

18+

Владимир Нагаев

**Чивруайская трагедия —
имитация места
происшествия. Туристы
погибли на перевале
Юкспоррлак**

Владимир Нагаев
Чивруайская трагедия –
имитация места происшествия.
Туристы погибли
на перевале Юкспоррлак

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68477596
ISBN 9785005921116

Аннотация

В январе 1973 г. на Чивруайском перевале погибает группа туристов. Комиссия установила, что причина гибели – переохлаждение организма. Родственники не поверили в официальную версию. Результаты расследования засекретили. Автор на основании документов Мурманского обкома партии доказывает, что туристы погибли в районе перевала Юкспоррлак. На Чивруае была проведена имитация места происшествия. Раскрывается причина и обосновываются версии гибели туристов. Самая вероятная – авария на Кольской АЭС.

Содержание

Независимое авторское расследование	5
(проблемно-исторический очерк)	5
Аннотация книги	7
Об авторе	8
Пролог	10
Начало похода. Состав группы. Секретные военные объекты на маршруте	12
Какова была нитка маршрута	19
Когда же и где же туристы КуАИ погибли	24
Конец ознакомительного фрагмента.	39

**Чивруайская трагедия –
имитация места
происшествия.
Туристы погибли
на перевале Юкспоррлак**

Владимир Нагаев

© Владимир Нагаев, 2022

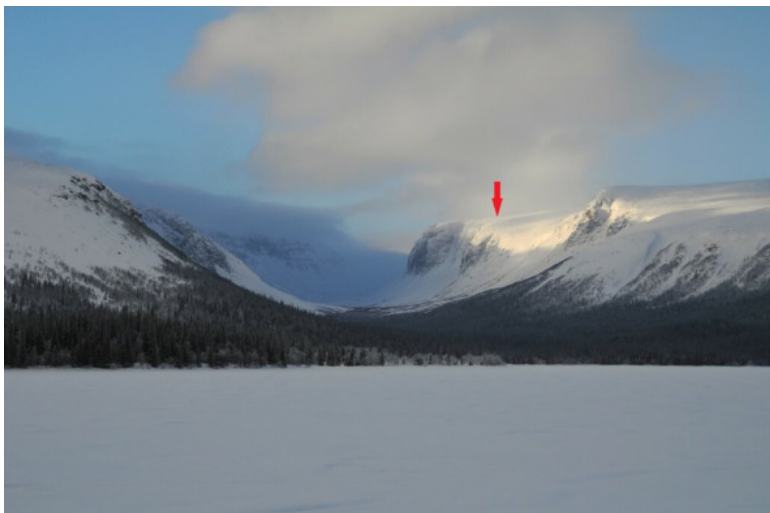
ISBN 978-5-0059-2111-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Независимое авторское расследование

(проблемно-исторический очерк)

*Памяти Виктора Ворошилова и
Александра Митрофанова
посвящается*



Аннотация книги

В январе 1973 года на Чивруайском перевале при загадочных обстоятельствах погибает группа туристов из г. Куйбышева. Комиссия Мурманского обкома партии установила, что причиной гибели явилось переохлаждение организма, наступившее после длительного воздействия ветра при низкой температуре. Родственники погибших не поверили в официальную версию и пытались самостоятельно добиться истины. Органы государственной власти результаты расследования засекретили. Автор книги на основании документов Мурманского обкома партии доказывает, что туристы погибли на горном массиве Хибины в районе перевала Юкспорр-лак. На Чивруайском перевале была проведена имитация места происшествия. Раскрывается причина имитации. В очерке обосновываются версии гибели туристов. Наиболее вероятная – авария на Кольской АЭС

Об авторе

Нагаев Владимир – полковник войск и органов КГБ-ФСБ запаса. Проходил военную службу на должностях от врача-эпидемиолога до главного санитарного врача военного округа. Участник боевых действий в Афганистане. Награжден медалью «За боевые заслуги». Работал преподавателем кафедры военной гигиены, начальником факультета Военно-медицинского института ФСБ РФ, заведующим кафедрой физической культуры Сочинского университета туризма. Кандидат медицинских наук. Занимается независимым расследованием загадок и тайн XX века. Автор трилогии «Период полураспада группы «Хибина», новеллы «Опять двойка». В книгах раскрывается причина гибели туристов группы Дятлова. Живет в Нижнем Новгороде. Двое детей, внука.



