для русской женщины, узнавших о гибели в авиакатастрофе близких родственников

Здесь, в комиссии по приему родственников тех, кто погиб в авиакатастрофе, слышны первые всплески горя, обрушившегося на людей.

Бабушка, только что прибывшая из Тувы, верила до последней минуты, что племянник ее жив, а тут вскрикнула и повалилась на стул:

— Зачем, зачем он сюда ехал? Почему он напел себе здесь смертный?..

Рядом, на другом стуле, закрыв глаза руками, шепчет побелевшими губами русская женщина:

— Как же я теперь жить буду?.. Что мне делать без него?..

Горе. Оно для всех одинаково. Члены комиссии, со слезящимися от бессонницы глазами, участливо предлагают несчастным женщинам какое-то лекарство.

На 12 часов пятого января сюда, в комиссию, прибыли родственники 36 погибших в авиакатастрофе. Вчера были полностью разосланы телеграммы на имена родственников жертв трагедии. Страшную весточку получили и Иркутске, Ангарске, других городах и весях Прибайкалья, во многих российских и зарубежных городах.

Сергей Шаталов, военнослужащий близкого к Иркутску армейского гарнизона, узнав о гибели тестя, заиграл желваками и тихо произнес:

— Как же быть, он у нас в

Александр ФИЛИППОВ.



Ни за что, ни про что умирают... Многие жизни терятся следом. По наброскам потомки узнают, сколько нами недожито лет...
Ирина ЛЕВШИЦА,
3 января 1994 года.

САМАЯ СТРАШНАЯ РАБОТА

Группа судмедэкспертов занимается страшной работой: пытается идентифицировать человеческие останки с конкретными пассажирами, поднимавшимися на борт Ту-154. Предполагается, что большую часть погибших удастся идентифицировать. Прочие же фрагменты человеческих тел будут, по всей вероятности, отправлены в Москву для кремации. Урны с прахом выйдут родственникам и близким тех людей, чьи останки не удалось опознать среди пассажиров разбившегося лайнера.

Версии

ЗАГРУЗКА — ПОД ЗАВЯЗКУ?..

Из источников, заслуживающих доверия, получена информация о том, что Ту-154 перед вылетом в Москву заправился авиакеросином под завязку. В топливные баки было залито горючего примерно в полтора раза больше, чем ему требовалось для беспосадочного перелета до Москвы. Тот же источник подчеркнул, что самолет практически был перегружен. Этот факт приобретает особое значение, когда узнаешь, что двигатели Ту-154 перед стартом запустились только со второй попытки.

РОКОВЫЕ «ЗАЙЦЫ»?

Как официальные, так и неофициальные источники едины в том, что на борту потерпевшего катастрофу лайнера находились «авиазайцы» — безбилетные пассажиры, попавшие на борт самолета окольными путями. Работники правоохранительных органов, расследующие причины аварии, несомненно, установят и количество безбилетников, и тех должностных лиц, которые поспособствовали «зайцам» в проникновении на борт воздушного судна. Ведь безбилетники тоже оказались на перегрузке самолета, это очевидно. Очевидно и то, что «авиазайцы» становятся обычным явлением на рейсах, выполняемых самолетами фирмы «Байкал». Сотрудники транспортной милиции сообщили редакции о том, что нередко им только потому приходится встречать ЯКИ и АНУ, которые выполняют рейсы из северных районов области, что самолеты везут безбилетников. По таким фактам возбуждены уголовные дела. Но, похоже, никаких выводов из этих дел не последовало.

ИМ ВЫПАЛА ТЯЖКАЯ ДОЛЯ

Телефонный звонок у дежурного по Иркутскому высшему военному авиационно-техническому училищу раздался в 13.45. Через пять минут начальник училища генерал Барсуков, уже отдав приказ подняться по боевой тревоге дежурное подразделение, еще раз взглянул на часы, уточняя время. Для группы третьесекунских факультета летательных аппаратов учебца в этот день закончилась.

— Мы еще ничего не знали о размерах катастрофы, — скажет Александр Григорьевич Барсуков. — А вот когда узнали подробности, то наших ребят начали готовить к самому серьезному испытанию.

