

МРЕТЬЯ МИРОВАЯ

НАД САХАЛИНОМ

*или Кто сбил
корейский лайнер?*



ЮРИЙ МУХИН, МИШЕЛЬ БРЮН

Исторический триллер



ЮРИЙ МУХИН, МИШЕЛЬ БРЮН

ЖРЕТЬЯ МИРОВАЯ
НАД САХАЛИНОМ,
или Кто сбил
корейский лайнер?

АЛГОРИТМ
Москва, 2008

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)47
М 92

Мухин Ю. И., Брюн М.

М 92 Третья мировая над Сахалином, или Кто сбил корейский лайнер? / Ю. И. Мухин, М. Брюн. — М.: Алгоритм, 2008. — 368 с. — (Исторический триллер).

ISBN 978-5-9265-0593-8

Сбитый в сентябре 1983-го корейский «Боинг» стал поистине загадкой XX века. До сих пор ведутся споры не только о месте гибели лайнера, но и о том, чьи же ракеты его сбили: советские или... американские? Ведь, как подозревают многие исследователи, над Охотским морем шел настоящий воздушный бой нескольких советских и американских истребителей. Мир стоял уже не на пороге, а за порогом Третьей мировой войны. В книге анализируются события той трагической ночи. Прикоснитесь и вы к одной из самых больших политических тайн прошедшего столетия.

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)47

ISBN 978-5-9265-0593-8

© Мухин Ю. И., 2008
© Брюн М., 2008
© Ковалев Е., перевод, 2008
© ООО «Алгоритм-Книга», 2008



И тогда все знали, и сегодня знают, что озверевшие советские подонки сбили мирный беззащитный пассажирский самолет «Боинг-747», который летел из США в Южную Корею рейсом KAL 007. В этом самолете погибли, кроме членов экипажа и неучтенных лиц, 269 пассажиров. Об этом благодаря «свободной» демократической прессе и прессе СССР знает весь мир.

Существенно меньшее количество людей знает, что этот самолет не летел по своему обычному безопасному маршруту, а специально залетел на территорию СССР и пролетел над ней со шпионским заданием. Он должен был спровоцировать включение радаров советской ПВО, а находящийся над ним американский спутник — определить параметры этих радаров. (В связи с этим «Боинг» взлетел из Анкориджа специально на 40 минут позже расписания, чтобы быть над территорией СССР одновременно со спутником.) Данные о радарх нужны американцам, чтобы в случае войны пустить свои бомбардировщики по маршруту, на котором их нашими средствами обнаружения невозможно будет засечь.

Что подтверждает этот вывод? Заведомо подлое поведение администрации Рейгана во всех вопросах, связанных с расследованием этого дела.

Скажем, расследованием этой катастрофы, как и любой авиакатастрофы, в США должно было заняться Национальное управление безопасности на транспорте — поскольку это прямое дело его специалистов. Но агентству это сразу же запретило правительство США. «Расследованием» занялся Государственный департамент США (Министерство иностранных дел, по-нашему), хотя там никаких специалистов и в помине нет. Как результат такого «расследования» были уничтожены записи на станциях слежения за этим самолетом, исчезли переговоры американских и японских диспетчеров, пленка записи переговоров нашего летчика со станциями наведения была подделана так грубо, что это при первом же ее озвучивании заметили даже корреспонденты, и т. д. и т. п. То есть американская сторона фальсифицировала дело нагло и грубо — так, что даже преданные США «демократические» журналисты при всем своем желании умолчать об этом не могут.

Или возьмем такой факт из этого инцидента, о котором не говорят, возможно, не замечая. Это то, как грамотно вел

самолет над нашей территорией пилот, который, кстати, до службы в гражданской корейской авиакомпании был пилотом в чине полковника южнокорейских ВВС. Смотрите. На нашу территорию «Боинг» залетел с Камчатки. Его засекли наземные радиолокационные станции (РЛС), в воздух поднялась пара наших истребителей, но пилот «Боинга» снизился с 10 до 3 км и вошел в непроницаемую для РЛС зону камчатских вулканов. Станции наведения наших истребителей потеряли его и не смогли навести поднятую в воздух пару. Та, израсходовав топливо, села. «Боинг» снова появился на экранах локаторов, тогда подняли в воздух еще пару истребителей, но он уже был так далеко, что у них не хватило топлива его догнать. Затем кореец залетел на Сахалин, там были подняты в воздух еще 2 наших истребителя, но «Боинг» опять сманивировал и вошел в зону, не доступную наземным РЛС, и наши станции наведения его снова потеряли, то есть снова оказались неспособными навести на него истребители.

Но поднятый в воздух подполковник Осипович на своем Су-15 все же успел засечь наглеца бортовой РЛС и разыскать его. Однако при подлете, когда Осипович хотел показаться «Боингу» и потребовать от него посадки, тот сделал еще один маневр — сбросил скорость с 900 до 400 км/час. Су-15 с такой скоростью лететь не может, он проскочил «корейца» и вынужден был делать новые маневры для разворота и сближения с «Боингом», после чего в баках нашего перехватчика осталось мало топлива, а кореец был уже недалеко от границы. В результате, не успевая набрать высоту, Осипович задрал нос «Су» и дал пуск двух ракет вдогонку из нетипичного положения — снизу вверх, с расстояния 5 км. Так что скажем похвальное слово покойному пилоту «Боинга»: он был «та еще штучка» — умел летать и умел уклоняться от боя с истребителями.

Вот это примерно то, что я помню с давних пор, как и любой любознательный советский гражданин. Но благода-

ря читателям «Дуэли» я узнал то, что почему-то от нас, советских людей, скрывали тогда и скрывают сейчас.

Советская сторона сразу же подтвердила факт уничтожения корейского авиалайнера и, как предполагалось, он упал в нейтральных водах у острова Монерон. Мы начали поиски обломков спустя неделю, а глубоководные аппараты для съёмки дна и поднятия тел и обломков сумели доставить к месту события только через месяц. Все это время по этой акватории моря свободно ходили американские и японские корабли.

Действительно, на дне кое-что было обнаружено. Не фюзеляж огромного «Боинга», не его крылья, не сотни кресел и т.д., а немного очень мелких авиационных обломков, сплюснутых каким-то взрывом. По этому поводу демократическая «свободная» пресса тут же объявила, что, дескать, лучше, когда самолет падает на землю, тогда нос его деформируется, это смягчает удар и сам самолет остается более-менее целым, а когда он падает в воду, то вода раздирает его на очень, очень мелкие части. Большого идиотизма трудно придумать, поэтому дополнительно полагают, что этот самолет, перед тем как упасть в воду, взорвался.

Во-первых, с чего бы? Во-вторых, он же не динамит вез. Взорваться мог только керосин в баках, а этот взрыв пламенный. Но среди обломков не было найдено ни единой обгорелой вещи. А то, что было найдено, не то что у экспертов, а уже у водолазов вызвало кучу вопросов. Вот рассказ одного из них:

«Я не пропускал ни одного спуска. У меня совершенно четкое впечатление: самолет был начинен мусором и людей не было там. Почему? Ну, вот если разбивается самолет, даже маленький. Как правило, должны оставаться чемоданы, сумочки, хотя бы ручки от чемоданов... А там было такое, что, я считаю, не должны везти в самолете нормальные люди. Ну, скажем, рулон амальгамы — как с помойки... Одеж-

да вся как со свалки — из нее вырваны куски... Мы же месяц почти работали! ...Мало было и носильных вещей — курток там, плащей, туфель — очень мало. А то, что находили, — какое-то рваньё! Вот нашли, скажем, россыпь пудрениц. Они остались целыми, открывались. Но, что странно, у всех разбитые внутри зеркальца. Пластмассовые корпуса абсолютно целые, а зеркальца все разбитые. Или зонты: все в чехлах, в целых чехлах — даже не надорванных. А сами — измятые, нерабочие... Ножи, вилки покореженные».

Но главное не это, главное то, что из почти 300 человек, летевших на этом «Боинге», не было найдено НИ ОДНОГО тела! А ведь они должны были быть там, пристегнутыми к креслам, как к якорям, или всплыть, если успели надеть спасательные жилеты. За все время поисков был сфотографирован клочок волос и якобы оторванная кисть руки в рукаве и перчатке. Все! А где же пассажиры? Ведь то, что они погибли, — это точно, но где их тела?

Насколько от этого «места катастрофы» несет фальшивкой, можно судить по таким вот примерам.

Через 2 года в небе над Атлантикой на высоте 10 км взорвался точно такой же «Боинг-747» индийской авиакомпании. В первый день поисков нашли тела 123 пассажиров, на следующий день еще 8 и через 4 месяца, при глубоководном исследовании, — еще одного, пристегнутого к креслу.

В 1988 г. взорвался «Челленджер» с 7 астронавтами на борту на высоте около 15 км. Со дна океана подняли 254 000 фрагментов космического корабля, 90% фрагментов кабины и тела всех астронавтов. А тут ни одного пассажира?

И наши, и японские спасатели собрали всего 1020 фрагментов этой катастрофы, среди которых японцы подобрали 13 фрагментов тел, но об этом ниже.

Закономерен вопрос, который «советская» пресса, ведущая «непримиримую идеологическую войну», единодушно

но не обсуждала: а был ли этот «Боинг» сбит советским истребителем?

Конечно, подполковник Осипович, выпустив по нему две ракеты и попав одной в фюзеляж, а другой в один из четырех двигателей, сообщил: «Цель уничтожена». Но, во-первых, он уже повернул на аэродром на остатках горючего и падения самолета не видел, во-вторых, он полагал, что произвел пуск по американскому самолету-разведчику RC-135, которому двух ракет могло хватить. Но для того чтобы сбить такой сарай, как этот «Боинг-747», требуется, по расчету, не менее 7 таких ракет, какие были на Су-15!

Далее американцы по отметкам на своих радарх вычислили время падения «Боинга» после поражения его ракетами. До высоты 300 м (когда отметка исчезла с радаров) он падал 12 минут. Сравните: если бы он просто шел на посадку, то это заняло бы у него 15 минут, а вот если бы падал неуправляемый, то 30 секунд. Так он падал или летел? То есть «Боинг» не был сбит, летчик просто снизился до высоты, при которой в разгерметизированном салоне установилось нормальное давление. Но если он не упал в том месте, в котором нашли какие-то обломки, то куда же он делся?

Когда я утверждаю, что Ельцин умер в 1996 году и вместо него действовал двойник, мне обычно тычут то, что я, дескать, «не специалист». Но в деле с корейским авиалайнером был специалист — человек, чьей профессией является расследование авиакатастроф, — француз Мишель Брюн. Он как специалист исследовал не только те факты, которые понравились хозяевам «свободной» прессы и советским пропагандистам, но и те, о которых они молчат, и пришел к выводам, за которые его считали фантазером.

Забегая вперед, должен сказать, что он ошибался, полагая, что Осипович сбил не пассажирский «Боинг-747», а самолет-разведчик, но он не ошибался в том, что действительно произошло с корейским авиалайнером.

В 1991 г. М. Брюн дал в книге А. Иллема и А. Шальнева «Тайна корейского «Боинга-747» интервью («фантазии», по их терминологии), в котором я сократил ту часть, в которой Брюн предполагает бой между советскими истребителями и американским разведчиком. (Обломки этого разведчика, по его мнению, исследовали наши водолазы, приняв их за обломки «Боинга».) М. Брюн говорил (выделено мной):

«В этом деле самое важное — конкретные детали, мимо которых может пройти дилетант, но за которые непременно уцепится профессионал. Я в свое время принимал участие в расследовании ряда крупных катастроф в гражданской авиации и помню, когда впервые услышал о пропаже южнокорейского «Боинга», то сказал себе сразу: его найдут в течение двух недель. Ну от силы за месяц — не может ведь самый крупный в мире «пассажир» затеряться на малых глубинах с ровным, как тарелка, дном, когда даже куда более мелкие по размерам самолеты находили в океанских расщелинах на глубине в полтора-два километра. Увы, в своем прогнозе я ошибся, началась какая-то засекреченная чехарда с участием множества «влиятельных сторон» и с выставлением таких обоснований, которые никакой критики не выдерживали. Лгали не только в Советском Союзе — лгали в США, в Японии, в Южной Корее. Зачем? Не знаю, я не политик. Я эксперт, которого интересуют только факты.

...Официальная версия не может объяснить поведение «Боинга» на японских радарх, но если предположить, что Осипович сбил не «пассажира», а какой-то другой самолет, тогда все становится на свои места: лайнер продолжал полет, и в этом случае становится понятной еще одно очевидное «таинство», связанное с рейсом KAL 007, — выход его пилотов в эфир спустя 50 минут после того, как «Боинг» был «похоронен» советским истребителем. (Это тоже

не фантастика, а официальная запись переговоров летчиков KAL 007, которая фигурирует как официальный документ и в Японии, и в США.)

Итак, допустим, что официальная версия верна и «Боинг» с 269 пассажирами на борту, дважды пораженный ракетами подполковника Осиповича, рухнул вниз. Я сам в прошлом гражданский пилот и могу представить, каково было поведение экипажа: отдано распоряжение пристегнуть ремни, выпущен «дождь» кислородных масок, извлечены спасательные жилеты... Страшной силы удар об воду, самолет разваливается на части, все превращается в «крошку». Как сообщил анонимный военный чин в «Известиях», спустя два-три часа после сообщения о том, что самолет сбит, одно из судов, направленных в предполагаемый квадрат падения, доложило о том, что на воде найдено множество мелких предметов. «Предположительно, — говорил известинский источник, — части разбившегося «Боинга». Но течение в тех местах быстрое. И плавающие предметы постоянно уносило на юг...»

Я хотел бы остановиться на этом пассаже, поскольку разговоры о сильном течении еще не раз встретятся и в советской версии катастрофы, и в американской, и в японской. Как известно, через 8 дней после трагедии куски обшивки, обломки, остатки багажа в больших количествах выбросило на японское побережье острова Хонсю, их находили на Хоккайдо. Объяснение было дано такое: «вещественные доказательства» с погибшего «Боинга» дрейфовали по течению и таким образом «приплыли» к японским берегам с севера, от того места, где упал поверженный самолет. Вроде бы все логично. За исключением одного, весьма существенного обстоятельства, которое не удалось проверить до сей поры никто, — в конце августа и в сентябре в районе острова Монерон и Сахалина нет ни одного течения, которое гнало бы волны с севера на юг. Только с

юга на север! И, добавим к этому, согласно метеосводкам, в то время дул устойчивый ветер в сторону материка. Теперь растолкуйте мне, пожалуйста, как могли куски «Боинга» и вещдоки доплыть до Японии против ветра и против течения?

Природа ведь не играет в политические секреты, так что объяснение может быть только одно: обломки пассажирского «Боинга» занесло к японским берегам и Сахалину действительно течением, но не вымышленным — с севера на юг, а настоящим — с юга на север. Стало быть, лайнер сорвался в море значительно южнее Монерона.

До сих пор осталась без ответа загадка другой находки, приплывшей в Вакканай на Хоккайдо вместе с обломками южнокорейского «Боинга», — остатки оперения боевой ракеты с маркировкой отнюдь не советской. По поводу этой находки был составлен даже официальный пресс-релиз, но он никогда не был издан, а само вещественное доказательство хранится за семью печатями в управлении морской безопасности в Ваккане. Не вызывает почему-то вопросов и такой беспримерный факт, как направление в далекий от Монерона квадрат Японского моря специального самолета американских ВМС, использующегося обычно в спасательных операциях. Этот полет, зафиксированный японскими радаром, состоялся в то самое время и в том самом месте, где, по моим расчетам, действительно лежит южнокорейский «Боинг», — у японского острова Кюрокусима недалеко от острова Садо. Ни до, ни после рокового дня американские военные там не появлялись, зато две недели спустя после катастрофы «Боинга» — 13 сентября 1983 года — почему-то именно здесь нарушили японское воздушное пространство советские самолеты-разведчики, которым были посланы на перехват японские истребители...

Вопросов очень много, для того чтобы поверить в «простое решение» и согласиться с устоявшейся версией. Но са-

мый главный, конечно же: где трупы, где останки 269 несчастных, находившихся на борту южнокорейского «Боинга»? Чем больше проходит времени и чем больше появляется фактов, связанных с катастрофой, тем тверже я становлюсь в своих догадках: как мне представляется, настоящий «Боинг» и сегодня лежит на морском дне, там, где упал семь с половиной лет назад, — у острова Садо, вместе со всем экипажем и пассажирами. Это место я вычислил, взяв за основу скорость здешних течений и те характеристики, которые были зафиксированы радарам.

О причинах гибели лайнера, признаюсь честно, могу только гадать. Возможно, «Боинг» был действительно обстрелян во время той чехарды, которая творилась в сахалинском небе, и получил повреждения и трещины, которые «разнесли» потом самолет. Возможно, что KAL 007 был сбит на самом деле, но уже не советскими истребителями, а американской ракетой, той самой, часть оперения которой была найдена в Вакканае. (Как показывает анализ, это была боевая ракета с инфракрасным наведением, которая «сработала», войдя в сопло.) Понимаю, что такое предположение звучит, быть может, нелепо, но, во-первых, капитан Тернер в «ЮС форс джорнэл» еще несколько лет назад написал о том, что гибель «Боинга» — это одна из операций американской разведки, а во-вторых, у меня есть собственное толкование на этот счет.

Хочу, чтобы меня поняли правильно — я не настаиваю на своих предположениях относительно причин гибели лайнера, роли спецслужб, какой-то, наверное, существующей высокой договоренности между русскими и американцами по поводу этого инцидента. В конце концов, это не столь важно, хотя, наверное, и безумно интересно для поклонников детектива. Просто, будучи профессионалом, я наталкиваюсь на очевидные противоречия той красивой и стройной версии, которой настойчиво верят во всем мире уже поч-

ти восемь лет. После первых публикаций, посвященных моему расследованию, ЦРУ, насколько мне известно, специально выясняло, не являюсь ли я, Мишель Брюн, агентом КГБ. Я не являюсь агентом этого почтенного ведомства, я хочу лишь получить ответы на мои наивные вопросы по существу дела».

Версия М. Брюна о том, что наши сбили американский самолет-разведчик у острова Монерон, не выдерживает критики теми же аргументами, которыми он опровергает сбитие «Боинга», — нет трупов и присутствуют вещи, не характерные для пассажирского самолета.

Ведь и у разведчика экипаж около 20 человек, а их тел тоже нет. Кроме этого, наши водолазы нашли очень много нетипичного барахла, к примеру, много старой, вышедшей из моды и порванной одежды, но застегнутой на молнии и на все пуговицы — как будто со склада. Зачем она на самолете-разведчике, зачем зонтики, пудреницы?

Но, как видите, М. Брюн сообщил факты, на которые упорно не реагировал ЦК КПСС, — то, что «Боинг» связывался с японскими диспетчерами еще и через 50 минут после «официальной» гибели, и то, что в обломках самолета найден стабилизатор американской ракеты, что прямо говорит о том, что «Боинг-747» был добит американскими истребителями. Черт возьми, пусть в данном тексте Брюна 1% правды, но ведь нас убеждают, что тогда шла пропагандистская война, почему же этот 1% правды не был использован в этой войне на 150%?!

Вы видите, что Брюн откровенно говорить боится, что он уклоняется от определенности — это беда узких специалистов. Он может поставить себя на место пилота «Боинга», а на место Рейгана — нет. А чтобы разобраться в этом случае, необходимо ставить себя только на место Рейгана, только в этом случае можно получить ответы на все вопросы.

Давайте это сделаем мы.

Итак, Рейган согласовал шпионскую акцию — полет «Боинга-747» с ничего не подозревающими пассажирами над советской территорией. Станем на его место и просчитаем варианты развития событий.

1. Самолет благополучно выполняет задание, лётчик проводит его сквозь ПВО, а если и встречается перехватчики, то те побоятся атаковать пассажирский самолет. Этот вариант хорош для экипажа, но плох для Рейгана. Пассажиры поднимут вой, когда узнают, какому риску подвергались. Авиакомпания начнет допрашивать экипаж и т. д. и т. п. Как ни странно, но шпионскую суть полета будет трудно скрыть — не отстранишь, скажем, от расследования Национальное агентство по безопасности на транспорте. Раз нет трупов, то все внимание публики сосредоточится только на самом маршруте полета.

2. Наши летчики сбивают «корейца», и он гибнет. Думаю, что это должно было казаться Рейгану наиболее вероятным. Ведь американские самолеты-разведчики регулярно провоцировали нашу ПВО — демонстрировали намерение нарушить советское воздушное пространство и, дождавшись подъема в воздух наших истребителей, отворачивали в сторону. Достаточно сказать, что подполковник Осипович, подбивший «Боинг», за 10 лет службы на Сахалине более тысячи раз поднимался в воздух на перехват. Советские летчики были обозлены американской наглостью, и американцы это наверняка знали. И этот вариант для Рейгана самый лучший. Помимо шпионских он давал политические дивиденды — легче было уговорить союзников по НАТО на размещение дополнительных ракет в Европе.

3. Самый отвратительный, самый неприемлемый вариант — если «Боинг» будет подбит, погибнут или получают ранения люди, а он все же дотянет до аэродрома в Японии или Корее или совершит вынужденную посадку. Вот тут скрыть ничего не удастся: пассажиры не дадут. А ведь среди них был даже конгрессмен США. Их нельзя будет натравить на

СССР, они сосредоточатся на том, кто послал их на это минное поле. И это было бы не только политической смертью Рейгана, но в своем развитии, возможно, и НАТО, и роли США в мире. Поскольку все же цинизм США в деле корейского авиалайнера просто ни с чем не сравним.

Поэтому, согласитесь, нам на месте Рейгана следовало бы подстраховаться от нежелательных вариантов.

Во-первых. Иметь наготове истребители, которые, безусловно, не дадут долететь до аэродрома подбитому «Боингу», а возможно, и неповрежденному.

Во-вторых. Спрятать по возможности место падения, поскольку при спасательных работах может выясниться то, что и так, по чистой случайности, выяснилось, — чьей ракетой сбит самолет. А для этого необходимо симитировать ложное место аварии, на котором бы работали спасатели, недоумевая — а где же трупы? По крайней мере, такое ложное место отвлекло бы на долгое время силы от поиска настоящего места катастрофы.

Для этого был взорван в мелкие клочья какой-то самолет или его детали, часть обломков вместе с тряпьем и барахлом загрузили либо в грузовой самолет, либо на судно и сбросили там, где «Боинг» снижался и на поверхности моря плавали опавшие с него при взрыве советских ракет обломки. Этим, кстати, и объясняется, что обломки, найденные на дне, были очень маленькие. «Боинг-747» — самый большой в мире самолет. Его целостные фрагменты ни в какой другой самолет не влезут, и выбросить их в море с борта самолета было бы невозможно.

Эта версия, в отличие от версии М. Брюна, объясняет в случае с корейским авиалайнером все. И СССР без проблем мог бы пойти в атаку на Запад, мог бы добиться поиска авиалайнера там, где он упал. (Ведь у нас в спецслужбах не все были подонками и дураками — кто-то же посылал наши самолеты в разведку к месту действительного падения «Боинга».)

Почему же ЦК КПСС не повел в атаку советских пропагандистов? Ведь поймите, по общепризнанному уголовному праву, нет трупа — нет убийства. Трупов не было, зачем же ЦК КПСС возложил вину за убийство на СССР? Почему не переложил ее хотя бы на тех, кто не оказал подбитому «Боингу» помощь и не принял мер к спасению людей, — ведь «Боинг» летел после атаки Осиповича еще минимум 50 минут? Почему пресса СССР не стала публично обсуждать версию о том, что его доби́ли американцы?

Так против кого воевал ЦК КПСС — против США или совместно с США против советского народа?

Ю. Мухин

САХАЛИНСКИЙ ИНЦИДЕНТ

К ЧИТАТЕЛЯМ

Дорогие друзья!

Вашему вниманию предлагается сокращенный перевод книги Мишеля Брюна «Сахалинский инцидент», посвященной трагической гибели пассажирского лайнера «Боинг-747» «Корейских авиалиний» (KAL) с 269 пассажирами и членами экипажа на борту. Минувло уже 17 лет с той сентябрьской ночи, когда огромный авиалайнер потерпел катастрофу где-то между Сахалином и Японскими островами. О его судьбе до сих пор ничего точно не известно. Что произошло с ним на самом деле? Был ли самолет сбит советским перехватчиком, атакован японской ПВО, взорван в воздухе, для того чтобы замести следы неудавшейся провокации? Известно одно: американская пропаганда приложила беспрецедентные усилия, для того чтобы обвинить в гибели этого самолета советских военных летчиков, на которых до сих пор лежит расхожее клеймо аморальных, бездушных, роботоподобных убийц, гордящихся хладнокровным расстрелом безоружного гражданского авиалайнера. Взгляните хотя бы на то, как умело обработано интервью с Геннадием Осиповичем, которое он дал корреспонденту газеты «Нью-Йорк таймс» в 1996 году. И советское руководство, Министерство обороны СССР, не сделало пока ничего, чтобы опровергнуть американскую версию «один беззащитный гражданский авиалайнер — один советский перехватчик», версию, которая противоречила всем уже тогда известным им фактам.



«Боинг-747»

И вот нашелся человек, который, проявив очевидный талант ученого-аналитика, опираясь на свой многолетний опыт и разностороннюю профессиональную подготовку, практически в одиночку, используя лишь самые скромные финансовые ресурсы, нашел и сопоставил самые раз-

ные свидетельства и в результате смог доказать, что в ту ночь в небе над Сахалином произошел настоящий воздушный бой, не пуск ракеты с самолета Осиповича по нечаянно заблудившемуся корейскому лайнеру, а именно ожесточенная схватка между советскими и американскими военными самолетами, со сбитыми и потерями с обеих сторон. В ходе этого боя, продолжавшегося несколько часов, группа из десятка американских самолетов: разведчиков различных типов, постановщиков электронных помех, истребителей эскорта, преднамеренно вторгшаяся в воздушное пространство СССР, была уничтожена советскими летчиками ПВО, с честью защитившими неприкосновенность границ страны. В какой степени автору удалась эта смелая попытка, могут судить не только читатели, но и все те, кто знает гораздо больше, чем позволено (даже теперь, спустя столько лет!) сказать вслух.

Мишель Брюн, обладающий авторскими правами на «Сахалинский инцидент», дал любезное согласие на публикацию сокращенного перевода своей книги на сайте airforce.ru в обмен на право обратиться ко всем читателям сайта с двумя важными для него (и для всех нас!) просьбами.

В своем письме Мишель просил меня как инициатора перевода и представителя его интересов перед русскоязычной аудиторией предложить откликнуться на эту публикацию всем читателям, которые обладают любой информацией по делу KAL 007 и могли бы информировать его о своих находках и имеющихся в их распоряжении свидетельствах и фактах. Он обращается к непосредственным участникам, свидетелям каких-либо событий, связанных, так или иначе, с этим загадочным делом, к морякам, летчикам, пограничникам, принимавшим участие в поисково-спасательных работах, к жителям Сахалина и Монерона, обладателям каких-либо вещественных доказательств, писем, документов. В соответствии с нашей с ним договоренностью, вся информация о KAL 007, поступившая на мой электронный адрес

ekovalev@hotmail.com, будет переведена на английский и отправлена Мишелю в столицу Парагвая Асунсьон, где он в настоящее время проживает. Его отклики, комментарии и уточняющие вопросы будут опубликованы на сайте, который, таким образом, мог бы сыграть роль общественно-информационного центра по делу KAL 007.

Я также счел уместным опубликовать письмо, которое Мишель Брюн написал Геннадию Осиповичу в 1994 году, так и оставшееся без ответа.

Расследование, которое ведет не только Мишель Брюн, но и другие исследователи, еще не закончено, и в наших с вами силах помочь им сделать все возможное, чтобы установить истину и подлинную степень виновности всех вовлеченных в эту ужасную трагедию, одну из самых зловещих в еще не написанной подлинной истории холодной войны.

Евгений Ковалев

*Посвящаю дочерям, Долорес, Мичико и Юко,
в надежде, что мир, в котором им предстоит
жить, станет лучше.*

Автор

БЛАГОДАРНОСТИ

Множество людей по всему миру помогали мне или поддерживали меня в моих начинаниях. Здесь не хватит места, чтобы назвать всех поименно. Я хочу принести особую благодарность:

Мистеру Эдуарду Чейзу, бывшему старшему редактору издательства «Скрибнер», хотя я еще не решил, благодарить или винить его за то, что он способствовал началу этой, по-видимому, бесконечной работы.

Профессору Шозо Такемото, члену Японской Ассоциации Жертв Катастрофы KAL 007 и одному из основателей Исследовательской группы, потерявшему в результате этой трагедии возлюбленную жену и старшего сына.

Мистеру Кавано, миссис Хаба Юмико и всем членам Японской Ассоциации Жертв Катастрофы KAL 007.

Мистеру Шигеки Сугимото, инженеру авиакомпании JAL, члену Исследовательской группы.

Мистеру Мийяно, мистеру Кашима, мэру деревни Сай на полуострове Шимо Кита и всем ее жителям.

Мистеру Ивао Койяма, в прошлом работнику отделения телекомпании NHK в Вакканае.

Мэру и служащим муниципалитета города Вакканай.

Адмиралу Като, адмиралу Кессоку Коному и офицерам JMSA (Японское агентство морской безопасности) из штаб-квартир в Вакканае, Отару, Иокогаме и Токио.

Капитану М., JASDF (Японские воздушные силы самообороны).

Мистеру Такеда, главному редактору газеты «Тоо Ниппо», издающейся в Аомори.

Мистеру Макио Язаки, бывшему вице-президенту, Мистеру Мичио Накано, бывшему помощнику вице-президента по инженерным вопросам, и мистеру Такаши Кондо, помощнику вице-президента по вопросам инженерного развития, авиакомпания JAL.

Мистеру К. Савано, генеральному менеджеру, доктору К. Цубои, директору исследовательской лаборатории и коллегам в Электрической компании Иватсу, Кагуяма, Токио.

Мистеру Рюи Осаки и работникам Ортиса, Япония.

Мистеру Хаджиме Ногучи, заводскому менеджеру, мистеру Кунихико Хироэаки, начальнику инженерного отдела и мистеру Тецуо Харада, менеджеру отдела качества авиакомпании Шова Эйркрафт.

Мистеру Ишизаки и его коллегам по телекомпании «НВС Television» в Саппоро, а также мистеру Йошида из отделения НВС в Вакканэе.

Мистеру Кенжи Мацумото, репортеру «Асахи Симбун».

Мистеру Филиппу Роберу де Масси из Монреаля, который потерял в этой трагедии младшего брата и который неоднократно ободрял меня и давал бесценные советы.

Мистеру Пьеру Спарако, бывшему главному редактору «Aviation Magazine International».

Капитану (в отставке) Анри Аврилю, коллеге, пилоту гражданской авиации и бывшему пилоту-истребителю французских Военно-воздушных сил, за его неоценимые советы по военным вопросам.

Мистеру Пьеру Мариону, бывшему главе французской разведывательной службы.

Мистеру Иву Ламберу, бывшему генеральному секретарю ИКАО [ICAO — International Civil Aviation Organi-

zation — Международная организация по делам гражданской авиации].

Профессору Гиису Вибусу, Амстердамский университет.

Мистеру Михаилу Лобко, директору «Датаханна Интернешнл», французскому телевизионному репортеру-расследователю русского происхождения, который интервьюировал адмирала Сидорова и полковника Осиповича, который еще раньше пришел ко многим заключениям, сходным с моими, а также многих других участников событий, в частности на Сахалине.

Миссис Катрин М. Буллит, мистеру Патрику Р. МакГарднеру и мистеру Эрику Свенсону, организовавшим симпозиум по KAL 007 в университете штата Вашингтон в Сиэтле, который дал мне возможность оспаривать утверждения сторонников позиции американского правительства по этому вопросу.

Моему другу и коллеге Джону Кеппелу, главному расследователю проекта KAL 007 Фонда за конституционное правительство в Вашингтоне, округ Колумбия. Он посвятил больше времени и усилий этому случаю, чем кто-либо другой, и заслуживает гораздо больше благодарности, чем он готов принять. Его редактирование, переписывание и шлифовка рукописи были столь усердными, тщательными и обширными, что хотя он и будет протестовать против этой идеи, но вполне заслуживает, чтобы его назвали соавтором.

Небольшой, но замечательной группе спонсоров расследования KAL 007 Фонда за конституционное правительство, которые финансировали мои прогулки по пляжам Японии в поисках обломков. Мне следовало бы в особенности упомянуть Фонд Эвенор Армингтон, который также финансировал перевод этой книги и без колебаний обеспечил ее идее моральную поддержку и одобрение.

Наконец, я хотел бы упомянуть мою дорогую Нарико. Больше чем кто-либо она страдала от моей упрямой решимости осуществить этот проект, несмотря на все трудности, лишения и опасности, которые это решение вызвало. Я желал бы только принять все эти страдания на себя и защитить ее от ран, что было, конечно, всего лишь пустой мечтой. Мне кажется, меня следовало бы удостоить еще одной полной жизни в надежде помочь ей забыть все, от чего она молча страдала.

ВВЕДЕНИЕ

Ранним утром 1 сентября 1983 года самолет «Корейских авиалиний», выполнявший рейс KAL 007, исчез где-то над Японским морем. В самолете, летевшем из Нью-Йорка в Сеул через Анкоридж, находились 269 человек — пассажиров и членов экипажа. Никто из них так никогда и не был найден — ни живым, ни мертвым. Не было обнаружено никаких затонувших обломков гигантского лайнера. Другие пассажирские самолеты удавалось отыскать на гораздо большей глубине. Но почему никто так и не нашел KAL 007 под водой, на глубине, всего в два раза превышающей длину «Боинга-747»? Это первая из загадок, окружающих это таинственное происшествие. Первая, но не единственная.

Другая загадка — истинная цель рейса KAL 007. Канадский генерал Ричард Ромер, пилот в прошлом и бывший командир резерва ВВС, пишет в своей книге «Massacre 747», что пролет над российской территорией, совершенный корейским авиалайнером, был преднамеренным актом. Как предполагает генерал Ромер, это было сделано для того, чтобы сэкономить топливо. Но его предположение кажется невероятным, учитывая те опасности, которые подстерегали самолет, решившийся пролететь над стратегически важной и усиленно защищаемой советской территорией во время холодной войны. В догадках не было недостатка: KAL 007 совершал шпионскую миссию; он служил приманкой для того, чтобы активизировать советскую систему противовоз-

душной обороны так, чтобы американские подслушивающие устройства смогли получать нужную информацию; это еще одна «Луизитания», способная придать дополнительный импульс военным усилиям США. Какова цель любого коммерческого авиалайнера? Сколько людей — столько и ответов на этот вопрос. Публика, естественно, считает, что первым делом самолет должен доставить пассажиров до места назначения. Для финансовых управляющих авиакомпаний цель заключается в том, чтобы получить прибыль. Главное для экипажа — доставить всех в место назначения в целости и сохранности. Для военных — обеспечить перевозки в военное время, как это было в Персидском заливе. Эти цели не обязательно совместимы и время от времени конфликтуют друг с другом. Решения, которые грозят риском для пассажиров, могут быть приняты и без их ведома. Членов экипажа также могут заставить сделать выбор против их воли. Пример тому — катастрофа рейса «Пан Америкэн» 707 сразу же после взлета с аэродрома Папаэте на Таити в октябре 1973 года. Пилот посчитал, что трещина в окне кабины слишком опасна и предложил отменить вылет. Из штаб-квартиры авиакомпании ему было приказано взлетать немедленно или подготовиться к увольнению. В итоге в живых остались всего два пассажира.

Гражданский суд в Вашингтоне, округ Колумбия, посчитал «Корейские авиалинии» виновными в преднамеренном неверном поведении во время полета KAL 007, поскольку пилоты должны были знать, что самолет опасно отклонился от заданного курса. Решение суда подразумевает, что у пилотов были иные цели, кроме их обычных служебных обязанностей, заключавшихся в том, чтобы доставить пассажиров до места назначения так быстро и безопасно, как это только возможно. Каковы были их истинные мотивы? Мы можем так никогда и не узнать этого. Но с уверенностью можно сказать, что гибель KAL 007 дала старт одной из самых громких пропагандистских кампаний, которые были

когда-либо известны по обе стороны железного занавеса. Правда о событиях, случившихся в небе над Сахалином в ночь с 31 августа на 1 сентября, была тщательно спрятана под заградительным огнем противоречивых отчетов. Мне понадобилось десять лет, для того чтобы все расставить по своим местам.

Эта книга — итог долгого и трудного расследования, выводы которого ставят под вопрос не только обстоятельства гибели корейского самолета, но также место и время катастрофы. Как узнает читатель, KAL 007 вовсе не был сбит над Сахалином. Он продолжал лететь беспрепятственно в течение почти часа после того, как другой самолет-нарушитель был уничтожен советскими истребителями. С его борта было передано несколько сообщений на корейском языке другим самолетам KAL. Последнее сообщение было послано, когда лайнер находился уже в зоне видимости токийского центра управления полетами, где-то над Японским морем и приблизительно в 435 милях от того места, где, как предполагалось, он разбился.

Вместе с сомнениями о времени и месте крушения лайнера возникают вопросы относительно имени советского пилота, сбившего над Сахалином самолет, который, как нам сказали, являлся KAL 007. Японцы и американцы, станции слежения которых перехватили радиообмен советских перехватчиков, определили, что его сбил истребитель 805. В 1990-м в Советском Союзе назвали имя пилота, который, как считалось, атаковал «самолет-нарушитель». Это полковник Геннадий Осипович. Если мы просто свяжем эти два заявления, не задавая новых вопросов, мы приходим к заключению, что именно полковник Осипович, пилот истребителя 805, сбил KAL 007. Но этот факт не подтверждается анализом голосовых отпечатков и характеристик передатчика, который показывает, что Осипович и пилот истребителя 805 были разными людьми, пилотировавшими разные самолеты. Каждый из них сбил, по крайней мере, один са-

молет. Однако оба этих самолета не были корейским «Боингом-747». Что на самом деле случилось с рейсом 007 что произошло той ночью в небе над Сахалином? Этот вопрос заинтриговал меня. Я подумал, что можно написать о этом целую книгу.

Ранее я написал две книги: одну — посвященную плаванью на плоту от Таити до Чили и другую — о навигации в Японском море. Материала для интересной книги было более чем достаточно. Но прежде чем посвятить себя это проекту — я не догадывался в то время, что он чуть не приведет меня к банкротству, — я подумал, что неплохо было бы связаться с несколькими издателями и определить, каковы мои шансы на успех.

Я получил благоприятный отклик от Неда Чейза, старшего редактора издательства «Скрибнер/Макмиллан» Нью-Йорке. Чейз сказал мне, что хотел бы ознакомиться рукописью, как только она будет закончена. Он не обещал мне опубликовать эту книгу. Но я знал, как трудно добиться внимания издателя, и это означало, что, по крайней мере, кто-то прочтет мою рукопись. Это определенно был шаг в правильном направлении.

Я написал свой первый вариант рукописи по-английски и озаглавил его «Миссия 007». Скелет истории был реальным и следовал публикациям японских газет. Но события, которые я использовал, для того чтобы нарастить этот скелет плотью, происходившие в ЦРУ, в кабинах «Боинга-747» и советских перехватчиков, были вымышленными. История отражала то, что просочилось в прессу, и воссозданные мною события были вполне правдоподобными, хотя все еще воображаемыми. Я описывал миссию, организованную ЦРУ с целью спровоцировать советские оборонные меры, позволившие американским службам радиоперехвата собрать максимум информации.

Но идея о том, что американское разведывательное агентство, даже ЦРУ, могло бы поставить под угрозу жизнь

ни 269 человек, была вызовом моральным ценностям американского общества и выглядела бы неприемлемой и антиамериканской для нью-йоркского издателя. Он написал мне краткое письмо, в котором сказал, что я потратил зря свое и его время, что я — провокатор, может быть, даже, агент КГБ.

Я написал длинный ответ, в котором предложил переделывать рукопись в двух направлениях. Я прилетел в Нью-Йорк, где мы встретились с издателем лично. Чейз увидел, что я имею самые серьезные и искренние намерения. Он пригласил меня пообедать в штаб-квартире Макмиллан на Третьей авеню. Для того чтобы помочь ему оценить гипотезу о том, что рейс 007 сопровождало несколько других самолетов, он пригласил присоединиться к нам Дэвида Пирсона, автора книги «KAL 007 — The Cover-Up», и Дика Уиткина, редактора отдела авиации газеты «Нью-Йорк таймс». Они внимательно выслушали мои аргументы и согласились, что мои открытия были волнующими и могли бы бросить свет на многие вопросы, окружающие исчезновение рейса 007.

Нед Чейз познакомил меня с Джоном Кеппелом, который помогал Дэвиду Пирсону в подготовке его книги о случае с KAL 007. Кеппел, в прошлом дипломат, работал в американском посольстве в Москве и хорошо читает и говорит по-русски. Он сотрудничал с Фондом за конституционное правительство, общественной группой в Вашингтоне, пытающейся выяснить причины катастрофы с KAL 007. Джон был убежден, что американское правительство вовсе не было невинным наблюдателем в этом деле, но он знал и то, что пока не будет предъявлено неопровержимых доказательств, подтверждающих причастность американского правительства, оно никогда не признается в том, что организовало разведывательную операцию над советской территорией. Все что я рассказал, сильно его заинтересовало.

Нед Чейз и его коллеги проявили особенный интерес к одному из аспектов моего рассказа, а именно — к япон-

ским источникам моей информации. Они были удивлены и заинтригованы, узнав, о том, что советские перехватчики открывали огонь не по одной цели, а по нескольким самолетам-нарушителям. Я сказал им, что в моих источниках не было ничего таинственного. Информацию о ведении огня и о других деталях того, что произошло над Сахалином, я почерпнул из японских архивов. Любой мог бы сделать то, что сделал я. Вы просто должны отправиться в Японию и быть способным читать по-японски.

Мы сошлись на том, чтобы я переписал свою рукопись, на этот раз приведя только те доказательства, которые приняли бы к рассмотрению в суде. Мы должны были подготовиться к судебным преследованиям и быть готовыми отреагировать на них. Джон Кеппел предложил мне свою помощь, и я пообещал — это было в марте 1987 года, — что закончу новую редакцию рукописи к декабрю. 15 декабря рукопись была готова, и я послал ее Чейзу, озаглавив ее «Битва над Сахалином». В новой рукописи ничего не было выдуманно. Все было основано на уже опубликованных материалах и других доступных источниках. Как подчеркивал Чейз в своем письме в редакционный совет: «Я считаю это письмо кульминацией трех лет работы над самым странным и сенсационным издательским проектом из тех, которые я только могу вспомнить, в перспективе это потенциальный бестселлер».

Факты, приводимые в книге, были столь экстраординарны, что Чейз попросил предоставить более весомые свидетельства. На то время, которое я должен был потратить на поиски дополнительных доказательств, публикация книги была приостановлена. С помощью Фонда за конституционное правление Джон Кеппел обеспечил контакты с конгрессменами Нанном, Э. Кеннеди и в особенности Левином. Появление дополнительных свидетельств и новый материал требовали ежедневных корректировок первоначальной рукописи.

Однако, ободренная наступлением гласности, советская ежедневная газета «Известия» начала публикацию большой серии статей об исчезновении рейса 007. На поверхности авторы, казалось, защищали тезис американцев о том, что корейский самолет непреднамеренно сбился с курса и был сбит советским перехватчиком над Сахалином. Но журналисты «Известий» опрашивали пилотов, водолазов и многих других людей, принимавших участие в этой операции. Из этих показаний, если их проанализировать в связи с документами, которые получили мы с Джоном Кеппелом, а также в связи с результатами моего расследования, вытекало нечто совершенно иное. Их показания подтверждали мои выводы. Для того чтобы использовать эту новую информацию, я должен был начать все заново и вновь переписать рукопись, на этот раз по-французски.

Мишель Брюн

Монреаль, 3 сентября 1995 года.

Глава 1

РЕЙС ИЗ НЬЮ-ЙОРКА

Сеул, 1 сентября, 6 часов утра. «Страна утренней свежести» еще только просыпалась. Солнце час как взошло и уже стояло высоко в безоблачном небе. Ночной холодок начал быстро развеиваться. Сеульский международный аэропорт Кимпо, закрытый после полуночи, чтобы не тревожить горожан, живущих по соседству, проснулся в ожидании толкотни и суматохи нового дня. Густая толпа стала образовываться в здании прибытия, чтобы приветствовать родственников и друзей. Рейс корейской авиакомпании KAL из Нью-Йорка через Анкоридж прибывал одним из первых. Информация на табло говорила о том, что самолет должен был приземлиться в 6.05, но задерживался. В огромном зале с высоким, как в соборе, потолком беспорядочно кружила толпа, неуверенная и нетерпеливая. Время от времени люди бросали взгляды на расписание. В 6.05 числа на табло начали меняться с характерным пощелкиванием, и толпа застыла в напряженном ожидании, пытаясь прочитать, какое время назначено для прибытия рейса 007. Табло показывало, что прибытие откладывается на неопределенное время. «Что произошло? Куда делся самолет из Нью-Йорка? Может быть, неисправность оборудования заставила самолет приземлиться где-то в другом месте»? Служащие «Корейских авиалиний» за информационной стойкой осаждала нервничающая толпа, на их напряженных лицах была написана озабоченность. Но служащие не могли сообщить ни-

какой информации, которая могла бы хоть как-то успокоить людей.

В Японии Координационный центр поиска и спасения, оповещенный станцией контроля воздушного движения в токийском аэропорту Нарита, которая потеряла связь с самолетом в 3.27 утра, уже начал поисковые операции в последней известной позиции авиалайнера на маршруте ROMEO 20, проходящем через северную часть Тихого океана. Тем не менее никто из толпы, скопившейся в зале прибытия аэропорта Кимпо, этого еще не знал.

6.20 минут утра. Другой самолет компании «Корейских авиалиний», выполнявший рейс KAL 015, который также делал промежуточную посадку в Анкоридже и проследовав по тому же маршруту, что и 007, прибыл по расписанию. Может быть, у его экипажа есть какая-нибудь информация о 007? Они летели по одному и тому же маршруту, почти в одно и то же время, вылетев с разницей всего лишь в несколько минут. На борту KAL 015 могут что-то знать. Скоро поступит какая-то информация. Но, поскольку время шло, а новостей не было, беспокойство усиливалось.

Наконец в 7.20 после того, как официальные лица в течение часа хранили молчание, руководство «Корейских авиалиний» объявило ожидающим, что хотя самолет и столкнулся с непредвиденными трудностями, беспокоится не о чем. У самолета на борту находилось достаточно топлива, для того чтобы оставаться в воздухе на протяжении 12 часов. Это означало, что топлива у него хватит еще на три часа. Никаких подробностей не сообщалось. Почему самолет опаздывал? Возникли какие-то проблемы с одним из его двигателей? Было ли воздушное судно захвачено террористами? Вопросы ходили по кругу, но ответов не было. Единственная вещь, в которой были уверены все, заключалась в том, что самолет находится в полете и может оставаться в воздухе на протяжении еще трех часов. Для встречающих это было единственным утешением.

Одновременно с этим в 7.20 корейская телестанция объявила, что исчез самолет «Корейских авиалиний», следовавший рейсом 007. По каким-то причинам та же новость была объявлена полчасом ранее по каналу ABC в Америке. Америка находится на другой стороне земного шара, и самолет был корейским, а не американским. Почему американская телестанция проявила такой интерес к корейскому авиалайнеру, который опаздывал с прибытием? И была ли эта новость, касающаяся в первую очередь Кореи, столь важна для американской телестанции? Ожидание продолжалось. Новой информации по-прежнему не было. У самолета было достаточно топлива, чтобы оставаться в воздухе, по крайней мере, до десяти часов утра. Что же произошло, если он все еще не приземлился? По мере того, как это время приближалось, обеспокоенность толпы нарастала, а официальные лица по-прежнему хранили молчание. Толпа родственников и друзей, к которой присоединились праздные и любопытные, продолжала увеличиваться в размерах.

10.00 утра. По-прежнему никаких новостей. Где-то высоко в небе «Боинг-747» должен был уже истратить последние капли горючего. Как огромная раненая птица он отдался бы на волю стихии. Через несколько минут его двигатели остановились бы и огромный самолет начал неумолимый спуск навстречу своей гибели. Толпа ожидающих знала это, и эмоции достигли высшей точки. Служащие авиакомпании KAL были засыпаны градом вопросов, но не могли на них ответить. Затем что-то разорвало напряжение.

Ровно в 10 часов утра министр иностранных дел Южной Кореи объявил об информации, полученной от ЦРУ о том, что «самолет приземлился на Сахалине, команда и пассажиры находятся в безопасности». Нервничающая толпа словно обезумела от радости, услышав эту новость, которая рассеяла страхи и вернула надежду. Новость была объявлена в самый подходящий момент для того, чтобы развеять отчаяние людей. Многие увидели в этом божественную руку провидения. Новости, исходящие от министра иностранных

дел, назвавшего источником своей информации ЦРУ, имели достаточный вес, чтобы люди могли отбросить все сомнения. Та же самая информация была объявлена в Токио правительством Японии, которое также сослалось на ЦРУ. В другом районе Сеула помощник сенатора Джесси Хелмса, только что прибывшего рейсом KAL 015 для участия в международной конференции, распространил сообщение, что корейский самолет «приземлился на Сахалине и все пассажиры находятся в безопасности».

Сеульский аэропорт, 10.47 утра. Чарли Чо, вице-президент KAL, прибыл лично, для того чтобы успокоить семью и встретиться с журналистами. Он объявил, что, по его сведениям, рейс 007 приземлился на Сахалине. «Я не могу пока сказать, как это произошло, но это не так важно по сравнению с тем, что все пассажиры живы». Вице-президент Чо продолжал: «Мне кажется, что самолет вынудили отклониться от его маршрута». В этот момент помощник передал ему сообщение, и Чо радостно объявил, что сейчас это официально подтверждено: «Министр иностранных дел был только что проинформирован ЦРУ, что самолет находится на Сахалине и все пассажиры живы».

Через несколько минут после этого заявления, в 11 часов утра, вице-президент Чо вылетел в Токио и далее в Саппоро, чтобы организовать возвращение пассажиров и команды рейса 007. «Менее чем за 24 часа эти проблемы будут решены, и я обещаю доставить их к вам», — сказал он толпе. Убеденные, что вскоре они увидят своих родных и близких, родственники, которые провели тревожное утро в аэропорту, вернулись домой. Волнения в Сеульском аэропорту улеглись, и началось долгое, долгое ожидание.

Давайте изучим сообщение ЦРУ, о котором было так много написано:

Самолет не взорвался в воздухе и не разбился, поступило сообщение, что он приземлился на Сахалине. Пассажиры и экипаж в безопасности, самолет не поврежден.

Эта информация была объявлена публике одновременно министром иностранных дел Республики Корея и японским правительством. Она была объявлена в тот самый момент, когда толпа в Сеульском аэропорту, зная, что у самолета вскоре кончится горючее, была на грани паники. Это совпадение, существенное само по себе, было отмечено и другими исследователями, которые писали о случае KAL 007, в том числе Р. В. Джонсоном в его книге «Shootdown: Flight 007 and the American Connection». Джонсон полагает, что это объявление могло быть сделано просто для того, чтобы не допустить возникновения паники среди встречающих в аэропорту Сеула. Совершенно ясно, что это заявление достигло своей цели, и толпа спокойно разошлась в ожидании возвращения самолета. Чарли Чо, вице-президент «Корейских авиалиний» вылетел в Японию на своем спецсамолете DC-10, чтобы организовать возвращение пассажиров на родину. Этот вылет позволял предположить, что «Корейские авиалинии» считали это заявление соответствующим истине. В то время, как Чарли Чо летел из Сеула в Токио, глава «Корейских авиалиний» в Токио объявил, что рейс 007 был насильно посажен на Сахалине «приблизительно в четыре часа утра». Эта информация могла бы заставить нас поверить, что у него имелась точные сведения о приземлении.

Комментаторы и эксперты разделились с тех пор на два лагеря в зависимости от их мнения относительно заявления ЦРУ. Первые утверждают, что вся история выдумана и никакого заявления никогда не было. Вторые полагают, что заявление было сделано на самом деле, но его содержание было сфабриковано, чтобы временно остановить приток новостей и позволить разведывательным службам создать правдоподобную историю, реабилитирующую американское правительство. Но, по крайней мере, в случае Японии заявление ЦРУ не остановило притока новостей. Оно было опубликовано как один из эпизодов, наряду со многими, окружающими это дело, и, что само по себе дос-

таточно интересно, было подтверждено информацией из японских источников.

Послеобеденный выпуск «Майничи Симбун» содержал не только отчет ЦРУ о вынужденной посадке на Сахалине, но и детали событий, зарегистрированных военными радарными в Вакканае.

Корейский самолет неожиданно отклонился от своего маршрута и, пролетев над Курильскими островами, пересек Охотское море, нарушив воздушное пространство над Сахалином, где был перехвачен истребителями. Радарные установки, расположенные в Вакканае на севере Японии, три раза фиксировали полет группы, состоящей из трех перехватчиков, летящих параллельно корейскому самолету в непосредственной близости от Южно-Сахалинска. Первый раз их полет был зафиксирован в 03.20, второй — в 03.32 и третий — в 03.53. Эти наблюдения подтвердили, что над Сахалином истребители на протяжении получаса преследовали самолет и вынудили его совершить посадку.

Заявление ЦРУ о посадке на Сахалине, по-видимому, основывалось на данных радарных установок в Вакканае. Оператор радара пришел к заключению, что самолет заставили приземлиться под угрозой применения оружия. На основе взаимных договоренностей японские разведслужбы передали эту информацию американским коллегам, и ЦРУ решило ее обнародовать. Оставляя в стороне вопрос о мотивах, которые побудили ЦРУ выдать эту информацию, исследование обстоятельств, при которых это заявление было сделано, приводит нас к заключению, что оно соответствует некоей осязаемой реальности.

Находясь перед экраном радара, оператор видел то, что он посчитал перехватом или эскортированием самолета, похожего на транспортный, тремя советскими истребителями в разное время. Трасса этого перехвата, похоже, образовала широкую спираль с центром в Южно-Сахалинске, рядом с которым находится гражданский (и военный) аэродром.

Спираль подходила к самому летному полю и здесь обрывалась. Наблюдая эти события, оператор радара не имел ни времени, ни средств провести расчеты времени и расстояния, которые сказали бы ему: то, что он видел, было перехватом трех, а не одного самолета-нарушителя. Тем не менее, его наблюдения были положены в основу рассказа газеты «Майничи Симбун» в номере от 1 сентября о том, что KAL 007 был принужден совершить посадку в Южно-Сахалинске.

События в Восточной Азии нашли свое отражение в США. Одновременное объявление в Корее и Японии о том, что, согласно данным ЦРУ, самолет KAL 007 приземлился на Сахалине и пассажиры находились в безопасности, было обнародовано в 10 часов утра по токийскому времени. Похожее объявление было сделано представительством «Корейских авиалиний» в Токио в 11 утра. Также в 11 утра по токийскому времени, то есть в 10 вечера по времени восточного побережья США, Орвилль Брокман, дежурный офицер в штаб-квартире FAA в Вашингтоне, позвонил Томми Тоулсу в его дом в Джорджии. Тоулс был пресс-секретарем республиканского конгрессмена Ларри Макдональда, главы обществ «Джона Берча» и «Западных целей», крайне правых американских политических организаций, который также находился на борту KAL 007. Брокман сказал Тоулсу, что, как он узнал от мистера Такано из японского Министерства транспорта, японский радар наблюдал за полетом корейского лайнера вплоть до его приземления на Сахалине. В 10.50 вечера по времени восточного побережья эта информация была подтверждена Ридом Кларком из Государственного департамента, который добавил, что KAL 007 приземлился благополучно.

У Соединенных Штатов не было своих радарных установок в Японии. Три доклада о посадке KAL 007 на Сахалине, исходящие от ЦРУ, японского Министерства транспорта и представительства KAL в Токио, кажутся независимыми

друг от друга, за исключением их первоначального источника, тех данных, которые были получены японским радаром в Вакканае. Как мы уже видели, выводы, к которым первоначально пришел оператор радара в Вакканае о том, что он наблюдал одиночный самолет-нарушитель, были неверными. Очевидно, что корейский авиалайнер не приземлился в Южно-Сахалинске. Тем не менее, возможно, что какой-то другой самолет-нарушитель приземлился там или разбился неподалеку.

Но проблема идентификации, конечно же, не была известна встречающим в Сеульском аэропорту. Они вернулись домой убежденные, что самолет благополучно приземлился на Сахалине. Следующим шагом, как их заставляли верить, стало бы возвращение пассажиров и экипажа самолета на родину.

Глава 2

ПОСАДКА НА САХАЛИНЕ

Уверенный в способности выполнить возложенную на него миссию, вице-президент Чо покинул международный аэропорт Кимпо, пообещав быстро воссоединить пассажиров с их семьями. В салоне первого класса своего специально оснащенного DC-10 вице-президент Чо изложил свою стратегию получения советского разрешения на приземление в Южно-Сахалинске и возвращения пассажиров домой. Его уверенность в том, что он способен уладить это дело, подкреплялась тем фактом, что самолет «Корейских авиалиний» уже не в первый раз был перехвачен советскими истребителями в тот момент, когда он пролетал над закрытой для международных полетов территорией. Первый подобный инцидент произошел пять лет назад, 20 апреля 1978 года.

В тот день рейс KAL 902 следовал из Парижа в Сеул в западном направлении над приполярными районами. Находясь над Гренландией, он сделал разворот почти точно на 180 градусов прямо при свете дня, что было очевидно даже для пассажиров, которые видели, как солнце переместилось с одной стороны самолета на другую. KAL 902 затем направился в сторону советских оборонительных сооружений на Кольском полуострове (к месту, где недавно появились советские межконтинентальные баллистические ракеты). Неподалеку от Мурманска, штаб-квартиры советского Северного флота, советский истребитель вынудил «Боинг» 707 приземлиться на лед замерзшего озера. Советский ис-

точник сообщил, что этот полет был скоординирован с полетом американского спутника, способного фиксировать работу советских радаров и систем связи, активизированных самолетом-нарушителем.

Но даже и в этом случае пассажиры были возвращены представителям «Корейских авиалиний» в двадцать четыре часа. Экипаж был освобожден через несколько дней, после того как командир «Боинга» подписал признание, в котором говорилось, что он намеренно сошел с курса в целях осуществления шпионской миссии. После возвращения на родину он заявил, что подписал этот документ под давлением и что его приборы вышли из строя. Карьера командира «Боинга» не пострадала. Вернувшись домой, он был встречен как герой и получил повышение. Вице-президент Чо полагал, что все пойдет так же, как и в первый раз.

Вице-президент Чо приземлился в Токио приблизительно в 13.00 по местному времени. Но дальше он никуда не вылетел. По прибытии его ожидали плохие новости, которые делали бессмысленными все попытки вернуть пассажиров самолета. Примерно в полдень Министерство иностранных дел СССР проинформировало японское посольство в Москве, что рейс 007 не приземлился на Сахалине и они не имеют никаких сведений о местонахождении самолета. Оставалось только ждать. Но чего? Вице-президент Чо был уверен, что у самолета кончилось горючее и он больше не находится в воздухе. Помимо ложной информации о приземлении самолета на Сахалине Чо не получил больше никаких новых сведений о его положении и начал опасаться, что самолет разбился. Поползли тревожные слухи.

Японский военный радар зафиксировал активность над Сахалином, первоначально интерпретированную операторами как попытку перехвата, вслед за которой последовала вынужденная посадка. Более поздний анализ данных радара показал, тем не менее, что эта информация относилась не к полету одиночного самолета, описывавшего круги над

Южно-Сахалинском, а к нескольким самолетам, один из которых исчез с экрана в 03.29. Соответственно, японское оборонное агентство (JDA) сообщило об исчезновении неизвестного самолета к западу от Сахалина, неподалеку от острова Монерон. Для поисков самолета японское агентство морской безопасности (JMSA) послало самолеты и два патрульных судна, «Ребун» и «Сарубетсу».

В момент получения приказа следовать в точку с координатами 46°30'N, 141°30'E, в которой неизвестный самолет исчез с экранов радаров, «Ребун» находился в море. Часом позже он вышел в район, находящийся в 14 морских милях к северо-северо-востоку от Монерона, где заметил три советских военных корабля, сопровождавших грузовое и рыболовное суда. Все эти суда собирали обломки с океанского дна. Грузовое судно спустило две лодки, и все выглядело так, как будто команда пыталась вытащить большие, тяжелые объекты. Через несколько лет выяснилось, что рыболовное судно называлось «Уваровск» и находилось под командованием капитана Билюка, возвращавшегося из семи-месячного рыбного промысла в Индийском океане. Увидев «Ребун», советское судно подняло флаги, обозначающие «Оставаться на месте. Не приближаться». Для того, чтобы быть уверенным в том, что «Ребун» понял этот сигнал, судно начало двигаться зигзагом перед самым его носом. В то же самое время одно из советских военных судов подошло ближе с расчехленными орудиями. Командир «Ребуна» приказал продолжать патрулирование, не мешая действиям советских судов. Позднее он признал, что был сильно напуган.

На суше диспетчер в Нарита не получал никаких известий от корейского самолета начиная с 03.27. В соответствии со стандартной процедурой была объявлена тревога и предприняты попытки обнаружить самолет. Затем была приведена в действие процедура спасения терпящих бедствие. Спасательный флот и две группы самолетов были направлены к месту последней известной позиции рейса 007,

контрольной точке NOKKA на маршруте ROMEO 20, проходящем над северной частью Тихого океана. Спасательный флот включал в себя эскортные суда «Ои», «Ишикари» и «Юбари», минный тральщик «Оуми» и еще один тральщик из 47-й эскортной группы, в сопровождении нескольких самолетов P2J, используемых для морских спасательных операций. В составе спасательного флота также находилась группа JMSA, состоящая из восьми судов и четырех самолетов. Существовала вероятность того, что «Боинг-747» был вынужден совершить аварийную посадку, в этом случае в воде могли оказаться выжившие. Флот на полной скорости вышел в открытое море, в надежде как можно быстрее спасти пострадавших.

Вакканай, Хоккайдо, самая северная точка Японии, 3 сентября 1983 г.

Поиски рейса 007 вблизи контрольного пункта NOKKA вдоль маршрута R-20 между Анкориджем и Сеулом не дали никаких результатов и были прекращены ночью 2 сентября. Никто не знал, что случилось с самолетом. Был ли он перехвачен над Сахалином? Был ли сбит поблизости от острова Монерон? Отозвав поисковые операции в Тихом океане, JMSA удвоило усилия в зоне вокруг Монерона, где к тому времени находилось уже более двадцати судов, самолетов и вертолетов. Контр-адмирал Исаму Имамура, который руководил операциями из Вакканая, был сбит с толку. Несмотря на три дня интенсивных поисков, не было найдено ни одного следа корейского самолета или его пассажиров. Это было попросту невероятно. Обычно, когда большой самолет — а «Боинг-747» один из самых больших — падает в море, находят множество обломков и человеческие тела, плавающие на поверхности. Часто есть выжившие. Но на этот раз — ничего. Ни малейшего обломка, ни мельчайшего следа. Контр-адмирал не мог скрыть своего раздражения.

На самом деле прошло больше недели, прежде чем первый обломок самолета был найден на берегу. Эта находка позволяет предположить, что обломок не упал в воду в районе поиска, ему понадобилось девять дней, чтобы доплыть до этого места. Самолет разбился не у острова Монерон, а гораздо дальше к югу, на расстоянии достаточно большом, чтобы он дрейфовал в течение девяти дней. Увидев обломки корейского «Боинга» на побережье Хоккайдо, другой высокопоставленный офицер JMSA, контр-адмирал Кессоки Кonomu, отметил, что самолет не мог упасть в воду неподалеку от Монерона. Обломки не дрейфуют против ветра и течения. Течение было направлено с юга на север, и ветер дул с юго-востока.

Неподалеку от Монерона к судам JMSA присоединились американские и советские корабли. Учитывая такую впечатляющую армаду кораблей всех размеров, пересекающих район поисков во всех направлениях, кажется совершенным чудом, что не произошло никаких инцидентов. Самый обширный поиск гражданского самолета из когда-либо принятых, с использованием самых современных методов, продолжался два месяца. 10 ноября 1983 года, как будто по всеобщей договоренности, поиски были прекращены одновременно русскими, американцами и японцами. Ни одного обломка так и не было найдено. Но средняя глубина в этом районе достигает едва ли 160 метров (525 футов), и океанское дно почти плоское. Как же они могли не заметить самолет длиной 262 фута с 269 пассажирами на борту? «Боинг-747» Корейских авиалиний как будто испарился. Загадка исчезновения рейса 007 оставалась нерешенной.

Токио, декабрь 1983 г.

Вместе с пятьюдесятью людьми, принадлежащими к двадцати японским и одной корейской семьям погибших, живших в Японии, профессор Такемото основал Ассоциацию жертв катастрофы KAL 007, вице-президентом кото-

рой был избран. Ассоциация включала в высшей степени заметные политические фигуры, включая сенатора Хидеюки Сейя, вице-президента верхней палаты японского парламента, миссис Такако Дои, президента Японской социалистической партии, Шуна Оиде, депутата нижней палаты парламента, и многих других. Вместе с сенаторами Деном Хидео и Юката Хата депутат Оиде оказал Ассоциации неоценимую помощь, задав правительству многочисленные вопросы. В работу Ассоциации был вовлечен также ряд профсоюзных лидеров, включая Таданобу Усами, президента Генеральной трудовой конфедерации, и Акеши Курокава, президента Генерального совета японских профсоюзов. Членами Ассоциации состояли также юристы, профессора университетов и многие другие, представлявшие самые разные слои японского общества. 1 сентября 1984 года, в первую годовщину трагедии, был образован Технический исследовательский комитет в составе профессора Такемото, мистера Сугимото, инженера японской авиакомпания JAL, и журналиста Масуо. Комитет должен был помочь разрешить один из самых загадочных аспектов происшествия: радиосообщения с борта KAL 007. Голос пилота можно было ясно слышать на пленке переговоров с аэропортом Нарита через 46 минут после того, как самолет, предположительно, был сбит.

Токио, июнь 1985 г.

Во время катастрофы в сентябре 1983 года я находился в Монреале. К июню 1985-го я вернулся в Японию в качестве консультанта по вопросам авионавтики. Как пилота в прошлом меня интересовало исчезновение рейса 007. Заинтригованный тем фактом, что обломки гигантского самолета никогда не были найдены на таком мелководье, я решил узнать больше об этом инциденте. Я использовал все свободное время для работы в архивах японских библиотек, разыскивая подсказки, с помощью которых я встал бы

на правильный путь. Я нашел то, что искал, и гораздо больше. То, что я обнаружил, было невероятно, и я искал любую информацию, которая доказала бы, что я ошибаюсь. Я хотел не упустить ничего, что поставило бы под сомнение мое открытие.

Но документы были налицо. Они указывали на то, что корейский самолет не был одинок в небе Сахалина. В то же время другие самолеты пролетали над островом, некоторые из них были сбиты. Это могли быть только военные самолеты. Было достаточно свидетельств, чтобы показать: катастрофа KAL 007 ни в коей мере не была той простой историей, которую нам рассказали. Я сел за анализ доступных материалов.

Глава 3

РАССЛЕДОВАНИЕ НАЧАЛОСЬ

Весь мир, за исключением Японии, полагает, что новость о гибели KAL 007 была сообщена Государственным секретарем США Джорджем Шульцем на пресс-конференции утром 1 сентября 1983 года в Вашингтоне. Но Шульц вовсе не был первым, сообщившим эту новость. Об уничтожении KAL 007 было объявлено на два часа раньше в Японии. Шульц начал пресс-конференцию в 10.45 восточного времени. В 09.10 вечера в Токио (то есть в 8.10 по времени Вашингтона) глава японского оборонного ведомства публично обсуждал это событие. Само по себе не так уж важно, кто первым сообщил эту новость. Важно то, что эти два человека, хотя оба описали перехват KAL 007 советским истребителем, говорили о двух разных случаях.

Свою роль в различиях во времени, в которое в обеих странах были сделаны объявления, а также в различиях между двумя версиями катастрофы, сыграла география. Когда Джордж Шульц сделал свое телевизионное заявление, в Японии было 11.45 вечера, время, уже слишком позднее для того, чтобы заявление оказало воздействие на японскую публику. Японское оборонное агентство провело свою пресс-конференцию в 09.10 вечера, так поздно, как только это позволили возможности японского телевидения и реалии эффективной связи между правительством и публикой. Тем не менее на берегах Потомака было только 08.10

утра, время слишком раннее для важного заявления американского правительства.

Утверждение JDA о том, что рейс 007 был сбит советским перехватчиком, появилось в новостных комнатах на телестанциях по всем США. Но прежде чем эта новость попала к прессе, она была вытеснена заявлением Шульца, сделанным спустя два часа, о том же самом предмете. Резкость Шульца, находящаяся в полном контрасте с тщательно подбираемыми словами JDA, и тот факт, что история стала американским вопросом, оркестрованным из Вашингтона, быстро оттеснила на задний план заявление японского правительства. Пресса, потрясенная новостями, исходящими из Токио, просто проигнорировала японскую информацию, как только о катастрофе объявил лично госсекретарь США. Для американского журналиста, как и для большинства западной прессы, новости делаются в Вашингтоне, а не в Токио. Поскольку две эти истории были похожи, детали, которые сопровождали заявление японского оборонного ведомства были попросту проигнорированы. В результате американская публика и большая часть мира узнали только одну сторону истории гибели рейса 007, а именно — исходящую от Шульца.

В Японии события приняли иной оборот. Утренние газеты дали полный отчет о конференции JDA, и японская публика была вскоре знакома с инцидентом. Версия Шульца упоминалась в вечерних газетах просто как иностранная интерпретация того, что считалось внутренним японским вопросом. Вот японская версия этой истории:

В соответствии с информацией японского оборонного агентства, самолет, который мог быть корейским авиалайнером, появился на экранах радаров в 03.12, двигаясь со скоростью 430 узлов. Советский истребитель МиГ-23 появился на расстоянии 25 морских миль (29 миль) позади авиалайнера. Он пересек трассу полета авиалайнера слева направо и в 2000 метрах ниже его, в 03.25 японского времени (18.25 по

Гринвичу). Оба самолета исчезли с экранов радаров несколько минут спустя, в 03.29. Трасса полета советского истребителя вновь появилась на экранах, когда он начал разворот с набором высоты, но все выглядело так, как будто самолет, являвшийся предположительно корейским лайнером, взорвался в воздухе на высоте 32000 футов в тот момент, когда радиопередатчик самолета, передающий код 1300 в режиме А, прекратил свою работу. Если перехватчик на самом деле атаковал корейский авиалайнер, он мог сделать это только перед тем, как пересек его курс в 03.25.

Глава японских воздушных сил самообороны использовал эту карту, составленную по данным радара в Ваккане. Ее копии, которые были переданы журналистам (см. рис. 1) использовались для того, чтобы проиллюстрировать картину гибели корейского авиалайнера.

Согласно американской версии событий, как ее суммировал Джордж Шульц, корейский «Боинг» сошел с курса и непреднамеренно пролетел над Камчаткой, где его безуспешно преследовали советские истребители. Затем он пересек Охотское море и направился к Сахалину. Над Сахалином перехватчик МиГ-23 преследовал авиалайнер в течение примерно двадцати минут, прежде чем выпустил ракету в 18.26.30 по Гринвичу. К 18.30 по Гринвичу корейский авиалайнер снизился до высоты 16 000 футов. В 18.38 по Гринвичу он исчез с экранов радаров и упал в море.

Во время своей пресс-конференции Шульц не пользовался картой. Тем не менее несколько дней спустя в ООН американский представитель Киркпатрик показала карту с трассой корейского самолета во время его пролета над Камчаткой и Сахалином (см. ниже).

Ясно, что японская и американская версии относятся к двум разным событиям:

«Корейский» самолет, упомянутый Шульцем, преследовался советским истребителем в течение двадцати минут, в то время как самолет в японской версии оказался рядом с

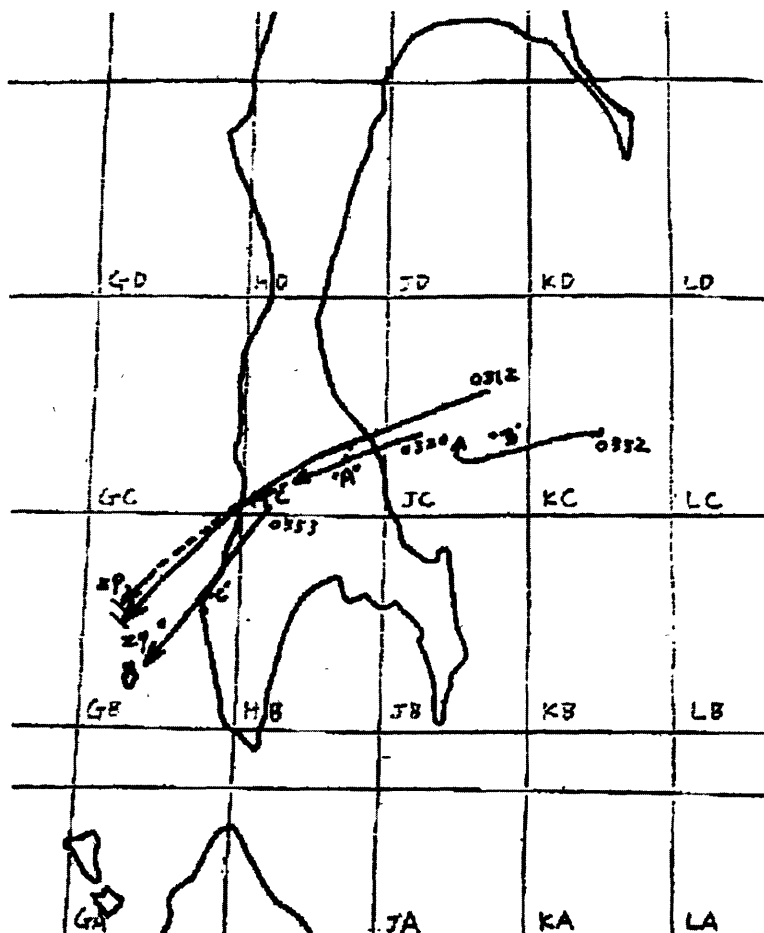


Рис. 1. Карта японского оборонного ведомства, распространенная в 09.10 вечера в Токио 1 сентября 1983 г. В действительности на ней изображен курс трех (американских военных) самолетов-нарушителей и трех советских перехватчиков, каждый из которых преследовал свою собственную цель

истребителем на несколько мгновений, когда последний пересек его курс слева направо.

— Истребитель, преследующий самолет Шульца выпустил ракету в 03.26.20 (по токийскому времени). Истребитель,

преследующий самолет, за которым наблюдали японцы, выпустил ракету до 03.25, прежде чем пересек его курс.

— Японский самолет взорвался на высоте 32 000 футов в 03.29. Самолет Шульца стал терять высоту, и к 03.30 он спустился до высоты 16 000 футов.

— Самолет, упомянутый Шульцем, упал в море в 03.38.