Скриншот передачи Андрея Малахова «Прямой эфир»,
30 января 2020 года

Пролог

Согласно «официальной» версии заплонившей СМИ и web-пространство 25 января 1973 года туристы Куйбышевского авиационного института в составе 10 человек отпра- вились в поход из поселка Ревда Ловозерского района Мурманской области. В ночь на 27 января 1973 года на перевале Чивруай-Ладв туристы погибли. Причина гибели – пере- охлаждение организма, наступившее после длительного воз- действия ветра при низкой температуре. По итогам рассле- дования причин трагедии материалы уголовного дела и акты судебно-медицинской экспертизы были засекречены. Вся информация о происшествии муссируется с подачи началь- ника контрольно-спасательной службы Мурманской области тов. Островского и баснописца «старого чекиста» тов. Бор- зенкова.

4 октября 2019 года в руках автора очерка оказался офи- циальный документ – справка Мурманского обкома КПСС «О гибели самодетельной группы туристов из г. Куйбышева на территории Мурманской области». В течении последую- щих трех лет была проведена кропотливая работа по анали- зу информации о трагедии в различных источниках, сбору данных в архивах и научных библиотеках.

У автора очерка имеются весомые аргументы, позволяющие заявить о том, что Чивруайская трагедия – имитация места происшествия. Туристы погибли на перевале Юкс-поррлак. Никакого урагана и запредельного мороза в момент происшествия не было. Переохлаждение организма причиной смерти туристов быть не могло. Не случайно трагедия на перевале Чивруай-Ладв в сообществе исследователей и журналистов получила номинацию «Перевал Дятлова-2». Обе трагедии похожи как две капли воды.

Начало похода. Состав группы. Секретные военные объекты на маршруте

Согласно «официальной» версии в составе группы туристов Куйбышевского авиационного института (КуАИ) было 10 человек. Два руководителя: М. Кузнецов и В. Землянов. В группе было два выпускника КуАИ (Землянов, Альтшулер), студент юридического института (Кузнецов), инженер НИИ «Экран» (Мартина) и шесть студентов радиотехнического факультета КуАИ (Новоселов, Ушков, Лекант, Гусев, Кривов, Пирогов).



Группа туристов Куйбышевского авиационного института. Картинка с сайта Виктора Ворошилова

Анализ биографии участников похода показывает, что их всех объединял повышенный интерес к радиотехнике, связанной с советским военным авиапромом.

Куйбышевский авиационный институт был основан в 1942 году согласно программы советского атомного проекта для обеспечения военно-промышленного комплекса конструкторами для авиации и ракетной отрасли. В настоящее время Самарский государственный аэрокосмический университет имени С. П. Королева. ВУЗ носит имя советского

ученого, конструктора ракетно-космических систем.

Михаил Кузнецов прежде чем стать студентом заочного факультета юридического института два года учился в КуАИ, затем бросил. Главная персона группы – Лидия Мартина, инженер НИИ «Экран». В этом секретном конструкторском бюро разрабатывали приборы и аппараты радиотехнической разведки и радиоэлектронной борьбы для военной авиации и ракетно-космической отрасли.

И этот факт – весьма важная деталь похода, поскольку маршрут группы проходил через секретные военные объекты Советского Союза:

– стратегический объект РСДН-20 (условное наименование «Маршрут»). Радиотехническая система дальней навигации располагалась рядом с поселком Ревда. Была предназначена для отслеживания передвижения атомных подводных лодок, надводных военных кораблей Северного флота, полетов самолетов-ракетоносцев с ядерным оружием на борту, баллистических ракет.