Курсантов предусмотрительно накормили обедом, подобрали им теплое обмундирование — бушлаты, ватные брюки, валенки — кто знает, сколько времени придется провести на морозе. Чуть позже трех часов дня они уже поджидали к месту падения самолета.

— Мы были предупреждены, что произошла авиакатастрофа, — рассказывал Евгений Халитов, — но задачу нам должны были поставить на месте. Когда увидели это самое «место» стало не по себе, такое даже в страшном сне не причесится: будто гигантским количеством пороха выжгли полосу в семисот-восемьсот метров...

— По округе уже растекался запах горелого, от него невоз-

можно было избавиться, — слова Андрея Луковенкова.

Наши предположения о том, что придется стоять в оцеплении, не оправдались, мы пошли первыми по этой страшной борозде, — ставит точку Григорий Рябой.

Сначала попадались вещи, документы пассажиров. В наваливающихся сумерках началось самое страшное — они подбирали останки людей. Сила удара была столь велика, что она не помнила никого. Тела были разорваны, расчленены. Все было буквально окроплено кровью. Плоть погибших была еще теплой...

Когда они начали свое скорбное движение, то сверху, с пригорка, не было видно всего. И позже, уже в свете установленных прожекторов, они видели лишь какие-то фрагменты прозошедшего: возможно, говорят, это спасало от шока.

Шестерым выпало отправиться с первой машиной в морг. Вот после него, насмотревшись, парни не смогли перекинуться даже парой фраз — тишина стояла поистине мертвая.

Первую группу из 46 человек ближе к полуночи сменила вторая, в ней было 23 курсанта. Им пришлось выйти к клубу из пяти-шести тел. В официальном общении говорились о гибели шести детей — им показались, что детей было больше.

— Не приведи господь увидеть

ЧЕРНОЕ НА БЕЛОМ

Репортаж с места трагедии

Черные хлопья на белом снегу появляются уже километра за полтора от места катастрофы самолета Ту-154М. Проваливаясь по колено в снег, мы бредем через поле в Мамонь. Подходим к «месту», потому что даже при помощи редакционных удостоверений не удалось прорваться через посты ГАИ на дороге. Навстречу нам все время идут люди, они уже успели пройтись по дорожке к вершине холма. Наверное, некоторые из них проделали этот путь из простого любопытства, другие возвращаются, утирая слезы. С вершины холма видим внизу цепочку людей. Они с авиационно-технической базы.

— Да самолета еще довольно далеко, вон там, у фермы, — указал один из них, — предполагая, что здесь он начал гореть. Вот и ищем, может, чего упало.

Мы идем дальше вместе с двумя пацанами. Они вышли на поиски «экспоната для школы». На месте юные искатели приключений исчезают из вида.

Снег здесь совсем черный от копоти. А в нос ударяет запах керосина. Возле разрушенной фермы, словно раскиданные чей-то огромной рукой, обгоревшие трупы коров. Неподалеку люди загоняют уцелевших животных в соседний коровник.

Точно еще не знаем, но больше сотни только дойных коров сгорело, — бросает мимоходом женщина в платке.

— Да отойди ты, Леха, не мешай.

И Леху, небольшого мужичка с прокуренными зубами, отнесают к нам.

— Да тут я был, совсем рядом, — он тычет рукой в одно из зданий, — сидели с мужиками, курили. Услышали взрыв. Ничего не поняли. Когда стекла повывлетали, вскочили — а тут все полыхает.

В это время нас «засекли» и в очередной раз позвали. «Подождите, девушки», — услышали с спиной. Подошла женщина: «Бортпроводница». — И как будто выслушала слова о погибших товарищах:

— Девочки наши тут. Молодые совсем. Самой старшей чуть больше тридцати. А одна в декабре только замуж вышла, с 11-го года она. Другая немногой взрослее, 28 лет. И парень, 68-го года. Одна девочка только из детского.