Различия между этими двумя версиями не прошли мимо внимания японской прессы. Она подчеркивала «мистическую» разницу в 9 минут между двумя версиями гибели авиалайнера — 03.29 по японской версии и 03.38 по американской. Когда 2 сентября Пентагон заявил, что советский истребитель, сбивший корейский авиалайнер был не МиГ-23, как сказал госсекретарь Шульц, а Су-15, японская пресса быстро указала на несоответствие между двумя версиями истории, исходящей из Вашингтона. Более того, японцы, придерживающиеся своей собственной версии инцидента, продолжали считать что авиалайнер был сбит истребителем МиГ-23. Вопрос «МиГ-23 против Су-15» стал одним из главных пунктов дискуссии в японских масс-медиа.

Различие между двумя первоначальными объявлениями, японским и американским, заслуживает объяснения. Остается мало сомнений в том, что два правительства согласились только в том, что лайнер был сбит над Сахалином советским истребителем. Но учитывая то, что для координации было слишком мало времени, а также принимая во внимание другие факторы, которые я буду обсуждать позднее, два правительства ухватились за два разных инцидента, детали которых они представили как обстоятельства гибели рейса 007.

Когда я весной и летом 1985 года читал подшивки газет в японской национальной библиотеке, меня больше всего поразило то, что различия между двумя версиями этой истории означали: был совершен не один перехват, а несколько, и над Сахалином был сбит не один, а несколько самолетов. Это полностью меняло всю картину. Я решил, что должен еще больше углубиться в расследование.

К моему удивлению, я обнаружил, что западная пресса не давала почти никакой технической информации. Тем не менее японские газеты, особенно выходящие на Хоккайдо, привели множество технических нюансов. Это произошло потому, что именно здесь находились радары, операторы которых наблюдали за этими событиями. Местные журналисты могли интервьюировать руководителей и техников, с которыми они поддерживали личные многолетние контакты. Сразу же после катастрофы журналисты собрали огромное количество детальной информации, прежде чем правительство предложило общепринятую версию события. Из-за своей полноты и точности их отчеты составляют важный исторический документ и помогают нам понять события, развернувшиеся в ту ночь над Сахалином.

«Майничи Симбун», 1 сентября 1983 г.

Послеобеденное издание «Майничи Симбун», которое появилось в газетных киосках около 2 часов дня, сообщило, что корейский лайнер с 269 пассажирами на борту был вынужден совершить посадку на Сахалине. Все пассажиры, включая 27 японцев, были в безопасности. Газета дальше описывала в деталях наблюдения, сделанные операторами радарных установок в Вакканая. Статью сопровождали две карты. Одна показывала трассу полета корейского самолета, отклонившегося от своего курса, пересекающего Курильские острова и идущего к Сахалину. Другая — путь движения самолета, пересекающего Сахалин с востока на запад. Обе карты были снабжены легендой, в которой было сказано, что наблюдения велись из Вакканая.

«Хоккайдо Симбун», 1 сентября 1983 г.

По данным наблюдений, в 03.23 неизвестный самолет пересек Сахалин с востока на запад, держа курс 270 градусов. Самолет находился в 112 милях (97 морских милях) к северу от Вакканая, на высоте 31 500 футов.

В газетных статьях, помещенных в «Майничи Симбун» и «Асахи Симбун», говорилось о самолете-нарушителе, державшем курс 270 градусов. Это единственное упоминание о таком самолете. Все остальные источники описывают самолет, пересекающий Сахалин с северо-востока на юго-запад. В статье «Хоккайдо Симбун» также упоминается, что другой самолет пересек Сахалин, направляясь на юго-запад, и пролетел прямо над городами Холмск и Горнозаводск. Эта информация также сопровождается картой. Сравнение с картой, опубликованной японским оборонным агентством, показывает, что эти траектории относятся к двум разным событиям. В то время как маршрут, обозначенный на карте JDA, показывает отчетливую кривую, на карте в «Хоккайдо Симбун» изображена прямая линия. Более того, два маршрута находятся сравнительно далеко друг от друга, маршрут JDA проходит над Холмском, а «Хоккайдо Симбун» — точно над Горнозаводском, в 34 милях к югу. Это несоответствие не может быть результатом ошибки наблюдения, поскольку японские радары имеют на этом расстоянии точность в пределах 1600 футов. В действительности последний маршрут точно соотносится с маршрутом самолета, подвергнувшегося преследованию и уничтоженному перехватчиком 805, который американцы посчитали истребителем Су-15.

«Асахи Симбун», 2 сентября 1983 г.

Приблизительно в 03.20 разведывательные источники японских сил самообороны перехватили радиопередачи между советскими перехватчиками и наземным контролем, предположив, что атака была произведена незадолго до того, как отметка корейского авиалайнера исчезла с радарных экранов. Сказано было следующее:

- Приготовить ракеты.
- Готов!
- Огонь!
- Ракеты выпущены.

Этот радиообмен повторялся три раза, и он позволяет предположить, что корейский лайнер мог быть сбит тремя ракетами, выпущенными тремя различными перехватчиками. Эта информация была подтверждена другими источниками, включая американские спутники и японские станции наблюдения.

Упоминание трех пусков ракет тремя различными перехватчиками позволяет высказать догадку, что в это время был сбит не один, а три разных самолета.

«Асахи Симбун», 2 сентября 1983 г.

Государственный секретарь Масахару Готода заключил, что, согласно отчетам, изданным силами самообороны и другими официальными японскими источниками, существует вероятность того, что корейский авиалайнер разбился в 03.38.

Японские военные источники продолжали считать 03.29 временем уничтожения самолета. Готода был членом правительства, и его упоминание о 03.38 было первым отражением желания правительства уладить противоречия с американской версией.

«Йомиури Симбун», 2 сентября 1983 г.

Во время встречи высших правительственных официальных лиц, состоявшейся в пятницу утром, министр иностранных дел Шинтаро Абе заключил, что, по его мнению, самолет был сбит в 03.38.

«Асахи Симбун», 3 сентября 1983 г.

(из Вашингтона)

Госсекретарь США Джордж Шульц объявил во вторник, что южнокорейский «Боинг-747» был уничтожен ракетой, выпущенной МиГ-23. Американские разведывательные источники, тем не менее, впоследствии утверждали, что ракета была выпущена Су-15.

«Хоккайдо Симбун», 3 сентября 1983 г.

Уничтожение самолета наблюдалось в Японии. Основываясь на наблюдениях, сделанных японскими воздушными силами самообороны (JASDF) в Вакканаяе, можно заключить, что корейский самолет был сбит ракетой «воздух-воздух», выпущенной советским перехватчиком МиГ-23. Это заключение основывается на радарных отметках корейского авиалайнера и советских перехватчиков, так же как и на анализе радиопереговоров между советскими самолетами и наземными станциями наведения, которые были перехвачены разведкой JASDF. «Американская версия событий полностью отличается от наших данных», — прокомментировал на пресс-конференции генерал Хайяши, глава департамента Воздушной обороны JASDF. «Между их заявлением и нашими наблюдениями существует различие в девять минут. Американцы также полагают, что советский перехватчик был Су-15, в то время как наши данные указывают на то, что этот самолет был МиГ-23».

Генерал Хайяши сказал также, что данные радарных установок JASDF указывают на исчезновение отметки самолета с экранов в 03.29, в то время как госсекретарь Джордж Шульц заявил, что самолет исчез в 03.38, девятью минутами позже».

Несмотря на движение членов кабинета в сторону американской позиции, генерал Хайяши настаивал на справедливости японской версии событий, в особенности в вопросе о Су-15 и времени исчезновения лайнера.

«Майничи Симбун», 4 сентября 1983 г.

Телевизионная станция NHK цитируя источники из японского правительства, объявила: перехваченные радиопереговоры указывают на то, что самолет был сбит после преследования тремя советскими перехватчиками МиГ-23. Эта информация противоречит более раннему американскому заявлению, согласно которому корейский самолет был сбит Су-15.

Хотя спорный пункт кажется незначительным, диспут сам по себе отражает серьезные разногласия между Соединенными Штатами и Японией, касающиеся этого случая, природа которых не выходила на свет в течение нескольких лет.

«Майничи Симбун», 4 сентября 1983 г.

(ЮПИ, Вашингтон)

Согласно информации НАТО, Су-15 был вооружен двумя ракетами, но не имел пушек. В результате он не мог делать никаких предупреждающих выстрелов, чтобы привлечь внимание пилотов.

3 сентября в выпуске новостей ТАСС из Москвы говорилось, что самолет-нарушитель исчез с радаров ПВО и покинул воздушное пространство над Сахалином через десять минут после того, как советский истребитель произвел предупредительные выстрелы. Американское правительство первоначально отрицало, что какое-либо предупреждение вообще имело место. Изменение типа перехватчика могло быть сделано для того, чтобы добавить убедительности американской точке зрения. Тем не менее, 11 сентября американское правительство пошло в этом пункте на попятный, прежде всего потому, что слова пилота о его стрельбе из пушки можно было ясно услышать на пленке, которая была передана в ООН 7 сентября.

Но ничто не помогало сгладить противоречия между сообщениями японской и американской прессы. Японские военные держались своего первоначального заявления об открытии огня по самолету-нарушителю в 03.29. Те, кто говорил, что истинное время атаки 03.38, были высокопоставленными политическими лидерами. Тем не менее были предприняты усилия примирить эти две цифры. Министр иностранных дел Абе не говорил о самолете как о «исчезнувшем с экранов радаров», но утверждал что «самолет был сбит в 03.38». Придерживаясь, на первый взгляд, американской версии истории, Абе сохранял определенную дистан-

цию, указывая на 03.38 как на время атаки (а не 03.26.20). Он, возможно, также пытался смягчить конфликт между министерством и военными. 03.38, которое он называл временем уничтожения самолета, было, на самом деле моментом, когда истребитель В на карте JDA сбил другого нарушителя, возможно, у восточного побережья Сахалина.

«Джапан таймс», 3 сентября 1983 г.

Член Комитета начальников штабов воздушных сил самообороны заявил, что самолет, который предположительно являлся советским истребителем и летел со скоростью 450 узлов, появился на экранах радаров в 03.20, преследуя самолет, пересекающий Сахалин с востока на запад. Два самолета сблизились в 03.25 на высоте 24000 футов и след того самолета, который мог бы быть корейским лайнером, исчез с экранов в 03.29. Преследующий самолет появился на экране в тот момент, когда делал разворот с набором высоты. Полагают, что 747-й взорвался в воздухе.

Военные продолжали придерживаться 03.29 и вновь поддержали японскую версию катастрофы. Тем не менее другие источники упоминали об атаке, произошедшей в 03.38, и исчезновении самолета с экранов в 03.39.

«Хоккайдо Симбун», 6 сентября 1983 г.

Согласно высокопоставленному официальному лицу в Министерстве иностранных дел, навигационные огни корейского лайнера в момент атаки были включены. Он добавил, что Объединенные Нации были информированы об этом факте. Чиновник также указал на следующую хронологию событий, наблюдаемых JASDF.

1 сентября, 03.20. Корейский авиалайнер проинформировал наземный контроль в Нарита, что проходит навигационный пункт NOKKA. Поскольку точка, в которой корейский лайнер наблюдался радаром, не соответствовала позиции, сообщенной самолетом, контроль в Нарита попросил

корейский лайнер подтвердить свою позицию. Корейский самолет не ответил на запрос.

03.25. Один из трех советских истребителей МиГ-23 проинформировал Сахалинский центр ПВО, что поддерживает визуальный контакт и находится в 2 км позади самолета-нарушителя. Самолет затем проинформировал наземный контроль о наборе высоты, с тем чтобы следовать за нарушителем выше и сзади. Он также сообщил, что навигационные огни самолета мигают. Согласно наблюдениям радара в это время (03.25), в тот момент, когда навигационные огни самолета мигали, корейский авиалайнер находился над международными водами и еще не входил в воздушное пространство Сахалина. Корейский самолет затем начал двигаться зигзагом. Сахалинский центр ПВО не прореагировал на сообщение о мигающих огнях и приказал перехватчику приготовить свои ракеты и открыть огонь.

В 03.38 советский истребитель МиГ-23 радировал с опозданием: «Я выпустил ракеты в 03.29». Хотя пилот МиГ-23 сказал, что выпустил ракеты в 03.29, данные радара показывают, что это событие имело место в 03.38.

В 03.39 отметка корейского самолета исчезла с экранов радаров.

Комментируя все эти наблюдения, японское правительство заявило, что, как они показывают, советский истребитель МиГ-23 не следовал обычным процедурам перехвата. Экипаж лайнера с помощью мерцающих навигационных огней ясно просигнализировал о своем намерении следовать за советским истребителем.

Намерения Министерства иностранных дел заключались в том, чтобы (а) создать впечатление, что в действительности нет никакого противоречия между японской и американской версиями предполагаемого уничтожения KAL 007, (б) принять в расчет некоторые факты, упомянутые военными, и (в) обвинить советских пилотов в том, что те не следовали стандартным процедурам перехвата. Заявление содержало одну ошибку (в 03.20 KAL 007 сказал диспетчерам в Нариве).

та, что поднимается выше 33 000 футов), одно новое заявление (доклад пилота МиГ-23 в 03.38, что он выпустил ракеты в 03.29), и детали трех разных перехватов самолетов, не являющихся корейским лайнером. Слова о нарушителе, идущем ломаным курсом во время вторжения в воздушное пространство Сахалина, еще прозвучат годы спустя в заявлении советского пилота.

«Асахи Симбун», 6 сентября 1983 г.

Согласно информации оборонного агентства 5 сентября, один из МиГ-23 поднялся в воздух с авиабазы на Сахалине и сблизился с корейским авиалайнером в 03.25. Он радировал наземному контролю: «Цель захвачена». Через одну или две минуты послышалось следующее: «Приготовиться открыть огонь». «Готов». «Огонь». «Ракеты выпущены». В 03.29 пилот сообщил: «Докладываю: цель уничтожена».

Японские военные продолжали настаивать на 03.29 как на времени уничтожения нарушителя. Тем не менее, на следующий день газеты дали иную версию событий, которая была распространена правительственными источниками. Интересно, что в ней, как и в других японских заявлениях, были приведены записи переговоров пилотов с центрами ПВО. Напротив, США отрицали, что обращения центров ПВО к пилотам были также перехвачены.

«Асахи Симбун», 7 сентября 1983 г.

Для доказательства того, что корейский «Боинг» был сбит советским истребителем, японское правительство опубликовало отрывок из радиопереговоров между советскими пилотами и наземным контролем. Эти переговоры были перехвачены японскими постами радиоперехвата и обнародованы Секретарем кабинета Масахарой Готода во время пресс-конференции, которая состоялась в официальной резиденции премьер-министра. Время указано японское.

03.26.20. «Огонь!»

03.26.21. «Цель уничтожена.»

Пресс-конференция началась в 08.30 утра 6 сентября в Токио, за тридцать минут до речи Рональда Рейгана о гибели корейского самолета, которая начала транслироваться 5 сентября в 8.00 часов вечера по времени восточного побережья США. Заявление Масахару Готода, в котором использовались американские данные, должно было ясно показать, что Япония действовала солидарно с Соединенными Штатами. Тем не менее эта попытка оказалась неудачной, поскольку три отдельных японских заявления давали три срока уничтожения цели, — 03.29, 03.39 и 03.26.21.

Если бы любой высокопоставленный правительственный чиновник сделал приведенные выше сравнения, он мог бы испугаться, что публика начала бы догадываться о том, что той ночью было сбито несколько самолетов. Японское правительство сделало все, что могло, для того чтобы уменьшить девятиминутное различие между американской и японской версиями, пытаясь скомбинировать отдельные и несвязанные между собой события в одно целое.

«Йомиури Симбун», 12 сентября 1983 г.

Как только что обнаружило японское оборонное агентство, детальное изучение записей другой радарной установки в Ваккане показывает, что корейский авиалайнер описал ряд широких спиралей на протяжении десяти минут, начиная с высоты 9100 метров (29 800 футов).

«Асахи Симбун», 13 сентября 1983 г.

Было обнаружено, что корейский лайнер наблюдался на экранах радарных установок в Ваккане по мере того, как он опускался по широкой спирали. Самолет наблюдался с момента начала спуска с высоты 9000 метров над островом Монерон вплоть до его исчезновения с радарных экранов на высоте 600 метров, и с этой точки он упал вертикально в море. Советский пилот сказал, что сбил самолет в 03.26, но тот оставался на экранах радаров еще 12 минут, до 03.38.

Автор этого отрывка из «Асахи Симбун» пытается соединить японскую и американскую версии гибели KAL 007 над Сахалином в одно событие. Невероятно, но неужели японской разведывательной службе понадобилось двенадцать дней, чтобы понять: один из ее радаров записал катастрофу так, что оператор этого радара ничего о ней не знал? Что мы можем извлечь из того факта, что самолет, который, как сказала японское оборонное агентство, взорвался на высоте 33 000 футов, в 03.29 оставался в полете еще на протяжении девяти минут?

Но не одни только военные специалисты наблюдали события, имевшие место той ночью. Взрыв самолета видела группа японских моряков и их показания были перепечатаны в деталях всеми японскими и несколькими западными газетами. Следующий отрывок заимствован из номера газеты «Хоккайдо Симбун» от 2 сентября 1983 г.:

Японское рыболовное судно «Чидори-Мару № 58» занималось промыслом креветок неподалеку от острова Монерон вместе с примерно 150 другими японскими судами, базирующимися на Вакканае. Корабль находился в точке с координатами 46°34'N, 141°16'E, в 36 км к северу от Монерона, когда, в 03.30 утра 1 сентября, команда, состоящая из восьми человек, под командованием капитана Шизуки Хайаши, наблюдала гибель самолета. Сначала рыбаки слышали шум его двигателей, когда самолет внезапно приблизился, но они не смогли определить направление. Вслед за шумом последовал приглушенный взрыв. В течение двух или трех секунд они наблюдали оранжевое пламя над самым горизонтом в направлении восток-юго-восток. Когда пламя исчезло из вида, они заметили серию оранжевых вспышек, продолжавшихся пять или шесть секунд, и в тот же самый момент слышали второй взрыв, который не был таким громким, как первый. Еще через пять минут в воздухе стал ощущаться запах горящего керосина. Ветер дул со скоростью пять или шесть метров в секунду (от 10 до 12 узлов), и несмотря на пасмурное небо, видимость была от 10 до 20 км.

Рыбаки слышали первый взрыв *до того*, как увидели пламя. Согласно законам физики, свет распространяется быстрее звука. Мы можем использовать эти законы для того, чтобы вычислить, на каком расстоянии от нас ударила молния. Нам нужно лишь определить время в секундах, которое протекло между первоначальной вспышкой молнии и моментом, когда мы слышали гром. Затем мы просто перемножаем это время на 1200, скорость звука в футах в секунду, и получаем готовый ответ.

Первый взрыв, который слышали рыбаки, не мог быть связан с взрывом, который они видели *впоследствии*. Этот взрыв должен быть связан со вторым звуком. И место взрыва тогда должно находиться на расстоянии 2400 или 3600 футов к востоку-юго-востоку от судна. Эта оценка расстояния подтверждается временем, за которое запах горящего керосина дошел до рыбаков. В пяти минутах триста секунд, при скорости ветра в 5 метров (16 футов) в секунду мы получаем 1500 метров (4921 фут). Это дает нам примерное расстояние от места взрыва до судна. Тем не менее, этот взрыв не соответствует взрыву самолета на высоте 33 000 футов, поскольку взрыв, по словам рыбаков, произошел прямо над водой на расстоянии приблизительно 1500 метров от рыболовного судна. С высоты 33 000 футов звуку взрыва потребовалось бы гораздо больше времени, чтобы дойти до судна, а запах керосина никогда бы не опустился до уровня моря. Таким образом, взрыв который видели рыбаки «Чидори Мару», не мог быть взрывом самолета, исчезнувшего с экрана радара JDA в 03.29.

Как мы можем объяснить звук приглушенного взрыва, услышанный рыбаками, который последовал за шумом двигателя приближающегося самолета? Начнем с шума двигателей. Самолет взорвался на расстоянии 1500 метров от рыбаков, и они слышали шум двигателей прямо перед тем, как раздался приглушенный взрыв. «Чидори-Мару 58» — 99-тонное рыболовное судно. Когда раздался взрыв, оно занималось промыслом креветок. Шум судового дизеля, лебедок, другие обычные для рыболовного судна звуки вместе с шумом ветра и моря создают фоновый шум в зоне судового мостика при-

близительно от 85 до 95 децибел. Это примерно эквивалентно шуму поезда метрополитена. При этих условиях и на расстоянии 1500 метров команда не была бы способна слышать двигатели «Боинга-747» на фоне обычных шумов. Более того, на этом расстоянии рыбаки не смогли бы обнаружить «неожиданное приближение» источника звука. При обнаружении быстрого приближения источника звука доплеровский эффект вряд ли смог перебить фоновые шумы. Значит, источник звука прошел относительно близко к рыбакам, практически над их головами. Это, в свою очередь, исключает возможность того, что самолет, шум двигателей которого они слышали, был тем же самым, который взорвался через несколько секунд в полутора километрах от них.

Два самолета участвовали в этом событии. И этот факт может дать ответ на загадку первоначальной детонации.

Рыбаки вначале слышали приглушенный взрыв, за которым последовал оранжевый свет, горевший две или три секунды в направлении восток-юго-восток. Когда эта вспышка исчезла, они увидели ряд других оранжевых вспышек, длившихся от пяти до шести секунд, и в тот же самый момент слышали второй взрыв, менее мощный, чем первый. Первый взрыв можно легко соотнести с пуском ракеты с самолета, пролетевшего прямо над их головой. Пуск ракет вызывает немного приглушенный звук, именно такой, какой и описывали рыбаки. Первая оранжевая вспышка, которая длилась от двух до трех секунд, соответствует старту ракетного двигателя, который рыбаки видели, находясь прямо под ракетой, которой потребовалось две или три секунды, чтобы достичь своей цели. Это дает ей относительную скорость (относительно цели), примерно равную скорости звука, что кажется приемлемым. Серия оранжевых вспышек появилась, когда первая вспышка угасла, поскольку двигатель ракеты перестает работать, когда она взрывается. Вторая вспышка длилась пять или шесть секунд. Это описание точно соответствует взрыву самолета, в топливные баки которого попала ракета. И оно точно соответствует взрыву, который рыбаки слышали через

две или три секунды после попадания ракеты, когда пламя взрыва было все еще видимым. Это объяснение не противоречит тому обстоятельству, что все эти взрывы произошли одновременно. Запах керосина, ощущавшийся рыбаками, доказывает, что ракета попала в топливные баки.

Это приемлемое объяснение, но оно не говорит нам, какой именно самолет был сбит. Можно сказать только, что это не был тот же самый самолет, который взорвался в 03.29 на высоте 33 000 футов. Это не был также и тот самолет, который исчез с экранов радаров в 03.38, или тот, который был сбит ракетой в 03.38 и исчез с экранов радаров в 03.39.

Просматривая материалы японской прессы, мы находим три различных срока, когда корейский лайнер был предположительно перехвачен, четыре срока пуска, когда ракеты были выпущены и попали в цель, четыре срока, когда авиалайнер предположительно исчез с экранов радаров и четыре различных срока его гибели. Данные указывают на четыре перехвата и, по крайней мере, на четыре или, возможно, пять сбитых самолетов. Пятым мог быть самолет, который, возможно, был посажен после 04.00 или разбился при посадке. Вопрос уже не в том, были ли все эти самолеты KAL 007. Он в том, что это были за самолеты и который из них был корейским авиалайнером, если тот вообще находился поблизости?

Японская карта

Во время пресс-конференции 1 сентября в 9.10 вечера японское оборонное агентство передало прессе карту радарных следов, наблюдаемых над островом Сахалин радарными установками в Вакканае. На ней показаны следы «того, что могло бы быть корейским лайнером» и трех советских истребителей. Истребитель А, трасса полета которого показана на карте, — это тот самый, который пересек путь корейского лайнера в 03.25. Тем не менее ясно обозначены траектории полета двух других истребителей, В и С. Если «корейский самолет» был сбит в 03.29, единственным заключением может быть лишь то, что истребители В и С преследовали не «корейский самолет», а два других самолета.

та, один из которых они, возможно, заставили приземлиться в Южно-Сахалинске.

Японское оборонное агентство было убеждено, по крайней мере с 02.30 токийского времени, что к северу от Японии происходили какие-то тревожные события. Старшие офицеры воздушных сил самообороны были подняты с постелей и встретились в штаб-квартире JASDF в Токио около 04.00. Как мы увидим позже, столкновения над Сахалином все еще продолжались. В 05.10, услышав доклады о происходящих событиях, японские офицеры решили, когда события стали сбавлять ход, вновь проанализировать данные радаров на Хоккайдо и севере Хонсю. Возможно, именно в это время аналитики JASDF поняли, что расстояние между концом трассы 03.29 и началом трассы 03.32 было слишком велико, чтобы она принадлежала одному и тому же самолету. Самолет, чей след исчез в 03.29, и тот, чей след появился, должны были быть двумя разными самолетами. Это означает, что самолет, след которого исчез в 03.29, был, скорее всего, сбит. Этот страх был усилен фактом, что самолет передавал код 1300 в режиме А и передача внезапно прекратилась вместе с исчезновением с экранов его радарной отметки.

Трасса полета этого самолета, по всей очевидности, берет свое начало над Курильскими островами и в Тихом океане, рядом с ROMEO 20. Это официальный маршрут, назначенный рейсу 007, который прекратил отвечать на все попытки радиоконтакта вскоре после 03.27. Можно было предположить, что самолет, идущий со стороны Курил, был рейсом 007, и это предположение было сделано после того, как поисково-спасательные операции в точке NOKKA были прекращены. След, заканчивающийся в 03.29, был идентифицирован (японцами, по крайней мере) как, возможно, принадлежавший корейскому авиалайнеру. Мы должны идентифицировать след 03.32, который окончился в 03.38, и след 03.35, который окончился в 04.01.

Американское правительство указало, что корейский самолет исчез с экранов радаров в 03.38. Это время соответствует обрыву радарного следа для истребителя В, который начался в 03.32. Тем не менее карта, переданная послом Киркпат-

рик в ООН, на которой должен быть показан путь корейского авиалайнера, окончившийся его исчезновением в 03.38, требует более пристального анализа, в процессе которого можно установить, что след принадлежит другому самолету.

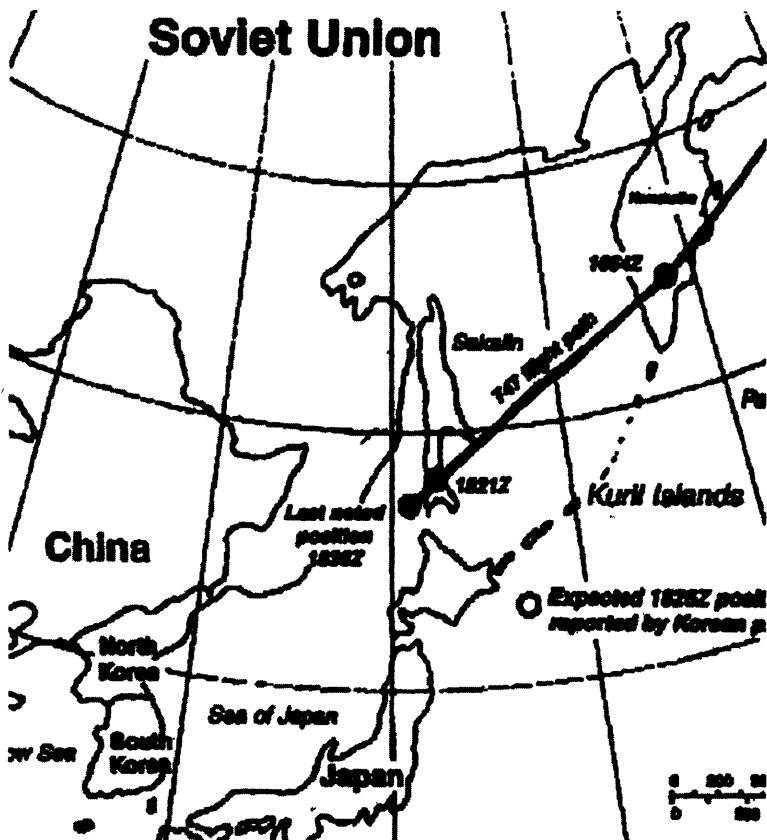


Рис. 2. Карта, переданная послом Киркпатрик Объединенным Нациям 7 сентября 1983 года, показывающая мнимый маршрут KAL 007. Хотя утверждалось, что эта карта составлена на основе перехваченных данных русского радара, следившего за корейским авиалайнером, аналитики полагают, что это отрезки траекторий, по крайней мере, трех разных самолетов, которые могли быть американскими военными самолетами

Американская карта

Предполагалось, что на этой карте показан след лайнера по наблюдениям советского радара. Этот постоянный след начинается в точке 1551Z [по Гринвичу. — Е.К.] в Беринговом море, пересекает Камчатку, где самолет был замечен в 1654Z неподалеку от Петропавловска, следует над Охотским морем по направлению к Сахалину, где самолет засекли в 1821Z и, наконец, заканчивается в Татарском проливе в 1838Z. В таком виде карта не отражает советские наблюдения. На ней не показано, что советские радары несколько раз теряли самолет-нарушитель, и, следовательно, его след не может быть представлен непрерывной линией.

Советские радары впервые потеряли самолет над Камчаткой, перед самым вторжением самолета в советское воздушное пространство. Для точности, след должен быть показан с разрывом над Камчаткой. То же самое справедливо для пути самолета над Сахалином. И здесь советский радар потерял след самолета на все то время, пока он был над островом. Соответственно, след также должен быть показан с разрывом над Сахалином. Сплошная линия, обозначенная на карте посла Киркпатрик, должна была быть показана как три отдельных отрезка, первый тянется от Берингова моря до побережья Камчатки, второй идет от Камчатки до побережья Сахалина, и последний — от Сахалина до его исчезновения в Татарском проливе. Более того, дальнейшее изучение покажет, что эти три сегмента не принадлежат одному и тому же самолету.

На карте с трассой корейского лайнера, представленной в ООН послом Киркпатрик, показаны точки с временными отметками. Основываясь на этой информации, легко измерить расстояние между точками и вычислить скорость движения самолета. Скорость, вычисленная таким образом, составляет 510 узлов для первого отрезка, 500 узлов для второго и 280 узлов для третьего. Первые два значения

скорости соответствуют скорости «Боинга-747» в трансконтинентальном полете, третье — нет.

План полета KAL 007, рассчитанный компьютером, позволяет определить скорость самолета на первом отрезке как Mach 0.84 или 455 узлов. Скорость 510 узлов на первом отрезке, показанная на карте Киркпатрик, таким образом, не соответствует скорости полета KAL 007. Второй отрезок начинается точно в 1654Z над Камчаткой, и вычисленная скорость в 500 узлов соответствует скорости рейса 007 в 496 узлов во время движения по этому отрезку. Советские источники заявили, что самолет, находившийся над Камчаткой, летел со скоростью 800 км в час, или 432 узла. Самолет на карте Киркпатрик, скорость которого отличалась от указанной, является, скорее всего, тем самолетом, который засекли над Камчаткой советские радары. Третий участок маршрута, показанного на карте Киркпатрик, также имеет свои проблемы. Пилот, который, как сказали представители Соединенных Штатов, сбил корейский авиалайнер, утверждал впоследствии, что советский наземный контроль потерял радарный контакт как со своим собственным перехватчиком, так и его целью над Сахалином, поэтому карта вновь не верна, поскольку на ней показана сплошная траектория. Более того, принимая во внимание фактор времени и расстояния и очень низкую скорость в 280 узлов, последняя часть пути, показанная на карте к западу от Сахалина, как кажется, не принадлежит самолету, чей курс был проложен через Охотское море.

Русские, японцы и американцы относились к траекториям всех самолетов-нарушителей как к «корейскому самолету». На самом деле то, что они нам показали, является радарными следами нескольких разных самолетов. «Корейский самолет», засеченный советскими радарными над Камчаткой, имел скорость 432 узла, которую он сохранял на всем своем пути к Сахалину. Японский радар (согласно официальной истории) впервые зафиксировал полет «корейского самолета»

та» в 03.12 по токийскому времени недалеко от Сахалина, когда тот летел со скоростью 430 узлов. Но этот самолет не мог быть тем, который советские радары вели от Камчатки. Если он летел со скоростью 432 узла, то он просто не мог прибыть на то место, в котором японский радар увидел «корейский самолет» в 03.12, поскольку не мог бы оказаться там, в лучшем случае, до 03.35.

Самолет, который японские локаторы наблюдали у берегов Сахалина в 03.12, скорее всего, был тем, который, по словам «Майничи Симбун», появился со стороны Тихого океана, пересекая Курильские острова, и, таким образом, вообще не проходил над Камчаткой. Что касается самолета, который, по данным советского радара, пересек Камчатку и затем Охотское море, то он мог вполне быть целью истребителя В, трасса которого показана на карте японского оборонного агентства. На этой карте след начинается в 03.32 у Сахалина, затем поворачивает к северу, находясь все еще над международными водами, и прекращается в 03.38, в тот момент, когда, по японской версии, самолет был уничтожен в 03.39.

Согласно японским источникам, самолет, похожий на корейский авиалайнер, сбитый в 03.39, был перехвачен истребителем А. Его траектория начинается в 03.20 и длится до момента гибели самолета в 03.29. Этот «корейский самолет» не появляется на карте Киркпатрик. Он не может быть, по временным и пространственным соображениям, тем самолетом, за которым советские радары следили от берегов Камчатки. Как мы можем заключить по информации, полученной из других источников, самолет приблизился со стороны Тихого океана, пересек Курилы и появился над Сахалином прежде, чем произошло любое из событий, отраженных на карте Киркпатрик.

Карта связывает вместе данные о полете трех различных самолетов. Она игнорирует самолет, уничтоженный по японской версии, которую США хотели бы предать забве-

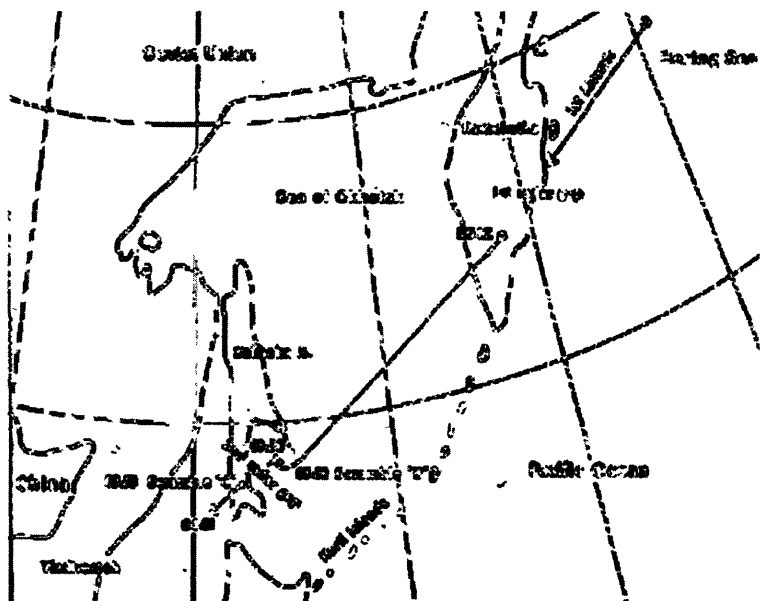


Рис.3. Карта, переданная послом Киркпатрик Объединенным Нациям 7 сентября 1983 года, показывающая мнимый маршрут KAL 007. Хотя утверждалось, что эта карта составлена на основе перехваченных данных русского радар, следившего за корейским авиалайнером, аналитики полагают, что это отрезки траекторий, по крайней мере, трех разных самолетов, которые могли быть американскими военными самолетами

нию. Траектория на карте Киркпатрик, начинаясь над Беринговым морем и заканчиваясь в 03.38 к западу от Сахалина и к северу от Монерона, показывает, что она была сфабрикована для того, чтобы обосновать американскую версию событий на основе реальных данных, относящихся к самолетам, которые не являлись KAL 007. На рис. 3 ошибки карты Киркпатрик исправлены.

Глава 4

АДМИРАЛ РАССТРОЕН

Вскоре после катастрофы адмирал Исами Иمامура, командующий Японским агентством морской безопасности (JMSA) был расстроен неспособностью своих подчиненных обнаружить какие бы то ни было обломки корейского самолета в том районе, где, как было сказано, он разбился. 3 сентября адмирал заявил прессе, собранной в штаб-квартире JMSA в Вакканае, что «в том случае, если в следующие несколько часов мы не сможем обнаружить обломки корейского авиалайнера, мы должны принять этот факт во внимание и заключить, что самолет в этом районе не разбивался».

Краткий обзор географии океанских течений в этом регионе поможет объяснить это высказывание адмирала. Наиболее важное значение имеет сильное теплое течение Цусима-Шио, направленное с юга на север и проходящее в восточной части Японского моря. Оно существует круглый год, обогревая Южный Сахалин и определяя направление, в котором будут дрейфовать оставшиеся на воде обломки. Любые обломки с места катастрофы, находящегося на юге, будут дрейфовать на север. Оно не могут плыть против сильного течения.

Остров Сахалин

Сахалин — малодоступный удаленный остров, расположенный в северной части Тихого океана. Он почти не известен на Западе. В царское время на этот остров ссыла-

лись преступники. Его южная половина была когда-то японской территорией, известной под названием Карафуто, но после Второй мировой войны стала российской. Остров, который часто называли адом на земле, был сильно милитаризован, и большая его часть оказалась недоступной для иностранцев. Отделенный от материка узким проливом, который замерзает зимой, Сахалин имеет вытянутую форму, ширина его в самом узком месте не превышает 15 миль. Остров пересечен горно-холмистым рельефом и сильно залесен, его берега обрываются в море почти отвесно. В июне, июле и августе из-за теплого Цусимского течения остров окутан туманами. Течение, проходящее через Татарский пролив, движется со скоростью одного или двух узлов. Недалеко от берега из-за приливов и отливов иногда возникает слабое противотечение, которое имеет скорость менее одного узла. Порты на севере острова зимой замерзают и закрываются для судоходства. Невельск и другие порты на юге остаются свободными ото льда под влиянием теплого течения с юга.

Именно в Невельске советские власти передали японцам обломки корейского авиалайнера. Невельск и остров Монерон, расположенный к юго-востоку от него, связаны паромом. Паромная линия действует круглый год, потому что Монерон, омываемый теплыми водами Цусима-Шию, никогда не замерзает. Холмск, другой порт на юге Сахалина, является административным центром западного Сахалина. Здесь находилась база мурманских водолазов, искавших обломки самолета на дне моря. Почти ничего не известно о Правде, маленьком рыбацком поселке, над которым, согласно советскому заявлению, один из истребителей «остановил полет самолета-нарушителя» в 06.24 по сахалинскому времени 1 сентября.

К западу от Южного Сахалина находится островок Монерон, известный японцам под названием Каиба. Монерон имеет мягкий климат и в омывающих его водах много

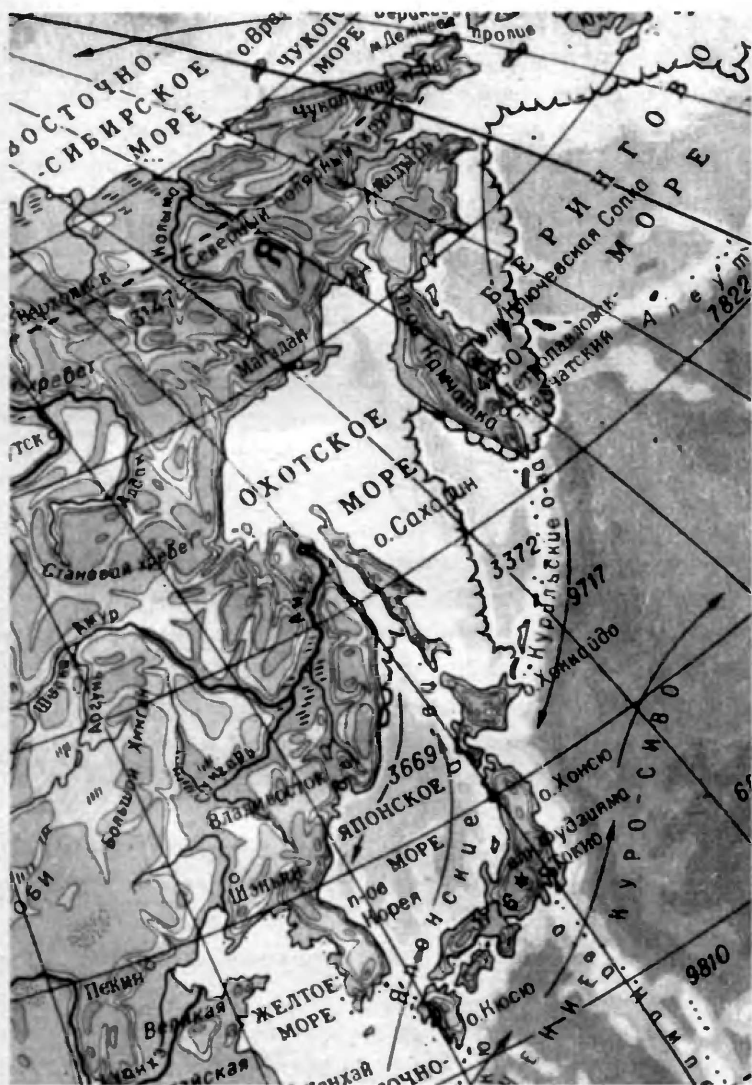


Рис. 4. Цусима Шию, мощное морское течение, идущее на север, доминирует в восточной части Японского моря. Оно несло плавающие обломки KAL 007 к северу от истинного места катастрофы у берегов Хонсю к берегам Сахалина и Хоккайдо, где они были обнаружены девять дней спустя

рыбы. Цусима Шио играет здесь ту же самую роль, какую Гольфстрим играет для полуостровов Корнуолла и Бретани. Вблизи острова течение может достигать скорости двух узлов. Ветвь этого мощного течения, зарождающегося в Цусимском проливе, отделяющем Корею от Японии, проходит через пролив Цугару, который разделяет Хонсю, главный японский остров, от Хоккайдо, далее поворачивают к северу — через пролив Лаперуза (Сойя), отделяющий Хоккайдо от Сахалина. В этих узких проливах течение может достигать скорости семи узлов. Из-за Цусимского течения, существующего круглый год, любой предмет, который попал в воду вблизи Монерона, будет всегда дрейфовать на север, но никогда — на юг. Дрейф от Монерона к побережью Японии невозможен.

Ивайо Койяма и течение-призрак

Ивайо Койяма возглавлял местный офис японской телерадиовещательной корпорации NHK в Вакканае, рыбацком поселке на крайнем севере Хоккайдо. Дело KAL 007 сделало Вакканай центром внимания всего мира. Как глава станции и репортер, Ивайо Койяма оказался в самой гуще событий, разворачивающихся прямо у него на глазах. Когда интерес к катастрофе пошел на спад, он написал книгу под названием «Исчезнувшие тела», основанную на обширных дневниковых записях, сделанных им в то время. Название книги напоминает о 269 пассажирах и членах экипажа, погибших в катастрофе KAL 007, тела которых так и не были обнаружены.

На странице 36 своей книги Койяма воспроизводит карту, которую он получил из правительственных источников. На карте показан предположительный путь, по которому обломки самолета дрейфовали от острова Монерон к побережью Хоккайдо. Не являясь ни штурманом, ни моряком, Койяма опубликовал карту без всяких изменений, используя ее в качестве основы для своих наблюдений. На карте пока-

зан остров Монерон и зона поисковых работ. Эта зона находилась к северу от Монерона, простираясь на запад, восток и север, чтобы принять в расчет океанские течения. Она не включала в себя побережье Японии. Зона поисков состоит из трех отдельных участков. Первый из них, американский, находится к северо-западу от Монерона и полностью отделен от двух других. Второй участок, севернее Монерона, соотносится с местом тех событий, которые видели рыбаки «Чидори Мару». Третий расположен неподалеку от побережья Сахалина, рядом с Невельском.

Хотя плавающие обломки были найдены к северу от Монерона в день катастрофы советскими и, без всякого сомнения, японскими судами, входившими в отряд адмирала Имамуры, обломки, которые несомненно принадлежали корейскому авиалайнеру, появились в поисковой зоне только спустя девять дней. В это время они были найдены русскими в сахалинских территориальных водах неподалеку от Невельска и одновременно японской полицией вдоль побережья северного Хоккайдо неподалеку от Вакканая. Для того чтобы объяснить присутствие обломков, которые оказались одновременно вблизи Невельска и на японском побережье, на карте Койямы был изображен ряд небольших стрелок между предполагаемым местом катастрофы (позицией «Чидори Мару») и Невельском на побережье Сахалина. Эти стрелки *пересекают* течение и направлены против ветра, который в то время был юго-восточным. Обломки, если им удалось бы преодолеть противное течение и ветер, были затем подхвачены новой серией стрелок, направленных с юга на север вдоль побережья Сахалина. Предполагалось, что эти стрелки должны символизировать собой противотечение, которое вынудило бы обломки самолета, разбившегося предположительно к северу от Монерона, дрейфовать к японскому побережью после краткой остановки у побережья Сахалина.

Когда я встретился с Койямой после публикации его книги, я объяснил ему, что его «противотечения» в приро-

де не существует. Обратные течения действительно наблюдаются время от времени у самого берега благодаря сильным приливам и ветрам, но они всегда имеют временный и локальный характер и длятся всего несколько часов, пока не начнется прилив. Для того чтобы доказать ему, что его противотечения не существует, я принес с собой японское издание «Морских инструкций», которыми пользуются суда чтобы определить, куда и с какой скоростью движется течение. Я объяснил ему, что первый обломок (хвостовой части «Боинга-747») был обнаружен точно в одно и то же время недалеко и от Невельска, и от Вакканая. Как это было возможно, если обломки из Вакканая сначала должны были миновать Невельск, чтобы быть подхваченными противотечением? Они не только должны были двигаться против течения и ветра, но также и против времени.

Более того, если противотечение Койямы существовало на самом деле, Невельск не был бы *никогда* не замерзающим портом. Но это предполагаемое противотечение, идущее с севера, должно было быть холодным течением, так же как и Когараша, северный ветер, всегда холодный. На самом деле течение с севера существует и называется Лиман. Но оно не достигает Сахалина. Оно проходит вдоль противоположного берега Татарского пролива и омывает берега Сибири, которая частично ответственна за суровость зимы вдоль всего материкового побережья. Если бы существовало регулярное противотечение, идущее на юг вдоль побережья Сахалина, оно бы сковало все льдом при первых признаках северного ветра. Но никто этого в действительности не наблюдал. Койяма был смущен, что его доводы были так легко развеяны.

Зона поисков

Где бы ни предпринимались поиски в открытом море, изучение течений крайне важно для определения границ поисковой зоны. В случае с рейсом 007 поисковая зона окру-

жала остров Монерон и тянулась далеко к северу, для того чтобы принять в расчет течение. Но поисковая зона, определенная адмиралом Имамуре вокруг Монерона, не включила в себя побережье Японии. Это было сделано потому, что обломки не могли дрейфовать от Монерона к берегам Японии.

Первый шаг, после изучения карты течений, заключался в том, чтобы как можно более точно определить точку удара самолета о воду. Адмирал имел в своем распоряжении радарную информацию, которая позволяла определить место исчезновения лайнера в точке $46^{\circ}30'$ северной широты и $141^{\circ}30'$ восточной долготы, к северо-востоку от Монерона, над небольшим участком международных вод между территориальными зонами Сахалина и Монерона. Самолет, исчезнувший в этой точке, как предполагали, взорвался в полете на высоте 33 000 футов.

На основе изучения взрывов реактивного лайнера «ПанАм» над городом Локерби в Шотландии и самолета УТА над пустыней Тенере, которые произошли на той же самой высоте, известно, что обломки самолета могут упасть на территорию от 3 до 6 миль длиной и от полумили до мили шириной. Это ограничивает разлет обломков в момент взрыва кругом в несколько морских миль в диаметре. Любые легкие обломки, которые упали в пределах этого круга, должны были остаться на поверхности, медленно дрейфуя на север под влиянием течения. Ветер, дувший с востока-юго-востока, мог бы отнести их прочь от побережья Японии.

В первые несколько часов поисков адмирал получил координаты второго места аварии, которые основывались на показаниях рыбаков с «Чидори Мару». Команда корабля наблюдала самолет в тот момент, когда он упал в воду, обозначив его позицию в 1500 метрах к востоку-юго-востоку от точки с координатами $46^{\circ}35'$ северной широты и $141^{\circ}16'$ восточной долготы. Из-за того, что самолет взорвался низко над

водой, площадь рассеивания обломков была гораздо меньше и соответствовала бы кругу в половину морской мили в диаметре. Но, согласно итогам поисковых работ, эти два района — один, вычисленный по данным радара, и второй, по показаниям рыбаков, — не только не перекрывались, но находились на расстоянии более 12 миль друг от друга.

Адмирал Иمامура получил также официальную информацию о третьем месте падения, расположенном далеко от первых двух. 2 сентября посол СССР в Японии Владимир Павлов заявил японскому правительству, что Советский Союз наблюдал самолет, который разбился к западу от острова Монерон. К западу от Монерона! По данным японского радара, точка падения находилась к северо-востоку от этого острова, рыбаки «Чидори Мару» наблюдали падение самолета к северу от острова. Первое и третье место падения разделяют более тридцати миль.

Обломки

Адмирал был сбит с толку и по другой причине. В течение первой недели после катастрофы ни в одной из трех точек падения не было найдено никаких плавающих обломков корейского авиалайнера. Если бы самолет на самом деле разбился там, некоторые обломки были бы найдены катерами JMSA, по крайней мере в одной из этих точек. Я имею в виду обломки корейского лайнера, поскольку, хотя не было найдено никаких следов KAL 007, патрульные катера адмирала Иمامуры, которые пристально следили за светскими судами в этом районе, видели, как на те поднимали в большом количестве какой-то материал с поверхности, но не смогли приблизиться достаточно близко для определения того, что это было такое. Советские суда продолжали работать даже ночью, освещая место поисков прожекторами.

Советские суда собирали обломки во всех трех районах, только одним из которых был тот, где падение самолета видели рыбаки «Чидори Мару». Это место находилось к се-

веру от Монерона. Другой район, где русские вели поиски, находился примерно в двенадцати милях к востоку, почти на границе с территориальными водами Сахалина. В этих двух районах были собраны все обломки, дрейфующие на поверхности. Советские поисковые работы велись также и в третьем районе, который находился гораздо ближе к берегу, в пределах территориальных вод, окружающих Сахалин.

Здесь, приблизительно в 5 морских милях от берега, где глубины достигают 100 метров, в овале две морские мили шириной и 9 морских миль длиной, собралось впечатляющее количество судов. Большинство из них были рыболовными судами и минными тральщиками. Они прочесывали каждый квадратный дюйм океанского дна с помощью стальных кабелей и тралов. 8 сентября в этом районе находилось более восьмидесяти судов, включая большое количество траулеров. Вся эта активная деятельность проходила примерно в шести милях в пределах советских территориальных вод, куда патрульные катера JMSA не имели права заходить. Они могли видеть советские суда при помощи радара и биноклей, но не могли определить, что именно русские доставали со дна океана. Русские не сказали ничего. Официально они все еще ничего не могли найти. Адмирал Имамуре все более и более расстраивался. У него не было сомнений, что «Боинг-747» не упал в том месте, где он его искал, и что самолет, который ему было приказано найти, не был «Боингом».

В Вакканае, не понимая еще, что речь шла не об обломках KAL 007, а об останках совсем другого самолета, Ивао Койяма сообразил, что, поскольку советские траулеры, собирающие обломки, не имели средств приема и передачи закодированной информации, они должны были связываться со своей базой открытым текстом. Он взял радиоприемник, магнитофон, поднялся на холм в Вакканае и смог принимать русские сообщения между рыболовными судами и Невельском открытым текстом на коротких частотах. Он записал

их и позднее получил перевод. Невельск инструктировал рыбаков о том, что им делать с обломками и телами, которые они нашли. Койяма был уверен в важности и деликатной природе информации о том, что русские обнаружили какие-то тела. Он не стал передавать это в качестве новости, но вместо этого послал пленки в главный офис NHK в Токио, лишив себя, таким образом, шанса сорвать большой куш. Немного позднее он решил, что должен проанализировать эти материалы более внимательно. Но ему больше не удалось получить доступ к собственной пленке. Она была спрятана где-то в сейфе, и, вероятно, не в сейфе NHK.

Там, в море, казалось, только русские собирали обломки. Над их головами в небе на малой высоте кружили советские, японские и американские вертолеты и самолеты. Для того чтобы помочь найти местонахождение обломков, над поверхностью патрулировали несколько противолодочных самолетов «Орион» Р-3С. Существовал вполне реальный риск открытого конфликта. Американцы подключили к поискам АВАКС, сопровождаемый шестью истребителями F-15 с Окинавы. Они служили в качестве подкрепления для пятидесяти американских F-16, уже находившихся в Мисава. Количество сил больше соответствовало небольшой войне, чем тому, что как предполагалось, было всего лишь гуманитарной акцией поиска и спасения жертв катастрофы гражданского авиалайнера.

2 сентября РС-3С американского военно-морского флота обнаружил к югу от Монерона маленький надувной плот, который был немедленно поднят из воды вертолетом. Никто никогда так и не узнал, откуда появился этот плот и был ли кто-нибудь на борту. Однако на борту «Боинга-747» нет никаких надувных плотов, ни больших, ни маленьких. Вместо них используются надувные желоба. Узнав об этой находке, адмирал Имамура немедленно приказал патрульному судну «Чокаи», которое находилось поблизости, подойти как можно ближе к тому месту, где был обнаружен плот. «Чо-

каи» выполнил приказ, но в указанном месте нашел лишь оранжевый маркер. Имел ли он отношение к найденному плоту или к самолету, искавшему оставшихся в живых? Не последовало никакой информации. Тем не менее плот был первой подсказкой, что место падения самолета могло находиться к югу от Монерона (так же как к северо-востоку, северу и западу).

Я знал, конечно же, что большинство, если не все, места катастрофы были местами падения в воду военных самолетов. Но у нас не было никаких документальных свидетельств того, какие именно это были самолеты. Тем не менее вскоре мы нашли свидетельства о типах самолетов в газетных фотографиях, на которых офицеры JMSA и полицейские с Хоккайдо были изображены с найденными обломками в руках. Но мы также нуждались в доказательствах, где и когда были найдены эти предметы. В случае с обломками, выброшенными на восточном побережье Хоккайдо, у нас был отчет прессы, который говорил о времени и месте находки, но мы все еще нуждались в данных, относящихся к обломкам, найденным к северу от Монерона. Мы получили их через несколько дней, когда штаб-квартира Японского агентства морской безопасности в Токио передала мне и Джону Кеппелу журнал о событиях, происходивших во время поисков у берегов Сахалина, который JMSA подготовило к публикации, но передало только нескольким людям.

Журнал включал специальный отчет JMSA, датированный 5 сентября 1983 года, в котором упоминалось, что к северу от Монерона патрульными катерами JMSA были собраны 54 обломка, но в нем также говорилось, что ни один из них не имел отношения к корейскому авиалайнеру. И в самом деле, так оно и было. У нас есть газетная фотография, воспроизведенная на рис. 5, на которой были показаны обломки из этой серии с номерами от 29 до 33.

Обломок номер 31 — кусок закрылка от небольшого или среднего по размерам самолета. Закрылок интересен тем, что его передняя кромка прямоугольная. Передние кромки большинства самолетов имеют обтекаемую форму. Единственный самолет, у которого закрылки имеют прямоугольную кромку, — высокотехнологичный, двухместный истребитель F-111 или его близнец, оснащенный средствами радиоэлектронной борьбы, — EF-111. Обломок номер 31 имеет слоистую структуру, выполненную из алюминиевых листов и ячеистого материала. Двухдюймовой ширины отметка, параллельная передней кромке, была сделана тормозом закрылка в выпущенном положении. Тормоз удерживает закрылок в выпущенном положении, действуя как демпфер вибрации. На номере 31 есть также еще одна отметка, оставленная под углом 60 градусов к передней кромке. Эта линия характеризует сверхзвуковой самолет с изменяемой геометрией крыла. Она оставлена при положении крыльев, максимально убранных в глубь корпуса. Его позиция соответствует форме убранных крыльев на F-111/EF-111, которые являются единственными самолетами, на которых края полостей, в которые убираются крылья, параллельны фюзеляжу и образуют угол 60 градусов с крылом в убранном положении. На других самолетах с изменяемой геометрией крыла (F-111 был их предшественником) обтекатель, защищающий стержень вращения, образует угол 90 градусов по отношению к продольной оси крыла и отметка, которую он оставляет, перпендикулярна передней кромке.

Фотография на рис. 6 показывает другой обломок, который мог принадлежать только военному самолету и только американского производства. На нем стоит номер 34, это сиденье катапульты пилота от «МакДоннелл-Дуглас» ACES II Zero Zero или похожей модели (см. рис. 5), с отстрелянными пороховыми зарядами. Специалист из Пентагона, которому я показал фотографию, тотчас же узнал сиденье, еще даже до того, как я сказал ему, откуда оно взялось. Значение всех этих фактов заключается не только в том, что мы имеем дело с ката-



Рис. 5. Плавающие обломки военного самолета, найденные Японским агентством морской безопасности к северу от острова Монерон в течение трех дней. Предмет слева на фотографии является частью закрылка EF-111. Предмет наверху — сиденье катапульты пилота, использованной по назначению

строфой к северу от Монерона американского военного самолета, оно также в том, что пилот, самолет которого был подбит, сумел катапультироваться и опустился на парашюте. У нас нет доказательств, что какой-то американский пилот сумел спастись, и еще меньше, что он был подобран русскими. Однако далее в тексте я рассмотрю факторы, которые могли бы способствовать такой возможности.

Прежде чем перейти к обсуждению плавающих обломков самого корейского лайнера, я должен упомянуть другие фотографии обломков военных самолетов, сделанные японской прессой, которые мы сумели получить — иногда вместе с сопровождающим текстом, а иногда, к сожалению, и без него. За одним возможным исключением, эти обломки были подобраны рядом с северными берегами Хоккайдо, омываемыми проливом Лаперуза и Охотским морем. Это означает, как мы видели в нашем обзоре океанских течений, что они не могли принадлежать самолетам, разбившимся к северу от Монерона.

Находка одного обломка представляет особенный интерес. Вместе с информацией о типе самолета он дает нам точное местоположение катастрофы. Обломок был обнаружен 10 сентября на берегу или в полосе прибоя у поселка Момбетсу, находящегося в центре северного побережья Хоккайдо. На фотографии, которая находится в нашем распоряжении, показан большой фрагмент обтекателя двигателя с эмблемой-логотипом «Пратт энд Уитни». Двигатели KAL 007 также произвела эта компания. Но самое интересное в том, что логотипы на фрагменте из Момбетсу и на двигателях KAL 007 разные. Мы имеем дело с другим самолетом, также американского производства. В 1993 году фотография схожего фрагмента была передана российским правительством родственникам американцев, погибших во время катастрофы. Края обоих фрагментов показывают, что оба они были вырваны, предположительно во время удара о воду, из одного и того же обтекателя. Прежде чем мы рассмотрим значение этих находок для определения места катастрофы, мы должны узнать, где именно русские нашли этот фрагмент.

Катастрофа могла произойти в Охотском море; русские передали этот фрагмент японцам вместе с другими обломками в сентябре 1983-го.

Среди других фотографий обломков военных самолетов, опубликованных в японской прессе, есть один регулятор из реактивного самолета с двумя двигателями, с ним в руках стоит японский полицейский. Он находился среди обломков, предположительно от KAL 007, которые русские передали японцам в сентябре 1983 года и которые, возможно, свидетельствует о катастрофе к северу от Монерона.

Вероятно, в месте катастрофы в Японском море была найдена переборка, сделанная из углеродистого волокна. Возможно, она происходит из носовой части или из внешнего топливного бака самолета размером с истребитель (см. рис. 6). В любом случае это не фрагмент от «Боинга-747». Обломок был



Рис. 6. Перегородка. Плывающий обломок найден 14 сентября в Абасири на восточном конце побережья Хоккайдо, омываемом Охотским морем. Объект, похожий на колесо, — перегородка с военного самолета, по крайней мере, один из которых разбился в Охотском море

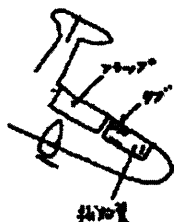
найден 14 сентября в Абашири, дальше к востоку вдоль побережья Хоккайдо, примерно на полпути между Момбетсу и полуостровом на крайнем востоке. Абашири находится к югу от точки, где шесть лет спустя японская рыбацкая лодка, занимавшаяся одиночным промыслом, на песчаном дне случайно зацепила сетью фрагмент титанового крыла. Этот обломок оказался принадлежащим самолету SR-71 («Блэкберд»), американскому скоростному высотному самолету-разведчику. Перегородка могла оказаться на дне в результате той же катастрофы, но у нас нет возможности установить, когда именно этот фрагмент попал в воду.

Здесь следует сказать несколько слов о различиях между обломком, лежащим на дне, и обломком, плывущим по воде, как материальными свидетельствами. Плавающие обломки движутся в соответствии со своими часами и своим календарем. То есть, если вы знаете, где и когда они оказались на том или ином месте, и если вы знаете направление и скорость течения, у вас есть хороший способ узнать, были или нет они связаны с данной катастрофой, время и место которой вам известно. Если вы знаете время, но не знаете место катастрофы, плывущий обломок даст вам основу для хорошей оценки места катастрофы. Затонувшие обломки говорят вам точно, где произошла катастрофа, — но они не говорят вам ничего о ее моменте. Затонувшие обломки могли попасть в воду в любое время вплоть до их обнаружения.

Значение другого обломка, который был упомянут в отчете JMSA, еще не вполне понятно, хотя я провел много времени, ломая над ним голову. 10 сентября он был найден патрульным катером JMSA в 29 милях к северу от Монерона. Вместе с докладом о его обнаружении, упомянутый отчет JMSA содержит набросок того, что я буду называть обломком N3, потому что на него была нанесена метка N3 (см. рис. 7). Набросок показывает, что это часть элерона легкого двухмоторного самолета, размером с «Бичкрафт-18». Впоследствии оказалось, тем не менее, что это не фрагмент элерона, а нечто гораздо более интересное.

1330. 海馬島の北、約27海里で、空視船リシリハ
銀座機、神印里ハ - 即ち思ふべき、銀色ハ、軽合金ヒ
灰見揚物、1枚。

形状： 曲物（下底90センチ、上底41センチ、幅28
センチ、厚さ最大3.6センチ）



内部ハ、茶色ハ、発泡スチロールが付いてあり、
表面ハ、小葉ハ、下底が付着し、下底は、下底
5センチハ、状、状、

ヒ、ヒ、2センチ、3センチハ、9センチハ、付いてあり、
表面ハ、N-3ハ、茶色ヒ、記入され、有、
表面ハ、711032ハ、刻印が有、

Рис. 7. Описание обломка N3. Страница из отчета JMSA с описа-
нием обломка N3, в котором он охарактеризован как часть эле-
рона от легкого самолета. Обломок был найден JMSA к северу от
острова Монерон 10 сентября 1983 года. Позднее я видел фото-
графии JMSA, которые указывают на то, что этот кусок был на
самом деле частью хвостового стабилизатора ракеты.

Начиная с 10 сентября вдоль северного побережья Хок-
кайдо каждый день стали находить обломки, некоторые из
которых принадлежали KAL 007, а некоторые, как мы уже ви-
дели, военному самолету. Так и должно быть, поскольку тече-
ние проходит мимо побережья и направлено на восток.

Тем не менее 8 сентября в море у полуострова Шире-
токо, на востоке северного побережья Хоккайдо, рыбак на-
шел детский труп без головы. Позже были найдены и другие
человеческие останки, но все дальше и дальше к западу —
в направлении, противоположном тому, в котором другие
обломки KAL 007 и военного самолета двигались вдоль за-
падного побережья. Это, казалось, указывает на катастро-
фу в Охотском море, с места которой плывущие обломки
были вынесены на побережье Хоккайдо северным или се-
веро-восточным ветром. Находящиеся восточнее фрагмен-

ты прибывало к берегу первыми, предположительно потому, что они были ближе всего к месту катастрофы.

Если бы не тело ребенка, мы могли бы подумать, что человеческие останки имеют отношение к катастрофе военного самолета в Охотском море. Средства массовой информации в Японии и во всем мире интерпретировали их как останки пассажиров KAL 007. Но время, когда было найдено тело ребенка, и тот факт, что оно не соответствует тому, что известно о пассажирах KAL 007, позволяет отклонить это предположение. В теле были найдены кусочки стекла. Тем не менее в пассажирской кабине нет стекол, разве что случайная пара очков. Все это заслуживало дальнейшего расследования.

Как я уже указывал, в течение восьми дней после катастрофы не было найдено никаких обломков корейского лайнера. 9 сентября советский посол в Японии Павлов заявил японскому правительству, что русские нашли четыре обломка неподалеку от Монерона, для каждого из которых он дал координаты. 10 сентября патрульный катер JMSA нашел два обломка корейского авиалайнера к югу от Монерона в проливе Лаперуза в местах, которые подразумевали, что эти обломки были вынесены к северу течением между побережьем Сахалина и Монероном, а не восточной ветвью, идущей через пролив в Охотское море. Три фрагмента вертикального руля в хвосте лайнера, на каждый из которых были нанесены части регистрационного номера самолета HL-7442, были найдены 10 сентября в Сарафутсу на берегу Хоккайдо, в 110 милях к юго-востоку от Вакканая. Четвертый фрагмент хвоста, также имевший на себе часть регистрационного номера, появился в то же самое время в 93 милях к северу, вдоль западного побережья Сахалина, неподалеку от Невельска.

Тот факт, что этот обломок не мог происходить с места катастрофы KAL 007, если бы она произошла к северу от Монерона, был признан старшими офицерами JMSA. Адми-

рал Кессоки Коному, который руководил поисками из штаб-квартиры JMSA в Отару на западном побережье Хоккайдо, позднее указывал мне на течение (к северу от Монерона оно идет только на север) и ветер (с востока-юго-востока) как причины того, почему катастрофа KAL 007 к северу от Монерона была бы невозможной. Он сказал мне, что, по его мнению, обломки из Татарского залива не могли скапливаться на берегах Охотского моря.

Как будто бы специально для того, чтобы подтвердить мнение адмирала, обломки корейского авиалайнера, а именно куски ячеистых панелей из кабины «Боинга-747», были обнаружены дальше к югу, в Японском море, и в проливе Цугару, отделяющем Хоккайдо и Хонсю. История этих фрагментов и их открытия представляет собой другой странный поворот в расследовании загадки KAL 007. Следующий ниже отчет основан на статьях, опубликованных в японской прессе сразу же после катастрофы.

Татеваки Тошио — сборщик водорослей, пятидесяти девяти лет, из деревни Сай, на полуострове Шимо Кита. Полуостров имеет форму кулака и выдается в пролив Цугару, отделяющий главный японский остров Хонсю от Хоккайдо на севере. 13 сентября 1983 года около пяти часов утра он отправился, как обычно, к своему излюбленному месту сбора водорослей неподалеку от Накасоя, в двух милях от его дома. Татеваки Тошио собирает морские водоросли и за несколько дней до этого он нашел место, где большое количество свежих, нежных морских водорослей росло вдоль скалы, которая еле выступала над поверхностью воды. Лучшее время для сбора водорослей — раннее утро, когда водоросли еще прохладны и мокры после прошедшей ночи. Тошио встал рано и зашагал по дороге, идущей вдоль берега. Солнце только что встало и было все еще спрятано за холмами, которые покрывали полуостров. Берег купался в мягком свете, и спокойное зеркало моря, иногда дрожавшее от набегавших волн, отражало серебряные блики.

Отлив обнажил поверхность скал. Была идеальная погода для сбора водорослей. Приготовив свои инструменты — лезвие ножа на длинной ручке и мешок, он вошел в воду, но его внимание привлек сверкающий предмет на сухой скале, лежащий так, как будто был заброшен туда ветром или неожиданно высокой волной. Любопытствуя, Тошио приблизился к предмету и подобрал его. Этот предмет, приблизительно от девяти до двенадцати дюймов длиной и примерно полдюйма толщиной, был сделан из сверкающего металла, «как будто бы новый», и был чрезвычайно легким. Он был сделан из коричневой ячеистой сердцевины, покрытой алюминием. На его краях были отметины, как будто он был выломан или вырван. Татеваки Тошио подумал, что это был тот самый материал, из которого обычно строят самолеты. И на самом деле, ведь двенадцать дней назад случилась та катастрофа с Боингом. Может быть это?.. «Нет, это невозможно», — подумал он. Катастрофа произошла более чем в четырехстах милях отсюда, и обломки не могли дрейфовать так далеко, и вдобавок против течения. Татеваки Тошио взял этот кусок с собой.

В тот вечер, сидя с чашкой саке со своими друзьями, он решил удивить их и, вытащив кусок металла, сказал смеясь: «Смотрите, я нашел кусок корейского самолета!» Естественно, никто не поверил ни одному его слову, но Татеваки Тошио продолжал гордиться своей находкой, которую он положил на телевизор в гостиной. Три дня спустя, 16 сентября 1983 года, в вечерних новостях телестанции НВС на Хоккайдо была показана передача из Вакканая о поисках останков рейса 007. Когда Тошио сидел перед телевизором со своей семьей, что-то неожиданно привлекло его внимание. На экране он увидел полицейского «с севера» (Вакканай находится на самом севере Хоккайдо), который держал фрагмент корейского самолета, точно такой же, как тот, который нашел сам Тошио и который сейчас лежал на телевизоре. Тошио не мог отвести глаз от экрана. Интуиция не

подвела его. Это был действительно кусок корейского самолета. Но как же быть с течением?

В этот вечер все разговоры шли только об этом куске металла. Татеваки Тошио почти не спал ночью и на следующий день отправился повидать мистера Ишизава, мэра деревни, чтобы рассказать тому о своей находке. Мистер Ишизава немедленно сообщил полиции и JMSA и собрал совещание. К берегу могло прибить и другие обломки, и было решено организовать поиски вдоль части берега, принадлежащей общине. В экспедиции участвовала все жители деревни. К ним присоединились представители прессы, журналисты, фотографы и даже съемочная группа. Сосед Татеваки Тошио, мистер Мийяно, предприниматель и владелец небольшого отеля, возглавил группу из шести человек, исследовавших берег неподалеку от Нагахамы, до которого чрезвычайно трудно добраться. В первый же день группа Мийяны нашла почти дюжину кусков, включая один площадью шесть квадратных футов. Всего же они нашли более двадцати обломков.

Новости были вскоре опубликованы в газетах. В проливе Цугару и в заливе Учиюра, у южного побережья Хоккайдо, были найдены другие обломки. JMSA решило провести поисковую операцию всеми силами, которые нашлись в Аомори, региональной столице. Они включали патрульное судно «Ориасе», вертолеты и сухопутную поисковую команду, организованную городским управлением и местной рыболовной ассоциацией. Но власти были обеспокоены только одним: каким образом обломки корейского авиалайнера, который, как предполагалось, разбился в Татарском проливе неподалеку от Монерона, дрейфовали так долго к югу, против течения? Газеты сочиняли изощренные гипотезы о том, что обломки пересекли Охотское море, прошли между Курильскими островами и были отнесены на юг вдоль Тихоокеанского побережья. Наконец 19 сентября Гидрографическая служба JMSA опубликовала свой отчет. Согласно этому

отчету, обломки не могли дрейфовать от Монерона к тому месту на берегу пролива Цугару, где они были найдены. Из-за течения Цусима Шио они не могли бы дрейфовать на юг, в Японское море. Из Тихого океана они не могли двигаться против течения в проливе Цугару, идущего на восток.

Соответственно, хотя в отчете JMSA этого и не говорилось, обломки, найденные в проливе Цугару, могли оказаться только в той части Японского моря, которая расположена к югу от входа в пролив. Это объясняет тот факт, почему никаких обломков корейского лайнера не находили неподалеку от Монерона в течение девяти дней. Как и подозревал адмирал Имамура, корейский «Боинг» разбился не в этом районе, а гораздо южнее. Обломкам просто нужно было какое-то время, чтобы отдрейфовать на север к Монерону. Загадка исчезновения рейса 007 начала проясняться. Если было бы признано, что самолет упал не у Монерона, а гораздо дальше к югу, тайна была бы частично разгадана. Отсутствие обломков в первые несколько дней, время, которое понадобилось обломкам, чтобы появиться, их рассеивание по этой территории и их присутствие так далеко к югу — все это начало приобретать смысл.

Но тотчас же возникала другая проблема. Если корейский авиалайнер не упал возле Монерона, то что же тогда показывают данные радара, обломки какого самолета были найдены на другой день после катастрофы и что за самолет взорвался на глазах у рыбаков «Чидори Мару»? Если это не был KAL 007, который разбился у Монерона, то что? Пока можно было утверждать, что разбился KAL 007, оставалось также возможным затемнять значение фактов, которые в ином случае подразумевали бы, что было сбито несколько самолетов, и замаскировать все это дело одним-единственным несчастным случаем, развеяв подозрения публики поверхностным объяснением. Но если, тем не менее, стало бы ясно, что 007 разбился не у Монерона, а в четырехстах милях к югу, взрыв, который наблюдали на «Чидори Мару»,

не мог быть взрывом корейского «Боинга-747». Это была версия, которую не были готовы принять власти ни одной страны. Для того, чтобы не давать заднего хода перед публикой, не выставлять напоказ роль США и не посеять сомнений в собственной доброй воле, нужно было принять решение, и как можно быстрее.

20 сентября дилемма была разрешена вполне элегантно, по крайней мере, с точки зрения японского правительства. Представитель японских воздушных сил самообороны (JASDF) объявил, что обломки, найденные на юге, принадлежали беспилотным самолетам-мишеням, которые JASDF использовала для тренировки своих пилотов. «Se non e vero, e ben trovato» [«Остроумное объяснение, хотя и неверное». — Е.К.]. В Японии официальные заявления имеют особый вес и редко ставятся под сомнение. Если JASDF заявило, что обломки, найденные к югу от места катастрофы, принадлежали самолетам-мишеням, проблема, связанная с их появлением здесь, была, следовательно, разрешена. Поиск на юге был прекращен. С этого дня об обломках в проливе Цугару никто не вспоминал. Когда я начал мои собственные поиски на японском побережье, обломков, которые я искал, казалось, никогда не существовало.

Заявление JASDF предотвратило дальнейшие разбирательства относительно происхождения обломков, но не сняло проблемы. Обломки были найдены к югу от Хоккайдо в проливе Цугару и были зарегистрированы во время их обнаружения местными полицейскими властями, которые сохранили эту информацию в своих архивах. Эти обломки были посланы на авиабазу в Читозе, где их изучала комиссия экспертов. Они определили что это фрагменты «Боинга-747». Их отчет хранится где-то в архивах. Позднее JASDF отвергла результаты работы комиссии, объявив, что обломки принадлежат не корейскому лайнеру, а самолетам-мишеням. Тем не менее эти обломки были возвращены «Корейским авиалиниям» — факт, который подтвердил адмирал

Масайоши Като. Все ли обломки были возвращены? Я не знаю. Но если обломки не принадлежали корейскому авиалайнеру, почему же тогда их вернули авиакомпания?

