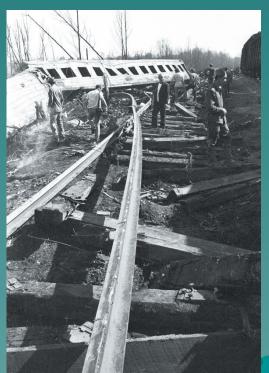
# УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ

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 газовоздушной 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

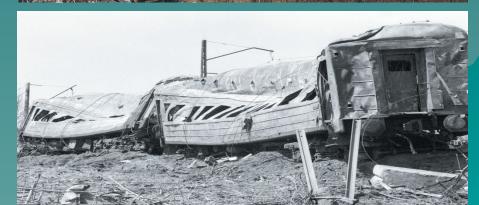












## 30-летие Улу-Телякской трагедии

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.

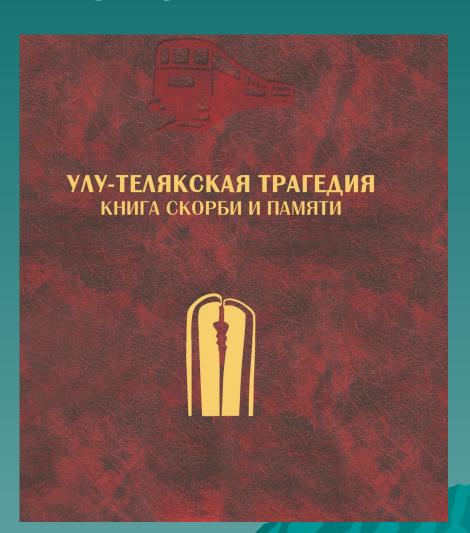
На 30-летней годовщине трагедии участник ликвидации последствий катастрофы Халит Галямович Хатыпов обратился к врио Главы республики Р. Ф. Хабирову с предложением о выпуске книги памяти Улу-Телякской трагедии. Р. Ф. Хабиров отметил, что железнодорожной катастрофе посвящено множество публикаций в периодических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







# «УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»



# «УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ 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 лечебнопрофилактической 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.

### УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ

Уфа «Башкирская энциклопелия» 2021

Мы с фотокорреспондентом Владимиром Егоровым первыми из журналистов оказались на месте катастрофы. видели весь этот ужас – обгоревших пассажиров, искореженные вагоны, скрученные взрывом рельсы, связистов, которые передавали в Москву и Уфу первую информацию о случившемся, расположив-шись вместе с аппаратурой прямо на железнолорожной насыпи. Работники Иглинской прокуратуры уже ночью начали расследование этого происшествия. Корреспонденты газеты «Свет Октября» (в настоящее время «Иглинские вести») собради множество свидетельств местных жителей о той катастрофе. И сегодия, спу-



но сказать: многие иглинцы совершили в ту ночь, в последующие дни настоящий подвиг. Если бы собрать наши публикации в одну книгу, в этом могло бы убедить ся и молодое поколение жителей района и республики.

«Экзамен на зрелость наши ученики сдавали на месте взрыва»

Из воспоминаний директора Казаякской средней школы Лены Рашитовны Каримовой

Пожалуй, у каждого жителя нашего села есть свои воспоминания о железнодорожной катастрофе, которая произошла всего в нескольких километрах от наших домов. В то время мы с мужем были молодыми специалистами, второй год работали в Казаякской средней школе, преподавали русский язык и литературу. Стоял теплый июньский вечер, многие еще не спали, а наши ученики были на дискотеке, когда прогремел взрыв. Первая мысль – что-то случилось на Казаякском щебеночном карьере – там при добыче щебня иногда применяли взрывные работы. Но тут в небе образовался черный гриб, темноту озарило пламя. Многие подумали, что это атомная война.

