

УЛУ-ТЕЛЯЖСКАЯ ТРАГЕДИЯ

На территории Иглинского района Башкирской АССР 4 июня 1989 года в 1 час 12 минут по местному времени (3 июня в 23 часа 12 минут по московскому времени) произошла крупнейшая в истории России и СССР транспортная катастрофа на железнодорожном перегоне Аша–Улу-Теляк. Вследствие утечки из разрыва трубопровода газовой смеси, скопившейся вблизи железнодорожного полотна, при прохождении двух встречных пассажирских поездов произошел взрыв. Возникший пожар охватил территорию площадью 250 гектаров. В результате пострадало более 1200 человек (свыше 780 человек погибло на месте катастрофы).



УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ



30-летие Улу-Теляжской трагедии

4 июня 2019 г. врио Главы Башкортостана Радий Фаритович Хабиров побывал в Иглинском районе на месте крупнейшей в истории России и СССР железнодорожной катастрофы и почтил память погибших.

На 30-летней годовщине трагедии участник ликвидации последствий катастрофы Халит Галямович Хатыпов обратился к врио Главы республики Р. Ф. Хабирову с предложением о выпуске книги памяти Улу-Теляжской трагедии. Р. Ф. Хабиров отметил, что железнодорожной катастрофе посвящено множество публикаций в периодических изданиях, имеется большой архив фотоматериалов. Все это можно обобщить и выпустить отдельной книгой.



«УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»



«УЛУ-ТЕЛЯЖСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»

- ◆ НАЧАЛО ПОДГОТОВКИ – 2019 год
- ◆ ОКОНЧАНИЕ РАБОТ – 2021 год

Структура издания

Состоит из трех частей:

- В первой части издания **«Со страниц газет и книг»** опубликованы статьи журналистов республиканских и центральных газет, описывающие события с момента катастрофы и до наших дней. Также в издании использованы материалы из автореферата диссертации на соискание ученой степени доктора медицинских наук А. Х. Турьянова **«Структурно-функциональные изменения лечебно-профилактической помощи при чрезвычайных ситуациях»** (М., 1998), книг В. Г. Теряева **«Медицина чрезвычайных ситуаций»** (М., 2014), **«Трагедия на земле Башкортостана»** (СПб., 2016).
- Во второй части **«Память сильнее времени (Воспоминания)»** представлены воспоминания очевидцев и участников ликвидации последствий катастрофы: М. Гафурова, А. С. Крыкля, Б. А. Сочилова, В. Г. Старухиной, Х. Г. Хатыпова и др.
- В третьей части **«Улу-Телякская трагедия в объективе фотоаппарата»** содержатся фотографии из личных архивов полковника А. А. Мурзина, фотокорреспондента Р. К. Бадыкова, а также из открытых источников Интернета.



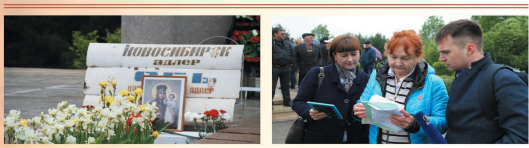
ПАМЯТЬ СИЛЬНЕЕ ВРЕМЕНИ (ВОСПОМИНАНИЯ)



УЖАС ТОЙ ТРАГЕДИИ НЕ ЗАБЫТЬ НИКОГДА

4 июня 2019 г. на 30-летний годовщине я обратился к временно исполняющему тогда обязанности Главы республики Равно Фаритовну Хабирову с предложением о выпуске книги памяти Уфу-Тел'евской трагедии. Показал ему фотографии, на которых был разбит трубопровод диаметром 720 мм. Р. Ф. Хабиров отметил, что железнодорожной катастрофе посвящено множество публикаций в периодических изданиях, имеется большой архив фотоматериалов. Все это можно объединить и выпустить отдельной книгой. Он также поделился воспоминаниями о своем участии в ликвидации последствий трагедии: «Я тогда окончил юридический факультет Башгосуниверситета. И с утра мы пришли сдавать госэкзамен по уголовному праву. Обком комсомола бросил ключ, и мы, ребята, в основном отслужившие в армии, послали слова, на место катастрофы. С нами были курсанты школы МВД, а они тогда совсем еще юные были, в армии не служили, и в оборотке падали, когда несли носилки с обожженными людьми. Мы их замочили. Помню, как пристали самолеты с лекарствами из Америки, как работали наши врачи в эвакуации центре. Очень тяжелые воспоминания остались в памяти».

