

Рейс в небеса

> Сорок лет назад рядом с Магнитогорском произошла одна из крупнейших авиакатастроф в истории СССР

ОЧЕВИДЦЫ запомнили, как 31 августа 1972 года в аэропорту Караганды девушка, опоздавшая на рейс в Москву, умоляла пустить ее в самолет. Говорила, что опаздывает на защиту дипломной работы в литературном институте. Посадка была завершена, но руководство аэропорта пошло студентке навстречу и вернуло трап к самолету. Счастливая, она взлетела в салон. Стюардесса закрыла дверь лайнера... Никто не догадывался, что в тот день борт 74298 не только поднимет пассажиров и членов экипажа в небеса, но навсегда оставит их там.

Долгое время железный занавес и цензура скрывали от людей подробности того страшного дня, но теперь засекреченные страницы советской эпохи открываются одна за другой, давая возможность ознакомиться с деталями рокового полета.

К взлету готов

Самолет ИЛ-18 считался чудом советской авиации – лайнер строили с учетом военного применения. На ИЛ-18 установлено 11 мировых рекордов по высоте, скорости и дальности полетов, что позволило ему войти в число лучших в мире самолетов с газотурбинными двигателями. Даже на всемирной выставке в Брюсселе в 1958 году ИЛ-18 был удостоен золотой медали, а год спустя начались поставки самолета на экспорт. Именно ИЛ-18 доставил первого космонавта планеты Юрия Гагарина с Байконура в аэропорт Внуково. Неудивительно, что советская пропаганда сделала все, чтобы умолчать о катастрофе, случившейся с самым надежным пассажирским самолетом в Европе.

Тридцать первого августа 1972 года ИЛ-18 с бортовым номером 74298, принадлежавший алматинскому авиаотряду, готовился к перелету по маршруту «Алма-Ата – Караганда – Москва». Экипаж пассажирского лайнера составляли девять человек: 39-летний командир Владимир Ишутин, 35-летний второй пилот Вячеслав Тихоцкий, 40-летний штурман Вячеслав Дуболазов, 43-летний бортмеханик Евгений Прокопов, 35-летний радист Николай Лаптяев, три бортпроводника – 34-летняя Юлия Савченкова, 23-летние Анатолий Коршунов и Людмила Крючкова, – а также сопровождающий из МВД 27-летний сержант милиции Анатолий Кузовлев. Вместе с ними в рейс отправились 93 пассажира, подавляющее большинство которых являлись студентами элитных московских вузов и летели в столицу к началу учебного года.

Из аэропорта Караганды самолет вылетел с небольшой задержкой в 08.31.00, а через полчаса на высоте 7200 метров, на удалении 45 километров от Магнитогорска экипаж запросил экстренное снижение и посадку...

Путь к спасению

– У нас неисправность в багажнике, дым большой, – услышал диспетчер, следивший за перемещением воздушного судна.

В тот момент экипаж держал связь с Челябинском. Расстояние до

южноуральской столицы было чуть меньшим, чем до Магнитогорска, но в итоге наземные службы приняли решение направить аварийный борт в Магнитку.

В 10.10.26 экипаж вышел на связь с диспетчером магнитогорского аэропорта: «Нужна экстренная посадка, у нас пожар во втором багажнике». В связи с малым удалением от точки начала снижения до аэродрома необходимо было выполнить дополнительный маневр для потери высоты, гашения скорости и обеспечения посадки. Перед окончанием маневра экипаж занял рекомендованную высоту 600 м, но на посадочный курс не вышел, а продолжил движение. «Вы удаляйтесь от аэродрома», – тут же предупредила земля. «Большой дым в кабине, очень большой», – прозвучало в ответ, а спустя 47 секунд раздалось безнадёжное «прощайте».

На повторную команду взять посадочный курс экипаж ответил неразборчиво и больше на связь не выходил...