Муж, Фидаиль Явдатович Султангалеев, бросился к клубу, где должны были в закончилась дискотека. А жигели села уже бежали к лесу, в сторону жедезной дороги. Некоторые ребята-десятиклассники рванули к лесу, в сторому желеном дороги. некоторые режив-десейниклассники рванули туда на мотоциклах. С остальными муж поехва в туж ес торому на грузовой машине водителя-односельнания. Ту картиву, которая предстада перед ином, он потом описывал с жуткими подробностями. Ребята-старшеклассники под руководством върослых сразу же включились в списение пострадавших. Они выносили к машиннам раненых, обгоревших людей, которые молили о помощи, кричали от боли а иногда просто молчали, не в силах даже плакать. Все в копоти взрыва, полуголые раненые люди просили пить, тряслись от холода. Ребята и взрослые отдали им свою





4 июня 1989 года. В это же время остановилась жизнь сотен пассажиров поездов, мчав-шихся навстречу друг другу – один из Новосибирска в Адлер, другой – из Адлера в Новосибирск. По приблизительным данным погибли от 575 до 634 человек, некоторые называют цифру 780. Более шестисот человек обгорели, получили травмы различной степени тяжести. И только 52 счастливчика е пострадали. Трагедия всколыхнула всю страну - пассажирами поездов были люди более чем сорока областей, нескольких ре-спублик Советского Союза.

На месте катастрофы погибли 11 человек из Башкирии, в том числе двое из нашего Иглинского района — Дамир Фазылов, возвращавшийся со службы в армии и не дое-кавший до родного Старо-Кубово, и помощник машиниста иглинец Сергей Мещеряков. Еще 20 человек умерли от травм и ожогов

Выжить удалось 24 жителям республики.

В поездах было много детей: начались летние каникулы, ехали на отдых семьи с детьми, отправились к морю школьники. Среди погибших 181 ребенок.

И нет ничего удивительного, что тридцати лет не хватило, чтобы зарубцевались душевные раны, нанесенные той трагеней. 4 июня этого года играницы вновь встре-чаям поеза ламяти, на котором на 1710-й киломерт рирбыли родственники погибших и пострадавших в железнодорожной катастрофе. Постаревшие матери продолжают прижимать к груди портреты детей, которым не суждено было стать взрослыми. Ложатся цветы на гранитные плиты с именами пассажиров, в считанные минуты пре-вратившихся здесь в пепел, умерших от ран и ожогов. Начинается траурный митинг. В речах выступающих боль, непонимание, как вообще могло случиться такое - несколько случайностей, соединившись, слились в одну большую беду. И возмущение халатность, разгильдяйство, безответственность, недоработка строителей трубопро-

да, эксплуатационников, железнодорожников привели к страшной трагедии.

Известно, на небо уходят лучшие. Из челябинской 107-й школы погибли сразу 45 человек – дети, учителя. Они ехали на юг, в лагерь труда и отдыха. Эту поездку нужно было заслужить хорошей учебой, пове-



дением, общественной работой. Ребята должны были помогать колхозу в сборе черешни. Но им не суждено было полакомиться ягодами. Поэтому родите-ли, поминая своих детей, расставляют их портреты на траве, под железнодокной насыпью, где сгорел вагон, котором ехали школьники. Расстилают скатерть и обязательно ставят на нее черешню. «Мы и нынче привезли с со-«Поезд памяти» прибыл на место катастрофы.

«Поезд памяти» прибыл на место катастрофы.

Людмида по сим постоя пос

успехами сына Артема и его друзей.

### <mark>ИГЛИНЦЫ В БОРЬБЕ</mark> ЗА ЖИЗНИ ПОСТРАДАВШИХ

Трехэтажное здание Улу-Телякской средней школы невозможно было узнать. В основном пустые глазницы окон, в некоторых рамах острые осколки стекла. Не слышно детских голосов. Ребятишки, непривычно молчаливые, жмутся у забора. А в школьном дворе – машины «скорой помощи», люди с носилками, на которых раненые. Сюда, к школе, в первые часы после железнодорожной катастрофы на 1710-м километре доставляли пострадавших пассажиров поездов Новосибирск-Адлер и Адлер-Новосибирск. Здесь им оказывали первую медицинскую помощь и отправляли в райцентр – поселок Иглино

