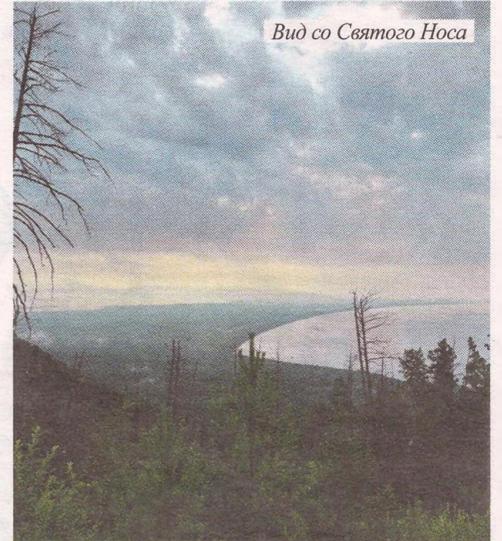


Последний полет Ил-14



Улан-удэнец ищет останки самолета, разбившегося более 40 лет назад на западном склоне Святого Носа в Баргузинском районе. Самая крупная авиакатастрофа Бурятии унесла жизни 48 человек, в том числе 13 детей. Но память погибших до сих пор как следует не увековечена.

В 1981 году в Баргузинском районе самолёт на скорости снижения врезался в гору Святой Нос. Это была трагедия для всей республики, но долгие годы о ней молчали. Ни громких заголовков, ни самой новости, ни некрологов. И только в 2021 году у подножия горы в Забайкальском национальном парке установили скромную мемориальную доску с именами погибших. Сделано это было на деньги родственников при небольшой помощи Минтранса РБ. Говорят, доска настолько неприметна, что некоторые туристы путают её с лавочкой. Однако изменить ситуацию можно, и есть энтузиасты, готовые это сделать.

– У меня авиационное образование, я инженер самолёто- и вертолётостроения, увлекаюсь походами в горы, – рассказывает Артемий Степанов. – У меня были свободные выходные, и мы с девушкой решили сходить в горы по несложному маршруту. До этого я уже два раза был на Святом Носе и слышал о том, что там лежит самолёт, а перед этим походом начал специально искать информацию, где это место.

Как считает Артемий, часть уцелевшего фюзеляжа можно спустить вниз, к мемориальной табличке, чтобы придать ей значимость и подчеркнуть масштаб трагедии. Однако для этого Ил-14



аэропорту г. Улан-Удэ и Усть-Баргузин.
При визуальном осмотре, с вертолета Ми-2 экипаж сообщил, что на месте летного происшествия самолет Ил-14 полностью разрушен и сгорел, признаков жизни не обнаружено.

надо еще найти – второй раз после крушения.

– Правильные координаты мне получить не удалось, поэтому искали без них. Поднялись на Святой Нос, немного отклонились от маршрута из-за встречи с медведем, дошли до предполагаемого места крушения, но там самолета не оказалось. Мы прошли по внутреннему хребту и спустились в левый распадок, а он, видимо, лежит в правом. Построили шалаш, переночевали в спальниках на Святом Носе и пошли обратно, – рассказывает походевик.

Всё это в холод, дождь, туман и по бурелому. Дома, проанализировав поход и имеющуюся информацию, Артемий вторично определил место авиакатастрофы. По его словам, если хорошо рассмотреть

гугл-карты, можно увидеть металлические вкрапления, которые явно не присущи Святому Носу. Но второму походу помешало ДТП и лечение.

– Думаю, что я всё равно это сделаю, – говорит Артемий. – Люди должны знать историю местности, пока же многие вообще не представляют, куда идут.

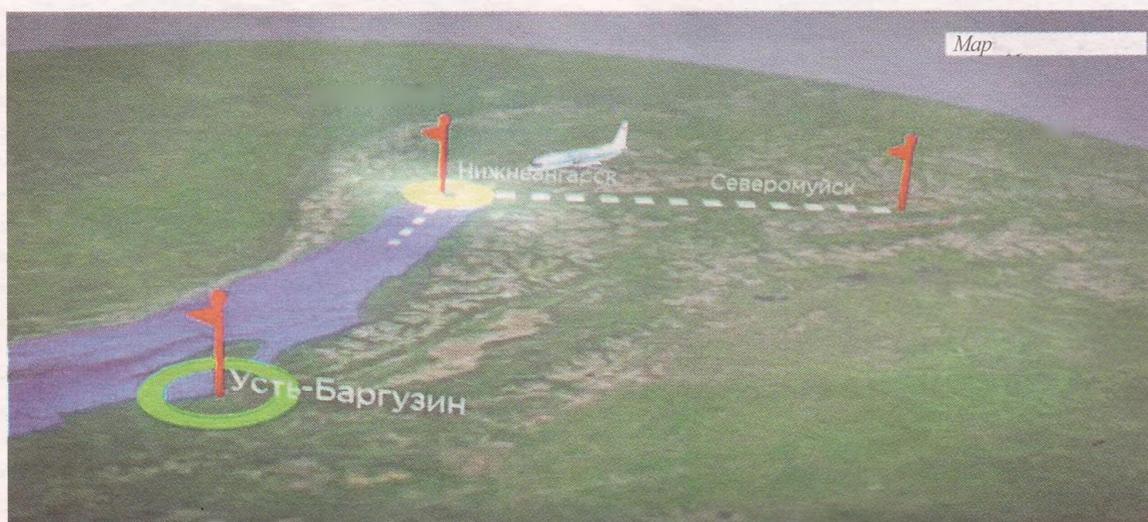
«ОТЦА ВЗЯЛИ БЕЗ БИЛЕТА»

