

Ф4  
Т15

# ПРЕСТУПЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА



ПРОВОКАЦИЯ  
С ЮЖНОКОРЕЙСКИМ САМОЛЕТОМ  
СОВЕРШЕНА ПО ПРИКАЗУ  
РЕЙГАНА

# **ПРЕСТУПЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА**

ПРОВОКАЦИЯ  
С ЮЖНОКОРЕЙСКИМ САМОЛЕТОМ  
СОВЕРШЕНА ПО ПРИКАЗУ  
РЕЙГАНА

# 大統領の犯罪

——作戦はレーガンの命令で開始された。

編著 高橋 秋男



АКИО ТАКАХАСИ

# ПРЕСТУПЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА

ПРОВОКАЦИЯ  
С ЮЖНОКОРЕЙСКИМ САМОЛЕТОМ  
СОВЕРШЕНА ПО ПРИКАЗУ  
РЕЙГАНА

*Сокращенный перевод с японского*



Издательство Агентства печати Новости  
Москва, 1984

ББК 66.4(08)  
Т15

Перевод с японского *Бориса ЛАВРЕНТЬЕВА,*  
*Святослава НЕВЕРОВА* и *Бориса РАСКИНА*  
Послесловие *Владимира БОЛЬШАКОВА*

### Такахаси Акио

Т15 Преступление президента.— М.: АПН,  
1984.— 128 с. (Б-чка АПН).

100 000 экз.

В центре внимания японского публициста А. Такахаси — инцидент с южнокорейским самолетом, вторгшимся в воздушное пространство СССР 1 сентября 1983 года. Автор развенчивает официальную версию, распространяемую правящими кругами США, Японии и Южной Кореи, согласно которой самолет-нарушитель якобы ошибочно уклонился от установленной трассы полета. В книге убедительно, на основе большого фактического материала доказывается, что случившееся было не чем иным, как разведывательно-провокационной операцией, разработанной и осуществленной ЦРУ и Пентагоном по личному указанию президента США Р. Рейгана.

0801000000

Т — Без объявл.

ББК 66.4(08)

067(02)—84

327.21

© Издательство «Нингэнся», 1984

© Перевод на русский язык, послесловие —  
Издательство Агентства печати Новости, 1984

# От Издательства

*В предлагаемой вниманию советских читателей книге японского публициста Акио Такахаси на основе неопровержимых фактов, многочисленных материалов, опубликованных в советской и зарубежной печати, полностью подтверждается провокационно-разведывательный характер полета южнокорейского самолета «Боинг-747», нарушившего в ночь на 1 сентября 1983 года воздушное пространство СССР в районе Камчатки и Сахалина. Автор убедительно доказывает, что разведывательные службы США, Японии и Южной Кореи принимали непосредственное участие в осуществлении этой крупномасштабной провокации, а также разоблачает администрацию Р. Рейгана как организатора этого преступления.*

*Вместе с тем необходимо отметить, что в ряде случаев автор, используя американские источники, приводит далеко не точные данные. Это касается радиообмена, некоторых временных данных и других элементов, характеризующих суть происшествия.*

*В книге опущен важнейший момент, свидетельствующий о преднамеренности нарушения южнокорейским самолетом воздушного пространства СССР,—совместный управляемый полет «Боинга-747» и американского самолета-разведчика RC-135 в районе Карагинского залива. Автор, по сути, обошел вниманием и тот факт, что организаторы разведывательно-провокационного полета и экипаж южнокорейского само-*

*лета умышленно создали такую обстановку, при которой опознать этот самолет ночью было невозможно.*

*В целом же книга А. Такахаси представляет собой объективное расследование обстоятельств происшедшего. Выводы, к которым приходит автор, не вызывают сомнений.*

## ПРЕДИСЛОВИЕ

1 сентября 1983 года по японскому телевидению передавали пресс-конференцию генерального секретаря кабинета министров Японии М. Готода — этого всегда угрюмого выходца из среды полицейских чиновников. Всех, разумеется, волновал один вопрос: как случилось, что в ночь на 1 сентября самолет южнокорейской авиакомпании «Кориан Эйрлайнз» «Боинг-747», следовавший рейсом 007 (Нью-Йорк—Анкоридж (Аляска)—Сеул), нарушил воздушное пространство СССР и был сбит советским истребителем? Подавляя эмоции, Готода сдавленным голосом произносит: «Есть только факт!» При этом он смотрит так, будто готов пригвоздить к месту любого несогласного.