Кусок крыла

Все это время активность вокруг Монерона возрастала. 16 сентября спасательное судно советского военно-морского флота «Георгий Козмин», используя мини-подлодку, подняло со дна моря, с глубины около 160 метров, то, что выглядело как секция крыла, приблизительно десять метров длиной. Ни одна из японских газет не сообщила об этой находке за исключением «Тоо Ниппо», местной газеты, выходящей в городе Аомори, в номере от 17 сентября. О нем не написала ни одна англоязычная или иностранная газета. Если бы «Боинг-747» на самом деле разбился бы там, крыло должно было бы оказаться частью этого самолета, и такое открытие было бы сенсацией. Кому был нужен этот заговор молчания? Представители Советского Союза ничего не сказали об этом, хотя посол Павлов и сообщил об обнаружении четырех фрагментов 9 сентября. Очевидно, русские не считали, что кусок крыла являлся частью корейского самолета.

Американский военно-морской флот, тем не менее, должен был знать об этом открытии, поскольку новости поступили с базы JMSA в Отару, где были также расквартированы корабли Седьмого флота США. Почему военные моряки молчали? Если русские подняли десятиметровый кусок крыла корейского авиалайнера, это означало бы, что они обнаружили остов самолета и могли бы найти и черные ящики. Маловероятно, что военно-морской флот США просто присутствовал бы рядом и позволил русским поднять черные ящики прямо у себя на глазах, не говоря ни слова. Когда десять дней спустя русские передали японскому патрульному судну «Цугару» в присутствии представителей ИКАО первые обломки, найденные в их территориальных водах, секции крыла среди них не было. Если она не принадлежала

корейскому авиалайнеру, то тогда от какого же она самолета?

Через несколько дней после того, как секция крыла была найдена, военно-морской флот США объявил, что на одном из его судов, «Нарангасетт», поймали сигнал радиомаяка, исходящий из черных ящиков самолета. Но пока команда «География Козмина» доставала из-под воды секцию крыла к северу от Монерона, рядом с тем местом, где рыбаки «Чидори Мару» наблюдали взрыв самолета, моряки «Нарангасетта» заявили, что сигнал радиомаяка исходил совсем из другого места, находящегося к северо-западу от острова. Наблюдатели ИКАО и мистер Сабрено, представляющий Францию, которые были ответственны за расшифровку сигналов черных ящиков в случае находки, были официально приглашены присутствовать во время поисковых работ. Но тревога оказалась ложной. Черные ящики не были найдены, и наблюдатели вернулись ни с чем.

Примерно в то же время адмирал Масайоши Като из JMSA объявил, что американское военное судно, работающее самостоятельно, обнаружило большой кусок фюзеляжа корейского авиалайнера в месте, далеко от других районов поиска. Пентагон никогда не подтверждал этой новости. Через несколько лет, когда я встретился с адмиралом Като, я стал задавать ему вопросы об этом куске фюзеляжа, особенно о месте, где он был обнаружен. К сожалению, адмирал высказывался по этому поводу столь же лаконично, как и Пентагон.

Как показал в своей книге Ивао Койяма, русские и американцы проводили поисковые работы отдельно, как будто каждый искал свои собственные самолеты, наблюдая при этом за действиями противника.

В пределах своих территориальных вод русские обследовали два района, один возле Невельска на побережье Сахалина, другой — к северу от Монерона. В международных водах они сконцентрировали свои поисковые работы к северу

от Монерона, в то время как американцы искали в 19 милях к северо-востоку от острова. JMSA патрулировали прямоугольную зону с размерами 100 на 150 километров. Несмотря на все их усилия, обломки «Боинга» не были обнаружены. И, тем не менее, средняя глубина в том месте, где, как предполагалось, разбился гигантский самолет, фюзеляж которого имеет в длину 230 футов, составляет не более 160 метров. При этих условиях, если самолет на самом деле разбился где-то поблизости, он наверняка был бы найден. Вновь на ум приходят слова адмирала Имамура: «Если они не нашли самолет, это просто потому, что его там не было».

После двух месяцев интенсивных усилий поиски, предпринятые с целью обнаружить обломки рейса 007, завершились 10 ноября 1983 года, когда американские и советские суда покинули этот район. Русские не сделали никаких заявлений. Американский флот объявил о том, что почти с полной уверенностью можно сказать: корейский авиалайнер не падал в море в международных водах около Монерона. Тайна рейса 007, которая какое-то короткое время, казалось, выглядела разрешенной, стала еще более непроницаемой. Были случаи, когда самолеты падали в море и были успешно обнаружены на глубине в тысячи футов, тела погибших найдены, иногда в течение считанных дней всего одним судном. Как же возможно, что огромные усилия по поиску, включавшие сотни судов, оказались безрезультатными, и после двух месяцев поисков не удалось обнаружить никаких следов «Боинга-747» или его пассажиров на глубине, всего в два раза превышающей длину его фюзеляжа?

Рейс 007 не разбивался рядом с Монероном. Задержка с появлением обломков в Татарском проливе и их рассеивание, а также течение, идущее с юга на север, позволяют заключить, что самолет упал дальше к югу, в Японском море. Обломки, найденные в этом районе, подтверждают эту гипотезу. Но объявив, что обломки на юге принадлежат беспилотным самолетам-мишеням, а не «Боингу-747»,

JASDF положила конец этим поискам. Могли ли эти обломки в действительности принадлежать самолетам-мишеням? Комиссия, которая первоначально исследовала эти материалы, определила их как принадлежащие «Боингу-747». Обломки, в конце концов, были переданы Корейским авиалиниям. Для того чтобы доказать их происхождение, я нуждался в независимом расследовании фрагментов, найденных на юге Хоккайдо.

Давайте перейдем теперь от хронологии самих событий к хронологии моего расследования.

Глава 5

КЛАДБИЩЕ ЦУТАРУ

Когда я начал мое расследование в Японии, я обнаружил, что не могу получить доступа ко всем обломкам, независимо от того, в каком месте побережья они были найдены. Нельзя даже было определить, где находятся обломки «самолетов-мишеней». Первые фрагменты были найдены Татеваки Тошио, сборщиком водорослей, который жил в деревне Сай на полуострове Шимо Като. Его открытие взбудоражило общественное мнение и вскоре привело к обнаружению новых обломков в этом регионе и началу поисковых операций, с базой в Аомори. Я решил расспросить Татеваки в надежде получить дополнительную информацию. 14 ноября 1989 года я сел на поезд, идущий из Токио в Аомори, центр одноименной префектуры.

Аомори был отличным местом, чтобы подготовить поездку в деревню Сай, которая находится на крайнем севере Хонсю. В поезде у меня было спальное место в просторном купе, где оказались купальный халат и шлепанцы. Я прибыл в Аомори на следующее утро в 10.28. К 11.00 я приехал в отель. В 11.05 я позвонил в редакцию местной газеты «Тоо Ниппо» и договорился о встрече. В 11.25 такси доставило меня к зданию редакции, а в 11.35 у меня уже была та информация, из-за которой я и приехал, включая вырезки и фотографии. К 12.05 у меня был полный отчет об обломках, найденных в этом районе, и я покинул редакцию

вполне довольный. Я был готов приступить к моим собственным поискам.

Сай — маленькая деревушка, расположенная на самом дальнем краю полуострова Шимо Като. Для того, чтобы добраться до нее, нужно плыть на лодке. В порту я остановился у сувенирной лавки, чтобы купить несколько карт этого района, а также книгу о местном диалекте японского языка. Эта книга оказалась впоследствии очень полезной.

После трехчасового плавания по тихим водам залива я высадился в деревне Сай, которая занимает примерно четвертую часть полуострова. Здесь, в нескольких сросшихся поселениях, которые называются Старый Сай, Новый Саи, Накасойя и Кошийя, живут четыре тысячи человек. Здесь есть также два постоянных дома, где можно арендовать комнаты. Я решил остановиться в Накасойя, рядом с домом собирателя водорослей Татеваки Тошио. По чистому совпадению я нашел комнату в семье Мийяно, недалеко от дома Татеваки. Мой хозяин, мистер Мийяно, возглавлял поисковую группу, и его находки получили почетное место в муниципальных архивах. Он и его команда совершили несколько походов в район Нагахамы, который доступен только на лодке. Они нашли там шесть кусков ячеистой обшивки и большое количество банок из-под сока с корейской маркировкой. Позднее Мийяно сказали, что куски, которые подобрала его группа, принадлежали не корейскому реактивному лайнеру, а самолетам-мишеням JASDF. Он был разочарован, когда услышал это, поскольку поначалу думал, что помог написать важную страницу современной истории. По этой причине он очень заинтересовался моим исследованием.

Мистер Мийяно был членом городского совета. Он позвонил в полицейский участок в Оома, столицу района, где хранились обломки и архивы, чтобы испросить для меня разрешение познакомиться с ними. Полиция не дала немедленного ответа. Тем не менее они звонили мне несколько раз, один раз в дом Мийяно и затем в административное

здание, куда я отправился, чтобы поработать с архивами. Они хотели знать, кто я такой, кто санкционировал мой визит, что я здесь делаю, почему я хочу увидеть обломки корейского самолета, в чем заключается цель моего расследования, что я собираюсь делать с этой информацией и тому подобное. С каждым новым звонком появлялись новые вопросы. Наконец поздно вечером, мне было сказано, что никакой информации здесь нет, как нет и никаких архивов, в которых могла бы содержаться информация об обломках корейского самолета. Полицейские сказали мне, что в этом районе никто никогда не находил никаких обломков. Вот почему нет информации в архивах. Это значит также, что нет смысла продолжать поиски.

Через полчаса после телефонного звонка из полиции, мне позвонили с базы JMSA в Аомори, с которой ранее связывался мистер Мийяно. Они сказали, что у них нет никакой информации и никаких материалов об обломках или поисках. Тем не менее если я все еще собираюсь навестить их, то меня радушно примут.

Жители деревни Сай были удивлены таким поворотом событий и еще более удивлены тем, что полиция и JMSA заявили, что у них нет никаких архивных материалов об обломках, найденных в этом районе. Они сами участвовали в поисках, передали найденные обломки в полицию и помогли занести эту информацию в архивы, как в полицейском департаменте в Оома, так и в штаб-квартире JMSA в Аомори.

Новости в маленьких селеньях распространяются быстро, и деревня Сай не была исключением. Когда новости о поведении властей стали известны, жители деревни были взволнованы. Затем фортуна улыбнулась нам в обычном информационном сюжете, который был передан в местных новостях. Он был посвящен аварии 1988 года в Токийском заливе, когда туристический катер столкнулся с подводной лодкой «Надашио», что повлекло за собой много жертв. Как

заявил диктор, было обнаружено, что капитан субмарины изменил время своих маневров в судовом журнале, чтобы избавиться от ответственности за этот инцидент.

Все жители деревни Сай были возмущены тем, что сделало правительство. Всего лишь за какой-то день их вера в беспристрастную и надежную власть была трижды поколеблена. Сейчас они были готовы признать, что обломки, найденные в их деревне, должны были быть частями корейского самолета, как они сами и считали. И в самом деле, существовала вероятность того, что KAL 007 разбился не у Монерона, а в проливе Цугару. По какой другой причине полиция должна была скрывать этот факт, делая вид, что никаких обломков не было найдено, когда они сами их обнаружили?

Я показал мистеру Мийяно небольшой фрагмент пола кабины от «Боинга-747», который я привез с собой. На него произвело впечатление его сходство с тем обломком, который нашел он сам. Он с уважением взял фрагмент в руки и рассматривал долгое время, затем пустил его по кругу. Я объяснил другие особенности моего расследования и причины, по которым я полагаю, что KAL 007 разбился не у Монерона, а гораздо дальше к югу, не так далеко от деревни Сай.

Мистер Мийяно слушал меня не один. Он собрал деревенских стариков и несколько молодых людей. Легко было заметить, что моя речь произвела на них впечатление. Не только потому, что я был иностранцем, который говорил по-японски, что необычно само по себе, но также и потому, что я предусмотрительно включил в свою речь несколько выражений из местного диалекта. Многие из тех, кто собрался в тот вечер, были рыбаками. Я сам несколько лет был профессиональным рыбаком. Благодаря холодному пиву и теплему саке они начали считать меня одним из них. Я рассказал им, как ловил тунца с вертолета.

Я использовал выгодную ситуацию, чтобы подсесть поближе к деревенским старикам, и поговорил с ними об истории Японии и древнеяпонском языке, который я изучал в течение нескольких лет. Постепенно они стали менее скованными и позволили себе ввести еще больше слов из местного диалекта в формальный японский, на котором говорят с иностранцами. Я постепенно начал заводить друзей среди деревенских жителей, над которыми так часто подсмеиваются жители крупных городов за их диалект. Моя популярность распространилась и на моего хозяина, мистера Мийяно. Он воспринял отказ полиции в Оома и JMSA как личное оскорбление. Деревенские жители с трудом могли поверить своим ушам. Атмосфера постепенно накалялась, и причиной было совместное воздействие негодования и горячего саке, которое мы пили. Вскоре они начали рассказывать.

Деревня Сай была хорошо известна в округе как «кладбище самоубийц». Эта мрачная репутация не случайна. Она проистекает из положения деревни на крайней оконечности полуострова Шимо Кита, который далеко вдается в пролив Цугару. Через пролив ходит ряд паромов, которые курсируют между Аомори на Хонсю и Хакодате на Хоккайдо. В Японии полно историй о самоубийствах. По не совсем понятной причине считается, что пролив Цугару особенно привлекает к себе отчаявшихся, как, скажем, Эйфелева башня в Париже. Каждый год, в особенности весной, несколько несчастных решают покончить с собой — особенно часто с наступлением ночи — и бросаются в воду, как только паром отходит от берега. Их тела волны приносят на пляж деревни Сай. Мистер Кашима, секретарь муниципалитета, был недоволен несправедливостью, которая превратила его деревню в «кладбище самоубийц» и в то же самое время отняла у нее славу считаться деревней, расположенной «ближе всего к месту падения KAL 007».

Я уверил мистера Кашима, что лично прослежу за тем, чтобы роль Сай в этом случае не осталась бы в стороне, и

затем понял: тот факт, что обломки от корейского лайнера оказались именно здесь, в Сай, на кладбище самоубийц Цугару, не был простым совпадением. Роль общего знаменателя играло течение. Я узнал, что тела находили обычно через три-четыре дня после того, как об исчезновении жертв было объявлено в газетах. Поскольку новости обычно появляются в газетах на следующий день, это означает, что течению нужно четыре или пять дней, для того чтобы отнести плавающий объект от входа в залив до пляжа деревни Сай. Этот факт помог вычислить время, которое требуется для предмета, чтобы дрейфовать вместе с течением, поскольку, даже если скорость течения достигает семи узлов у мыса Оома, его скорость в заливе, напротив пляжей Сай, была гораздо ниже.

Деревня была сейчас на моей стороне, и мой хозяин получил разрешение муниципалитета помочь мне в расследовании, чтобы сгладить прохладное отношение полиции и JMSA. Жители сдержали свое слово, и на следующий день рано утром за мной пришла машина, предоставленная городом и управляемая мистером Кашимой, моим гидом и водителем. Если они не смогли показать мне обломки, то, по крайней мере, они покажут мне те места, где куски были найдены.

Наше путешествие началось с беседы с Татеваки Тошио, который нашел первый фрагмент на плоской скале на высоте 30 см над водой и в 3—4 метрах от берега. Я спросил Татеваки Тошио, мог ли этот обломок лежать здесь долгое время до того момента, как он был найден. Он ответил мне, что так не думает, потому что он ходил сюда каждый день, для того чтобы собрать морские водоросли, и за день до этого обломка здесь не было. Должно быть, обломок приплыл ночью, подгоняемый волнами. Мистер Кашима довез нас до Никасойя. Я обследовал и сфотографировал то место, где были найдены обломки KAL 007, в 600 км от того места, где американские, советские и японские военно-морские

силы официально их искали. Мы продолжили нашу поездку вдоль побережья, останавливаясь в тех местах, где были найдены другие обломки авиалайнера. Я узнал, что в пределах 12-мильной зоны было найдено почти 30 фрагментов, имеющих ячеистую слоистую структуру, покрытую алюминием. Один из этих обломков имел в длину более двух метров.

Дорога какое-то время шла вдоль берега и затем повернула в глубь острова, поскольку холмы здесь почти отвесно обрывались в море и попасть на берег прямо с дороги было уже нельзя. Это место называется Нагахана и здесь, на площади в несколько квадратных километров, мистер Мийяно и его команда и нашли свои обломки. Следуя по дороге, которая извивалась, пробираясь через окружающие ее холмы, мистер Кашима довез нас до места, известного под названием Хотокэ-Га-Юра (Земля богов). Отсюда мы могли добраться до берега, пройдя по деревянному пешеходному мостику почти полтора километра длиной, который был закреплён на склоне скалы.

Это была самая дальняя от Сай точка полуострова, где были найдены обломки и, соответственно, самая южная точка Японии, в которой в 1983 г. были найдены обломки корейского лайнера. Спуск вниз был длинным и пологим. Мы только-только ступили на берег, когда я заметил кусок алюминия, лежащий в нескольких метрах от меня, совершенно очевидно, что это была часть материала с ячеистой структурой, изъеденная непогодой. Точно такие же обломки были найдены жителями деревни на том же самом пляже шесть лет тому назад. Обломок был идентичен фрагментам, собранным к северу, в Вакканае. Мистер Кашима и я с трудом могли поверить удаче. Этот кусок появился через какое-то время после остальных и оставался в этом изолированном месте, забытый миром. Мы обнаружили фрагмент в 11.30 17 ноября 1989 года. Он имел размеры двадцать два на двенадцать дюймов и дюйм толщиной. Когда я смог взвесить его спустя три часа, он весил, все еще пол-

ный воды, 3/4 фунта. В сухом состоянии он не мог весить больше одной-двух унций.

Через несколько минут я заметил то, что, как оказалось, было куском внутренней обшивки кабины «Боинга-747», насколько я помнил это во время другого полета тем же рейсом авиакомпании KAL 007, которая тогда еще не поменяла своего названия. Мистер Кашима подобрал «бутылку», плавающую в океане. Оказалось, что в ней внутри коробочки от фотопленки находилась записка. Эту бутылку бросили в море студенты школы на острове Садо, рядом с Ниигатой на берегу Японского моря, 1 октября 1989 года. Для тех, кто еще сомневался, это могло бы служить доказательством, что течение на самом деле шло с юга на север — и его ветвь могла нести плавающий предмет от острова Садо, к северу от которого, скорее всего, разбился корейский лайнер, к пляжу, на котором были найдены обломки KAL 007. После нашего возвращения в деревню мы зарегистрировали наше открытие в муниципальном архиве. Затем я разрезал фрагмент на несколько частей: одну для деревни, одну для Джона Кеппела в США, одну для Технического исследовательского комитета в Токио и одну я оставил себе.

На следующий день, 18 ноября, после моего возвращения из Аомори я остановился у здания редакций «Тоо Ниппу», чтобы сообщить им об открытии и дать им время сделать фотографии. Была суббота, и я встретился со штатным корреспондентом. Я сказал ему о том, что произошло, думая, что он подпрыгнет от радости, узнав о возможности опубликовать что-то новое о деле KAL 007. Вместо этого он вежливо меня выслушал и, видя, что я озадачен его слабым энтузиазмом, сказал мне: «Здесь, к югу от Монерона нельзя найти никаких обломков корейского лайнера. JASDF уже объявило, что это обломки не от KAL 007, а от самолетов-мишеней. Мы не можем противоречить тому, что заявляет наше правительство». Размышляя об этом взгляде на мир, я стал гадать, насколько сенсационной должна быть какая-



Рис. 8. Обломок ячеистой структуры от KAL 007, найденный в проливе Цугару в сентябре 1983 года, в более чем трехстах милях к югу от того места, где, как считалось, разбился авиалайнер. Японское ведомство самообороны понимало: если станет известно о том, что корейский лайнер разбился на юге, публика поймет, что обломки, найденные на севере, принадлежали военным самолетам. Оно отозвало поиски в проливе Цугару, утверждая что найденные обломки принадлежали самолетам-мишням, используемым для учебных воздушных стрельб

то история, чтобы газеты согласились бы что-нибудь о ней опубликовать.

Я решил воспользоваться приглашением JMSA и направился в их штаб-квартиру. Первое, что я увидел на столе офицера, встретившего меня, было двухстраничным докладом полиции в Оома, касающимся моего пребывания в деревне Сай. В отчете ничего не было сказано о фрагменте, который я обнаружил. Я показал фрагмент офицеру вместе с копией регистрационного сертификата с печатью муниципалитета. JMSA сделало себе копию. Если у них раньше и не было никаких архивных материалов об обломках, найденных на юге, то теперь они появились.

Как показало мое открытие в Сай, много других обломков могло ждать своего обнаружения на берегах, где никто не думал их искать. Перед отъездом из Токио я планировал посетить деревни Хаборо и Минато Мачи, вместе с островом Теури То в Японском море, где в 1983 г. были найдены обломки. Но после моего пребывания в Сай я понял, что столкнусь с теми же самыми трудностями при попытке получить доступ к местным архивам и все закончится тем, что я сам приступлю к поискам. Те участки побережья в этом районе, на которых вероятнее всего могли оказаться обломки, находились, тем не менее, не в этих деревнях, а на острове Окушири, у входа в пролив Цугару. Его положение к северу от входа в пролив, в самом центре течения Цусима Шио, означало, что существовала большая вероятность того, что обломки самолета вынесет к его берегам.

21 ноября, Саппоро. Я был приглашен остановиться здесь студией НВС местной телестанцией. Здесь я встретил репортера Ишизаки, которому предстояло стать моим наставником и работать со мной все то время, когда я находился в этом районе. Мы записали мой рассказ об открытии в Сай, который вышел в эфир вечером того же дня. Я провел несколько дней, устанавливая контакты и обследуя архивы, прежде чем отправился на маленьком самолете в Оку-

шири. Во время сорокаминутного полета у меня было время поговорить с пилотом, который сказал мне, что никогда не слышал об обломках корейского авиалайнера, которые были бы найдены на Окушири. В одиннадцать я подъехал к отелю «Окамото» и к полудню уже был на берегу. Я начал поиски в западной части острова. Через полчаса я нашел первый фрагмент, кусок с ячеистой структурой, аналогичный тому, что я обнаружил у деревни Сай. Рядом с этим фрагментом лежал миниатюрный пластиковый веер с изображенной на нем корейской танцовщицей. Я вспомнил, что во время полета из Сеула в Токио на самолете KAL провод-

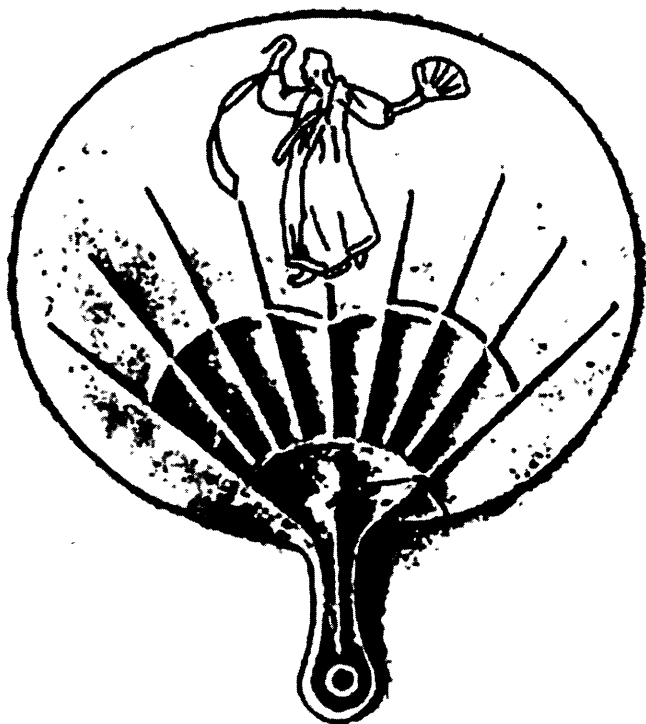


Рис. 9. Корейский веер. Найден автором вместе с ячеистыми обломками от самолета KAL 007 на острове Окушири, к северу от входа в пролив Цугару в 1989 году

ница предложила мне точно такой же веер. Ближе к вечеру я нашел еще два ячеистых куска. Но спускалась ночь, и начало холодать. Я вернулся в отель, принял горячую ванну, поел и лег спать.

На следующий день рано утром я вернулся на берег, предварительно договорившись с менеджером отеля, что он подберет меня вечером. В то утро я нашел еще четыре куска, один из которых был длиной почти в метр. Вскоре после этого я встретил группу рабочих, которые ремонтировали небольшой паром. Воспользовавшись ситуацией, чтобы немного отдохнуть, я поговорил с ними и показал куски, которые нашел. Я спросил их, говорил ли кто-нибудь на острове об обломках после катастрофы. Для того чтобы аутентифицировать мои открытия, я сделал несколько фотографий рабочих, держащих в руках найденные мной фрагменты. В полдень я нашел другой фрагмент. Он сильно отличался от остальных. Это тоже был кусок с ячеистой слоистой структурой, но состоявший из трех слоев какого-то пластикового материала, а не алюминия. Он имел изгиб и был покрыт серой краской, той же самой, которая использовалась для окраски огромных обтекателей на приводах закрылков «Боинга-747».

Вскоре я нашел другой ячеистый обломок, покрытый алюминием, на этот раз он был выкрашен в красный цвет. Затем еще один, тоже красный, который выглядел так, как будто по нему нанесли серьезный удар. Затем я заметил полицейскую машину,двигающуюся по дороге. Скоро она замедлила ход и остановилась. Из нее вышел офицер и прокричал что-то в мою сторону. Я оглянулся. Никого не было. Я понял, что полицейский обращается ко мне, и пошел навстречу. Как только я подошел ближе, он спросил меня, правда ли, что я ищу на этом пляже обломки корейского самолета. Поскольку именно это я и делал, я ответил утвердительно. Затем он спросил меня, почему я приехал в

Окушири, почему я ищу обломки самолета, и задал ряд подобных вопросов. После того как он проверил мои бумаги, я спросил его, как он узнал, что я ищу обломки именно здесь. Он сказал мне, что это ему поведали рабочие, занятые ремонтом парома. Новости в маленьких селениях распространяются быстро! Я дал ему один из фрагментов, которые нашел на берегу, и вид у него стал менее суровым. Он даже предложил подвезти меня до следующей деревни, где я смог бы выпить немного горячего кофе, чтобы согреться, и мы наладили дружественные отношения. Менеджер отеля, верный своему обещанию, приехал за мной вечером. В тот день я нашел десять фрагментов.

В тот вечер после горячей ванны и отличной еды я лежал на татами в моей комнате, защищенный от ветра бумажной ширмой шоджи, и приводил мои заметки в порядок, когда раздался телефонный звонок. Звонили из местного отделения полиции. Они связались с полицейским, который допрашивал меня в то утро, и хотели получить дополнительную информацию о моем расследовании. Было ли у меня разрешение искать обломки от корейского лайнера на берегах Окушири? (Мне такое разрешение было не нужно). На кого я работаю? (На себя). Почему? (Я пишу книгу). Вместе с рядом личных вопросов, включая причину того, почему я нахожусь в Японии, номер моей визы и так далее. Я начал нервничать. Они спросили имя моей жены — случилось так, что она японка, — адрес и телефонный номер ее работодателя. К счастью, она была секретарем в большой компании, которая работала в свое время на американское посольство. На следующий день, когда дежурный полицейский позвонил в ее офис, он насторожился, когда в приемной ответили: «Американское посольство. С кем вы хотите говорить?» Немного смущенный полицейский попросил, чтобы его соединили с моей женой и затем извинился, что побеспокоил ее по такому маловажному по-

воду. В тот вечер начальник полицейского участка лично позвонил в мой отель и принес свои извинения за доставленные мне неудобства.

На следующий день шторм все еще продолжался, дул сильный ветер и местный самолет не мог приземлиться. Я продолжал поиски в ветреную, дождливую и холодную погоду и в течение дня сумел найти еще четыре обломка. Поскольку воздушное сообщение все еще было прекращено, я покинул Окушири на лодке, увозя с собой пятнадцать новых фрагментов от «Боинга-747». Концентрация фрагментов, найденных за столь короткое время, число которых превышало количество обломков, найденных в Сай, а также их распределение по берегу означало, что здесь могло находиться гораздо большее число фрагментов, которые ждали, пока их обнаружат. KAL 007 мог разбиться где-то к югу от этого острова, и достаточно близко, так что большое количество обломков оставалось лежать вместе.

Когда я возвратился в Саппоро, я информировал Ишизаки о моих находках на острове Окушири. Студия была настолько впечатлена моими находками, что они решили подготовить двухчасовую передачу о моем открытии. На следующий день они отправились вместе со мной, чтобы снять мое интервью с губернатором Хоккайдо. Во время интервью губернатор показал мне альбом с фотографиями полной коллекции объектов, найденных на японских берегах. Я попытался найти обломок от «Старфлайта», который соответствовал найденному на острове Ребун в сентябре 1983 года, но его там не было. Когда губернатор спросил меня почему этот предмет меня так интересует, я рассказал ему о фрагменте N3, который я кратко описал (см. рис. 8). Я добавил, что надеюсь посетить штаб-квартиру JMSA в Отару, чтобы посмотреть их архивы.

Следует сказать здесь несколько слов о людях, живущих на Хоккайдо, чиновниках и всех прочих. Разделяя некото-

рую осторожность жителей других японских островов по ряду вопросов, в которых японское правительство использовало свою власть, чтобы пресечь любопытство, в случае KAL 007 жители Хоккайдо не разделяли полностью замкнутость других японцев. Катастрофа с корейским лайнером произошла. Он упал практически рядом с их порогом и, таким образом, это до некоторой степени было их катастрофой — относительно которой они должны были сделать все, что было в их силах. То же самое справедливо и по отношению к офицерам JMSA, хотя, находясь на государственной службе, эти офицеры вели себя осторожнее.

Отару расположен в пределах юрисдикции губернатора Хоккайдо. Он позвонил в JMSA и поговорил с командующим базы, адмиралом, который согласился встретиться со мной. Встреча была назначена на следующее утро. Прежде чем губернатор повесил трубку, Ишизаки, руководивший командой телевизионщиков, попросил у губернатора позволить ему сказать несколько слов адмиралу. Губернатор передал телефон Ишизаки. Ишизаки сказал адмиралу, что снимает обо мне передачу, и просил разрешения сопровождать меня во время визита. Несколько застигнутый врасплох, адмирал какое-то время молчал. Он знал теперь, что сцена на другом конце линии снимается на пленку и наши переговоры записываются. Более того, звонок поступил от самого губернатора. Адмирал не мог отказаться и позволил группе НВС сопровождать меня.

На следующий день караван такси и автомобилей НВС прибыл, для того чтобы доставить Ишизаки, телевизионщиков и меня в штаб-квартиру JMSA в Отару. Нас уже ждали. Хотя JMSA и является частью японской военной машины, это гражданская организация. Японцы тщательно это подчеркивают, хотя в JMSA существует военная иерархия и они используют вооруженные суда. Поскольку, прежде чем стать пилотом, я был капитаном судна, люди в штаб-квар-

тире встретили меня тепло. Они показали мне архивы, которые я рассматривал при работающей камере. И мне даже разрешили снять фотокопии с этого материала. К сожалению, здесь не было фотографий обломков самолета, которые я искал, и в частности обломка N3. Они пообещали направить мне копию, если смогут найти фотографию. Тем не менее моя поездка в Отару не прошла впустую. Я нашел ряд свидетельств о плававших обломках, найденных в Охотском море или на его берегах, которые могли принадлежать лишь американскому военному самолету.

После Отары я отправился в Вакканай, в котором находился временный штаб поисковой операции, проводившейся у берегов Монерона. Я слышал, что городской совет проделал большую работу, чтобы доброжелательно принять семьи погибших, и организовал постоянную выставку личных предметов, принадлежащих пассажирам. Тем не менее, когда я прибыл, все эти объекты были упакованы в деревянные ящики. Затем я пошел в местный штаб JMSA. После некоторого колебания мне показали — под большим секретом и только на несколько секунд — фотографию N3. У меня появилась лучшая идея относительно того, чем это могло быть. Отметка N3 была видна в нижнем правом углу. Она указывала на то, что этот самолет был, очевидно, не советским, поскольку буквы N в кириллице нет. Я не видел серийного номера 7111032, который был показан на рисунке в моем журнале. Может быть, он находился на другой стороне. Тем не менее его округлая форма убедила меня в том, что этот фрагмент был, вероятнее всего, рулем высоты, а не элероном. Офицер, который показывал мне фотографию, взял с меня клятву о том, что я буду молчать. Я вернулся в Саппоро, заинтригованный углубляющейся тайной N3.

По любопытному совпадению, в день моего возвращения в Саппоро, через шесть лет после гибели KAL 007, местное издание «Асахи Симбун» объявило, что команда япон-

ского рыболовного судна «Юкуи Мару» выловила сетями треугольный кусок металла. Этот кусок, который, как было сказано в статье, сделанный из нержавеющей стали или титана и имеющий размеры 63×16×4 дюйма, был найден в море на глубине 360 метров 12 ноября 1989 года, в 22 часа 45 минут в точке с координатами 45°08′ северной широты и 144°00′ восточной долготы. Кромка треугольника была такой твердой и острой, что один из моряков порезался об нее и должен был обратиться за медицинской помощью в госпиталь в Вакканае.

Я решил немедленно вернуться в Вакканай. Я говорил с Ишизаки, который связал меня с местным оператором НВС. Я прибыл на следующий день и встретился с оператором Йошида. Прежде чем обратиться в офис рыболовной компании, где были сложены обломки, Йошида позвонил им и сказал, что мы выезжаем. К его удивлению служащий проинформировал его о том, что фрагмент прошлым вечером был отослан в штаб-квартиру JMSA. Затем Йошида позвонил в JMSA, чтобы назначить интервью. Фрагмент уже был упакован и должен был быть отправлен в Читозе, где его должна была обследовать группа экспертов. К счастью, командующий офицер был тем же самым, который под строгим секретом показал мне фрагмент N3. Он распорядился о том, чтобы нас пропустили, и открыл тщательно запечатанный контейнер с фрагментом. Осмотрев обломок, я поблагодарил моих друзей из JMSA.

Тем не менее, прежде чем уходить, я воспользовался возможностью попросить офицера, если он не возражает, еще раз показать мне фотографию N3, так, чтобы я мог исследовать ее тщательнее. Со смущенной улыбкой на лице офицер быстро отвел меня в сторону и мягко сказал «Это не очень хорошая идея — говорить об этой фотографии в присутствии незнакомцев». Обычно на японском языке слово «незнакомец» относится к неяпонцам. Посмотрев вокруг

себя, я убедился, что был здесь единственным неяпонцем. Внезапно я понял. Концепция клана очень сильна в Японии. Каждый японец принадлежит к клану, и идея принадлежности к группе — одна из самых сильных форм социальных уз в Японии. Когда он говорил мне, что следует быть осторожным по отношению к незнакомцам, он имел в виду, что мой компаньон, Йошида, который не принадлежал к JMSA и не знал о фотографии N3, не был членом группы. Это одновременно подразумевало, что я к этой группе уже принадлежал. Я горячо извинился за свою слепоту. Я пообещал быть более осторожным в будущем. Как только эти важные формальности были проделаны, я, в качестве только что посвященного в члены клана, снова попросил показать мне фотографию N3.

Хотя японские социальные отношения продуманы весьма тщательно и кажутся для западного наблюдателя излишне усложненными, следование должному протоколу иницирует процесс, окончательные результаты которого часто зависят не от статуса вовлеченных сторон, а от сложной сети взаимных обязательств. Тот, кто понимает протокол, может манипулировать социальной ситуацией к своей выгоде. Офицер не мог отказать моей просьбе, представленной в таком виде, и показал мне не одну, а три фотографии N3, на одной из которых была показана обратная сторона фрагмента, которую я никогда прежде не видел. На этой стороне был отчетливо виден приводной механизм триммера, состоящий из круглого силового привода, удерживаемого шестью болтами и маленьким стержнем, прикрепленным к триммеру. Механизм примерно на дюйм выдавался над поверхностью и был покрыт когда-то обтекателем. Я все еще не мог обнаружить серийный номер 711032, или потому, что он был слишком маленький, или, как я начал подозревать, потому, что существовал другой, идентичный N3 фрагмент, на котором стоял этот серийный номер. Последнее подтвер-

дил адмирал Кессоку Коному, которого я встретил в штаб-квартире JMSA в Йокогаме. Тем не менее к тому времени у меня было уже достаточно информации о фрагменте N3, чтобы начать предполагать, что этот кусок мог быть частью хвостового оперения ракеты класса «воздух-воздух».

Мы с Йошидой вернулись затем в офис рыболовной компании, где я смог получить документ, подтверждающий недавнее открытие «Юкуи Мару». Я позвонил в Саппоро, чтобы рассказать Ишизаки о результатах нашей экспедиции. Я сказал ему, что фрагмент был не из нержавеющей стали, а из титана. Как оказалось, он являлся частью крыла американского самолета-разведчика SR-71 «Блекберд», единственного известного самолета (не считая экспериментальных), крылья которого были сделаны целиком из титана. Вечером я вернулся в Саппоро.

В течение ночи срочно собранная группа инженеров JMSA, JASDF и всех японских авиакомпаний, собравшихся в Читозе (полугражданском, полувоенном аэропорту, обслуживающем Саппоро), написала отчет, копия которого немедленно прибыла к нам в отделение НВС. В нем говорилось, что технология, использованная при изготовлении треугольного фрагмента, не была достаточно передовой, чтобы принадлежать какой-либо стране западного мира, и поскольку он был сделан из нержавеющей стали, кусок был слишком тяжел, для того чтобы являться частью самолета.

Передав мне копию отчета, Ишизаки сказал, что американское телевидение уже передало краткое содержание отчета и его выводы. Принимая во внимание тот факт, что Читозе находится немного в стороне от обычных маршрутов, это был поистине замечательный пример современной связи в западном мире. Мы с Ишизаки не могли не думать о том, что отчет был спешно составлен, для того чтобы показать, что обломок не принадлежит ни одному из запад-



Рис. 10. Автор держит в руках фрагмент титанового крыла, случайно поднятый со дна Охотского моря японским рыболовецким судном. Он принадлежит высокотехнологичному самолету, который мог быть сбит во время сражения над Сахалином

ных самолетов. Я лично обследовал этот фрагмент, и мои открытия были диаметрально противоположны тем, которые были сделаны группой экспертов.

На самом деле обломок был слишком легким, для того чтобы быть выполненным из нержавеющей стали и технологический уровень его изготовления был очень высоким. Он выглядел как часть передней кромки острого изогнутого назад крыла и, по всей вероятности, был сделан из титана. Я смог получить небольшой фрагмент в Вакканае и позднее проанализировал его в Токио. Этот металл был титано-алюминиевым сплавом, на 89 процентов состоящим из алюминия. Этот треугольный обломок высокотехнологично-

го самолета и в самом деле оказался частью передней кромки крыла SR-71.

К моменту отлета из Токио я выполнил все поставленные задачи. Я собрал достаточное количество обломков для анализа и мог теперь определить, происходили ли они от самолетов-мишеней, как утверждала JASDF или же от корейского авиалайнера. Я также подготовил отчет для Технического исследовательского комитета Ассоциации семей жертв катастрофы KAL 007.

Глава 6

ВСТРЕЧА В ТОКИО

Во время моей первой поездки и прогулок по берегам Северной Японии в ноябре 1989 года я информировал об их результатах Комитет по поиску фактов при Ассоциации семей жертв катастрофы KAL 007 в Токио, а также Джона Кеппела и через него — Фонд за конституционное правление в Вашингтоне. Японская ассоциация приготовилась провести свою двадцать четвертую ассамблею 17 декабря 1989 года, через пятнадцать дней после моего возвращения с Хоккайдо, и планировала посвятить все заседание рассмотрению результатов моего исследования.

Я не хотел представлять на рассмотрение ассоциации полную теорию того, что произошло с KAL 007. Я с подозрением отношусь к теориям. В теориях одни гипотезы имеют обыкновение громоздиться поверх других. Затем возникает искушение делать выборочные наблюдения и использовать как логику, так и факты для поддержки предвзятых идей. Результаты получаются еще хуже, когда всем процессом руководят сильные политические или институциональные интересы.

С самого начала проблема со случаем KAL 007 заключалась в том, что несколько правительств, над которыми доминировали США, представили миру не столько теорию, сколько ортодоксию. А именно: KAL 007 сошел с курса случайно, ненамеренно и в одиночестве и летел, нарушая советское воздушное пространство, над Камчаткой и Сахали-

ном до тех пор, пока не был сбит советским перехватчиком и не упал в море у берегов Сахалина.

Большая часть того, что в то время писала об этой катастрофе широкая пресса, и то малое, что добавлено с тех пор, было вариациями на эту тему. Самолет сошел с курса преднамеренно, потому что в инерционную навигационную систему были введены неверные координаты. Или он сошел с курса потому, что пилот преднамеренно оставил автопилот спаренным с магнитным компасом. И так далее и тому подобное. Публике предлагался целый «шведский стол» теорий о мелочах в пределах того же самого фальшивого каркаса. Даже революционная теория о том, что Советы приняли KAL 007 за RC-135 и сбили его над Сахалином по ошибке, не выходила за рамки этой фундаментальной ортодоксии.

Моя идея заключалась в том, чтобы посмотреть на факты. Когда вы находите нечто, противоречащее ортодоксальной версии событий, это, конечно, важно. Но еще важнее видеть, какие были сделаны выводы, так, чтобы вы могли посмотреть на другие свидетельства, чтобы ниспровергнуть или подтвердить их. Ко времени начала заседания Ассоциации факты уже сказали о многом. Оставалось много вопросов. Но из имеющихся свидетельств следовали два пункта. Во-первых, KAL 007 не был сбит над Сахалином, а разбился в Японском море в нескольких сотнях миль к югу от официальной зоны поисков. Это доказано тем фактом, что течение идет на север и обломки авиалайнера не были обнаружены в официальной зоне поисков в течение недели. Во-вторых, обломки, найденные в день катастрофы в нескольких различных ареалах у Монерона, показали, что здесь были сбиты несколько военных самолетов, из которых, по крайней мере, один был американским.

Ассоциация заранее разослала пресс-релиз всем токийским газетам и телестанциям. Рано утром после моего возвращения из Северной Японии я получил сообщение от

Кенжи Мацумото, репортера «Асахи Симбун», одной из самых больших ежедневных газет мира с 6-миллионным тиражом. Он получил пресс-релиз и просил меня увидеться с ним как можно скорее. Мы договорились встретиться в 9 часов утра в вестибюле отеля JAL в Кавасаки, в котором я снимал номер. Мацумото прибыл вовремя. Он был ниже меня ростом и довольно плотным, с пытливым выражением на лице. Он напомнил мне вымышленный персонаж — французского детектива Рулетабля. Он говорил быстро, часто проглатывая слова, и я с трудом понимал его. Заседание должно было состояться еще через неделю, но Мацумото хотел знать как можно больше деталей для статьи, которую он готовил. Его больше всего впечатлил тот факт, что большая часть того, о чем я ему говорил, была доступна в газетных архивах и в библиотеке Японского национального собрания.

В силу своей убежденности, что был сбит один-единственный самолет, он никогда не придавал особого значения противоречиям и непоследовательности официальной истории. Что касается различий между японской и американской версиями событий, он приписывал их политической позе обоих правительств. Но сейчас я придал массу фактов взаимосвязи и привлек его внимание к свидетельствам о количестве сбитых самолетов.

Он понял, что я могу оказаться прав. Я пригласил его к себе, чтобы он мог взглянуть на документы, которые я собрал, и осмотреть фрагменты, найденные на берегах у Сай и на острове Окушири. Мацумото стал чрезвычайно озабоченным. Он был молодым, начинающим репортером и все еще находился под влиянием жесткой дисциплины японской школьной системы, в которой уважение к власти и повиновение старшим является первостепенным. Вот почему он был не способен, по крайней мере поначалу, признать, что документы JASDF могли умышленно утверждать, что эти фрагменты являлись остатками самолетов-мишеней,

хотя в действительности принадлежали корейскому авиалайнеру. Его первая реакция заключалась в том, чтобы принять, не задавая вопросов, тот факт, что обломки являются остатками мишеней только потому, что так утверждала JASDF. Вопрос о том, чтобы поставить под сомнение заявление властей, имел для него буквально сакральное значение. И идея проведения расследования, чтобы доказать их ошибочность, была, для Мацумото призывом к совершению преступления против государства.

Но мне удалось посеять сомнения, и как репортер Мацумото знал, что должен делать. Его главный редактор поручил ему встретиться со мной, чтобы он смог получить для газеты как можно больше информации, и он не мог отказаться от этого задания. Он должен был стать свидетелем моих усилий определить, правду ли говорили представители JASDF, заявляя, что обломки принадлежат самолетам-мишеням. Я буквально ощущал конфликт между его уважением к властям и его обязанностями как репортера. Последние победили. На следующий день он отправился со мной в штаб-квартиру японских воздушных сил самообороны, где связался с офицером штаба.

Капитан М. уже ждал нас. Он был пилотом, временно прикрепленным к штабу. Мацумото уже объяснил ему по телефону о цели нашего визита. Но, к сожалению, у него не было документов о так усиленно обсуждаемых самолетах-мишенях. «Ну мы на самом деле не так часто их используем», — сказал он нам. Я показал ему один из фрагментов с ячеистой структурой, который принес с собой, и спросил, что он о нем думает.

«Может ли это быть обломком от одной из ваших мишеней?»

Капитан М. внимательно рассмотрел фрагмент.

«Я не инженер. Я пилот и видел мишени только на расстоянии. Но одно я вам могу сказать, наши мишени никогда не красятся, а здесь я вижу следы краски. Кроме того,

наши мишени используют металлическую арматуру. И, учитывая размеры вашего фрагмента, я сомневаюсь, что это часть самолета-мишени. Мы используем их для тренировок в стрельбе из пулеметов, которые обычно оставляют множество отверстий. Мы никогда не используем мишени для тренировок в стрельбе ракетами, потому что это было бы слишком опасно для самолета-буксировщика. Поэтому наши мишени не рассыпаются в воздухе, они сохраняют свою обычную форму, даже если под конец они выглядят как сита. Я не могу быть абсолютно уверенным, но я не думаю, что этот фрагмент является частью нашей мишени. Для того чтобы быть в этом совершенно точно уверенными, вам нужно, чтобы его изучил производитель».

Затем капитан взял лист бумаги и, сделав набросок самолета-мишени, протянул его мне. Мы поблагодарили его и вышли.

Мацумото выглядел обескураженным. У нас все еще не было никаких доказательств того, что обломки принадлежали корейскому лайнеру, но мы были совершенно точно уверены, что они не могли принадлежать самолету-мишени. Зачем же тогда лгать и говорить, что это часть самолета-мишени, если не собираешься скрыть какой-то важный факт? Логика ситуации указывала на корейский лайнер.

Первоначально Мацумото пришел ко мне с намерением написать о моем расследовании одну или две колонки. Неожиданно он увидел все в ином свете. Учитывая усиливающийся интерес к теме, он сейчас думал о глубокой статье на одном или двух листах или даже о серии статей. За два дня он настолько погрузился в эту историю, что в дополнение к своей первоначальной статье он сейчас собирался начать собственное расследование.

Предупрежденные объявлением Ассоциации, и другие журналисты стали просить о предварительных интервью. Среди них были два советских репортера, Сергей Агафонов, токийский корреспондент «Известий», и Сергей Выху-

холев из Агентства печати «Новости». Я решил организовать пресс-конференцию 15 декабря, за два дня до ассамблеи, на которую я пригласил нескольких журналистов, включая двух советских репортеров, представителей Франс Пресс, «Киодо», «Йомиури Симбун» и Мацумото от «Асахи Симбун».

На пресс конференции пятнадцатого числа Агафонов и Выхухолев вели себя хорошо и были настроены дружелюбно. Оба отлично говорили по-японски, что сильно упрощало дело, поскольку все другие участники были японцами. Они задали ряд вопросов и, казалось, с трудом могли согласиться с тем, что советские перехватчики сбили над Сахалином несколько самолетов. Я показал им отчет ИКАО, в котором советские представители заявили, что пленки с записями голосов пилотов были сфабрикованы ЦРУ.

«Если советские представители отвергли американскую версию, то это потому, что оригинальная советская версия отличалась от нее, и мне бы очень хотелось на нее взглянуть, — говорил я им. — Не могли бы вы передать мой запрос вашему правительству?» Они рассмеялись и пообещали, что попробуют. Я передал им и другим журналистам подборку своих материалов. Агафонов направил их в свою газету, в Москву. Два года спустя его копия материалов повлияла на решение «Известий» опубликовать серию статей о KAL 007.

17 декабря, вновь сопровождаемый Мацумото, я прибыл заранее на ассамблею, где к тому времени наблюдалась заметная активность. Телевизионные команды устанавливали свое оборудование и проверяли картинку. Журналисты открывали блокноты и проверяли фотоаппараты. Комната была большой, с рядом низких столов, которые были установлены на матах-татами.

Задняя стена была почти полностью закрыта большой доской, на которой кто-то мелом расписал программу собрания с точностью до минуты, с указанием времени, отводимого каждому выступающему. Мне дали 45 минут в на-

чале встречи, чтобы рассказать о результатах моего расследования. Затем в течение 20 минут следовали вопросы, за которыми 30 минут отводилось журналисту Масуо, директору Группы по расследованию, и 25 минут для Шигеки Сугимото, инженеру JAL, для комментариев по поводу моих находок и выводов. Много времени отводилось на вопросы и ответы.

Комната постепенно стала заполняться. Здесь был сенатор Хидеюки Сейя, вице-президент Верхней палаты Национальной ассамблеи, сенаторы Ден Хидео, Юката Хата, депутат Шун Ойде и многие другие. Они заняли свои места за низкими столами вместе с представителями Ассоциации. Президент Ассоциации, Масаказу Кавано, сопровождаемый профессором Такемото и членами Комитета по поиску фактов, сели на почетном месте, спинами к доске. Согласно японскому этикету, почетные гости сидят спиной к самому интересному или приятному виду, который они не могут видеть, если не повернутся назад. Напротив, они имеют честь быть неразрывной частью этого вида. В итоге вместе с опоздавшими к началу представителями прессы, разместившимися там, где они могли отыскать свободные места, комната была забита до отказа.

Ассоциация намеренно выбрала комнату с матами-татами для своего заседания. Комната того же размера в западном стиле, уставленная столами и креслами, не могла бы вместить столько людей. Здесь все сидели на полу за низкими столиками. Стиснутые плечом к плечу, присутствующие занимали минимум места. По обычаю, каждый оставил свою обувь в прихожей. Когда посетители в одних носках проходили по татами, раздавался мягкий скребущий звук. Потолок был таким низким, что я мог бы стоя достать его руками, но как только я сел, комната показалась мне собором. Когда все расселись наконец по своим местам, президент Кавано кратко представил меня аудитории и дал мне слово.

Мне нужно было сказать о многом, но в моем распоряжении имелось всего 45 минут. Не так уж много времени, чтобы убедить аудиторию, особенно в силу того, что моя презентация противоречила позиции правительства. Я готовил мое выступление на протяжении нескольких дней, мысленно репетируя рассказ о находках.

Я знал, что большинство людей с трудом согласятся с тем, что KAL 007 мог потерпеть крушение не у Монерона, а где-то в другом месте. В газетных заголовках всего мира гибель KAL 007 настолько тесно была связана с Сахалином и Монероном, что это было выгравировано в коллективном сознании. На каждой стадии презентации я должен был с самого начала указывать на каждое несоответствие, невероятность, невозможность, прежде чем мои слушатели начали открывать глаза на факты.

Зная, что наибольшим препятствием для доверия было уважение аудитории к властям, я превознес это чувство уважения, сказав, что каждый гражданин должен принимать заявления властей и подвергать их сомнению означало бы демонстрировать гражданское неповиновение. Я забросил приманку и сам же ее и заглотил.

Я упомянул, что, поскольку японское правительство выпустило свое заявление за два часа до американцев, оно должно считаться первым, объявившим миру об исчезновении KAL 007. Я подчеркнул явные противоречия между заявлениями Токио (МиГ-23, запуск ракеты до 03.25, исчезновение в 03.29) и Вашингтона (Су-15, запуск в 03.26.20, исчезновение в 03.38). Я предположил, что надлежащее уважительное отношение к правительству требует, чтобы мы не считали какое-то из этих заявлений неверным. Давайте предположим, что оба они справедливы. В этом случае имели место две последовательности событий — перехват, пуск ракеты, гибель самолета, и обе они происходили в реальности. Время 03.38, названное Вашингтоном, было даже

подтверждено информацией японского правительства, указывающего на то, что в это время был зафиксирован пуск ракеты, за которым в 03.39 последовало исчезновение с экранов радаров какого-то самолета. Более того, вся американская последовательность событий была на ленте Киркпатрик, которую США получили от японского правительства.

Имели место три официальные последовательности событий: одна до 03.25, по заявлению JDA, другая в 03.26.20, по ленте Киркпатрик, и третья в 03.38, как по американским, так и по японским источникам. Время исчезновения с экранов радаров было дано: 03.29 (японское), 03.38 (американское) и 03.39 (японское). Три последовательности были независимо подтверждены японским правительством, когда Масахару Готода сказал, что три различных перехватчика МиГ-23 выпускали свои ракеты. Я никогда не ставил под сомнение веру в правительство. Я принял их слова на веру. Но я также заставил их самих придерживаться собственных слов.

Затем я доложил о сообщении «Чидори Мару», подтвержденном JMSA, другим официальным органом. Я продемонстрировал, что самолет, который видели рыбаки, не мог быть ни одним из тех трех самолетов, которые были уничтожены. Это не мог быть самолет, исчезнувший с экранов в 03.29, потому что тот самолет взорвался на высоте 33 000 футов, в то время как самолет, замеченный рыбаками, взорвался на уровне моря. Это не мог быть самолет, исчезнувший в 03.38 или в 03.39, из-за различий в 8 и 9 минут соответственно со времени взрыва в 03.30.

Я обсудил ряд технических факторов исчезновения самолета. По данным радара в Вакканае, самолет, след которого казался принадлежащим KAL 007, передавал транспондерный код 1300 в режиме А. Транспондер — устройство, которое позволяет наземным радарам индивидуально различать самолет в зоне, контролируемой радаром. Каждому самолету назначен уникальный код, который только он и

может использовать. Вызывая этот код на экран радара, оператор знает, след какого самолета он отслеживает.

Но корейский авиалайнер, следуя по гражданскому маршруту R-20 (ROMEO 20) над Беринговым морем, не использовал активный транспондер и обычно держал его выключенным. Во время приближения к Японии и готовясь войти в японскую систему управления воздушным движением, его транспондер должен был быть переключен на код 2000 в режиме C, чтобы дать японцам знать, какие действия предпринимает экипаж. Код 1300, режим A, является чем-то совершенно иным и относится к другому самолету. Мой аргумент был неоспоримым, он был основан на официальной версии событий. Я воспользовался моментом, чтобы продвинуть мой аргумент еще на один шаг.

JDA, японское оборонное агентство, опубликовало карту с радарными отметками, которые предположительно принадлежали корейскому авиалайнеру и трем сопровождающим его перехватчикам, истребителям A, B и C. Согласно японской версии событий, именно истребитель A, МиГ-23, сбил «корейский лайнер». Согласно американским заявлениям, его сбил истребитель 805, Су-15. Истребитель 805 и A должны были, таким образом, быть одним и тем же самолетом, потому что оба сбили «корейский авиалайнер». Поэтому действия перехватчика, которые наблюдали японцы (истребитель A), должны были полностью соответствовать тем, которые совершал самолет (истребитель 805), наблюдавшийся американцами.

Но они не соответствовали. В 03.20 истребитель 805 сделал предупредительные выстрелы по «корейскому авиалайнеру» с расстояния менее 1000 метров, на максимальном расстоянии для его пушек. В тот момент истребитель A появился на японских радарх на расстоянии 25 морских миль (29 миль) от «корейского авиалайнера». Из авиационной пушки нельзя стрелять на такое расстояние. Следова-

тельно, истребитель А японцев и истребитель 805 американцев были двумя разными самолетами. Мы уже имеем указание на это: один из них был МиГ-23, другой — Су-15. Теперь у нас есть доказательства: в 03.20 один находился в километре от самолета-нарушителя и открыл по нему огонь из пушки. В то же самое время другой находился в 29 милях. Оба они, и МиГ-23, истребитель А японцев, и Су-15, истребитель 805 американцев, сбили по самолету — один в 03.25, другой в 03.26.20.

Я заметил, что истребитель 805 следовал по трассе, изображенной на карте, опубликованной «Хоккайдо Симбун» 1 сентября 1983 года, пролетев над городами Холмск и Горнозаводск. Эта трасса явно отличалась от трассы на радарной карте JDA. Каждая из этих трасс отражала отдельное событие. Карта JDA показывала преследование самолета-нарушителя истребителем А. Карта «Хоккайдо Симбун» отражала преследование другого самолета-нарушителя другим перехватчиком, истребителем 805. У нас есть надежная информация, указывающая на то, что ни один из двух самолетов-нарушителей не был корейским лайнером KAL 007.

Самолет, который преследовался истребителем 805, летел со скоростью 430 узлов между 03.12 и 03.19 часов. Затем он увеличил скорость до 450 узлов, что являлось, возможно, его максимальной скоростью. Тем не менее на отрезке своего полета, соотносящегося с этим промежутком времени, рейс 007 сохранял скорость 496 узлов, то есть летел заметно быстрее. Целью 805-го не мог быть рейс 007. Что же касается нарушителя, преследуемого истребителем А, радарная карта JDA показывает, что с 03.25 до 03.29 он пролетел 48 морских миль финального отрезка своего радарного следа за четыре минуты. Это означает, что он летел со скоростью 720 узлов, или Мах 1.25, а никакой «Боинг-747» не может лететь быстрее скорости звука. Два самолета, один из которых был способен летать быстрее скорости звука, были сбиты над Саха-

лином, и, очевидно, ни один из них не был корейским «Боингом». Что же тогда случилось с рейсом 007?

Новости о его исчезновении противоречили друг другу с самого начала. Первоначально полагалось, что у него возникли проблемы на R-20, его официальном маршруте через Тихий океан. Японский военно-морской флот и спасательные суда JMSA сначала искали самолет рядом с NOKKA, контрольной точкой, где KAL 007 должен был находиться в 03.26 японского времени. Они не нашли ничего. Затем было объявлено, что лайнер приземлился на Сахалине и пассажиры были в безопасности. Затем оказалось, что лайнер не приземлился на Сахалине и мог быть сбит. Какая из этих историй истинна? Первая, в соответствии с которой самолет разбился рядом с NOKKA в северной части Тихого океана? Вторая, что он благополучно сел на Сахалине? Или третья, по которой он был сбит?

Два самолета были сбиты над Сахалином, но ни один из них не был корейским реактивным лайнером. Третий самолет, летевший над Тихим океаном, не был найден. Это подтверждает факт, что ни одна из этих трех версий не была правильной. Был только один способ узнать истину: изучить, в каком направлении дрейфовали обломки авиалайнера, и принять во внимание время, за которое они достигли Монерона. Это изучение показывает, что рейс 007 не разбивался у Монерона.

Аудитория слушала меня очень внимательно. У меня было впечатление, что до сих пор я смог их убедить, но наиболее трудная часть моего выступления была еще впереди. Пока же, основываясь на анализе обломков, я должен был противоречить официальной версии событий. Мне нужно было излагать свои аргументы крайне дипломатично. К сожалению, я был настолько занят своей речью, что потерял счет времени. У меня оставалось десять минут. Не так много времени для того, что я хотел сделать.

Я начал с замечания, что никаких обломков корейского лайнера не было найдено к северу от Монерона. Если бы я бросил бутылку с молоком или саке, вероятно я бы нашел молоко или саке вместе с битым стеклом на земле, рядом с тем местом, где я бросил бутылку. Именно это заставило адмирала Исаму Имамура сделать замечание: «Если мы не найдем никаких обломков от корейского самолета в следующие несколько часов, нам придется предположить, что он не разбивался в этом месте». Ни один обломок KAL 007 не достиг предполагаемого места падения в течение более чем недели после катастрофы. Если бы обломки приплыли на официальное место катастрофы, значит лайнер разбился где-то в другом месте.

Корейский лайнер не разбивался у Монерона. Но где же тогда? Поскольку обломки дрейфовали вместе с течением Цусима Шио, которое течет с юга на север, самолет должен был разбиться к югу от Монерона. Но где именно? Обломки самолета, идентифицированные как куски кабины «Боинга-747», были найдены в проливе Цугару. Самолет должен был упасть в море рядом с проливом Цугару, заметно к западу и к югу, для того чтобы обломки могли войти в пролив, в то время как остальные его части продолжали дрейфовать к северу в Японское море, прежде чем достигли Вакканая и Сахалина.

Последние несколько минут я говорил без остановки, мои глаза были устремлены на часы, которые показывали, что мое время истекло. Я закончил тем, что буду рад ответить на любые вопросы, и занял свое место под взрыв аплодисментов. Пробираясь через толпу, по выражениям лиц, по улыбкам согласия я чувствовал, что аудитория ободрена. Я видел, как они кивками выражали свое одобрение. Следующие 15 минут были посвящены свободной дискуссии, которая служила некоторым переходом между моим выступлением и речью следующего оратора. Затем высказались

Масуо и Сугимото, добавляя свои комментарии и анализируя мои выводы.

Во время следовавшего далее периода оживленной дискуссии я обнаружил, что правительственные заявления все еще способны оказывать некоторое влияние на других людей, даже перед лицом предоставленных мною свидетельств. Уважение аудитории к властям все еще перевешивало и причинно-следственные связи, и логику. Это впечатление было усилено статьями в газетах, вышедшими на следующее утро. Они сообщали о заседании и о моей речи, но их комментарии были использованы для того, чтобы посеять сомнения в моих словах. Мне не оставалось ничего иного, кроме как продолжать расследование.

Глава 7

KAL 007 НЕ ОТВЕЧАЕТ

После моей лекции на ассамблее Ассоциации я отправился в офис авиакомпании «Шова Эйркрафт», неподалеку от Токио. Поскольку у меня были контакты в японской авиации, я смог получить рекомендацию от вице-президента авиакомпании JAL, главы исследовательского отделения, чтобы встретиться с одним из его друзей, главой инженерного департамента в «Шова» и ведущим специалистом отделения, которое производило ячеистые панели. Я принес с собой несколько кусков с ячеистой структурой, которые нашел на пляжах в Сай и Окушири. Они были немедленно посланы в лабораторию. Анализ показал, что это не обломки самолетов-мишеней, как заявляли японские воздушные силы самообороны. Они не были произведены ни в компании «Шова», ни вообще где-либо в Японии. Позднее я обнаружил, что некоторые обломки имели корейскую маркировку (KAL 007 (RD7442) был переоснащен в Корее).

Для того чтобы как можно тщательнее все проверить, вскоре после визита в «Шова Эйркрафт» я отправился в штаб-квартиру «Ниппон Фрейхауф», японского производителя контейнеров. Я был представлен другим вице-президентом JAL, мистером Кондо, генеральному менеджеру «Фрейхауфа», мистеру Макио Язаки, который проработал в JAL тридцать лет, из них последние пятнадцать — возглавляя исследовательский отдел ячеистых панелей и контейнеров. Если кто-то и мог идентифицировать найденные мною обломки, то это мог быть только мистер Язаки.

Изучив обломки, мистер Язаки пришел к выводу, что некоторые из обломков с ячеистой структурой могли принадлежать переборке панели пассажирского салона. Другие обломки имели все характеристики панели, используемой для грузовых контейнеров, предназначенных для транспортировки ценных товаров, доставляемых по воздуху, таких как электронные инструменты, компьютеры и тому подобное. Несколько дней спустя, 11 марта 1993 года, российское правительство передало представителям семей погибших на борту KAL 007 93 фотографии различных обломков. Среди них была фотография куска с ячеистой структурой, идентичного обломкам, найденным в проливе Цугару и на острове Окушири. К его поверхности приклеился счет от авиакомпании KAL. Мистер Язаки был прав в своих оценках.

Таким образом, обломки, найденные далеко к югу от Монерона в проливе Цугару, не принадлежали самолетам-мишеням, как об этом заявляли представители JASDF. Среди обломков были куски, идентичные найденным на севере и принадлежавшие KAL 007. Некоторые обломки, найденные на юге, были явно корейского происхождения. Это был материал такого же типа, который используется в больших транспортных самолетах, включая «Боинг-747», ни один другой большой транспортный самолет не терпел катастрофу в том районе, откуда они были принесены течением.

Заявление JASDF, что обломки на юге принадлежат самолетам-мишеням, когда на самом деле они никакого отношения к мишеням не имели, было первым конкретным свидетельством, на которое я натолкнулся в моем расследовании. Это свидетельство показывало, что кто-то хотел скрыть тот факт, что корейский лайнер разбился не у Монерона, а в 400 милях к югу, неподалеку от города Ниигата. Ниигата была следующей контрольной точкой на официальном маршруте KAL 007 в Сеул. Таким образом, самолет пролетел почти весь путь вплоть до контрольной точки, где он мог снова выйти на связь в открытом эфире, как будто на

его маршруте не произошло ничего неожиданного. Жаль, что он так и не достиг Ниигаты. Но даже и в этом случае, мне казалось, что есть большая вероятность, что он вел переговоры по радио и после того, когда, как нам было сказано, его сбили.

Токийский контроль объявил, что корейский авиалайнер в последний раз выходил на связь с наземным контролем в 03.27. Многие неинформированные наблюдатели предположили, что он пытался послать сигнал бедствия. Текст сообщения, опубликованного вскоре после катастрофы газетой «Асахи Симбун», имел следующее содержание:

03.27.00 (KE 007): TOKYO RADIO, KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN.

03.27.05 (Tokyo): KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN, TOKYO

03.27.10 (KE 007): KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN...
(слабо и неразборчиво)

Радиосвязь — первичный способ контроля за воздушным движением. Процедуры и язык переговоров стандартизированы, чтобы улучшить взаимопонимание между диспетчерами и пилотами. Один из наиболее серьезных инцидентов в истории авиации, а именно столкновение двух «Боингов-747» на аэродроме острова Тенериф, был прямым результатом небрежного следования соответствующей радиопроцедуре. Для того чтобы избежать путаницы и не перегружать эфир ненужной болтовней, радиосвязь следует строгим протоколам.

Вызывающая сторона сначала произносит позывной станции, которую она вызывает, далее следует слово «это» (часто опускается для быстроты) и свой собственный позывной. Вызывающий должен ждать до тех пор, пока вызываемый не отзовется. Затем он вызывает снова, повторяя первоначальную процедуру, за которой на этот раз следует сообщение. Следование правильной процедуре критически важно для гладкого хода радиообмена. Пилотам и персона-

лу наземного контроля запрещено передавать рутинные сообщения без следования описанной выше процедуре.

Тем не менее в аварийных ситуациях следуют другому протоколу. Нет времени вызывать, ждать ответа и повторять те же самые слова снова и снова, до тех пор пока не будет установлена связь. В аварийной ситуации пилот может передать сообщение непосредственно, предварив его словом «rap» (от французского «rappe», или «авария») или «mayday» (от французского m'aider, или «помогите мне») — в зависимости от степени срочности. Эти слова повторяются три раза. Они предупреждают любого, что вызывающий передает срочное сообщение. Более важно то, что оно выполняет роль сигнала другим самолетам и радиостанциям, использующим эту частоту, чтобы те прекратили передачу и освободили канал.

Нет сомнения, что «последняя передача» KAL 007 была обычным сообщением. Обычный формат передачи исключает возможность того, что это был сигнал бедствия. Это чрезвычайно важно. Передача состоялась в 03.27.00 по токийскому времени. Но, как нам сказали, KAL 007 был поражен ракетой в 03.26.21. Одной секундой раньше пилот советского перехватчика 805, который, как предполагают, сбил самолет, заявил, что он выпустил ракету, одной секундой позднее он сказал, что цель была поражена. Как же мог корейский авиалайнер хладнокровно передать в Токио рутинное сообщение через тридцать девять секунд после того, как он был уничтожен? Но он послал именно обычное сообщение, или, скорее, начал его передавать — даже если это сообщение, по любой причине, было затем прервано.

У KAL 007 был повод для того, чтобы послать обычное сообщение в 03.27. Самолет ранее указал время своего прибытия в контрольный пункт NOKKA над северной частью Тихого океана в 03.26. Если даже, как мы знаем, он на самом деле там не находился, есть все причины ожидать, что, как это делалось на всем пути от Аляски, он должен был послать сообщение о том, что контрольная точка пройдена.

Но каким образом он смог послать обычное сообщение через тридцать девять секунд после того, как был объявлен уничтоженным? На этот вопрос у нас уже есть ответ. KAL 007 не был целью, которую советский перехватчик 805, по его словам, уничтожил одной или двумя ракетами в 03.26.21. Он не мог быть этой целью, потому что разбился не поблизости, а в четырехстах милях к югу. Действительный вопрос заключается в том, почему после краткого ожидания и приглашения Токио продолжить передачу сообщения корейского авиалайнера быстро стали «слабыми и неразборчивыми».

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), отделение ООН по вопросам гражданской авиации, которое предприняло расследование катастрофы, интерпретировало эту часть сообщения как «быстрая декомпрессия... опускаюсь до одной тысячи». Эта интерпретация подтверждает заявление США, что самолет находился в воздухе вплоть до 03.38. Японский эксперт интерпретировал его как «все двигатели... быстрая декомпрессия... один ноль один ноль дельта». Ларри Портер, независимый американский авиационный эксперт, имел возможность изучить пленку с записью этого сообщения. Джон Кеппел предоставил ему копию пленки из аэропорта Нарита и попросил его проанализировать сообщение для расследования KAL 007, предпринятого Фондом за конституционное правительство. Портер — бывший военный диспетчер, который проработал в FAA ряд лет. У него есть своя собственная хорошо оборудованная электронная исследовательская лаборатория. Он не нашел никаких следов ни японской расшифровки «быстрая декомпрессия... опускаюсь до одной тысячи», ни расшифровки ИКАО «все двигатели... быстрая декомпрессия... один ноль один ноль дельта». А услышал он следующее:

KE 007: THAT WAS KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN...
[Это был KAL 007] REPEAT CONDITIONS [Повторите условия]
GONNA BE A BLOODBATH... REAL BAD [Будет кровавая баня... очень плохо]

Позднее Портер сказал Кеппелу, что «будет» могло быть сказано в сослагательном наклонении — «должна была быть». Спустя несколько лет лабораторией электрической компании «Иватсу» в Токио был сделан более тщательный анализ сообщения. Стало ясно, что, хотя сообщение определенно было передано с борта KAL 007, оно не было сделано вторым пилотом лайнера, который вел передачу. Часть сообщения, записанная в Нарита, поступила с другого самолета на частоте, на которую в тот момент был настроен один из приемников корейского самолета. Слова с другого самолета, которые были слышны в пилотской кабине KAL 007 благодаря громкоговорителю, были восприняты микрофоном второго пилота вместе с его собственными словами и переданы в Нарита на отведенной для корейского лайнера частоте. Удивленный серьезностью того, что он услышал во время передачи в Токио, второй пилот забыл в задумчивости снять палец с кнопки микрофона. Когда я реконструировал сообщение, последовательность оказалась следующей:

KE 007: TOKYO RADIO, KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN.

Tokyo: KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN, TOKYO.

Неизвестный: Это была...

KE 007: KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN... (говорит Токийскому контролю)

Неизвестный: повторяю...

KE 007: REPEAT CONDITIONS (Кому это было адресовано?)

Неизвестный: Будет (должна была быть) кровавая баня... очень плохо...

Это объяснило бы, почему передача KAL 007 в Токио как будто внезапно ослабела и стала неразборчивой: голос, который слышал наземный контроль, не был больше голосом второго пилота, а гораздо более слабыми звуками передачи с борта другого самолета. Второй пилот, должно быть,

понял, что его микрофон все еще работает на токийский контроль, поскольку он выключил его, и, таким образом, то, что прозвучало как скрытая передача, не было записано в Токио.

Рутинный вызов корейским самолетом токийского контроля, время, прошедшее после того как взорвались ракеты 805-го, и последнее сообщение KAL 007 — все это указывает на то, что KAL 007 еще продолжал обычный полет в 03.27.10, в то время когда он умышленно прекратил передачу, имитируя проблемы с радио. Исследование пленки за период времени после 03.27.10 было следующим логическим шагом в определении того, пытался ли KAL 007 вновь связываться с кем-то на отведенной для него частоте вплоть до момента своей гибели.

...Записывающее устройство токийского контроля было совершенно новым и в то время все еще находилось в состоянии тестирования. Это был магнитофон, который был способен записывать одновременно двенадцать различных дорожек, каждая из них соответствовала своему каналу. Всего записывалось четыре VHF (близкого радиуса действия) канала, включая международный сигнал бедствия на частоте 121.5 MHz, четыре HF (дальнего радиуса действия) канала, три телефонных канала и один канал для временного сигнала. Каждая из этих дорожек могла прослушиваться индивидуально и временной сигнал мог быть наложен на любую из дорожек. Временной сигнал состоял из кода Морзе, который давал часы и минуты, и осциллятора, который отмечал секунды. Это давало точный сигнал для всех дорожек, без помех для качества звука или его различимости.

...На копии ленты 1983 года из Нарита, переданной Diet, время произносилось вслух женским голосом. Голос не только называл время, но также повторял все протокольные формальности, используемые в вежливом японском разговоре. Хотя голос был достаточно приятным, он накладывался на передачи и мешал пониманию того, что было записано на пленке. Это не лезло ни в какие ворота.

...Я обнаружил, что KAL 007 послал несколько сообщений после своей «последней» передачи в 03.27.10, один раз в 03.52, KAL 015, и один раз в 04.10, KAL 050 другим корейским авиалайнерам.

После того как передача в 03.27.10 была прервана тревожным сообщением, услышанным на другом канале, корейский лайнер просто прекратил связь с Токио, хотя второй пилот не выключил микрофон достаточно быстро, как, возможно, ему следовало бы. Токийский контроль, вполне естественно, не поняв странное и неразборчивое сообщение, сделал замечание: «Нечитаемо, нечитаемо» и попросил корейский лайнер повторить. Но KAL 007 этого не сделал. Как не ответил он ни на один из последующих вызовов Токио, пытавшегося восстановить контакт. Он также не назвал свои позывные снова. Почему?

Для того чтобы ответить на этот вопрос, мы должны принять во внимание тот факт, что, отклонившись от своего разрешенного курса и не отмечая этого в докладах о своем положении, KAL 007 сделал нечто, что не имело никакого отношения к его обязанностям гражданского самолета. Как мы увидим далее, когда я буду анализировать события во время полета через Берингово море, для того чтобы не дать наземному контролю возможности разобраться в том, что происходит, KAL 007 дважды симулировал неполадки передатчика VHF (близкого радиуса действия) и просил KAL 015, летящего тем же маршрутом, передать за него доклады о местоположении, неправильное содержание которых ввело наземный контроль в заблуждение.