О последнем полёте рейса «Северомуйск – Улан-Удэ» рассказывается в документальном фильме «Последний полёт Ил-14 М. Фильм о самой крупной авиакатастрофе Бурятии» (16+) телекомпании «Ариг Ус». Чтобы узнать возможные причины аварии, автору фильма Союне Бухаевой пришлось обратиться к ранее засекре-

На борту было много жителей с запада России, они переехали в Бурятию строить БАМ и новую жизнь. В списке пассажиров много повторяющихся фамилий – всё это семьи, на борту их было шесть.



Мемориальная доска с именами погибших



ченным архивам, расшифровке магнитной записи, фотографиям с места крушения, а также поговорить с участниками поисковых работ и родственниками погибших.

– Мы поехали в аэропорт: папа, мама и я, – рассказывает Светлана Синецкая, в девичестве Поречкина, дочь пассажира Михаила Поречкина. – Билетов не было, но мы думали, что кто-то не придет и будет место. Папа подошёл

и сказал, что высадили человека, а его берут.

Светлане было 11 лет, она запомнила, как грузили коврики и тут же по трапу поднимались пассажиры – всё как на рейсовом автобусе. Вперёд пропустили девушку с младенцем. Запомнилась дождливая погода и то, что отца взяли без билета.

Таким же безбилетником оказался инженер по эксплуатации само-

лётов Михаил Шангин, которого взяли на борт пилоты.

– В сентябре он должен был отлететь 30 лет, а в июне погиб. У него остался сын, – говорит сестра погибшего Людмила Будожопова.

На борту было много жителей с запада России, они переехали в Бурятию строить БАМ и новую жизнь. В списке пассажиров много повторяющихся фамилий – всё это семьи, на борту их было шесть. Также указаны профессии или род занятий пассажиров: лаборанты, акушеры, учителя и учащиеся, инспектор ГАИ, а также этим рейсом летела директор Художественного музея им. Сампилова Софья Николаевна Мунгалова. Учительница из Тоннельного Цыренханда Цырендоржиевна Шаропова взяла с собой в самолёт двух племянниц четырёх и восьми лет. Девочек ждали каникулы у бабушки и дедушки.

Командиром экипажа был 32-летний Алексей Мордовской. За его спиной было больше 9 тысяч часов налёта. Второй пилот Александр Кыргегенов за полгода до крушения прошел переобучение с Ан-2 на Ил-14. Вместо него хотели закрепить другого летчика Анатолия Маслова, но судьба распорядилась иначе. Судьбу всего экипажа решил календарь отпусков – Мордовской и Кыргегенов планировали отдохнуть в одно время. Стюардесса, 22-летняя Нина Кришталова, тоже поменялась рейсами. Её ждали отпуск и свадьба, к церемонии было всё готово.

ПРИЧИНЫ КРУШЕНИЯ

Разобраться в причинах падения самолёта поможет расследование, которое было засекречено до 1989 года, даже родственники не знали, как всё случилось. А также воспоминания Анатолия Абашеева, тогда он занимал пост заместителя командира авиапредприятия по лётной службе и одним из первых прибыл на место крушения.

Самолёт взлетел в Северомуйске 14 июня 1981 года в 14:41 по местному времени, по плану две остановки – Нижнеангарск и Усть-Баргузин. Но в Нижнеангарске аэропорт был закрыт по метеоусловиям, посадку отменили, экипаж продолжил полёт.

В Усть-Баргузине было облачно, по данным Госархива РБ, самолёт отклонился от курса на 32 километра. Причиной мог быть ряд обстоятельств, в том числе и скорость ветра. На высоте 3600 прогнозировали ветер со скоростью 50 километров в час, фактически было вдвое меньше. Плюс пассивное вождение, то есть экипаж во время полёта не уточнял своё местоположение, не использовал радиотехнические средства. И вблизи Усть-Баргузина диспетчер сообщает, что слабо работает пеленгатор аэропорта.

– Самолёт оказался за Святым Носом, поэтому из-за препятствия пеленгатор не срабатывал, – пояснил Анатолий Абашеев.