Почему в школе работали медики? Да потому, что в старой участковой больнице, рассчитанной на 70 коек, всех раненых разместить было просто невозможно. Через Улу-Теляк прошло в эту трагическую ночь подавляющее большинство пострадавших. Сколько? В первый день местные медики не могли даже ответить на этот вопрос – считать было некогда. «Человек триста, может – четыреста, – говорили они. - Учет вести было некогда и некому. Посмотрите, что у нас здесь твори-

Вместе с врачом входим в здание больницы. Отсюда только что вынесли по-следнего пострадавшего. Медсестры, иянечки, женщины из поселка, прибежавшие им помочь, получили возможность, наконец, оглянуться по сторонам, взгля-нуть друг на друга. И только тут их покинули хладнокровие и выдержка, потекли

В некоторых палатах койки сдвинуты в угол или вообще вынесены на улицу Бекоторых падлагах конки сденијум в утол гли восоше вначесены на улиго места не кватало и раненых приходилось класть на полу, в коридоре. Здесь оказывали им первую помощь — проводили противошоковую терапию, обрабатывали ранно, догол. Стои, крики. Ранение все прибавают Уже походят к концу медикаменты. Но именню в этот момент подоспеда помощь — приехали со всем необходимым бригады медработников из Уфы.

Рассказы местных жителей невозможно слушать без содрогания. Трехлетняя Жанна, пятилетний Артур и восьмилетняя Олеся Ахмадеевы ехали в одном из по-ездов с мамой. Все, кроме Олеси, получили во время аварии тяжелые ожоги, раны. Их отправили в Уфу, а Олесю на первое время взяла к себе Надежда Аркадьевна Вечко, работница Улу-Телякского леспромкоза. Видимо, от всего пережитого де-вочка не могота даже вспомнить домашнего адреса, только сообщила, что они из

Со слезами на глазах рассказывала начальник железнодорожной станции Улу-Теляк Валентина Мартемьяновна Юртаева о мужестве солдат, которые в числе пас-сажиров попали в аварию. Обожженные, израненные, поддерживая друг друга, они добрались до станции пешком, а это 12 километров. Их первыми словами были: «Там люди, надо спасать...».

Отслужив, ребята ехали домой, но не всех из них родные встретят живыми. В кабинете Валентины Мартемьяновны (выбитые стекла, осыпавшаяся штукатурка) стоит дипломат.

Какой-то мужчина передал, - поясняет она. - Говорит, солдатик, весь обо-

жженный, просил сберечь. А в дипломате письма от родных, от девушки.

— Знаете, даже грудные дети понимают доброту, — справившись с волнением, продолжает она. – Привезли молодую мать с ребенком. Малышу месяца два. Го-ленький, плачет, но от огня уцелел. Взяла его на руки, закутала, прижала – сразу затих. Понял, наверное, что опасность миновала.

### СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ <mark>лечебно-профилактической помощи</mark> ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Деятельность по ликвидации медицинских последствий взрыва широкой фракции легких углеводородов (ШФЛУ) и связанной с ним железнодорожной катастрофой организовывалась специально созданным штабом МЗ РСФСР и МЗ БАССР.

В зоне поражения в 23.40 по московскому времени 3 июня 1989 года оказа-лось 1284 пассажира и 86 членов поездных брига, поездов № 211 и № 212, из ник на месте катастрофы потпойо 333 человек (26 %). Из 949 оставшихся в жи-вых госпитализировано 808 человек (85 %), из или в ЛПУ г. Уфы – 977 (74 % от веск госпитализированиях). Нами было

изучено 505 карт стационарного больного (85 % от всех го-спитализированных в ЛПУ г. Уфы).

В зоне поражения и непосредственной близости от нее были задействованы подвижные формирования МЗ БАССР (40 ВСБ, 5 БСПМ, сформированные в ЛПУ г. Уфы и БАССР, 75 бригад скорой медицинской помощи), Иглинская ЦРБ, Улу-Телякская СУБ, временный ожоговый госпиталь в здании школы.

Фаза изоляции пораженных не превышала 1 часа. Медицинская помощь оказывалась в объеме первой медицинской, довра-чебной и первой врачебной. По жизненным показаниям меди-ратированиям медицинская помощь оказана 420 пораженным (52 %). Проведенные мероприятия позволили предотвратить летальные исходы на путях мелицинской эвакуации.