Я не буду пытаться воспроизвести то, о чем думали пилот и второй пилот KAL 007, но предоставляю слово фактам, позволяющим предположить, каковы могли быть их мотивы не отвечать на вызовы Токио. Факты показывают, что пока они действительно использовали радио короткое время, они не идентифицировали самолет, используя свой позывной обычным образом. Мы знаем, изучив океанские те-

чения и дрейф обломков, что сразу же после 03.27 KAL 007 повернул на юг. Если бы он полетел в любом другом направлении, его обломки не оказались бы там, где были обнаружены.

В часе полетного времени к югу находилась Ниигата, порт на западном побережье Хонсю, последняя контрольная точка в Японии на официальном пути KAL 007 в Сеул. В отличие от контрольной точки NOKKA, которая представляла всего лишь обозначенное географическое местоположение в Тихом океане, NIIGATA была контрольной точкой, оснащенной радаром. Если бы KAL 007 после своего длительного несанкционированного отклонения от курса пожелал бы снова включиться в систему воздушного контроля на официальном маршруте, NIIGATA была бы для этого самым очевидным местом. Находясь над Ниигатой, все что нужно было сделать, это идентифицировать себя для токийского контроля и доложить о прохождении через контрольную точку.

Тот факт, что на своем пути к югу KAL 007 не упомянул свой позывной, позволяет предположить, что именно такими и были его намерения. Следуя вдоль западного побережья Хоккайдо, самолет находился в пределах досягаемости радара японского агентства самообороны. И даже от Цугарского пролива, летя на назначенной высоте 35 000 футов (что он мог бы желать по соображениям безопасности), самолет находился в пределах досягаемости радара в Токио-Нарита. Следует также сказать что его передачи по VHF, которые, как и сигналы радара, распространяясь по прямой линии, могли быть услышаны в Токио. Если бы он ясно идентифицировал себя, Токио, который искал авиалайнер с момента его странной передачи и молчания в ответ на вызовы, определил бы его позицию примерно в четырехстах милях от курса посредством пеленгации радиосигнала и по радару. На все вопросы был бы тогда получен ответ.

Когда я пришел к пониманию смысла фактов, связанных с обломками, и того, что пошло неладно с официальной интерпретацией «последнего сообщения» KAL 007 в 03.27, я понял, что должен изучить часть пленки Нарита, записанную после 03.27. Я делал это сначала на слух, потом на личном осциллографе и затем с помощью доктора К. Цубои, директора лаборатории Иватсу в Кагуяме неподалеку от Токио. Доктор Цубои является ведущим японским специалистом по акустическим сигналам и имеет в своем распоряжении первоклассное оборудование.

Именно он обнаружил первое сообщение с борта KAL 007 после передачи в 03.27.10. Оно состояло из одного слова:

03.30.05 (KE 007): ROGER

Компьютер доктора Цубои автоматически проанализировал передачу вместе с другими сигналами и выдал голосовой отпечаток, распознаваемый как принадлежащий второму пилоту KAL 007. Это короткое сообщение было доказательством того, что корейский авиалайнер находился в то время в воздухе, совершая нормальный полет. Казалось, что KAL 007 отвечал на вызов, передавая только то, что было необходимо для понимания вызывающего, но недостаточно для того, чтобы быть обнаруженным Токио. Не совсем ясно, почему слово «Роджер» было произнесено на официальной частоте авиалайнера, а не на частоте станции, на сигнал которой KAL 007 отвечал. Кажется ясным, что самолет не отвечал на вызов Токио, поскольку он не сделал того, что в Токио просили его сделать, то есть повторить свое последнее сообщение.

Между тем Токио, оказавшись неспособным связаться с KAL 007, попросил любой самолет, находящийся поблизости, попытаться установить с ним контакт. Первый самолет, к которому Токио обратился с просьбой, был, конечно, KAL 015, находящийся (согласно докладам о позиции двух самолетов) всего лишь в нескольких минутах позади 007 на маршруте R-20, и, таким образом, как полагал Токио, на са-

мом деле был способен вызвать его по своему VHF, гораздо более надежному каналу, чем радио HF. По запросу Токио KAL 015 вызвал KAL 007, но по радио HF:

03.43.07 (KE 015): ZERO ZERO SEVEN, ZERO ONE FIVE

KAL 015 вызвал KAL 007 только *один раз* по радио HF и не получил никакого ответа. Он передал Токио: «KAL 007 не отвечает». Есть нечто удивительное в отсутствии у KAL 015 интереса в контакте с самолетом своей же авиакомпании. Токио попросил попытаться связаться с KAL 007 снова, но на этот раз по VHF, используя международную частоту 121.5 MHz. KAL 015 сделал вызов и на этот раз *установил контакт*:

03.52.09 (KE 015): ZERO ZERO SEVEN, ZERO ONE FIVE

03.52.15 (KE 015): ZERO ZERO SEVEN, ZERO ONE FIVE

03.52.40 (KE 007): ZERO ONE FIVE

03.52.45 (KE 015): ZERO ZERO SEVEN, ZERO ONE FIVE

03.54.35 (KE 015): ZERO ZERO SEVEN, ZERO ONE FIVE

03.54.45 (KE 015): ZERO ZERO SEVEN, ZERO ONE FIVE

03.54.45 (KE 007): (передача на корейском языке)

03.54.47 (KE 015): ROGER

В этом радиообмене KAL 015 вызывал KAL 007 дважды. Несколько секунд спустя KAL 007 ответил нечто неопределенное и не отвечающее протоколу, но на самом деле часто используемое в обмене между самолетами, когда пилоты знают друг друга и находятся на постоянной связи во время полета. Похоже, что KAL 015 не услышал и продолжал вызывать KAL 007 еще три раза. Затем KAL 007 передал короткое предложение по-корейски, которое KAL 015 получил и должен был понять, потому что он ответил «Roger» и перестал делать новые вызовы.

Вероятно, KAL 015 был в курсе того, что делал KAL 007. Существует свидетельство, что на более ранней стадии полета KAL 015 прикрывал несанкционированное отклонение KAL 007 от назначенного курса. Как увидит читатель далее,

когда я буду обсуждать полет KAL 007 от Анкориджа через Берингово море, KAL 015 дважды передавал доклады о своей позиции для авиалайнера-«близнеца». В данном случае этот разговор остается коротким и загадочным. KAL 015 сотрудничал с KAL 007, изобразившим отказ радио, сообщив токийскому контролю, что они не смогли связаться с KAL 007, хотя фактом является, что, согласно пленке из Нарита, они на самом деле такую связь установили.

Несколько минут спустя другой корейский самолет, KAL 050, появился в зоне токийского контроля. В своем самом первом вызове контроль подтвердил радарный контакт и потребовал, чтобы этот самолет связался с KAL 007.

04.08.14 (Tokyo): KOREAN ZERO ZERO FIVE ZERO, STAND BY YOUR REQUEST. ALSO, WE HAVE REQUEST. WOULD YOU ATTEMPT CONTACT WITH AH, CALL SIGN KOREAN ZERO ZERO SEVEN. AND IF YOU HAVE CONTACT WITH HIM TO CONTACT AH, TOKYO CONTROL ONE ONE EIGHT DECIMAL NINER

[KAL 0050, контакт подтверждаем. Кроме того, просим вас связаться с KAL 007. И если у вас есть с ним связь, свяжитесь с токийским контролем на частоте 118.9]

KAL 050 выполнил это требование и установил контакт с KAL 007.

04.08.30 (KE 050): AH TOKYO, AH KOREAN ZERO ZERO SEVEN, THIS IS KOREAN AIR ZERO FIVE ZERO.

04.09.15 (KE 050): AH KOREAN ZERO ZERO SEVEN, KOREAN AIR ZERO FIVE ZERO, ON ONE ONE EIGHT NINER [VHF 118.9].

04.09.34 (KE 050): KOREAN ZERO ZERO SEVEN, THIS IS KOREAN AIR ZERO FIVE ZERO ON ONE ONE TWO DECIMAL FIVE, HOW DO YOU READ?

04.09.51 (KE 007): ZERO FIVE...SEVEN.

04.09.54 (KE 050): AH, ROGER, AH, TOKYO CENTER ADVISES YOU TO CONTACT AH, ONE ONE EIGHT DECIMAL NINER, OVER.

04.10.04 (KE 007): (передача на корейском языке).

04.10.10 (KE 050): (передача на корейском языке).

В сообщении на корейском языке KAL 007 объясняет KAL 050, что Токио-контроль не смог идентифицировать его эхо на радаре, спутав его с отметкой KAL 015. Услышав это, KAL 050 говорит: «В таком случае вам лучше поддерживать радиокontakt с KAL 015». На это KAL 007 отвечает: «Мы постоянно контактируем с KAL 015».

Сразу же после передач на корейском KAL 015, который прослушивал ту же частоту, нарушает их разговор на корейском языке обычным позывным на английском.

04.10.47 (KE 015): AH KOREAN AIR ZERO FIVE ZERO, THIS IS KOREAN AIR ZERO ONE FIVE, KOREAN AIR ZERO ZERO SEVEN (остальное сообщение на корейском).

04.10.58 (KE 050): (отвечает на корейском).

04.11.01 (KE 015): (первая часть сообщения на корейском).

04.10.10 (KE 050): (передача на корейском) ONE TWO THREE FOUR...

Сообщения на корейском заставляют серьезно задуматься. KAL 015 спрашивает KAL 050, устанавливал ли он связь с KAL 007. KAL 050, догадываясь по некоторым причинам, что KAL 007 хочет симулировать выход из строя радио, но не зная наверняка, в курсе ли этого секрета KAL 015, отвечает предусмотрительным «нет». KAL 015 затем говорит: «Вы можете связаться с KAL 007 в любое время при помощи вашей спецаппаратуры. Просто перейдите на один два три четыре». Один два три четыре — это частота 123.4 MHz, которая не прослушивается наземным контролем. Пилоты часто используют ее для частных разговоров. KAL 015, таким образом, попросил KAL 050 перейти на частоту 123.4 и пообещал, что на ней он сможет связаться с KAL 007 при помощи своей аппаратуры.

Некоторые специалисты приписали передачи KAL 007, приведенные выше, KAL 015. Но логика этой ситуации го-

ворит нам, что это не так. Если бы KAL 050 устанавливал связь с KAL 015, он не стал бы просить его «оставаться на связи с KAL 015» и KAL 015 не стал бы отвечать, что он был «на связи с 015». Если бы к KAL 015 обращались оба участника, то очевидно, что он не был одним из них!

Доктор Цубои из лаборатории Иватсу подтвердил, что голос действительно принадлежит второму пилоту KAL 007. Если мы посмотрим на все предложение, то увидим, что KAL 050 получил отклик от KAL 007 в 04.09.51, сразу же после его первого вызова на частоте 121.5 МГц. Ответ состоял из сокращенного позывного для KAL 050, за которым после паузы последовал сокращенный позывной KAL 007, использующего сокращенный стиль связи, который в ходу между двумя пилотами, хорошо знающими друг друга. Полное сообщение должно было быть таким: ZERO FIVE (ZERO) (ZERO, ZERO) SEVEN).

Этот способ связи не является официально одобренным. Но он очень полезен в том случае, если нет неясности в том, кто вызывает, и когда краткость и секретность в этом случае — желательны. Пилот KAL 050 точно знал, кто ему отвечает. Это доказывает его собственный ответ. На сообщение KAL 007 «Zero Five... Seven», он немедленно ответил: «Ah! Roger. Tokyo Center advises you [вас. — E.K.] to contact it on 118.9».

Очевидно, что у пилота KAL 050 не было никаких сомнений о том, какой самолет ему ответил. Затем он передал сообщение из Токио рейсу KAL 007: «Tokyo is asking you to contact...».

Остальная часть сообщения была на корейском. Оно говорит о том, что KAL 050 не знал о секретности с самого начала, но согласился следовать игре KAL 007, симулировавшего отказ радио. Что касается KAL 015, кажется, он активно участвовал в игре KAL 007, какой бы она ни была.

Радиопередачи не являются единственным признаком того, что KAL 007 все еще летел нормально над Японским

морем, по крайней мере, сорок пять минут спустя после предполагаемой атаки над Сахалином. Есть указания на то, что токийский диспетчер видел эхо KAL 007 на своем радаре. В тот самый момент, когда KAL 007 связывался с KAL 050, у токийского контроля появились проблемы с идентификацией KAL 015. Диспетчер оказался не способен определить, какая из двух меток на радарном экране принадлежит KAL 015. В тот ночной час в токийской зоне было мало самолетов. Кроме KAL 015, единственными самолетами, которые находились на экране радара, был KAL 050, следующий со стороны Тихого океана в Сеул, и американский военный самолет «Foxtrot Bravo» (FB 650), взлетевший с авиабазы Ацуги. Эти самолеты были правильно идентифицированы и не представляли для диспетчера никаких проблем. Единственный самолет, который он не мог с уверенностью идентифицировать, был KAL 015, если не принимать во внимание KAL 007, который еще не был идентифицирован и продолжал симулировать отказ радио. Следовательно, единственным самолетом, радарное эхо которого можно было перепутать с эхом от KAL 015, был все еще не идентифицированный KAL 007.

Пытаясь определить, какая из двух отметок принадлежала KAL 015, токийский контроль попросил KAL 015 изменить код транспондера три раза за короткий промежуток времени. Наконец, отчаявшись, он попросил, чтобы KAL 015 изменил, для подтверждения своей идентификации, свой курс с 245 градусов на 280 градусов, выполнив буквально неслыханную идентификационную процедуру. Подтекст здесь заключается в том, что другое эхо на экране диспетчера повторяло эхо KAL 015 в такой степени, чтобы сделать два этих эха неотличимыми друг от друга. Из имеющихся у нас свидетельств мы можем реконструировать то, что должно было происходить. Каждый раз, когда диспетчер просил изменить код транспондера, оба эха на экране реагировали одним и тем же образом, оба самолета меняли код одно-

временно. При этих обстоятельствах единственный способ, который оставался у диспетчера для определения того, какой самолет был каким, заключался в том, чтобы заставить KAL 015 маневрировать так, чтобы его можно было идентифицировать без всяких двусмысленностей — то есть, по крайней мере, до тех пор, пока другой самолет не сделает тот же самый маневр в то же время.

KAL 007 успешно поддерживал эту путаницу до тех пор, пока диспетчер не попросил KAL 015 изменить курс с 245 на 280 градусов, чтобы подтвердить свою идентичность. KAL 015, который пролетал над Тихим океаном, выполнил этот поворот, приближавший его к NIIGATA, обязательной контрольной точке. Но в этот раз KAL 007, который летел западнее Японских островов не мог следовать этому курсу. Если бы он также изменил курс на 280 градусов, это увело бы его в сторону от Ниигаты и сделало бы невозможным вновь выйти на предписанный курс вовремя. Различное поведение этих двух самолетов разрешило проблему диспетчера. Диспетчер положительно идентифицировал KAL 015 на маршруте R-20 над Тихим океаном и разрешил ему лететь курсом «на Ниигату». Тем не менее могла быть и другая причина, почему KAL 007 не перешел на курс 280 градусов, как это потребовал токийский контроль. Требование о смене курса было сделано в 04.12.47. Несколькими секундами позже, в 04.13.16, на пленке из Нарита был зафиксирован вызов, который мог быть последним, сделанным KAL 007:

04.13.16 ... ZERO FIVE ZERO, ZERO ONE FIVE...

Поначалу кажется, что KAL 015 вызывает KAL 050, но KAL 015 был слишком занят переговорами с токийским контролем, чтобы болтать в это время с KAL 050. Вероятнее всего, что KAL 007, застигнутый врасплох каким-то неожиданным событием, вызвал одновременно и KAL 050, и KAL 015. Сообщение было прервано на полуслове. Было ли это сообщение, сделанное в 04.13.16, сигналом бедствия «mayday», которое KAL 007 так и не смог произнести до конца?

Через несколько секунд, как будто почувствовав, что произошло что-то необычное, KAL 050 проинформировал Токио, что KAL 007 не ответил «this time» («на этот раз»).

04.13.51 (KE 050): TOKYO CONTROL, KOREAN AIR ZERO FIVE ZERO UNABLE CONTACT KOREAN ZERO ZERO SEVEN THIS TIME. [Токио-контроль, это KAL 050, не можем установить контакт с KAL 007 на этот раз.]

Когда KAL 015 проинформировал Токио, что KAL 007 не отвечает на его вызов, KAL 050 из предосторожности пояснил, «на этот раз». Подразумевалось ли при этом, что он был способен связываться с KAL 007 ранее? К тому времени KAL 007 и KAL 015, по всей вероятности, информировали KAL 050 о своих действиях, и KAL 050 помог KAL 007 изобразить выход передатчика из строя. Тем не менее, сейчас KAL 050 мог бы подумать, что радиомолчание KAL 007 было тревожащим. Его способ передачи информации токийскому контролю — с указанием «на этот раз», — может быть, выдает его озабоченность.

После 04.13.51 на пленке Нарита нет больше никаких новых следов KAL 007. Возможно, именно в этот момент передача прекратилась и лайнер прекратил свое существование. Тем не менее эта передача могла быть инициирована KAL 015 и прервана по причинам, о которых мы можем только догадываться — два самолета могли перейти на частоту для частных разговоров. Конец KAL 007 мог наступить моментом ранее, когда токийский диспетчер попросил KAL 015 изменить свой курс на 280 градусов. Его неспособность отличить KAL 015 и его таинственного двойника (KAL 007) внезапно завершилась, и он разрешил KAL 015 следовать «на Ниигату». Есть две возможные причины того, что могло бы положить конец проблеме диспетчера. Первую я уже упомянул — невозможность для KAL 007 следовать по курсу 280 градусов, когда свой поворот сделал KAL 015. Вторая возможная причина более печальна: радарная отметка KAL 007 могла внезапно исчезнуть. Даже если ни одна из

этих гипотез не верна и самолет летел еще какое-то время после 04.12, он не ушел слишком далеко. Мы знаем, что он так и не долетел до Ниигаты, которая находилась от него в 144 милях или 18 минутах полета.

В любом случае, к тому времени KAL 007 находился уже в 45 минутах полетного времени от советской территории. Почему и когда он был уничтожен? Кажется неправдоподобным полагать, что Советы, которые имели все возможности сбить лайнер раньше, послали бы перехватчик на такое большое расстояние и через всю зону японской противовоздушной обороны, чтобы его уничтожить. Столь же неправдоподобным было бы предположение о том, что KAL 007 пролетел 400 миль по назначенному ему маршруту, обмениваясь хотя и двусмысленными, но спокойными словами с другими корейскими авиалайнерами в уже столь сильно поврежденном состоянии, что вскоре погиб. Во время его полета над Хоккайдо и северным побережьем Хонсю японская помощь находилась на расстоянии вытянутой руки. Для того чтобы привести ее в действие, требовалось сказать всего лишь одно слово.

Глава 8

ПОИСК МЕСТА КАТАСТРОФЫ

Радиопередачи между KAL 050 и KAL 007 показали, что самолет все еще продолжал обычный полет в 04.12 (по японскому времени), через сорок шесть минут после того, как он, как было сказано, был уничтожен ракетой советского истребителя-перехватчика. Следуя со скоростью 456 узлов, указанной в его полетном плане для этого отрезка пути, самолет должен был пролететь еще 350 морских, или 400 обычных, миль. Мы уверены, что KAL 007 все еще находился в обычном полете в 04.12, потому что в это время он связался с KAL 050, но он мог продолжать полет и позднее. Все, что мы знаем наверняка, так это то, что самолет не сообщил о том, что прошел над Ниигатой, и это позволяет утверждать, что он не смог улететь дальше.

Где именно разбился KAL 007? Исследование радиоволн VHF, расстояние приема которых зависит от высоты полета, показывает, что во время передачи своего последнего радиосообщения, через сорок шесть минут после атаки над Сахалином, KAL 007 находился где-то к югу от пролива Цугару, в нескольких минутах пути от Ниигаты, его следующей путевой точки на официальном пути в Сеул. KAL 007 мог находиться в воздухе и после 04.12, хотя он не долетел до Ниигаты, которую собирался достичь в 04.30. Это дает нам основу для определения приблизительных координат района, в котором погиб самолет.

Токийский контроль имел сомнения относительно идентичности радарного эха KAL 015 вплоть до того момента, ко-

гда он отдал распоряжение лететь на Ниигату. После того, как диспетчеры проинструктировали KAL 015 сделать поворот на тридцать пять градусов, отметка на радаре, которая на самом деле сделала требуемый поворот, без всяких сомнений принадлежала KAL 015. Токийский диспетчер был уверен, что другое, неизвестное эхо, которое имитировало KAL 015, было не гражданским самолетом под его контролем, поскольку он не имел о ней никакой официальной информации. Если бы оно исчезло, это сняло бы путаницу на экране его радара. Не зная, что это было, он не мог предпринимать какие бы то ни было действия.

Это мгновение могло быть моментом гибели KAL 007. Но в условиях отсутствия радиоконтакта токийский контроль не мог знать наверняка, что неизвестное эхо, которое он перепутал с эхо KAL 015, принадлежало KAL 007. Судя по всему, что знали токийские диспетчеры, KAL 007 находился где-то на маршруте ROMEO 20, в пяти минутах полета впереди KAL 015. Конечно, его не оказалось на радарном экране в том месте, где должен был находиться, и диспетчер не знал, где он на самом деле.

Если бы KAL 007 рисковал только административными санкциями и идентифицировал себя, было бы немедленно установлено, что самолет находится над Японским морем. Конечно, могли бы возникнуть проблемы после его приземления в Сеуле, но, по крайней мере, самолет вернулся бы к реальному бытию после своего полета в мире теней. Если бы KAL 007 воспользовался защитой, которую ему предлагала официальная система контроля воздушным движением, он мог бы избежать гибели.

Назад на побережье

Неопределенность относительно точного времени гибели KAL 007 вела к неуверенности относительно точного места катастрофы. Зная, что я обнаружил обломки самолета на берегах Сай и Окушири через шесть лет после ката-

строфы, Джон Кеппел предложил, чтобы я вернулся на побережье, чтобы отыскать любые следы, которые могли бы помочь нам лучше определить место гибели лайнера. Правление Фонда за конституционное правительство выделило средства для этой экспедиции. На этот раз моими целями было, во-первых, осмотреть западное побережье Хонсю к югу от пролива Цугару в поисках самой южной точки, где плывущие обломки «Боинга-747» были выброшены волнами на берег. Это позволило бы нам определить место падения самолета с большей точностью. Во-вторых, нужно было найти обломок, который мог быть ясно идентифицирован как принадлежащий KAL 007.

Некоторые авиационные эксперты считали, что любые найденные обломки, пусть даже и принадлежащие «Боингу-747», должны были быть специально идентифицированы, как имеющие отношение к самолету, выполнявшему рейс 007. Увязывание обломков с конкретным корпусом (HL-7442) дало бы драматическое доказательство истинной судьбы лайнера. Тем не менее в установлении такой связи не было бы необходимости, потому что в последние годы ни другой «Боинг» и никакой другой крупный транспортный самолет не разбивались где-либо в таком месте, откуда плавающие обломки могли бы достигнуть тех мест побережья, в которых я должен был вести поиск.

Я планировал начать поиск немного к югу от того места, где, как мы полагали, должна находиться вероятная точка падения самолета, далее следовало двигаться на север до тех пор, пока я не увижу первые следы обломков. Мои более ранние поиски на Окушири показали, что обломки могли оставаться на побережье в неприкосновенности в течение ряда лет. Они также показали вероятность нахождения новых обломков на некотором расстоянии от воды, куда они могли быть выброшены во время высоких приливов и сильных штормов. Я планировал начать с полуострова Ога. Положение полуострова к югу от предполагаемой точки паде-

ния самолета и его форма, прямой угол, выступающий в течение Цусима Шио, сделали его идеальной точкой для того, чтобы задержать любые обломки, которые могли бы проплывать мимо.

В качестве стартовой точки я выбрал город Акита, который находится рядом с морем и на юге полуострова Ога. Акита — самый большой город в этом районе и единственный, в котором я мог бы просмотреть архивные номера местной газеты. Я планировал провести все утро в редакции газеты и затем отправиться на местном поезде в Ога, куда я должен был прибыть после обеда. Я вычислил, что смогу обойти берега полуострова примерно за пять дней и затем проследовать далее на север. Но все повернулось совсем иначе.

5 августа 1990 года я сел в Токио на ночной поезд и прибыл в Акита в шесть часов утра. Редакция местной газеты открывалась только в десять и у меня было четыре часа лишних. Я заметил по карте, что береговая линия к югу от Акита состояла из длинного прямого пляжа почти двадцать пять миль длиной, который я уже пристально рассмотрел с поезда. Глядя на эти широкие и песчаные пляжи я сказал себе, что мало шансов найти что-нибудь так далеко к югу, но у меня было в запасе четыре часа и я мог бы воспользоваться этим временем. Ну а если я найду что-то? Находка любых фрагментов так далеко к югу, даже одного-единственного фрагмента, означал бы полное изменение маршрута, поскольку не было бы смысла искать еще дальше на севере. Мои тщательно подготовленные планы могли бы стать бесполезными. Мне пришлось бы начать все заново.

На берегу в Мичикава

Немедленно по прибытии в Акита я сел на местный поезд и прибыл в 06.44 утра в Мичикава, маленькую станцию в небольшой деревушке, в которой всего лишь несколько домов было раскидано там и здесь вдоль дороги. Идя от

станции, маленькой и симпатичной, как будто игрушечной, я быстро обнаружил проход к морю через сосновый лес на холме, который мягко спускался к берегу. В тихом утреннем воздухе я наполнил легкие холодным воздухом, чувствуя волнение разведчика на войне. Я вскоре прибыл на пляж — очень длинный пляж, который тянулся передо мной до бесконечности на мили и мили к северу и югу. Перед отъездом из Токио я боялся не только того, что все отели будут полны в это время года, но того что на пляжах будет полно туристов и берега будут чистить каждое утро, не оставляя мне буквально никакой надежды что-либо найти. По этой причине я принес с собой небольшой металлоискатель.

Не успели мои ноги коснуться песка, как я увидел кучи мусора и обломков, принесенных сюда ветром и волнами. Никто не касался их, никого это не заботило. Этот берег был точно таким же, как в Саи и на Окушира. Любой обычный турист мог бы застонать от ужаса. Но я возликовал, и пляж показался мне местом еще более прекрасным, чем раньше. Я пошел по направлению к Шимогама, следующей деревне и следующей железнодорожной станции, крыши которой я видел на расстоянии примерно восемь миль к северу. Я посмотрел на часы. Было 6.55. Я укладывался в расписание.

Прогулка по холодку была приятной. Пляж был очень широким, почти 300 метров в некоторых местах. Он был покрыт мусором с уреза воды до сосновых посадок, которые окаймляли его границу. Только что принесенные водой обломки находились ближе всего к краю воды. Чем дальше от воды, тем более старыми они были. Выше всех, у самого края пляжа, лежали груды мусора, которые были принесены сюда приливами во время особенно сильных штормов. Походя немного вокруг, я обнаружил целую полосу таких обломков примерно 15 метров шириной, находившуюся на некотором расстоянии от края воды. Я подумал, что это был мусор, намытый во время падения самолета, и решил следовать интуиции.

Первый обломок

Через час я начал обдумывать свою экспедицию на берег Окушири, предпринятую девять месяцев назад. Была зима, холодно и ветрено, шел дождь. Я сказал себе, что если бы я сейчас был на Окушири, то уже нашел бы какой-нибудь обломок. Конечно, это был не Окушири, и я почувствовал себя глупо, оттого что мне это пришло в голову. Через пятнадцать минут я увидел первый обломок: кусок ячеистой обшивки того же самого типа, который я нашел на Сай. Он был полузасыпан песком и почти незаметен. Но форма этой панели так ярко отпечаталась в моем подсознании, что я не мог ее пропустить. Размеры этого куска были восемь на четыре дюйма. Я не стал прыгать в воздух и кричать от радости. Просто это означало, что KAL 007 должен был разбиться южнее, чем мы предполагали. Мне следовало изменить свои планы. Не было необходимости идти далее к северу. Теперь я должен был идти на юг, до бесконечности обходя пляжи в поисках последнего обломка, который я мог найти. Найдя последний обломок, я знал бы, что южнее ничего нет. Это было бы гораздо труднее. Гораздо проще найти что-то, чем доказать, что здесь ничего нет.

Поскольку я оставил фотокамеру на станции, у меня не было другого выбора, кроме как взять кусок с собой и вернуться позднее, чтобы сделать фотографии того места, где я его нашел. Теперь, когда мои планы изменились, местная газета в Акита могла и подождать. Не стоило начинать поиски в их архивах, чтобы выяснить, были ли обнаружены в этой зоне какие-то обломки, поскольку я сам только что нашел один из них. Я тщательно отметил место находки бамбуковым шестом и уже приготовился покинуть этот пляж, когда увидел еще один обломок на песке, похожий на первый, но гораздо меньше по размерам. Через десять минут я нашел третий обломок, застрявший между двумя огромными цементными блоками, которые лежали вдоль края пляжа, чтобы предотвратить береговую эрозию. На моих ча-

сах было 7.55. Через час я нашел четвертый кусок, полузасыпанный песком под следом от автомобильного колеса. Та поверхность, на которую падало солнце, носила на себе признаки взрыва и содержала большое количество маленьких отверстий, оставленных как будто шрапнелью. Нижняя сторона была выкрашена красной краской, что, вероятно, указывало на то, что этот кусок был частью грузового авиационного контейнера. Я оставил его на том месте, где он находился, и пошел дальше.

...Я вернулся в Акита, зная, что должен буду радикально изменить мои планы. Во-первых, я снял комнату в местной гостинице в Шимогана. Затем я добрался до Мичикава, где начал это утро, и, взяв с собой камеру, вернулся на берег, чтобы сфотографировать и подобрать обломки, которые я здесь оставил. Еще на расстоянии я сумел найти место, где увидел этим утром первый фрагмент. Я начал прогулку по пляжу. В 3.15 дня я дошел до последнего обломка, который подобрал этим утром. Я пошел на север и пересек маленький ручей. Пляж стал увеличиваться в размерах, в некоторых местах его ширина достигала четверти мили. Покрытые сосновыми рощами холмы уступили дорогу песчаным дюнам, которые были защищены цементными блоками, указывающими, что море заходит далеко в глубь суши. Именно у одного из этих цементных блоков я нашел шестой фрагмент. Он был не покрашен, а покрыт какой-то субстанцией, которая когда-то текла, потом высохла и почернела. Может быть, это была кровь?

Уго-Ивайя

Гостиница в Уго-Ивайя находилась рядом с окончательностью глубокой горной долины. Это было единственное здание на виду, если не считать маленького хлева рядом с ним, в котором содержалось два десятка дружелюбных коров. «Гостиница» была просто фермой в горах, которая летом принимала постояльцев. Я был единственным гостем и спал как убитый.

Я воспользовался изменением в планах, чтобы вернуться в редакцию газеты в Акита. Меня встретил мистер Накая, вице-президент газеты. В то время, как его помощники отправились в архив, чтобы поискать там любые сообщения об обломках, которые были найдены на берегу во время катастрофы KAL 007, он сообщил мне множество сведений о местной гидрографии. Течение всегда идет на север и временами бывает очень сильным. Полуостров Ога играет роль гигантского пылесоса, притягивая огромное количество плавающих объектов, хотя некоторые продолжают плыть в направлении Хоккайдо. Двенадцать лет назад один молодой человек проплыл от Шимогама, того места, где я нашел первый обломок, и до самого Матсумая на южном побережье Хоккайдо, в 120 морских милях к югу, куда он добрался вполне благополучно.

Ничего в архивах не указывало на то, что во время катастрофы были найдены какие-то обломки. Но тогда никто и не надеялся здесь что-либо найти. Какой-нибудь предмет мог оказаться незамеченным. Я воспользовался поездкой в Акита, чтобы поискать более удобное место, для того чтобы остановиться, по сравнению с Уго-Ивайя, хотя мне понравились изолированное положение горной долины и дружелюбные коровы. Наконец я нашел кое-что в маленькой деревушке под названием Коноура, не слишком далеко к югу и близко к станции. Я мог оставаться там неделю. Деревня была расположена на мысу, выступающем в море.

Коноура

В Коноура автобус между станцией и отелем ходит дважды в день, утром и вечером. В 500 метрах к северу от станции находилась маленькая рыбацья деревушка, защищенная от моря пристанью, которая сама была прикрыта толстыми цементными блоками. Между пристанью и блоками находилось нечто вроде щели 6 или 7 метров шириной, заполненной обломками всех видов, которые были принесены волна-

ми и ветром и оставались здесь заблокированными. Прогуливаясь по пристани, я осматривался, скорее, механически, не ожидая найти что-нибудь ценное. Но я ошибался. Я нашел первый фрагмент в 3.30, второй двумя минутами позже в метре от первого и третий в 50 метрах от них. Я оставил деревню и продолжил свой путь на юг, в Кисаката.

Кисаката

Кисаката — маленькая рыбацкая деревня, окруженная пристанями. Они защищены стеной поставленных друг на друга цементных блоков, которые оставляют широкие и глубокие траншеи между морем и пристанями. Волны проходят между блоками и над ними во время штормов, которые приносят обломки. На вершине кучи плавающего мусора я нашел несколько кусков с сотовой структурой того же самого типа, которые я находил в других местах и которые были идентифицированы в 1983 году как принадлежащие KAL 007 экспертами Japan Air Lines, JDA и KAL. Они изучали обломки, найденные JMSA, полицией Хоккайдо и переданные Советами.

Поначалу я собирался предположить, что обломок находился наверху, потому что он прибыл последним. Но потом я понял, что его положение в куче не имеет ничего общего с хронологией, а зависит от законов физики. Каждый раз, когда приходит волна, она затопляет кучи обломков, и, следуя закону Архимеда, они перераспределяются в соответствии с их плотностью. Фрагменты с ячеистой структурой, поскольку они самые легкие, всегда оказываются на самом верху кучи. Я также понял, что то же самое явление было справедливо и для объектов, засыпанных песком, который стремится действовать как жидкость. Тяжелые объекты, такие как металлические и резиновые шины, имеют тенденцию быть похороненными все глубже и глубже в песке, в то время как легкие объекты, такие как ячеистые куски, поднимаются на поверхность.

Подходя к краю пристани, у входа в порт я увидел большой кусок алюминиевой панели площадью от шести до девяти квадратных футов. Он был того же бледно-синего цвета, как и фюзеляж самолетов KAL. На этот раз это был не фрагмент с ячеистой структурой, а многослойная панель, состоящая из двух кусков алюминия, между которыми находился лист черного пластика. Я в первый раз обнаружил обломок из внешней части «Боинга-747». Оказалось, что эта панель — часть аэродинамического покрытия нижней части фюзеляжа, которая покрашена такой же бледно-синей краской. Этот многослойный сэндвич был примерно два миллиметра толщиной и алюминиевые пластины были толщиной восемь тысячных дюйма, то есть очень тонкие. Но сам сэндвич был прочным. Отколов маленький кусок, я увидел, что он плавает в воде. Его плотность была немного ниже, чем плотность воды, и он плавал. Интересно, что в статье, напечатанной позднее в «Известиях», упоминалось, что Советы нашли такие же обломки на Сахалине и идентифицировали как принадлежащие KAL 007.

Следуя вдоль этой части берега, которая была полторы мили длиной и заканчивалась обрывом, я нашел всего девять фрагментов с ячеистой структурой, самое большое число в одном месте. Пляж находился в начале мыса, вдающегося в море. Высокая плотность обломков вдоль этого берега подразумевала, что точка в которой они начали совместный дрейф, находилась не слишком далеко. Тем не менее, как только я покинул Кисаката и пошел далее к югу, плотность обломков резко упала, с пяти фрагментов на милю к северу от деревни до 0,5 на милю далее к югу. Я чувствовал, что нахожусь совсем недалеко от места гибели лайнера и далее нельзя будет обнаружить никаких обломков.

Фукура

К тому времени я подошел ближе к Ниигата. Я решил исследовать Фукура, другую маленькую рыбацкую деревню, находящуюся в стороне. Фукура была последней железно-

дорожной станцией на берегу, затем дорога поворачивала в глубь острова, и я не смог бы пройти по берегу до следующей станции, как я делал до сих пор. Через окно поезда я наблюдал за береговой линией, пытаюсь определить, трудно ли здесь идти пешком. К северу от Фукура берег обрывался в море грядой отвесных скал. Тем не менее к югу находился длинный, широкий пляж из белого песка, примерно в восемь миль длиной и несколько сот футов шириной.

Прибыв на пляж, я заметил полосы мусора, отделенные друг от друга. Первая находилась довольно близко к краю воды и в нем не было ничего интересного. Вторая была примерно в центре пляжа и содержала большое количество топьяка. Последняя находилась высоко и была сильно разбросана. Большую часть этих обломков оставили штормы и высокие приливы. Я решил начать с нее и исследовать среднюю часть на пути домой.

Мои инстинкты оказались правильными. Я нашел два куска с ячеистой структурой. К вечеру я дошел до конца пляжа, не найдя больше ничего. Было невыносимо жарко. Я решил немного отдохнуть и прыгнул в холодную воду. Насколько я мог видеть в обоих направлениях, на пляже никого не было. Я позволил себе немного отдохнуть, лежа на воде, сознавая однако, что до конца моих поисков еще очень далеко.

Незу-га-Секи

Я выбрал Незу-га-Секи в качестве следующего района поисков, потому что это селение находится достаточно далеко от Кисаката (в 47 милях) и имеет длинный пляж и выходящие на поверхность воды скалы, которые задержат льющиеся плавающие обломки. Деревня находилась в 62 милях от Ниигаты. Я нашел кусок с ячеистой структурой с какими-то корейскими надписями и следами коррозии на алюминиевой панели. Затем я нашел какой-то странный значок, кото-

рый выглядел так, как будто был прикреплен когда-то к атташе-кейсу какого-то бизнесмена. Этот кусок белого пластика имел форму щита, напоминающего средневековый герб. Это было окрашенное в голубой цвет стилизованное изображение, которое могло быть профессиональной камерой для съемки кинофильмов, в нижнем полукруте была надпись по-корейски.

Недалеко от почтового офиса кто-то показал мне корейский ресторан. Здесь я нашел пожилую кореянку, которая перевела надпись на значке на японский. Эта надпись гласила: «Второй кинофестиваль» (DFAI NI KAI SCREEN NAI KAI» или что-то в этом роде). Позднее мне говорили, что эта надпись могла иметь отношение ко Второму Сеульскому кинофестивалю 1983 года. Возможно, один из его участников решил лететь на рейсе KAL 007.

Мураками

Моя следующая остановка была в Мураками, деревне, расположенной совсем близко от Ниигаты. Здесь я нашел один обломок. Он был серого цвета, похожий на те, которые я обнаружил в Окушири. Был ли он последним? Моей следующей зоной поисков была сама Ниигата.

Перед отъездом в Ниигату я составил таблицу, в которой количество найденных мною обломков было сопоставлено с расстоянием до Ниигаты:

Положение	Расстояние от Ниигаты (в морских милях)	Количество обломков
Шимогама	160	7
Коноура	130	3
Кисаката (север)	120	9
Кисаката (юг)	110	1
Фукура	75	2
Незу-га-Секи	35	3
Мураками	25	1

Принимая во внимание выборочную и произвольную природу моего поискового метода и вероятность того, что я не обнаружил всех обломков, которые доплыли до берегов Японии, таблица показывает, что я был довольно близко к месту падения самолета, которое не должно было находиться далеко от Ниигаты.

Ниигата

Я планировал сесть на утренний поезд в Мураками, который доставил бы меня в Ниигату в восемь тридцать утра. Дождь лил как из ведра. Я сел на автобус и доехал до ближайшей к берегу остановки. Я отправился в первое же открытое кафе, которое смог найти. Когда дождь, наконец, начал немного утихать, я вышел. Не успел я пройти несколько метров, как услышал, что меня кто-то зовет. Владелец кафе держал в руках зонтик. «Вот, один посетитель забыл его когда-то. Вы могли бы его взять».

Дождь все еще шел, но зонтик помог, и было совсем не холодно. пляж был длинным и прямым и простирался далеко к югу. Он соединял в себе три наиболее благоприятные характеристики для поиска обломков: небольшой уклон, песчаный пляж, цементные блоки и маленькие дюны, покрытые легкой растительностью. Если бы сюда приплыли какие-нибудь обломки, я был уверен, что смог бы найти их.

Несмотря на дождь, видимость была хорошей и прогулка была бы легкой, если бы я не обращал внимания на ботинки, в которые натекла вода. Я внимательно посмотрел везде, где, как учил меня опыт, можно было найти обломки. У меня было две ложные тревоги: первый раз, когда обломок оказался всего лишь плоским камнем, и второй, после того как я совершил несколько рискованных маневров, чтобы достать объект, который оказался просто куском пластика. К концу дня я прочесал весь пляж вдоль и поперек и был уверен, что здесь нет никаких обломков. После всех моих усилий я наконец обнаружил точку, за которой боль-

ше нельзя было обнаружить ни одного обломка от авиалайнера. Это делало Мураками, находящуюся всего в 25 милях к северу от Ниигаты, самой южной точкой, где были найдены обломки. Это хорошо согласовывалось с таблицей, которую я нарисовал прошлой ночью (см. выше).

Место падения вблизи Ниигаты

Я обнаружил район падения самолета, но теперь мне нужно было подтвердить, что я прав. У меня не было времени, да и необходимости, проверять все пляжи к югу от Ниигаты. Ниигата расположена внутри огромного залива, одна сторона которого обращена на север и другая — на запад. Прямо напротив Ниигаты находится остров Садо Джима, хорошо известный в феодальные времена своими золотыми шахтами. Это было также место, куда сегун ссылал своих врагов. Один аспект Садо Джима был особенно важен для моего расследования. Остров расположен на одной линии с Цусима Шио и имеет большой залив, открытый на юго-запад как огромная сеть, протянутая через течение. Если бы какие-нибудь обломки корейского лайнера попали в течение к югу от Ниигаты, некоторые из них неизбежно приплыли бы к берегам Садо Джима. Тщательный поиск на Садо Джима дал бы мне окончательный ответ, утвердительный или отрицательный. Сообщение в футляре для фотопленки, который я нашел с мистером Кашима из деревни Сай, приплыло с Садо Джима.

Садо Джима

Быстроходный катер на подводных крыльях совершает поездку от Ниигаты до Садо Джима примерно за час. Из местного порта автобус ходит до деревни Мано, находящейся на берегу залива, где я должен был продолжить мои поиски. Я нашел комнату недалеко от деревни Хамочи. Послание, которое я обнаружил в коробке из-под пленки, было составлено местными школьниками. Директор школы, мис-

тер Ногучи, радушно меня встретил и подтвердил, что все послания, написанные в ходе его программы, были найдены к северу. Ни одно послание не было унесено к югу от того места, где их выпустили — в проливе между островом Садо Джима и Ниигатой. Его слова подтвердили направление течения и показали, что обломки рейса 007, найденные в проливе Цугару, приплыли из Японского моря, из точки, находящейся, возможно, рядом с Ниигатой.

Берега острова Садо Джима очень похожи на те, которые я уже исследовал, с белым песком, случайными скалами и цементными блоками, чтобы воспрепятствовать эрозии, образующими отличную ловушку для любых обломков. Было очень жарко, почти 38 градусов по Цельсию. Я все еще ничего не обнаружил, когда солнце начало заволакиваться облаками над горизонтом. Я вернулся в отель.

На следующий день, 23 августа 1990 г., я продолжил свои поиски на берегах залива Мано, на крайнем западе Садо Джима. Приближался шторм, и воздух стал гнетущим. До некоторых частей пляжа можно было добраться очень легко. Другие требовали проворства скалолаза. Огромный залив Мано полностью открыт ветрам и доминирующему течению и неизбежно задержал бы любые обломки, которые проплывали мимо. Если бы KAL 007 разбился к югу от Ниигаты, фрагменты обломков приплыли бы сюда и оказались бы на берегах залива.

Из-за приближающегося шторма уровень моря был выше, чем обычно, и на берег обрушивались волны высотой в человеческий рост. Посмотрев немного на волны, я пришел к интересному заключению. Кое-где берега оканчивались высокими скальными стенками, которые отвесно обрывались в море. Тем не менее самые большие волны могли достигнуть их вершины и смыть куски топляка и всякого мусора, которые лежали здесь какое-то время, и потом вытянуть их в открытое море вместе с отливом. Оказавшись снова в море, этот материал продолжал дрейфовать, под-

талкиваемый ветром и течением, и часто снова прибивался к берегу в другом месте. С другой стороны, там где берег был широкий и пологий, любые обломки перемещались все дальше и дальше в глубь острова. Это подтвердило мои прежние наблюдения, что из-за своей конфигурации определенные пляжи задерживали любые обломки, которые на них попадали, на более длительный срок, чем другие. Именно на этих берегах я всегда находил обломки KAL 007.

24 августа 1990 года, мой третий день на Садо Джима. Я уже исследовал почти весь залив Мано и ничего не нашел. Я был сейчас почти уверен, что KAL 007 не разбивался к югу от Ниигаты. Тем не менее, для того чтобы быть полностью уверенным, я решил исследовать залив Сабома, который обращен на юго-восток, неподалеку от входа в залив Мано. Если на Сабома не окажется никаких обломков, я могу быть уверен, что Мураками была самой южной точкой, куда могли попасть дрейфующие обломки авиалайнера.

Сабома очень напоминал залив Мано, с такими же ветрами и волнами. Я быстро обнаружил места, где у меня были наилучшие шансы найти что-нибудь. Я посмотрел внимательно вокруг, особенно среди цементных блоков у пристаней. Когда спустилась ночь, я был изнеможен, но доволен. На Садо Джима не оказалось никаких обломков. Мураками была определенно самой южной точкой, куда были принесены обломки KAL 007. Это означало, что KAL 007 разбился примерно в двадцати пяти милях от Ниигаты.

Я вернулся в отель. Я обследовал берега Хонсю с 5 августа. Я устал и мечтал о горячей ванне, холодном пиве и спокойном сне. Несмотря на то, что я должен был изменить свои планы в тот день, когда я приехал в Акита, и отправился на юг, хотя собирался обследовать север, я достиг всех намеченных целей:

1. Я нашел обломки, которые могли принадлежать только KAL 007.

2. Я нашел самую южную точку, до которой могли доплыть обломки KAL 007.

3. Я установил, что точка падения авиалайнера находилась между Ниигатой и Мураками.

В качестве дополнительного приза я нашел устройство, принадлежащее военно-морскому флоту США, на котором был обозначен его серийный номер. Это устройство, которое я послал Джону Кеппелу в тот же день, когда я его нашел, оказалось дымовой шашкой, которую можно было сбрасывать с самолета. Эти шашки часто использовались японскими морскими самолетами US-1, чтобы отметить положение обломков судов и подтвердить положение и скорость ветра на поверхности океана, где нужно было садиться, чтобы подобрать выживших. То, что шашка оказалась на берегу, означало, что ее использовали для какой-то спасательной операции где-то в Японском море. Учитывая форму береговой линии Японии и ширину Японского моря, спасательные операции в основном выполняются судами или вертолетами, которые не используют этот тип дымовой шашки. Гидропланы US-1, как правило, используют только в Тихом океане.

Дымовая шашка, которую я нашел, используется также самолетами морской авиации США. В ту ночь, когда погиб KAL 007, самолет американского военно-морского флота FB 650 находился в воздухе над этим районом и в 04.27 был над контрольной точкой KADPO, неподалеку от Ниигаты, где он отменил свое полетное задание, чтобы продолжать патрулирование над водой недалеко от того места, где разбился KAL 007. FB 650 прибыл сюда вскоре после того, как реактивный лайнер потерпел катастрофу. Он мог сбросить дымовую шашку, которую я обнаружил через семь лет на берегу.

KADPO и место падения KAL 007 представляют интерес и по другой причине: 13 сентября 1983 года, менее чем через две недели после гибели 007, группа японских истребителей осуществила перехват четырех советских самолетов, включая двух самолетов-разведчиков. Почему советские

самолеты летали в этом районе? Советский военно-морской флот только что завершил серию морских маневров не так далеко от этого места. Была ли у них информация о том, где на самом деле разбился KAL 007?

Прежде чем возвращаться в Токио, я решил вернуться в залив Цугару и посетить бухту Учиура и деревню Куроива, неподалеку от Хакодате, где в сентябре 1983 года были найдены обломки KAL 007. Здесь я нашел еще два обломка самолета. Первый был куском с ячеистой структурой, на которой сохранилась прекрасно различимая маркировка на корейском, вместе с серийным номером:

[]:70001444[]: [] -89[]92C112 125 1-2

Хотя являясь и недостаточно веским доказательством того, что этот обломок мог принадлежать «Боингу-747», выполнявшему рейс 007, корейская маркировка показывала, что обломки были корейского происхождения, а не принадлежали самолетам-мишеням JASDF. Это мог быть кусок панели из кухни самолета, и предположить это позволял второй обломок, который я нашел неподалеку. Это был фрагмент с ячеистой структурой, выкрашенный в бежевый цвет, который часто используется для окраски кухонь на самолетах. Фрагмент был искорежен как будто взрывом. Это был наиболее поврежденный фрагмент из всех, которые мне пришлось видеть. Он нес на себе черные отметины от трех объектов, которые, должно быть, ударили в панель с большой силой.

Второй этап моих прогулок по японским берегам дал мне дополнительные доказательства того, что KAL 007 не разбивался возле Сахалина. Вместе с радиопереговорами, которые я проанализировал, я чувствовал, что найденные свидетельства позволяют сделать этот вывод.

Место падения KAL 007 поблизости от Ниигаты объясняет, почему у Монерона не было найдено никаких обломков самолета. KAL 007 не разбивался у Монерона. Обломкам понадобилось десять дней, чтобы дрейфовать в север-

ном направлении. Наконец, это объясняет, почему обломки были найдены на юге: именно здесь и разбился KAL 007.

Единственное, о чем можно спорить — это скорость, с которой обломки дрейфовали от Ниигаты в район между островом Монерон, Вакканаем и Сахалином. Они проплыли 365 морских миль за десять дней, двигаясь со средней скоростью 1,5 узла. Это быстро, но достаточно правдоподобно, поскольку в Японском море наблюдались течения со скоростью до 2 узлов. Более того, шторм в Японском море, разразившийся через несколько дней после катастрофы, продолжался несколько дней и внес существенный вклад в скорость, с которой плывущие обломки должны были дрейфовать в северном направлении.

Глава 9

ГОВОРЯТ СВИДЕТЕЛИ

Расследование «Известий»

В конце 1990 года советская газета «Известия» начала большую серию статей, посвященных делу 007. Андрей Иллеш, ведущий репортер и редактор серии, проинтервьюировал многих людей, причастных к катастрофе и участвовавших в поисках обломков. Их свидетельства были подобраны и отредактированы так, чтобы рассказать официальную историю про одного нарушителя, сбитого советским перехватчиком. Но даже и в этом случае высказывания, опубликованные в «Известиях», были процитированы без искажений. В них содержалось много реальной и вскрывающей истину информации.

Какой бы ни была главная цель серии, «Известия» упомянули мое собственное расследование в статьях, которые появились в номерах от 17 и 18 мая 1991 года. Сергей Агафонов, токийский корреспондент газеты, основываясь на материалах, полученных в ходе моей пресс-конференции в Токио 17 декабря 1989 года, цитирует мои слова так:

Официальная версия не может объяснить поведение «Боинга» на экранах японских радаров. Тем не менее, если мы предположим, что тот самолет, который сбил Осипович, не был корейским авиалайнером, а другим самолетом, тогда все встает на свои места, включая тот факт, что KAL 007 продолжал свой полет... Это также объясняет другую загадку: сообщение пилота корейского самолета, пе-

реданное по радио через пятьдесят минут после того, как «Боинг» был сбит советским перехватчиком.

Здесь Андрей Иллеш, редактор серии, добавляет:

Это не вымысел. Радиопереговоры корейских пилотов были записаны и японцами, и американцами... Эти переговоры происходили уже после того, как поляковник Осипович сбил самолет. Корреспондент «Асахи ТВ» в Москве показал мне результаты анализа этих переговоров (независимо записанных США и Японией), которые доказывают, что один из голосов принадлежал пилоту KAL 007.

Корреспондент «Асахи ТВ», упомянутый Иллешем, — мой друг Руйджи Осаки, который совершил визит в Москву для того, чтобы найти документальные доказательства. Я послал ему спектрограммы последнего радиосообщения KAL 007, чтобы он обменял их у Иллеша на документы, которых у нас не было. 18 мая 1991 года выпуск «Известий», который содержал статью с моими высказываниями, напечатал также карту, принадлежащую JMSA, вместе с утверждением Иллеша о том, что карта доказывает: мой анализ был неверным. Однако это одна из тех карт, которые **я сам же и составил**. Прежде чем быть опубликованной в «Известиях», эта карта была послана сенатору Кеннеди в Соединенные Штаты и сенатору Сейя, вице-президенту японской корпорации Diet. Она была также опубликована во Франции в «Aviation Magazine». Мое имя и дата создания этой карты были ясно на ней обозначены. Эту информацию в «Известиях» удалили.

На карте показаны четыре из нескольких воздушных столкновений между советскими перехватчиками и самолетами-нарушителями. Она также показывает траcсу корейского авиалайнера, продолжавшего свой полет к югу после того, как он прошел остров Монерон. Эта линия была в версии «Известий» стерта. Иллеш, который предположительно публиковал эту карту, не зная, что она принадлежит мне, использовал ее для того, чтобы поставить под со-

мнение мои находки. Но другие работники редакции, которые подготовили ее к публикации, должны были знать, что это моя карта. Они были уверены в ее значении: воздушное пространство над Сахалином было нарушено группой самолетов. Они знали, что карта противоречит утверждению Иллеша о том, что это был корейский авиалайнер, гражданский пассажирский самолет, непредумышленно сбившийся со своего курса.

Представители советских разведслужб и члены советского руководства наверняка знали, что произошло на самом деле. Когда президент Горбачев посетил Японию в апреле 1991 года, Сергей Агафонов прибыл в Хабаровск раньше президента, чтобы освещать его визит. Здесь он встретился с людьми из президентского окружения, включая «высокопоставленного и влиятельного генерала, члена правительства». Агафонов спросил у генерала его мнение о моем расследовании. Генерал сказал: «Мишель Брюн открыл часть правды. Настоящая история сложнее официальной версии события». Генерал сказал Агафонову, что обломки у Монерона были «останками военного самолета и всего таких самолетов было три». Может быть, именно комментарии генерала побудили «Известия» упомянуть мое расследование, хотя редакторы попытались свести к минимуму его смысл.

Несмотря на то, что серия статей в «Известиях» поддерживала официальную версию события, упомянутые свидетели, включая полковника Осиповича, пилота, который, как заявили русские, сбил корейский самолет, и водолазов, которые работали с обломками, ставят достоверность официальной истории под сомнение. Этот факт не избежал внимания советских журналистов. Касаясь размеров черных ящиков, найденных советскими водолазами, Александр Шальнев, корреспондент «Известий» в Нью-Йорке, писал:

Если данные [ИКАО и KAL. — М.Б.] верны, то они противоречат информации, опубликованной в «Известиях».

Сам Андрей Иллеш пожаловался, что «факты никак не вяжутся друг с другом». Ниже мы увидим почему, когда изучим серию, состоящую более чем из пятидесяти статей.

Серия начинается с «сенсационного открытия» того, что обломки лайнера были найдены советскими моряками. В первых публикациях один из корреспондентов «Известий» спросил маршала Кирсанова, главнокомандующего советской авиацией, какого он мнения о моем заключении, что корейский авиалайнер не был сбит над Сахалином, а разбился в четырехстах милях к югу. Маршал назвал это «абсурдом». Журналист «Известий» спросил затем, почему же тогда в этом случае Мишель Брюн поставил под сомнение место гибели «Боинга»? На этот раз маршал ответил: «Точно не знаю». Он добавил: «Тем не менее мы нашли обломки».

Журналисты «Известий» посчитали, что маршал Кирсанов имел в виду: «Мы нашли обломки корейского авиалайнера». Именно так трактовали эту историю агентства новостей по всему миру. Тем не менее, ремарка Кирсанова была двусмысленной, возможно намеренно.

Иллеш, редактор серии, настаивает, что был найден корпус лайнера, он был обнаружен буровым судном «Михаил Мирчинко», и все водолазы, которыми командовал Захарченко, были из Мурманска. Но его собственные свидетели противоречат этой версии событий. Как мы увидим в следующих главах, их заявления описывают несколько различных поисковых операций. В одном случае Иллеш в отчаянии пишет: «Сколько свидетелей, столько и версий событий». Вместо этого он мог бы сказать: «Сколько обломков, столько и различных версий событий». Это бы решило его проблему. К счастью для нас, он публикует и противоречивые заявления.

В своих усилиях доказать, что единственным найденным обломком был остов корейского авиалайнера, Иллеш отдает должное гражданским водолазам с «Михаила Мирчинко», возможно потому, что они на самом деле нашли остов

«Боинга» — в данном случае RC-135, который является конвертированным «Боингом-707». Одновременно Иллеш беспричинно укоряет советский военно-морской флот. В ответ он получил сердитую отповедь. В телеграмме в ТАСС о подводной экспедиции, запланированной «Известиями», капитан Косик возражает ему, сказав, что это военно-морской флот, а не гражданские водолазы нашли остов:

«Я в самом деле не знаю, почему «Известия» ждали восемь лет, прежде чем начать эту подводную экспедицию, поскольку советский военно-морской флот давно нашел остов и поднял на поверхность все, что можно было поднять. Если бы они хотели увидеть его, все что им нужно было сделать, это попросить Океанографическую службу ВМФ».

Не принимая упрек Косика, Иллеш пишет:

«Ни одного военного водолаза не было на дне в районе, в котором упал остов KAL 007. В то время (осенью 1983 года) все поисковые операции проводились «Михаилом Мирчинко» и водолазами из Мурманска и Сахалина, с помощью «Гидронавта» и его мини-подлодки «Тинро-2».

Но, среди прочих, советский ВМФ сыграл важную роль в подводных поисковых операциях. Капитан Гирш, командир «Тинро-2», сказал, что укрываясь на Монероне от шторма, он беседовал с военными водолазами, которые, работая далеко от того района, где он исследовал остов, сами нашли затонувший самолет с хвостом, стоявшим вертикально между рифами.

На самом деле было найдено и обследовано несколько обломков — в разное время, различными участниками, при помощи различных методов и на различной глубине. Каждая группа свидетелей «Известий» говорила об острове, над которым они работали, как будто бы это отражало их политическую предусмотрительность, — разумеется, большинство тех, кто видел остов, знали, что он не принадлежит «Боингу-747». Но сама частичная природа их показаний отражает также тот важный факт, что с самого начала советское

руководство настаивало на секретности и дозировании информации. Иначе говоря, оно пыталось удерживать людей, участвовавших в поисковых работах групп, в неведении относительно того, что делают другие.

За этим лежала растущая самонадеянность американской политики весной и летом 1983 года и нежелание Советов публично бросать ей вызов. Если бы стало известно, что Советы сбили несколько американских военных самолетов, существовала бы достаточно большая вероятность того, что общественное мнение, независимо от обстоятельств, при которых это произошло, привело бы администрацию к отставке. И риск ядерной войны, который создала бы операция KAL 007, усилился бы.

По-настоящему интересны статьи «Известий» не спорами Иллеша с советским ВМФ, а показаниями свидетелей, которых он цитирует. Сравнивая их заявления с документами, которые мы собрали, в особенности с журналом операций JMSA и ситуационными картами, на которых нанесены ежедневные позиции всех судов, мы можем сравнить показания очевидцев и определить, какие остовы они нашли, какие группы водолазов и какие корабли участвовали и в каких районах они работали. Мы можем воссоздать советские поисковые усилия с самых первых дней операции. Мы можем добавить к нашему знанию то, что произошло во время воздушной битвы над Сахалином. Мы можем вновь продемонстрировать: катастрофа KAL 007 у Монерона была на самом деле крушением другого или других самолетов. Для того чтобы сделать почти невероятное происшествие с KAL 007 заслуживающим доверия, мы должны показать, что факты о воздушном движении, океанских течениях, плавающих и затонувших обломках, поисково-спасательных операциях, сообщениях диспетчеров воздушного движения, характеристиках передатчиков и идентификации голосовых отпечатков, отчетах японской прессы и записях советского радиообмена указывают в одном направлении. Статьи «Известий» дают нам много полезной информации.

Незадолго до окончания публикации серии статей в «Известиях» японские средства массовой информации также стали интересоваться этой историей. В выпуске от 15 октября 1991 года, токийская ежедневная газета «Йомиури Симбун» напечатала свидетельства Ивана Билюка, капитана советского рыболовного судна «Уваровск». 17 октября 1991 года в номере «Известий» была также упомянута эта история. Ниже я привожу фрагменты этих статей вместе с моими комментариями.

В ночь с 31 августа по 1 сентября 1983 года современный траулер «Уваровск», шкипер — капитан Билюк, возвращался в свой порт приписки Корсаков, на южной оконечности Сахалина, из семимесячной рыболовной экспедиции в Тихий океан. Около 06.30 по сахалинскому времени [04.30 по японскому. — М.Б.] вахтенный офицер обнаружил прямо по курсу американское военное судно.

Капитан Анисимов наблюдал один или несколько самолетов-нарушителей на радаре своего патрульного катера в 05.32 сахалинского времени, а также то, как советский перехватчик выпустил в нарушителя ракету в 06.24 сахалинского времени. Другими словами, американский военный корабль находился на сцене, когда битва все еще шла.

Капитан Билюк был весьма удивлен этим, потому что он никогда прежде не видел американских военных судов в проливе Лаперуза. Через полчаса, примерно около 7 часов утра по сахалинскому времени, пройдя американское военное судно, которое им мешало, капитан Билюк получил приказ направиться к Монерону и обойти остров с запада. Ему приказали продолжать наблюдение и поиск любых объектов или людей, плавающих на поверхности воды. [Эта информация согласуется с заявлением советского посла Павлова, информировавшего японское правительство о том, что «следы авиакатастрофы» были обнаружены к западу от Монерона. — М.Б.]. Билюк не нашел ничего интересного к западу от Монерона и продолжал поиски к северу от остро-

ва. Около 8 часов утра [по сахалинскому времени. — М.Б.], через час после восхода солнца, он увидел в бинокль большое, молочного цвета пятно на поверхности воды, диаметром приблизительно 200 метров. Он отметил его положение на карте в точке 46°35' северной широты, 141°22' восточной долготы.

Эта информация была опубликована в японской газете «Йомиури Симбун» вместе с картой капитана Билюка. Место, указанное капитаном Билюком, находится всего в 4 морских милях к востоку от позиции «Чидори Мару», рыбаки которой наблюдали взрыв самолета.

Пятно было авиационным керосином, который поднимался на поверхность. Море в пределах этой керосиновой «заплатки» было покрыто тысячью обломков, в основном ячеистыми панелями, которые выглядели так, как будто были вырезаны ножом. Это позволило капитану Билюку предположить, что самолет был сбит ракетой. Он также заметил еще действующий дымовой сигнал, с оранжевым горящим пламенем.

Дымовые сигналы, используемые для спасения на море, действуют всего несколько минут, самое большее — полчаса. Самолет, который разбился на этом месте, мог быть одним из двух самолетов — тем, который наблюдал капитан Анисимов в 05.33 сахалинского времени (03.33 по токийскому), или тем, полет которого, как сказали Советы, «был остановлен над поселком Правда в 06.24». Капитан Билюк обнаружил место катастрофы в десять часов, в первом случае четыре с половиной часа спустя или, во втором случае, три с половиной часа после того, как произошли эти события. В том и в другом случае, если дымовой сигнал был активизирован упавшим самолетом, он давно бы потух. Очевидный вывод из этого состоит в том, что дымовой сигнал был сброшен самолетом или вертолетом для того, чтобы пометить это место для спасателей. Интересный вопрос заключается в том, кто именно сбросил его, Советы или амери-

канцы? Мы можем сделать вывод, что в том случае, если это были Советы, капитану Билюку, который получил приказ из советской штаб-квартиры приступить к поискам места катастрофы, без всякого сомнения, были бы даны координаты по радио. Но на деле этого не произошло.

«Уваровск» оставался на этом месте два часа и собрал примерно тонну обломков.

Это очень большое количество обломков, учитывая крайнюю легкость материала. В своей статье в «Известиях» Иллеш и Шальнев не упомянули ни эти ячеистые обломки, ни дымовой сигнал. Согласно их статье, «Уваровск» получил приказ немедленно покинуть это место, что не соответствует истине. Он не ушел до тех пор, пока не был сменен другим судном, «Забайкалье». Иллеш и Шальнев упоминают только наличие «гражданских» предметов, плавающих на поверхности, включая меховые и кожаные куртки. Следует упомянуть, что пассажиры вылетели из Нью-Йорка 31 августа, когда люди не носят зимнюю одежду.

Здесь нужно сделать короткое отступление о природе этих гражданских предметов. Согласно французскому тележурналисту-расследователю Мише Лобко, который интервьюировал его в 1993 году, первый помощник «Забайкалья» сказал, что там было большое количество пар обуви, связанных вместе шнурками, как в обувном магазине. Капитан Билюк с «Уваровска» сказал корреспонденту «Ассошиэйтед Пресс»: «Моим первым впечатлением было то, что они взяли некоторые вещи из магазинов и бросили их в воду. Вещи были новыми. На них были этикетки».

«Забайкалье», находящееся под командованием капитана Владимира Алексеева, было самым большим судном в Невельске. Прибыв на место, капитан Алексеев увидел, что обломки были сконцентрированы в области площадью примерно в одну квадратную милю. «Там было так много всего, что мы были просто ошеломлены», — вспоминал он. «Уваровск» разрешил им поднять обломки и отправился в точку с ко-

ординатами 46° 35' северной широты и 141° 27' восточной долготы, что было примерно в семь миль к востоку и ближе к Сахалину, где предположительно разбился другой самолет. Они присоединились к другим трем судам, уже находящимся на месте, включая грузовое судно, которое спустило на воду две лодки, чтобы поднять на борт некоторые большие, тяжелые объекты, в то время как патрульное судно JMSA «Ребун» наблюдало за этими работами на расстоянии.

Капитан Билёк получил приказ оттеснить «Ребун» прочь. Он поднял международный сигнал, говорящий «У нас приоритет и мы собираемся пересечь ваш курс». Когда его спросили позднее, капитан «Ребуна» дал яркую, но дезориентирующую картину этого инцидента:

«Я не был уверен точно, что происходит. Я увидел два советских самолета, кружащих прямо над нами на малой высоте, и я подумал, что они хотели остановить советское рыболовное судно. Я попытался прослушать частоты советского флота по радио, но не поймал ничего, кроме статических разрядов».

«Ребун» изменил направление движения и начал патрулировать на небольшой скорости. В 17 часов он прибыл на то место, где команда «Чидори Мару» наблюдала, как самолет взорвался прямо над поверхностью воды. «Ребун» увидел советское судно точно в том месте, где ранее находилась «Чидори Мару». Это было «Забайкалье», собирающее обломки, найденные «Уваровском». «Забайкалье», к которому присоединились другие суда, оставалось в этом районе весь день и, когда наступила ночь, продолжало поиски с помощью прожекторов. Русские не успели собрать все, прежде чем «Ребун» прибыл на это место вечером. В противном случае почему они продолжали работать и ночью?

Ни «Ребун», ни JMSA, ни японские или советские официальные лица, ни ВМФ США не говорили об этих обломках, хотя одна из сторон отметила ранее это место с помощью дымового сигнала. В случае KAL 007 мы еще увидим,

как три правительства, а именно США, СССР и Японии, скрывают информацию, каждое — по своей собственной причине.

Посол Павлов немедленно проинформировал японское правительство об открытии «следов авиакатастрофы» к западу от Монерона. Так мы в первый раз слышали, что здесь произошла катастрофа. Японские и советские суда находились к северу от острова, где был дымовой сигнал. Японцы заявили, что они не нашли никаких обломков корейского авиалайнера до 9 сентября. Они нашли обломки и ранее этой даты, но они не имели никакого отношения к KAL 007. Как показано в предыдущей главе, первые пятьдесят четыре обломка, найденные JMSA, принадлежали военному самолету. Обломки, подобранные «Уваровском» капитана Билюка и «Забайкальем» и маркированные одной из вовлеченных сторон дымовым сигналом, также, по всей очевидности, принадлежали военному самолету, — по крайней мере были аутентичными. Но в течение многих лет о них никто не вспоминал.

Среди советских судов, которые находились к северу от Монерона, одно особенно примечательно. Это был патрульный катер КГБ (КГБ отвечал за охрану государственных границ) под командованием капитана Анисимова. Это судно патрулировало у Невельска, когда между 05.32 и 05.33 (сахалинского времени, 03.32 по японскому) на их радаре появилась отметка, которая пересекала небо со скоростью 800 км в час. Через сорок секунд метка разделилась на две части, затем на три, прежде чем исчезла приблизительно в 30 км от Монерона на азимуте 10 градусов от острова, в точке с координатами 46°31'N, 141°18'E, если принимать во внимание некоторую неопределенность с азимутом. Капитан Анисимов отметил на экране своего радара одинокое рыболовное судно рядом с этим местом.

Позиция тех обломков, о которых говорилось выше, близка к тому месту, где находилась «Чидори Мару» в 03.30

(46°35'N, 141°16'E), когда ее рыбаки увидели самолет, взорвавшийся в море. Тем не менее существует трехминутное временное различие между двумя этими событиями. Описание этих двух событий также различается. Отчет капитана «Чидори Мару» показывает, что самолет оставался неповрежденным до взрыва и не разломился на части, пока не коснулся поверхности воды. Более того, детали, которые приводит капитан Анисимов, заставляют нас усомниться в том, что он видел одиночный самолет, разломившийся на две, а потом на три части. Во-первых, самолет разломился на две части, находясь еще в горизонтальном полете, который продолжался еще сорок секунд со скоростью 800 км в час. Трудно вообразить себе самолет, теряющий кусок фюзеляжа, достаточно большой, чтобы его было видно на морском локаторе, и затем продолжающий полет, по крайней мере, еще сорок секунд, прежде чем потерять еще один кусок, немного меньший по размерам. Это наблюдение гораздо лучше соответствует группе истребителей, которые отошли друг от друга в классическом маневре, используемом атакующими самолетами. Напротив, отчет «Чидори Мару» показывает, что одиночный истребитель проходил прямо над головой в тот момент, когда он выпустил ракету, непосредственно перед взрывом другого самолета, его цели, которая находилась от него на небольшом расстоянии. Кажется более вероятным, что Анисимов и капитан «Чидори Мару» описывали два различных события.

Наблюдения капитана Анисимова обнаруживают нечто, имеющее еще большее значение. Он видел то, что интерпретировал как «разрушение самолета» в 05.33 сахалинского времени. Тем не менее, согласно маршалу Огаркову, перехватчик остановил самолет-нарушитель над поселком Правда в 06.24 по сахалинскому времени, то есть примерно час спустя. Отсюда мы можем сделать вывод, что два самолета были сбиты с часовым интервалом между двумя событиями. Это расширяет наше представление о воздушной битве над Сахалином.

Анисимов также сказал, что поднял на борт примерно 100 кг обломков, в основном это были куски панелей, имевших сотовую структуру. Он не указал, где собрал их, кроме того, что это было «в море у Невельска». Судовой журнал патрульного судна JMSA «Ребун» упоминает, что в этот день (1 сентября) в море была замечена группа советских судов, собирающих обломки, среди которых вполне мог находиться и патрульный катер Анисимова. Согласно капитану «Ребуна», патрульный катер снял чехол со своего орудия и навел его на японское судно, что является эффективным способом сказать, чтобы японцы держались подальше.

Интервью с капитанами советских судов «Уваровск» и «Забайкалье» ясно говорят о том, что Советы собирали плавающие обломки в трех различных местах. На самом деле мест падения самолетов было даже больше. Для того, чтобы отличить различные места друг от друга и показать, что о них можно узнать, я рассмотрю свидетельства более подробно.

Глава 10

СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ПОИСКИ (1)

Первый остов, 13 сентября

Советский журналист Иллеш, представляя свидетельства, которые он опубликовал в «Известиях», признает, что в них много неясного: «Наиболее запутанная часть инцидента 007 — поиск остова «Боинга»». К счастью, организуя материал так, как будто он говорил об одном инциденте, и подразумевая, что все самолеты-нарушители были одним корейским самолетом, Иллеш публикует все заявления участников событий, в том числе и противоречащие друг другу. Люди говорили о различных обломках, найденных в разное время, в разных местах, при разных условиях. Установление того, когда, где и кто был вовлечен в поиски, стало возможным благодаря картам JMSA, которые получили мы с Джоном Кеппелом. Без этого ценного инструмента, на котором изображены ежедневные позиции и действия судов всех типов, вовлеченных в поиски, согласование явно противоречащих друг другу заявлений было бы гораздо более трудным делом. За исключением японского телерепортера Ивао Койяма, который был на сцене во время поисков и записывал положение поисковых судов на ежедневных брифингах JMSA (см. главу 4). Джон и я являемся сейчас единственными исследователями, обладающими этими бесценными документами. Собранные вместе, эти документы составили наиболее детальный и полный отчет о поисках, предпринятых всеми вовлеченными нациями. Они позволили мне най-

ти порядок там, где Андрей Иллеш увидел только путаницу, дали мне возможность составить ясное представление о том, сколько обломков было найдено советским Тихоокеанским флотом, и выяснить, как он проводил свои поиски.

Тихоокеанский флот находился под командованием адмирала Сидорова, который был ответственным за советские поисковые работы. Во время встречи в Москве с семьями жертв, которая проводилась 11 марта 1993 года, адмирал Сидоров сказал, что как только была объявлена тревога, советский флот немедленно послал группу военных судов в тот район, где, как полагали, разбился самолет. Этот район было легко обнаружить по наличию обломков, плавающих на поверхности. Были установлены границы, и территория была промаркирована буйками. «Через тридцать семь минут после катастрофы на месте появилось небольшое советское судно и были подняты небольшие обломки. Но никаких тел не было».

Если небольшое судно оказалось на месте в пределах 37 минут, то место падения самолета должно было быть достаточно близко к Невельску. Если мы учтем минимум десять или двенадцать минут, чтобы предупредить команды, дать им возможность подняться на борт катеров, запустить двигатели и выбрать якоря, это оставляет только пятнадцать минут на переход из Невельска к месту падения самолета, которое, таким образом, должно быть не далее нескольких миль от Невельска. Это именно то место падения самолета, указанное на карте, которую президент Ельцин передал представителям Кореи, ИКАО и американским родственникам погибших в Москве 14 октября 1992 года. Оно также обозначено в журнале JMSA и ситуационных картах, которые показывают, что в первые несколько дней после катастрофы интенсивные поисковые усилия имели место в узкой, линзообразной области, полностью находящейся в пределах советских территориальных вод, приблизительно в 6 морских милях от побережья Сахалина и с

центром в точке с координатами 46°35'N, 141°45'E, вдоль 100-метровой изобаты. Океанографические данные показывают, что морское дно в этом районе очень загрязненное, вода чрезвычайно мутная, видимость плохая и нет никакой подводной жизни. Все это согласуется с комментариями водолазов, так же как со свидетельством Николая Сергеевича Антонова, капитана Холмской рыболовецкой базы, слова которого «Известия» цитируют так:

«Я прибыл в зону поисков через пять или шесть дней после того, как был сбит «Боинг». Я был послан, чтобы заменить капитана «Каренги», большого морозильного траулера. В этом районе уже находилось большое количество судов — военных и рыболовных. Здесь было пятнадцать или двадцать рыболовных судов. Они забрасывали сети и занимались тралением в поисковой зоне. На дне был толстый слой грязи, и сети часто рвались. Морское дно было мертвым, никаких признаков подводной жизни. Никто никогда не ловил ни единой рыбы в этом районе. Наконец рыбаки зацепили «Боинг».