Посторонние люди, а не представители официальных служб, рассказали нам, как все произошло здесь. Самолет пролезал в ферму, перевернулся, от удара хвостовая часть улетела за дорогу. С дороги мы смотрим вниз. Там на фоне белого снега и

черных обломков видны фигурки людей, собирающих то, что можно еще собрать. На придорожном стоке бокается большое обгоревое полотно. Кругом, под ногами, — обрывки проводов, куски металла, части кресел. А в стороне — детская, покрытая копотью, перчатка...

— Еще не достали из-под обломков тела всех погибших в самолете, там же — один из работников фермы.

За бортом большой оранжевый модуль. Здесь расположились спасатели, прибывшие 4 января, в 7 часов по местному времени, из Москвы.

Андрей Легошин, начальник спасательной службы, сказал, что наши иркутские спасатели поработали очень неплохо. Да и москвичи приступили практически сразу. Поэтому к 16 часам этого дня было найдено почти 80 процентов погибших.

— Мы останемся здесь, пока не будут найдены все тела, — говорит Андрей. — Нас, спасателей, 15 человек. Мы привезли с собой и «синюю птицу» — специальную машину высокой проходимости. Не берусь судить о причинах аварии, но после этого еще раз убеждаюсь в том, что Аэрофлот должен быть монополией государства. Коммерциализация мелких авиакомпаний ставит под угрозу жизнь людей.

Работы спасателям еще много. Но дело облегчат то, что сохранилось много документов и других вещей, которые помогут опознанию. У дороги уже лежат несколько полиэтиленовых мешков. В них то, что удалось найти.

Нас все-таки удалили с места событий. Что не удивительно, ведь сделать это пытались не раз. Сначала некий начальник, скрытый позывным «Оля», который приказал гаишникам: «Советскую молодежь» не пускать!». Затем Виталий Баладин, заместитель главы администрации Иркутской области, повстречавшись нас несколько раз. Мы долго пытались убедить его, что мы как журналисты по закону имеем право находиться в зоне чрезвычайных событий. Выпровоживали нас и другие люди в форме. Последний оказался самым бдительным, он доставил нас до редакционной машины, стоявшей за деревней.

Когда мы уезжали с места трагедии, начался снегопад. Кое-где он уже снова заскрасил черное в белый цвет.

Фото Валерия КАРНАУХОВА.

Ирина ЛЕВШИНА, Елена СМЕРНОВА.
Иркутск — Мамонь, 4 января.