Встает корреспондент и задает вопрос:

— Насколько я понимаю, переговоры между землей и истребителем-перехватчиком подслушивались и записывались. Если пленка с записью цела, сообщите нам ее содержание.

— Пленка, конечно, есть,— проговаривается Готода, с запозданием вспомнив, что о ее наличии или отсутствии говорить не следовало бы. Он запинается и пронзает уничтожающим взглядом корреспондента, задавшего вопрос.

В этот момент я подумал: что-то здесь нечисто. Надо во что бы то ни стало узнать правду, настоящую правду об этом инциденте. Подозрительное поведение генерального секретаря кабинета министров явилось как бы первым толчком, побудившим меня написать эту книгу.

В дневных новостях, впрочем, сообщалось: «Самолет приземлился на Сахалине. Пассажиры и эки-

паж здоровы». Эта информация была получена из министерства иностранных дел Южной Кореи. Однако она оказалась ложной. В вечернем специальном выпуске новостей было объявлено, что «южнокорейский самолет сбит»...

Почему это произошло? На этот вопрос я постараюсь ответить в этой книге. Но прежде замечу, что существуют две противоположные версии инцидента с южнокорейским самолетом. Согласно одной из них, направлявшийся в Сеул лайнер, на борту которого находилось более двухсот пассажиров, после вылета из промежуточного аэропорта Анкориджа по каким-то причинам якобы сбился с курса — не только пассажиры, но и экипаж не заметили, что самолет нарушил воздушное пространство Советского Союза. В течение двух с половиной часов «Боинг-747» продолжал полет в воздушном пространстве СССР и наконец над Сахалином был неожиданно сбит советским истребителем.

В соответствии с другой точкой зрения, этот самолет-нарушитель в разведывательных целях пролетел над важнейшей базой стратегических ядерных сил СССР на Камчатке, а затем, продолжая полет в советском воздушном пространстве, прошел над важными военными объектами в южной части Сахалина. Преследуемый советскими истребителями-перехватчиками, южнокорейский самолет не выполнил их требования о посадке на советские аэродромы и поэтому его полет был пресечен.

Первая точка зрения высказывается официальными кругами стран Запада, прежде всего США, Японии и Южной Кореи; вторая — советской стороной. Сторонники первой версии утверждают, что отклонение «Боинга-747» от курса объясняется ошибкой пилота при вводе цифровых данных в навигационный компьютер или чем-нибудь еще, но только не разведывательными целями, и поэтому, мол, сбивать самолет было «верхом жестокости».

Согласно же второй точке зрения, не заметить столь значительное отклонение самолета от уста-

новленной трассы в течение двух с половиной часов было нельзя, к тому же над Сахалином «Боинг-747» пытался уйти от преследовавших его советских истребителей ПВО, изменяя высоту, скорость и направление полета. При этом события происходили глубокой ночью, и определить, военный ли это самолет или нет, перехватчики попросту не могли и были вынуждены пресечь полет нарушителя.

Высказываемая официальными кругами и средствами массовой информации Запада точка зрения о том, что южнокорейский самолет «случайно заблудился» в воздушном пространстве Советского Союза, вызывает слишком много сомнений, чтобы в нее можно было поверить.