Советский военно-морской флот вскоре понял, что самолет, который разбился здесь, разлетелся на куски слишком маленькие, для того чтобы обнаружить их при помощи сонара и решил использовать метод прямого контакта, таская тралы и стальные канаты по морскому дну. Адмирал Сидоров объяснил подробнее, как проводилась операция:

«Рыбаки приспособили трал таким образом, чтобы его могли тянуть два траулера. Они покрыли его нижнюю часть кожей, чтобы он скользил лучше [в густой грязи. — М.Б.], собрали некоторые бумаги и обломки самолета. Размер района поисков был пересмотрен и составлял два на полтора километра. Зона была разделена на три сектора. Обломки здесь были найдены рыбацкими судами, которые ловили их сетями... 8 или 9 сентября трал зацепил секцию фюзеляжа, которую он протащил почти полтора километра. Затем мы вызвали «Михаила Мирчинко». Но на его борту не было водолазов.

«Михаил Мирчинко» прибыл на место 10 сентября, как это показано в документах JMSA и по свидетельству его команды. «Мирчинко» — хорошо оборудованное буровое судно и водолазная база, способная динамически стабилизировать свое положение точно над определенным местом на дне без опускания якоря. Корабль должен был немедленно приступить к водолажным операциям. Но из-за того, что судно прибыло без обычной команды гражданских водолазов, советский ВМФ должен был вызвать своих собственных водолазов из главной базы Советская Гавань на материке.

Жан Андреевич Алешенко был главным боцманом на борту «Мирчинко» с 10 сентября до конца поисковых работ. Его интервьюировал Станислав Глюков, корреспондент «Известий»: *«На борту судна было много моряков из Советской Гавани. Когда они обнаружили зону поисков [с помощью сетей и кабелей. — М.Б.], советский флот начал обыскивать морское дно».*

Иллеш никогда не признавал, что в разных местах и в разное время разными командами водолазов были найдено несколько островов. Он не принял в расчет никаких конфликтующих свидетельств, которые он сам привел в восьмой статье из «известинской» серии.

В это время водолазы — по всему Советскому Союзу было не больше пятидесяти таких же опытных, как мурманские, — отдыхали в своих казармах неподалеку от Холмска, ничего не делая до конца сентября. Как прокомментировал их руководитель Владимир Васильевич Захарченко: «Нас срочно отправили на самолете на Сахалин и поселили в казарме на базе. Затем они про нас забыли. Мы оставались в своих комнатах до конца месяца. Только в конце сентября минный тральщик доставил нас на «Михаила Мирчинко».

К концу сентября «Михаил Мирчинко» переместился на место другой катастрофы. Водолазы, которые работали на корабле в первые дни месяца, без сомнения, не могли быть из Мурманска, поскольку те в то время отдыхали в сво-

их комнатах, борясь со скукой. Алешенко, боцман «Мирчинко», рассказывает нам о новых деталях работы ВМФ на первом острове:

Советский ВМФ использовал траулеры для прочесывания дна и смог поднять наверх несколько обломков. Как позднее установили водолазы, трал зацепил центральную часть фюзеляжа и проволочил ее почти милю. Но мы должны были найти точное место, где фюзеляж попал в сети. Для этого мы послали [флотских водолазов. — М.Б.] обследовать дно.

Иллеш продолжает эту историю в «Известиях», цитируя Захарченко:

«Они решили послать телекамеру, чтобы посмотреть на дно. В это время мы отдыхали в Холмске, в наших комнатах. Я просто пересказываю, что делали наши коллеги [военные водолазы. — М.Б.]. Вначале они не нашли ничего интересного. В течение одного или двух дней мы наблюдали за ними по телевизору. С моей точки зрения то, чем они занимались, было бесполезно, потому что дно было грязное и в мутной воде было видно не дальше трех метров.

Мы предложили, чтобы они использовали водолазный колокол с наблюдателями. Они спустили водолазный колокол с четырьмя водолазами: один смотрел вперед, второй — вправо, третий — влево, а четвертый — на дно, прямо под ними. Размер зоны, которую они могли просматривать, увеличился немедленно до 15 метров. И на третий день они нашли самолет».

«Михаил Мирчинко» прибыл на место поисков 10 сентября. Третий день означает 13 сентября. Алешенко, боцман «Мирчинко», дает еще больше деталей:

«Обломки фюзеляжа были сильно повреждены. От них просто куски остались. Самые большие куски, которые мы видели, были опорными креплениями для поворотных стержней, чрезвычайно прочные. Их длина составляла от 4 до 6 футов, и 20—24 дюйма шириной. Все остальное было разбито на мелкие куски».

В. Вербицкий, радист с «Мирчинко»:

«Многие из нас взяли кое-какие обломки на память. Некоторые даже сделали чашки из титановых стержней... Да, самолет должен был удариться о поверхность воды с огромной силой, чтобы титановые стержни разломались».

Такой тип стержней является важным структурным элементом любого самолета с изменяемой геометрией крыла, которая используется только на сверхзвуковых самолетах. Остов, с которым работал флот, принадлежал, вероятно, EF-111, который военно-воздушные силы США использовали в качестве самолета радиоэлектронной борьбы.

Карты и документы JMSA показывают, что «Михаил Мирчинко» и корабли, которые его сопровождали, работали в районе, где лежал этот первый остов, вплоть до 26 сентября. В шесть часов утра 26 сентября флот, сопровождающий «Мирчинко», состоял из восемнадцати судов, включая семь траулеров. К полудню с «Мирчинко» остались только десять судов. Все траулеры и обслуживающие их суда ушли. Остатки этого флота также покинули территориальные воды у Сахалина и перешли в новую поисковую зону, в 40 милях к западу, в 16 морских милях от острова Монерон, где военно-морской флот США был занят поисками обломков самолета, представляющего для них особый интерес. Место падения находилось далеко от тех районов, в которых велись поисковые работы. Таким образом, операции по подъему обломков первого самолета к югу от Невельска в территориальных водах Сахалина продолжались с 1 по 26 сентября. Они длились 26 дней.

Второй остов, 16 сентября

В то время как «Михаил Мирчинко» работал над первым остовом, в международных водах к северу от Монерона и в 15 морских милях к западу от первого остова, 16 сентября второй остов был найден другим поисковым судном. Используя мини-подводные лодки с «География

Козмина», поискового судна и водолазной базы, ныряльщики советского флота подняли метровую секцию крыла, которая, очевидно, принадлежала другому самолету, а не тому, который, как описывал адмирал Сидоров, был разорван на мелкие части. В номере от 18 сентября 1983 года «Тоо Ниппо», провинциальная газета из Аомори, сообщала:

«Утром 17 сентября в Вакканае и в штаб-квартире JMSA в Отару была получена информация о том, что объект неустановленной природы, который выглядел как кусок самолета, был поднят со дна советским судном, за которым наблюдало японское патрульное судно «Дайсетсу». Зона поисков находилась к западу от Сахалина, в районе, где, как полагают, исчез корейский авиалайнер.

В первый раз видели, как Советы поднимали какой-то объект со дна океана. Согласно нашим источникам, вечером 16 сентября 1983 года в 21.00 [по японскому времени. — М.Б.] советские суда собрались в точке с координатами 46°34'N и 141°21'E в 31 км к северо-северо-востоку от острова Моне-рон. Среди советских судов были «Рудонский» и спасательное судно советского военно-морского флота «Георгий Козмин». В 23.00 они подняли 10-метровый кусок остова.

В 03.30 утром 17 сентября мини-подводная лодка, способная спускать водолазов на морское дно, была спущена на воду вместе с двумя вспомогательными лодками. Подлодка вернулась на поверхность в 05.40 и в 06.30 была поднята на борт своего корабля-матки. В 06.55 того же дня другая миниатюрная подлодка, на этот раз желтого цвета и длиной приблизительно 17 футов была спущена на воду 700-тонным судном и начала погружение. Это произошло в международных водах на глубине 164 метра. Хотя патрульное судно «Дайсетсу» располагалось в 500 метрах, Советы просигналили ему сохранять эту дистанцию, для того чтобы не ставить под угрозу поисковую операцию».

Десятиметровый кусок остова, поднятый 16 сентября, как кажется, являлся частью крыла самолета. Он не мог при-

надлежать тому же самому самолету, что и первый обломок, который находился слишком далеко и был разбит на мелкие кусочки. Другой самолет будет найден 17 или 18 октября в нескольких милях к югу (см. следующую главу). Тем не менее я не считаю, что секция крыла принадлежала тому самолету. «Георгий Козмин» вместе со своей вспомогательной флотилией включая и другие специализированные суда, такие как «Рудонский», мини-подводные лодки и водолазов военно-морского флота, которые подняли кусок крыла, продолжали работать в том же районе на протяжении двух месяцев — в два раза дольше по сравнению со временем, которое «Мирчинко» потратил, работая над первым остовом. Это были большие затраты времени и оборудования. Все это заставляет меня считать, что второй обломок был отдельным самолетом, не имеющим отношения к тому самолету, который «Мирчинко» нашел месяцем позже (см. рис. 11), и, по всей вероятности, «Георгий Козмин» и его флотилия обследовали остов и подняли все, что хотели поднять.

Второй остов мог вполне быть самолетом, который, как видела «Чидори Мару», взорвался на низкой высоте над водой и место падения которого посетил «Уваровск» капитана Билюка. Поисковые операции продолжалась 54 дня.

Третий остов, «Тинро-2»

«Тинро-2» — миниатюрная подводная лодка, принадлежащая Министерству рыбной промышленности. Она была доставлена из Владивостока, чтобы помочь в поисково-спасательных операциях. Тем не менее странно, что ее первые погружения начались не там, где искали все остальные, вокруг Монерона, а гораздо дальше к северу. «Тинро-2» прибыла на место 14 сентября и к 17 сентября произвела несколько погружений и обнаружила третий остов. Мы знаем его положение благодаря совпадению. Как говорит нам адмирал Сидоров:

«Американский вертолет разбился далеко от зоны поисков в которой работал американский флот. Они попросили нас о помощи. Мы дали им координаты места, где разбился их вертолет».

Почему советский военно-морской флот знал, где разбился американский вертолет, когда сами американцы этого не знали? Ясно, что он разбился рядом с советским судном, вдалеке от американского флота. Это подтверждает рапорт военно-морского флота США. В рапорте сообщается, что 17 сентября 1983 года из-за механической поломки вертолет SH-2F с фрегата «Баджер» ударился о воду и затонул в международных водах в точке с координатами 47°01'N, 141°13'E. Команда, состоящая из четырех человек, не пострадала и была поднята «Мунро» через полтора часа после катастрофы. Послеоперационный отчет E1 описывает инцидент так:

«Наиболее важным событием... была, к несчастью, операционная потеря вертолета HSL 37/2, SH-2F с USS «Баджер» из-за механической поломки во время полета 17 сентября 1983. Прежде чем вертолет упал в воду, был передан сигнал бедствия «Mayday» по UHF. Этот сигнал был принят дежурным АВАКСом и командой надводного судна. В ходе поисково-спасательных работ команда вертолета, находящаяся в 35 милях от ближайшего судна, была спасена менее чем через 90 минут после аварии».

Место падения вертолета находится приблизительно в 35 милях к северу от основной поисковой зоны, в которой работали американский и советский флоты. Что американский вертолет делал так далеко от того места, где все, как предполагалось, искали корейский авиалайнер? Вертолет базировался на фрегате «Баджер», который был специально оснащен средствами радиоэлектронной разведки SIGINT. Кажется логичным предположить, что вертолет «Баджера», находясь в патрулировании, был вовлечен в некоторую разведывательную миссию, как и его корабль-база. И если это

так, то что они искали, находясь так далеко от главного поискового района? Ответ содержится в интервью с капитаном Михаилом Гиршем, который командовал субмариной «Тинро-2»:

«Поначалу никто не обращал на нас никакого внимания, потому что наша база была всего 1000 тонн водоизмещением и желтые полосы на ее дымовой трубе показывали, что она принадлежала Министерству рыбной промышленности. Но как только мы открыли двери ангара и спустили подлодку на воду, американцы заволновались... вертолеты, фрегат «Баджер» подошли очень близко. Они беспокоили нас так сильно, что иногда мы не могли спустить подводную лодку на воду...»

Однажды, когда я погружался, американский вертолет упал в воду. Я помню, что капитан «Гидронавта» [материнского судна. — М.Б.], сказал мне по спецтелефону: «Миша, будь там поосторожней, вертолет может упасть вам прямо на головы». Я сказал ему: «Что там у вас происходит? Шутите, что ли?». «Нет, — ответил он. — Серьезно. Американский вертолет только что упал в море справа от нас».

Этот факт доказывает, что «Гидронавт» и «Тинро-2» работали 17 сентября более чем в 35 милях к северу от главной поисковой зоны. Во время погружения семнадцатого числа, когда вертолет чуть не упал на субмарины, капитан Гирш нашел и сфотографировал обломки самолета. По хронологическим причинам я называю его третьим остовом, он был найден через несколько часов после того, как «Георгий Козмин» обнаружил кусок крыла от другого самолета в 35 милях к югу. Это место падения, находящееся на севере, соответствует той точке, где перехватчик 163 мог сбить самолет, летящий со сверхзвуковой скоростью в 04.42 (по японскому времени). Это был, скорее всего, сравнительно небольшой самолет, что подтверждается наблюдениями капитана Гирша, который заявил, что обломков в этом районе было мало. Операция по подъему третьего остова продолжалась 6 дней.

26 сентября Советы передали японцам первую партию того, что, по их словам, было плавающими обломками KAL 007. По большей части эти предметы на самом деле были плавающими обломками, хотя не все они принадлежат KAL 007. Среди обломков, которые не имели никакого отношения к KAL, были два спасательных плотика (один на десять человек, другой одноместный), элементы конструкции, такие, как воздушные тормоза от сверхзвукового истребителя, куски фюзеляжа, окрашенные в белый, голубой и золотой цвета (цвета американского флота), и пилон для подкрыльного оружия. Это были обломки военных самолетов, найденных 13, 16 и 17 сентября. «Боинги-747» не имеют на борту спасательных плотиков (вместо этого они используют эвакуационные желоба). Эти самолеты не красят в белый, голубой и золотой цвета, хотя некоторые самолеты морской авиации выкрашены именно в такие цвета. Пассажирские «Боинги» не имеют также воздушных тормозов и пилонов для бортового оружия.

К 17 сентября Советы обнаружили три места падения, разбросанные в районе площадью примерно 30 миль. Самолет, обнаруженный 18 октября «Михаилом Мирчинко», — совсем другая история.

СОВЕТСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ПОИСКИ (2)

Четвертый остов, 18 октября

К полудню 26 сентября флотилия, сопровождающая «Михаила Мирчинко», передвинулась в глубоководную поисковую зону на другой стороне Монерона, к северо-западу от острова. Именно там военно-морской флот США поймал сигналы излучателя черных ящиков KAL 007. Перемещение «Мирчинко» указывало на конец поисковых операций на первом остова и заставило поторопиться с ротацией водолазной команды на борту. Мурманские водолазы, которые ждали в своих комнатах в Холмске, поднялись на борт судна 26 сентября:

«Они забыли о нас. Они предоставили нас самим себе до конца сентября... Только в конце месяца тральщик доставил нас на «Михаила Мирчинко» и мы получили официальный приказ найти самолет».

Четыре водолаза вошли в компрессионную камеру 29 сентября. Они оставались под компрессией в течение месяца, до 26 октября, когда их сменила другая группа, остававшаяся под компрессией до 6 ноября. Другие пловцы, из Севастополя, Сахалина и Советской Гавани, должны были также участвовать в ротации команд на борту других судов.

13 сентября, во время поисков остова, советский военно-морской флот использовал прямой метод, по причинам, которые адмирал Сидоров описывал в предыдущей главе. Поиск, результатом которого явилась находка 18 октября,

проводился совершенно по-иному. Офицер, который «участвовал в поисках «Боинга»», но потребовал анонимности, дал следующий комментарий: находка 18 октября на самом деле была «Боингом», хотя в этом случае не «Боингом-747», как KAL 007, а «Боингом-707», оснащенный как USAF RC-135.

«К поискам «Боинга» можно было относиться как к широкомасштабной операции. У нас были данные от сотрудников Министерства обороны, которые мы ввели в компьютер. Специалисты вычислили координаты места падения самолета. Затем мы запросили радарные станции, которые зафиксировали расстояние и азимут. Через несколько часов у нас был математически вычисленный эллипс».

В этом случае координаты точки падения были получены только через «несколько часов» с использованием математической процедуры, рассчитанной на компьютере. Напротив, место падения первого самолета было немедленно определено по присутствию обломков и помечено буями, несколько судов прибыло через двадцать минут после падения. Офицер, описывая положение четвертого остова, продолжает:

«Офицер флота, специалист по навигации, поработал над компьютерными данными. Мы немедленно отправились в район поиска. Мы использовали технологию магнитного обнаружения, похожую на ту, которой пользуются минные тральщики. Здесь повсюду были суда, и это мешало нам работать. Наши поисковые суда работали в трех следовавших друг за другом волнах. Первыми шли минные тральщики с магнитометрами. Если я правильно помню, их было шесть. Затем там было гидрографическое судно, использующее свой поисковый сонар. Наконец, там была еще одна группа тральщиков, которые использовали боковой сонар. Вот почему мы могли патрулировать одну и ту же территорию тремя различными типами судов. Когда все три типа судов получили подтвержденное эхо, мы послали водолазов... Мы были уверены, что «противник» [американ-

цы. — М.Б.] обладал отличным оборудованием, и мы завидовали его судам... Но, тем не менее, мы первыми обнаружили остов, а не они».

Поиски тремя последовательными волнами отражены на ситуационной карте JMSA на 9 сентября 1983 г., где ясно показана первая волна поиска с использованием шести минных тральщиков. Один из очевидцев рассказывает в «Известиях» историю, интересную саму по себе, которая указывает на график:

«Адмирал Сидоров приказал нам обмануть американцев при помощи ложного черного ящика, который было очень трудно отличить от настоящего. Фальшивый черный ящик был сброшен за борт на глубине 620 метров. Для того чтобы увеличить их трудности, адмирал приказал двум группам судов имитировать поисковые операции в районе, где мы сбросили фальшивый черный ящик, в то время как другие суда продолжали искать в настоящей зоне. Было также предложено, чтобы капитаны двух траулеров отправились в ложную поисковую зону и начали открытым текстом передавать фальшивую радиоинформацию, чтобы обмануть американцев. Рыбаки кричали по радио: «Мы нашли черные ящики!» Вскоре после этого американцы пригласили представителей западных средств информации на свои суда, чтобы они могли присутствовать при обнаружении черных ящиков».

Советы на самом деле, как они заявили, могли поместить поддельные черные ящики в воду 26 сентября, чтобы ввести в заблуждение американцев, которые мешали их поискам. Но американцы сказали, что они обнаружили сигналы черного ящика в той самой поисковой зоне (к северо-западу от Монерона) 14 сентября, **прежде** чем Советы бросили свои фальшивые черные ящики в воду. Поэтому первые сигналы, принятые военно-морским флотом США, не принадлежали фальшивым ящикам. Вероятно, их передавал излучатель самолета, который на самом деле упал в этом районе. Советский флот держал в этом районе ряд судов, где

те оставались в течение месяца, работая на глубинах более 1000 метров. Это могло служить указанием на то, что здесь на самом деле находился остов самолета, в котором содержались настоящие черные ящики.

Тем не менее передвижения советских судов, наблюдавшиеся JMSA, подтверждают слова адмирала Сидорова о том, что он поместил на дно фальшивый черный ящик, чтобы отвлечь американцев. Карта JMSA от 26 сентября показывает, что перед полуднем советские суда неожиданно переместились в район, находящийся в 16 морских милях северо-западнее Монерона, где концентрация американских судов была наибольшей. Эти советские суда были, совершенно очевидно, те, которые сбросили на дно фальшивые черные ящики и имитировали их находку. В то же самое время основные силы советского флота были собраны вокруг «Михаила Мирчинко», к северу от Монерона, где, без сомнения, продолжались поиски «в настоящей поисковой зоне», по словам офицера, процитированным выше. Именно там 18 октября мог быть найден «самолет», который, как настаивает Иллеш, был единственным найденным обломком. Капитан Иван Варфоломеевич Шайдуров принимал участие в этой операции. Он говорит:

«Они послали меня в зону поисков принять участие в операции и дали мне под командование группу траулеров... Когда я принял на себя эти обязанности, меньшие по размерам траулеры и вспомогательные суда уже покинули это место [где был найден первый остов. — М.Б.]. Они не появились в новой поисковой зоне, которая имела площадь около трех морских миль... Я оставался здесь в течение месяца, с 10 октября по 10 ноября ... «Михаил Мирчинко» стоял на якоре прямо над фюзеляжем «Боинга».

Заявление капитана Шайдурова подтверждается документами JMSA. Он говорит, что меньшие по размерам траулеры и вспомогательные суда уже ушли, когда 10 октября он приступил к своим обязанностям. Японские документы

показывают, что они ушли 26 сентября. Журнал JMSA также показывает, что 30 сентября большая часть советского флота из группы «Михаила Мирчинко» находилась к северу от острова Монерон, где должна была оставаться в течение нескольких недель в небольшом районе площадью не больше трех морских миль, как сказал капитан Шайдуров.

Почему Советы отослали назад первую группу траулеров? Маленькие траулеры были хорошо приспособлены для поисков в мелких водах неподалеку от Сахалина. Но на этот раз работа шла в более глубоких водах к северу от Монерона. Усилия по поиску на этом новом месте были гораздо более трудными. Советы направили меньшие суда, которые они использовали в мелких водах у Сахалина, назад в порт, заменив их глубоководными траулерами под командованием капитана Шайдурова. Остов, наконец, был обнаружен:

«Больше месяца прошло с момента его гибели, когда мы, наконец, вышли на место. На самом деле, прошло почти два месяца. Мы нашли самолет 16 или 17 октября. Мы потратили все следующие дни, работая на дне, которое кишело крабами, всевозможными разновидностями креветок и рыб. Там было даже несколько осьминогов».

Подводный мир, в котором 18 октября был найден остов, совершенно отличался от морского дна, на котором был найден первый обломок. Дно там было покрыто толстым слоем грязи, которая рвала траловые сети, видимость была крайне плохой и подводная жизнь полностью отсутствовала. Иллеш пишет:

«Проводя свои исследования, я интервьюировал не только Захарченко, главу водолазной команды, но и некоторых из его пловцов, которые проводили от 6 до 8 часов в день под водой. Я говорил с Григорием Матвеенком, Вадимом Кондрабаевым и Владимиром Ковом, и я думаю, было бы хорошо, если бы читатели имели возможность слышать запись нашего интервью. Эта информация становится доступной публике в первый раз, и я не вносил никаких изменений в текст. Давайте послушаем, что они сами говорят».

Иллеш, тем не менее, дал только отрывки из своего интервью с водолазами. Я получил полный текст и включил в него куски, которые Иллеш выкинул. Ниже, ссылки на «Известия» указывают на опубликованную версию интервью, выражение «первоначальный текст» относится к неопубликованной части интервью.

Захарченко: Глубина была 174 метра. Дно было твердое и плоское, это был песок со слоем ракушек на нем. Оно простиралось горизонтально. [«Известия»]

Вадим Кондрабаев: Я никогда не видел такой чистой воды. Нигде такой чистой воды больше не было.

Владимир Ков: Вода была настолько чистой, что вы могли видеть все очень отчетливо. Вы могли видеть на 50 метров перед собой. Можно было даже рассмотреть мелкие частицы песка. Было красиво так, что захватывало дух, но холодно.

Репортер: Какая это глубина?

Вадим: Между 165 и 174 метрами.

Пловцы: Мы наблюдали огромное, плоское поле и вдруг увидели самолетное шасси. [«Известия»].

Слова пловцов подтверждаются ситуационными картами JMŞA. «Михаил Мирчинко» находился в точке с координатами 46°32'N, 141°20'E. Карты показывают, что глубина в этом месте составляет 174 метра. Дно здесь плоское и горизонтальное и покрыто слоем ракушек. Это на самом деле единственное место во всем Татарском проливе, где карты японского адмиралтейства показывают песчаное дно, покрытое ракушками. Оно, конечно, отличалось от грязного дна на месте первого остова. Другим отличием была интенсивная подводная жизнь. Именно здесь «Чидори Мару» наблюдала взрыв самолета, занимаясь рыбным промыслом.

Самолет какого типа был найден на этот раз? Неопубликованные заявления пловцов многое открывают. Кажется, что большая часть фюзеляжа этого самолета осталась целой. Ныряльщики комментируют:

«Мы потратили два или три дня, чтобы пробраться вокруг острова... самолет был заполнен всякими вещами. Но тел никаких не было... В некоторых местах слой обломков был полтора метра толщиной».

Несомненно, это был большой самолет, больше чем тот, который был найден 13 сентября. Но это не был «Боинг-747», по крайней мере не тот «Боинг-747», который выполнял рейс 007, по очень простой причине — потому что здесь не было ни следа от пассажиров. Не было и рядов с сиденьями, друг на друге, которые характеризуют остов гражданского авиалайнера. Пловцы отмечают:

«Мы не видели никаких тел ни на первый, ни на второй день... Нам удалось обойти самолет. Позднее я видел руку в черной перчатке. Я участвовал во всех погружениях. Я помню это очень ясно: самолет был заполнен разными предметами, но не было абсолютно никаких следов тел. Почему? Я не видел никаких человеческих останков. Там не было багажа, даже ручной клади. С другой стороны, там было множество вещей, которые вы не ожидали бы увидеть на пассажирском самолете... бобины, например».

Первоначальный текст дает нам дополнительную информацию об этих «бобинах»:

Репортер: Я понимаю, что Владимир Васильевич обнаружил несколько компьютеров. Были ли там какие-нибудь записывающие устройства? Сколько их было?

Владимир: Да, я поднял на поверхность километры пленки. Я продолжал ее собирать. Такой мне был приказ.

Вадим: Это были те же пленки, которые можно найти на больших пишущих машинах, но гораздо больших размеров. Советская армия также использует такие вещи.

Захарченко и пловцы предоставили еще больше информации, указывающей на военное происхождение самолета:

«Мы должны были сделать несколько вещей. Во-первых, собрать все документы до единого. Затем мы должны были поднять наверх все радиооборудование, консоли и пр. Мы

также подняли бобины с пленкой для компьютеров и записывающие устройства. Они просили нас поднять электронные компоненты, магнитную пленку, документы, черные ящики... магнитофоны и похожие устройства, фотоаппараты, датчики... они попросили нас поднять все электрические кабели, которые были присоединены к консолям и другому оборудованию, которое мы вытащили».

Пловцы продолжали: «Мы подняли куски «Боинга», они были от внешнего покрытия. Там был кусок покрытия фюзеляжа, на котором была эмблема, состоящая из круга и двух запятых». Андрей Иллеш комментирует: «Это был, несомненно, символ «Кориан Эйр Лайнз»».

Эмблема «Кориан Эйр», новое имя, которое «Корейские авиалинии» взяли после катастрофы с рейсом 007, это символ инь-янь, который можно приблизительно описать как две перевернутые запятые внутри круга. Тем не менее в 1983 году эмблема KAL была утилизированным изображением журавля, таким образом, кусок обшивки фюзеляжа не принадлежал KAL 007.

31 января 1991 года в номере «Известий» очевидец говорит: «Они подняли спасательный плот». На борту пассажирских «Боингов-747» нет спасательных плотов. Эти авиалайнеры используют большие аварийные желоба, которые служат плавучими платформами, если самолет затонет. Тот факт, что был найден спасательный плот, еще раз указывает на то, что этот остров не принадлежал корейскому авиалайнеру. Дальнейшие комментарии Владимира, которые Иллеш решил не печатать, согласуются с этим. «Я видел парашюты, колеблющиеся в воде как привидения». Гражданские «Боинги-747» не снабжены парашютами. А военные самолеты — снабжены.

Пловцы сказали: «Мы клали все в нечто вроде больших корзин размерами полтора на два метра». Иллеш не упомянул, сколько корзин было поднято со дна. Это число есть в первоначальном тексте:

«— Сколько корзин вы наполняли каждый день?

— Десять, может быть больше... Мы проработали на дне, по крайней мере, двадцать дней. Это составит примерно 200 корзин».

С этого остова водолазы подняли двести корзин размерами полтора метра на два, заполненных документами и электронным оборудованием. Находка такого большого количества документов и электронного оборудования указывает на разведывательный самолет, такой как RC-135, который набит секретными документами (особенно кодами для кодирования и расшифровки сообщений) и электронной аппаратурой.

Владимир К., пловец, который работал на четвертом осто-
ве, сказал: «Я боялся, что один из этих ящичков может взорваться прямо мне в лицо» — предположительно ссылка на оружие. Там были и другие опасности. Б. Курков, офицер советского военно-морского флота сказал:

«Когда началась гонка за черными ящиками, американцы крайне обнаглели, особенно вокруг Монерона. Они мешали нашим траулерам, проходили прямо перед их носом. Они шли в наши территориальные воды и даже угрожали жизням водолазов с «Михаила Мирчинко», используя высокоэнергетические звуковые волны».

Вадим Кондрабаев, один из пловцов, который был ранен во время инцидента, потерял голос и мог говорить только еле слышным шепотом. Он рассказывает эту историю так:

«Однажды американское судно использовало мощное акустическое устройство, чтобы помешать нашей работе... Это было похоже на то, как будто кто-то забивал вам гвоздь в барабанные перепонки... Мы быстро вернулись на судно и были отправлены в компрессионную камеру... Противолодочный корабль «Севастополь» смог оттеснить американцев, и мы пометили поисковую зону буями и патрулировали территорию траулерами. Только так мы могли защитить себя от этой непереносимой боли».

Слова Сергея Годорожи, другого пловца, были процитированы в том же выпуске «Известий»: *«Когда наши товарищей подняли наверх, на них страшно было смотреть: их глаза покраснели, кровяные сосуды полопались, они были белыми, как смерть».*

Единственное объяснение, которое могло бы оправдать американский флот, заключается в том, что они просто использовали свои сонары для обнаружения. Может быть, это так. А может быть, и нет. Сонары, как и радары, могут работать на различных частотах. Некоторые не оказывают никакого воздействия на подводную жизнь, рыб или морских млекопитающих, например китов или дельфинов. Другие могут оказаться для морских млекопитающих и людей под водой смертельными. Современные флоты мира используют специальные сонарные частоты под водой для защиты гаваней и других жизненно важных сооружений от атак боевых пловцов.

Советские поиски указали на положение четвертого обломка в начале сентября, вместе с тремя последовательными волнами судов с различными средствами обнаружения. Сами поисковые операции начались только после того, как «Михаил Мирчинко» закончил свою работу по первому острову и готовился к перемещению вместе со свежей командой ныряльщиков, которые вошли в компрессионную камеру. Хотя положение второго острова близко к четвертому, есть основание полагать, что эти два места были местами гибели разных самолетов. Рис. 11 показывает их положение, вместе с положением других затонувших самолетов. Спасательные операции на четвертом острове, найденном 18 октября, продолжались сорок шесть дней.

Пятый остров

В статье «Известий» от 26 января 1991 года Андрей Иллеш дает достаточно точные географические координаты еще одного места падения самолета:

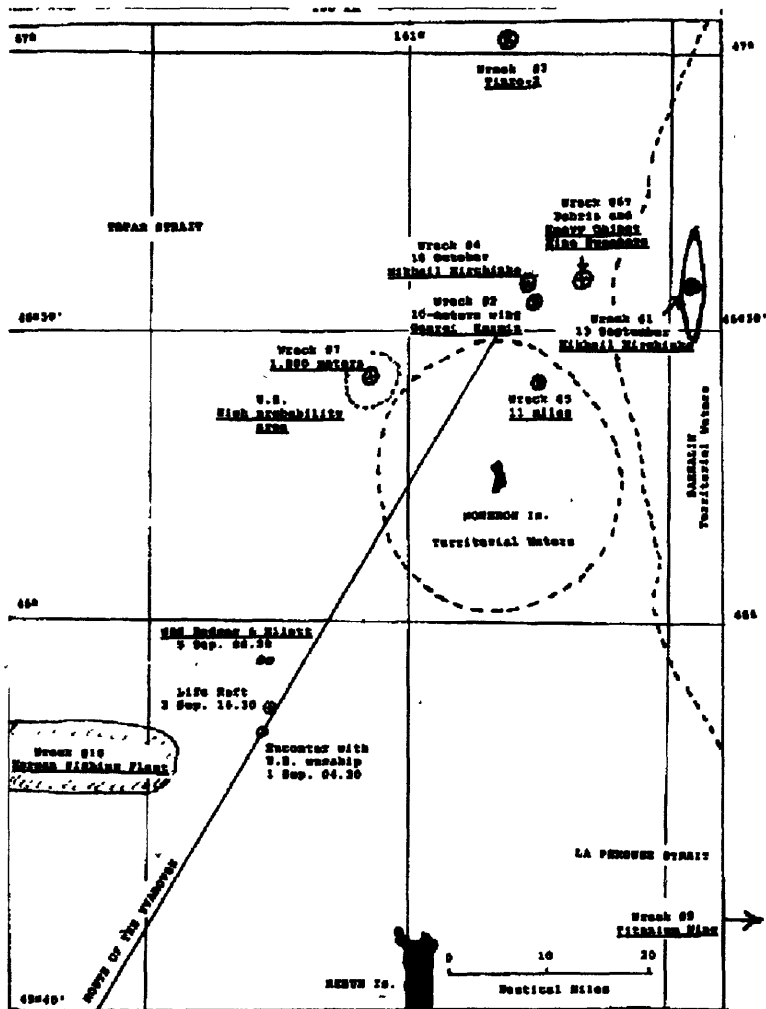


Рис. 11. Девять различных мест падения самолетов у берегов Сахалина, стрелка показывает на возможное десятое место за краем карты. Свидетельства позволяют предположить, что существует еще одно или два других места крушения, точные координаты которых невозможно установить, как, по крайней мере, три таких места на самом острове Сахалин

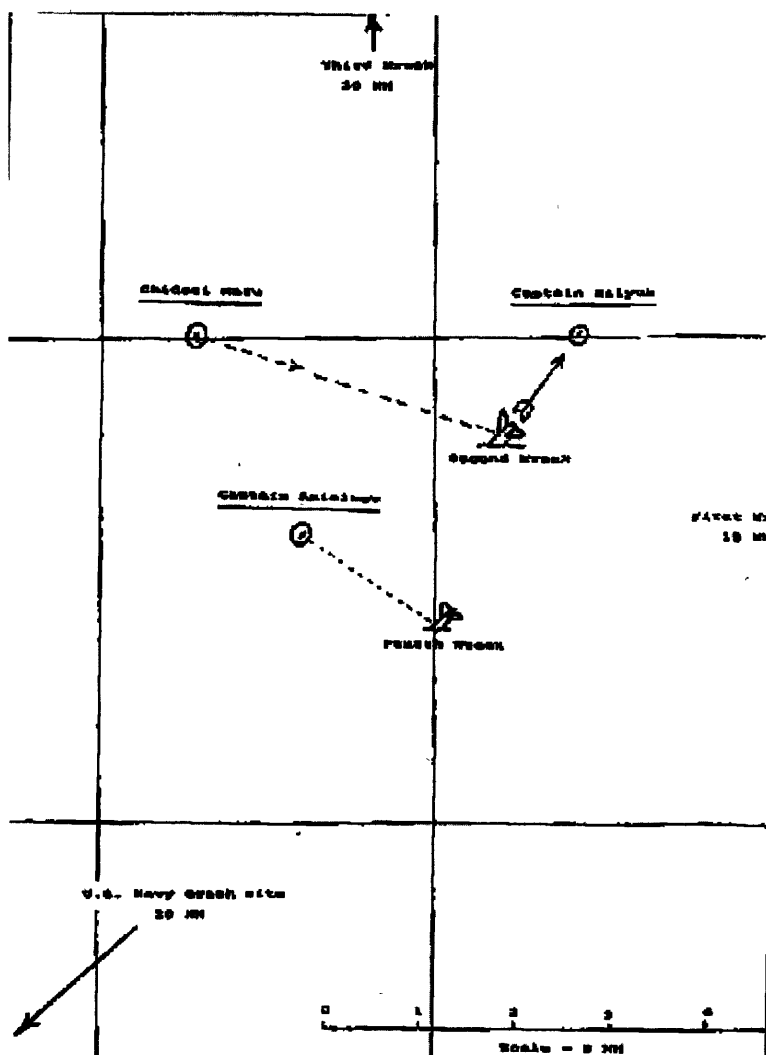


Рис. 12. «Чидори Мару» и «Капитан Анисимов» видели два разных события в первый час воздушной битвы над Сахалином

«Вся эта деятельность разворачивалась на сравнительно небольшой площади, как раз на границе 12-мильной зоны территориальных вод. Самолет упал рядом с этой невидимой линией, которая отделяет территориальные воды от международных. Источники говорят что это было примерно в 11 морских милях от берега».

Как мы видели, первый остов находился в пределах советских территориальных вод вокруг острова Сахалин (а не Монерон), примерно в 6 морских милях от берега. Второй был найден в международных водах, примерно в 18 милях от Монерона, третий — на расстоянии 45 морских миль к северу от этого острова и четвертый — примерно в 20 морских милях от него. Ни одно из этих мест не соотносится с 11 морскими милями, упомянутыми Иллешем. Карты JMSA показывают, что Советы искали остов самолета в 11 морских милях от берега в пределах территориальных вод Монерона (а не Сахалина).

Поисково-спасательные операции на пятом острове продолжались дольше, чем любые другие, — с 1 сентября до 10 ноября, всего 72 дня. В поисковой операции участвовало много советских судов: «Георгий Козмин», «Михаил Мирчинко», вместе с «Персеем», «Пегасом» и подводным научным судном «Океанолог». По-видимому, использовались только военные водолазы. Это мог быть остов, хвост которого военные ныряльщики описали как «стоящий между рифами». Капитан Гирш с «Тинро-2», говоря о военно-морских пловцах, сказал:

«Они обнаружили фюзеляж, хвостовую часть с множеством обломков. Хвост стоял прямо в вертикальном положении среди скал. Первым делом они опустили его и затем вошли внутрь».

Тот факт, что пловцы, которые работали под водой на глубине 150 метров, были способны привести фюзеляж в горизонтальное положение, указывает, что самолет был срав-

нительно небольшой, но, вместе с тем, достаточно крупный, чтобы они могли «войти внутрь». Это мог быть военный самолет с серийным номером 65802124-903, нарисованным желтой краской на сером камуфляжном фоне, который я видел на видео, привезенном из Москвы японской телевизионной командой. Это мог быть самолет, сбитый истребителем, обозначенным С на карте JDA, в 04.10, который, как первоначально считали японцы, приземлился на Сахалине.

Шестой остов

Хотя пять различных обломков были идентифицированы, есть указания на то, что Советы искали и нашли несколько других. Некоторая информация, касающаяся этих обломков, найдена в полной версии интервью «Известий» с пловцами.

Репортер: В вашем секторе работали минные тральщики?

Гражданские пловцы: Нет, они работали в совершенно другом районе. Они нашли фюзеляж. Они подняли его и доставили обломки в Невельск. Я видел, как они разгружались. Один был кусок металла, который весил больше тонны, с множеством металлических аксессуаров. Когда мы прибыли на место 1 октября, обломков уже не было.

Шестой остов, обломки из которого были разгружены в Невельске до 1 октября, оказался самолетом среднего размера (рис. 12). Отчет о движении и наблюдениях «Уваровска», данный капитаном Билюком, а также расписание движения его судна 1 сентября указывают на район плавающих обломков в международных водах между четвертым и пятым островами. Ситуационная карта JMSA на 1 сентября показывает, что грузовое судно спустило здесь две лодки на воду и вытащило какой-то тяжелый объект. То, что здесь относительно мелко, делает использование минных тральщиков вполне оправданным.

Седьмой остов

Капитан Гирш упомянул еще об одной поисковой операции:

«Мы работали на глубине между 250 и 270 метров. Однажды «Бриз» и «Пегас» [оба оснащены автономными подводными средствами передвижения. — М.Б.] были внезапно выведены из района поиска. Они вышли за пределы материкового склона и работали там на глубине более 1000 метров. Они работали там долгое время. Я не знаю, почему и что они там нашли».

Районы с глубинами тысяча метров находятся более чем в тридцати милях от того места, где капитан Гирш и «Тинро-2» работали к северу от Монерона. Район, куда были посланы «Бриз» и «Пегас», мог быть местом падения самолета в 16 морских милях к северо-западу от Монерона, на котором интенсивно работал американский флот. Советы с самого начала вели за ними наблюдение. Именно там адмирал Сидоров срежессировал эпизод с фальшивым черным ящиком. Действия американского отряда, которые я детально опишу позднее, делают весьма вероятным, что они обнаружили остов самолета, который интересовал их больше всего, и сняли с него оборудование, перед тем как расширить зону операций в середине октября.

Район в 16 милях к северо-западу от Монерона мог быть зоной, куда были посланы «Бриз» и «Пегас», чтобы осмотреть остов, с которым работали США. Однако, глубоководная зона есть также и к юго-западу от Монерона, куда также были посланы советские суда. В любом случае, совершенно очевидно, что какой-то остов находился в 16 морских милях к северо-западу от Монерона (см. рис. 12, седьмой остов).

Другие остовы

Дополнительная информация делает вероятным, что, в дополнение к семи остовам, идентифицированным выше, три или более самолета разбились той ночью о воду рядом

с островом Сахалин. (Как я уже упоминал, есть свидетельства, что три самолета разбились на самом Сахалине — их нет в моем списке). Адмирал Кессоку Коному, который наблюдал за поисковыми операциями JMSA из своей штаб-квартиры в Отару, полагал, что обломки, попавшие на берега восточной части побережья Хоккайдо, вероятно, приплыли с места крушения в Охотском море к северу от полуострова на восточной стороне Сахалина (полуостров Терпения). В самом деле, сообщения советского истребителя 163 показывают, что он открывал здесь огонь по нарушителю (восьмой остров в Охотском море).

Секция титанового крыла, случайно попавшая в сети японского рыболовного катера, занимавшегося промыслом камбалы и поднявшего его со дна Охотского моря 17 ноября 1989 года, вероятно, принадлежит SR-71 «Блекберд», американскому высотному скоростному разведчику, который в то время находился на вооружении. Это отрицалось главой концерна «Локхид», который их производил. Тем не менее обломок принадлежал не SR-71, а схожему американскому военному или разведывательному самолету с похожими характеристиками. Поскольку секция титанового крыла погрузилась на дно, у нас нет прямых свидетельств того, когда это произошло. Тем не менее тот факт, что эта секция крыла была найдена у Сахалина, в районе, который буквально испещрен местами падения военных самолетов, сбитых во время воздушной битвы над Сахалином, делает вероятным, что он принадлежит еще одной жертве этой битвы (рис.12, девятый остров, в Охотском море).

Плавающие обломки военных самолетов, которые вошли в пролив Лаперуза и в Охотское море и достигли северо-западных берегов Хоккайдо, скорее всего, появились в устье пролива или в Японском море к югу от Монерона. Другие свидетельства предполагают, что здесь произошла одна или несколько катастроф: маленький спасательный плот, найденный к югу от Монерона 2 сентября, на следую-

ший день после катастрофы, тот факт, что корабли американского военно-морского флота «Баджер» и «Эллиот» патрулировали этот район, столкновение «Уваровска» капитана Билюка с американским военным судном в то время, когда битва над Сахалином еще шла, и свидетельство капитана Гирша, что «Тинро-2» совершил несколько погружений к югу от Монерона и нашел там остов (рис. 12, десятый и, возможно, другие обломки, к югу от Монерона).

Конечно, остается возможным, что в одном или в нескольких местах, которые я упомянул, разбился советский военный самолет. Я уже цитировал свидетельства, позволяющие идентифицировать один обломок почти наверняка как RC-135, обломки, принадлежащие двум различным EF-111 (или, что менее вероятно, F-111), обломки E2 и затонувшие обломки SR-71 или похожего американского самолета, который был, вероятно, сбит во время воздушной битвы над Сахалином. Более того, кажется маловероятным, что остовы, на которых были сосредоточены основные поисковые усилия, принадлежали советским самолетам. Этот критерий предполагает, что третий остов мог принадлежать советскому самолету. Спасательные операции на нем продолжались всего шесть дней.

Черные ящики

Поскольку существуют обломки, океанографические свидетельства и радиопередачи, указывающие на то, что KAL 007 разбился у берегов Хонсю, а не Сахалина, нет причины предполагать, что русские когда-либо имели в своем распоряжении черные ящики корейского авиалайнера — то есть магнитофон, записывающий переговоры в кабине (CVR), и самописец, фиксирующий цифровые характеристики полета (DFDR). Тем не менее дважды, в ноябре 1992 года и в январе 1993, российское правительство предоставило ИКАО другие записи и данные, которые, как оно утверждало, имели отношение к KAL 007. Эти два набора отличаются

друг от друга, и оба несут следы неправильной интерпретации или подделки. В дополнение к этому президент Ельцин поразил южнокорейцев, предоставив президенту Ро сильно поврежденные черные ящики, из которых в DFDR не было никаких записей, а записи CVR были неразборчивыми — как сказали корейцы, «записаны задом наперед».

...В то же самое время информация Иллеша о черных ящиках, которые были найдены у берегов Сахалина и, согласно ему, имеют отношение к корейскому лайнеру, ясно поддерживает точку зрения, согласно которой они не являлись частью самолета, а были записывающими устройствами или другой чувствительной электронной аппаратурой с военного самолета.

Как и все большие гражданские самолеты, «Боинг-747» оснащен двумя черными ящиками, одним, который записывает последние тридцать минут разговора в кабине, и другим, который записывает последние двадцать четыре часа полетных данных. Прямоугольные ящики имеют размеры 20x5x8 дюймов. На рейсе 007 магнитофон в кабине был немного короче и имел размеры 13x5x8 дюймов. Ящики водонепроницаемые и противоударные. Они снабжены подводным сигнальным передатчиком, который облегчает их поиск под водой. На «Боинге-747» они обычно расположены в основании стабилизатора, в хвосте самолета, прямо под хвостовой секцией, в наиболее безопасном месте на самолете на случай аварии. Во время катастрофы хвостовая секция обычно остается целой. Фрагменты хвостового стабилизатора от «Боинга» 007 не были, тем не менее, найдены. Это подразумевает, что хвост был раздроблен взрывом и поэтому, возможно, настоящие черные ящики KAL 007 были уничтожены.

Два «черных ящика» на борту «Боинга-747» оранжевого цвета, прямоугольные, размером с видеокамеру, почти одинакового размера, но те, которые описывают свидетели Иллеша, имели номера, размеры, форму и цвет, отличающие-

ся от черных ящиков самолета и друг от друга. Они были посланы в Москву различными способами, упакованными различным образом.

Адмирал Сидоров, ответственный за советские поиски, сказал: «Я помню их очень хорошо. Все [ящики. — М.Б.] были помещены в резиновые мешки, наполненные дистиллированной водой, содержащей 50 процентов спирта в качестве предохраняющего средства. Мешки были посланы в Москву в специальном самолете. Всего их было девять». Курков, советский военно-морской офицер, который был процитирован выше, сказал в интервью «Известиям»:

«Ваша газета писала что на «Боинге» находилось только два черных ящика. Но согласно нашей информации: [1983 г. — М.Б.] всего их было семь. Три черных ящика были посланы в Москву на «Ил-76». Я поговорил с человеком в штабе, который сопровождал их. Он сказал мне, что как только они приземлились в Москве и открылась дверь, пять генералов военно-воздушных сил бросились в кабину и направились прямо к этим резиновым мешкам».

Адмирал Сидоров сказал, что черные ящики были упакованы в дистиллированную воду и алкоголь. Офицер советского военно-морского флота сказал, что видел черный ящик, поднятый «Мирчинко», который был упакован специалистами по аэронавигации в Невельске в контейнер с морской водой. Жан Алешенко, главный боцман «Мирчинко», описывал один из них как «яркий красный шар, размером с волейбольный». Неназванный источник сказал «Известиям»: «Они выглядели как большие круглые пончики». В телевизионном интервью один из водолазов сказал: «Они имели форму подковы». Некоторые «ящики» были вероятнее всего упаковками для приборов, которые отличались от магнитофонов черных ящиков.

Как бы ни выглядели все эти объекты и чем бы они ни являлись, они явно не принадлежали одному самолету, и, конечно, не KAL 007.

Загадочные аспекты морских поисков

Я еще не упоминал флот корейских рыболовных судов, которые почти шесть недель осуществляли странное патрулирование южного края поисковой зоны у Монерона. Они прибыли утром 5 сентября, когда они впервые появляются на ситуационных картах JMSA, вместе с фрегатами «Баджер» и «Эллиот». Между прочим, прибытие в район Монерона корейских рыболовных лодок произошло еще до того, как правительство Республики Корея решило официально участвовать в поисках авиалайнера KAL. Тайна, таким образом, заключается в том, кто нанял эти лодки и в чем заключалась их задача.

На этот последний вопрос может быть два ответа. Лодки могли первоначально искать затонувшие обломки самолета вплоть до западного края того района, который они патрулировали, поскольку провели там какое-то время (рис. 12, десятый остров). Тем не менее большую часть времени они двигались взад-вперед на линии восток-запад, скорее всего, образуя пикет, чтобы предотвратить появление обломков из района севернее Цусима Шио в официальной зоне поисков.

Обсуждая плавающие обломки военного самолета, я уже упоминал два катапультных пилотских кресла, по крайней мере, одно из которых было использовано. Я сказал, что у нас нет свидетельств того, что какой-то американский пилот приводнился живым. Тем не менее, у нас есть свидетельства того, что в то время советские власти считали: пилоты могли спастись. В своей книге «Загадка черных ящиков» Андрей Иллеш цитирует капитана КГБ Геннадия Иванова:

«Я хорошо помню ту ночь. Это был мой первый день в качестве командира подразделения, заступившего на охрану границы. Было раннее утро. Я получил по радио приказ искать сбитый самолет. В телеграмме содержался специальный параграф с инструкциями проявлять повышенную

осторожность, поскольку пилоты были вооружены боевым оружием. Назначенная нам зона поисков была к югу от острова Монерон. Тем не менее мы ничего там не нашли, и к концу дня мы получили приказ идти на север.»

Миша Лобко, директор «Datahanna International», журналист-расследователь французского телевидения, позднее интервьюировал Иванова и слышал непосредственно от него ту же самую историю.

Тайна, которая больше всего поразила советских участников поисков, заключалась в отсутствии множества тел, которые характеризовали бы место падения гражданского авиалайнера. Говоря о четвертом острове, один из водолазов сказал: «Обычно, когда разбивается какой-то самолет, даже небольшой... там всегда есть ручная кладь или, по крайней мере, сумочки... я не видел там никаких человеческих останков. И мы работали внизу почти месяц».

В «Известиях» Иллеш сказал:

«Кажется, что пловцы пришли к тому же самому заключению, как и все остальные, и которое было подхвачено прессой: когда самолет пролетал над Сахалином, в нем никого не было, вся история KAL 007 — кошмарная фальсификация».

В первоначальном тексте интервью «Известий» Владимир, один из водолазов, который работал над четвертым обломком, сказал:

«Мы говорили об этом между собой... на самолете не было пассажиров. Это была фабрикация, розыгрыш. Я чувствовал то же самое... Пассажиров не было и следа».

Вячеслав Попов, подводный исследователь и наблюдатель на «Тинро-2», идет на шаг дальше. Для него не только не было пассажиров на самолетах, которые упали в воду у Монерона, но настоящая катастрофа реального пассажирского самолета произошла где-то в другом месте:

«Я должен сказать, что вздохнул с облегчением, когда в острове не было найдено никаких человеческих останков. Не

было не только тел, но и никаких следов багажа. Это заставило нас гадать, был ли это действительно пассажирский самолет. Или это была приманка? Между собой мы пытались объяснить, как это все произошло. Где-то потерпел аварию настоящий «Боинг», далеко отсюда, и они закамуфлировали все это дело с тем самолетом. Шпионским».

Есть что-то необычное в отчете наблюдателя. Он работал на острове в 1983 году, но его заключения совпадают с нашими собственными знаниями об этом деле, которые мы получили после многих лет расследования, и поднимают один важный вопрос: почему кто-либо хотел закамуфлировать инцидент, в котором участвовал реальный «Боинг»?

Глава 12

АМЕРИКАНСКИЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Более чем два месяца, с 1 сентября по 6 ноября 1983 года отряд 71 американского военно-морского флота (TF-71) участвовал в операции по поиску и спасению (SAR) и поиску и подъему (SAS) предположительно, корейского авиалайнера. Флот работал в опасной близости от советских территориальных вод и часто сталкивался с советским флотом в обстановке, близкой к враждебной. Официально американский флот не обнаружил никаких обломков. Почти через десять лет после этих событий две телевизионные группы, из Сахалина и Японии, независимо друг от друга нашли остов большого самолета с первой же попытки и вернулись с видеопленкой, отснятой под водой. Изучение поисковых операций американского флота дает представление о его поведении и возможные ответы на поднятые им вопросы.

Информация об американских поисковых усилиях содержится в двух документах: «Послеоперационном отчете KAL рейс 007», подготовленном командующим надводных сил Седьмого флота, и «Окончательном отчете о сонарном поиске самолета «Корейских авиалиний» FLT 007», составленном начальником спасательных операций американского военно-морского флота для командования военно-морских океанских систем. Эти два отчета содержат несколько утверждений:

— американские силы находились на месте через несколько часов после катастрофы;

— поиски обломков на поверхности проводились с 1 по 13 сентября;

— никаких обломков (затонувших или плавающих) корейского самолета найдено не было.

Все это технически вероятно, но исключительно неинформативно в свете того, что флоту, по всей очевидности, было известно. Капитан Билук с «Уваровска», возвращаясь домой из Индийского океана, нашел в 08.00 по японскому времени 1 сентября огромное масляное пятно на поверхности моря к северу от острова Монерон, в котором плавали тысячи обломков, в основном алюминиевые куски с ячейстой структурой. Другие советские суда, такие как «Забайкалье» из Невельска, пришли на помощь в подъеме обломков и работали в течение ночи с прожекторами. Тяжелые объекты были подняты на грузовое судно. Есть свидетельство, что 2 сентября патрульным самолетом американского флота «Орион РЗ-С» к югу от Монерона был замечен маленький спасательный плот.

Читатель также помнит, что FB 650, самолет американского флота, начал патрулирование на небольшой высоте в районе контрольной точки KADPO, в четырехстах милях к югу от Хонсю, в 04.27 японского времени, через несколько минут после того, как KAL 007 должен был разбиться неподалеку. Есть свидетельства, что FB 650 мог выстрелить дымовым маркером, похожим на те, которые помогают садиться на воду поисковым самолетам. Более того, во время катастрофы фрегат «Баджер» находился в море неподалеку от Владивостока, на расстоянии полудня пути от Монерона. Корабль не появлялся в поисково-спасательной зоне у Монерона до 08.00 утра 5 сентября по японскому времени. Не имея доказательств противного, резонно предположить, что «Баджер» и другой фрегат, «Эллиот», который вместе с ним прибыл на Монерон, могли провести три или четыре дня на истинном месте падения корейского авиалайнера к северу от Ниигаты, неподалеку от контрольной точки

КАДРО. Если бы это подтвердилось, можно было бы доказать, что американский военно-морской флот знал о подлинном месте падения KAL 007. Иное кажется совершенно невероятным, потому что самая крупная за пределами континентальных США разведывательная станция и американская авиабаза, получавшая все данные японских радаров, находилась неподалеку в Мисава.

Даже несмотря на то, что отчеты долго классифицировались как «секретные», они предположительно получили весьма широкое распространение в правительстве. Учитывая, что произошло на самом деле, военно-морской флот едва ли мог сказать откровенно о том, что он действительно делал, не раскрывая секрета воздушной битвы над Сахалином и места падения корейского авиалайнера. Он пытается отступить от реальных вопросов так далеко, насколько это возможно. По большей части его отчеты избегают ссылок на корейский авиалайнер. Послеоперационный отчет относится к поисковым работам TF-71 «в связи с корейским авиалайнером, выполнявшим рейс 007». В «исполнительном заключении» утверждается: «Не было найдено ничего, что имело бы связь с KAL 007». И далее: «Если бы TF-71 было позволено проводить поиск в советских территориальных водах, самолет имел бы хороший шанс быть обнаруженным».

Иначе говоря, военно-морской флот использовал уклончивые и вводящие в заблуждение формулировки и возложил свою явную неудачу на Советы. Он вряд ли мог согласиться признать сбор плавающих обломков KAL 007 к северу от Монерона, не указывая точной даты. Ведь это, учитывая природу течений, указало бы на южное место падения и обнаружило бы военную принадлежность других обломков. Эти отчеты флота иллюстрируют, что крупномасштабные тайные операции, такие как миссия KAL 007 ведут к фальшивым заявлениям даже в засекреченных документах и разлагают сами оперативные службы.

Подводные поиски американского флота в «зоне высокой вероятности»

Американские подводные поиски начались 14 сентября и продолжались по 5 ноября в районе, известном как зона «высокой вероятности» площадью 60 морских миль (круг с радиусом приблизительно 4 морских мили). Границы района были установлены в соответствии с той информацией, которой американский флот располагал в то время. Центр этой зоны находился в точке с координатами $46^{\circ}25'N$, $140^{\circ}56'E$ в 16 морских милях к северо-западу от острова Монерон. 20 сентября группа TF-71 уже имела оценку командующего Тихоокеанским флотом (CINPACFLT) предполагаемой точки падения и информацию о радарных следах, которые были предоставлены Агентством национальной безопасности (NSA) персоналу NAVSEA перед их отъездом из Вашингтона 10 сентября.

«Зона высокой вероятности» TF-71 не соответствует ни одной из четырех точек падения наблюдаемых JDA, Советами и рыболовным судном «Чидори Мару». Это точки, отмеченные:

— «Чидори Мару» и капитаном Билюком с координатами $46^{\circ}34'N$, $141^{\circ}22'E$;

— капитаном Анисимовым с координатами $46^{\circ}32'N$, $141^{\circ}20'E$;

— радаром JDA в Вакканае с координатами $46^{\circ}30'N$, $141^{\circ}30'E$;

— радаром JDA в Вакканае с координатами $46^{\circ}30'N$, $141^{\circ}15'E$.

Все эти точки расположены к северу и к востоку от Монерона, в то время как «зона высокой вероятности» TF-71 находится к северо-западу от острова (см. рис. 12). Логический вывод заключается в том, что NSA, которая передала свои радарные траектории персоналу NAVSEA, перехватила след самолета, который разбился в совершенно другом месте.

В своем отчете TF-71 заявляет, что не получала информацию о наблюдениях «Чидори Мару» до 8 октября и радарные данные JDA из Вакканая до 14 октября. Это больше месяца после того, как информация сообщалась японскими англоязычными, американскими и другими газетами, журналами и телевидением. Нам нужно найти иное объяснение, чем просто неэффективность, в которой военноморской флот не замечен, заявлению TF-71 о том, что флот ничего не знал об этих наблюдениях до 8 и 14 октября и расширил свою зону поисков лишь позднее.

Объяснение этого поведения заключается в том, что TF-71 первоначально использовала все свои ресурсы, чтобы поднять чувствительное оборудование с самолета в первоначальной высокоприоритетной зоне и преуспела в этом. Сделав это, американская группа могла свободно переключить свое внимание куда-либо в другое место. После «получения информации» TF-71 «расширила зону наибольшей вероятности», чтобы принять в расчет новые данные («Чидори Мару» и JDA), увеличив ее площадь с 60 до 225 морских миль. Это дает военноморскому флоту всего три различные зоны падения, в которых можно было работать. Но флот не мог открыть природу как затонувших обломков, которые, без всякого сомнения, были найдены в «зоне высокой вероятности» и подняты на поверхность, так и затонувших обломков, которые Советы поднимали в другом месте.

Тем не менее отчеты флота показывают, что TF-71 было известно о присутствии обломков в разных местах:

«С 5 сентября по 5 ноября 33 [советских. — М.Б.] траулера бороздили воды в советской и американской зонах высокой вероятности. Было замечено, как некоторые траулеры буксировали свои сети в советской зоне высокой вероятности, предположительно надеясь зацепить кусок остова. Было также замечено, что они тралили в той зоне, где проводили свои поиски американцы, вероятно, надеясь обнару-

жить какие-нибудь обломки, которые там находились, или же пытаюсь рассеять их так, чтобы американские корабли не могли их достать. Советы также использовали траловые сети в тех районах, которые не считались зонами высокой вероятности».

Американский флот особенно интересовался деятельностью «Михаила Мирчинко». TF-71 видела, как он поднимал объекты с морского дна.

«Из-за продолжающегося присутствия в [советской. — М.Б.] зоне высокой вероятности и его характеристик [динамическое позиционирование, функции плавучей базы, поддержка водолазных операций. — М.Б.] так же как и чувствительности к наблюдающим за его действиями американским судам, «Михаил Мирчинко» тщательно отслеживался американскими разведывательными силами. «Михаил Мирчинко» оставался в районе с координатами между $46^{\circ}31'N$ — $46^{\circ}35'N$, $141^{\circ}14'E$ — $141^{\circ}25'E$. Активность, наблюдавшаяся на борту судна, включала обработку объектов на палубе, использование [100-тонных. — М.Б.] кранов для подъема объектов с морского дна, перегрузку не идентифицированных объектов на другие суда, использование буровых вышек, взлет и приземление вертолетов, перевозящих людей и грузы. Во время операций поблизости от «Михаила Мирчинко» наблюдались другие суда, координировавшие с ним свою работу».

Наблюдая за тем, как «Михаил Мирчинко» поднимал объекты со дна, военно-морской флот воспользовался его краткосрочным отсутствием на том месте, в котором он стабилизировал свою позицию, чтобы послать свое лучшее наблюдательное судно «Мунро» и убедиться в том, что «Михаил Мирчинко» там обнаружил.

«17 октября «Михаил Мирчинко» оставил место, которое он занимал с 26 сентября. «Мунро» обыскивал это место с использованием бокового сонара в течение двадца-

ти одного часа, полученные контакты были подтверждены подводной камерой и оказались формациями кораллов и скал».

Отряд американских кораблей был лучше экипирован, чем советский флот, оборудование было более высокого качества и персонал — более квалифицированным. Представляется невероятным, что «Мунро» оказался не способным обнаружить большой остов в относительно мелких водах, над которым стоял «Михаил Мирчинко». «Михаил Мирчинко» вскоре вернулся и возобновил операции по подъему обломков. В послеоперационном отчете говорится:

«1 ноября Советы совершили несколько погружений в подводном судне. Несколько неидентифицированных объектов были переведены с «Михаила Мирчинко» на баржу, стоявшую рядом на якоре».

Наконец, «Мирчинко» ушел во второй раз и американский флот, как повествует нам его отчет, вновь послал «Мунро» для более тщательного поиска остова.

«3 ноября «Михаил Мирчинко» оставил свою позицию в первый раз с 17 октября. Флот США предпринял вторую серию поисков в этом районе, используя боковой сонар над тем местом, где стоял «Михаил Мирчинко». Используя сонарное оборудование, флот США установил контакты, которые оказались достаточно существенными, чтобы попытаться получить подтверждение с помощью подводной камеры. В каждом случае эти контакты оказались коралловыми или скальными образованиями. 4 ноября «Мунро» завершил свои поиски с помощью бокового сонара в районе операций «Михаила Мирчинко». Существенных контактов установлено не было. Единственными объектами, сделанными руками человека, были ботинок, несколько банок изпод масла, пустая сковородка, иллюстрированный журнал и тряпки. Никаких объектов, связанных с KAL 007, обнаружено не было».

Никаких существенных контактов? А как насчет фюзеляжа, обойти который водолазам потребовалось несколько дней? Как насчет обломков высотой несколько метров? Как насчет большого самолета, из которого было поднято двести «корзин» оборудования? И имела ли группа сахалинских телевизионщиков, которая нашла остров с первой попытки в июле 1990 года, лучшее оборудование или была лучше подготовлена, чем TF-71? Несмотря на обычное умалчивание в отчетах, флот, как кажется, последовал старому циничному совету: «Лги, когда необходимо».

Тем не менее один интересный момент. Сонарные буи, использованные начиная с 5 сентября фрегатами «Баджер» и «Каллахен», для того чтобы обнаружить подводный сигнал черных ящиков, были того же типа, который наиболее подходит для приема военных пинджеров. Сонарные буи пригодные для приема сигнала на частоте 37,5 KHz, на которой работают гражданские передатчики, не применялись до 28 сентября, когда батареи пинджера KAL 007 начали бы уже садиться и сигналы черных ящиков стали бы уже затухать. Неспособность флота снабдить свою группу кораблей сонарными буями, пригодными для той миссии, которую они выполняли, то есть для поиска корейского авиалайнера, обнаруживает неуклюжесть в следовании шараде, которую ему навязало правительство.

В заключении послеоперационного отчета в «выводах для командующего» в части B(U) — «Эффективность» — военно-морской флот США высоко оценивает свои собственные операции:

«Качество работы поисковых сил было превосходным. Никогда еще со времен поисков водородной бомбы у Паломареса флот не предпринимал столь важных усилий. Поисковые усилия рассматриваются как в высокой степени успешные. Хотя никаких обломков самолета не было обнаружено,

в ходе проведения операции было установлено с 95% вероятностью, что обломки не находятся за пределами 12-мильной зоны советских территориальных вод».

Было бы интересно узнать истинные критерии, с помощью которых американские суда измеряли свое «превосходное качество работы», и те, которые заставили считать эту операцию «в высшей степени успешной». Возможно, они включали подъем чувствительного оборудования с американского самолета, который затонул на большой глубине в американской «зоне высокой вероятности» в 16 морских милях к северо-западу от Монерона.

Глава 13

ОТПРАВЛЕНИЕ ИЗ АНКОРИДЖА

Итак, KAL 007 находился в полете в течение сорока пяти минут после того, как он был «сбит». Доказательства были предоставлены доктором Цубои, директором лабораторий электротехнической компании «Иватсу», расположенной в токийском пригороде Кагуяма. Когда KAL 007 передал KAL 015 свой ответ по радио в 19.12 GMT [Greenweech mean time — среднее время по Гринвичу. — Е.К.], он находился неподалеку от Ниигаты и вскоре должен был вернуться на официальную трассу, которая привела бы его в Сеул. Самолет следовал строго по графику. Если бы не случилось ничего неожиданного, он мог бы войти в воздушное пространство Ниигаты точно по расписанию. В тот момент, когда самолет был уничтожен, он находился не более чем в нескольких минутах полета от Ниигаты. Если вдуматься, этот факт представляется экстраординарным. К тому времени, когда самолет покинул Аляску, он уже существенно отклонился от курса, и впоследствии это отклонение все нарастало. Но сейчас, следуя неверным курсом на протяжении более чем шести часов, он почти вписался в назначенное расписание, как будто бы никогда не сходил со своего маршрута.

Экипаж

Перед вылетом KAL 007 из Анкориджа был нарушен ряд правил, в результате чего, говоря техническим языком, полет был неправомерным. Экипаж (пилот, второй пилот

и бортинженер) не отдыхали положенное время между полетами. Они не были «годны к полету» и если бы для них было так важно вернуться в Сеул именно этим конкретным рейсом, им следовало бы лететь в качестве пассажиров. Более того, той ночью среди пассажиров находилось еще два полных летных экипажа, члены которых хорошо отдохнули и один из которых только что прибыл в Анкоридж с командой бортпроводников, состоящей из 20 человек. Именно этот экипаж должен был находиться в пилотской кабине во время следования в Сеул, а не отдыхать в салоне первого класса. Что касается периода отдыха экипажа капитана Чуна, в отчете ИКАО 1983 года утверждается:

«Летный экипаж KAL 007 отдыхал больше времени, чем это минимально требуется правилами KAL... Экипаж отдыхал 22 часа во время первого визита в Анкоридж, 31 час — в Нью-Йорке и 11 часов 43 минуты — по возвращению в Анкоридж».

Этот короткий отрывок содержит две ошибки. Первая из них — арифметическая. В отчете сказано, что экипаж провел 11 часов 43 минуты в Анкоридже. Но отдых не начинался до 14.37 и закончился в 01.50 (местное время Анкориджа). Разница составляет 11 часов 13 минут, а не 11 часов 43 минуты.

Вторая ошибка более серьезна. Как утверждается в операционном руководстве KAL, минимальный период отдыха должен в полтора раза превышать общее полетное время предыдущего рейса, если только следующий рейс не является чартерным или грузовым, в этом случае минимальный период отдыха должен быть, по крайней мере, равным продолжительности предыдущего полета. В дополнение к этому в период отдыха не включены один час после последнего полета и два часа до следующего. Чун Бун-Ин и двое других членов его летного экипажа прибыли в Анкоридж из Нью-Йорка через Торонто грузовым рейсом KAL 0975, находившимся в полете 8 часов и 46 минут. Период их отдыха дол-

жен был быть в полтора раза больше 8 часов 46 минут, или 13 часов 9 минут. Экипаж, ответственный за безопасность 269 пассажиров на борту KAL 007, отдыхал таким образом, на 1 час 56 минут меньше положенного времени.

Документ из аэропорта Анкориджа, который был отправлен телексом в Сеул и появился в приложении к отчету ИКАО, содержит официальный анализ периода отдыха для экипажа KAL 007:

- Capt Chun B.I. team [Экипаж капитана Чуна Б.-И.];
- KE0975/30 YYZ ANC in 13.37 [Прибытие в Анкоридж 30 августа рейсом KE0975 в 13.37];
- KE07/31 ANC SEL out 03.50 [Вылет из Анкориджа в Сеул 31 августа в 03.50];
- Anchorage ground time 12 hr 13 min [Продолжительность пребывания в Анкоридже 12 часов 13 минут].

Проще говоря, это означает, что капитан Чун Бун-Ин и другие члены его летного экипажа прибыли в Анкоридж рейсом KAL 0975 из Торонто 30-го числа в 13.37. Они вылетели из Анкориджа на борту KAL 007 в Сеул в 03.50. Общее время, проведенное ими в Анкоридже, составило 12 часов 13 минут.

Если мы проведем вычисления, то увидим, что различие между временем отправления для KAL 007 (03.50) и временем прибытия грузовым KAL 0975 составляет 14 часов 13 минут. Тот, кто составлял телекс, должен был вычесть два часа до отлета, которые не входят в период отдыха. Но, согласно правилам компании, один час после времени прибытия также должен быть вычтен из того времени, которое экипаж проводит на земле. Кто-то просто забыл это сделать? Как бы то ни было, это сообщение показывает, что экипаж KAL 007 не отдыхал положенное время.

Коммерческий пассажирский лайнер обычно обслуживается двумя группами персонала: летным экипажем, ответственным за полет самолета (пилот, второй пилот, бортинженер) и командой бортпроводников, которая отвечает за

пассажиров (главный стюард, стюардессы, стюарды). Все самолеты, независимо от рейса, имеют на борту полетный экипаж. Все пассажирские рейсы имеют и полетный экипаж и команду бортпроводников. Тем не менее на грузовых самолетах обычно нет бортпроводников, хотя некоторые грузовые компании во время перелетов на большие расстояния часто включают в состав экипажа стюардессу или стюарда.

Капитан Чун и его летный экипаж прибыл в Анкоридж из Торонто на грузовом рейсе KAL 0975. На борту не было стюардесс. Когда капитан Чун принял командование рейсом 007 в Анкоридже, ему была предоставлена команда бортпроводников. Тем не менее те бортпроводники, которые отдыхали в Анкоридже, ожидая 007, прибыли не одни. Их доставил другой экипаж. Что же с ним произошло? Ответ на этот вопрос поднимает несколько важных вопросов. Этот летный экипаж проследовал на борт KAL 007, но не пилотировать самолет, как этого можно было бы ожидать, а занять места в первом классе в качестве пассажиров. Персонал полетной кабины и бортпроводники составляют полный экипаж пассажирского самолета. Летный персонал рейса 007, который отдыхал в Анкоридже вместе с бортпроводниками, был заменен капитаном Чуном и другими членами его полетного экипажа незадолго до вылета. Факт состоит в том, что первоначально назначенный полетный экипаж KAL 007 был не только ничем не занят, но и находился на борту в качестве пассажиров, и что экипаж капитана Чуна не имел положенного периода отдыха и нарушил тем самым правила. Все это позволяет предположить, что той ночью кто-то, по причинам, которые не были тогда очевидными, хотел видеть капитана Чуна — и никого иного в качестве первого пилота KAL 007.

То же самое справедливо и относительно капитана Парк Юн-Мана, пилота KAL 015, совершающего рейс из Лос-Анджелеса и сопровождавшего KAL 007 в рейсе Анкоридж — Сеул. Парк был старым другом Чуна и служил вместе с ним в южнокорейских военно-воздушных силах. Документы, со-

державшиеся в деле KAL 007 в суде федерального округа Колумбия, указывают на то, что Парк и другие члены его экипажа прибыли в Анкоридж на грузовом рейсе из Канзас-Сити. На KAL 015 они заменили отдохнувший и квалифицированный полетный экипаж, который затем занял, вместе с экипажем, смененным Чуном, шесть дополнительных мест на KAL 007, упомянутых на стр. 1 текста отчета ИКАО 1983 года. Позднее, в ходе совместного полета двух авиалайнеров «Корейских авиалиний» KAL 007 и 015, Парк Юн-Ман два раза передавал доклады о положении KAL 007 в Анкоридж. Время и характер предпринятых действий, отраженных в докладе, показывают, что эти два самолета было очень трудно различить. Именно это ввело в заблуждение токийский контроль, запрашивавший точную позицию KAL 007.

Полетный план

Многие исследователи, занимавшиеся загадкой KAL 007, усиленно обсуждали загрузку на борт KAL 007 десяти тонн дополнительного топлива. Относящиеся к этому факты документы включены в приложение к отчету ИКАО от 1983 года. Приложение состоит из Операционного плана полета, Манифеста о весе и балансе и Листка выпуска в рейс. Эти три документа были подготовлены диспетчером рейса KAL в Анкоридже, а также скорректированы и утверждены капитаном Чуном, который их подписал.

Как показывает само название, в Плане полета содержатся все основные технические данные для его выполнения, включая вес, маршрут и погодные условия на трассе. В нем приведены также подсчеты количества топлива, необходимого на каждом отрезке пути, и детальный анализ маршрута, по которому выполнялся полет, вместе с прогнозируемыми скоростями и оценочным временем полета между контрольными точками. Полетный план вычисляется компьютером по заказу диспетчера полета, который прилагает его к остальной полетной информации, предназначенной

для пилота. Капитан Чун изучил полетный план и сделал несколько исправлений, включая оценку расхода топлива. Капитан Чун принял компьютерные расчеты потребления «топлива в полете» для предполагаемых 7 часов 53 минут полетного времени, которое составляло 206 400 фунтов. Тем не менее он перечеркнул все оставшиеся цифры, включая вычисления для определения оценки резервного запаса топлива, который полетный план дает как:

Alternate (Дополнительный) 19 800 фунтов.