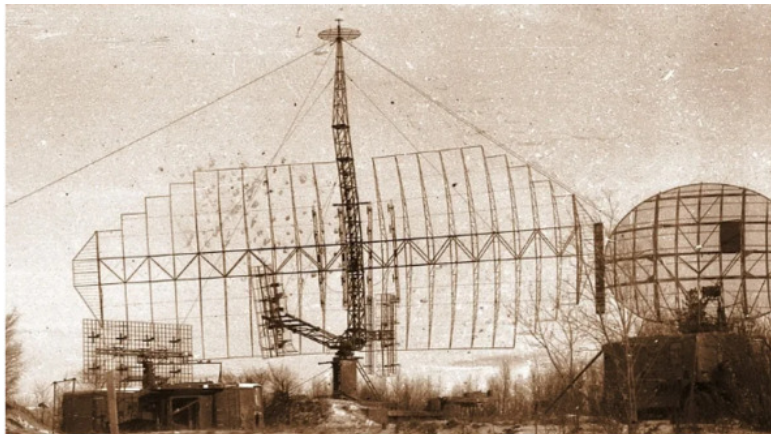
Стратегический объект РСДН-20. Источник картинки: <https://fishki.net/>

– оперативный аэродром морской авиации Северного флота Советского Союза. Место дислокации: поселок Октябрьский. На аэродроме базировались стратегические самолеты-ракетоносцы Ту-16 с ядерным оружием на борту, самолеты РЭБ Ту-16Е предназначенные для радиотехнической разведки и радиоэлектронной борьбы.



Самолет РЭБ Ту-16Е. Источник картинки: <http://www.airwar.ru/enc/spy/tu16e.html>

– радиотехнический спецназ войск ПВО. Радиотехнический батальон дислоцировался в поселке Имандра и предназначался для радиолокационного прикрытия объекта РСДН-20 (п. Ревда), оперативного аэродрома морской авиации (п. Октябрьский) и подземного бункера для хранения ядерного оружия, расположенного в Оленегорске Мурманской области.



РЛС спецназа войск ПВО. Источник картинки: <https://www.yaplakal.com/forum7/st/325/topic1720124.html>

Из материалов официальной справки Мурманского обкома КПСС «О гибели самостоятельной группы туристов из г. Куйбышева на территории Мурманской области» следует, что на маршрут вышло две группы туристов по 7 человек каждая (руководители тт. Кузнецов и Землянов).

«25 января 1973 года в контрольно-спасательную службу г. Кировска поступило 2 телеграфных подтверждения о выходе обеих групп на маршрут из пос. Ильма Ловозерского района за подписью руководителей Кузнецова и Землянова» (Приложение 3, лист 2).

Не думаю, что Кузнецов и Землянов, отправляя две телеграммы о выходе двух групп на маршрут по 7 человек в каждой находились в состоянии «меряченья».

Появившаяся 3 февраля информация из гор. Куйбышева о том, что на маршруте находилась одна группа в составе 10 человек не заслуживает доверия. Поскольку мертвые к этому времени туристы ничего рассказать уже не могли. К тому же на месте происшествия произошло загадочное событие – в одежде погибших и в рюкзаках пропали документы.

«Никаких документов в одежде погибших и в рюкзаках не обнаружено» (Приложение 4, лист 3).

После такой ювелирной зачистки места происшествия посторонними лицами партийным органам власти заявлять можно было о чем угодно. Видимо сделали выводы после гибели группы Дятлова, где на месте происшествия «документально» наследили. Информация о загадочной пропаже четырех туристов советского военного авиапрома до сих пор является государственной тайной с грифом «Особая папка». Погибли или остались живы?

Какова была нитка маршрута

Из материалов официальной справки Мурманского обкома КПСС «О гибели самодеятельной группы туристов из г. Куйбышева на территории Мурманской области» следует, что был заявлен поход II категории сложности по маршруту: п. Ревда – оз. Сейдозеро – ущелье Чивруай – река Вуоннемийок – перевал Юкспоррлак – гор. Кировск – Имандра.

«прохождение по маршруту 2-й категории сложности п. Ревда – оз. Сейдозеро – ущелье Чивруай – река Вуоннемийок – перевал Юкспоррлак – гор. Кировск – Имандра» (Приложение 3, лист 2).