Первая медицинская помощь в зоне поражения 41 % пораженных оказывалась местным населением и в порядке само и взаимопомощи. Первая медицинская помощь в порядке само-и взаимопомощи организовывалась 3-4 лидерами из числа пораженных

раженных.

Звамуация пораженных проводилась в ожоговый центр МЗ

АССР (80 коек) и 10 перепрофизированных хирургических и травматологических отделений ЛПУ г. Уфы машпивым скорой помощи звакуирован 74% поруженных транспром — 25%. полуженных транспром — 25%. Поряжений предусматься и предусмательных реготовативым с размераться объекторым были последения объекторым были последения объекторым были последения поряжений предусмать предистрами, всежействие открытого пламени и высокой температуры до 1000°С, интохетивация прасуктами горения, последения поручной граманительных предусмательных п

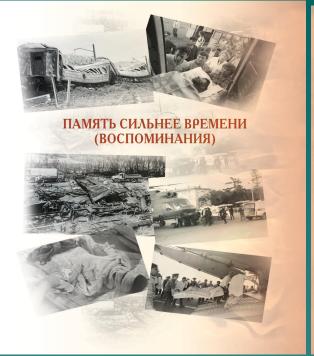
ной катастрофой, психическая травма.

нои катастрофои, псикическая травма. Уадленность очага поражения, ночное время суток, позднее подключение к эвакуации вертолетов Министерства обороны саязалось на сромах эвакуации. До 24 % пораженных доставлены в больницы г. Уфы в первые 8 часов после взрыва, 55 % — в ин-

в сольницы г. уры в первые с часов посто върман, тервале от 8 до 16 часов, 21 % – позже 16 часов.

Практически все госпитализированные в ЛПУ г. Уфы пораженные имели психопатологические расстройства, окоги разменные имели личных степеней, осложненных шоком. Ожоги дыхательных путей (ОДП) установлены в 47 % случаев, ЧМТ – в 21 %. Переломы конечностей,

баротравмы, повреждения внутренних органов выявлены у 3-20 % пораженных



Предположительно в третьих числях июня месяця произошля утечка газа, плотность которого

в 1,5 раза выше, чем плотность воздуха. Газ заполнил ложбину, по которой пролегала железная

лорога – перегон между станциями Аша и Улу-Теляк на 1710-м километре. При прохождении лиух

пассажирских поездо, по мнению специалистов, могло произойти завихрение 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.
В конце августа в районе Змеиной горы начали вскрытие газовой трубы ШФЛУ диаметром

720 мм для снятия изоляции и экспертизы трубы на этом участке. Работали на этом участке около 180 человек до 28 сентября. Местами на трубах была повреждена изоляция, так как прокладывали

трубопровод по камням.

### УЖАС ТОЙ ТРАГЕДИИ НЕ ЗАБЫТЬ НИКОГДА

4 июня 2019 г. на 30-летней годовщине я обратился к временно исполняющему тогда обязанности Главы республики Радию Фаритовичу Хабирову с предложением о выпуске книги памяти Улу-Телякской трагелии. Показал сму фотографии, на которых был разрыв грубы газопровода диа-метром 720 мм. Р. Ф. Хабиров отметтил, что железиодорожной катастрофе посвящено множество публикаций в периодических изданиях, имеется большой архив фотоматериалов. Все это можно обобщить и выпустить отдельной книгой. Он также поделился воспоминаниями о своем участии

в ликвидации последствий трагедии: «Я тогда оканчивал юридический факультет Башгосуниверситета. И с утра мы пришли сдавать госэкзамен по уголовному праву. Обком комсомола бросил клич, и мы, ребята, в основном отслужившие в армии, поехали сюда, на место катастрофы. С нами были курсанты школы МВД, а они тогда совсем еще юные были, в армии не служили, и в обморок падали, когда несли носилки с обожженными людьми. Мы их заменяли. Помню, как прилетали самолеты с лекар-ствами из Америки, как работали наши врачи в ожоговом центре. Очень тяжелые вос-