Holding (Удерживаемый) 12 000 фунтов.

Contingency (10%) (Непредвиденный расход) 17 600 фунтов.

Итого: 49 400 фунтов.

Перечеркнув эти вычисления, которые были не чем иным, как предполагаемым анализом, сделанным полетным диспетчером, капитан Чун переписал вычисления на другом документе, Листе выпуска в рейс, в который добавил информацию, не появившуюся в Операционном плане полета, такую как полетное время, на котором были основаны его оценки:

Запасы топлива:

Alternate 0 часов 40 минут 19 800 фунтов.

Holding 0 часов 30 минут 12 000 фунтов.

Contingency (10%) 0 часов 47 минут 17 600 фунтов.

Итого: 45 300 фунтов.

Самое удивительное в вычислениях капитана Чуна в том, что он сократил общие запасы с 49 400 до 45 300 фунтов, на 4100 фунтов топлива. Для пилота крайне необычно уменьшать количество топлива, которое ему было назначено. Напротив, пилоты часто запрашивают больше топлива, чем рекомендует диспетчер полета. Вычисления количества топлива капитаном Чуном немедленно привлекают внимание, потому что они крайне необычны.

Как и большинство коммерческих авиакомпаний, компания KAL придерживалась строгой политики сокращения издержек и предлагала пилотам премии за экономию топлива. Резервное топливо, которое не используется во время обыч-

ного полета, остается в баках самолета во время посадки. Диспетчеры считают его мертвым грузом и всегда пытаются свести к минимуму. Споры относительно резервного топлива всегда были самым большим источником разногласий между полетными диспетчерами, которые пытаются урезать его, чтобы сократить издержки, и полетным персоналом, который пытается максимизировать резерв топлива в интересах безопасности. Любой мертвый груз, который несет самолет, не только ограничивает количество груза, которое можно взять на борт, но также ведет к потреблению дополнительного топлива и поэтому рассматривается как нежелательный большинством авиакомпаний.

Сократив свои топливные резервы на 4100 фунтов, капитан Чун также сократил количество мертвого груза на самолете, что выразилось бы в сбережении 800 фунтов топлива в течение полета. Это незначительный объем, учитывая общее потребление в 206 400 фунтов топлива. Капитан Чун сократил свои запасы топлива на 4100 фунтов в Листе выпуска в полет, первом и иногда единственном документе, который изучается Операционным отделом для сбора статистической информации. Тем не менее странно то, что он принял оценочное потребление топлива, которое было обозначено на операционном полетном плане без вычета 800 фунтов топлива, которые он с такими мучениями смог сократить, уменьшая свои резервы.

Общее количество 251 700 фунтов является количеством топлива в баках самолета в момент взлета. К этому нужно добавить топливо, необходимое для запуска двигателей и рулежки, что составляет 2000 фунтов. Эти 2000 фунтов потребляются до взлета, но присутствуют в баках самолета в момент запуска двигателей. Это составляет общее количество 253 700 фунтов топлива. Эта часть Листа выпуска в полет выглядит следующим образом:

Топлива при посадке 45 300 фунтов.

Израсходовано топлива за 7 часов 53 минуты 206 400 фунтов.

Топлива в момент взлета 251 700 фунтов.

Рулежка 2000 фунтов.

Топлива в момент запуска двигателей 253 700 фунтов.

Официально в баках KAL 007 находилось 253 700 фунтов топлива. Но сколько топлива было на самом деле?

Третий документ, появившийся в отчете ИКАО 1983 года, является Манифестом веса и баланса. В нем указано 263 700 фунтов топлива перед взлетом. Эта цифра «общего количества топлива» должна соответствовать 253 700 фунтам в момент запуска двигателей, что дало повод спорам относительно количества топлива, которое самолет действительно имел в момент взлета.

В Манифесте веса и баланса капитан Чун поставил галочку рядом с цифрой 206 400 расходного топлива, указав тем самым, что он согласился с оценкой. Тем не менее эта цифра не принимает во внимание сэкономленные 800 фунтов, вытекающие из 4100-фунтового сокращения топливных резервов. Манифест веса и баланса используется для того, чтобы вычислить параметры взлета и в особенности параметры регулировки закрылков, которые капитан Чун внимательно проверил и принял, как это указано в документе посредством записи «TRIM=7.0». Мы могли бы подумать, следовательно, что количество топлива, указанное в этом документе, было действительным количеством топлива, которое KAL 007 нес в своих баках в момент взлета. Это подразумевает, что самолет вылетел с 263 700 фунтами топлива, имея на 10 000 фунтов больше, чем показано в Листе вылета. Но давайте подумает, так ли это было на самом деле?

Операционный план полета, разработанный Операционным отделом дает 255 800 фунтов топлива, к которым следовало бы добавить 2000 фунтов для запуска двигателей и рулежки, что дает общее количество в 257 800 фунтов. Различие между этой цифрой, предложенной диспетчером полета, и исправленной цифрой капитана Чуна составляет только 5900 фунтов. В своей книге «Shootdown»,

которую я цитировал ранее, Р. В. Джонсон упомянул разницу в 7900 фунтов, но автор, по всей очевидности, не принял в расчет 2000 фунтов, необходимых для запуска двигателя и рулежки, которые не показаны в Операционном плане полета. Капитан Чун, следовательно, вылетел бы, имея на 5900 фунтов больше топлива, чем по оценке, содержащейся в Операционном полетном плане, который был подготовлен диспетчером KAL 007. Эта разница соответствует примерно 15 минутам полетного времени. Почему капитан Чун решился на это жонглирование цифрами ради такой несущественной экономии?

Ни Роберт Аллардайс, ни другие эксперты, включая специалистов ИКАО, не ответили на более важный вопрос. В 07.20 утра 1 сентября 1983 года KAL 007 опаздывал на 1 час 15 минут с прибытием в Сеул и рейс был помечен на демонстрационном табло как «delayed indefinitely» [прибытие отложено на неопределенное время. — Е.К.]. Официальный представитель «Корейских авиалиний» сказал обеспокоенным семьям, которые собрались в аэропорту в ожидании прибытия самолета, что во время взлета в Анкоридже у самолета было достаточно топлива, чтобы оставаться в воздухе на протяжении двенадцати часов. Лист выпуска в рейс, тем не менее, показывает 251 700 фунтов топлива при взлете, и соответствующее максимально возможное полетное время составляет 9 часов 50 минут. Если мы добавим четверть часа за счет дополнительных 5900 фунтов топлива, то получим 10 часов 5 минут полетного времени. Откуда появилось оставшееся топливо?

Тщательное исследование Листа выпуска в полет позволяет найти ответ. В верхнем правом углу документа отображены вычисления, в которых учтен вес самолета. Первая цифра в колонке показывает максимально допустимый вес: 759 000 фунтов. Вторая строка показывает допустимый вес как функцию погодных условий и длины пробега при взлете. Даны две цифры, из которых пилот выбирает ту, которая

ему больше подходит: 759 000 фунтов для взлетной полосы 06, с установкой закрылок в 10 градусов и 744 100 фунтов для взлетной полосы 32 с закрылками, установленными под углом 20 градусов. Капитан Чун проверил первую цифру в 759 000 фунтов, указав, что это был вес и та взлетная полоса, которую он собирался использовать. Эта цифра не обязательно соответствует фактическому весу в момент взлета, а просто отражает максимально допустимый вес при данных условиях. На полях справа от этой цифры капитан Чун написал «- 2575». К чему эта цифра относится? Вычитая ее из 759 000 фунтов мы получаем вес 756 452 фунта.

Если мы сочтем это фактическим весом KAL 007 при взлете, нам нужно вычесть вес топлива, который составляет 460 967 фунтов, для того чтобы определить количество топлива, которое, по вычислениям капитана Чуна, KAL 007 мог нести при взлете. Остаток составляет 295 458 фунтов, на 31 758 фунтов больше, чем цифра, данная Манифестом веса и баланса, и на 41 758 фунтов больше, чем цифра, показанная в Листе выпуска в полет. 41 758 дополнительных фунтов топлива эквивалентно дополнительным 115 минутам полетного времени. Если мы добавим это время к 9 часам и 50 минутам, указанным в Листе выпуска в полет, то получим 11 часов 45 минут полетного времени. Это близко к 12 часам полетного времени, объявленным представителем «Корейских авиалиний». Это обстоятельство позволяет предположить, что руководство KAL было знакомо с деталями загрузки KAL 007 в соответствии с документами, которые капитан Чун заполнил в Анкоридже.

Эти цифры соответствуют Листу выпуска в полет и заявлениям, сделанным KAL. Таким образом, капитан Чун, вероятно, планировал взлет с полосы 06 с закрылками, установленными под углом 10 градусов, при весе в 756 425 фунтов. Но, как оказалось, контрольная вышка назначила ему полосу 32, с чем он согласился. По некоторой причине он хотел взлетать при менее благоприятных условиях. Преде-

лы безопасности достаточно велики, так что взлет при этих условиях не представлял бы неприемлемого риска, исключая, возможно, случай с неполадками в двигателе во время взлета.

Если мы добавим к 756 425 фунтам, обозначенные выше 2000 фунтов топлива, используемые для запуска и взлета, то получим 758 425 фунтов, что очень близко к максимально допустимому весу в 759 000 фунтов. Таким образом, существует вероятность того, что капитан Чун вылетел из Анкориджа на самолете, загруженном до его максимально допустимого веса в 759 000 фунтов. Рукописная пометка «-2575» должна была отражать его оценку потребления топлива для запуска двигателей и рулежки. Это больше 2000-фунтовой оценки в других документах и имело бы смысл, если самолет нес максимальную загрузку.

KAL 007 должен был прибыть в Сеул в 06.05 утра после 8 часов и 5 минут в воздухе. Двенадцать часов после взлета дают нам 10.05 утра по сеульскому времени. В своей книге «Shootdown» Р. В. Джонсон отмечает:

«Если выразить одним словом, есть что-то отвратительно-подозрительное во всем сообщении ЦРУ. Нельзя не видеть, что оно появилось в Сеуле в тот самый момент, когда родственники пассажиров стали паниковать, потому что они знали: у самолета, где бы он ни находился, вот-вот кончится горючее».

Под «сообщением ЦРУ» Джонсон понимает информацию, приписываемую ЦРУ о том, что KAL 007 благополучно приземлился на Сахалине (см. главы 1 и 2).

Если KAL 007 вылетел из Анкориджа, имея гораздо больший вес, чем показывают цифры капитана Чуна о наличии топлива, это неизбежно отразилось бы на характеристиках самолета во время рейса. Но именно это и произошло на самом деле. Вес самолета оказывает наибольший эффект на его характеристики во время набора высоты. Вот почему все коммерческие авиалайнеры начинают свои по-

леты на большое расстояние с предписанной высоты полета, которую они сохраняют до тех пор, пока не сожгут достаточное количество топлива, чтобы подняться на большую высоту. KAL 007 вылетел из Анкориджа в 13.00 GMT и достиг крейсерской высоты полета 31 000 футов через 29 минут в 13.29.28 GMT. Напротив, его компаньон, KAL 015, который покинул Анкоридж через 14 минут после взлета KAL 007, достиг своей крейсерской высоты 33 000 футов всего за 24 минуты и поднялся на высоту 31 000 футов за 22 минуты. Семиминутная разница во времени между этими двумя самолетами предполагает, что KAL 007 был загружен гораздо тяжелее, чем KAL 015.

Копия Операционного плана полета, составленная капитаном Чуном в офисе управления воздушным движением Анкориджа, поднимает другой, также усиленно обсуждавшийся исследователями вопрос. Она содержит следующие рукописные пометки: «ETP 1501 NM», «3 часа 22 минуты» и «250 NM». Третья цифра была вставлена между контрольными точками NEEVA и NIPPI. Большинство авторов, писавших о случае KAL 007 полагают, что ETP означает equal-time point, или точку равного времени. Это точка на маршруте самолета, находясь в которой, если принимать во внимание направление ветра и скорость, ему потребуется одно и то же время, чтобы достигнуть места назначения или вернуться в начальную точку.

Однако, если мы сделаем необходимые вычисления, мы узнаем, что, учитывая условия полета в этот день, ETP находилась не в 1501 морской миле от Анкориджа, а в 1862 милях от него. Если ETP 1501 NM не соответствует точке равного времени, то эта аббревиатура должна указывать на что-то иное. В авиации, где аббревиатуры часто стандартизированы, для того чтобы избежать ошибок интерпретации, буквы ET в трехбуквенных сокращениях часто обозначают estimated time of, или оценочное время чего-то. ETP, таким образом, обозначило бы оценочное время Р. Мы должны вы-

яснить, чему в данном случае соответствует это Р. Более близкое изучение цифр капитана Чуна дает нам лучшую идею о точке, которую он имеет в виду и в то же самое время обнаруживает некоторые примечательные совпадения.

Общее расстояние от Анкориджа до контрольной точки NEEVA составляет 1251 морскую милю. Если мы добавим к этому 250 морских миль, которые капитан Чун вставил в свой полетный план между NEEVA и NIPPI, то получим 1501 NM. Между тем местом, откуда он передал сообщение, как будто из точки NEEVA, и тем местом, где KAL 007 согласно и США, и Советам, вошел в советское воздушное пространство, расстояние составляет 250 морских миль. Отметка 250 NM таким образом, скорее всего, относится к расстоянию между точкой, из которой Чун доложил как из точки NEEVA, и границей советского воздушного пространства над Камчаткой. Капитан Чун сделал запись «1501 NM» имея, таким образом, в виду общее расстояние между Анкориджем и границей советского воздушного пространства на том курсе, которым он следовал.

Кроме того, если мы добавим 3 часа 22 минуты к 13.00 часам (время вылета из Анкориджа), то получим 16.22. Время входа самолета-нарушителя в воздушное пространство СССР над Камчаткой, которое Советы указали как 16.30, отличается на восемь минут. Но именно на этой стадии полета KAL 007 потерял девять минут по сравнению с оценочным временем, указанным в его полетном плане. Если бы самолет летел точно по графику, он прибыл бы в точку, находящуюся в 1501 NM от Анкориджа («ETP 1501» Чун в 16.21), в пределах одной минуты его плана полета. 3 часа 22 минуты также совпадают со временем, когда американский спутник Ferret, находящийся на полярной орбите (номер 1982 41 C) занял позицию для регистрации событий в районе Камчатки.

В главе 17 я буду еще обсуждать вероятность того, что KAL 007 мог не пролететь над Камчаткой или Сахалином. Я также буду обсуждать факты, предполагающие, что тем

курсом, которым, как утверждали и в США, и в Советском Союзе, он следовал, на самом деле летел американский военный самолет, имитирующий KAL 007, в то время как настоящий KAL 007 находился гораздо южнее. В этом случае, тот факт, что заметки Чуна на полях относятся к более северному курсу и расписанию полета самолета, который ему следовал, был бы интересен сам по себе.

Список пассажиров

Все официальные сообщения указывают, что на борту самолета находились 240 пассажиров и 29 человек экипажа, всего 269 человек. Отчет ИКАО 1983 года и список пассажиров самолета также содержит эту цифру. Тем не менее Манифест веса и баланса, подписанный капитаном Чуном, показывает наличие на борту 225 пассажиров и 19 членов экипажа, всего 244 человека. Так сколько же человек было на борту самолета — 269 или 244? Откуда появилась эта разница? Хотя я еще не могу объяснить это несоответствие, краткий обзор того, что говорили относительно числа людей, находящихся на борту самолета, лишний раз доказывает, что в случае KAL 007, куда бы вы ни посмотрели, все не так просто, как кажется с первого взгляда.

Доктор Жильбер Милле являлся депутатом Французского национального собрания от департамента Гар и мэром Але. 18 января 1989 года он подал письменный запрос в Палату депутатов, в котором привлек внимание министра транспорта и морских дел к «пробелам в расследовании, проведенном ИКАО относительно трагедии, происшедшей 1 сентября 1983 года включая смерть 240 человек, некоторые из которых были франко-канадцами».

Интерес депутата Милле к этому делу очевиден. Один из его родственников, канадец французского происхождения, находился той ночью на борту рейса 007. Он был братом Филипа Робера де Массе, монреальского адвоката, который работал на правительство Квебека. Их родители уе-

хали из Франции и поселились в Канаде. Филип де Массе, который был, конечно же, опечален трагедией и полагал, что большая часть этой истории не была раскрыта, попросил своего двоюродного брата, депутата Милле, сделать все возможное, чтобы убедить французское правительство в необходимости вмешаться.

Депутат Милле утверждает, что на борту KAL 007 находились 240 человек. Он не указывает источник своей информации. Рукописная аннотация была сделана правительством после консультаций с послом Костантини, французским представителем в ИКАО. В аннотации сказано, что на борту находились 250 человек, 225 пассажиров и 15 членов экипажа. Если сложить эти цифры, получим 240, а не 250. Если проигнорировать недосмотр правительства, общая цифра «240 человек» не соответствует 225 пассажирам и 19 членам экипажа, указанным в листе выпуска в полет и еще меньше она соответствует общему числу пассажиров и команды в 269 человек, упомянутых KAL и другими источниками.

У нас с Джоном Кеппелом есть копия списка пассажиров KAL 007, как мы предполагаем, полного, в котором содержится 240 имен. Если мы добавим к этому количеству 3 членов летного экипажа, двадцать бортпроводников, и шесть членов сменных летных экипажей, то получим число «269». Но есть свидетельства, что по меньшей мере трое предполагаемых жертв KAL 007 не находились на борту корейского авиалайнера.

Первый случай. В интервью советских водолазов, которые участвовали в подводных поисках корейского лайнера в 1983 году, один из них по прозвищу Борода сказал, что нашел паспорт и фотографию человека по фамилии Riukovtchiuk. Хотя имя является русской фонетической калькой какого-то другого имени и хотя оно пострадало от фонетической транскрипции с русского на японский, а затем с японского на английский, тем не менее его можно рас-

познать как имя славянского происхождения. Этого имени нет среди 240 имен из списка пассажиров KAL. Ни одно имя из этого списка не может быть ассоциировано, даже в самом широком смысле, с этим именем. Некоторые люди в Японии и Корее, осведомленные об этом, предложили идею, возможно ошибочную, что это имя может быть неправильно произнесенным корейским именем Chung-Riu-Ku. В любом случае, японская телевизионная группа отправилась в главный офис «Корейских авиалиний» в Сеуле. Представители KAL отказались сказать журналистам TBS, был ли такой человек на борту KAL 007. Представитель авиалиний сказал, что придерживается эту информацию по приказу корейского правительства.

Второй случай. Примерно 10 сентября 1983 года на побережье Хоккайдо, омываемом Охотским морем, неподалеку от города Абашири, японской полицией было найдено удостоверение личности с текстом на греческом языке и фотографией молодого человека. Удостоверение принадлежало греку по фамилии Ваянопулос. Этого имени нет среди 240 имен пассажирского списка. Согласно информации, приведенной на странице 6 отчета ИКАО 1993 года, на борту KAL 007 не было ни одного пассажира греческой национальности.

Третий случай. О другом странном факте, обнаруженном в октябре 1991 года, рассказало японское телевидение. Среди различных обломков, предположительно принадлежащих KAL 007 и поднятых со дна моря советскими водолазами в 1983 году, был посадочный талон на борт самолета авиакомпании «ПанАм». Японский комментатор сказал, что талон, возможно, принадлежал пассажиру KAL 007, который собирался лететь из Сеула в Токио на борту рейса «ПанАм». Я смог получить видео и скопировать посадочный талон. Имя пассажира нельзя было распознать. Но номер рейса «ПанАм», 801, был виден отчетливо. Это был прямой рейс, выполнявшийся по маршруту аэропорт Кеннеди

в Нью-Йорке — Токио. Как бы там ни было, нет причины, по которой пассажир KAL 007, летевший из Нью-Йорка в Сеул, не мог бы иметь посадочный талон «ПанАм» на рейс из Нью-Йорка в Токио. Но дело в том, что у вас не будет посадочного талона до тех пор, пока вы не сели в самолет и не летите рейсом «ПанАм».

Конечно, вполне возможно, что кто-то мог путешествовать на борту KAL 007, направляющегося в Сеул, имея в кармане старый посадочный талон «ПанАм», оставшийся от предыдущего полета в Токио. В этом случае посадочный талон не оказался бы на дне океана у берегов Сахалина, потому что корейский авиалайнер разбился не там, а в четырехстах милях к югу. Но допустимо предположить, что этот человек мог лететь из США в Токио на «ПанАм» и затем пересесть на борт RC-135, ряд которых расквартирован в Японии и который разбился затем у берегов Сахалина. Из свидетельств, представленных советскими водолазами мы знаем, что, по крайней мере, один RC-135 действительно здесь разбился.

Четвертый случай имеет странный привкус, смесь человеческого драмы и секретного мира шпионов. История начинается в 1983 году на маленьком пограничном посту Перепутье, к югу от Невельска. Командиром пограничного поста и политработником был лейтенант Белов. Журналист французского телевидения русского происхождения Миша Лобко находился на Сахалине в 1993 году, где он расспрашивал лейтенанта Белова. Лейтенант Белов вспоминал:

«Приказы были прямолинейными: «Уничтожь все и подтверди рапортом. Никогда не рассказывай об этом». Они прибыли в большом десятитонном грузовике ЗИЛ-131. Они спросили: «Где эта яма?» Я показал им. Они разгрузили грузовик в яму с помощью моих солдат. Они прикатали бочку и все залили бензином. Затем они все это подожгли. Огонь горел два часа. Когда все было сожжено, мы бульдозером разровняли то, что осталось. Затем мы забросали все землей.

Я позвонил по телефону своим вышестоящим начальникам в Невельск и доложил. Я уверен, что имена и звания начальников были вымышленными, но, тем не менее, я сказал «Все уничтожено». Вот и все».

Я встретил Мишу Лобко в Париже в феврале 1994 года, и он рассказал мне еще кое-что. В ноябре 1992 года яма у Перепутья была снова «найдена» и вскрыта. Прибыла правительственная комиссия под председательством Степанова и приказала, чтобы были взяты все металлические обломки с идентификационными номерами. Затем яма была закрыта. Она была вскрыта вновь в январе 1993 года и все оставшиеся обломки были вынуты и сложены в ангаре в Холмске, где КГБ рассортировал их и отправило в Москву. В марте этого же года, остальное было снова похоронено в воронке у Перепутья. В июне 1993 года яма была раскопана в третий раз, как раз в то время, когда там был Миша Лобко. На этот раз все обломки были взяты из нее и посланы в тот же самый ангар в Холмске, что и прежде. Миша Лобко снял обломки видеокамерой, прежде чем КГБ рассортировал их и отправил в Москву.

Благодаря своему русскому происхождению Миша Лобко был воспитан в русской языковой среде и в традициях русской культуры. Некоторые российские чиновники, с которыми он подружился, показали ему фото маленькой девочки в возрасте десяти или двенадцати лет, предположительно из Азии. Они согласились передать ему эту фотографию в обмен на большую плату. Оригинал этой фотографии был найден в бумажнике, который находился в яме у Перепутья. Из-за того, что кожаный бумажник был толстым и хорошо закрывался, он чудесным образом избежал уничтожения огнем. Бумажник был послан в Москву вместе с другими предметами, включая несколько паспортов. Мише Лобко не разрешили снимать паспорта. Позднее в том же году, 1 сентября 1993 года, во время церемонии в память погибших несколько предметов из ямы у Перепутья были

переданы семьям жертв, но фотография маленькой девочки и паспорта в их число не вошли. «Почему?» — удивлялся впоследствии Миша Лобко.

Из-за того, что эта фотография задевает человеческие чувства, японская телестанция TBS, на которую Миша Лобко в то время работал, показала ее в эфире в вечерней программе новостей. В тот же вечер кто-то позвонил на телестанцию в Сеуле и назвал имя девочки и ее отца. Эта девочка работала теперь секретаршей в Сеуле. Ее отец, военный, исчез в 1983 году. Когда на TBS слышали о таком повороте событий, они немедленно попытались узнать больше, но далее им не удалось продвинуться. Им мешали на каждом шагу. Ходили слухи, что отец этой маленькой девочки не находился на борту KAL 007. Он был офицером южнокорейской армии и работал на корейскую разведку, KCIA. Он исчез в то же самое время, что и корейский авиалайнер, и больше о нем никто никогда не слышал.

Я захотел проверить эти слухи и попросил помочь мне доктора Сугвона Канга, профессора политических наук в Хартвикском колледже в США и друга Джона Кеппела. Профессор Канг работал в течение многих лет над случаем KAL 007 и в настоящее время пишет книгу об этом предмете. Мы обменялись находками. У профессора Канга были хорошие связи с южнокорейской прессой и особенно с сеульской газетой «Йонг Анг дейли ньюс». Я связался с этой газетой, 30 октября 1992 года опубликовавшей одну из моих статей о поддельных черных ящиках, которые президент Ельцин передал правительству Южной Кореи. Тем не менее мы с профессором Кангом не смогли получить никакой новой информации о маленькой девочке и ее отце. Это странно, потому что имя девочки было известно, по крайней мере, той станции, которая приняла первый звонок. Если бы ее отец был простым пассажиром на борту KAL 007, нет никакой необходимости хранить это в секрете.

По словам Миши Лобко, те люди, с которыми он говорил на Сахалине, полагали, что история о яме у Перепутья, вырытой, чтобы закопать обломки KAL 007, являлась вымышленной. Первоначально, говорили они, здесь разбился самолет. Это был, как они сказали, RC-135. Если все это правда, возможно, что отец маленькой девочки находился на борту в качестве переводчика. Самолеты электронной разведки часто имеют языковых специалистов в составе экипажа из 25—30 человек, хотя обычно это граждане США.

В списке погибших остаются изъяны. Но некоторые вещи ясны. Если бы KAL 007 не отклонился от назначенного ему курса и если бы американский военный самолет не пролетел над Камчаткой и Сахалином, те, кто погиб той ночью, были бы, по всей вероятности, живы. Сколько бы не было людей на борту KAL 007 и на других самолетах, которые я упоминал и которые могли находиться в воздухе, ясно одно: они все умерли в результате плохо спланированной и проведенной разведывательной операции, которую, прежде всего, вообще не следовало бы проводить. Эта операция лишила многих людей их близких. И поскольку все они мертвы, операция сокрытия истины лишила родственников их тел и правды о том, как они умерли. Кто бы они ни были и как бы они ни умерли, нас всех ранит каждая ненужная смерть.

Но я забегаю вперед. Давайте вернемся к рейсу KAL 007 через Аляску и Берингово море.

Глава 14

ПОЛЕТ

31 августа 1983 года в аэропорту Анкориджа находились два пассажирских самолета авиакомпании «Корейские авиалинии» KAL 015 из Лос-Анджелеса и KAL 007 из Нью-Йорка. Анкоридж был лишь местом промежуточной посадки для дозаправки этих рейсов. Самолеты должны были принять на борт топливо и сменить экипажи. KAL 015, прибыв на двадцать минут раньше KAL 007, должен был бы вылетать, как обычно, первым. Той ночью KAL 007 первым поднялся в воздух. Была ли какая-то существенная причина для изменения этого обычного порядка?

KAL 007 взлетел с полосы 32 в Анкоридже в 13.00 GMT. В 13.01.12 контрольная вышка объявила о «радарном контакте». В 13.05.23 KAL 007 поднялся на высоту 5000 футов, в 13.28.01 он был на высоте 30 000 футов, и в 13.29.28 достиг своей крейсерской высоты в 31 000 футов. Рейс KAL 015 поднялся в воздух через четырнадцать минут после KAL 007. Первоначально ему была назначена высота 31 000 футов, та же самая что и KAL 007, это означает, похоже, что оба самолета официально несли один и тот же вес и могли бы сохранять одну и ту же скорость.

Тем не менее, когда контрольная башня дала разрешение подниматься на высоту FL310 (31 000 футов), KAL 015 запросил разрешения подняться на высоту 33 000 футов. Разница в четырнадцать минут развела два самолета на 100 морских миль, что было достаточно для того, чтобы обеспечить пол-

ную безопасность. Из-за того, что оба самолета были «Боингами-747» и имели почти одни и те же характеристики, различия во времени и расстоянии между ними должны были сохраняться на протяжении всего пути в Сеул. Дополнительный, но не признаваемый вес, который я обсуждал в предыдущей главе, мог влиять на тот факт, что их полетные характеристики различались.

KAL 015 взлетел в 13.14 GMT и контрольная башня объявила о радарном контакте в 13.14.27, через 27 секунд после официального взлета. Напротив, у KAL 007 заняло 72 секунды, или, по крайней мере, в три раза больше времени для подъема на высоту, требуемую для радарного контакта. С момента начала разбега, обозначенного разрешением контрольной башни на взлет, KAL 007 потребовалось 2 минуты и 27 секунд, чтобы достичь высоты радарного контакта, в то время как KAL 015 проделал это всего лишь за 1 минуту и 7 секунд.

Характеристики подъема KAL 007 после взлета, таким образом, уступали характеристикам KAL 015, и это доказывает, что KAL 007 был загружен больше. Этот факт можно показать и с помощью времени, которое понадобилось двум самолетам, чтобы достичь крейсерской высоты. У KAL 007 ушло 29 минут 28 секунд, для того чтобы подняться на высоту 31 000 футов, и только 24 минуты 33 секунды, на пять минут меньше, чем у KAL 015, чтобы достичь большей высоты в 33 000 футов. Все это благоприятствует гипотезе, что KAL 007 вылетел из Анкориджа, имея заметно больше топлива, чем было указано в его полетных документах — количество, достаточное, чтобы оставаться в воздухе почти двенадцать часов.

Вскоре после взлета KAL 007 получил разрешение следовать «по направлению к BETHEL». Это означало, что ему разрешалось проследовать прямо к радиомаяку VOR в Бетеле, на западной оконечности полуострова Аляска, не следуя стандартному маршруту VOR, обозначенному на кар-

тах как J-501. На 42-й странице отчета ИКАО, появившегося в июне 1993 года, в параграфе 2.4.1. содержится заявление, которое выглядит как извинение. «Данное разрешение [лететь к BETHNEL. — Е.К.] указывает, что обычные средства для обеспечения навигации на маршруте J-501 к западу от VOR/DME Анкориджа использовать было нельзя». Это заявление сделано здесь по очевидной причине — развеять у читателя мнение, что экипаж KAL 007 несет ответственность за первоначальное отклонение от своего курса, поскольку им нельзя поставить его в вину, если «обычные средства навигации использовать было нельзя». Какими бы благородными не были намерения, эта информация вводит в заблуждение. Только навигационный маяк в стартовой точке на отрезке Анкоридж — Бетель, а именно Анкоридж VOR/DME (VOR дает относительную позицию по отношению к маяку, DME дает расстояние до него), временно не работал. Но точка в середине отрезка, недирекционный радиомаяк Кейрн-Маунтин и VORTAC в Бетеле (VOR плюс TACAN, военный DME) работали нормально. KAL 007 мог или, скорее, вынужден был использовать их для своей навигации до точки BETHNEL.

В 1983 году «Корейские авиалинии» использовали Операционное руководство Северо-Тихоокеанского воздушного пространства как основу руководства, предназначенного для полетных экипажей, оперирующих в северо-тихоокеанской системе авиамаршрутов. Особенно уместными были процедуры для проверки точности навигационной системы в трансокеанской навигации. Эти процедуры требовали пролета над последним навигационным маяком, в данном случае VORTAC в Бетеле, и конкретной проверки точности инерционной навигационной системы (INS) самолета с помощью сравнения координат, отображенных INS, с фактическими координатами маяка VORTAC во время пролета точно над ним. После пролета над маяком процедуры также требовали, чтобы самолет летел по специально указан-

ному маршруту и проверил точность INS по мере удаления от VORTAC. На странице 43 июньский отчет ИКАО мягко отмечает: «Эти процедуры, включенные в Операционное руководство KAL, не соблюдались, поскольку KAL 007 не проходил над VORTAC в Бетеле».

ИКАО не изучала или не упоминала вероятность того, что KAL 007 не прошел над VORTAC в Бетеле вследствие того, что его полетный экипаж предпочел лететь своим собственным маршрутом, преследуя свои собственные цели. Эта вероятность должна была быть изучена в ходе объективного расследования.

Когда KAL 007 сообщил в Анкоридж, что проходит над контрольной точкой BETHEL, на самом деле он находился в 12 морских милях к северу от нее, за границами воздушного коридора. Учитывая точность навигационных систем самолета и приборов и точность VORTAC в BETHEL, если бы экипаж следовал правилам и своим инструкциям, то мог бы пройти в нескольких футах от вертикальной оси маяка. То, что самолет не пролетал над BETHEL, в то время как он доложил о том, что такой пролет имел место, должно было быть абсолютно ясным для полетного экипажа, наблюдавшего за приборами. Доклад KAL о пролете над BETHEL был первым из докладов контролю за воздушным движением, вводящих в заблуждение.

Эксперты ИКАО предположили, что отклонение KAL от назначенного ему курса должно быть результатом одной из ряда случайных и необнаруживаемых ошибок. Эта гипотеза не стыкуется с тем, что я сказал о позиционном докладе KAL 007 в BETHEL, и это указывает на то, что отклонение самолета было, по крайней мере, обнаруживаемым. Один из наиболее квалифицированных исследователей KAL 007, Роберт Аллардайс, профессиональный пилот, штурман и борт-инженер, изучил эту фазу полета KAL 007 самым тщательным образом. Он делает вывод, что отклонение авиалай-

нера от назначенного курса легко обнаруживалось и было намеренным.

Он установил, что в полете самолет направлялся своей инерционной навигационной системой и следовал по дуге большого круга, которая вела его от VOR Анкориджа в точку севернее BETHEL и затем через Берингово море. Это, говорит он, доказывает, что все было спланировано с самого начала. Характер и опыт капитана Чуна также подразумевают, что он знал, что делает. Он был педантичным человеком и опытным навигатором — запасным пилотом на самолете президента Корейской Республики.

Скорость Чуна на этом отрезке тоже представляет интерес. Для того чтобы покрыть 346 морских миль между Анкориджем и BETHEL, он имел оценочное полетное время в 53 минуты при скорости 391 узел со встречным ветром до 33 узлов. Как оказалось, он покрыл эту дистанцию за 49 минут при средней скорости 427 узлов, при встречном ветре со скоростью около 11 узлов. Средняя скорость самолета была на 36 узлов больше предполагаемой, и встречный ветер имел скорость на 22 узла меньше предсказанной. Разница в 14 узлов не очень существенна, поскольку скорость ветра — результат одномоментного, а не усредненных показаний, до некоторой степени эти величины могут различаться. Возможно, что KAL 007 увеличил скорость на отрезке Анкоридж — BETHEL за счет небольшого форсирования двигателей, но главной причиной для четырехминутного разрыва (пятьдесят три минуты против сорока девяти) является просто снижение скорости ветра. KAL 015, следуя по идентичному полетному плану, выиграл восемь минут в расписании, пройдя прямо над VOR BETHEL в 14.01 вместо 14.09, как предполагалось. То, что KAL 007 выиграл только четыре минуты, а не восемь, в отличие от KAL 015, еще раз отражает факт, что один самолет был гораздо тяжелее другого и не увеличил скорость так быстро, как указано в его

полетном плане, в котором не принимался во внимание неразрешенный дополнительный вес.

Пройдя BETHEL, KAL 007 начал трансокеанскую часть своего полета. Следуя расписанию, самолет должен был прибыть в следующую контрольную точку, NABIE, находящуюся в 312 милях по курсу в 14.30 GMT, следуя со скоростью 456 узлов, при встречном ветре 25 узлов. Вместо этого KAL 007 доложил о прохождении контрольной точки NABIE (на самом деле находящейся южнее) в 14.32 GMT, две минуты спустя, следуя со средней скоростью 435 узлов, на 21 узел меньше, чем было назначено по расписанию. Скорость встречного ветра на траверзе NABIE составляла 59 узлов, на 24 узла больше, чем было предсказано. Из-за того, что две цифры компенсируют друг друга в пределах трех узлов, возможно, что запаздывание KAL 007 вдоль этого отрезка его полетного плана было просто следствием ветрового режима.

Когда было объявлено о прохождении KAL 007 над NABIE, Чун не связывался напрямую с контролем воздушного движения. Радиосообщение было передано KAL 015 в 14.35.02 GMT. Тот факт, что KAL 015 сообщил о позиции KAL 007, должен был создать видимость того, что 007 не смог связаться с Анкориджем непосредственно. Поскольку радиостанция самолета работала нормально, наиболее распространенная теория заключается в том, что KAL 007 слишком далеко уклонился от курса, чтобы непосредственно связываться со станцией релейной связи на острове Св. Павла. Радиоволны VHF распространяются по прямой и поэтому ограничены в дальности действия кривизной земной поверхности. Если бы самолет оставался на ROMEO 20, назначенном ему маршруте, он был бы в пределах доступности по VHF по отношению к станции релейной связи на Св. Павле, которая позволила бы ему непосредственно связаться с контролем в Анкоридже.

Тем не менее с передачей с борта KAL 015 есть проблемы, поскольку на пленке, записанной в Анкоридже, не содержится никаких следов запроса KAL 007 к KAL 015 или, по крайней мере будь KAL 007 действительно за пределами зоны связи, никакого ответа от KAL 015. Если бы события шли нормально и KAL 007 отклонился от курса не зная этого, самолет должен был вызвать Анкоридж несколько раз. Даже если Анкоридж по некоторым причинам не ответил бы на вызовы, KAL 015, который летел сравнительно близко к своему самолету-«близнецу», не мог не слышать его. Не получив ответа из Анкориджа, KAL 007 должен был вызвать KAL 015, чтобы спросить его, поддерживает ли тот радиосвязь с Анкориджем. Утвердительный ответ KAL 015 был бы записан на пленке. KAL 007 попросил бы тогда KAL 015 передать его доклад о местоположении в Анкоридж. Как обычно, KAL 015 должен был бы повторить сообщение KAL 007 слово в слово, чтобы убедиться, что оно было понято правильно и не содержит ошибок.

KAL 015 передал позицию KAL 007 в 14.35.03, только через три минуты после того как KAL 007 прошел через контрольную точку. Самолету обычно требуется две или три минуты, чтобы передать отчет о своем местоположении в пункт управления воздушным движением. Таким образом, для процедурного обмена радиосообщениями между KAL007 и KAL 015 времени было недостаточно, если даже, как кажется маловероятным при таких обстоятельствах, часть радиообмена, проведенного между двумя корейскими самолетами на вспомогательной частоте, не записывалась в Анкоридже. Время между докладом KAL 007 о прохождении контрольной точки и «перенаправлением» KAL 015 было слишком коротким, для того чтобы следовать необходимой процедуре.

Незадолго до того, как KAL 015 вызвал Анкоридж, чтобы передать отчет KAL 007 о местоположении, и пока Анкоридж пытался вызвать KAL 007, на пленке, записанной в

Анкоридже, появилось три сообщения на корейском языке на частоте, назначенной KAL 007 — их перевод следует ниже и напечатан строчными буквами. Можно предположить, что KAL 007 передавал доклад о местоположении KAL 015. С другой стороны, в судебном иске, предъявленном «Корейским авиалиниям» родственниками жертв, который слушался в федеральном окружном суде в Вашингтоне, второй пилот KAL 015 под присягой свидетельствовал, что все или большая часть сообщений принадлежали ему, когда он разговаривал с KAL 007. Тем не менее, ничего подобного на самом деле не происходило.

На страницах 25 и 26 своего информационного сообщения номер 1 авторы отчета ИКАО, выпущенного в июне 1993 года, приписывают три сообщения KAL 007 и уверенно идентифицируют радиосообщение как принадлежащее KAL 007. Это поднимает несколько важных вопросов. Тот факт, что эти сообщения с KAL 007 были записаны громко и отчетливо в Анкоридже, подразумевает, что авиалайнер находился в радиусе действия VHF и прекрасно был способен передать отчет о прохождении NABIE без помощи KAL 015. ИКАО следовало бы, по крайней мере, упомянуть этот факт. В то же самое время тот факт, что собеседник KAL 007 не был записан на пленке в Анкоридже означает, что самолет находился гораздо дальше к северу от воздушного пути ROMEO 20 и за пределами действия маршрутной приемной станции VHF Анкориджа на острове Св. Павла. Его собеседником был, конечно, не KAL 015, сообщения которого были записаны в Анкоридже. И вновь ИКАО следовало бы поднять все вопросы своевременно. Вместо этого она выбрала их сокрытие, закрыв глаза под влиянием политического конформизма. Вот эти радиосообщения:

14.33.53 Анкоридж: КОРИАН ЭЙР НОЛЬ НОЛЬ СЕМЬ, АНКОРИДЖ ЦЕНТР, ВЫ МЕНЯ СЛЫШИТЕ?

14.34.17 KAL 007: Пожалуйста, выключите это [остановите] перед возобновлением (на корейском)

.....Неизвестный:

.....KAL 007: Пожалуйста, вызовите еще раз (на корейском)

14.34.37 Анкоридж: КОРИАН ЭЙР НОЛЬ НОЛЬ СЕМЬ, АНКориДЖ ЦЕНТР

14.34.50 KAL 007: Три три ноль не идет (на корейском)

.....Неизвестный:

14.34.54 KAL 007: У нас три три ноль (на корейском)

14.35.02 KAL 015: АНКориДЖ КОРИАН ЭЙР НОЛЬ ОДИН ПЯТЬ.

Кажется, что передачи на корейском состоят из двух отдельных обменов между самолетом, который был зафиксирован на анкориджской пленке, и другим, ответы которого не были записаны.

Первый радиообмен произошел в 14.34.17. Самолет, который говорит (по всей вероятности, KAL 007), как кажется, просит самолет, которого не слышно, выключить (или остановить) что-то по мере возобновления. Мы не знаем, что сказал в ответ собеседник, но первый самолет затем предложил, чтобы тот сделал вызов еще раз. Несколько исследователей, которые изучали эти переговоры, перевели корейскую фразу как «Пожалуйста, попробуйте еще раз». Это неверный перевод. Первоначальное предложение включает корейскую формулу для обращения к другому человеку и корейский глагол «pullo», означающий «позвонить». ИКАО отчасти было право, когда интерпретировало это как «попробуйте позвонить».

Второй радиообмен отделен временем и вызовом из Анкориджа. Слова «три три ноль» во втором радиообмене на корейском были почти всеми интерпретированы как означающие FL330, или высоту 33 000 футов. ИКАО интерпретировало эту часть радиообмена так:

KAL 007 (VHF № 2): Не можем подняться до высоты три три ноль...

KAL 007 (VHF № 2): Сохраняем высоту три три ноль.

Не совсем ясно, о чем думали эксперты ИКАО, когда предложили эту транскрипцию без комментариев. Трудно поверить, что кто-то сказал бы, что не может подняться на высоту три три ноль, и тут же на одном дыхании объявил, что он находится на высоте три три ноль. Более того, как хорошо было известно ИКАО, на этой стадии полета KAL 007 была назначена высота FL330 которую, как было сказано, он сохранял еще полтора часа, до 16.03.53 UTC [Coordinated Universal time — то же, что и GMT, — среднее время по Гринвичу. — *Е.К.*], когда ему было разрешено подняться до FL330.

Ввиду противоречивости этих данных я попросил доктора Цубои, директора лаборатории Иватсу, проанализировать передачи на корейском на пленке. Ни один из говорящих не был членом экипажа KAL 015, голосовые отпечатки пилота и второго пилота этого рейса доктор Цубои предварительно идентифицировал. Первая передача в 14.34.17 GMT была идентифицирована доктором Цубои как исходящая от неизвестного самолета, но, по всей вероятности, это сообщение было сделано по VHF пилотом KAL 007 (VHF № 1). Последующие передачи, в 14.34.50 и 14.34.54 были идентифицированы как сделанные по передатчику VHF вторым пилотом KAL 007 (VHF № 2). То, что передачи KAL 007 были записаны в Анкоридже, доказывает, что самолет находился в пределах радиовидимости острова Св. Павла. Одной причиной того, почему рапорт KAL 007 о прохождении NABIE был «перенаправлен» KAL 015, могло быть желание убедить Анкоридж, что KAL 007 имел проблемы с передачей VHF. Это могло привести к последующему отказу радиосвязи, который они имитировали во время переговоров с Токио. Есть и другая возможная причина, которую я приведу ниже.

Самолет, с которым KAL 007 говорил на корейском языке, был третьим самолетом. Поскольку его не было слышно, мало что известно о нем, кроме того, что он находился

достаточно далеко к северу, чтобы его не слышали в Анкоридже. Кажется, что этот третий самолет не был ни корейским, ни гражданским. Единственные два коммерческих реактивных лайнера на этой части маршрута ROMEO 20 были KAL 007 и KAL 015. Более того, этот самолет-призрак не находился под контролем центра в Анкоридже и был способен оперировать без особых ограничений в Аляскинской оборонительной идентификационной зоне. Существует, таким образом, большая вероятность того, что это был военный самолет. Но не любой военный. По крайней мере, один из членов его экипажа говорил на корейском и находился в контакте с KAL 007. Почему военный самолет, некоторые члены экипажа которого говорили по-корейски, был на радиосвязи с KAL 007 той ночью?

Более чем в 600 милях от этого места американские военные диспетчеры, которые, скорее всего, в данном случае не были посвящены в секрет, следили за воздушным движением над Беринговым морем и северной частью Тихого океана. Доказательства этого были обнаружены Лоуренсом Портером, который упомянул их в своем отчете «Акустический анализ радиообмена воздушного движения, касающегося KAL 007». В 14.34.01 GMT, через шестнадцать секунд перед первыми передачами на корейском, в диспетчерской Анкориджа можно было услышать неизвестный голос. Он был ненамеренно записан микрофоном диспетчера ДеГармо и остался на пленке, фиксирующей радиопереговоры. Портер полагает, что он раздался из динамика.

(Военный диспетчер с авиабазы ВВС США Элмендорф):

Первый голос: ОК, парни, у вас там кто-то воткнулся в русское ПВО!

Второй голос: Вы что, шутите? Нужно было его предупредить.

(Диспетчер Де Гармо): Надо было ему сказать, а не ждать.

Роберт Аллардайс, который обсуждает инцидент в своей еще неопубликованной работе [книга Р. Аллардайса вышла в 1995 году в 2 томах. — Е.К.], полагает, что первый голос принадлежит военному диспетчеру, который связался с гражданским диспетчером в Анкоридже, следуя стандартной процедуре согласования полетного плана, установленной Министерством обороны США. Ларри Портер, который лично знал диспетчера Де Гармо, говорит, что второй голос принадлежал именно ему.

Де Гармо полагал, что KAL 007 направлялся в советское воздушное пространство без разрешения и находился поэтому в смертельной опасности, но ничего не сделал? Если это так, приказал ли ему кто-то держаться подальше от вещей, смысла которых он не понимает? Кого имел в виду военный авиадиспетчер с базы Элмендорф? Был ли то KAL 007 или военный самолет, на котором кто-то из экипажа говорил по-корейски? Если самолет, на котором кто-то знал корейский язык, вылетел из Анкориджа, где находится авиабаза Элмендорф, то почему об этом не знал военный диспетчер? Почему он мог предположить что это был гражданский самолет и, таким образом, ответственность за него лежала на Анкориджском центре управления гражданским воздушным движением? Сам Де Гармо должен был видеть его на радаре (гражданском или военном, к которому он имел ограниченный доступ) во время последней части его пути. О чем он думал, когда без всяких вопросов принял доклад о проходе KAL 007 контрольной точки NABIE, переданный через KAL 015, что должно было бы показаться ему странным? Как читатель увидит, по мере того как мы будем продвигаться дальше, на некоторые вопросы в случае KAL 007 можно ответить только тогда, когда станут яснее более крупные по масштабам события.

Аллардайс не имел доступа к анализам лаборатории Иватсу и не понял, что KAL 007 находился в радиусе приема VHF антенны на острове Св. Павла. Он пришел к выво-

ду, что KAL 007 находился слишком далеко от Св. Павла, чтобы его могли услышать, и попросил KAL 015 ретранслировать для него сообщение. Прокладывая возможный путь для KAL 007, он провел границу зоны неопределенности, в которой мог бы быть обнаружен самолет, в 205—220 морских миль к северу от курса. Это помещало его в пределах 206 морских миль от Св. Павла. По оценке Аллардайса, максимальный радиус антенн VHF Св. Павла составляет 205 морских миль, и он посчитал этот факт доказательством того, что KAL 007 был вне пределов радиус действия VHF.

Пытаясь понять поведение KAL 007, важно знать, находился ли самолет в радиусе действия VHF или нет. Спектрографический анализ доктора Цубои доказывает, что самолет находился в радиусе действия VHF. Вычисления Аллардайса, скорее всего, показывают, что это не так. Я проверил вычисления Аллардайса и нашел ошибку в его вычислениях радиуса VHF. Для вычисления расстояния до визуального горизонта используется формула $D=2,1\sqrt{h}$, где D (расстояние в морских милях) равно квадратному корню из высоты h , положения наблюдателя (или антенны) в метрах, умноженному на коэффициент 2,1. Для самолета на высоте 31 000 футов горизонт будет находиться в 204 морских милях. Антенна на острове Св. Павла имеет высоту 657 футов. Применяя ту же самую формулу, мы получаем расстояние в 30 морских миль для горизонта антенны. Две величины добавлены для того, чтобы определить максимальное расстояние на котором самолет, летящий на высоте 31 000 метров, мог бы видеть вершину антенны высотой 657 футов и получить ее сигнал. Это дает нам $204+30=234$ морские мили.

Аллардайс просто добавил 657 футов к высоте 31 000 футов и вычислил положение линии горизонта, основываясь на высоте 31 657 футов. Оказалось, что это расстояние составляет 205,6 морской мили. Поскольку на основании этого он вычислил, возможно точно, что KAL 007 прошел на расстоянии 206 морских миль от острова Св. Павла,

то он был убежден, что самолет был вне пределов радиуса действия антенны, хотя и совсем немного. Когда я проверил радиус VHF по вычислениям Аллардайса и понял, что они были неверными, я попросил Джона Кеппела сообщить ему о моих находках. Аллардайс любезно признал, что сделал ошибку и что радиус на самом деле составлял 234 морских мили. Отчет ИКАО, опубликованный 1 июня 1993 года, на стр. 45 в параграфе 2.7.3. показывает, что в контрольной точке NABIE KAL 007 находился приблизительно в 60 морских милях к северу от своего маршрута. Поскольку в точке NABIE маршрут проходит в 140 морских милях от антенны на Св. Павле, из этого, согласно ИКАО, вытекает, что KAL 007 находился примерно в 200 морских милях от антенны Св. Павла. Можно сделать, следовательно, вывод, что KAL 007 находился в радиусе действия VHF.

Почему тогда KAL 015 передал отчет о местоположении KAL 007 над NABIE, а не попросил KAL 007 передать отчет самому? Это заставило подумать тех, кто позднее исследовал анкوريدжскую пленку, что KAL 007 находился вне радиуса действия антенны по маршруту и, таким образом, гораздо дальше, чем это было на самом деле. Тем не менее точно так же можно было бы сказать, что с его положения на траверзе NABIE на протяжении всего маршрута и до того места, где он был уничтожен у западного побережья Хонсю, у нас нет никаких убедительных свидетельств того, каким курсом KAL 007 следовал на самом деле.

У нас есть американская карта, на которой предположительно показаны перехваченные данные слежения советского радара по курсу корейского авиалайнера, и два набора курсовых данных, которые, как нам было сказано, записаны цифровым бортовым самописцем KAL 007, — и все три набора данных отличаются друг от друга. Для отчета 1993 года русские также предоставили ИКАО данные, которые включали два различных радарных следа, идущих по направлению к Камчатке, и оба были представлены ИКАО как мар-

шруты корейского лайнера. Все эти данные, американские и русские, несмотря на то, что они противоречат друг другу, могут принести пользу. Они почти наверняка представляют собой курсы, по которым летели в то время один или несколько интересующих нас самолетов. Данные могут анализироваться вместе с другими свидетельствами и способны сказать нам нечто ценное. Тем не менее, в этом случае вопрос заключается в том, какой из них принадлежал корейскому лайнеру, если вообще какой-нибудь из этих следов принадлежал KAL 007?

Сопоставляя имеющиеся свидетельства, мы когда-нибудь получим ответ, который разрешит вопрос о курсе KAL 007 через Берингово море и северную часть Тихого океана. Существуют две альтернативы. Одна из них заключается в том, что со своей позиции на траверзе NABIE авиалайнер летел северным курсом и появился к северу от Шемия и к юго-востоку от острова Карагинский, где, как маршал Огарков (немного неопределенно) сказал, он был зафиксирован советским радаром и после встречи с RC-135 пролетел над Камчаткой, Охотским морем и Сахалином и затем, чего Огарков не сказал, повернул к югу и полетел к побережью Японии. Другая альтернатива заключается в том, что KAL 007 держался южного курса через Берингово море и южную часть Тихого океана, прошел к югу от Камчатки, пересек гряду Курильских островов и Охотское море, прошел над проливом Лаперуза между Сахалином и Хоккайдо и затем повернул к югу. В этом случае он не пролетал бы над советской территорией.

В главе 17 я рассмотрю свидетельства, позволяющие считать, что KAL 007 летел по южному маршруту. В этой главе мы уже видели факты, которые делают это предположение правдоподобным. На траверзе NABIE KAL 007 создал впечатление, что он был вне радиуса действия радара VHF, хотя на самом деле это было не так. В то же самое время, как кажется, он говорил на корейском с военным самолете-

том к северу, который находился вне радиуса VHF на острове Св. Павла. Таким образом, KAL 007 не мог следовать северным курсом, в то время как военный самолет, на котором говорили на корейском, по всей видимости, на этом курсе находился.

Мы также видели, что доклад о пролете NABIE KAL 007 передал KAL 015, и мы увидим позднее, что это произошло вновь в контрольной точке NEEVA. Хотя оба отчета утверждали, что KAL 007 находился на курсе, тот факт что KAL 007 сам не передавал этой информации, подразумевает, впрочем ошибочно, как мы еще увидим, что он находился слишком далеко к северу.

После VHF-доклада о прохождении NABIE KAL 007 или другой самолет, передававший вместо него, сделал несколько сообщений по HF в Анкоридж и Токио, которые были записаны. К сожалению, когда доктор Цубои проводил свой анализ, он не имел этих сообщений в своей базе данных. Объективный спектрографический анализ и анализ голосовых отпечатков мог быть проведен по HF-отчету KAL 007 о прохождении контрольной точки NIPPI. Официальный отчет о событиях помещает KAL 007, в это время только что пересекшего Камчатку и выходящего из ее воздушного пространства, в международное воздушное пространство над Охотским морем.

Позиционный отчет о прохождении точки NIPPI, кто бы его ни послал, был на самом деле сделан с того места, где официальная история помещает KAL 007 в то время (17.08 GMT); оно, без всякого сомнения, было бы записано Советами и положение самолета определено по данным советского радара. Если бы сообщение было послано с этой позиции, отчет о проходе NIPPI, по всей вероятности, известил бы Советы, что один из самолетов, приближающийся со стороны Охотского моря, мог бы быть гражданским лайнером с пассажирами на борту.

Но я забегаю вперед. Позвольте мне вернуться к движению самолета (был ли то KAL 007 или его имитатор), идущего по курсу, пересекающему Берингово море. Для того чтобы избежать излишних сложностей в изложении материала этой главы, я буду обращаться к самолету, летящему северным курсом, как к KAL 007. Многие из факторов, влияющих на движение самолета по этому маршруту, были бы теми же самыми независимо от того, кто летел по этому маршруту, KAL 007 или его имитатор.

Когда KAL 015 передавал отчет о проходе NABIE от имени KAL 007, он также указал его примерное время прибытия (ETA) в контрольную точку NEEVA. Но менее чем через десять минут, в 14.44.09, KAL 007 вызвал Анкоридж непосредственно по его HF радио, которое имеет гораздо больший радиус действия, чем VHF. В это время он повторил весь рапорт о позиции, что весьма необычно. Еще более странен тот факт, что в нем было пересмотрено время прибытия в NEEVA и указано новое время — 15.53.

Хотя расстояние между NABIE и NEEVA составляет 593 морские мили, четырехминутная задержка после десяти минут полетного времени просто невозможна. Объяснение может заключаться в том, что первая оценка, данная Анкориджу KAL 015 от имени KAL 007, была сделана самим KAL 015 и базировалась на рассчитанном при помощи компьютера плане полета KAL 007 без координации с последним. KAL 007, застигнутый врасплох, тем временем сделал изменения в своих оценках и должен был пересмотреть свой ETA в сторону повышения.

Расчетное время прибытия KAL 007 в NEEVA, «перенаправленное» KAL 015, было в точности временем, указанным в компьютеризированном плане полета, который предполагал встречный ветер со скоростью 35 узлов. В действительности ветер в том месте, о котором KAL 007 сообщил как о NABIE, имел скорость 65 узлов и направление дви-

жения 250 градусов, что дало встречный ветер со скоростью 60 узлов. Это уменьшило бы среднюю скорость (которая была вычислена для встречного ветра со скоростью 35 узлов) на 25 узлов и привело бы к задержке в прибытии в NEEVA точно на четыре минуты. Понимая это, KAL 007 скорректировал свое ETA до 15.53 GMT. Это обстоятельство поддерживает мысль о том, что отчет о прохождении NABIE переданный KAL 015, не исходил от KAL 007.

Тем не менее KAL 007 сообщил о прохождении NEEVA не в скорректированное ETA, а лишь после дополнительной пятиминутной задержки, в 15.58 GMT, в дополнение к четырехминутной задержке, о которой уже было объявлено, и к двум минутам опоздания KAL 007 с прибытием в NABIE по отношению к его компьютеризированному плану полета. Позиционный отчет KAL 007 был передан KAL 015 еще раз. И вновь было что-то странное в передаче. KAL 015 вызвал Анкоридж в 16.00.39, для того чтобы сообщить о проходе авиалайнером-«двойником» контрольной точки в 15.58. Двух минут и 39 секунд не достаточно, чтобы завершить процедуру передачи, которую я обрисовал выше. Тем не менее, как я полагаю, мы должны принять во внимание тот факт, что данные для отчета были предоставлены самим KAL 007. Сообщенная девятиминутная задержка после NABIE была слишком странной для отчета, который был заранее заготовленным сообщением, посланным KAL 015 от имени KAL 007 без предварительных консультаций.

Как сказано выше, четыре минуты задержки могут быть приписаны более сильному, чем ожидалось, встречному ветру, который KAL 007 принял в расчет, вычисляя свою скорректированную ETA. Но как быть с другими пятью минутами? Они являются результатом дополнительного снижения скорости на 23 узла, что нельзя приписать метеорологическим условиям. KAL 007 сообщил о прохождении NEEVA в 15.58. KAL 015 прошел ее в 16.02. Различие в 14 минут между ними при вылете из Анкориджа сократилось до двена-

дцати минут в BETHEL и до одиннадцати минут в NABIE. Сейчас, в NEEVA, оно не превышает четырех минут. Могло бы показаться, что KAL 007 специально замедлил скорость на этом отрезке пути.

Советы сказали, что перед тем как войти в воздушное пространство Камчатки, самолет-нарушитель летел крыло к крылу с RC-135. Маршал Огарков дал детальное описание randevu и показал план полета двух самолетов на своей карте во время пресс-конференции для западных журналистов 9 сентября 1983 года. Огарков сказал:

«Я особо хочу привлечь ваше внимание к тому факту, что южнокорейский самолет вошел в зону обнаружения советских радарных систем в районе, который постоянно патрулируется американскими разведывательными самолетами, в особенности RC-135. На этот раз мы обнаружили RC-135 в этом районе в 2.45 утра местного [камчатского. — М.Б.] времени 1 сентября. Как было зарегистрировано советскими радарными системами, на протяжении двух часов он осуществлял здесь странное патрулирование. В 4.51 утра камчатского времени [15.41 GMT. — М.Б.] другой самолет с отметкой, аналогичной той, которую оставляет RC-135, был обнаружен в том же самом районе и на той же самой высоте — 8000 метров. Самолеты приблизились друг к другу [вплоть до слияния их радарных отметок на экране. — М.Б.] и затем летели вместе некоторое время [около девяти минут. — М.Б.]. Затем один из них, как наблюдалось и ранее, взял курс на Аляску, но другой отправился в сторону Петропавловска-Камчатского. Естественно, командные посты советских ПВО сделали вывод, что к воздушному пространству СССР приближается самолет-разведчик.

Тот факт, что два самолета летели достаточно близко, для того чтобы казаться одной радарной отметкой на протяжении десяти минут, предполагает, что самолет нуждался в топливе и танкер RC-135 заправлял его.

Многие наблюдатели размышляли о причинах задержки KAL 007 на отрезке NABIE-NEEVA. Советы предположили, что сорокаминутная задержка, с которой KAL 007 покинул Анкоридж по отношению к своему первоначальному расписанию, была сделана для более эффективной координации с последовательными проходами над Камчаткой и Сахалином американского спутника электронной разведки, который они называли Ferret D и который по международной терминологии оказался 1982 41 С. Движение этого спутника не кажется вероятной причиной задержки KAL 007 (или самолета, который его имитировал) на отрезке NABIE-NEEVA. Траектория была полностью предсказуемой. Если бы целью была координация с KAL 007, изменения могли бы быть встроены в расписание самолета прежде, чем он вылетел из Анкориджа, а не «на ходу», как предположили это Советы.

Предполагалось также, что задержка KAL 007 на отрезке NABIE-NEEVA была сделана для того, чтобы обеспечить координацию с RC-135, который, как признали Соединенные Штаты, находился в этом районе некоторое время «на заданной орбите» и должен был дважды пересечь маршрут KAL 007. Если принять во внимание, что координация расписаний полета двух самолетов была необходимой, для RC-135 кажется проще прекратить описывать круги раньше, чем требовать от KAL 007 задержки полета на четыре минуты на отрезке NABIE-NEEVA, за которую ветер не несет ответственности. Тем не менее у нас нет полного отчета об американских самолетах и их операциях в районе к юго-востоку от острова Карагинский и к северу от NEEVA. В военных операциях непредвиденные события часто приводят к неожиданным задержкам. В этой связи, может быть, будет уместно напомнить, что на следующем отрезке пути NEEVA-NIPPI KAL 007 сообщил о прибытии в NIPPI, которое показало скорость, превышающую ту, которая значилась в его полетном плане. Кажется, что он нагонял время, потерянное на предыдущем отрезке пути.

Говорили также, что KAL 007 замедлил свою скорость на отрезке NABIE-NEEVA намеренно, в надежде выглядеть как RC-135 на советском радаре. Если это было действительно так, то у KAL 007 была бы причина лететь со скоростью RC-135 в 430 узлов, а не со своей нормальной скоростью от 480 до 500 узлов на 250-мильном отрезке пути между NEEVA и границей советского воздушного пространства. Факторы времени и расстояния в докладе о положении KAL 007 должны были быть точными или почти точными, если, как это было на самом деле, авиалайнер был готов прибыть вовремя в Ниигату. Если бы корейский авиалайнер летел со скоростью RC-135 первые 250 морских миль пути, немногим меньше половины полного расстояния своего последующего отрезка (между NEEVA и NIPPI), мы могли бы ожидать соответствующую скорость авиалайнера, отраженную в его позиционном отчете в NIPPI. Но доклад капитана Чуна о местоположении самолета в точке NIPPI показывает среднюю скорость относительно земли на этом участке около 480 узлов, несмотря на встречный ветер со скоростью 50 узлов, что заметно больше 463 узлов, предусмотренных на этом отрезке пути его полетным планом.

Тем не менее мало оснований сомневаться в заявлениях Советов, что они идентифицировали самолет, направляющийся к Камчатке и упомянутый Огарковым как RC-135. Например, этот самолет летел на высоте 8000 метров (26 000 футов), на той высоте, которой придерживался RC-135 во время обычных миссий, а не на высоте 31 000 футов, на которой находился KAL 007, или на высоте 33 000 футов, на которую ему было разрешено подняться сразу после прохождения контрольной точки NEEVA. Более того, приближающийся самолет летел со скоростью RC-135, а не со скоростью «Боинга-747».

Хотя другой из двух упомянутых Огарковым самолетов, встретившихся к юго-востоку от острова Карагинский, без

сомнения, как сказали и маршал Огарков, и американцы, «взял курс назад к Аляске», не следует думать, что Советы в последующем видели только одиночный самолет, идущий в западном направлении в сторону Камчатки. В отчете ИКАО 1993 года на страницах 48 и 50 напечатаны две советские карты, каждая из которых показывает радарный след самолета, приближающегося к Камчатке с востока. Один из этих самолетов обозначен как «КЕ 007», а другой, как вовлеченный в операцию корейский авиалайнер, принимая во внимание тональность отчета — то есть историю об одном сбитом самолете-нарушителе.

Карты нарисованы в разных масштабах. Когда вы приводите их к одному и тому же масштабу, становится очевидным, что два радарных следа самолетов, приближающихся к Камчатке, отличаются друг от друга и не могут относиться к одному и тому же самолету. Тем не менее это тоже не соответствует истине. Как станет ясно в главе 15, когда вы анализируете карты внимательно, то увидите, что они содержат информацию о трех или четырех различных самолетах, приближающихся к Камчатке или уже пролетающих над ней. Из них два летят со скоростью, которую KAL 007 не смог бы достичь, один примерно со скоростью звука и другой со скоростью намного выше скорости звука. На одной из карт оба маршрута помечены номером слежения 6065, что, как ясно из других свидетельств, означает: «военный, возможно вражеский».

Есть причины заключить, что ни один из этих маршрутов, полученных по данным радаров, не относится к KAL 007. Он мог находиться на северном курсе, мог приближаться к Камчатке и мог пролететь над ней. Но у нас нет никаких доказательств того, что он это сделал. В обоих случаях, в отлете KAL 007 из Анкориджа и его полете через Берингово море, мы видели несколько вещей, которые требуют объяснения. Почему его экипаж был отправлен в полет

из Анкориджа, несмотря на наличие другого экипажа? Почему KAL 007 не послал свой собственный отчет о прохождении NABIE, когда он находился в радиусе действия антенны VHF на острове Св. Павла? Почему на траверзе NABIE его пилот говорил на корейском языке с самолетом, который находился севернее и который был, скорее всего, военным? Почему он не послал свой собственный отчет о прохождении NEEVA? Одна из гипотез, которую отчет ИКАО не смог проанализировать, заключается в том, что отклонение KAL 007 от предписанного курса было преднамеренным с самого начала.

Глава 15

КАМЧАТКА

Если KAL 007 проник в воздушное пространство Камчатки в 16.30 GMT, трудно поверить, что он мог бы сделать это в одиночку, без всякого эскорта, не будучи обнаруженным, перехваченным и сбитым. Если бы ему удалось это проделать, это означало бы, что на протяжении 38 минут он летел над советской территорией стратегического значения, хорошо защищенной радарными и ракетами ПВО, и не был при этом перехвачен. Это не слишком похоже на правду. Во время своего полета над полуостровом KAL 007 должен был бы пройти не только рядом с военно-воздушной базой в Петропавловске, но также над важной базой атомных подводных лодок и рядом сверхсекретных ракетных баз. Но по сравнению с самолетами и крылатыми ракетами, для противодействия которых была сконструирована советская система ПВО, «Боинг-747» был чрезвычайно большой и относительно медленной целью. На самом деле он, вероятно, представлял собой самую большую радарную цель в небе. «Боинг-747» буквально выплескивается на экран. Резонно удивиться, почему и как такая заметная радарная цель могла двигаться не потревоженной в течение 38 минут, пересекая один из наиболее защищенных регионов Советского Союза. В дополнение ко всему советские истребители, способные достичь крейсерской высоты «Боинга» менее чем за минуту, были подняты в воздух с авиабазы неподалеку от Петропавловска за восемь минут до того,

как нарушитель пролетел близко к ней, но оказались не способными его обнаружить.

Комментируя неудачную попытку русских перехватить нарушителя, Соединенные Штаты заявили, что это было результатом «плохого радара, плохих самолетов и плохих советских пилотов» — и добавили к этому списку через несколько лет прошедший накануне шторм, который, как считалось, вывел из строя значительную часть советской радарной системы. Результатом, как заявили США, стало то, что советские перехватчики не смогли подойти к корейскому реактивному лайнеру ближе, чем на 20 морских миль. Тем не менее США никогда не утверждали, что следили за корейским авиалайнером в то время, когда он находился над Камчаткой. Они «наблюдали, как русские вели самолет», то есть, иначе говоря, фиксировали работу советского радара. Но если русские знали, что их истребители находились в 20 морских милях от своей жертвы, приблизительно в одной минуте полетного времени, вполне в пределах не только радиуса действия радара, но и различимого визуально, они не могли бы потерпеть неудачу в перехвате самолета.

Более того, навигационные и габаритные огни на самолете можно было видеть на расстоянии от 50 до 80 миль в середине ночи при безоблачном небе, в условиях, которые наблюдались в то время над Камчаткой. Если советские истребители находились только в двадцати милях от корейского лайнера, они, несомненно, могли бы заметить самолет. Даже с земли самолет был бы отлично виден невооруженным глазом, если предположить, конечно, что его навигационные огни были включены. Тот факт, что ни пилоты истребителей, ни наблюдатели с земли не видели их, может означать только то, что самолет, был ли это KAL 007 или какой-то другой самолет, летел с выключенными огнями. И это, в свою очередь, указывает на то, что он не был невиновным. Если бы это был авиалайнер, он должен был включить все свои позиционные огни, и в особенности проблесковый маяк.

Если KAL 007 или его имитатор успешно пролетели над Камчаткой, только присутствие поблизости самолета — постановщика помех EF-111 ECM (самолета радиоэлектронной борьбы, того же самого типа, которые были использованы во время рейда на Триполи и для обмана иракских радаров во время войны в Персидском заливе) могло объяснить тот факт, что он не был перехвачен над полуостровом. Эти антирадарные самолеты перехватывают сигналы, излучаемые вражеским радаром, изменяют их и посылают назад таким образом, чтобы показать фальшивое эхо там, где нет никаких самолетов, в то время как настоящий самолет защищен от обнаружения.

Города, поселки и аэропорты Камчатки были хорошо освещены и ясно видимы сверху. Это зрелище должно было бы встревожить пилотов KAL 007 и показало бы им, что они летят над землей, в то время когда они должны были находиться над водой. Над Камчаткой существует зона турбулентности, которая тоже должна была подсказать экипажу KAL 007, что самолет находится не над водой. Мы не знаем, пролетал ли KAL 007 над Камчаткой или нет. Если пролетал, то трудно поверить, что его экипаж не понял, как опасно отклонился от своего курса. Еще труднее поверить, что он не был бы сбит, если бы не одновременное присутствие военного антирадарного самолета. Мы сомневаемся, что KAL 007 вообще пролетал над Камчаткой. Если его там не было, то на его месте, возможно, был самолет-имитатор.

Во время пресс-конференции 9 сентября 1983 года маршал Огарков заявил, что после полета крылом к крылу с другим самолетом нарушитель проник в воздушное пространство Камчатки в 16.30 GMT на высоте 8000 метров (26 000 футов). Русские перехватчики были подняты в воздух по тревоге в 16.37 и безуспешно пытались его посадить. Самолет-нарушитель покинул Камчатку в 17.08 GMT, следуя на высоте 9000 метров (29 000 футов).

Советский контр-адмирал позднее дал совсем другую информацию о пролете над Камчаткой. Если тщательно проанализировать факты, то его отчет и другие советские материалы о событиях подразумевают, что той ночью в этом стратегически важном регионе было отмечено обширное американское присутствие:

«Часто поблизости от Командорских островов находились две или три авианосные группы, которые посылали свои самолеты в направлении нашего воздушного пространства. Это была постоянная война нервов. Той ночью, 31 августа, я находился на своем посту и наблюдал за происходящим. Самолет выполнял свое задание у нашего побережья. Другой самолет приблизился к нему. Все предполагали, что это был воздушный танкер, сближающийся с самолетом-разведчиком.

Но, к нашему удивлению, этот танкер, вместо того, чтобы повернуть на север, направился к югу и продолжал лететь вдоль международной трассы [ROMEO 20. — М.Б.], а самолет-разведчик оставался там же, где и был. Затем он внезапно исчез с наших радаров. Этот самолет, возможно, опустился на высоту около 3000 метров, где радар его не мог увидеть. Очевидно, что он сделал это специально.

Радары снова обнаружили его над Кроноцким заповедником. В этом районе находится горная гряда, и самолет должен был подняться выше, чтобы избежать столкновения с горами. Один из офицеров объявил тревогу, и в воздух было поднято два перехватчика. Они направились к востоку, чтобы встретить нарушителя, приближавшегося с восточного направления. Они смогли поймать самолет-нарушитель своими радарами, но потеряли его, когда он повернул над горами, и не смогли найти его снова. В воздух была поднята вторая пара перехватчиков, для того чтобы помочь первой паре, которая к тому времени уже достигла предельной дальности полета. Но нарушитель скрылся в направлении Охотского моря».

Другой очевидец этих событий, Алексей Кретинин, который служил на командном посту на Камчатке, опубликовал отчет о происшествии в «Сибирской газете»:

«Мы подумали, что на наших радарных экранах в 04.59 [15.59 GMT] появился самолет-заправщик. На военных картах он был идентифицирован под номером 6065. В 05.25 [16.25 GMT] он приблизился к границе. В 05.33 [16.33 GMT] он нарушил наше воздушное пространство. Вторая пара перехватчиков была поднята в воздух [это подразумевает, что первая пара уже была в воздухе. — М.Б.], но не смогла найти нарушителя.

Самолет-нарушитель неожиданно исчез с радарных экранов, как только он вошел в наше воздушное пространство. Самолет появился на экранах через тридцать минут. На протяжении последних минут своего полета над полуостровом, когда он оставался видимым на экранах наших радаров, его преследовала третья пара перехватчиков».

Три отчета, принадлежащих маршалу Огаркову, адмиралу Сидорову и Алексею Кретинину подразумевают, что к Камчатке приблизился и пролетел над ней не один самолет, а несколько. Внешне схожие, они отличались важными деталями. Прежде чем мы попытаемся вывести хотя бы общие заключения на базе всех доступных свидетельств о том, что произошло в то время над Камчаткой, давайте посмотрим, что две русские радарные карты, напечатанные на страницах 48 и 50 отчета ИАКО 1993 года (см. главу 14) могут добавить к нашим свидетельствам.

Прежде чем перейти к самой Камчатке, следует отметить, что карта на странице 48 отчета отражает события к юго-востоку от острова Карагинский, сильно отличающиеся от тех, которые были показаны на схеме, использованной Огарковым на его пресс-конференции 9 сентября 1983 года. На схеме Огаркова показан RC-135, который следовал своему обычному маршруту, крыло к крылу на протяжении десяти минут с нарушителем, двигавшимся в юго-за-

падном направлении и появившимся на советском радаре в 15.51 GMT. Напротив, карта на странице 48 отчета показывает RC-135, который, сойдя со своего обычного маршрута, направился к югу и пересек след самолета, летящего на юго-запад, через сорок минут после прохода этого самолета. Как я показал в главе 14, то, что на самом деле произошло в точке randevu, было, по всей вероятности, сложнее, чем позволяют нам точно описать наши свидетельства. Эти проблемы позволяют лучше понять значение опубликованного Советами источника, который относится к событиям на Камчатке.