В самом деле, почему гигантский «Боинг-747», оборудованный самыми совершенными аэронавигационными средствами, уже вскоре после вылета из Анкориджа пошел не по установленной международной трассе R-20, а взял курс на Камчатку и в течение двух с половиной часов летел в воздушном пространстве СССР, отклонившись от трассы почти на 500 километров? Тогда, в начале сентября 1983 года, это казалось самой большой загадкой. И на Западе ее сразу же стали разъяснять неведомо откуда появившиеся «специалисты». Такое впечатление, будто они только ждали сигнала. Так возникла версия о неисправностях в инерционной навигационной системе (ИНС) южнокорейского самолета. Устанавливая «причину» отклонения, эти «специалисты» не предъявили в то же время никаких доказательств своей версии — ни плана полета, ни данных о подготовке рейса, ни записи действий экипажа, ни списков пассажиров, ни информации о метеорологических условиях. Слово «по-видимому» незаметно стало подменяться в их комментариях словами «вне всяких сомнений». Блестящая манипуляция информацией — ничего не скажешь!

Один из «специалистов», глядя с телеэкрана, с важным видом дает не слишком понятное для несведущих описание того, как в инерционную навига-

ционную систему была введена ошибочная информация. Так зрителям, которые не разбираются не только в огромном «Боинге-747», но и в устройстве телевизора, навязывалась точка зрения: Советский Союз — «ужасная» страна, которая уничтожила, видите ли, совершенно безоружный гражданский самолет...

Я сразу же приступил к сбору материалов. Мне удалось побеседовать с пилотами, летавшими на самолетах «Боинг-747» по международной трассе R-20. Я взял несколько интервью у специалистов по международному и аэронавигационному праву, собрал статьи, опубликованные в иностранных газетах и журналах.

К сожалению, мне не удалось совершить полет по трассе, которой должен был следовать южнокорейский авиалайнер, и собрать материал об американской военной базе на о. Шемия в Тихом океане.

Таковы обстоятельства, при которых была написана эта книга. Хотелось бы выразить чувство глубокой благодарности всем тем, кто оказал содействие в ее создании.

# Операция «С двойным дном»

## РАЗВЯЗКА

В ночь на 1 сентября 1983 года самолет-нарушитель вторгся в воздушное пространство Советского Союза. В 1 час 30 мин. (здесь и далее время японское) нарушитель подошел к Камчатке. Он шел прямо на важнейшую базу стратегических ядерных сил СССР. Не отвечая на запросы советских диспетчерских служб и самолетов ПВО, самолет-нарушитель пересек Камчатку и ушел в сторону Охотского моря. В 3 час. 05 мин. он вновь оказался в воздушном пространстве СССР у берегов Сахалина, продолжая лететь в направлении Японского моря.

(По сведениям токийской обсерватории, яркость луны в ту ночь составляла  $1/12$  полнолуния. При такой яркости на земле едва различимы силуэты гор. Длина корпуса самолета «Боинг-747» 70 метров. На расстоянии двух километров он выглядит как двухсантиметровый предмет на вытянутой руке. Следовательно, даже на таком расстоянии глубокой ночью, в условиях облачности, визуально установить тип самолета было невозможно.)

В воздух один за другим поднимались около десяти советских истребителей-перехватчиков ПВО (СУ-15, МиГ-23), преследовавших нарушителя и над Камчаткой, и над Сахалином с целью посадить его на советские аэродромы.

3 час. 26 мин. За три-четыре минуты до того, как самолет-нарушитель должен был покинуть воздушное пространство СССР (он летел на высоте 9.700 метров со скоростью 810 км/час), он был сбит двумя ракетами истребителя СУ-15.

Мгновение унесло 269 человеческих жизней — пассажиров и членов экипажа самолета, углубившегося в момент пресечения его полета на 500 с лишним километров в воздушное пространство СССР. Повторю: в течение более двух с половиной часов он летел в стороне от установленной международной трассы R-20, проделав за это время путь длиной более двух тысяч километров.

...На командном пункте советских средств ПВО на Сахалине дежурные диспетчеры напряженно вглядывались в экраны радаров.

Голос оператора:\*

«3 часа 05 минут, цель с радиолокационной отметкой РС-135 вторглась в воздушное пространство. Направление... скорость... высота...»