Мертвый корабль

После прекращения связи ИЛ-18 находился в воздухе еще две минуты. Несколько раз самолет развернулся и, описав «восьмерку», упал на вспаханное поле между поселком Смеловский и деревней Покровка – на расстоянии 23 км севернее магнитогорского аэропорта. Сельчане вспоминают, что заметили самолет, когда он плавно и тихо прошел над деревней. Люди не заметили ни дыма, ни пламени. Поняли лишь, что самолет заходит на посадку, выбирая почему-то совсем не подходящее для этого место. Откуда им было знать, что над поселком снижался фактически мертвый корабль, где около половины людей уже задохнулись от угарного газа, а остальные пребывали в бессознательном состоянии. Ничего не видел в сплошном дыму и командир, продолжавший машинально удерживать курс. Неуправляемый самолет мог упасть куда угодно, только лишь случай отвел его в сторону от жилых домов. Борт ударился о землю, подпрыгнул и, разваливаясь в воздухе на куски, упал опять. Обломки самолета разбросало на сотни метров.

– В то время, – рассказал техник по радиосвязи и специальным техническим средствам Магнитогорского авиапредприятия Владимир Трусов, – я работал в лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования. В полдень нам сообщили: «Объявлена тревога. Пожар в воздухе». Ребята посмеивались, считая происходящее обычным учением. А через час, подъезжая к Покровке, увидели огромное поле, на нем какие-то бесформенные предметы. Стояла тишина, шел дым, кое-где виднелось пламя. Горел самолет.

Вскоре подтянулись солдаты, которые оцепили район, пожарные, прокурор, медики. Оказывать помощь было уже некому. Все пассажиры и члены экипажа были мертвы. Их тела лежали рядом, занимая площадь, равную длине и ширине фюзеляжа. Разметало лишь несколько человек. Один из них застрял в мотогондоле, из которой двигатель выбросило при ударе. Зрелище было настолько ужас-



Могила членов экипажа самолета ИЛ-18 в Алма-Ате

ным, что даже медсестра забилась в истерику.

Владимир Евгеньевич с инженером из Алма-Аты приступили к поискам электронных блоков системы опознавания «свой–чужой». Изделия, считавшиеся секретными, надо было во что бы то ни стало найти и уничтожить.

Версии, слухи, выводы

В городе разползались слухи о мародерстве, якобы жители поселков снимали золотые украшения, забирали деньги мертвых пассажиров. По словам очевидцев, этого не было.

На разбившемся самолете перевозили деньги сберегательных касс Алма-Аты. Обнаружить мешки с пачками банкнот удалось не сразу – это и породило слухи о мародерстве. Но при более внимательном осмотре деньги были найдены в хвостовой части без малейших повреждений.

Комиссия по расследованию причин катастрофы прибыла на место трагедии в ночь на 1 сентября. В ее составе были представители Алма-Атинского авиаотряда, Уральского управления гражданской авиации, Министерства гражданской авиации, прокуратуры РСФСР. Описание катастрофы заняло несколько томов. «Черный ящик» обнаружили сразу, но вышедший из строя прибор ничего не показал. Зато электромеханический самописец КЗ-63 выцарапал на прозрачной ленте все параметры полета.

Выяснилось, что экстренное снижение командир начал, обнаружив пожар, эпицентр которого находился в багажном отсеке. Ситуацию усложнило то, что доступ в этот отсек возможен только с земли. Струйки дыма поползли в пассажирский салон, вызвали панику. Вскоре загорелась внутренняя обшивка, в результате чего стали выделяться ядовитые газы.

Вывод комиссии был таким: «При-

чиной катастрофы стало интенсивное развитие возникшего во втором багажнике пожара, который привел к полной или частичной потере работоспособности экипажа, невозможности визуального полета и наблюдения за приборами из-за дыма в пилотской кабине и исключению возможности благополучного исхода полета. Наиболее вероятной причиной возникновения пожара на самолете в воздухе является срабатывание пиротехнических устройств или самовозгорание легковоспламеняющихся материалов, следы которых обнаружены в остатках багажа».

Судебно-медицинская экспертиза установила, что все пассажиры погибли от отравления угарным газом до столкновения самолета с землей. Вскрытие тел командира воздушного судна, второго пилота и штурмана показало, что полученные ими травмы при ударе самолета о землю носили прижизненный характер. Члены экипажа боролись за спасение людей до последней секунды.