На карте со стр. 48 показан след самолета, идущего в юго-западном направлении, который появился на экране советского радара в 15.51 GMT, как и тот, который описывал Огарков, следуя каким-то «ломаным» курсом, неожиданно прерывающимся у восточного побережья Камчатки вскоре после 16.26 GMT. В этой точке он все еще находился над международными водами и придерживался западного-юго-западного курса. Этот самолет не отмечен ни на карте на стр. 48, ни на карте стр. 50. Трасса обозначена «KE 007», но не может принадлежать корейскому авиалайнеру, поскольку средняя скорость этого самолета близка к сверхзвуковой.

Карта на стр. 48 этого отчета показывает второй радарный след, явно принадлежащий другому самолету, который был зафиксирован советским радаром в 16.32, рядом с тем местом, но не позади него, где прерывается первый след, затем второй след идет в юго-западном направлении, пересекает Кроноцкий полуостров на Камчатке и после краткого полета над водой поворачивает в глубь суши к северу от Петропавловска. Его след заканчивается над побережьем Камчатки, которое на этой карте, в соответствии с правилами «добротной» картографии, передано черным цветом, закрывающим дальнейший курс самолета. Курс, которым следовал этот самолет, мог быть продолжением второго (юго-восточного) из двух следов, показанных на карте на стр. 50 отче-

та. Последний начинается на восточном побережье, затем пересекает Камчатку, следуя юго-восточным курсом и входит в международное воздушное пространство над Охотским морем. Таким образом, уже эти карты иллюстрируют сложность того, что произошло над Камчаткой.

Но это еще не все. События на этой второй радарной траектории со стр. 50, как и все другие, обозначенные на карте, помечены от 19.51 до 21.28 московского времени, то есть от 16.51 до 18.28 GMT. Таким образом, события, обозначенные на карте, имели место позднее, чем те, которые промаркированы в GMT, показанные на карте со стр. 48, продолжавшиеся с 15.51 до 16.28 GMT. Хотя я не доверяю тому способу, с помощью которого представлены данные на карте со стр. 48, я полагаю, что вторые траектории на обеих картах не являются их продолжением, а представляют траектории двух разных самолетов, летевших с интервалом в один час.

Я должен здесь также объяснить, что постоянное московское (стандартное) время отстает на три часа от гринвичского, а не на четыре часа, как указано в отчете ИКАО. Должно быть, ИКАО базировала свои записи на теории (простительной), что 31 августа советские военные использовали летнее время. Это не так. Я вернусь к этому предмету позже в этой главе и еще раз в главе 16.

След второго (идущего в юго-западном направлении) самолета, показанный на карте со стр. 50, пересекает Камчатский полуостров в юго-западном направлении и не может принадлежать KAL 007. Скорость этого самолета по данным радара, иногда падает до 240 узлов, но дважды увеличивается до сверхзвуковой в 720 узлов, один раз к северу от военно-воздушной базы Елизово и один раз над Охотским морем к западу от советской авиабазы на острове Парамушир в Курильской гряде. Это, конечно же, говорит о том, что этот самолет был военным, возможно EF-111, и не делал никаких попыток выглядеть как KAL 007 или RC-135, дважды резко увеличив свою скорость, чтобы оторваться от

преследования. И вновь факты указывают на события, радикальным образом отличающиеся от официального отчета о нарушителе-одиночке, неосмотрительно сбившемся с курса гражданского лайнере.

Первый (северо-восточный) след на карте со стр. 50 принадлежит самолету, идущему курсом на юго-запад, который появился на экране советского радара в 19.51 по московскому военному времени (16.51 GMT), в ту же самую минуту, но только на час позже, как и первый самолет, маршрут которого показан на карте стр. 48. Курс ни одного из этих самолетов, следовавших на юго-запад, не идет по прямой (в отличие от курса гражданского самолета, который ведет его навигационная система, удерживающая курс между двумя контрольными точками). Тем не менее, как я уже сказал, оба курса — если только изобразить их в одном масштабе — явно принадлежат разным самолетам. Как и второй след на карте со стр. 50, первый имеет порядковый номер слежения 6065, то есть «военный, возможно вражеский».

Вновь мы видим явно противоречивую природу свидетельств — и сложность событий, которые они описывают. Как и второй след на карте со стр. 48, первый след на карте со стр. 50 пересекает Кроноцкий полуостров, почти, но не точно час спустя после другого, но затем, в отличие от него, поворачивает к югу в сторону от суши, прежде чем исчезнуть с экрана радара в 20.41 советского военного времени (17.41 GMT). Этот поворот к югу, в сторону от суши, похож на путь первого самолета, о котором упоминал адмирал, но, предположительно, был оставлен самолетом на час позже, чем те события, о которых он говорил. События, о которых говорит адмирал, похожи на последовательность, начавшуюся в 15.51 GMT, а не во время «второго часа».

Только один из четырех (трех) самолетов, показанных на двух картах из отчета ИКАО 1993 года, пересекает Камчатку и входит в международное воздушное пространство над Охотским морем, следуя курсом, который мог бы

привести его к Сахалину. Этот самолет, неправильно отмеченный как «КЕ 007», для того чтобы укрыться от советского радара, опускается на небольшую высоту у восточного побережья Камчатки. Он мог затем пересечь Камчатку, но, если это так, на обеих картах не указан его дальнейший маршрут. Первый (северо-восточный) след, показанный на карте со стр. 50, как я уже упоминал, пересекает Кроноцкий полуостров и затем поворачивает в сторону моря. Таким образом, у нас налицо самолеты, входящие в воздушное пространство над Камчаткой, некоторые из которых, по всей вероятности, не следуют далее к Сахалину. И, как увидит далее читатель в главе 16, появятся самолеты, входящие в советское воздушное пространство над Сахалином, некоторые из которых не пересекали Камчатку.

На этих двух картах русского происхождения мы видим, как самолеты исчезают из поля зрения радара, предположительно, благодаря тому, что они опускаются на высоту ниже 9000 футов и не появляются на картах вновь, есть также самолеты, неожиданно возникающие на высоте действия радара без видимых прецедентов на карте. Можно очень легко добиться такого эффекта, если вы играете в какие-то игры. Самолет может лететь на высоте ниже 9000 футов и неожиданно поднимается на высоту, где его видит радар. Два самолета могут летать близко друг от друга, чтобы казаться единой отметкой. Таким образом, в то время больше самолетов пролетали над Камчаткой и у ее берегов, чем у нас есть свидетельств. Русские, вероятно, располагали другими радарными данными, чем те, которые они дали ИКАО, но на поверхности свидетельства были представлены таким образом, чтобы прямо не противоречить официальной (один нарушитель, один пуск ракеты) версии событий. В то же самое время антирадарные помехи, поставленные американским самолетом, могут временами показывать пролет большего числа самолетов, чем их было на самом деле.

Зная о возможных неточностях, что можно сказать о самолетах, пересекающих Камчатку на основании тех заявлений, которые я уже цитировал и на основании этих радарных карт? Во-первых, кажется вероятным, что самолет, идущий юго-западным курсом, летел с точки юго-восточнее острова Карагинский и к северу от путевой точки NEEVA и вошел в советское пространство у восточного побережья Камчатки примерно в 16.30 GMT, затем пересек Камчатку, покинул воздушное пространство полуострова около 17.08 GMT и вошел в международное воздушное пространство над Охотским морем, направляясь к Сахалину. Именно так, по официальным советской и американской историям, сделал KAL. Первая часть такого пути совпадает с тем, которым следовал первый самолет (летающий с северо-востока), показанный на карте со стр. 48, хотя он летел с большей скоростью, чем указал Огарков, или с большей скоростью, чем был способен лететь KAL. В ноябре 1992 года президент Ельцин передал родственникам погибших граждан США и представителям южнокорейского правительства документы, предположительно, относящиеся к KAL 007, включая советскую карту, которая, как было сказано, базировалась на курсовых данных, записанных цифровым полетным магнитофоном. На ней показан самолет, летящий из Анкориджа (возможно, с авиабазы Элмендорф) к Сахалину, где он, предположительно, был сбит.

Второй или, менее вероятно, даже третий самолет-нарушитель, идущий на юг, должно быть, летел в целом похожим курсом и пересек полуостров Камчатка примерно в то же самое время, то есть в 16.00 GMT. Заставляет задуматься тот факт, что Кретинин, который много внимания отводит подробностям, указывает время, в которое тот самолет, который он описывает, появился на экране советского радара и пересек воздушную границу. Нарушитель, о котором говорит адмирал (или второй нарушитель, о котором он упоминал), вновь появился на радарных экранах в то время,

когда он пролетал над Кроноцким заповедником, находящимся относительно близко к побережью, в то время как Кретинин указывает на то, что самолет вновь появился на радарах спустя тринадцать минут, что дает нам место самолета в 94 морских милях от восточного побережья Камчатки, далеко за пределами заповедника.

В этой связи я принимаю во внимание ссылки на то, что и Кретинин, и адмирал относились к самолету, о котором они говорили (по крайней мере, первому из них) как к «заправщику», имея в виду самолет, который первоначально советская ПВО считала заправщиком. Никто из них, я уверен, не думал, что кто-либо пошлет самолет-танкер через полуостров Камчатку в таких условиях, что было бы бессмысленно. Посылка одного или двух RC-135 в сопровождении одного или нескольких EF-111 была бы совсем другим делом, хотя демонстрировала бы высокий уровень враждебности.

Я уже упоминал доказательство того, что был и второй тур событий в небе Камчатки (17.30 GMT). Этот второй тур событий над Камчаткой имел место в то же самое время, как и первый тур вторжения в воздушное пространство Сахалина. Этот фактор наверняка произвел впечатление на советское высшее командование своей серьезностью и масштабом действий, которые были предприняты американцами. В качестве нового доказательства того, что на самом деле существовал второй тур событий над Камчаткой, я опишу события, которые происходили в то время и о которых у нас есть и данные радара, и показания очевидцев.

Если мы посмотрим на карту на стр. 50 отчета ИКАО 1993 года, то увидим прямо к югу от небольшого залива, на котором расположен Петропавловск, сплетение интересных радарных следов, которые сконцентрированы вдоль оси северо-восток — юго-запад. Они отмечают трассы полета советских перехватчиков 544 и 543. Перехватчик 544, который взлетел первым, поднялся на высоту, на кото-

рой его зафиксировал радар, незадолго до 20.46 московского военного времени. На тот факт, что это означает 17.46 GMT, а не 16.46 GMT и, таким образом, относится к нарушителям этого часа, а не предыдущего, указывает следующий ниже отчет очевидца.

Об этой истории упоминает Андрей Иллеш в своей книге «Загадка черных ящиков». Она не только помогает точно установить время, но представляет существенный интерес и сама по себе.

Майор Казмин был пилотом на Камчатке и был расквартирован на авиабазе Елизово, неподалеку от Петропавловска. Он получил приказ на взлет перед самым рассветом [выделено мной. — М.Б.]

Это соответствует первой зафиксированной позиции 544 в 17.46 GMT, и дальнейшие комментарии Казмина указывают на то, что он мог быть пилотом 544-го. Если это не так, то совершенно ясно, что он взлетел почти в то же самое время. В тот день восход на Камчатке наблюдался в 18.00 GMT на уровне моря и в 17.40 GMT на высоте 8000 метров. Если бы он взлетел намного раньше, чем за несколько минут до 17.46 GMT, это не могло бы, повторяю, не могло бы считаться «перед самым рассветом».

«Через несколько минут Казмин уже находился в воздухе. Курс 120, к Тихому океану, высота 8500 метров. После пересечения береговой линии Казмин услышал по радио, что пилот Емельянов тоже взлетел и резервная пара приведена в состояние боевой готовности. Радио Казмина было настроено на частоту контроля за полетами, и он слышал приказ на взлет. Но он также хотел связаться с землей и запросить инструкции, поэтому он попросил штурмана сделать это с помощью его собственного радио».

Здесь мы видим, что Казмин летел на МиГ-31, который, в отличие от МиГ-23 или Су-15, пилотируется экипажем из двух человек. В то время МиГ-31 был самым последним, все еще секретным истребителем с превосходной электроникой.

Только спустя несколько лет Советы признали, что МиГ-31 вообще существует.

Когда Казмин находился на расстоянии 220 км от своей базы, прямо перед собой он увидел темный сигарообразный силуэт. Самолет летел с погашенными огнями. Казмин просигналил ему своими навигационными огнями. Обычно он летел с навигационными огнями, включенными на 30% мощности, чтобы экономить энергию и не ухудшать ночного зрения. Он переключил свои навигационные огни на 100% мощности несколько раз, но не получил никакого отклика от нарушителя. Затем он несколько раз включил и выключил свои посадочные огни, но вновь без всякого результата. Наконец Казмин попросил землю осветить нарушителя прожекторами, но не получил никакого ответа с земли на свой запрос. После этого у него стало кончаться топливо и ему пришлось возвращаться, не предприняв никаких действий. Он наблюдал нарушителя около 20—30 секунд.

На следующий день после разбора полетов с участием высокопоставленных военных из Хабаровска Казмину позволил сам маршал Огарков, который спросил его: «Почему вы не сбили этот самолет?» Казмин ответил: «Потому что у меня не было приказа». Маршал Огарков был рассержен и сказал: «Я не спрашиваю вас, получали вы какие-нибудь приказы или нет, я спрашиваю вас, почему вы его не сбили».

Маршал Огарков был в то время начальником советского Генерального штаба. Он знал о сложности и угрожающей природе событий, которые происходили над Камчаткой во время этого столкновения, и был уверен в том, что Казмину следовало бы сбивать любого нарушителя, который оказался бы поблизости. Сложнее ответить на вопрос, почему встреча Казмина с сигарообразным самолетом произошла так внезапно.

Начать с того, что Казмин увидел «сигарообразный силуэт» прямо перед собой совершенно неожиданно и наблюдал его в течение 20—30 секунд. Очевидно, он не ожидал, что уви-

дит этот самолет. То есть, иначе говоря, наземный контроль ничего ему не сказал. Он не знал, что это было, и отнесся к этому самолету как к неизвестному, который мог оказаться и советским. Он сказал маршалу, что «у него не было приказа», под чем он понимал, по всей вероятности, что у него не было приказа, относящегося к этому конкретному самолету.

Ясно, что ему и Емельянову были даны специфические приказы иного сорта. Если бы они были пилотами перехватчиков 544 и 543, радарные следы которых показаны на карте со стр. 50 и отражают достаточно продолжительные полеты вдоль оси северо-восток — юго-запад, прямо к югу от Петропавловска, их задача, без всякого сомнения, заключалась в том, чтобы патрулировать в воздухе для защиты важной военно-морской базы. То есть, иначе говоря, их миссия не имела никакого отношения, по крайней мере первоначально, ко второму самолету-нарушителю, который, как показано на карте со стр. 50, следовал севернее. Наземный контроль, руководя полетом двух перехватчиков, защищавших Петропавловск, вполне мог быть не тем, который первоначально отслеживал самолет-нарушитель, находившийся значительно севернее города и следовавший курсом с северо-востока на юго-запад.

После разворота в конце западного «плеча» перехватчик 544 мог вполне неожиданно заметить нарушителя, который сблизился с ним почти на встречных курсах в 21.06 московского военного времени (18.06 GMT). Нарушитель за четыре минуты до этого увеличил скорость до сверхзвуковой и пронесся мимо. Тем не менее это место находилось не в «220 км от базы», как Казмин сообщил Иллешу. Более того, «сигарообразный силуэт» который упоминал Казмин, похож, скорее, на RC-135 («Боинг-707»), а 707-й не мог, конечно же, лететь на такой скорости. Как я предположил ранее, самолет-нарушитель, летящий со сверхзвуковой скоростью, мог вполне быть EF-111, форма которого не похожа на сигарообразную.

Если это столкновение, которое нашло свое отражение на карте, не произошло с Казминым и он не был пилотом 544-го, тогда события, о которых он рассказывает, произошли где-то совсем в другом месте в то же самое время с другим самолетом-нарушителем, входившим в состав второй волны.

Во время моего расследования я интервьюировал полковника запаса Привалова, который служил на Камчатке с генералом, командующим военным округом во время событий, связанных с KAL 007, и являлся также его другом. Когда я говорил с ним, Привалов находился в Париже в качестве собкора «Правды». Он процитировал слова своего друга, командующего военного округа, который сказал, что советская разведка оценила действия американцев той ночью как «репетицию массированного вторжения». Читатель увидит в следующих главах некоторые другие причины, которые привели Советы к этому выводу. Но то, что случилось на Камчатке, включая неожиданность и маскировку, координацию с разведывательным спутником, пролеты и другие нарушения границ самолетами-разведчиками и постановщиками помех и сами события, занявшие около двух часов, — все это было частью той угрожающей картины, которую видели Советы.

Глава 16

БОЙ НАД САХАЛИНОМ

Для американцев, даже для тех, кто не верит официальной версии событий, крайне трудно признать, что между советскими и американскими военными самолетами произошло серьезное столкновение, окончившееся потерями с американской стороны, столкновение, которое оставалось секретом все эти годы. Их колебания понятны. Но они не согласуются с тем, что показывает мое расследование. В 10-й главе я обсуждал характер обломков и места гибели самолетов, указывающих на такое вооруженное столкновение. В этой главе я упомяну и детально объясню доказательства перехватов и уничтожения самолетов над Сахалином.

В своей книге «Target is Destroyed» Сеймур Херш утверждает, что KAL 007 оставил советское воздушное пространство над Камчаткой в 01.58 по токийскому времени, то есть в 16.58 GMT, хотя он не приводит источник своей информации. Поскольку он принимает 16.30 GMT в качестве времени входа в воздушное пространство Камчатки, его цифры подразумевают, что KAL 007 пересек Камчатку со средней скоростью относительно земли 586 узлов. Учитывая встречный ветер над полуостровом, дующий со скоростью 50 узлов, это означало бы, что самолет летел со скоростью 636 узлов, или 1.058 Mach, с которой «Боинг-747», очевидно, лететь не может. Если время входа, указанное Хершем, относится к реальному самолету, это может быть только сверхзвуковой, иначе говоря, военный самолет, или, в противном

случае, в проходе над Камчаткой участвовали два самолета, и, таким образом, время входа в воздушное пространство Камчатки относилось к одному самолету, а время выхода — к другому. Пройдя над Камчаткой, KAL 007, как нам сказали, пересек Охотское море и еще раз вошел в советское воздушное пространство над Сахалином. Но в целом курс KAL 007 от Берингова до Японского моря и до места гибели западнее Хонсю остается неопределенным. Ясно только то, что ряд самолетов нарушили советское воздушное пространство над Сахалином, некоторые из них пересекли Камчатку, а некоторые — гряды Курильских островов к югу от нее.

В главе 3 мы видели: то, что произошло над Сахалином, согласно информации американского правительства, очень сильно отличалось от отчета о тех же самых событиях, который был дан японским правительством. Это привело нас к пониманию того, что в полете участвовало несколько нарушителей. Мы располагаем сейчас обширной информацией, накапливавшейся с первых дней расследования и происходящей из следующих источников: японского заявления о взрыве в 18.29 GMT и сопровождающей его радарной карте JDA, свидетельств моряков «Чидори Мару», серии статей «Известий» и приведенных в ней высказываний очевидцев, и, наконец, русских записей переговоров в воздухе, появившихся в качестве приложения к отчету ИКАО, опубликованному в июне 1993 года.

Японское и американское заявления в целом, и в особенности радарные карты JDA и лента Киркпатрик, настолько отличаются друг от друга, что их невозможно хоть как-то согласовать. Статьи в «Известиях», как кажется, рассказывают нам официальную американо-советскую историю. Тем не менее обилие деталей в заявлениях свидетелей позволяет нам выделить несколько эпизодов преследования и уничтожения самолетов-нарушителей разными пилотами-истребителями и находки нескольких различных остовов советски-

ми водолазами на различных участках морского дна у берегов Сахалина. Тем не менее именно российские документы, переданные ИКАО для отчета 1993 года и приложенные к Информационному сообщению № 1, дают наиболее драматическое доказательство масштабов сахалинских событий и позволяют нам понять очевидные противоречия между японскими и американскими данными.

Большинство российских документов являются транскриптами переговоров между различными наземными командными постами на Сахалине, начиная от главнокомандующего авиацией Дальневосточного округа генерала Каменского вплоть до офицеров более низкого ранга. В действительности российские документы ярче всего обнаруживают, что события начались в четыре часа по сахалинскому времени и продолжались без перерыва почти три часа, до тех пор, пока в 06.49 не взошло солнце. Пилот Осипович, как и пилот 805-го, сбили по нарушителю несколькими минутами ранее и приземлились незадолго до восхода солнца. Российский транскрипт дает нам доказательства нескольких нарушений, перехватов и применения по нарушителям оружия, которые происходили за достаточно долгий период времени, поскольку советские АВАКСы и подкрепления, посланные с материка, успели подойти к Сахалину и вступить в бой. Иначе говоря, транскрипты дают нам доказательство крупномасштабных военных столкновений, интенсивность которых подтверждается материальными и документальными источниками, которые я рассматриваю в других главах. Достоверность интерпретации того, что случилось на самом деле, таким образом, основывается на фактах.

Но когда мы приступаем к написанию связного рассказа о том, что произошло над Сахалином, мы встаем перед трудной задачей. Несмотря на изобилие свидетельств, они носят фрагментарный характер. Более того, время, указанное в транскриптах, было в значительной степени фальси-

фицировано. Временные отметки охватывают последовательность событий, которые на самом деле происходили на протяжении более трех часов и обработаны таким образом, чтобы доказать, что на самом деле события заняли около двух часов. Такая обработка допускает упоминание значительного числа перехватов при одновременном создании впечатления, что все эти сообщения относятся к перехватам только одного самолета — корейского лайнера. Эта фальсификация была выполнена двумя способами: во-первых, драконовским редактированием русской записи переговоров вместе с неправильной расстановкой временных отметок, для того чтобы затруднить датировку самых больших по объему кусков; во-вторых, неверным переводом ИКАО в GMT сахалинского времени, которое использовалось в транскриптах переговоров самолетов с землей, а также московского военного (стандартного) времени, которое использовалось при датировании переговоров между наземными центрами.

В любом случае, фальсификации и русских, и ИКАО имели эффект минимизации, чем преувеличения масштабов столкновения. Даже если русские скрыли информацию о половине всех произошедших событий, они оставили достаточно свидетельств, чтобы документировать ее вторую часть.

Хотя временами трудно решить, имело ли место данное событие в начале или конце периода (приведенные минуты кажутся правильными, но часы могут быть верными, а могут быть и нет), данных обычно достаточно, чтобы соотнести событие с тем местом, где оно происходило на самом деле. Это можно проиллюстрировать на следующем примере.

В 17.48 UTC (04.48 по сахалинскому времени) полковник Новоселецкий, который только что прибыл на свой командный пост в Смирных, получает информацию от лейтенанта Козлова с Сокола о том, что истребитель 805 взлетел с аэродрома в Соколе и что цель 6065 находится в

200 км к востоку от мыса Терпения, следуя курсом 240 градусов. Он также был проинформирован о том, что команда, обслуживающая радар Депутата, не может вести цель с помощью своего оборудования, и им нечего еще показать на ситуационной карте, потому что вызванные военнослужащие, обслуживавшие картопостроители (плоттеры), еще не прибыли.

Предположительно, в то же самое время, тот же самый истребитель 805 получает от того же самого Депутата информацию о том, что цель находится на азимуте 60 градусов от Сокола и на расстоянии 440 км от него. Мы можем только гадать, каким образом он мог послать это сообщение, поскольку его оборудование не могло следить за целью, и не было даже возможности наносить курс на карту, поскольку «военнослужащие, обслуживавшие плоттеры, еще не прибыли». Это также позволяет определить расстояние от мыса Терпения до цели в 264 км, вместо 200, и положение к северо-востоку, а не к востоку.

Загадка разрешается, если мы посмотрим на время, когда Депутат сделал свое сообщение, а именно в 05.48 по местному сахалинскому времени. Это 18.48 UTC и на час позже времени, когда состоялся телефонный разговор Козлова с Новоселецким (в 17.48 UTC). Мы находим, таким образом, что истребитель 805 совершил две миссии, с разрывом в час, преследуя двух разных нарушителей. Как мы увидим ниже, это был, без всякого сомнения, единственный самолет, который смог бы это сделать.

Русские документы также содержат транскрипт переговоров летчиков и наземного контроля, который посол Киркпатрик представила в Совет Безопасности ООН, так называемую ленту Киркпатрик. Но с одним различием. Время, приведенное в русском транскрипте переговоров земли с летчиками, дано сахалинское. Все записанные переговоры на самом деле состоялись на один час позднее, чем те же самые события, которые датированы в GMT на ленте Кир-

кпатрик. В том месте, где истребитель 805 объявляет: «Цель поражена» в 18.26.22, русский транскрипт датирует тот же самый рапорт об уничтожении цели истребителем 805 в 06.26.01 (19.26.01 GMT). Поскольку истребитель 805 приземлился в 06.45 (19.45 GMT), всего за 4 минуты до восхода солнца в 06.49 (19.49 GMT), в русском транскрипте время указано правильное, а на ленте Киркпатрик — неверное, с разницей в 1 час. Эта запись, которая объявлена как соответствующая моменту открытия огня по корейскому лайнеру, указывает на события, которые произошли на самом деле через час после того, как KAL 007 покинул воздушное пространство Сахалина.

Сейчас мы понимаем, почему американская версия так сильно отличается от японской: она произошла на час позже. Для простоты давайте назовем события, отраженные на японской радарной карте, «первым часом» и на ленте Киркпатрик — «вторым часом», хотя их общая продолжительность составляет около 3 часов. Понимание того, что мы имеем дело с двумя последовательностями событий дает нам ключ к расшифровке сложных и противоречащих друг другу показаний и позволяет реконструировать события воздушной битвы над Сахалином.

(Примечание: время в приведенной ниже реконструкции указано сахалинское. Для того, чтобы получить японское время, нужно вычесть два часа. Для того, чтобы получить GMT (UTC), нужно вычесть 11 часов. Например, 05.00 часов сахалинского времени — это 03.00 по японскому и 18.00 часов по гринвичскому GMT (UTC).

Серия статей в «Известиях» содержит детальные свидетельства участников и очевидцев событий. Первый взгляд на то, что произошло той ночью над Сахалином, дан Иваном К., полковником запаса. Он командовал постом ПВО на Сахалине. Мы должны все время помнить, что слова советских свидетелей приведены только по поводу некоторых событий и так, как будто существовал только один наруши-

тель, KAL 007. Кроме того, мы отобрали реальные события и составили сценарий, совместимый с полетным расписанием KAL 007. Сравнение с другими свидетельствами позволяет расставить события по своим местам. Иван К. сообщает следующее:

«В ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 года В. Пономарев исполнял обязанности дежурного офицера на Сахалине. Когда нарушитель покинул Камчатку, по тревоге были подняты дополнительные силы. В тот момент, когда нарушитель находился над Охотским морем, он был обнаружен радаром ПВО на Сахалине. Была объявлена боевая тревога уровня 1, и на двух авиабазах перехватчики были подготовлены к взлету. Первые два перехватчика поднялись в воздух со Смирных и приблизились к «Боингу» когда еще стояла ночь. Пилоты не смогли определить тип самолета. У истребителей со Смирных стало кончаться топливо, и из-за тумана они вынуждены были сесть в Южно-Сахалинске. В этот момент в воздух поднялась другая пара истребителей с Сокола, чтобы заменить первую пару. Один из этих самолетов пилотировал Геннадий Осипович».

Странно, что у двух истребителей со Смирных, МиГ-23, так рано кончилось горючее — в 05.46, в то время, которое русский транскрипт дает как момент взлета Осиповича, — после столь короткой миссии и они совершили аварийную посадку в Южно-Сахалинске, на расстоянии более 300 км от их собственной базы. Это особенно странно потому, как мы увидим ниже, что эти самолеты были снабжены дополнительными топливными баками. Характеристики МиГ-23 хорошо известны. Из всех советских самолетов это один из самых известных на Западе. Всего их было построено более 10 000, и часть из них была экспортирована во многие страны мира. МиГ-23 — это самолет с изменяемой геометрией крыла с большей продолжительностью полета. Писатель Билл Гюнстон, бывший британский пилот, описывает характеристики МиГ-23 таким образом:

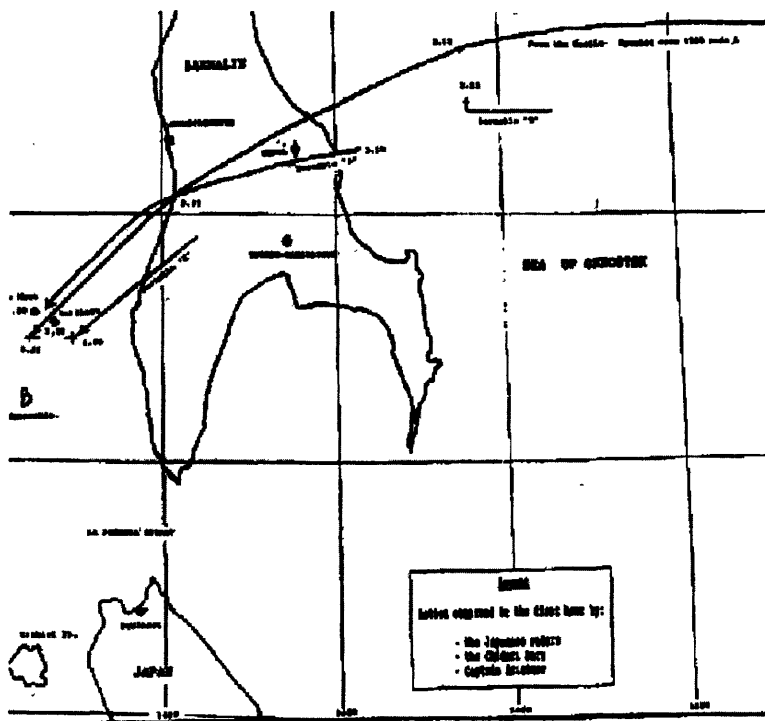


Рис.13. Некоторые события первого часа воздушной битвы над Сахалином. Траектории других самолетов, нанесенных по данным транскриптов переговоров, см. также на рис. 16

— Радиус боевого применения самолета, оснащенного четырьмя ракетами воздух-воздух, составляет 530 миль.

— Радиус боевого применения самолета, оснащенного 800-литровым вентральным подвесным топливным баком, при тех же самых условиях составляет 700 миль.

— Радиус боевого применения самолета определяется временем, необходимым для набора определенной высоты на полной скорости без использования форсажа, 10-минутного воздушного боя в районе цели с использованием форсажа, временем пуска ракет и временем возвращения на базу.

— 800-литровый вентральный подвесной бак используется только во время взлета и набора определенной высоты. Бак сбрасывается сразу же после взлета.

— МиГ-23 может быть также оснащен подкрыльевыми баками, которые значительно увеличивают его дальность, но приводят к серьезному снижению скорости и способности маневрировать. Они должны быть сброшены перед перемещением крыльев ближе к корпусу.

Именно эти подкрыльевые топливные баки представляют особый интерес. Те МиГ-23, которые взлетели со Смирных, были оснащены всеми тремя. Мы должны иметь в виду, что эти самолеты имели значительно больший радиус, чем подразумевается в сообщении полковника ПВО, опубликованном в «Известиях». Если предположить взлет без вентрального подвесного бака, радиус действия МиГ-23 в 850 км означает, что самолет может лететь к цели, находящейся от него в 850 км, принять участие в воздушном бою продолжительностью 10 минут (с использованием форсажа), пролететь 850 км и вернуться на базу, сохраняя некоторое количество топлива в баках. Это означает, что такие самолеты могут находиться в воздухе, по крайней мере, два часа. Если истребители были оснащены всеми тремя подвесными баками, как это имело место в нашем случае, они могли находиться в воздухе на протяжении трех часов. Исходя из этого, мы видим, что они должны были подняться в воздух около 02.45.

У нас есть подтверждение посадки в Южно-Сахалинске из других источников. В своей книге Иллеш цитирует слова штурмана, служившего на Соколе:

«В 9 часов утра 1 сентября 1983 года, доложив о прибытии и заступив на дежурство, я был удивлен, когда увидел, что все истребители исчезли и стоянка пуста. Я спросил дежурного, который сказал мне, что этой ночью был сбит самолет и два МиГ-23 из Смирных приземлились в Хомутowo, аэропорту Южно-Сахалинска».

Что касается Осиповича, мир узнал о нем из известинского цикла статей. Он заменил майора Казмина в роли пилота, который сбил KAL 007. Осипович не был пилотом истребителя 805, который был также назван самолетом, сбившим корейский авиалайнер, а летел на новеньком МиГ-31 номер 804. Истребитель 805 был также, скорее всего, МиГ-31, а не Су-15, как об этом было заявлено ранее.

Осипович начал свое интервью в «Известиях» с воспоминания о недавнем нарушении советского воздушного пространства вооруженными военными самолетами США. 4 апреля того года (1983) две эскадрильи истребителей с авианосцев «Мидуэй» и «Энтерпрайз» нарушили советское воздушное пространство над островом Зеленый в Курильской гряде. Они проникли более чем на 30 км в глубину советской территории и в течение 15 минут практиковались в заходе на наземные цели. В тот раз советские перехватчики в воздух не поднимались. Чувствуя, что это была преднамеренная провокация, командующий авиабазой держал свои самолеты на земле. Генерал Третьяк, командующий Дальневосточным военным округом, спросил позже командующего авиабазой:

— Почему вы не подняли самолеты по боевой тревоге?

— Потому что я не хотел начинать войну. Это могло вылиться в крупный вооруженный конфликт, и мне показалось, что я не могу рисковать началом полномасштабной войны.

— Кто-то другой, в отличие от вас, мог бы об этом не подумать.

У командира авиабазы были все основания беспокоиться о начале Третьей мировой войны, связанной с началом американских провокаций в западной части Тихого океана. Полеты над советской территорией, упомянутые Осиповичем, были частью более широких операций. Весной 1982 года две авианосные группы прошли в море перед самым Петропавловском и вышли в Охотское море, на берегах ко-

тогого располагались базы советских ракетных подводных лодок, основного компонента советских сил сдерживания. Весной 1983 года три американские авианосные группы в сопровождении бомбардировщиков В-52, АВАКСов, истребителей F-15, подводных лодок и противолодочных самолетов впервые появились в обычных районах патрулирования советского подводного флота. Авианосец «Мидуэй», соблюдая все меры предосторожности, с выключенными радиопередатчиками и всеми электронными системами, вошел в советские территориальные воды неподалеку от Петропавловска.

Командир авиабазы не был наказан за свои действия. Существуют свидетельства, что в июне того же года в том же самом районе имели место массовые и постоянные нарушения советского воздушного пространства истребителями, базировавшимися на американских авианосцах. Мы не знаем, какие уроки были извлечены Соединенными Штатами из этих инцидентов и из отсутствия советской реакции. Возможно, американцы подумали, что не последует никакой реакции и на провокацию 31 августа. Если это так, они совершенно недооценили уроки, которые Советы извлекли из событий апреля и июня. К 31 августа русские разместили в этом районе МиГ-31, дав пилотам разрешение покидать самолеты, для того чтобы увеличить их боевой радиус действия, а также приняли другие подготовительные меры и были полны решимости энергично реагировать на новые провокации.

16 августа, когда Осипович вернулся из отпуска, его полк находился на боевом дежурстве и не использовал больше МиГ-23, а был оснащен новыми и более мощными МиГ-31. В то время МиГ-31 был самым современным из всех советских истребителей. Этот самолет, способный достичь тройной скорости звука, был оснащен чувствительным радарным оборудованием, которое позволяло ему атаковать воздушные и наземные цели, а также крылатые ракеты.

На протяжении еще 10 лет русские отказывались публично признавать, что МиГ-31 вообще существует. Осипович, как опытный пилот, прошел переподготовку в ходе четырех полетов с инструктором и теперь летал на этом новом самолете.

В свете этого показания Осиповича о том, что он прошел переподготовку на МиГ-31, должны быть достаточны сами по себе. Тем не менее, по этому предмету существует столько дезинформации, запущенной Соединенными Штатами, ИКАО и Россией, которые, каждый по своим причинам, хотят заставить нас поверить, что Осипович летал на Су-15, что нужно дополнительное свидетельство для поддержки его слов.

В номере «Известий» от 23 мая 1991 года, на стр. 6, опубликовано интервью с другим очевидцем, полковником А. Захарченко. В 1983 году полковник Захарченко был собственным корреспондентом газеты «Красная Звезда» по Дальнему Востоку. Через несколько часов после катастрофы он получил из Москвы приказ не посылать никакой незашифрованной информации, но продолжать ее собирать до тех пор, пока ее нельзя будет безопасно передать. Днем 4 сентября 1983 года он получил телеграмму от капитана В. Фирсова, главы информационной службы газеты, который попросил его связаться с начальником штаба Дальневосточного округа, где для Захарченко было получено закодированное сообщение. Это было сообщение от начальника Генштаба, которое давало ему разрешение проинтервьюировать пилота и штурмана, которые принимали участие в уничтожении нарушителя.

Именно этот отрывок содержит важную информацию — упоминание о штурмане. В 1983 году МиГ-31 был единственным двухместным боевым самолетом, команда которого состояла из пилота и штурмана. МиГ-23 и Су-15 были одноместными самолетами. 52-минутная видеопленка,

отредактированная Иллешем и показанная по российскому телевидению в 1992 году, содержит фотографии, снятые после этого события на Соколе, на которых полковник Осипович стоит на фоне самолетов, выстроившихся на летном поле. Все эти самолеты являются МиГ-31.

Первый час

31 августа Осипович заступил на боевое дежурство на своем МиГ-31. Должность замкомандира полка делала его вторым лицом в полку. Он был также самым опытным пилотом на базе. Он решил, что будет находиться в боевой готовности уровня 3, что означало, что ему не нужно пока надевать летное снаряжение. Он мог оставаться в казарме, но должен был быть готовым подняться в воздух в пределах десяти минут. После обеда он посмотрел немного телевизор и вздремнул. В то время, как он спал, нарушители подошли ближе, и мы можем проследить за ходом последующих событий.

02.45 (приблизительно)

Два МиГ-23, оснащенные подкрыльевыми топливными баками, взлетают со Смирных и следуют на северо-восток над Охотским морем. Время, которое я здесь указал, рассчитано исходя из количества топлива, которое они несли, и из того времени, когда, как мы знаем, топливо стало подходить к концу (см. ниже). В 02.45 самолет-нарушитель, следовавший курсом на юго-запад, который, как упоминает Огарков, находился к юго-востоку от острова Карагинский, еще не появился на экране советского радара. На советской карте-приложении к отчету ИКАО 1983 года к северу от Охотского моря изображен американский самолет-разведчик RC-135. Миссии RC-135 могут продолжаться на протяжении двадцати часов. Если RC-135 находился над Охотским морем в 02.00 сахалинского времени, два МиГ-23 могли взлететь

именно по этой причине, а не из-за необходимости реагировать на события в районе Камчатки, где, по нашим данным, никаких признаков вторжения не наблюдалось еще на протяжении 45 минут.

04.00

На всем Сахалине объявлена боевая тревога по коду ноль-ноль. В главе 15 мы видели, что один или несколько самолетов-нарушителей вошли в советское воздушное пространство у восточного побережья Камчатки в 03.00 или 03.33 и пересекли полуостров, следуя с северо-востока на юго-запад. К 04.00 нарушитель должен был оказаться на траверзе военно-морской базы в Петропавловске и авиабазы Елизово. Вторжение одного самолета, являясь тревожным само по себе, вряд ли способно объяснить боевую тревогу по всему Сахалину, который находится в тысяче миль от Камчатки. Эта тревога предположительно отражает массовые нарушения воздушного пространства над Камчаткой и другие действия США, которые Советы посчитали угрожающими. Возможно, все эти действия — американские корабли и подводные лодки в море, самолеты в воздухе, спутники в космическом пространстве — заставили верховное командование серьезно отнестись к разворачивающимся событиям с самого их начала. Адмирал Сидоров сказал Мише Лобко, что в три часа ночи он находился в своем кабинете (во Владивостоке).

04.22

Капитан Кутепов, дежурный по контрольному центру истребительной дивизии в Смирных, говорит майору Костенко, оперативному дежурному:

«Цель 6065 была обозначена как «неидентифицированная, без опознавательного сигнала». Сейчас она «идет курсом 240, где-то над Охотским морем. Она пересекла Елизово,

следуя к Охотскому морю, примерно в нашем направлении. Я посмотрел на карту, мы должны проверить маршруты наших самолетов большого радиуса действия. Это один из таких самолетов или нет? Мог ли этот самолет быть нашим? Он уже где-то на траверзе Ногликов».

04.27

Майор Костенко, оперативный дежурный истребительной дивизии, поднимает генерала Корнюкова, командира авиабазы Сокол и 2-го истребительного полка:

— Простите, что пришлось вас разбудить. В 4 утра у нас объявлена тревога по коду ноль-ноль. В районе Елизово была нарушена граница, RC-135 сейчас следует курсом 240 над Охотским морем, двигаясь в нашем направлении. Это на данный момент все. Расстояние около 500 км, на траверзе Ногликов, но ближе к Елизово.

Заметим, что за несколько минут до разговора цель получила номер 6065 и оставалась «неидентифицированной». Здесь же нет никаких упоминаний 6065, и цель ясно определена как RC-135.

— Хорошо, доложите дежурному.

— Дежурному уже доложено. Машина номер два уже к вам выехала.

— Хорошо, я уже одеваюсь. Это все.

04.30

Примерно в это время Осипович встает, чтобы проверить часовых. Он не успел еще одеться, как раздался телефонный звонок. Это был лейтенант Астахов. Он сказал Осиповичу: «Полковник, они хотят, чтобы вы заступили на боевое дежурство 1-го уровня!» По 1-му уровню пилот должен сидеть в полной боевой готовности в кабине своего самолета и быть готовым подняться в воздух по первому же приказу. Осипович удивился, почему он был поставлен на бое-

вое дежурство 1-го уровня, когда другой, более молодой и ниже по рангу офицер уже находился на боевом дежурстве. Осипович неохотно направился к своему МиГ-31. Он связался по радио с диспетчером, который подтвердил приказ о 1-м уровне.

04.32

Между подполковником Бурминским, заместителем командира истребительной авиадивизии в Смирных, и капитаном Солодковым, дежурным по штабу на авиабазе Сокол, состоялся следующий разговор:

— *Товарищ подполковник, сейчас мы рассчитаем слежение в районе Елизово начиная с двадцати одной минуты.*

— *Хорошо.*

— *Пока мы предполагаем нарушение границы целью, тип неидентифицирован, в районе Елизово.*

Цель, о которой мы слышали ранее, не находилась в районе Елизово в 04.21, в то время когда капитан Солодков определял параметры слежения, Елизово она прошла полчаса ранее, между 03.35 и 04.08. Тот нарушитель, о котором он говорил с подполковником Бурминским, по всей очевидности, являлся совсем другим самолетом.

04.42

Два МиГ-23, которые взлетели со Смирных и направились в море, чтобы перехватить самолет-нарушитель, сближаются со своей целью.

Несколькими минутами ранее, токийское время 02.30 ночи. Тревожные донесения о самолетах, которые идут по направлению к Сахалину, были перехвачены японскими разведслужбами в то же самое время, когда нарушителей обнаружили Советы. Первоначально японцы, вероятнее всего, получили эту информацию путем перехвата советского радиообмена, позднее — с помощью своих радаров. На по-

бережье Хоккайдо японцы располагают шестью большими радарными станциями, как и самолетами-разведчиками, которые летают круглосуточно над проливом Лаперуза. Японские разведслужбы нашли разворачивающиеся события настолько серьезными, что члены Комитета начальников штабов японских воздушных сил самообороны были подняты с постелей и собраны на срочное совещание. Я узнал об этом из статей в японской прессе от 1 сентября 1983 года, в которых было написано, что к 05.10 утра (07.10 по сахалинскому времени) начальники штабов JASDF отдали приказ проанализировать все данные, полученные радарными на Хоккайдо и северном Хонсю. Поскольку японцы принимают решения только после общего согласования, этот процесс должен был занять какое-то время и его обсуждение началось еще задолго до 05.10.

Мы можем предположить, что обсуждение продолжалось, по крайней мере, час, прежде чем в 05.10 было принято окончательное решение. Мы можем также предположить, что требовалось примерно полтора часа, чтобы разбудить всех участников совещания и подготовиться к его началу, послать автомашины и собрать всех в штаб-квартире JASDF в Токио. Это означает, что к 02.30 утра (по японскому времени) командование JASDF было уже чем-то серьезно озабочено. Были бы японские старшие офицеры вытаснены из своих постелей в середине ночи, если бы ситуация не была оценена как имеющая национальное значение?

На стр. 63 своей книги, Андрей Иллеш реконструировал события следующим образом. Его отчет вновь иллюстрирует, что русские, как и американцы, сжали в один час и один перехват события почти трех часов и нескольких перехватов, вырезая все, что в него не вменялось. Но даже в этом случае отчет Иллеша содержит полезные детали, не включенные в чем-то похожий отчет полковника К., суммированный выше.

«Когда «Боинг» приблизился к Сахалину, он сначала направился в сторону Южно-Сахалинска. Два МиГ-23, оборудованных дополнительными топливными баками, были посланы со Смирных. Они пошли по направлению к нарушителю. Нарушитель был все еще не опознан. Для того чтобы его идентифицировать, два МиГ-23 сбросили свои подвесные баки и приблизились к нему. Они доложили, что нарушитель похож на RC-135, и летели рядом с ним какое-то время. Но затем RC-135 изменил курс и направился в сторону Японии. У МиГ-23 стало подходить к концу топливо, и им было приказано возвращаться, поскольку не было смысла преследовать самолет, который собирался покинуть советское воздушное пространство. Но когда МиГ-23 направлялись домой, самолет вновь изменил курс и пошел в сторону Сахалина. В этот момент в дело вступил Осипович. «Боинг» вошел в воздушное пространство Сахалина вместе с Осиповичем, который пытался его перехватить. Два МиГ-23 возобновили преследование, и один из них попросил разрешения сбить нарушителя. Но земля не смогла отдать такой приказ. Ни командный пост, ни полк, ни даже дивизия. Я думаю, это произошло потому, что они были в замешательстве.

В это время Осиповича попросили идентифицировать самолет-нарушитель. Он приблизился на расстояние полтора-два километра. Цель затем начала выходить из воздушного пространства Сахалина. МиГи не могли предотвратить это, потому что Су-15 Осиповича находился между ними и целью. Командные посты полка и дивизии молчали. Наконец Осипович услышал команду: «Уничтожить цель». Но Осипович не мог стрелять, потому что он был слишком близко. Поэтому он маневрировал и с расстояния пять километров открыл огонь. Он наблюдал два взрыва. «Боинг» сразу же стал терять высоту и вошел в штопор. Осиповичу было приказано возвращаться на базу. Два МиГ-23 призем-

лились в Хомутово, рядом с Южно-Сахалинском. На земле, после посадки, механик Осиповича, удивленный тем, что у самолета больше не было ракет, спросил его: «Товарищ подполковник, куда делись ваши ракеты?» Осипович был в плохом настроении и отмахнулся от него кислородной маской. Затем он отправился к телефону, чтобы доложить на командный пост полка. Вот что на самом деле произошло».

Согласно свидетельствам советских пилотов, упомянутых Иллешем, со Смирных взлетели два МиГ-23, за которыми, когда у них стало кончаться топливо, последовал Осипович. Мы уже видели, что даже без подкрыльевых баков МиГ-23 способен находиться в воздухе от двух до трех часов без посадки. Полковник Иван К., упомянутый в этой главе, говорит нам, что Осипович взлетел после того, как два МиГ-23 приземлились в Южно-Сахалинске для заправки. Это дает нам примерное время для взлета Осиповича в 05.45 — 06.00, примерно через три часа после того, как два первых МиГ-23 взлетели со Смирных. Но это должно было быть началом второй миссии Осиповича, потому что два МиГ-23 взлетели около 02.45 по сахалинскому времени. Осипович был в кабине своего самолета, готовый к вылету на свое первое задание в 04.42.

04.44

Советский радар в «Буревестнике» на курильском острове Итуруп обнаруживает самолет над Охотским морем, направляющийся к Сахалину.

В своей книге Херш говорит, что представители Агентства национальной безопасности (АНБ) США заявили на закрытом заседании Конгресса, что Советы обнаружили KAL 007 в 17.44 GMT (04.44 сахалинского времени), в то время как тот находился над Охотским морем. Самолет, как говорит Херш, находился в 225 морских милях от острова Сахалин и летел на запад со скоростью восемь миль в минуту. Он был засе-

чен советским радаром на авиабазе «Буревестник» на Итуруп-е и двумя радарами на Сахалине. Согласно японской прессе от 3 сентября 1983 года, максимальное расстояние, на котором радар «Буревестника» мог наблюдать самолет, летящий на высоте 10 000 метров (33 000 футов), составляло 245 морских миль. Самолет пересек Камчатку в то время, когда, по словам Советов и США, KAL 007 к 17.44 GMT на самом деле находился в 270 морских милях от побережья Сахалина, а не в 225 милях, как самолет, о котором упоминает Херш. Кроме того, он должен был оказаться вне сферы действия радара на Буревестнике. Тот самолет, который обнаружил «Буревестник», был предположительно самолетом, который шел со стороны северной части Тихого океана вдоль Курил.

04.45

Осипович взлетает с «Сокола» и направляется к нарушителю, который находится от него на расстоянии 600 км.

Осипович говорил о своем первом взлете, около 04.45 сахалинского времени, в интервью, которое он дал Юрию Зенюку, корреспонденту АПН. Это интервью было опубликовано в «US Armed Forces Journal International» в октябре 1989 года, и также на русском в «Красной Звезде» в номере от 13 марта 1991 года, в статье полковника А. Докучаева:

«Я был поставлен на боевое дежурство и приблизительно через пятнадцать минут взлетел и двинулся в направлении Охотского моря. Когда я находился приблизительно в 600 км от базы, я получил предупреждение, что вражеский самолет находится прямо передо мной, и я получил инструкции от наземного контроля. Когда я находился в 28 км от самолета, я увидел его на своем радаре и продолжал сближение. На расстоянии 13 км я снизил скорость и последовал за самолетом. Я увидел его мерцающие огни, но не смог больше ничего определить, потому что даже военные самолеты летят с ними в мирное время».

В отличие от своей второй миссии, Осипович не упомянул о том, что видел силуэт самолета. В то время, когда он участвовал в этой первой миссии, в воздух поднялись другие истребители.

04.48

Истребитель 805, МиГ-31, как и самолет Осиповича, взлетает со второй точки («Сокол») и направляется к нарушителю, засеченному радаром на мысе Терпения, в двухстах километрах к востоку, следуя курсом 240 градусов.

04.55

Генерал Корнюков, командир «Сокола», рапортует генералу Каменскому, командующему советских военно-воздушных сил Дальневосточного округа находящемуся в Смирных:

— *Я буду на командном посту. Цель 6065 находится в воздухе. Предположительно RC-135. Постовая приведена в состояние боевой готовности.*

В 04.22 цель 6065 оставалась все еще «неопознанной». В 04.27 цель не имела номера 6065, но уже была идентифицирована как RC-135. Здесь же цель обозначена как 6065 и одновременно, «предположительно RC-135». Это, скорее всего, три разные цели, о чем можно догадаться по фразе: «Постовая приведена в состояние боевой готовности». Постовая — главная истребительная авиабаза неподалеку от Советской Гавани на другой стороне Татарского пролива и довольно далеко от Сахалина. Ее не стали бы приводить в состояние боевой готовности из-за одного-единственного нарушителя, поскольку командование на Сахалине имело более чем достаточно средств, чтобы с ним справиться, как на это указывает следующий приказ, отданный полковником Новоселецким, начальником штаба истребительной дивизии в Смирных:

«*Первое, посылайте [истребители. — М.Б.] 121 и 805 на перехват военной цели 6065. Если граница нарушена, цель уничтожить*».

Этот приказ «перехватить и уничтожить цель» явно показывает, что Сахалин не нуждался в подкреплениях из Потсдой в той мере, в какой речь шла об одиночном нарушителе. Но ясно и то, что на самом деле ситуация была гораздо более угрожающей.

Нарушитель засечен радаром на мысе Терпения, в 140 км от государственной границы, следует курсом 240.

У нас недостаточно информации, чтобы соотнести эту цель с тем или иным истребителем. Тем не менее этот самолет, подходивший к границе, являлся, возможно, целью Осиповича, которая, как мы помним, находилась в 600 км от «Сокола». Тем не менее этот самолет мог быть и целью истребителя 805, который семь минут назад находился в 200 км от «Сокола».

05.00 (приблизительно)

Командование на Сахалине запросило два АВАКСа в качестве подкрепления из Ванино на материке.

Позднее, во время событий «второго часа», мы узнаем из комментариев Осиповича, что два русских АВАКСа из Ванино, с позывными «Танкер» и «Сухогруз», участвовали в битве над Сахалином. Принимая во внимание то время, которое необходимо для того, чтобы поднять в воздух эти тяжелые самолеты, а также время перелета из Ванино на Сахалин, запрос должен был быть послан командованием на Сахалине примерно к 05.00.

05.05

Маршал авиации Кирсанов заявил, что полет нарушителя был скоординирован с проходом спутника Ferret-D, который появился над Сахалином в 18.05 GMT, в тот момент, когда, как он сказал, самолет-нарушитель вошел в советское воздушное пространство.

Как мы увидим далее, в это время к нарушителю приближалось несколько самолетов. Они находились в радиусе

действия спутника, который записывал электронные сигналы (и, возможно, также делал инфракрасные фотографии).

05.06

Генерал Корнюков запрашивает операторов радара в Плантации неподалеку от Смирных, наблюдают ли они другую цель:

— Видите цель?

— Мы сделали новое оповещение.

05.07

Рядовой Логинов, оператор радара в Плантации дает капитану Солодкову координаты новой цели:

«Направление на цель 60, 65 [градусов — М.Б.], расстояние 340 [км], идет курсом 200 [градусов]. Телеграмма послана».

Капитан Солодков, дежурный по «Соколу», сообщает главе спасательных операций, еще об одной цели:

«Нарушитель похож на Ту-95. Я надеюсь, ничего плохого не случилось. Он ведет себя странно, я имею в виду его высоту, курс, скорость».

05.10

— Я вызвал зону. Они сказали, что никого из наших в воздухе нет.

— Хорошо. Куда он направляется?

05.11

— Он идет к бухте Макарова, расстояние 100 км, по прямому курсу. Используйте все, что у вас есть, навигационные системы ближнего радиуса действия, потому что нарушитель не может так идти... это по нашим данным, не беспокойтесь, с вами там, внизу, ничего не случится...

— Ну, надеюсь все же, что это не нарушитель, иначе у нас тут...

— Нас же он не бомбил...

Бухта Макарова — гавань на восточном побережье Сахалина, примерно в 200 км к северу от «Сокола». Расстояние в 100 км от Макарова и курс 240 градусов не соответствуют позиции нарушителя, который держит курс 200 градусов и находится в 340 км от Плантации. Разговор между офицерами на командных постах, находящимися в 250 км друг от друга, предполагает, судя по обеспокоенности людей на земле, что битва идет прямо над их головами. Несколько минут спустя (05.18) состоялся другой разговор между капитаном Морозовым и Таней Гришковой, женой Станислава Гришкова, высокопоставленного офицера, возможно, генерала, в котором упоминается другой самолет, о котором мы слышим здесь первый раз:

— *Он прошел через Курилы.*

— *Уже прошел?*

— *Похоже на то.*

— *А кто это говорит?*

— *Гришкова.*

— *А, Таня, извините. Морозов. Могу я поговорить со Станиславом Ивановичем? ...Доброе утро, Станислав Иванович.*

— *...Так что все в сборе. Я бы, конечно, посоветовал прийти сюда.*

— *Что-то случилось, ситуация здесь [в воздухе. — М.Б.] усложняется.*

Самолет, о котором говорит Морозов, пересек Курильскую гряду в это время (05.18) или немного раньше. Это второй нарушитель, который идет со стороны северной части Тихого океана и пересекает Курилы. Первым был самолет, засеченный советским радаром в «Буревестнике» в 04.44, который должен был пересечь Курилы тридцать минут назад, то есть на траверзе нарушителя (нарушителей), прошедшего над Камчаткой и направляющегося к Сахалину (см. ниже). Значение реплики «что-то случилось» не совсем

ясно — это может быть подтверждением того, что нарушитель, которого Новоселецкий в 04.55 приказал сбить, был на самом деле сбит сразу же после того, как пересек границу. В 04.56 командир истребительного полка в «Буревестнике» Герасименко подтвердил, что он отдал такой приказ. Это замечание могло также относиться к тому факту, что в воздухе было обнаружено шесть нарушителей, которые направлялись к Сахалину одновременно (см. ниже).

Полковник Новоселецкий, начальник штаба истребительной дивизии в Смирных, говорит капитану Титовнину, диспетчеру боевого командного центра дивизии:

— *Титовнин, дайте мне данные по курсу [от Смирных. — М.Б.].*

— *Пеленг 45, дальность 110 км, высота 9000 метров.*

05.12

Японские радары в 18.12 GMT (03.12 по японскому времени) наблюдали самолет в точке 47°40'N 143°45'E, летящий на юго-восток со скоростью 430 узлов, на высоте 10 000 метров и передающий транспондерный код 1300 в режиме А.

Его полетные данные от «Сокола» следующие: курс 65 градусов, расстояние 81 км, очевидно это не тот нарушитель, который наблюдался минутой ранее, в 05.11, и он летит на другой высоте. Этот самолет начинает пролет над Сахалином, следуя курсом 257 градусов, и выполнит поворот на 22 градуса на полпути, ложась на курс 235 градусов.

Между 05.12, временем наблюдения, и 04.44, временем засечки радаром «Буревестника», прошло 28 минут, что при скорости 430 узлов составит расстояние в 201 морскую милю. Если это расстояние отложить назад вдоль пути того самолета, который наблюдали японцы, оно даст позицию самолета, который наблюдался «Буревестником». Тем не менее расстояние показывает, что самолет летел не со сторо-

ны Камчатки, а пересек Курилы и шел со стороны Тихого океана по маршруту ROMEO 20, официально назначенному KAL 007. Скорость в 430 узлов эквивалентна 7,2 морской мили в минуту, почти точно тем 8 милям в минуту, которые делал самолет, упомянутый Хершем и АНБ. Самолет, который наблюдался японским радаром в 05.12 и тот, которого «Буревестник» видел в 04.44, были, таким образом, по всей вероятности, одним и тем же. Он передавал транспондерный код 1300, что должен делать самолет, выходящий из воздушного пространства Японии, но не должен делать самолет, входящий в него, как это было в случае KAL 007. Кроме того, режим А используется военными. KAL 007 следовало бы использовать транспондерный код 2000 в режиме С. Этот факт должен был подсказать японцам, что этот самолет не был корейским авиалайнером.

Я хочу суммировать эти наблюдения, чтобы читатель получил представление о той картине, которая открывалась перед советским командованием на Сахалине. Они видели шесть самолетов-нарушителей, идущих на них буквально одновременно. В 05.05 первый нарушитель вошел в воздушное пространство Сахалина. В 05.07 второй нарушитель был замечен в 340 км к северо-востоку от Плантации, следуя курсом 200 градусов. Четыре минуты спустя, в 05.11, был замечен третий нарушитель, похожий на Ту-95. Его высота и поведение заставили советских наблюдателей опасаться, что этот самолет может быть советским. Они проверили расписание полетов и обнаружили, что этот самолет не мог быть своим. Он находился к югу от мыса Терпения, следуя курсом 240 градусов прямо к бухте Макарова в 100 км от него, где боялись бомбежки, которой так и не последовало. В то же самое время радаром был обнаружен четвертый нарушитель, на пеленге 45 градусов и на расстоянии 110 км от Смирных. В то же время наблюдался пятый нарушитель, пересекающий Курилы. И в 05.12 японские ра-

дары зафиксировали шестого нарушителя, в 150 км к югу от бухты Макарова и в 420 км к югу от той цели, которую вели в Плантации.

При таких обстоятельствах нетрудно понять, почему советские командиры решили сбивать нарушителей, вошедших в советское воздушное пространство, не следуя длительным процедурам предупреждения, которые пилот 805 и Осипович использовали во время событий второго часа. Столкнувшись с большим количеством нарушителей, которые были идентифицированы как «военные, возможно враждебные», они, скорее всего, просто следовали действующим приказам, применимым при таких обстоятельствах. До событий второго часа кто-то в Москве, возможно Андропов, мог передать, что если огни самолета-нарушителя включены, перехватчик должен следовать предупреждающей процедуре перед открытием огня и попытаться посадить самолет-нарушитель.

Генерал Корнюков, командующий на «Соколе» отдает приказ об уничтожении цели по команде.

05.14

Корнюков:

— *Приготовиться открыть огонь, привести все в состояние готовности. Я отдам Осиповичу приказ через две минуты или менее. Через полторы минуты я отдам приказ открыть огонь. Наведите Тарасова в тот же район. И смотрите очень внимательно, здесь, в точке один находится также 163-й... Направляйте его по радару перехвата, дайте команду по данным радара... Будьте осторожны, позади цели и нашего истребителя все еще находится МиГ-23 со Смирных.*

Ивличев:

— *Я отдал приказ Литвинову [в 163-м. — М.Б.] приготовить оружие. Он готов.*

05.16

Нарушитель входит в воздушное пространство Сахалина в 18.16 GMT и перехвачен советским истребителем.

В ту же самую минуту Корнюков отдает приказ Герасименко, командиру истребительного полка в Буревестнике, взять на себя командование 163-м:

— *Герасименко, командующий приказывает вам принять командование над 163-м из Смирных. Видите его?*

05.17

Цель нарушила государственную границу, и генерал Корнюков приказывает ее уничтожить:

Корнюков:

— *Семнадцать тридцать одна [17 минут 31 секунда. — М.Б.] цель 65 нарушила государственную границу СССР. Приказываю цель уничтожить.*

Герасименко:

— *Я отдал приказ уничтожить цель [через начальника штаба диспетчера и пилоту. — М.Б.].*

В 05.17 приказ уничтожить цель, отданный генералом Корнюковым, опускается по командной цепочке, достигает пилота истребителя, который, в ожидании приказа уже захватил цель бортовым оружием и его палец находится на кнопке «огонь». Цель была уничтожена там же и тогда же.

05.18

Немедленно Корнюков отдает Герасименко приказ уничтожить другую цель.

Корнюков:

— *В восемнадцать тридцать одну [18 минут 31 секунду. — М.Б.] цель 65 нарушила государственную границу СССР. Приказываю цель уничтожить.*

05.19

Японские радары наблюдают, как нарушитель, которого они засекли в 05.12, увеличивает скорость с 430 до 450 узлов.

05.20 (18.20.20 GMT)

KAL 007 оповещает токийский контроль, что поднимается с высоты 330 (33 000 футов) на высоту 350 (35 000 футов).

В то же самое время, когда KAL 007 рапортовал о наборе высоты токийскому контролю, самолет, который наблюдал японский радар, опустился на высоту 26 000 футов. Несколькими минутами ранее, в 05.15 самолет, который был виден на экране японского радара, резко изменил высоту. В 05.12 он находился на высоте 35 000 футов. В 05.15 его высота составляла 29 000 футов, между 05.15 и 05.23 его средняя высота составляла 29 000 футов, в 05.23 он находился на высоте 32 000 футов. Эти изменения высоты, без всякого сомнения, имели место в действительности.... Мы, конечно, знаем, что KAL 007 не был тем самолетом, которого вели японцы: «японский» самолет был сбит в 05.29, а корейский авиалайнер — нет.

Японцы-наблюдатели видят советский истребитель МиГ-23, появившийся на радарном экране, летящий на высоте 8000 метров со скоростью 450 узлов. Он находится в 36 морских милях позади нарушителя и летит с той же самой скоростью начиная с 05.19, когда нарушитель увеличил скорость до 450 узлов.

05.21

Командный пост истребительной дивизии в Смирных наставляет кого-то по командной цепочке:

«Не объявляйте ничего по громкоговорителю. Приведите в состояние полной готовности спасательные самолеты в «Соколе» и Хомутово. Хомутово через гражданских, через

КГБ. Приведите Хомутово в готовность один. Использование ракет в воздухе... не давайте...»

Из этого зашифрованного сообщения ясно, что ракеты были выпущены по нарушителю не позднее 05.21. Из местоположения упомянутых спасательных самолетов, на востоке и юге Сахалина, кажется возможным, что эти ранние атаки нарушителей произошли или над Охотским морем, или над самим Сахалином. Приказ «не объявлять ничего по громкоговорителю» мог быть отдан для того, чтобы не встревожить людей, непосредственно не вовлеченных в эти акции. Такой приказ кажется оправданным, если ожидалось новые события, то есть в воздухе были другие самолеты-нарушители. В противном случае одна атака положила бы конец полету одиночного нарушителя и такой запрет на объявление новостей не имел бы смысла.

«Хоккайдо Симбун» в номере от 1 сентября 1983 упомянула, что самолет-нарушитель был засечен радаром в 03.23 по японскому времени, когда он пересекал Сахалин в западном направлении в 97 морских милях от Вакканая, следуя на высоте 32 000 футов.

Почему самолет, за которым следили японцы, тот самый, который передавал транспондерный код 1300 в режиме А, так резко изменил высоту? На стр. F-6 приложения к окончательному отчету ИКАО 1983 года содержится отчет о погодных условиях в ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 г. Той ночью облачный покров над Сахалином состоял из сплошного нижнего слоя, основание которого находилось на высоте 1500 футов и вершина — на высоте около 9000 футов, и разреженного слоя перистых облаков, основание которых находилось на высоте 29 000 футов, а вершина — на высоте 32 000 футов. Самолет пытался укрыться в облаках, которые могли бы дать ему ограниченную защиту от ракет, инфракрасный механизм наведения которых плохо работает в условиях сплошной облачности.

05.25

МиГ-23, наблюдаемый японскими радарам, увеличил скорость до 751 узла, пересек путь нарушителя, который резко менял высоту в точке с координатами 47°N и 142°E, но в 40 морских милях позади него и на 2000 метров (6000 футов) ниже.

В тот момент, когда истребитель пересекает трассу полета, нарушителя, который летел с постоянной скоростью 450 узлов, уже нет. Он был виден три минуты спустя, но к моменту пересечения находился в 40 морских милях от истребителя (см. рис. 14). Конечно, с этого расстояния истребитель А не мог выпустить ракеты по нарушителю. Истребитель А преследовал не этот самолет, а другой.

05.27

KAL 007 начинает передавать сообщение о проходе контрольного пункта NOKKA, который он миновал приблизительно в 18.26 GMT (05.26). Он вызывает токийское радио, используя обычную процедуру, ждет ответа на вызов и вновь вызывает Токио, чтобы доложить о прохождении контрольной точки NOKKA. Но затем его вызов становится «слабым и неразборчивым» (см. главу 7).

05.29

Японские радары на Вакканае наблюдают, как самолет, передающий транспондерный код 1300 в режиме А взрывается на высоте 10 000 метров и исчезает.

В то же самое время другой нарушитель, летящий параллельно первому, но на 2000 метров ниже, и МиГ-23, истребитель А, висящий у него на хвосте, исчезают с радарных экранов. Через несколько мгновений МиГ-23 появляется снова, делая разворот с набором высоты. Это предполагает, что два различных нарушителя могли быть сбиты в одно и то же время.

05.38

RC-135, эскортируемый МиГ-23, «истребителем В», меняет курс, поворачивает к северу и исчезает с японских радаров. Он, вероятно, сбит и упал в 05.39.

05.40

Убедившись в том, что RC-135, который они эскортировали, перестал представлять угрозу, два МиГ-23 которые взлетели почти три часа назад и у которых кончается топливо, направляются в сторону Южно-Сахалинска, который ближе к ним, чем их собственная авиабаза Смирных. В то время, как они поворачивают, истребитель 805 взлетает с «Сокола» во второй раз в 05.42, и его начинают наводить на нарушителя, того же самого или другого.

05.45

Оторвавшись от двух МиГ-23, которые его преследовали, RC-135 вновь меняет курс и направляется к Сахалину.

Вероятно, именно в это время командование на Сахалине запрашивает в качестве подкрепления истребителей из Постовой на материке, рядом с Советской Гаванью, которые уже находятся в состоянии боевой готовности. По крайней мере два истребителя МиГ-23 с Постовой, 731 и его ведомый прибудут слишком поздно, чтобы принять участие в событиях «первого часа», но будут под рукой, когда начнется «второй час».

Приблизительно в то же самое время Осипович сбивает RC-135, как он объясняет полковнику Докучаеву в своем интервью «Красной Звезде»:

«Когда он [нарушитель. — М.Б.], проник в наше воздушное пространство, я получил приказ перехватить этот самолет. Я зажег огни и дал четыре предупредительных очереди перед носом самолета. Но он никак не отреагировал, и я получил приказ уничтожить нарушителя. Мы приближа-

лись к западному побережью Сахалина, и я выпустил две ракеты. Я знал, что это не истребитель, и был убежден, что это был самолет-разведчик, RC-130 или RC-135, учитывая его скорость, высоту и другие характеристики».

Докладывая генералу Строгову, заместителю командующего авиацией Дальневосточного военного округа, генерал Корнюков комментирует:

— Пилот — подполковник Осипович, замкомандира полка. Он выпустил две ракеты.

— Какие?

— Две Р-98.

05.52

KAL 007 кратко отвечает на вызов KAL 015. Только четыре зашифрованных слова на корейском, которых оказывается достаточно, чтобы успокоить KAL 015, который отвечает «Roger» [«понял». — Е.К.] и прекращает передачу.

Эти переговоры, записанные в диспетчерском центре Токио-Нарита, указывают не только на то, что KAL 007 все еще продолжал нормальный полет над Японским морем, в конце первого часа, но также и то, что он находился в зоне действия VHF Токио.

Второй час

05.42

Истребитель 805, МиГ-31, поднимается в воздух во второй раз, за ним следует истребитель 121, другой МиГ-31, который взлетает с «Сокола» в 05.45.

05.46

Истребитель 163 взлетает со Смирных на севере Сахалина и начинает свою вторую миссию в этот день.

Детали этой миссии были реконструированы исходя из информации на ленте Киркпатрик и на основании записи переговоров между советскими истребителями и их назем-

ным контролем, приложенным к отчету ИКАО 1993 года. Два этих источника в значительной мере схожи, но не совсем. В отличие от записи переговоров между наземными пунктами, которые дают нам отрывочные, хотя и бесценные данные, в случае со 163-м переговоры летчика с землей позволяют нам получить длинные, почти не имеющие пробелов в последовательности передачи, которые вел пилот. Они помогают нам составить более полное представление о том, что один советский перехватчик, в данном случае 163 (МиГ-23?), предпринимал на протяжении второго часа. Мы узнаем в другом месте, что фамилия пилота была Литвинов. Помните: все, что случилось, не было видеоигрой. Три советских истребителя, 805, 121 и 163, и два или три американских самолета, участвовавших в событиях, пилотировались молодыми людьми, трое или четверо из которых будут мертвы к тому времени, когда бой закончится. Осипович сбивает самолет-нарушитель в то же самое время.

Истребитель 163 вскоре встречается с нарушителем к северу от мыса Терпения. В 06.08 он сбрасывает дополнительные топливные баки, хотя они все еще полные, и начинает серию неистовых маневров, пикируя с высоты 25 000 футов до 12 000 футов, затем поднимаясь почти вертикально вверх на высоту 23 000 футов, делая в то же самое время резкие смены курса. Нарушитель, должно быть, был небольшим и маневренным самолетом, возможно, тем же самым самолетом, который двигался ломаным курсом над Камчатскими горами.

Дополнительные топливные баки истребителя дорого стоят, и ни один пилот не станет умышленно их сбрасывать, особенно когда они все еще полные, если только он не готовится вступить в бой. Как кажется, истребитель 163 взлетел, чтобы преследовать нарушителя, который проник в воздушное пространство Сахалина в 250 милях к северу от того места, где произошли описываемые ниже события. Самолет, который он преследовал, пересек Сахалин, следуя кур-

сом на юго-запад, пытаясь в то же время стряхнуть истребитель со своего хвоста. Но истребитель намертво приклеился к своей жертве. Судя по относительному спокойствию, которое последовало за неистовыми маневрами, которые совершали оба самолета, и по тому факту, что в 06.17.15 163-й связался с наземным контролем, чтобы узнать свою позицию относительно авиабазы, эта битва могла закончиться в его пользу, вероятно где-то над горами, которые подходят к Леонидово с востока. Истребитель 163 продолжал следовать курсом 230 градусов и в 06.19.44 передал, что находится в 25 км позади другого нарушителя.

Двумя минутами позже, в 06.21.51, радарная засветка на экране разделилась на две и 163-й, как оказалось, преследовал не один, а два самолета, которые находились в 10 и 15 км перед ним. Эти самолеты увеличили скорость. Через две минуты, в 06.23.49, два нарушителя снова приблизились друг к другу, пока они чуть не соприкоснулись крыльями, и вновь увеличили скорость до сверхзвуковой. В 06.27.29 истребитель 163 вновь начал серию головокружных маневров, чтобы удержаться за нарушителями, и изменил курс со 180 на 150 градусов. В 06.28.35 пилот сообщил земле, что выполнил приказ (сам приказ мы не можем слышать, потому что у нас нет протоколов того, что земля говорила пилоту). Возможно, именно в этот момент он выпустил свои ракеты. Внезапно он резко изменил курс со 150 до 210 градусов, набирая одновременно высоту с 7500 до 8000 метров.

Но для 163-го битва еще не закончилась. После уничтожения первых двух целей, которые он преследовал, в 06.29.05 пилот запросил дистанцию до новой цели. Хотя в этот момент он следовал курсом 210 градусов, истребитель 163 резко повернул к северу и лег на курс 360 градусов, который вел его назад к Сахалину. В 06.32.22 он вновь изменил курс, на этот раз повернув на юг, на 210 градусов, и попросил наземный контроль дать ему высоту нарушителя. В 06.34.02 истребитель 163 проинформировал наземный контроль, что у него осталось две из четырех ракет. Через

несколько секунд он сообщил, что у него осталось только 2000 литров топлива, и запросил инструкций. Самолет внезапно повернул вправо, с 210 градусов на 60. Через шесть минут в 06.40.04 истребитель 163 все еще летел курсом 60 градусов, наблюдая за облачным покровом внизу в поисках следов самолета. Но он не смог найти то, что искал. За этим последовал период неразберихи, когда он спросил, кто приказал ему повернуть на 10 градусов вправо. Пилот не мог понять, почему контроль просил его приблизиться слева, следуя курсом 60 градусов, когда он уже летел этим курсом. Приказы земли предназначались истребителю 121, которого проинструктировали помогать истребителю 163 в атаке на третьего нарушителя. В 06.41.44 истребитель 163 выполнил новый приказ наземного контроля, вероятно выпустив две свои оставшиеся ракеты.