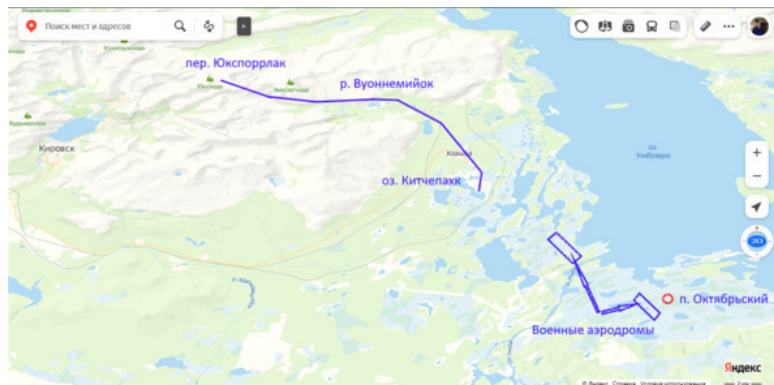
Схема маршрута похода, схема стратегической железной дороги, точки расположения перевалов

На схеме нитка маршрута выделена красным цветом. Железная дорога выделена коричневым цветом. Источник картинки: архив автора

В перечне маршрута не указан пос. Октябрьский, поскольку в те времена здесь дислоцировался секретный авиаполк морской авиации Северного флота с двумя аэродромами: основным и запасным. Взлетно-посадочные площадки были расположены друг от друга на расстоянии 16 км. В документе Мурманского обкома партии не значится и стратегическая железная дорога (Апатиты – Ревда), проходящая через пос. Октябрьский и п. Пунча. Ни железная дорога, ни пос. Октябрьский на картах Советского Союза не обозначались. Однако упоминание про использование дрезины

во время поисковой эпопеи имеется. Партийные боссы в своем документе всё-таки наследили.

Река Вуоннемийок впадает в озеро Китчапахк, а её исток начинается у подножия горы Юкспорр. Длина реки от устья до истока составляет 30 км. От перевала Юкспоррлак до Кировска 8,5 км.



На фрагменте карты отображен участок похода туристов КуАИ между пос. Октябрьский и пер. Юкспоррлак. Правки автора на скриншоте Яндекс. карты

Начало похода 25 января 1973 года. Контрольный срок прибытия на регистрацию в контрольно-спасательную службу г. Кировска – 31 января 1973 года. В пути от п. Ревда до контрольной точки похода туристы должны были нахо-

диться 7 дней.

О всех других маршрутах, наводнивших СМИ и web-пространство можно позабыть.

Важная деталь! 27 января 1973 года из пос. Ревда по данному маршруту вышла группа туристов Московского авиационного института (МАИ).

В 1956—1975 годы проходил второй этап строительства и развития МАИ. В сущности, на рубеже 70-х годов прошлого столетия МАИ превратился в аэрокосмический политехнический вуз, обеспечивающий подготовку кадров для широкого круга научных и проектно-конструкторских организаций в авиационной и ракетно-космической отрасли.

Итак, 25 января и 27 января 1973 года по одному и тому же маршруту из Ревды вышли две группы туристов высших учебно-научных заведений где готовили кадры для авиационной и ракетно-космической отрасли Советского Союза. Следовательно, в КуАИ и МАИ бурными темпами кипела научно-исследовательская работа, связанная с этой сферой деятельности. В составе группы КуАИ находился инженер НИИ «Экран». В этом КБ с дикой страстью совершались трудовые подвиги по разработке систем радиотехнической разведки и радиоэлектронной борьбы для авиационной

и ракетно-космической отрасли.

И на пути туристских паломников учебно-научная деятельность которых была связана с аэрокосмическим направлением советского атомного проекта, вдруг, оказываются три самых секретных стратегических объекта, где использовалась аппаратура радиотехнической разведки и радиоэлектронной борьбы.

Понятное дело, совершенно случайно, роковое стечение обстоятельств.

Когда же и где же туристы КуАИ погибли

Согласно «официальной» версии туристы КуАИ погибли 27 января 1973 года на перевале Чивруай-Ладв. В промежутке времени с 01 до 05 часов. В свидетельствах о смерти погибших туристов указана эта дата.