Я сам тогда работал мастером внеплановых сетей и сооружений на ЛПДС «Улу-Тел'ев». Меня назначили старшим, ответственным той зоны, где предстояло устранить последствия взрыва и по мере возможности проводить восстановительные работы. К ликвидации последствий взрыва приступили на следующий же день. С 5 июня и по 28 сентября я круглосуточно находился там. Прибыл на место взрыва газопровода, я занялся в первую очередь обеспечением прибывших на по-



Предположительно в третьих числах июня месяца произошла утечка газа, плотность которого в 1,5 раза выше, чем плотность воздуха. Газ заполнил дощавый, по которой пролегла железная дорога – перетон между станциями Ава и Улу-Тел'ев на 1710-м километре. При прохождении двух пассажирских поездов, по мнению специалистов, могло произойти заклинение и превышение ПДК и это могло стать причиной взрыва. 1710-й километр железной дороги – это глухой лес у подножия Змеиной горы, через которую был проложен стальной газопровод диаметром 720 мм.



УЛУ-ТЕЛ'ЕВСКАЯ КАТАСТРОФА ГЛАЗАМИ СУДЕБНЫХ МЕДИКОВ

Прогнозируемая 4 июня на перегоне Ава-Улу-Тел'ев в Иглинском районе Башкирской АССР железнодорожная катастрофа была и остается крупнейшей в истории России и СССР. Эта трагедия неизживаемой болью отозвалась в сердцах жителей Башкирии и всей страны.

Руководство Республиканского бюро судебно-медицинской экспертизы (СМЭ) после получения известия о большом несчастии с массовой гибелью людей срочно созвало всех сотрудников на рабочее место, где кратко было доложено о характере, масштабах и объеме предстоящей работы. Были проведены организационные мероприятия судебно-медицинской службы для работы в экстремальных ситуациях. К 8.30 утра были сформированы экспертные бригады по 3 человека (врач, лаборант, санитар). Были выданы секционные наборы, халаты, перчатки и другие расходные материалы. К началу поступления тел погибших с места катастрофы были исследованы трупы, ранее поступившие в Бюро СМЭ. Таким образом, были подготовлены секционные и холодильные камеры для массового приема тел погибших в железнодорожной катастрофе. Министерством здравоохранения БАССР и руководством Бюро дополнительно были организованы походы на территории двора морта, на стоянке рефрижераторов, железнодорожной тушик с прилегающей территорией недалеко от морта. На эти «походки» были утверждены секционные столы, куда доставлялись тела погибших с места катастрофы. Также были использованы пилотажно-информационные отделения больницы. Уфы. Было сформировано 12 экспертно-следственных бригад.

К моменту начала судебно-медицинских исследований тел погибших с места катастрофы вернулись инвентарь Бюро СМЭ Н. В. Чернов, который доложил об объемах катастрофы, возможном характере травм, с которыми предстоит столкнуться врачам-экспертам (скользкие, ударные травмы, околочные, обугливание тел с прогоранием). Были определены методы, объекты и порядок исследований, их регистрация, сформирован информационный центр. В связи с масштабом катастрофы и большим количеством погибших объем работы был огромным и сложным, продолжительность рабочего времени не регламентирована. Было решено полностью использовать рабочий день, с перерывами на обед. В лесопарковой зоне вблизи морта был организован выездной буфет. На помощь судебным медикам республики прибыли специалисты из соседних областей. Также были определены места регистрации трупов и оформления врачебных свидетельств о смерти.

Процесс опознания проводился органами следствия с участием судебно-медицинских экспертов. Для работы с погибшими были привлечены бригады скорой медицинской помощи, психологи, организована реанимационная палата для оказания экстренной медицинской помощи.

Таким образом, все организационные мероприятия судебно-медицинской службы для работы в экстремальных ситуациях были проведены за короткий промежуток времени. По мере поступления тел погибших в морт и на выделенные «подшолки» началась работа экспертов. В течение

Узда за пострадавшим в одной из уфимских больниц



мощь рабочих специальностями принадлежавшими, предметами личной гигиены, питанием, одним словом, всем необходимым. И, надо сказать, помощь приходила отовсюду и в большей части из запасов республики.

По прибытию на место взрыва я увидел стволы обугленных, обожженных деревьев. Нам была поставлена задача выкорчевать этот участок леса. С самолета У-2 сделали съему территории взрыва. Прибыла помощь от таких предприятий, как «Архангельск», «Октябрьскнефть», «Чекмагушнефть», «Уфамагнезит», «Станнефто», всего от 14 предприятий.

Лес начали корчевать 12 июня, а закончили 21 июня 1989 года. Работали более 700 человек. Жили они в 8 10-местных и трех 40-местных палатках.

При корчевании леса около железнодородного полотна нашли военный билет человека с армянской фамилией, уроженца г. Куйбышева. Также были найдены часы, стрелки которых остановились на 1 часе 12 минут. Их сдали в отдел Гражданской обороны.