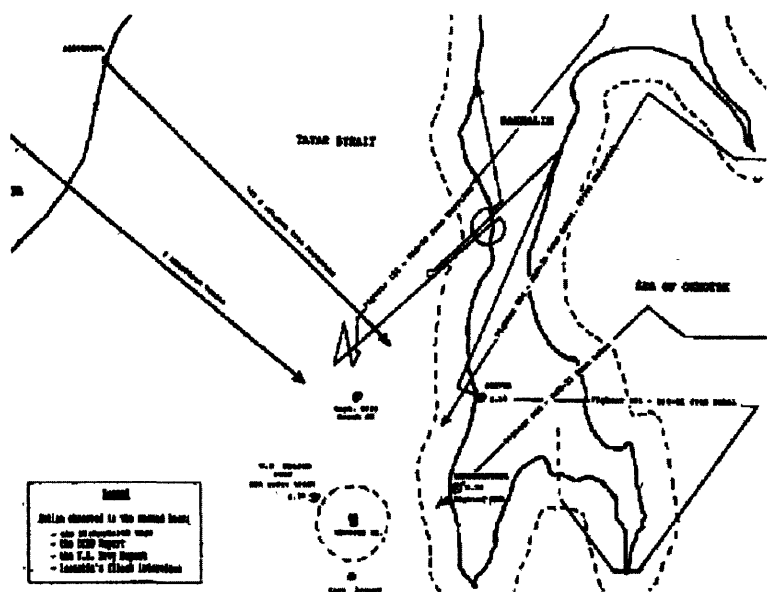


Рис. 15. События второго часа воздушной битвы над Сахалином, вероятно, включившие перехват и уничтожение четырех военных самолетов-нарушителей

Минутой позже, в 06.42.58, истребитель 163 сделал медленный поворот вправо, описав полный круг. В 06.45.43 истребитель все еще поворачивал. В 06.46.05 самолет завершил поворот и направился на ближайшую базу, поскольку его собственная была закрыта туманом.

06.00

Истребитель 805 поворачивает вслед за нарушителем.

Истребитель 805 перехватил самолет, который должен был быть RC-135, не пролетавший над Камчаткой, но появившийся со стороны Тихого океана, то есть прямо с маршрута ROMEO 20. Два самолета, преследуемый и преследователь, пересекли Сахалин, следуя в юго-западном направлении, курсом 240 градусов. В 06.20.49 истребитель 805 выпустил четыре очереди из своей авиационной пушки. В 06.22.02 RC-135 резко замедлил скорость, в надежде избавиться от преследователя. Советский пилот позднее сказал в интервью московской телестанции, что это был маневр, обычный для RC-135. Самолет, полностью выпустив закрылки, теряет скорость так резко, что истребитель, который не может лететь так же медленно, пронесется мимо. В то время как истребитель маневрирует, чтобы снова зайти сзади на цель, RC-135 направляется к границе международного воздушного пространства.

В Японии начальники штабов JASDF в Токио объявляют тревогу DEFCON 3, на один уровень ниже общей мобилизации для командования воздушными силами северного района. 72 истребителя, половина активных сил Японии и два военных спасательных эскадрона собираются на авиабазе Читозе, на Хоккайдо, готовясь к бою.

Первая волна американских самолетов вошла в воздушное пространство Сахалина между 02.30 токийского времени (04.30 сахалинского времени) и 03.46 токийского времени (05.46 сахалинского времени), в то время как старшие офицеры все еще следовали на совещание. События второй

волны только начинаются, и, вероятно, с этого момента начальники штабов JASDF будут наблюдать события на радаре и по донесениям разведки, в «реальном времени», то есть, иначе говоря, по мере того, как они разворачиваются.

Большинство, если не все, бомбардировщики B-52 американской стратегической военно-воздушной базы Пенсакола, Флорида, взлетают и остаются в воздухе на протяжении нескольких часов. Эту явно аварийную процедуру, которую осуществляют самолеты американской дальнебомбардировочной авиации, наблюдает житель Пенсаколы, хорошо знающий нормальный распорядок B-52 на базе.

Осипович вновь взлетает с «Сокола» (или получает второе задание, находясь уже в воздухе).

Обстоятельства, окружающие второй полет Осиповича, который начался в 06.00, очень сильно отличаются от ситуации во время первого полета. Начинался рассвет, что показывает нам, что мы имеем дело со «вторым часом». Осипович говорит, что ничего не знает о диспетчерах из «Депутата», «Трикотажа» и «Карнавала», которые, как это ясно из ленты Киркпатрик, контролировали советские перехватчики 805, 163 и 121, также находящиеся в воздухе во время второй миссии Осиповича. Следовательно, Осиповича вела совсем другая сеть наземного контроля. Ряд других самолетов, о которых мы прежде ничего не слышали, включая двух АВАКСов из Ванино на материке, также находились в воздухе во время этой второй миссии. Во второй миссии и цель Осиповича была также другой. О своей первой миссии он говорит, что его цель была RC-135 или RC-130, о второй, что силуэт цели был похож на Ту-16. Из его интервью ясно, что он сбил, по крайней мере, по одному самолету во время каждой из своих двух миссий.

В своем интервью «Известиям» Осипович сказал, что он получил приказ взлетать в 06.00 часов. Достоин упоминания, что его взлет произошел после гибели самолета, которую зафиксировали японские радары на Вакканае (05.29) и

команда «Чидори Мару» (05.30), а также после наблюдений капитана Анисимова (05.32 — 05.33), то есть после событий первого часа воздушной битвы над Сахалином. Таким образом, битва все еще продолжалась. К тому времени, когда Осипович запустил двигатели, провел предполетную проверку, вырулил на взлетную полосу с включенными огнями, было уже 06.02. Ему приказали направиться к востоку, к Охотскому морю, на высоте 8500 метров (27 600 футов).

06.10

Через 8 минут после взлета Осипович получает сообщение от диспетчера: «Вражеский самолет прямо по курсу. Он сейчас нарушит наше воздушное пространство... направляется в вашу сторону».

Тем не менее вскоре после этого, к удивлению Осиповича, вместо того, чтобы направить его к нарушителю, который сейчас оказался прямо перед ним, диспетчер изменил задание и послал Осиповича к цели, которая уже находилась позади него. Осипович сделал левый вираж и выполнил разворот на 180 градусов, подставив хвост первой цели и, после смены высоты направился вслед за вторым самолетом. Этот самолет, все еще находящийся над Охотским морем, не мог, конечно, быть корейским авиалайнером, который к тому времени находился над Японским морем в нескольких минутах полета от Ниигаты. Я упоминаю это обстоятельство потому, что именно эта цель, спутанная с целью 805-го к югу (точно также, как Осипович был спутан с пилотом 805-го), в официальном отчете США/ИКАО/России названа корейским авиалайнером, выполнявшим рейс 007.

Вскоре после разворота Осипович заметил небольшую черную точку в облаках. Ее габаритные огни были включены. Помните, что в это время солнце еще не взошло. На высоте 8000 метров (26 000 футов) солнце не всходит до 06.30. Но уже начинает светлеть, поскольку заря занимается в 05.52. Через двадцать минут после рассвета Осипович смог увидеть черную точку впереди себя:

«Нарушитель летел со скоростью приблизительно 1000 км в час [600 миль в час. — М.Б.]. Я поймал его радаром и следовал за ним на расстоянии 13 км [8 миль. — М.Б.]. Неожиданно диспетчер начал нервно спрашивать меня, какой у меня курс, какой курс и высота цели. Мы вошли в зону, где мой радар ничего не показывал, что должен был знать другой самолет, но для меня это было полной неожиданностью. Я летал в этом районе много раз прежде, но это случилось здесь со мной впервые. Диспетчер позднее объяснил мне, что радарное эхо от обоих самолетов полностью исчезло с экрана».

После этого заявления Осиповича Иллеш воспроизвел отрывок с пленки Киркпатрик, на которой были записаны переговоры советских пилотов. В отрывке содержатся следующие слова:

— 805-й, это вы вызывали?

— Кто вызывает 805-го?

Эти строчки были прочитаны Осиповичу, который прокомментировал их так:

«Да, это меня вызывали. Хотя голос показался мне странным. Как будто кто-то вклинился в наш разговор. Иностранец, знавший русский язык, говорил на нашей частоте, для того чтобы создать неразбериху и отдать ложные приказы. Для того чтобы защититься от этих помех, мы используем секретный четырехзначный код. Вот почему мы попросили этого человека с незнакомым голосом связаться с нами снова, используя код. Если бы он не знал код, он не смог бы ответить».

Пленка Киркпатрик позволяет предположить, что неизвестный больше не выходил на связь, по крайней мере, его ответ не появляется на пленке. Предположительно, он не знал код. Это не мог быть советский пилот, но с очень большой вероятностью мог бы быть оператор на борту RC-135, находившегося поблизости. RC-135 способен передавать на всех частотах, используемых русскими, и может создавать помехи на радарной и радиочастоте, военной и гражданской.

В 06.22.02 Осипович сказал, что получил приказ открыть предупредительный огонь и заставить нарушителя приземлиться. Он сказал, что сделал 243 предупредительных выстрела. Но, добавил он, «у меня не было никаких трассеров, только бронебойные снаряды». Заявление Осиповича породило путаницу. Многие посчитали, что это заявление опровергает слова маршала Огаркова, что перехватчик выпустил четыре предупредительных очереди, всего 120 трассеров. Министерство обороны России заявило, что в то время пушки перехватчиков обычно заряжались смесью снарядов разных типов, так что каждый четвертый или пятый был трассером. Это делается не для предупреждения, а для того, чтобы помочь атакующему пилоту лучше прицелиться. Для практических целей существовали также кассеты с одними трассерами. Возможно, Осипович и журналист не поняли, что каждый из них имеет в виду под очередью трассеров. Тем не менее полезнее знать число выпущенных трассеров и время, в которое они были выпущены.

На пленке Киркпатрик истребитель, который выпускает очередь из бортовой пушки, имеет номер 805. Его выстрелы были сделаны в 06.20.49 (сахалинского времени). В своем интервью «Известиям» Осипович увязывает свою предупредительную стрельбу с событиями, которые произошли в 06.22.02 и записаны на ленте Киркпатрик. Этот факт указывает на то, что два истребителя выпустили предупредительные очереди почти в одно и то же время. Осипович выпустил всего 243 «бронебойных снаряда», и 805-й также выпустил несколько очередей из пушки, предположительно предупредительную очередь из 120 снарядов, о которой упомянул маршал Огарков.

Осипович продолжает:

«Я получил приказ вынудить его приземлиться. Я занял позицию позади самолета и стал делать предупредительные выстрелы. Именно в этот момент он начал замедлять скорость... В эфире творилась неопишемая сумятица, и я

не мог разобрать ни слова. Я помню, что вслед за мной шел МиГ-23, который не мог лететь достаточно быстро, потому что он все еще нес подвесные топливные баки. Пилот не переставал кричать: «Я вижу воздушный бой! Воздушный бой!» Я не имел никакого понятия, о каком воздушном бое он говорит».

Лента Киркпатрик связывает внезапную гибель самолета с моментом времени, когда истребитель 163 доложил, что нарушитель находится в 25 км впереди него. В это время Осипович еще не дал предупредительных выстрелов и не выпускал ракет. Ясно, что, если бы в этот момент был воздушный бой, ни Осипович, ни 163-й (пилот Литвинов) не принимали в нем участие. Те слова, которые услышал Осипович, не появляются ни в японских записях переговоров, ни на ленте Киркпатрик.

Если мы изучим ленту Киркпатрик, то увидим, что в то время, как Осипович слышал неразбериху по радио (06.24 сахалинского времени), на пленке почти ничего нет, интенсивность переговоров составляет примерно четыре вызова в минуту. Что произошло с другими сообщениями, которые были частью этой поразительной суматохи? Были ли они вырезаны из пленки? Если Осипович мог слышать их, то почему мы не можем? Спектрографический анализ на пленке Киркпатрик, произведенный в университете штата Вашингтон, показывает линии склейки и другие доказательства удаления записей. Посол Киркпатрик сказала в ООН, что запись была сделана магнитофоном, который активизируется речью, и никаких подчисток не проводилось. Осипович сказал, что той ночью в воздухе было много других самолетов: ведомый Осиповича, самолет со Смирных и два АВАКСа из Ванино, если назвать только некоторые из них. Сахалин имеет важное стратегическое положение поблизости от 20 военных авиабаз. Существует шанс, что, по крайней мере, один АВАКС находился на одном из островных аэродромов. Тот факт, что АВАКСы «Танкер» и «Сухогруз»

были посланы с материка на помощь, дает некоторое представление о масштабе вторжения.

Осипович продолжает:

«Я просигнализировал огнями, но вместо того, чтобы подчиниться и приготовиться к посадке, другой самолет попытался стряхнуть меня с хвоста, сбросив скорость. Этот самолет замедлил скорость до 350 км в час (217 миль в час). Мой самолет не мог лететь со скоростью меньше 400 км в час (248 миль в час) без срыва воздушного потока, что означает, что я должен был догнать его снова. Мы были неподалеку от границы, и для того чтобы остановить его, я должен был зайти ему в хвост снова, что дало бы ему время уйти. Я оказался прямо над нарушителем.

Я резко спикировал и повернул вправо, в результате чего оказался в 5 км сзади и в 2000 метрах ниже нарушителя. Я включил форсаж и потянул ручку управления немного на себя, до тех пор пока мой радарный прицел не захватил цель. Когда я оказался рядом с другим самолетом, у меня появился хороший шанс его рассмотреть. Он выглядел больше по размерам, чем Ил-76, но силуэт напоминал мне Ту-16».

Ту-16 — это советский бомбардировщик с длинным, тонким фюзеляжем, напоминающим карандаш. Осипович, который провел больше тысячи перехватов в небе над Сахалином, был способен описать цель, если он ее видел, как в ту ночь, в условиях начавшегося рассвета.

«Первая ракета ударила в хвост, и я увидел большое оранжевое пламя. Вторая снесла половину левого крыла. Огни немедленно погасли».

Осипович заявил, что первая ракета, та, которая попала в хвост и вызвала оранжевую вспышку, управлялась инфракрасной головкой самонаведения. Ракеты с инфракрасными головками самонаведения летят по направлению к источнику тепла. Это означает, что самолет, в который она попала, имел один или несколько двигателей в хвостовой секции. «Боинг-747» (KAL 007) или «Боинг-707» (RC-130) не имеют в хвосте ни двигателей, ни топливных баков.

«Когда погасли огни того самолета, по которому я стрелял, я отвернул вправо и возвратился на базу. Затем я услышал, как наземный контроль наводил на цель другой самолет. «Цель снижается, — сказал диспетчер. — Я больше ее не вижу». Пилот: «Цель теряет высоту, она на пяти тысячах метров. И он повторил снова: «Я больше ее не вижу».

Цель, на которую диспетчер наводил другой самолет, не является той же самой целью, которую только что поразил Осипович. Другой пилот, скорее всего, не был ведомым Осиповича. Из-за того, что у него кончалось топливо, Осипович отошел от цели, как только увидел пламя, вырывающееся из ее хвоста. Другой пилот мог видеть цель так же отчетливо, как и Осипович, и продолжал бы следить за ней без помощи с земли. Тот факт, что наземный контроль наводил второго пилота на цель, не упоминая об Осиповиче, предполагает, что он направлял его на другую цель в совсем в другом районе.

Осипович продолжает:

«Развернувшись по направлению к базе, я посмотрел на приборы и увидел, что у меня осталось топлива всего лишь на десять минут. Я все еще находился в 160 км от базы, и мое беспокойство еще больше усиливал сгущавшийся туман. Мой аэродром был полностью закрыт туманом. Я подумал, что не смогу до него долететь, и, пролетая над каким-то болотом, подумал, что мне следовало бы катапультиться. Каким-то образом я смог приземлиться. На базе меня встретили как героя, и мой командир, подполковник Курников, сказал, чтобы я готовился получить звездочку [повышение на один ранг. — М.Б.]».

Я сбил вражеский самолет-разведчик. Эти RC-135 всегда кружили вокруг нас. Все это дело с гражданским авиалайнером началось только потом. Они нашли остров, но там не было никаких пассажиров. Единственным найденным останком человека была рука пилота в черной перчатке. Не имеет значения, что они говорят, я отвечаю за свои сло-

ва: самолет, который я сбил, был не пассажирским, а шпионским».

Позднее, в интервью советскому и японскому телевидению, Осипович сказал, что он следовал за нарушителем от небольшого острова Тюлений (к югу от мыса Терпения) к северу от Невельска. Поселок Правда находится к северу от Невельска. Таким образом, Осипович сбил самолет, который выглядел как Ту-16, неподалеку от поселка Правда приблизительно в 06.24. Его цель могла быть или не быть тем самолетом, который имел в виду Огарков, когда он сказал, «Истребитель остановил полет нарушителя в 06.24 над поселком Правда». Тем не менее не существует официальных записей миссии Осиповича, потому что записи переговоров на русском были отредактированы для того, чтобы объединить второй самолет, сбитый Осиповичем, со вторым самолетом, сбитым 805-м и сделать Осиповича похожим на пилота 805-го.

Самыми ясными документами, которые есть в нашем распоряжении, являются интервью, которые Осипович дал разным газетам и телевизионным сетям. Я обозначил 06.24 как время открытия огня, потому что Осипович сказал, что, выпустив свои ракеты, он прервал атаку и лег на курс 300 градусов, а единственный такой разворот произошел в 06.23.45. Совпадение с пресечением полета нарушителя над поселком Правда в 06.24 кажется вполне определенным. Тем не менее мы должны помнить, что Осипович также сказал, что, когда он вышел из атаки, у него оставалось топлива лишь на десять минут полета. Он боялся, что не сможет приземлиться и ему придется катапультироваться. Поскольку Осипович доложил о «заходе на посадку» в 06.42, он должен был приземлиться в 06.45. Он начал говорить по телефону с Корнюковым в 06.51, сразу же после посадки. Таким образом, существует вероятность, что Осипович открывал огонь в 06.36 или 06.37. В этом случае в 06.24 самолет-нарушитель был сбит не Осиповичем, а каким-то другим летчиком.

06.25

Между генералом Корнюковым и капитаном Солодковым, дежурным офицером по командному пункту «Сокол» происходит следующий разговор:

«Экипаж был наведен для атаки в районе Кострома, примерно в 50 км. Сообщите вашим спасателям, что они должны находиться в готовности номер один. Цель идет к югу курсом 210 градусов. Выпущена ракета [истребителем. — М.Б.]. Полет контролирует Огуслаев. Это все, что у меня есть».

06.25.31

Под контролем Депутата, диспетчера на «Соколе», в данном случае контролирующего лейтенанта Борисова, истребитель 805 выпускает две ракеты в нарушителя. Ракета с инфракрасной головкой самонаведения взрывается в хвосте. Левое крыло не повреждено. В 06.26.01 пилот объявляет: «Цель поражена».

06.26.25

«Капитан Солодков. Командный пост «Эмир». В 26 минут 25 секунд... 37-й выпустил ракету в цель. Как слышите?»

Менее чем за одну минуту имели место три разных последовательности событий, одна — под контролем Огуслаева, другая с участием истребителя 805, под контролем Депутата, и одна с истребителем 37 (МиГ-31), под контролем командного поста «Эмир». Если у нас мало информации об уничтожении самолетов с помощью Огуслаева и Эмира, то кажется, что у нас слишком много информации, относящейся к перехвату 805, вероятно потому, что люди, редактировавшие пленку, попытались представить атаку 805-го как единственную, «обработав» материалы, относящиеся к другим перехватам (Осипович, 163-й, и пр.).

После того, как RC-135 резко уменьшил скорость в попытке заставить перехватчик проскочить мимо, истребитель

805 вновь быстро оказался на позиции для открытия огня. В 06.26.20, находясь, согласно американской версии, над городом Горнозаводск, он выпустил две ракеты. Через секунду, согласно японской версии событий (через две секунды, по американской версии), он объявил, что «цель уничтожена». Тем не менее, по русской записи переговоров это произошло на двадцать секунд раньше, в 06.26.01, как отмечалось выше. Это изменение приводит время взрыва на пленке переговоров.

Хотя представители советского командования заявили, что истребитель выпустил свои ракеты с расстояния в четыре километра, ИКАО придерживается точки зрения, согласно которой истребитель 805 открыл огонь с расстояния восемь километров. При той скорости, с которой летят ракеты, им потребовалось бы 25 секунд, чтобы достичь цели. Означает ли это, что пленка была изменена? Или, может быть, другой самолет, а не истребитель 805 сообщил об уничтожении цели советскому наземному контролю?

Джон Кеппел, который знает русский, указывает на то, что, согласно Хершу, перехватчик 805 использовал выражение «запускал ракеты», в то время как на ленте Киркпатрик в тот же момент времени 805 использует другое выражение, а именно: «пуск произвел». Это означает то же самое, но эти слова могли быть произнесены двумя разными пилотами. Обсуждая процитированный им радиообмен, Херш говорит: «Именно тогда, предположительно, была слышна фраза «Цель уничтожена». **«Предположительно»** — курьезное слово для использования в этом контексте. Вспомним, что на ленте Киркпатрик два сообщения следуют друг за другом с интервалом в одну секунду, а не через 25 секунд, за которые ракеты 805-го должны были долететь до цели.

Вполне возможное объяснение заключается в том, что в описании американского офицера разведки, который рассказывал Хершу о бое 805-го, он смешал сообщения 805-го с докладами Осиповича, сбившего другую цель почти одновременно с 805-м над поселком Правда, дальше к северу.

Объясняя Хершу, как разведка США была пробуждена от сна серьезностью инцидента, офицер мог ошибиться и проиграл ему только часть пленки, на которой есть слово «запускал», но нет фразы «Цель поражена». Ее отсутствие могло бы объяснить странное замечание Херша о том, что это было сказано «предположительно» в то же самое время.

06.36.56

Истребитель 805 направляется на свою базу и находится на высоте 5000 метров.

И вновь из рассказа Осиповича совершенно ясно следует, что он не пилотировал истребитель 805. После пуска ракет у Осиповича оставалось топлива только на 10 минут, и он готовился к трудной посадке на аэродром, закрытый туманом. Если бы Осипович пилотировал истребитель 805, время пуска ракет было в 19.26.20 GMT (06.26.20). При таких обстоятельствах в 06.33.56 он не мог все еще находиться на высоте 5000 метров.

Я попросил доктора Цубои из лаборатории Иватсу проанализировать голоса пилота 805-го и Осиповича и сравнить их. Как показывают приведенные ниже спектрограммы, голоса принадлежат двум разным людям.

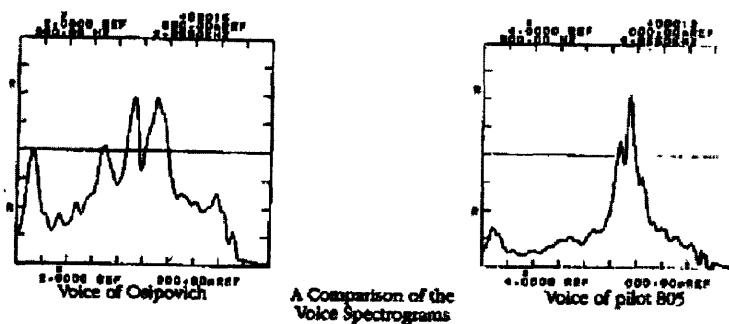


Рис. 16. Осипович и пилот 805-го были двумя разными людьми. Сравнение их голосовых спектрограмм показывает, что их голоса не похожи друг на друга. Анализ проведен в лаборатории Иватсу, Токио

06.35

Со стороны материка подходят советские истребители.

В записи с ленты Киркпатрик упоминаются четыре перехватчика, только три из которых, истребители 805, 121 и 163, как кажется, сыграли роль в перехвате нарушителей во время событий второго часа. Четвертый самолет, истребитель 731, появляется на сцене позднее, после того как другие уже сбили свои цели. Но этот самолет израсходовал столько же топлива, сколько и три других истребителя. Это подразумевает, что он находился в воздухе такое же время. Между 06.33 и 06.35 истребитель 731 летел к востоку курсом 120 градусов на высоте 23 000 футов. Пятнадцать секунд спустя он летел на запад следуя курсом 200 градусов, на этот раз заходя слева. Как кажется, этот самолет пытался перехватить другую цель.

06.35

Истребитель 731 летит курсом 260 на высоте 23 000 ф

06.37

Осипович мог выпустить ракеты в это время, как можно судить по времени его посадки (см. ниже события в 06.42).

06.38

Истребитель 731 неожиданно поднимается с высот 23 000 на высоту 30 000 футов. Он мог сбить самолет в это время и поднялся на 30 000, чтобы не столкнуться с обломками. Через две минуты, в 06.40, пилот указал на то, что него осталось всего две тонны топлива, минимум, необходимый для посадки где-либо на Сахалине.

Истребитель 731, скорее всего, сбивает самолет в 06.38. Могло быть так, что американские разведслужбы и стан прослушивания наблюдали падение самолета в Татар

проливе в пределах круга четырех миль радиусом, в 16 морских милях к северо-западу от острова Монерон. Этот вывод можно сделать, сопоставив два факта. Первый заключается в том, что действия истребителя 731, его резкий подъем с 23 000 на 30 000 футов и другие маневры говорят о воздушном бое. Второй заключается в том, что в своем первоначальном заявлении госсекретарь Шульц сказал, что самолет исчез с радаров в 18.38 GMT, это может подразумевать, что в это время был сбит американский военный самолет. Радарный след, который АНБ предоставило в распоряжение американской оперативной группы военных кораблей, послужил основой для установления границ зоны интенсивного поиска в 16 морских милях к северо-западу от Монерона, района в котором американский военно-морской флот сконцентрировал свои усилия.

06.42

Осипович приближается к «Соколу».

06.43

Истребитель 805 садится в Урюке.

06.45

Осипович, который только что приземлился на «Соколе», говорит по телефону с генералом Корнюковым:

— *Какие ракеты у вас были, «карандаши»?*

— *Да.*

Заметьте, что во время своей первой миссии, часом ранее, Осипович выпускал «большие ракеты», типа Р-98.

Сразу же после того, как Осипович приземлился на «Соколе», генерал Строгов, заместитель командующего советскими ВВС на Дальнем Востоке, и генерал Корнюков имели беседу по телефону, из которой у нас есть следующий фрагмент:

06.46

Строгов:

«У вас уже светло».

Состоялся также следующий разговор между полковником Новоселецким, начальником штаба истребительной авиадивизии, и капитаном Титовниным, авиадиспетчером истребителей в боевом контрольном центре:

Новоселецкий:

— У вас еще солнце не взошло?

Титовнин:

— Нет, еще полчаса осталось.

Согласно этим замечаниям, приближался рассвет и солнце должно было показаться через тридцать минут, или около 07.17. В отчете, опубликованном ИКАО в июне 1993 года, утверждается, что солнце взошло точно в 20.13 UTC (стр. 9), то есть в 07.13 по сахалинскому времени. Хотя эти цифры хорошо соответствуют друг другу, мы сталкиваемся с одной проблемой. Отчет ИКАО 1983 года дает нам время восхода солнца в 06.49 (19.49 UTC). Это подтверждается временем восхода солнца в Токио, который в тот день наступил в 04.54 местного токийского, или 06.54 сахалинского, времени. Япония и Сахалин находятся на одной долготе и в 11 градусах друг от друга по широте. Соответственно, рассвет на Сахалине должен был наступить тремя или четырьмя минутами ранее, около 06.50. Это астрономический факт, которому мы можем доверять.

Соответственно, в 06.47 Титовнин не мог сказать, что солнце взойдет через тридцать минут. Более вероятно, что он сказал «три минуты», что дает нам время восхода солнца в 06.50. Слова «*три*» и «*тридцать*» звучат более похоже на русском, чем на английском. Более того, генерал Строгов не мог бы сказать, что «уже рассвело», за полчаса до восхода солнца, хотя так можно было вполне естественным образом сказать за три минуты до восхода. Мы можем со всей определенностью утверждать, что восход на Сахалине насту-

пил в 06.49/06.50. Осипович приземлился за несколько минут до восхода солнца, факт, который он подтвердил в интервью с Мишей Лобко.

Почему отчет ИКАО 1993 года указывает, что восход наступил спустя 24 минуты? Я задал этот вопрос шефу Отдела по расследованию и предотвращению авиакатастроф аэронавигационного бюро ИКАО, который возглавлял исследовательскую группу по делу KAL 007 в 1993 году. Он сказал мне, что так и не выяснил, откуда появилось это число, но ссылка на восход солнца была сделана для того, чтобы показать: во время гибели самолета все еще стояла ночь. Это признание в том, что расследователи ИКАО изучали различные сценарии, базировавшиеся на степени осведомленности согласно времени восхода солнца, и пытались заполнить имевшиеся пробелы.

06.50

Над Сахалином встает солнце.

06.52

Истребитель 121, пилот Тарасов, приземляется на «Соколе».

06.55

Два МиГ-23 садятся на «Соколе».

06.59

Два МиГ-31 с Постовой на материке, 731-й и его ведомый, приближаются к взлетно-посадочной полосе на «Соколе».

07.00

После того, как «Уваровск» разминулся с американским судном в проливе Лаперуза, его капитан, Билюк, получил по радио приказ направляться к Монерону, пройти к западу от острова и искать людей и любые обломки на воде.

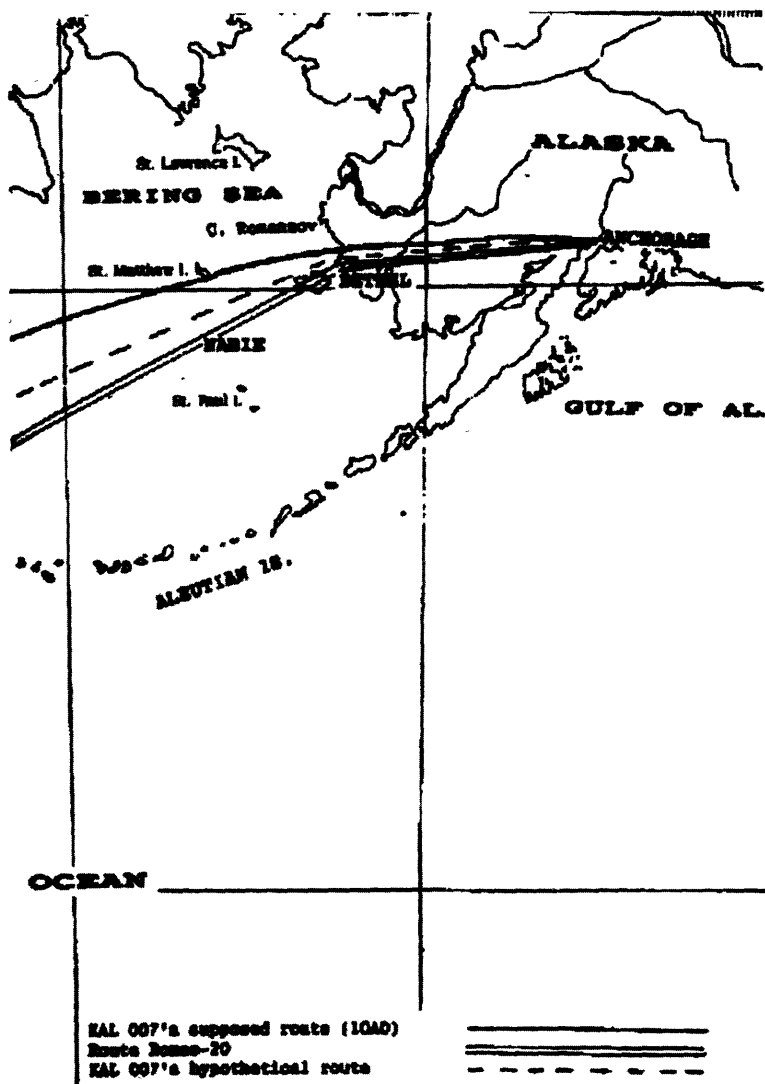


Рис. 17. Самолеты-нарушители в воздушном пространстве
Сахалина

В то же самое время, ранним утром, в конце долгой ночи, капитан Иванов на своем патрульном судне получает по радио приказ искать пилотов самолета, который был сбит к югу от острова Монерон. В сообщении говорилось, что «пилоты вооружены и могут оказать сопротивление».

07.10

В Японии 05.10. Активная фаза битвы позади. Начальники штабов японских воздушных сил самообороны, которые следили за событиями, приказали вновь проанализировать данные радаров со всех установок на Хоккайдо и северном Хонсю.

На основе сильно сокращенных записей советских переговоров мы идентифицировали девять или более различных нарушителей над Сахалином. Из статей в «Известиях» и других отчетов мы идентифицировали десять мест гибели самолетов в море и три на суше. То, что некоторые из сбитых самолетов были американскими, мы знаем по фотографиям и из других источников. Где же был во время этого побоища корейский авиалайнер? Исходя из времени и расстояния мы знаем, что он находился в районе Сахалина во время событий первого часа и, таким образом, не мог иметь ничего общего с событиями второго часа. Мы знаем, что он не был уничтожен над Сахалином. Ни один из нарушителей, которых мы идентифицировали, не похож на него по силуэту, времени, скорости или маневренности. Мог ли KAL 007 пролететь над Сахалином, но уйти невредимым? Единственное правительственное заявление, которое могло бы к нему относиться, — это первое (из нескольких), которое сделал СССР, заявление ТАСС, зачитанное без комментариев в советской программе новостей 1 сентября 1983 года. Среди прочего там было сказано следующее:

«Самолет-нарушитель не реагировал на сигналы и предупреждения советских истребителей и продолжал свой полет в направлении Японского моря».

В Токио начальники штабов JASDF интересовались событиями, которые только что происходили у самого их порога. Хоккайдо был передовым японским постом слежения. Его радары фиксировали все, что происходило над Охотским морем и Сахалином. Имея в виду, что события происходили так близко от границ, легко понять, почему японские офицеры настаивали на немедленном анализе данных радаров на Хоккайдо. Но зачем им понадобились данные радаров с северного Хонсю?

В своей книге Сеймур Херш говорит нам, что американские самолеты-разведчики, участвуя в миссиях под кодовым названием «Ривер Джойнт», обычно пролетали над Охотским морем, проходили над проливом Лаперуза, затем поворачивали на юг и летели вдоль западных берегов Хоккайдо и Хонсю. Он говорит, что такая миссия была запланирована на 31 августа/1 сентября, но была отменена по мере того, как разворачивались события над Камчаткой, Охотским морем и Сахалином.

Из данных радаров японцам было ясно, что один из самолетов проследовал именно этим маршрутом и исчез с экранов радаров к северу от Ниигаты. В свете того, что случилось над Сахалином, и после потери связи Токио с KAL 007 нужно было срочно идентифицировать самолет, который летел на юг.

Глава 17

БЕГСТВО С САХАЛИНА

Мы искали KAL 007 среди нарушителей над Камчаткой и Сахалином и не нашли его. В главе 14 я предположил гипотетический курс, который мог его туда и не привести. Этот путь мог пересечь Берингов пролив где-то к северу от R-20, официального маршрута KAL 007, но значительно южнее курса, которому он следовал, судя по официальному отчету о событиях. Этот его гипотетический курс мог пройти над Курилами, Охотским морем, проливом Лаперуза и затем на юг над Японским морем по направлению к Ниигате, без захода в воздушное пространство Советского Союза.

До тех пор, пока KAL 007 не вошел в сферу действия токийского контроля в аэропорту Нарита, у нас нет прямых доказательств, что он летел этим маршрутом. Но достойно упоминания, что ранние американские и японские новости, основанные на правительственных источниках, указывали на то, что самолет пролетел над Курилами к югу от Камчатки. В главе 3 я сослался на статью «Майничи Симбун» в номере от 1 сентября 1983 года, в которой утверждалось именно это. На первой странице «Нью-Йорк таймс», в номере от 2 сентября, приведена карта, на которой показано, как KAL 007 проходит над Курилами. В ней дается ссылка на источники в Государственном департаменте и Федеральном авиационном управлении.

Также имеет отношение к делу замечание, которое было сделано после катастрофы KAL 007 высокопоставленным

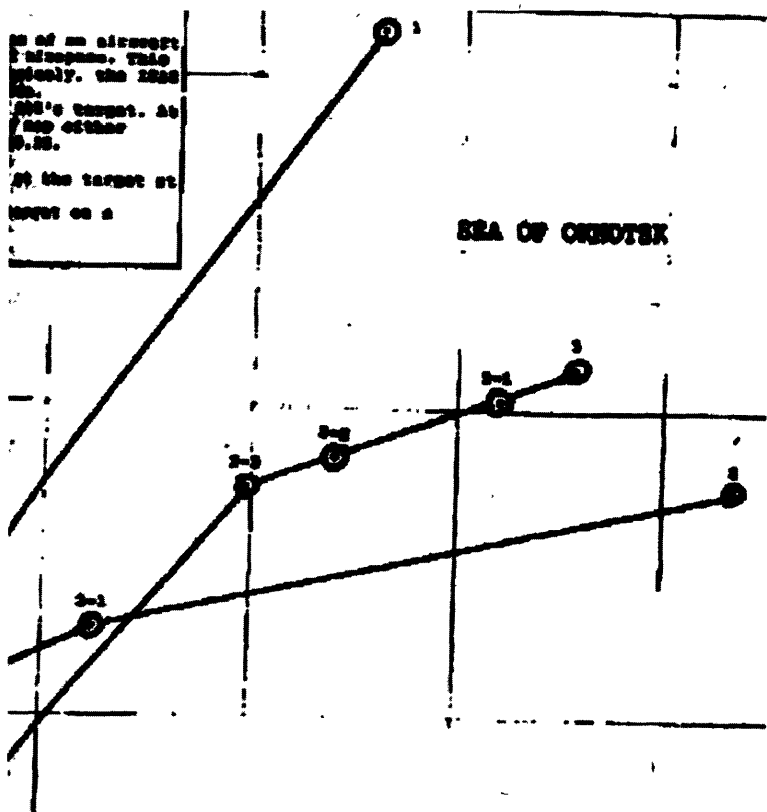


Рис. 18а. Гипотетический маршрут KAL.

офицером, специалистом по радиоэлектронной войне американских военно-воздушных сил. Этот офицер сказал, что США недавно потеряли самолет ВВС, который имитировал гражданский авиалайнер. Первоначально я полагал, что это замечание должно было относиться не к KAL 007, а к другому случаю. Но сейчас я уже не столь уверен.

Мы искали корейский авиалайнер в месте встречи с RC-135 и над Камчаткой и Сахалином, но не нашли. Но у нас есть свидетельство, что американский военный самолет с членами экипажа, знающими корейский, находился на траверзе контрольной точки NABIE и гораздо дальше к се-

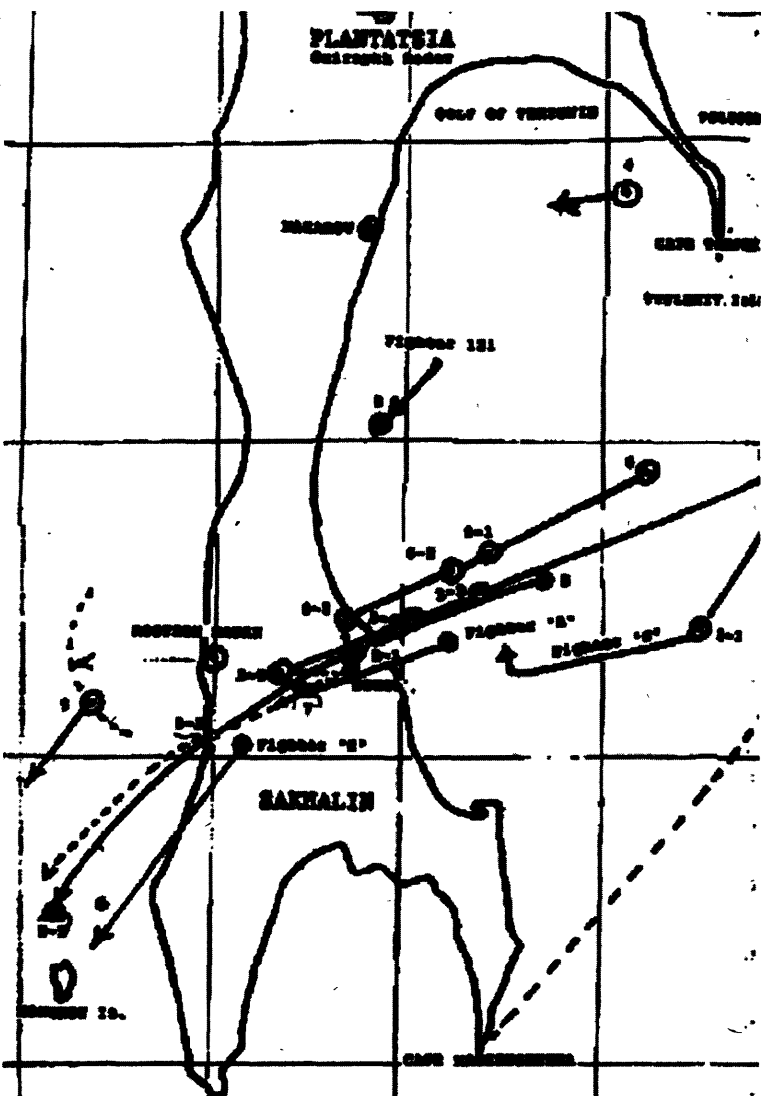


Рис. 186. Гипотетический маршрут KAL

веру вне сферы действия антенны VHF на острове св. Павла. Более того, если KAL 007 не встречался с RC-135 к юго-востоку от острова Карагинский, то это делал другой самолет, предположительно американский, военный, направляющийся на юго-запад. Если учесть факторы времени и расстояния, то можно допустить, что это был тот же самый самолет, который, находясь к северу от NABIE, связывался с KAL 007 на корейском. Если KAL 007 не пролетал над Камчаткой и Сахалином, то это сделали американские военные самолеты, один из которых, с членами экипажа, знавшими корейский, имитировал KAL 007 и был сбит.

Достоин упоминания и то, что среди документов, переданных президентом Ельциным в октябре 1992 года родственникам погибших американцев и представителю корейского правительства, находилась карта; которая, как было сказано, основывалась на данных черного ящика корейского самолета. На карте показан самолет, вылетевший из Анкориджа, пересекающий Берингово море и Камчатку и завершающий полет в центре острова Сахалин. Курс в целом схож с маршрутом, описанным в официальном отчете о событиях, который выдвинули американцы и русские. На этой карте показан самолет, вылетающий из Анкориджа в 12.58 GMT, а не в 13.00 GMT, как на самом деле вылетел KAL 007. Это также мог быть самолет, оборудованный средствами радиоэлектронной борьбы, в этом случае он, скорее всего, вылетел с авиабазы военно-воздушных сил Элмендорф, а не из международного аэропорта Анкориджа. Вместе с этой картой Ельцин передал советскую расшифровку черного ящика DFDR, из которой ясно, что самолет летел постоянным курсом 249 градусов. Маршрут на карте соответствует этому выводу. Почему военный самолет летел через Берингово море, используя это относительно неэффективное средство навигации, если только он не хотел имитировать KAL 007?

Если самолет, который имитировал KAL, летел тем же курсом, что и настоящий KAL, вполне резонно предполо-

жить, что KAL 007 летел каким-то другим курсом. На траверзе NABIE он контактировал со своим имитатором. В любом случае, он обменивался сообщениями по-корейски с самолетом, возможно военным, который находился заметно дальше к северу. Тот факт, что KAL 007 сообщил о сильном ветре вдоль северного курса, как это описано в официальной истории, не является доказательством того, что он в самом деле на этом курсе находился. Нет также доказательств, подтверждающих, что он там был.

Как я говорил ранее, отчеты о позиции KAL 007, хотя и вводящие в заблуждение относительно географического положения самолета, с точки зрения времени и расстояния должны очень близко соответствовать тем, которые содержались в плане полета. Если они не совпадали, после гибели самолет не смог бы вовремя выйти на официально назначенный курс у Ниигаты. Начиная с пролета над контрольной точкой BETHEL, когда самолет находился над сушей и под наблюдением радара, контрольные точки, о которых он сообщал, были просто точками с определенными координатами в океане. Гражданские авиадиспетчеры не могли проверить доклады самолета о проходе этих точек. Тем не менее NIIGATA имела свои отличия.

Капитан Чун легко мог выяснить, где он находился. Держа курс на NIIGATA, что он и сделал на самом деле и о чем мы знаем по положению обломков и радиообмену, он, без сомнения, надеялся вновь выйти на официально назначенный курс, не допустив, чтобы кто-нибудь понял или, может быть, точнее сказать, был способен доказать, что он когда-либо сворачивал с курса. Но контрольная точка NIIGATA, как и BETHEL, находилась на суше и была оснащена радаром. Прибытие самолета в эту точку было бы просто записано на пленку. В соответствии с полетным планом KAL 007 должен был прибыть туда в 19.30 GMT. Если бы KAL 007 не погиб, так, возможно, и произошло бы.

Основываясь на обязательном времени прибытия, если мы отложим назад от Ниигаты расстояние в 485 морских миль, соответствующее маршруту KAL 007 между NOKKA и NIIGATA, мы с удивлением увидим, что если бы экипаж KAL 007 оказался прав в своих оценках, самолет мог бы прибыть в точку, где, как говорит американская версия, истребитель 805 выпустил свои ракеты в 18.26.20. Если капитан Чун хотел пройти контрольную точку NIIGATA в 19.30, а я предполагаю, что он действительно этого хотел, тогда во время прохода контрольной точки NOKKA в 18.26 он мог бы оказаться над проливом Лаперуза, над международными водами между Японией и Сахалином. Он не оказался бы над Сахалином, где его мог бы сбить советский перехватчик. Еще раньше я добыл ясные доказательства того, что перехват 805-го, как и другие события, зафиксированные на пленке Киркпатрик, произошел во время второго часа, в 19.26 GMT, а не в 18.26. Я понял также, что факты, говорящие о полете KAL 007 к югу по направлению к Ниигате, доказывали еще раз, что целью истребителя 805 был не корейский авиалайнер, а другой самолет. Или KAL 007 не пролетал над Сахалином или же он прошел над островом за 9 минут до любого другого самолета, что, мягко говоря, невероятно. Если бы он сделал это, то был бы сбит прямо на месте.

Те же самые умозаключения применимы к Камчатке и указывают на то, что KAL 007 должен был покинуть Камчатку за 9 минут до того, как об этом было объявлено прежде, то есть в 16.59 GMT, а не в 17.08 GMT. И в этом случае или KAL 007 пересек Камчатку за 9 минут до других самолетов, или он не пересекал Камчатку вообще.

Передача KAL 007 в 18.27 GMT обычно считается его последней и являющейся сигналом бедствия. В главе 7 я показал, что она не была ни тем ни другим. Передача началась как обычный доклад о местоположении, а именно о том, что KAL 007 прошел контрольную точку NOKKA в 18.26, что и предусматривалось по плану. После первоначального вызо-

ва Токио и после получения разрешения Токио продолжать сообщение, — все это было обычной процедурой и ничего подобного не было бы сделано в аварийной ситуации — сообщения авиалайнера стали почти неразборчивы. Это произошло потому, что передача оказалась непреднамеренной и отражала звуки в кабине самолета.

В тот самый момент, когда пилот собирался доложить о своей позиции по громкоговорителю, установленному в кабине KAL 007, послышалось сообщение о тревоге на той частоте, на которую было, по всей очевидности, настроено радио авиалайнера. Корейский пилот, застигнутый этой неожиданностью, не понял, что было сказано, потому что он говорил в это время с Токио, и, скорее всего, попросил своего собеседника повторить сообщение, но забыл сменить частоту. Вот почему слова, записанные включенным микрофоном, оказались на пленке Нарита: «Повторите условия...» и «Кровавая баня... очень плохо».

Три минуты спустя, в 18.30.05 GMT, на назначенной частоте KAL 007 передал одно только слово «Roger» [«понял» или «хорошо». — Е.К.]. Знал ли капитан Чун, что его радиопередатчик был все еще настроен на частоту Токио? С этого момента он больше не отвечал на вызовы Токио и продолжал лететь к Ниигате, имитируя выход радио из строя.

Официальное объяснение того, почему передача KAL 007 в 18.27 прекратилась на полуслове, заключается, конечно же, в том, что советский перехватчик 805 выпустил в авиалайнер ракету в 18.26 GMT. Тем не менее мы видели, что KAL 007 погиб не у берегов Сахалина, а в 400 милях к югу, у побережья Хонсю; что предположительное сообщение в 18.26 GMT истребителя 805 «Пуск произвед» было сделано в 19.26 GMT, а не в 18.26 GMT и что целью 805-го не мог быть, таким образом, корейский авиалайнер. Мы видели также, что в 18.30.05 KAL 007 передал слово «Roger» и что он сделал два коротких сообщения, первое в 18.52 KAL 015 и второе началось в 19.09 KAL 050.

Сахалина KAL 007 не использовал транспондерный код, который он должен был использовать — 2000 в режиме «С» — как гражданский самолет, приближающийся к воздушному пространству, контролируемому японскими радарными со стороны океана, но, скорее всего, подражал транспондеру KAL 015.

В Токио, судя по действиям авиадиспетчера, наблюдали два самолета на экране радара, идущих по направлению к Ниигате. Оба самолета просили доложить о прохождении контрольной точки NOKKA около часа назад, но только один из них, KAL 015, находился на назначенном ему маршруте через Тихий океан. Диспетчер не мог идентифицировать два эха на своем радаре. Он подозревал, что они принадлежат двум корейским самолетам, которые должны были лететь по одному и тому же маршруту с несколькими минутами разницы. Тем не менее он потерял радиоконтакт с KAL 007, и когда он попросил KAL 015 изменить транспондерный код, оба эха реагировали на этот запрос одинаковым образом. Диспетчер просил KAL 015 изменить транспондерный код три раза и в быстрой последовательности и все равно не смог разрешить загадку, в то время как даже однократного изменения транспондерного кода достаточно для того, чтобы идентифицировать любой нормально ведущий себя самолет.

Тем временем, действуя в соответствии с правилами, токийский контроль попросил другие самолеты, находящиеся поблизости от KAL 007, постараться с ним связаться. В 18.54.48 GMT KAL 007 ответил кодом и на корейском на вызов KAL 015. KAL 015 ответил: «Roger», показывая, что он понял, и не стал вызывать вновь. Он также не смог проинформировать Токио, что смог связаться с KAL 007. Было 19.06.30 GMT (04.06.30 по токийскому времени, 06.06.30 по сахалинскому), начало второго часа битвы над Сахалином, идущей дальше к северу. В течение прошедших 39 минут с

момента прерванного сообщения в 18.27 GM KAL 007 не отвечал на вызовы из Токио.

Через полчаса после того, как авиалайнер перестал отвечать на запросы, центр управления полетами должен был объявить о наступлении INCERFA, фазы неопределенности, которая предполагает, что самолет, с которым была потеряна связь, летел нормально и следовал своим курсом. Для KAL 007 INCERFA была объявлена в 18.56 GMT, через полчаса после ETA самолета в точке NOKKA, когда он не смог завершить вызов Токио, рапортуя о прохождении этой контрольной точки. Из-за задержек на телетайпе фаза INCERFA не наступила до 19.05 GMT. Когда INCERFA вступает в силу, маршрут самолета стремятся обезопасить, и если необходимо, маршрут других самолетов меняется так, чтобы избежать возможного столкновения. Именно так было сделано с KAL 050. В 19.12.55 KAL 050 попросил разрешения двигаться в «направлении NOHO». Диспетчер в Токио ответил:

«KAL 050, ожидайте приказа двигаться в направлении NOHO вследствие того, что у нас объявлено движение в режиме INCERFA из-за самолета вашей авиакомпании, выполняющего рейс 007. Он следует на высоте FL300».

Согласно процедуре INCERFA диспетчер в Токио должен был предположить, что KAL 007 все еще нормально летел на высоте FL350, и попросил KAL 050 подняться на высоту FL390, прежде чем разрешил ему следовать «по направлению к NOHO», так, чтобы сойти с предполагаемого полетного маршрута KAL 007.

В 19.07 GMT, или лишь две минуты после того, как INCERFA вступила в действие, в диспетчерском центре аэропорта Нарита зазвонил телефон.

— *Это Сектор Один. Вам звонили из Спасательного центра?*

— *Нет!*

В контексте процедуры гражданской авиации в этот момент ничего еще не оправдывает звонок из Спасательного центра. Обычно это происходит только гораздо позже. После INCERFA наступает фаза ALERFA, или фаза тревоги, во время этой фазы руководители гражданской авиации готовят операции по поиску и спасению (SAR), которые начнутся во время бедствия, или стадии DETRESFA. В случае с KAL 007 ALERFA была объявлена в 19.22 GMT и DETRESFA в 20.50 GMT. Примечательно, что Сектор Один в это же время спросил о звонке из Спасательного центра. Спасательный центр являлся составной частью JMSA, японских морских сил самообороны, которые не получили уведомление о DETRESFA до тех пор, пока она была объявлена контрольным центром в 20.50 GMT. Но, без сомнения, сведения о том, что в районе Сахалина происходит что-то необычное, уже распространились повсюду.

Через несколько секунд после телефонного звонка, сделанного Сектором Один, KAL 050 удалось связаться с KAL 007 и передать ему сообщение от токийского контроля, который просил связаться с Токио на частоте 118.9 MHz («one one eight decimal nighner»), как объясняется в главе 7. Затем в течение трех минут они говорили между собой по-корейски. Очевидно, KAL 007 не хотел, чтобы кто-нибудь знал о том, что он ответил на вызов. Кажется, что он разрывался между двумя крайностями — желанием максимально сократить объем радиопереговоров и желанием успокоить другие экипажи KAL, которые пытались с ним связаться.

Как мы уже видели в главе 7, KAL 007 не связался с Токио, как ему было предложено сделать через KAL 050. Возможно, кроме вызовов KAL 015 и KAL 050 в 19.13 GMT, передачи KAL 007, адресованные KAL 050 в 19.09 и 19.10, были последними. Мы не знаем точно, когда он погиб. Должно быть, это произошло примерно в следующие 20 минут, до того, как он смог идентифицировать себя Токио и сообщить о прохождении контрольной точки NIIGATA. Пройдя иден-

тификацию на японском гражданском радаре, он, безусловно, смог бы избежать уничтожения. Я нашел обломки лайнера на берегах Хонсю очень далеко к югу, у Мураками, всего в 25 морских милях от Ниигаты. Если Мураками расположен на траверзе точки катастрофы, KAL 007 в момент катастрофы находился менее чем в 4 минутах от контрольной точки и (учитывая время для составления и передачи доклада о позиции) в 6—7 минутах от своего спасения.

Над Японским морем, неподалеку от Ниигаты, KAL 007 находился, без всякого сомнения, в одиночестве. В море, не так далеко от него, находился фрегат ВМС США «Баджер» и, возможно, другие суда, например, «Эллиот». Согласно советским данным, «Баджер» выполнял миссию по сбору разведывательной информации «у Владивостока». Но Ниигата географически является самым близким портом Японии по отношению к Владивостоку, их разделяет только Японское море. Иначе говоря, сказать «у Владивостока» — то же самое, что и «у Ниигаты». И в небе в 19.13.54 GMT находился американский самолет, FB 650 военно-морского флота США, который летел под управлением гражданского контроля и которому было сказано, что помощь с использованием радара прекращена. Самолет попросил разрешения опуститься на высоту FL190 и обозначил приблизительное время прибытия в контрольную точку KADPO как 19.27, через 13 минут.

По всей вероятности, в небе, неподалеку от Ниигаты, находился другой самолет. Японский самолет — охотник за подводными лодками P2J патрулирует японское побережье круглосуточно, 365 дней в году. Немного ранее, той же ночью, Северное командование японских воздушных сил самообороны было приведено в состояние DEFCON 3, на один уровень ниже всеобщей мобилизации. Семьдесят два истребителя, половина находящихся в строю активных истребителей японских военно-воздушных сил, были собраны на авиабазе в Читозе. На более низком уровне тревоги две

пары истребителей обычно поднимаются в воздух и следуют в район, в котором разворачиваются какие-то тревожные события. На этот раз, ввиду сумятицы в небе над Сахалином, в воздух могли подняться одна или две эскадрильи по 12 самолетов каждая. Если судить по обычной процедуре JASDF, согласно которой истребители поднимаются в воздух в ответ на появление самолетов, идентифицированных как враждебные системой «Бадж», некоторые из этих 72 истребителей перед посадкой в Читоэ могли участвовать в миссиях, поднявшись в воздух со своих собственных баз. К ним мы должны также добавить американские истребители, которые были подняты в воздух с авиабаз США Мисава и Йокота.

На высоте KAL 007 в течение еще нескольких минут стояла ночь: рассвет начинался в 04.16 по местному токийскому времени, или в 19.16 по GMT. В 19.14.56 GMT, два диспетчера в Токио в надежде идентифицировать радарное эхо KAL 015 попросили его еще раз сменить транспондерный код и изменить курс на 35 градусов (с 245 на 280) «для подтверждения». Это сработало. Идентифицировав KAL 015, Токио приказал ему продолжать следовать «по направлению к Ниигате».

В 19.28.50 GMT FB 650 сообщил Токио, что достиг контрольной точки KADPO, отменил план полета по приборам (IFR) и перешел на радиосвязь с использованием военных каналов. FB 650 начал затем патрулирование над самой водой. Но почему он патрулировал на сверхмалой высоте? И что он искал? Контрольная точка KADPO расположена над Японским морем, к северу от Ниигаты. Она также находится на кратчайшем пути от Сахалина. Тот факт, что район KADPO имел в случае KAL важное значение, подтверждается тем, что через две недели, 13 сентября 1983 года, две пары японских истребителей были посланы на перехват советских самолетов над KADPO. Значение этого подчерки-

вается и тем, что JDA привлекло к этому случаю внимание международной прессы.

В чем заключалась миссия FB 650? Мы впервые слышим, как он вызывает Токио в 19.13.54 GMT, сообщая свое ETA в KADPO. Это примерно соответствует самому раннему времени, когда KAL 007 мог быть уничтожен, что, скорее всего, произошло несколькими минутами ранее. У токийского диспетчера были свои сомнения относительно идентичности KAL 015 до 19.16.23 GMT, когда он приказал ему лететь «по направлению к Ниигате». Его неуверенность относительно идентичности KAL 015 могла быть разрешена тем, что радарная отметка KAL 007 просто исчезла с экрана. Или, возможно, это могло быть связано с тем, что KAL 007 не мог лететь по тому маршруту, который был назначен ему диспетчером. Этот маршрут мог только удалить его от Ниигаты, которой он намеревался достичь точно по расписанию.

Самолет FB 650 военно-морских сил США, таким образом, направлялся в точку KADPO до того, как KAL 007 встретился со своей все еще неизвестной Немезидой. Откуда FB 650 мог знать, что на поверхности воды может находиться нечто, представляющее интерес? И что это могло быть? Или, в то время как FB 650 следовал в KADPO, его задание было изменено после получения информации о катастрофе?

Кажется, что радиомолчание KAL 007 не слишком взволновало KAL 015. Когда Токио-контроль попросил KAL 015 связаться со своим компаньоном, его попытки не оставляют впечатления срочности, и, как будто не взволнованный этим вопросом, KAL 015 ни разу не спросил токийский контроль о том, где именно находится 007. Но оба капитана авиалайнеров были друзьями. Во время службы обоих пилотов в корейских BBC капитан Парк, пилот KAL 015, был командиром эскадрильи, в которой служил Чун Бун-Ин. Что могло случиться с этой дружбой в одночасье, или, может быть, Парк считал, что его другу не угрожает никакая опасность? Хладнокровие, граничащее с равнодушием, которое проде-

монстрировал командир KAL 015 по отношению к KAL 007, достигает своего пика в 19.44.40 GMT, когда Токио вызывает 015, чтобы сказать, что у них все еще нет связи с 007, и спрашивает Парка, смог ли он связаться с 007? KAL 015 отвечает на это сухо: «Связи нет. Говорит KAL 015». И затем, прощаясь с токийским диспетчером, прежде чем связаться с контролем в Тэгу, KAL 015 делает любопытное прощальное замечание: «Take it easy» — «Относитесь проще».

На первый взгляд это замечание кажется бессердечным. Тем не менее оно может показать, что KAL 015 предполагал в то время, что KAL 007 больше не подвергался опасности и спокойно летел по направлению к Сеулу. Капитан Парк мог думать, что Чун хотел сохранять радиомолчание на всем остальном пути в Сеул.

Напротив, KAL 050, который, как кажется, не подозревал о странных действиях KAL 007, был искренне озабочен местонахождением 007. В 19.42.33 GMT, 12 минут после того, как KAL 007 не доложил о проходе Ниигаты, KAL 050 спросил Токио-контроль, имеют ли они какие-то новости о 007:

TOKIO CONTROL, THIS IS KOREAN AIR ZERO FIVE ZERO. DID YOU CONTACT, RADAR CONTACT, ZERO ZERO SEVEN NOW?

Токио, конечно же, ответил, что новостей нет.

Что же произошло с KAL 007 между 19.12 и 19.30 GMT? Самолет был вне досягаемости советских перехватчиков, так что их атака к северу от Ниигаты кажется маловероятной. Катастрофа в результате повреждений, нанесенных советскими истребителями во время схватки над Сахалином, также кажется маловероятной. KAL 007 обменивался обычными, хотя и загадочными сообщениями с другими самолетами KAL намного позже после того, как он пролетел над Сахалином. Он не послал ни одного сигнала бедствия и ни разу не сообщал о каких-либо проблемах. Корейский авиалайнер исчез внезапно, за несколько минут до прохода над Ниигатой, без всяких явных причин.



Рис. 20. Контрольная точка KADPO, где FB 650 начал свое патрулирование на малой высоте и рядом с которой я обозначил место падения KAL 007. Подпись, сделанное агентством ЮПИ к этому рисунку, гласит: «Японские истребители были подняты по тревоге 13 сентября 1983 года, для того чтобы отогнать два советских бомбардировщика и два самолета-разведчика, которые пролетели в 100 милях от японского побережья, вскоре после того, как советские военные суда завершили маневры в Японском море, где был сбит корейский авиалайнер»

Среди нескольких вещей, которые могли бы с ним произойти, две можно предположить по аналогии и благодаря тем фактам, которые были выявлены в ходе моего расследования. Первое: авиалайнер был сбит американцами, подумавшими, что это советский самолет, решивший совершить возмездие за то, что произошло севернее. Или он был сбит японцами, решившими, что это советский самолет, угрожающий втянуть Японию в углубляющийся вооруженный конфликт.

Синдром крейсера «Винсеннес»

Мог ли KAL 007 быть уничтоженным по ошибке, при тех же самых условиях, которые привели к уничтожению иранского аэробуса экипажем крейсера военно-морских сил США «Винсеннес»? Критики этой теории могут заметить, что «Боинг-747» является большим самолетом и был бы немедленно опознан на радаре. Как можно спутать гражданский авиалайнер с атакующим военным самолетом? Трагическая смерть 293 пассажиров на борту иранского аэробуса показывает, что это вполне возможно. Капитан «Винсеннес» Роджерс отдал приказ об уничтожении самолета, полагая, что это F-14, атакующий его судно. «Винсеннес» был оборудован радарной системой распознавания «Аэгис», наиболее современной в американском флоте, то есть, иными словами, наиболее совершенной в мире.

Аэробус только что вылетел из гражданского аэропорта в Бендер-Аббасе. Хотя это был иранский самолет, поднимавшийся в воздух с иранского аэродрома, он вел все переговоры с диспетчерским центром по-английски. «Винсеннес» принимал эти переговоры в реальном времени и знал, что взлетающий самолет был гражданским авиалайнером. Самолет затем стал медленно набирать высоту над Персидским заливом, центром международных авиамаршрутов. Он вел себя как гражданский авиалайнер, и ничто в его поведении не угрожало военному судну. Все угрозы

реализовались лишь в мозгу капитана Роджерса, и он отдал приказ открыть огонь по самолету. Его суждение было вызвано страхом возмездия за предшествующие атаки крейсера на иранские патрульные катера. Хотя самолет в небе был большим мирным гражданским авиалайнером, капитан Роджерс видел маленький и агрессивно настроенный F-14. Хотя радар и показывал, что самолет набирает высоту обычным образом, Роджерсу показалось, что он начинает пикировать прямо на судно. И когда радар показал, что самолет устойчиво следует по международному маршруту, он подумал, что самолет повернул и направляется прямо на судно. Когда аэробус находился в двадцати милях, Роджерс приказал выпустить ракеты, уничтожившие всех находившихся на борту.

Американское военное присутствие в Японии было значительным и представлено военно-воздушными базами в Мисава и Йокота и военно-морской в Ацути. В то время, когда был сбит KAL 007, американские самолеты, не участвовавшие в битве над Сахалином, находились в воздухе, а суда — в море. Был ли KAL 007 жертвой синдрома крейсера «Винсеннес»? Обстоятельства были вполне схожими: коммерческий авиалайнер находится в небе вскоре после произошедших поблизости действий, связанных с применением оружия. Система обороны, которая опасается ответного удара, распознает приближающийся самолет как угрозу. Гражданский самолет принят за атакующую цель, хотя более трезвые умы легко идентифицировали бы его как гражданский авиалайнер.

Японский летчик?

24 марта 1991, через день после того, как телекомпания «Асахи Телевижн» показала субботнюю программу «The Scoop», посвященную KAL 007, она получила ряд звонков от зрителей. Среди них был один анонимный звонок, сделанный человеком, который заявил о том, что знает, как был

уничтожен корейский авиалайнер. «Все ваши истории — чепуха. В то время я служил в воздушных силах самообороны, и моя часть размещалась на авиабазе Читозе на Хоккайдо. Мы сами его и сбили. Я знал пилота, который выпустил ракету. Он вышел в отставку и сейчас работает водителем такси».

Этот человек не захотел больше ничего добавить, и никто не рассматривал его историю серьезно. Никто, за исключением моего друга Осаки. Готовя материалы для программы, мы работали вместе больше месяца и вместе посетили лабораторию Иватсу. Именно Осаку ездил в Москву, куда я послал с голосовыми отпечатками для передачи их Андрею Иллешу, с которым Асахи ТВ хотело устроить обмен. Осаки был знаком с работой доктора Цубои и убедил людей из лаборатории Иватсу выполнить этот анализ. Он знал, что KAL 007 упал в море неподалеку от Ниигаты. И он знал также, что история, рассказанная анонимным телезрителем, была вполне вероятной. Осаки приступил к расследованию и обнаружил компанию такси, в которой работали отставные военные. К сожалению, продвинуться дальше он не смог, и тайна анонимного звонка осталась неразгаданной.

Тем не менее мы знаем, что, прежде чем KAL 007 был уничтожен, половина всех японских истребителей была перемещена в Читозе в качестве экстренной меры. Некоторые из них, без сомнения, находились в воздухе. В свете процедур JASDF вполне вероятно, что две пары истребителей могли быть направлены системой «Бадж» на перехват самолета, идущего к югу у западного побережья Хоккайдо и Хонсю. Японцы могли не идентифицировать этот самолет как KAL 007. Вполне вероятно, что командование JASDF могло приказать своим перехватчикам уничтожить самолет.

Что из наших знаний может оказаться относящимся к делу? Шесть японских истребителей, севших в Читозе, взлетели с авиабазы Коматцу. Прямой путь из Коматцу в Читозе проходит над Ниигатой и контрольной точкой KADPO. Воо-

руженные истребители находились в том районе, где был уничтожен KAL 007. Мы также должны рассмотреть связь между средствами атаки и повреждениями, которые получил KAL 007. Кажется маловероятным, что ракета с тепловой боеголовкой могла попасть в хвост «Боинга», двигатели которого размещены под крыльями. Ракета, наводящаяся радаром и выпущенная сзади, могла попасть в хвост, но характер повреждений говорит об ином. Обломки нижней части хвоста, которые имели регистрационный номер авиалайнера, были найдены полицией Хоккайдо на побережье Охотского моря и, в то же самое время, русскими — к югу от Невельска. Фотографии самого большого обломка, опубликованные в японской прессе, показывают, что его края выгнуты наружу. Это доказывает, что давление было приложено изнутри. Ракета, наводимая радаром, была она или нет оборудована дистанционным взрывателем, вызвала бы увеличение внешнего, а не внутреннего давления на эту часть хвоста.

Бомба?

Полковник Флетчер Праути, отставной офицер разведки ВВС США, сказал, что США намеренно уничтожили KAL 007, приведя в действие предварительно установленное на его борту взрывное устройство. Он утверждает, что корейский авиалайнер никогда не сходил со своего курса, был взорван у тихоокеанского побережья Японии над Курильской глубоководной впадиной и сейчас покоится в одной из глубочайших впадин Мирового океана. Вполне возможно, что гражданский самолет был уничтожен бомбой, приводимой в действие радиосигналом. Находясь на своем маршруте к югу от пролива Лаперуза, KAL 007 постоянно находился в пределах дальности американских радиостановок на Вакканае и в Мисава. Но полковник Праути ошибается, полагая, что самолет был взорван над Тихим океаном. Обломки и океанографические свидетельства, которые

я обсуждал в главе 4, показывают совершенно ясно, что самолет был уничтожен над Японским морем.

На этой стадии данных недостаточно, чтобы указать на наиболее вероятную причину гибели авиалайнера. Ставки слишком высоки, чтобы принимать какое-то окончательное решение на базе недостаточных свидетельств. Тем не менее главная причина совершенно ясна. Если бы KAL 007 следовал по маршруту ROMEО 20 через остров Хонсю к Ниигате, нет никакого сомнения, что с ним не случилось бы того, что произошло на самом деле.

* * *

Публичное расследование не должно ограничиваться вопросом, как был уничтожен самолет. Столь же важно знать — почему? Многие аспекты поведения самолета требуют расследования, для того чтобы установить точно, принимал ли экипаж сознательное участие в плохо разработанной и окончившейся ужасной катастрофой провокационной миссии, которую США срежиссировали той ночью. Установив связь между двумя катастрофами, воздушной битвой над Сахалином и гибелью KAL 007, это публичное и тщательное расследование будет иметь преимущество, которого не было у меня, — способность задавать под присягой вопросы тем людям, которые запланировали, утвердили, выполнили и скрывали эту разведывательную операцию...

Мишель Брюн

10 марта 1994

Письмо Г. Осиповичу

«Геннадий Николаевич Осипович.
г. Майкоп, Российская Федерация

Уважаемый полковник!

Недавно я имел возможность встретиться в Париже с французским журналистом русского происхождения Мишей Лобко, который взял у Вас интервью для французского телевидения. Михаил Лобко сказал мне, что Вы ему говорили обо мне следующее: «Есть по крайней мере один человек, который верит, что я не сбивал южнокорейский самолет. Это — Мишель Брюн». Мне было весьма приятно об этом услышать.

Я услышал впервые Ваше имя в интервью Агентству «Новости», которое появилось в «Journal of U.S. Air Force». Затем «Известия» опубликовали длинную серию статей, где фигурируют Ваши интервью. Однако, версия «Известий» отличается от версии, рассказанной Агентством «Новости». Согласно одной версии, Вы взлетели в 04.30 и преследовали RC-135. Согласно другой, Вы вылетели в 06.00 и самолет, который Вы преследовали, был похож на Ту-16. Отсюда я делаю вывод, что в эту ночь Вы выполнили два вылета и сбили два самолета, из которых ни один не был южнокорейским. Я обнаружил, что корейский самолет не был сбит над Сахалином, так как, помимо всего прочего, он выходил на радиосвязь 44 минуты спустя после битвы. Многое доказывает то, что самолеты, сбитые под Монероном, были военными. Японцы нашли два катапультируемых сиденья и несколько спасательных плотов, два из которых — одномо-

стные, что указывает на их явно военный характер. Среди других обломков были найдены также рули и радарная антенна с военных самолетов. Я был бы рад возможности установить с Вами длительную переписку. А пока, не могли бы Вы подтвердить мне, что той ночью Вы пилотировали МиГ-31 под номером 804, а не Су-15 под номером 805?

Я закончил рукопись книги по моим расследованиям, которую я назвал «Битва над Сахалином». У меня есть два варианта — французский и английский. Надеюсь, что американское издательство скоро опубликует ее. Если это возможно, не могли бы Вы написать вступление для моей книги? Я бы счел это за большую честь.

Если Вам необходимо, я могу выслать копию рукописи на английском или французском языках.

В надежде на Ваш скорый ответ я прошу принять Вас, уважаемый полковник, заверения в моей искренней симпатии и дружбе.

Мишель Брюн».

СОДЕРЖАНИЕ

Мухин Ю. С кем в холодной войне воевал ЦК КПСС? 5

Мишель Брюн

САХАЛИНСКИЙ ИНЦИДЕНТ

Евгений Ковалев. К читателям	21
Благодарности	25
Введение	29
Глава 1. Рейс из Нью-Йорка	36
Глава 2. Посадка на Сахалине	44
Глава 3. Расследование началось	51
Глава 4. Адмирал расстроен	75
Глава 5. Кладбище Цугару	102
Глава 6. Встреча в Токио	123
Глава 7. KAL 007 не отвечает	137
Глава 8. Поиск места катастрофы	155
Глава 9. Говорят свидетели	174
Глава 10. Советские подводные поиски (1)	187
Глава 11. Советские подводные поиски (2)	198
Глава 12. Американские спасательные операции	220
Глава 13. Отправление из Анкориджа	229
Глава 14. Полет	249
Глава 15. Камчатка	272
Глава 16. Бой над Сахалином	287
Глава 17. Бегство с Сахалина	343
Письмо Г. Осиповичу	364

Мухин Юрий Игнатьевич, Брюн Мишель

**ТРЕТЬЯ МИРОВАЯ НАД САХАЛИНОМ,
или КТО СБИЛ КОРЕЙСКИЙ ЛАЙНЕР?**

Редактор *В Г Манягин*
Художественный редактор *А Р Стариков*
Верстка *А А Кувшинников*
Корректор *И А Носкова*

ООО «Алгоритм-Книга»

Лицензия ИД 00368 от 29 10 99. Тел 617-08-25

Оптовая торговля Центр политической книги — 733-9789

«Столица-Сервис» — 375-3211, 375-2433, 375-3673

Мелкооптовая торговля г Москва, СК «Олимпийский» Книжный клуб

Торговое место № 30, 1-й эт Тел 8-903-519-85-41

Сайт <http://www.algoritm-kniga.ru>

Электронная почта algoritm-kniga@mail.ru

Книги издательства «Алгоритм» можно приобрести в
интернет-магазине <http://www.politkniga.ru>

Подписано в печать 15 07 2008

Формат 84×108 ¹/₃₂ Печать офсетная Печ л 19,32

Тираж 6000 экз Заказ № 4831028

Отпечатано на ОАО «Нижполиграф»

603006, Нижний Новгород, ул. Варварская, 32

ТРЕТЬЯ МИРОВАЯ НАД САХАЛИНОМ, *или Кто сбил корейский лайнер?*

ЮРИЙ МУХИН, МИШЕЛЬ БРЮН

Сбитый в сентябре 1983-го корейский «Боинг» стал поистине загадкой XX века. До сих пор ведутся споры не только о месте гибели лайнера, но и о том, чьи же ракеты его сбили: советские или... американские? Ведь, как подозревают многие исследователи, над Охотским морем шел настоящий воздушный бой нескольких советских и американских истребителей. Мир стоял уже не на пороге, а за порогом Третьей мировой войны. В книге «Третья мировая над Сахалином, или Кто сбил корейский лайнер?» анализируются события той трагической ночи. Прикоснитесь и вы к одной из самых больших политических тайн прошедшего столетия.

ISBN 978-5-9265-0593-8



9 785926 505938 >