Итак, туристы КуАИ вышли в поход 25 января, а 27 января на Чивруайском плато погибли. А кто первым об этой трагедии узнал? Следовавшие след в след с интервалом в один день туристы МАИ. При регистрации в Ревдинском сельсовете московским туристам сообщили, что впереди совершают вояж куйбышевские коллеги по туристской и учебно-научной деятельности в составе 2-х групп по 7 человек в каждой.

И вот здесь начинаются самые загадочные события.

В web-пространстве и СМИ «исследователи» пересказывают информацию о том, что первых погибших туристов КуАИ обнаружили путешественники МАИ. На перевале наткнулись на почти занесенные снегом тела Кузнецова, Гусева, Кривова, Новоселова и Пирогова. Сделали селфи воз-

ле трупов, якобы в вещах погибших нашли документы Кузнецова. И, вы не поверите, довольные и счастливые пошли дальше. По прибытию в Кировск бодро доложили в спасательную службу о запечатленном происшествии. А до Кировска нужно было еще «как до Луны» топать и топать.

Позвольте, а как же советская традиция о туристской взаимовыручке? Помимо пяти замерзших трупов коллег по туристской и учебно-научной деятельности, на плато лежали припорошенные снегом 10 рюкзаков с теплыми вещами и 9,5 пар лыж.

«6 февраля спасательный отряд вышел на перевал и обнаружил тела 5 погибших туристов, 10 рюкзаков и 9,5 пар лыж» (Приложение 3, лист 2).

И куда же пропали в лютый мороз с сильным ветром пять полураздетых туристов КуАИ без лыж и четверо НЕ куйбышевских туристов тепло одетых и с лыжами. Никакого поиска и в помине организовано не было.

Московские путешественники может быть забыли о суворовском правиле в походах «сам погибай, а товарища выручай». Сплоченность и выручка – неременный залог успешного похода. А может быть под жутким впечатлением от увиденного вошли в транс с этноспецифическим психическим

расстройством «мерячение». И пошли куда глаза глядят, пока не увидели в г. Кировске на фасаде здания табличку «Контрольно-спасательная служба Мурманской области»...

В истории туризма бывали случаи, когда в походах горе-путешественники отличались изощренным цинизмом. В августе 2016 года в горах природного парка «Ергаки», располагающегося в Красноярском крае, во время похода 30-летний мужчина серьезно повредил связки на ноге и не мог самостоятельно передвигаться. Четверо соучастников путешествия бросили пострадавшего на произвол судьбы. И как ни в чем не бывало вернулись домой. И даже не сообщили о происшествии спасателям. Горноспасатели Южно-Сибирского отряда МЧС узнали о случившемся лишь спустя сутки от матери пострадавшего, которая по телефону рассказала им жуткую историю. Спасатели незамедлительно прибыли на место происшествия, оказали бедолаге первую медицинскую помощь и помогли добраться до туристской базы. На этапе подготовки к путешествию люди не только должны быть знакомы между собой, но и должна быть в коллективе морально-психологическая совместимость...

Следует отметить, что жуткая история наблюдалась не в советские годы, а в российское время, для которого подобная ситуация обыденное явление.

А как бы поступили настоящие советские туристы, если бы на Чивруайском плато обнаружили пять замерзших тел из 14 своих коллег по туристской деятельности, 10 рюкзаков с теплыми вещами, 9,5 пар лыж.

Руководитель группы на месте происшествия незамедлительно организовал бы поиски пропавших 9 туристов. А 2—3 туристов из своей группы направил бы до ближайшего узла связи, чтобы сообщить органам власти о беде. И оперативно началась бы спасательная операция.

Давайте-ка вместе с вами посмотрим на карту местности, оглядимся вокруг да около и убедимся, где находился ближайший «нофелет».