Командование ПВО района получает срочное сообщение: американский разведывательный спутник «Феррет-Д» в 3 час. 04 мин. прошел над Якутском и в 3 час. 07 мин. выйдет на широту северной части Сахалина. Командующий ПВО района отдает приказ истребителю-перехватчику с позывным номером 805 посадить самолет-нарушитель на аэродром... В 3 час. 05 мин. 805-й вышел на цель.

Сообщения от 805-го:

«9 минут 0 секунд, цель изменила курс. Цель справа от меня на 80 градусов».

«13 минут 26 секунд, цель не отвечает на сигнал «свой—чужой».

«15 минут 37 секунд, цель не отвечает на сигнал вызова, на аварийной частоте» (121,5 МГц.— *Прим. ред.*).

Раздается голос оператора:

«Товарищ командир, фиксирую помехи. Информация неразличима. Перехожу на

---

\* Приводимая автором запись радиообмена во многом не точна.—  
Здесь и далее примечания редактора.

меры борьбы с радиолокационными помехами».

На экране радара КП вновь появляются цель и 805-й...

Как бы подстраховывая цель, к советскому воздушному пространству с восточной стороны Курильских островов вплотную приблизился американский разведывательный самолет RC-135. Над Японским и Охотским морями патрулировали 2 противолодочных самолета ВВС США «Орион». Синхронно с ними действовал самолет системы дальнего обнаружения и наведения E-3A («АВАКС»). В прилегающих водах несли боевую службу несколько кораблей ВМС США. Над этим районом, как уже знает читатель, пролегла в это время и траектория полета американского разведывательного спутника «Феррет-Д». Таким образом, на всем протяжении полета самолета-нарушителя от Камчатки до Сахалина был сформирован крупномасштабный и тщательно спланированный разведывательный комплекс.

«...Дать предупредительные выстрелы!»—приказывает командир.

«805-й, 20 минут 49 секунд, дал предупредительные выстрелы».

«22 минуты 2 секунды, цель маневрирует по скорости и направлению».

«Не отвечает. Времени не остается».

Командование вынуждено принять окончательное решение:

«Подготовиться к сбросу ракет, цель RC-135».

«25 минут 16 секунд, к пуску готов».

«Пуск!»

«26 минут 20 секунд, сброс».

«26 минут 21 секунда, цель поражена, выхожу из атаки».

## О ЧЕМ ГОВОРЯТ ПРИМЕРЫ ИСТОРИИ

История свидетельствует, что для развязывания войн и нагнетания международной напряженности империалистические круги, как правило, организуют грязные политические и военные провокации. И инцидент с южнокорейским самолетом — эта тайная операция, тщательно подготовленная и осуществленная американскими разведслужбами, утвержденная на высшем уровне при участии президента США, — еще раз подтверждает это.

Поджог нацистами рейхстага (февраль 1933 года) явился первым шагом к развязыванию второй мировой войны.

1 мая 1960 года из Пешавара в Пакистане поднялся в воздух американский шпионский самолет У-2, пилотируемый Ф. Пауэрсом. Самолет взял курс на американскую военную базу в Норвегии и глубоко вторгся в воздушное пространство Советского Союза. Он был сбит под Свердловском.

Правительство США вначале опубликовало сообщение об «исчезновении» в воздушном пространстве Турции «самолета метеослужбы». Однако после того, как стало известно об аресте Пауэрса и полном признании им своей вины, президент Д. Эйзенхауэр был вынужден взять на себя ответственность за эту шпионскую акцию. Выяснилось, что президент лично участвовал в разработке плана полета У-2. Бывшие эксперты ЦРУ В. Маркетти и Дж. Л. Маркс в книге «ЦРУ и культ разведки» пишут об этом следующее: *«Президент в совершенно секретном порядке санкционировал разведывательные операции с участием самолета У-2. Каждый из полетов У-2 утверждался непосредственно президентом США при участии госсекретаря и министра обороны».*

К чему привел полет Пауэрса — общеизвестно: к отмене визита американского президента в СССР,

а в более широком плане — к резкому обострению международной обстановки.