6 июня 1989 г. 12 вагонов с обгоревшими трубами были доставлены на станцию Урмаи для опознания родственниками и впоследствии увезены на Алшский металлургический завод. Они просят там 3 или 4 тонны.

В начале июня 1989 г. специалисты откопали газовую трубу диаметром 720 мм на месте взрыва, отрезали ее метолом взрыва от магистральной трубы. Восстановили этот участок, опрессовали его водой в 85 атмосфер. Трубу, которую разорвало, находились на расстоянии около 600 метров от железнодорожного полотна, а не у железной дороги, где произошла авария поездов. Попрелесную трубу заглушили в автомашину, укутали пленкой, закрепили и отправили на экспертизу в Институт газотранспорта имени Е. О. Патона в г. Киев. Сопровождал машину представитель «Уралгаза» У. Сабитов.

Газопровод ШВБТУ был сдан в эксплуатацию в 1985 г., а в 1987 г. передан в ведомство Уфа-Сибирьских магистралей (ныне Транснефть-Урал).

В 1987 г. были сокращены объемы добычи, заторовые нефтепродукты и газопровода. Они передавали данные о состоянии этих трубопроводов (давление в трубопроводе, катушку и арендную плату, наличие утечек) оператору ЛПДС «Улу-Тел'ев». Трубу оставили без телеметрии, также ее перестали облетать вертолет.

ПАМЯТЬ НЕ ОТНУСКАЕТ

*И не лечит нас время, и боль не стихает...
И сиюминутно облетают свои все слезы,
Только помнить все помини и не забывает
Дорогих наших, вечно любимых людей.*

4 июня 1989 года... Сегодня для многих эта дата ни о чем не говорит. Но есть сотни людей, для которых этот день разделен их жизнь на «до» и «после». Было счастье, радость, жизнь, семья, надежда, будущее... Не стало ничего, для кого-то – совсем ничего... Погибли, стертые жизнью дети, матери, отцы, сестры, братья. Об этом и сегодня говорить очень трудно, забыть невозможно – память не отпускает. 1710-й километр, недалеко от Уж-Тел'ева, стал местом встречи с нашими дорогими, любимыми людьми, которые превратились в пепел, стали травой, цветами, деревьями. На этом месте разросся лес, и трудно сейчас представить обугленные деревья, черную землю с обгоревшими остатками вещей, вагонов. Почти 32 года, каждый год, мы встречаемся с родственниками, близкими погибших из Челябинска, Новосибирска, Омска, Уфы. Но с каждым годом нас остается все меньше – время беспощадно, жизнь не вечна.

Мой муж, Юрий Иванович Баронов, тоже навсегда остался здесь. Ему было 36 с небольшим лет. Мужу, заместителю директора предприятия «Башэлектросетремонт», срочно по работе пришлось выехать в Свердловск, затем он должен был поехать в Москву. Но обстоятельства сложились так, что он оказался в Челябинске. Закончив дело, он решил поехать в Уфу на поезд, так с билетами было очень трудно. Пора отъезда. Люди ехали на море, дети – в лагерь, возвращались со службы демобилизованные солдаты, да и каждый куда-то ехал: на отдых, на работу, на встречу с родными, друзьями, любимыми. На этом же поезде Новосибирск-Алдер (№ 211) был и дети из Челябинска, которые ехали в трудовой лагерь для сбора фруктов, молодежная хоккейная команда и много других детей.

Для поезда Новосибирск-Алдер (№ 211) из Алдери-Новосибирска (№ 212) мальчик натереть друг к другу в вонючей темноте к месту страшного взрыва. Люди отдавали, спали, многие разговаривали, что уже подымают.

Очевидцы из Челябинска, новосибирских родственников рассказали, что на многие километры было слышно огнем, к вагонам невозможно было подойти, обгоревшие люди едва-едва бежали в лагерь.



Семья Юрия Ивановича



УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОАППАРАТА



Место катастрофы с высоты

181



Место вывала двух встречных пассажирских поездов

185



Посадка вертолета Ми-8 на площадку за Уфимским цирком



Руководитель полетами подполковник И. А. Боданов на площадке за Уфимским цирком

191



Движение на железнодорожном участке восстановлено



Мемориал скорби и памяти
(г. Челябинск)



Памятник жертвам железнодорожной трагедии
(г. Омск)


196



Мемориал памяти погибших в Улу-Теляксской трагедии (1710-й километр Транссибирской магистрали)

197

Над изданием работали более 20
авторов, а также сотрудники
Администрации Главы РБ,
Администрации муниципального
района Иглинский район РБ, ГАУН
РБ «Башкирская энциклопедия» и др.





Издание осуществлено при
финансовой поддержке
ПАО «Транснефть» (г. Москва)

Спасибо
за внимание!