Схема маршрута похода, схема стратегической железной дороги, точки расположения перевалов

Схема маршрута похода (Ревда – Имандра) и железной дороги со станциями (Апатиты – Ревда). Из архива автора

Ближайший узел связи находился в п. Пунча. Здесь в это время работала геологическая партия и имела рацию. Здесь находилась железнодорожная будка путевого обходчика, обслуживающего участок стратегической железной дороги. В будке на полке стоял «нофелет», по которому можно было оперативно связаться с ближайшими станциями в п. Ревда и п. Октябрьский. Время в пути от Чивруйского плато до п. Пунча – один дневной переход. Через п. Пунча туда-сюда шастали дрезины с рабочими и местными жителями, грузовые составы, наполненные рудой, лесом, цистернами с дизельным топливом. Объект РСДН-20 потреблял большое ко-

личество электроэнергии и генераторам нужны были гигантские объемы солянки. Одновременно с введением в эксплуатацию РСДН-20 (7 ноября 1972 г) должны были запустить первый блок Кольской АЭС. Однако пробные запуски доброго атомного великана приводили к аварийным ситуациям и торжественное мероприятие по разрезанию красной ленточки постоянно переносили. Очередное открытие Кольской АЭС совпало с выдвижением группы туристов КуАИ на маршрут.

Ближайший узел связи находился в п. Ильма, где можно было не только позвонить, но и отправить телеграмму. Время в пути от Чивруайского плато до п. Ильма – полтора-два дневных перехода. В п. Ильма находился леспромхоз и управление Карнасутского рудника. В поселке были почта, телефон, телеграф, участковый пункт милиции, столовая.

В п. Пунча даже если бы не работала рация или телефон в будке путевого обходчика информацию о происшествии можно было передать через машиниста тепловоза грузовых составов, машиниста дрезины, рабочих сопровождающих дрезину или местных жителей, передвигающихся на дрезине в качестве пассажиров. Дрезина у местных жителей была популярным средством транспорта на стратегической железной дороге Апатиты – Ревда.

Однако московские путешественники вопреки всем канонам туристской взаимовыручки по «официальной» версии отправились в контрольную точку маршрута (г. Кировск), до которой нужно было тропить лыжную пять суток и преодолевать еще один перевал (Юкспоррлак). Пять суток это в лучшем случае. Непогода и шторм могли случиться в любой момент.

А как же дело обстояло на самом деле. Согласно материалам справки Мурманского обкома КПСС «утром 4 февраля в Кировское отделение милиции из поселка Октябрьский поступило сообщение от следовавших по тому же маршруту туристов города Москвы об обнаружении ими 5 замерзших человек на перевале» (Приложение 4, лист 3).

Обращаю особое внимание на следующий факт: в справке не указано на каком перевале нашли пять замерзших человек. И вообще в документе Мурманского обкома партии перевал Чивруай-Ладв не значится. Именно такое название горного плато приводится во всех источниках того времени. Повторяю, в документе перевал Чивруай-Ладв не значится. Ответственный партийный работник обкома тов. Черепов напечатал в трех местах «на перевале». А на каком перевале? На маршруте туристов КуАИ и МАИ по карте значатся два перевала: Чивруай-Ладв и Юкспоррлак. Однако перевал Юкспоррлак в документе мурманских партийных боссов

отмечен.

Давайте-ка вместе с вами посмотрим на карту местности, оглядимся вокруг да около и убедимся, где находился ближайший к пос. Октябрьский перевал.



На карте обозначены красным ромбом п. Октябрьский, черными ромбами пер. Юкспоррлак и пер. Чивруай-Ладв. Источник базовой картинки: <http://snowavalanche.ru/>

Ближайший перевал находился на горе Юкспорр, у подножия которой начинается исток реки Вуоннемийок. Далее река петляет по горному ущелью и впадает в озеро Китчепахк. Напомню, один из отрезков маршрута туристов КуАИ про-

ходил по реке Вуоннемийок. Устье реки находится совсем рядом с пос. Октябрьский. На лыжах два часа хода. На карте обозначен п. Коашва. Но его тогда еще не было Он появился позднее в 1978 году...

Во время службы однажды мне довелось побывать в поселке Коашва. В сентябре 1994 года было принято решение о создании Арктической группы пограничных войск РФ. Начинался процесс формирования собственных военно-медицинских частей и меня включили в состав комиссии, которой было поручено подыскать подходящее здание для окружного госпиталя.