Сегодня уже доказано, что и инцидент в Тонкинском заливе (август 1964 года), использованный в качестве предлога для развязывания агрессии США во Вьетнаме, был от начала и до конца сфабрикован Соединенными Штатами. Напомню, что уже через 12 часов после сообщения о якобы имевшей место с вьетнамской стороны торпедной атаке американского эсминца «Мэддокс» авиация ВМС США подвергла ожесточенной бомбардировке территорию Северного Вьетнама.

Опубликованные в 1971 году «Документы Пентагона» вскрывают истинную подоплеку этих событий: *«Под упомянутой тщательно разработанной тайной военной акцией против Северного Вьетнама имеется в виду «Операция 34А», приказ о проведении которой отдал президент Л. Джонсон по рекомендации министра обороны Р. Макнамары. В конечном счете это был сценарий военной эскалации с целью подавления сопротивления партизанских отрядов во Вьетнаме и Лаосе».*

И еще один пример. Свежи в памяти события того времени, когда Р. Никсон в паре с Г. Киссинджером планировали контрреволюционный переворот против правительства С. Альенде в Чили. Для подготовки переворота в состав «Комитета 40» (получившего свое название по регистрационному номеру в Совете национальной безопасности, принявшем решение о создании этого комитета) вошли Киссинджер (председатель), министр юстиции Дж. Митчел, директор ЦРУ Р. Хелмс, председатель комитета начальников штабов Т. Мур, представитель госдепартамента А. Джонсон, помощник заместителя министра обороны Д. Паккард.

15 сентября 1971 года Никсон вызвал в свой кабинет Хелмса, Митчела и Киссинджера и предоставил им полную свободу действий против Альенде. Впоследствии в своих показаниях сенатской

цией «с двойным дном» цели вряд ли удастся. Расчет был такой: или гражданский рейс 007 с помощью средств прикрытия и поддержки обеспечит получение крайне важных для Пентагона разведывательных данных, или — в том случае, если полет самолета-шпиона будет пресечен, — появится повод для дальнейшего обострения международной обстановки, а это, в свою очередь, позволит протолкнуть программу наращивания вооружений, как ядерных, так и обычных, программу, направленную на достижение военного превосходства над СССР.

## «ВТОРОЙ СЦЕНАРИЙ» ВСТУПАЕТ В СИЛУ

Все то время, что советские истребители-перехватчики преследовали в сахалинском небе самолет-нарушитель, на станциях радиоперехвата ВВС японских сил самообороны в Вакканаи и Немуро дежурные диспетчеры не отрывали глаз от экранов радаров. Они получали исчерпывающую информацию о ходе полета южнокорейского «Боинга-747».

Гигантская система антенн на американской базе Мисава в префектуре Аомори также перехватывала содержание радиосвязи советских истребителей с командным пунктом ПВО. С максимальной нагрузкой работали средства радиоперехвата американских ВМС в Камисэтани, пригороде Иокогамы, которые немедленно направляли полученную информацию в Агентство национальной безопасности (АНБ) США. Туда же отправлялись данные радиоэлектронной разведки, поступавшие от американского самолета RC-135. АНБ, в свою очередь, ежеминутно докладывало в «ситуационную комнату» в Белом доме о ходе операции с южнокорейским самолетом.