Я сам тогда работал мастером внеплощадочных сетей и сооружений на ЛПДС «Улу-Теляю 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. сто взрыва газопровода, я занялся в первую очередь обеспечением прибывших на по





### УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ КАТАСТРОФА ГЛАЗАМИ СУЛЕБНЫХ МЕЛИКОВ

Произошедшая 4 июня на перегоне Аша-Улу-Теляк в Иглинском районе Башкирской АССР железиодорожная катастрофа была и остается крупнейшей в истории России и СССР. Эта трагедия незаживающей болью отозвалась в сердцах жителей Башкирии и всей страны.

Руководство Республиканского бюро судебно-медицинской экспертизы (СМЭ) после получения известия о большом несчастье с массовой гибелью людей срочно отозвало всех сотрудников на ра-бочие места, 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 человска (врач, лаборант, санитар). Были выданы секционные наборы, халаты, перчатки и другие расходные материалы. К наналу поступления тел погибших с места катастрофы были исследованы трупы, ранее поступившие в Бюро СМЭ. Таким образом, были полготовлены секционные и хололильные камеры для массового приема тел погибших в железнодорожной катастрофе. Министерством здравоохранения БАССР и руководством Бюро дополнительно были организованы площадки на территории двора морга, на стоянке рефрижераторов, железнодорожный тупик с прилегающей территорией недалеко от морга. На этих «площадках» были установлены секционные столы, куда доставлялись тела погибших с места катастрофы. Также были использованы патологоанатомические отделения больниц г. Уфы. Было сформировано 12 экспертно-следственных бригад.

К моменту начала судебномедицинских исследований тел погибших с места катастрофы вернулся начальник Бюро СМЭ Н. В. Чернов, который доложил об объемах катастрофы, возможном характере травм, с которыми предстоит столкнуться врачам-экспертам (комбинированные травмы, ожоговые, обуг ливание тел с прогоранием). Были определены методы, объекты и порядок исследований их регистрация, сформирован информационный центр. В связи с масштабностью катастрофы и большим количеством по гибших объем работы был огромным и сложным, продолжительность рабочего времени не регламентирована. Было ресветовой день, с перерывом на



Уход за пострадавшим в одной из уфимских больнии

обед. В лесопарковой зоне вблизи морга 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 родственниками погибших 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 морг и на выделенные «площадки» началась работа экспертов. В течение









мощь рабочих спальными принадлежностями, предметами личной гигиены, питанием, одним сл вом, всем необходимым. И, надо сказать, помощь приходила отовскоду и в большей части из запасов республики

По прибытии на место взрыва я увидел стволы обугленных, обожженных деревьев. Нам была поставлена задача выкорчевать этот участок леса. С самолета У-2 сделали съемку территории взрыва. Прибыла помощь от таких предприятий, как «Арланнефть», «Октябрьскиефть», «Чекмагушнефть», «Туймазанефть», «Татнефть», всего от 14 предприятий. Лес начали корчевать 12 июня, а закончили 21 июля 1989 года. Работали более 700 человек.

Жили они в 8 10-местных и трех 40-местных палатках.
При корчевании леса около железиодорожного полотна нашли военный билет человека с армян-

ской фамилией урожения г Куйбышева. Также были найдены часы, стредки которых остановились

на 1 часе 12 минутах. Их сдали в отдел Гражданской обороны.

6 июня 1989 г. 12 вагонов с обгоредьми трупами быди доставлены на станцию Урман для опознания родственниками и впоследствии увезены на Ашинский металлургический завод. Они простояли там 3 или 4 года.