Из-за этого диспетчер не знал, где находится самолёт, но борт начал снижение до 2700 метров. Это всё ещё безопасная высота. Дальше экипаж сообщает о переходе на визуальный полёт. Это значит, что

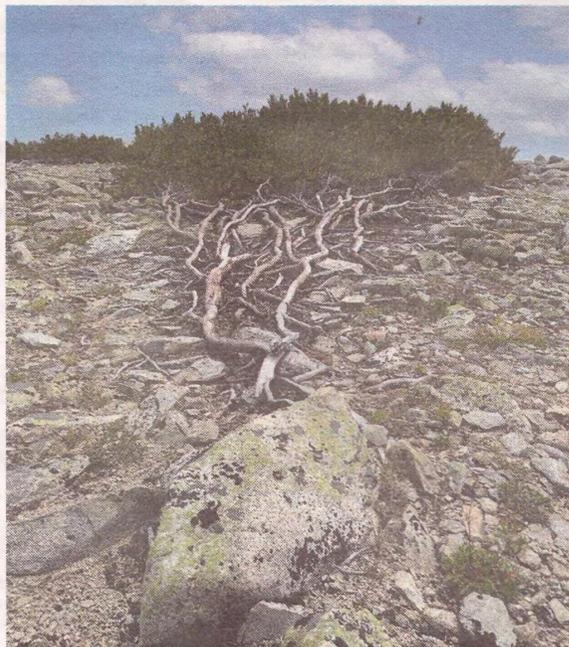
командир знает своё точное месторасположение в пространстве и всё контролирует. Экипаж запрашивает разрешение на посадку, диспетчер дает согласие. И борт начинает снижение сквозь облака.

– Он не думал, что уклонился, думал, что находится в зоне аэродрома, а Святой Нос в стороне – говорит Анатолий Абашеев. – Просвет был, он увидел воду и подумал, что это берег возле Усть-Баргузина. И в этом жестоко обманулся.

Самолёт на скорости снижения врезается в Святой Нос на высоте 1200 метров. Падение ничто не смягчает, вокруг только кустарники и мало деревьев. Самолёт падает прямо на брюхо. Возможно, в последнюю секунду пилот вытянул штурвал на себя. От удара самолёт развалился и сгорел, экипаж и пассажиры погибли от множественных травм, не совместимых с жизнью.



Как считает Артемий Степанов, часть уцелевшего фюзеляжа можно спустить к мемориальной табличке, чтобы подчеркнуть масштаб трагедии



Артемий Степанов

ПРОЩАНИЕ С БЛИЗКИМИ

Через полчаса после исчезновения самолёта объявили тревогу. В 17:38 вылетела поисковая группа на вертолёте Ми-2. После захода солнца команда вернулась в аэропорт. Параллельно из Улан-Удэ и Читы вылетели самолёты Ил-14 и Ан-12. Последний прекратил работу в полночь, поиски оказались безрезультатными – помешала погода. Вновь вылетели утром, в десятом часу. Ми-2 обнаружил место падения в районе западного склона Святого Носа. До аэропорта Усть-Баргузина самолет не долетел 31 километр. Информация подтвердилась после высадки. В состав аварийной команды вошли представители КГБ, прокуратуры, медики и милиционеры. Очевидцы, которые были на месте трагедии, говорят, что зрелище было страшным.

Для эвакуации тел подготовили две площадки для вертолётов, загружали погибших сотрудники авиапредприятия, рабочие авиазавода, местные жители. На это ушло почти пять часов. Вертолёт сделал три рейса.

– Останки собрали, увезли в московский крематорий, прах разделили на количество человек и выслали нам в урнах, – рассказывают родственники погибших. О гибели всех находившихся на борту они узнали спустя несколько дней, всё это время люди надеялись, что их близким удалось выжить.

– Был сильный проливной дождь, мама пришла и под окнами плачет. Потом она зашла и сказала, что папы больше нет, – рассказывает Светлана Синицына.

– Мама два месяца не спала, полгода не разговаривала, – говорит Ирина Банзаракцаева, сестра погибших девочек Саяны и Даримы.

– Запретили давать некрологи, ни в одной газете не взяли, только в «Правде Бурятии» вышло три строчки, что трагически погиб. И все знакомые подумали, что разбился на машине, – вспоминает Людмила Будожопова, сестра погибшего авиаинженера Михаила Шангина. – И никакого дня траура.

Похороны провели на 9-й день после трагедии, судмедэксперты установили личности всех погибших. Для Северомуйска этот день стал общей трагедией. Экипаж самолёта похоронили в Улан-Удэ, на кладбище в микрорайоне Стеклозавод.

Одной из причин крушения стала неустойчивая работа пеленгатора в аэропорту Усть-Баргузина. Только после авиакатастрофы их обновили на всех горных аэродромах. По итогам расследования сделали вывод – уровень подготовки экипажа позволял выполнить данное задание благополучно. Но в целом работа 138-го летного отряда вызвала много вопросов. На стол начальству легли отчеты по выявленным недостаткам: на низком уровне ведется анализ полётной документации, на разборах полётов не учитываются записи переговоров диспетчеров с экипажем. Возможно, эти недочеты и стали причиной секретности.

**Подготовила
Надежда Вторушина**
Фото Артемия Степанова
и Госархива РБ