Чтобы помнили

Информация о трагедии не появилась в советских средствах массовой информации. Представители власти старались не делать шума и не говорить о причинах случившегося. Хоронили пассажиров по расписанию горисполкома тех городов, в которых они были прописаны. Скорбную дату и имена погибших в этом рейсе можно найти на кладбищенских памятниках Караганды, Михайловки, Абая, Сарани, Новой Дубовки, Магнитогорска. Членов экипажа решили похоронить рядом, для этого на кладбище была выделена специальная территория.

Каждый год в последний день лета в Магнитку приезжают родственники погибших и вспоминают тот страшный день. Но мемориала, соответствующего масштабу трагедии, на месте аварии нет до сих пор. Хочется верить, что однажды это упущение будет исправлено, и потомки отдадут

заслуженные почести погибшим. После трагедии в конструкцию ИЛ-18 внесли изменения – появилась возможность попасть в багажный отсек самолета через салон. Кроме того, именно магнитогорская авиакатастрофа кардинально изменила «Правила провоза багажа на воздушных судах» и «Правила посадки пассажиров». С 1972 года досмотр багажа стал более тщательным, ряд предметов был запрещен к перевозке. Десятки тысяч людей обязаны своими жизнями тем, кто погиб в той страшной авиакатастрофе.

Выпустите меня!

По официальной информации, все пассажиры и члены экипажа, летевшие рейсом № 558, погибли. Но разве могла окутанная тайной история обойтись без чуда? Без классической вставки об удивительном спасении? Вот как описывает в «Живом журнале» случившееся с другом отца блогер Grubas:

«В самом начале 70-х Сеню отправили в командировку в Караганду. Когда все было сделано, он заторопился домой. Приехал в аэропорт, прошел регистрацию, поднялся по трапу на борт, сел на место, пристегнулся и приготовился засыпать. Дверь задраили, самолет потихоньку стал вырывать на взлетную полосу – и вдруг Сеня с ужасом вспомнил, что в спешке оставил на объекте сумку с очень важными чертежами... Лететь без нее не было смысла – все равно пришлось бы возвращаться обратно. Ситуация аховая. Проситесь выйти поздно. И Сеня стал косить на аппендицит. Сбежались сердобольные стюардессы, подошел врач из числа пассажиров, а симулянт кричит: «Не лечу! Умираю! Выпустите меня!» Делать нечего, пришлось тормозить. Вызвали к трапу «скорую», вынесли «больного» на носилках из самолета. Как Сеня расплачивался потом с врачами, история умалчивает, но миссия была выполнена. Он сгоял за сумкой на объект, потом забежал на почту, там слезно уговорил за денежку, чтобы ему дали телеграмму о смерти брата (которого не существовало) и уже в аэропорту, минуя дикую очередь и военную бронь, с помощью телеграммы в служебной кассе купил новый билет. Всю дорогу путешественник проспал, а в Москве у трапа его уже ждали люди в штатском на черной «Волге». От них Сеня и узнал, что самолет, из которого он так ловко выбрался с липовым аппендиксом, разбился со всеми пассажирами. Все Сенины фортели с симуляцией и фальшивыми телеграммами выглядели теперь очень подозрительно. Домой бедолага добрался только через месяц интенсивных допросов с пристрастием. Исхудавший и молчаливый. С тех пор, на протяжении многих лет, когда где-нибудь разбивался самолет, Сеню непременно вызывали в местный КГБ и подробно расспрашивали: «А где вы, уважаемый товарищ, были в четверг и кто может это подтвердить?» Сеня возвращался на работу и многозначительно кивал моему отцу, мол, на днях поползут слухи об авиакатастрофе, так вот – это не слухи, самолет действительно разбился...»

По материалам российских СМИ
подготовили ЕВГЕНИЙ НАУМОВ,
ВИТАЛИЙ МОИСЕЕНКО

> Источником бедствий чаще всего служат беспечность. ВЕЛЛЕЙ