В начале июня 1989 г. специалисты откопали газовую трубу диаметром 720 мм на месте взры-ва, отрезали ее методом взрыва от магистральной трубы. Восстановив этот участок, опрессовали его водой в 85 атмосфер. Труба, которую разорвало, находилась на расстоянии около 600 метров от железнодорожного полотна, а не у железной дороги, где произошла авария поездов. Поврежденную трубу загрузили в автомащину, упаковали пленкой, закрепили и отправили на экспертизу в Институт электросварки имени Е. О. Патона в г. Киев. Сопровождал машину представитель «Упадсиба» У Сабитов

Газопровод ШФЛУ был сдан в эксплуатацию в 1985 г., а в 1987 г. передан в ведомство Урало-Си-

бирских магистралей (ныне Транснефть-Урал). В 1987 г. были сокращены обходчики, проверяющие нефтепроводы и газопроводы. Они передавали данные о состоянии этих трубопроводов (давление в трубопроводе, катодную и дренажную защиту, наличие утечек) оператору ЛПДС «Улу-Теляк». Трубу оставили без телеметрии, также ее перестал облетать вертолет.

### ПАМЯТЬ НЕ ОТПУСКАЕТ

И не лечит нас время, и боль не стихает. И сжимает в объятия свои все сильней... Только память все помнит и не забывает Лорогих наших, вечно любимых людей.

4 июня 1989 года... Сегодня для многих эта дата ни о чем не говорит. Но есть сотни людей, для меторых утет лень разделы из женны на едо» и «пессе». Было счастье, радость, женны, семы, ма-дежны, будуне.— Не стало пичесть, для кото-то – совсем инчесть. Потибине, сторенные зажино день, магери, отны, сестры, братьы. Об этом и сегодия говорить очень трудно, забыть невозмож-но – память не отпускает 1710-й кнюмеет, педалежо от Ульт-Геляжа, стал местум встрени с нацини 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 обто-ревшими остатками вещей, вагонов. Почти 32 года, каждый год, мы встречаемся с родственниками, олизкими погибших из Челябинска, Новосибирска, Омска, Уфы. Но с каждым годом нас остается все меньше – время беспощадно, жизнь не вечна.



Мой муж, Яруллин Динарис Бареевич, тоже навсегда остался здесь. Ему было 36 с небольшим лет. Мужу, заместителю директора предприятия «Баш-электросствъремонт», срочно по работе пришлось вылететь в Свердловск, затем он должен был попасть в Москву. Но обстоятельства сложились так, что он оказался в Челябинске. Закончив дела, он решил поехать в Уфу на поезде, хотя с билетами было очень трудно: пора отпусков. Люди ехали на море, дети – в лагеря, возвращались со службы демобилизованные солдаты, да и каждый куда-то спешил: на отдых, на работу, на встречу с родными, друзьями, любимыми. На этом же поезде Новосибирск–Адлер (№ 211) были дети из Челябинска, которые ехали в трудовой лагерь для сбора фруктов, олодежная хоккейная команда и много других детей. Два поезда Новосибирск−Адлер (№ 211) и Адлер−Новосибирск (№ 212)

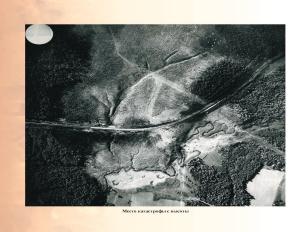
мчались навстречу друг к другу в ночной темноте к месту страшного взрыва. Люди отдыхали, спали, многие радовались, что уже подъезжают.

Очевидцы из близлежащих населенных пунктов рассказывали, что на многие километры все пло охвачено огнем, к вагонам невозможно было подойти, обгоревшие люди куда-то бежали в дыму.



Были и те. кто чулом спасся, были спасенные, многие из которых умирали в больницах. И изо дня в день поиски, поиски. Может, жив, может, где-то в больнице. Страшные процедуры опознания останков, уцелев-ших вещей. Мы нашли блокнот с уцелевшими листками и фотографию. Те, кто оказались в эпицентре взрыва, превратились в пепел, в том числе и мой муж. Как бы горестно ни было, пришлось забрать урну (это тоже маленькая братская могила, я думаю). Невостребованные 327 урн по инициативе Храмова Виктора Пегровича, офицера-афганца из Челябинска, потерявшего жену и двоих сыновей, были захоронены на месте











Руководитель полетами подполковник Н. А. Богданов на площадке за Уфимским цирком





Памятник жертвам железнодорожной трагедин (г. Омск)



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

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!