2 сентября 1983 года американская газета «Дэнвер пост» опубликовала статью, в которой приводилась точка зрения специалистов по разведке, имеющих опыт полетов на самолете RC-135: *«Самолет RC-135 оснащен новейшей системой связи... позволяющей немедленно передавать разведывательные данные высшему руководству, включая президента. Так, например, срочная информация с борта RC-135, находящегося в воздушном пространстве над Японским морем, может быть передана через десять минут президенту США».*

...Президент Рейган, проводивший в это время свой отпуск в Санта-Барбаре в Калифорнии, с утра пораньше, чтобы скрыться от сопровождавших его корреспондентов, отправился на верховую прогулку со своими ближайшими помощниками — Э. Мизом, У. Кларком и другими. В 9 час. 30 мин. по местному времени (1 час 30 мин. по японскому времени) все они появились в специально оборудованной на этот случай «ситуационной комнате» и, не отрываясь, следили за ходом операции. Как только поступило сообщение о том, что «Боинг-747» сбит, был отдан приказ о приведении в состояние повышенной боеготовности всех вооруженных сил США в зоне Тихого океана, включая войска США в Японии. «Второй сценарий» операции, предусматривавший меры по пресечению утечки компрометирующей информации и развязывание широкомасштабной антисоветской кампании, вступил в силу.

Далее, как сообщала газета «Вашингтон пост», события развивались следующим образом. Сразу после инцидента к северо-западу от Сахалина был направлен самолет спасательной службы RC-130 и несколько патрульных самолетов ВМС R-3. В этот район был срочно послан самолет E-3A системы «АВАКС», с аэродрома на Окинаве в Мисаву были переброшены пять истребителей F-15. К месту происшествия устремились корабли ВМС США — фрегат «Беджер» и эсминец «Эллиот».

Как только отметка самолета «Боинг-747» исчез-

ла с экранов радара в Вакканаи, объявил сбор по тревоге штаб северной группы ВВС японских сил самообороны в Мисаве. В 5 час. утра все части японских ВВС были приведены в состояние боеготовности. Без промедления вышли в море несколько кораблей японских ВМС.

## ЗАГАДКА МНОГОЧАСОВОГО МОЛЧАНИЯ

Итак, военные меры были приняты немедленно. Сообщение же правительств Японии и США о том, что «Боинг-747» сбит, почему-то было опубликовано лишь вечером 1 сентября.

20 час. 19 мин. Министр иностранных дел Японии С. Абэ проводит пресс-конференцию. «Есть основания считать, что южнокорейский самолет упал в 3 час. 30 мин. Вероятнее всего, он был сбит советским истребителем. Этот инцидент вызывает глубокое сожаление».

23 час. 35 мин. (по вашингтонскому времени 10 час. 35 мин.). Государственный секретарь США Дж. Шульц заявляет на пресс-конференции: «Южнокорейский самолет преследовали восемь советских истребителей. Он был сбит ракетами».

2 час. 05 мин. ночи (по калифорнийскому времени 10 час. 05 мин.). Заместитель пресс-секретаря Белого дома Л. Спикс огласил на пресс-конференции в отеле «Шератон» в Санта-Барбаре заявление президента Рейгана: «Нападению на безоружный гражданский самолет нет оправданий».

Так, в соответствии со «вторым сценарием» операции «с двойным дном» была начата беспрецедентная антисоветская кампания, призванная, с одной стороны, дискредитировать СССР и его политику, а с другой — скрыть правду, ввести в заблуждение мировую общественность и тем самым замести следы преступления.

Судя по всему, столь длительное молчание Вашингтона и Токио о случившемся было вызвано, как писала 3 сентября 1983 года японская газета «Асахи», «опасением быть схваченным за руку». **Организаторам операции требовалось время на выяснение вопроса о том, располагает ли Советский Союз вещественными доказательствами шпионской миссии южнокорейского самолета.** Этого требовал, в частности, печальный опыт уже упоминавшегося инцидента с самолетом-шпионом У-2 — тогда американцы оскандалились, и престиж США на международной арене был серьезно подорван. Вероятно, многочасовое молчание понадобилось для того, чтобы избежать повторения такого скандала.

И в настоящее время правящие круги США, Японии и Южной Кореи тщательно скрывают все то, что свидетельствует об операции «с двойным дном», и не дают ни одного вразумительного ответа на вопрос о том, что же на самом деле произошло в ночь на 1 сентября в районе Камчатки и Сахалина.