В июле 1994 года в соответствии с указом президента Ельцина в России была ликвидирована система лечебно-трудовых профилакториев (ЛТП). По решению суда в ЛТП проводилось принудительное лечение граждан от алкоголизма. Лечебно-исправительные учреждения подобного типа имели собственные поликлиники и стационары. Федеральные органы исполнительной власти в качестве подходящего здания для окружного госпиталя предложили посмотреть здание поликлиники двух расформированных ЛТП под Кировском и Апатитами в Мурманской области.

На пограничном узике члены комиссии выехали из Мурманска и через три часа были в г. Апатиты. Здесь располагалось одно из уголовно-исправительных учреждений. Начальник колонии оказался моим земляком – родом из го-

рода Фрунзе. Ликвидированное ЛТП находилось недалеко от поселения геологов Коашва. Злостные пьяницы ядерной державы совершали трудовые подвиги на местном руднике по добыче апатитовой руды. В п. Коашва мы заезжали на машине, чтобы забрать сотрудника ЛТП с ключами от здания поликлиники. В ожидании собиравшегося в поездку завхоза мы вышли из машины и стали любоваться местным пейзажем. Перед нашим взором открылась живописная картина на покрытые снегом суровые Хибины – горный массив на Кольском полуострове. Ну, кто бы мог подумать, что спустя 20 лет мне предстоит скрытно от всех распутывать клубок загадочной гибели в феврале 1959 года в горах Северного Урала комплексной научной группы в номинации «Хибина», гениально замаскированную органами госбезопасности под туристскую группу. А спустя три года после публикации трилогии «Период полураспада группы «Хибина» заниматься разгадкой гибели группы туристов на Кольском полуострове в январе 1973 года. И, как оказалось, туристы погибли на перевале Юкспоррлак горного массива Хибины...

Ближайший населенный пункт на отрезке реки Вуоннемийок до перевала Юкспоррлак находился в пос. Октябрьский. И вот здесь совершенно понятной становится советская туристская взаимовыручка, звучащая по-суворовски: «сам погибай, а товарища выручай».

Туристы МАИ обнаружили на подходе к перевалу Юкспоррак пять замерзших трупов впереди идущей группы и быстро проследовали к пос. Октябрьский. Поскольку руководитель группы туристов МАИ прекрасно знал, где находится ближайший ноефелет.

А дальше становится еще интереснее. Из материалов справки Мурманского обкома партии следует: «Сразу организовать поиски группы не позволяли метеорологические условия (перевал Юкспоррак был закрыт 31/1 – 1,2/3/II – 1973 г.)» (Приложение 3, лист 2).

А причем здесь перевал Юкспоррак, если по «официальной» версии туристы погибли на горном плато Чивруай-Ладв.

Читаем официальный документ партийных боссов дальше: «В течение 4 и 5 февраля 1973 года метеоусловия не позволяли вертолету совершить посадку в районе происшествия, а вездеходу со спасательным отрядом контрольно-спасательной службы выйти к намеченному району» (Приложение 4, лист 3).

Это что же такое получается, вездеход со спасотрядом из Кировска отправился на плато Чивруай-Ладв через перевал Юкспоррак?

А как же стратегическая железная дорога, проложенная из гор. Апатиты до п. Ревда через пос. Октябрьский и п. Пунча. Вездеход со спасотрядом можно было поставить на платформу с дрезиной и через 5—6 часов оказаться в п. Пунча. Это если выдвигаться из г. Апатиты. А если выдвигаться на дрезине из п. Ревда Ловозерского района до п. Пунча можно было добраться за 2—3 часа. Ущелье Чивруай располагается в пределах Ловозерского района. Почему же спасателей Ловозерского района не привлекли к поисковой операции. На Ловозерском ГОКе от тоски изнывали опытные горноспасатели. На своем вездеходе в ближайший «Магнит» от безделья за водкой гоняли.

От п. Пунча до Чивруайского плато совсем рядом. На оленьей упряжке 5 часов ходу. Причем поиски нужно было начинать со 2 февраля, поскольку именно в этот день начальник контрольно-спасательной службы Мурманской области Островский начал «бить в колокола» в связи с тем, что туристы КуАИ не прибыли к контрольному сроку (31 января) в г. Кировск.