СПИСОК ПАССАЖИРОВ, ПРОШЕДШИХ РЕГИСТРАЦИЮ НА РЕЙС 130 «ИРКУТСК-МОСКВА» 3 января 1994 года

1. Антонов Михаил Дмитриевич
2. Антонов Галина Викторовна
3. Петришина Ольга Алексеевна
4. Григорьева Любовь Анатольевна
5. Рощар Наталья Константиновна
6. Коротаев Игорь Георгиевич
7. Ширинский Александр
8. Ерофеева Ольга Павловна
9. Костов Муса Юсупович
10. Богатырев Магомед Самидович
11. Савин Ю.А.
12. Симак Виктор Прокопьевич
13. Муравьева Наталья Юрьевна
14. Ткачев Игорь Николаевич
15. Вербицкая Галина Яковлевна
16. Панченко Лариса Васильевна
17. Константинов Евгений Алексеевич
18. Кушан Сурен Сергеевич
19. Басенко Сергей Васильевич
20. Басенко Татьяна Викторовна
21. Шибирев Сергей Анатольевич
22. Гончарик Алекс. Рос.
23. Синельников Константин Викторович
24. Синельников Борис Викторович
25. Синельников Виктор Афанасьевич
26. Гончарик Волода (6 лет)
27. Петрова Анастасия Иль.
28. Рожков Александр Алексеевич
29. Рожкова Ирина Николаевна
30. Шкорбачева Татьяна Сергеевна
31. Шкорбачев Михаил Николаевич
32. дочь Юля (3 года)
33. Алиев Влад. Сан.
34. Алиева Гаяне (8 лет)
35. Большеворский Анатолий Григорьевич
36. Митяев Евгений Юрьевич
37. Гуркова Людмила Прокопьевна
38. Гуркова Светлана Александровна
39. Ефременко Александр Силантьевич
40. Огарков Игорь Викторович
41. Гуляев Эдуард Юрьевич
42. Смирнова Людмила Владимировна
43. Штольман Максим Александрович
44. Носков Сергей Юрьевич
45. Диденко Василий Анатол.
46. Хаблаева Зоя Валентиновна
47. Шалаева Валентина Ивановна
48. Рыков И.Ю.
49. Мартынов Василий Илларионович
50. Гуревич Владимир Львович
51. Константинов Алексей Б.
52. Шестаков Леонид Павлович
53. Кручинина Галина Алекс-на
54. Орешкин Геннадий Федорович
55. Соболев Михаил Львович
56. Озоев В.Х.
57. Константиновна Наталья Евгеньевна
58. Пикурович Василий Васильевич
59. Пикурович Иван Васильевич
60. Вокна Светлана Игоревна
61. Соколов Александр Евгеньевич
62. Шевцова Людмила Иосифовна
63. Соколов Олег Александрович
64. Константиновна Зоя Георгиевна
65. Саван Вячеслав Валентинович
66. Стулак Надежда Константиновна
67. Федорова Оксана Викторовна
68. Пирожок Маша (11 лет)
69. Занданова Виктория Вит.
70. Руднев Владимир Иванович
71. Занданов Геннадий Иванович
72. Романов Андрей Витальевич
73. Васенина (7) Татьяна Ивановна
74. Хоронин Петр Николаевич
75. Подлесная Елена Анатольевна
76. Ефременко Галина Александровна
77. Хоросева Ольга Петровна
78. Клубов Валерий Викторович
79. Филатов Игорь Юрьевич
80. Пилипова Вален. Никол.
81. Пилипова Руны. (8 лет)
82. Островский Дм. Вал.
83. Островская Ольга Вал.
84. Солоненко Алла Вик.
85. Ярушничев Ринате Антано.
86. Синева Свет. Пор. (или Кор.)
87. Синева Людм.
88. Халтурин Людм. Ник.
89. Гринвальд (Тинальда?) Ашд. (или Анд.)
90. Грибова Валент. Алекс.
91. Цимакундзе Тимур Георгиевич
92. Бабкина Людмила Михайловна
93. Зуева Людмила
94. Подлесная Ольга Юрьевна

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Мы сообщали вам об этой страшной трагедии, все, что смогли пока узнать сами. Вскоре не для того, чтобы удовлетворить чье-то нездоровое любопытство. Это огорчение без причины ко всем нам, и каждый из нас вправе знать ее подробности и причины. Для того хотя бы, чтобы она не повторилась.

Не хотелось бы говорить сегодня о беде. Но все же. Как же сложно нам было добывать эти крохи информации! Мы, как нищие, выкапывали их у официальных лиц, гонимых за членами правительственной и областной комиссии. Нас, как школьников, прогоняли чуть ли не за шиворот с места происшествия. Да где, в какой стране это вышло, что в течение трех дней — 3, 4, 5 января — никто не устроился провести пресс-конференцию, чтобы сообщить даже строго официальные сведения журналистам?

Когда же наши высокопоставленные чиновники поймут, что объективная информация не может зависеть от их вольного и произвольного хотения, они ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБЕСПЕЧЕНА СОГЛАСНО ЗАКОНУ О ПЕЧАТИ! И то, что журналисты вынуждены добывать ее в униженных — это вовсе не от того, что они такие вредные и вовсе не из-за их праздного любопытства. Это из-за предвзятости читателей. Мы ОБЯЗАНЫ дать нашим подписчикам объективную информацию, сообщить правду, как бы горька и страшна она ни была. Долг чиновников — нас этой информацией обеспечить. Так давайте каждый исполнять свой долг.

Если в сегодняшних наших скорбных репортажах и сообщениях мы в чем-то допустили неточности, то пусть это поставит в вину тех, кто держал нас на голодном пайке сведений.

Редакция «СМ».