Из содержания справки следует, что перевал Юкспоррлак в период с 31 января по 5 февраля по метеоусловиям был закрыт. И с какой целью преподносится информация о метеоусловиях на перевале в этот период, если о трупах погиб-

ших туристов стало известно 4 февраля. И с этого дня начаты поисково-спасательные работы.

На третьей странице справки значится: *«В этот же день были начаты поисково-спасательные работы контрольно-спасательной службы и УВД г. Кировска».*

А КСС и УВД Ловозерского района почему не привлекли к поисково-спасательной операции. Чивруайский перевал с 31 января по 5 февраля закрыт не был.

Позвольте задать вопрос, а где находилась группа туристов МАИ, которая 4 февраля прибыла утром в пос. Октябрьский и сообщила о трагедии. Где были туристы МАИ потом, если перевал Юкспоррлак по метеоусловиям был закрыт по 5 февраля. Каким же образом московские путешественники просочились в г. Кировск через перевал Юкспоррлак сквозь ураганный ветер, снег, метель и запредельный мороз.

Напрашивается вывод о том, что партийные органы Мурманской области умышленно затягивали организацию поисков погибших туристов КуАИ. Аналогичная ситуация наблюдалась в Свердловском обкоме партии, когда случилась трагедия с группой Дятлова.

Из содержания справки на третьей странице следует: *«6 февраля спасательный отряд вышел на перевал и обнаружил тела 5 погибших туристов, 10 рюкзаков и 9,5 пар лыж. Прибывший вертолет доставил трупы и снаряжение в г. Кировск. Никаких документов в одежде погибших и в рюкзаках не обнаружено. В помощь Кировскому спасательному отряду направлена группа опытных туристов из Мурманска».*

Про направление «опытных туристов» из других регионов для проведения поисков ничего не сказано. Как известно утром 6 февраля на месте происшествия оказался начальник контрольно-спасательной службы турклуба МАИ тов. Борзенков. Интересно, а почему не было спасателей КуАИ.

И не совсем понятно, каким образом так оперативно на месте происшествия оказался мистер Борзенков. Утром 4 февраля информация о трагедии поступила в Кировск, затем по инстанции сведения поступили в Мурманский обком партии. Далее – в Москву в ЦК КПСС и в Куйбышевский обком партии. И только потом информация стала поступать в КуАИ и МАИ. На все мероприятия уходило время. Административно-бюрократический аппарат партийных органов не отличался быстротой реакции на ЧП. Наглядный пример с бездействием органов власти в Ловозерском районе приводится выше по тексту.

В это время прямые авиарейсы на самолетах Ан-24 из Москвы в Кировск выполнялись по определенному графику из аэропорта Быково. Посадка осуществлялась на аэродром, расположенный в 7 км от г. Апатиты. Расстояние по прямой 1333 км. Но самолеты по прямой не летают. У них свои воздушные коридоры с зигзагами на высоте и петлями при заходе на посадку. На Ан-24 можно было добраться примерно за 5—6 часов. По ночам самолеты не летали. До аэропорта Быково нужно было из Москвы доехать. Из аэропорта возле г. Апатиты нужно было добраться до Кировска. А оттуда на вертолете на Чивруайское плато. Проведенные расчеты вызывают большие сомнения в отношении столь оперативного прибытия из Москвы начальника спасслужбы турклуба МАИ на место происшествия. Возможно для него организовали чартерный рейс. Не думаю.

Мистер Владимир Борзенков, а может быть вы никуда из Кировска и не уезжали? Вы случайно не значились в составе группы туристов МАИ или в составе загадочно исчезнувших четырех туристов КуАИ. На маршрут вышло две группы КуАИ по семь человек в каждой. На месте происшествия в конечном итоге было обнаружено 10 замерзших трупов. Спрашивается, а куда подевались четверо туристов. Они были явно не из Куйбышева. По логике событий четверо таинственно пропавших были из Москвы. Ой, случайно не из НПП «Звезда»?

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.