## ВОПРОСЫ ОСТАЮТСЯ БЕЗ ОТВЕТА

— Почему «Боинг-747», оборудованный самыми современными средствами аэронавигации, управляемый опытным пилотом, находившийся под контролем авиадиспетчерских служб Анкориджа и Токио, отклонился от установленной международной трассы почти на 500 километров и в течение двух с половиной часов находился в воздушном пространстве Советского Союза?

— «Боинг-747» располагает бортовыми радарными, позволяющими безошибочно различать очертания материка и островов, видеть, летит ли самолет над морем или над сушей. Почему же пилот, прекрасно зная, что вся трасса до Японии проходит над морем, пересек Камчатку, а затем полетел над Сахалином?

— Почему США не предприняли никаких мер, чтобы предотвратить это грубое нарушение воздушного пространства Советского Союза (сам факт нарушения США не отрицали с самого начала), не сделали ничего для того, чтобы вернуть самолет на международную трассу? Если же «Боинг-747» сбил-ся с курса по ошибке, почему они не вступили в контакт с советской стороной и не сообщили ей необходимые полетные данные этого самолета?

— Почему, когда самолет не появился в установленное время (3 час. 26 мин.) в контрольной точке в зоне японских диспетчерских служб («Нокка», в 100 морских милях от северо-восточного побережья Хоккайдо), что могло быть установлено, по крайней мере, двумя радиолокационными станциями (РЛС) сил самообороны Японии, японские службы не уведомили об этом соседнюю советскую диспетчерскую службу (Хабаровск)? Ведь между диспетчерскими службами Хабаровска, Саппоро и Токио установлена постоянная, надежная многоканальная система прямой связи (телефон, радио, телетайп). Почему, наконец, не были использованы эти каналы, когда отметка самолета исчезла с экранов РЛС в Вакканаи?

— Почему США, Япония и Южная Корея свели к минимуму публикацию информации о полете южнокорейского самолета и строго приказали держать язык за зубами всем лицам, связанным с этим инцидентом? (Японские силы самообороны, например, хранят в тайне все, кроме записи переговоров некоторых советских пилотов с наземными службами. Скрываются данные, которыми располагают американские вооруженные силы, наблюдавшие все детали этой операции. Более того, департамент авиации министерства транспорта Японии до сих пор не опубликовал план полета, который должен был быть передан по телетайпу из Анкориджа в Токио.)

— Почему не преданы гласности такие важные материалы, как журнал управления полетом, опись

технического оснащения лайнера и полные протоколы переговоров диспетчерских служб Анкориджа, Токио и Сеула?

— Почему не публикуются данные о вылетевшем через несколько минут после рейса 007 самолете той же южнокорейской компании, следовавшем рейсом 015 из Лос-Анджелеса в Сеул? (О роли этого рейса-«двойника» см. гл. IV.)

— Почему во время полета «Боинга-747» в районе Сахалина и Камчатки одновременно находились разведывательные самолеты и корабли американских ВВС и ВМС? Почему полет «Боинга-747» был синхронизирован с появлениями в этом районе американского разведывательного спутника «Феррет-Д»?

— По какой причине курс самолета-нарушителя проходил точно над важнейшими стратегическими объектами Советского Союза?

— Почему Вашингтон пытается убедить общественность в том, что США не смогли установить факт столь значительного отклонения рейса 007 от установленной международной трассы и вторжения самолета в советское воздушное пространство? Или, может быть, радарная сеть США, и в первую очередь американские РЛС на о. Шемия в западной части Алеутских островов, многочисленные разведывательные самолеты ВВС США, находившиеся в районе инцидента, разведывательный спутник «Феррет-Д», осуществлявший подслушивание переговоров на командных пунктах ПВО района, а также «читавший» информацию, получаемую советскими РЛС, не зафиксировали никаких данных об обстоятельствах этого инцидента?

— Как объяснить цепь поистине непостижимых «случайностей» в действиях экипажа «Боинга-747»:

1. Пилоты «пренебрегли» своей обязанностью следить за работой аэронавигационного оборудования и не пользовались приборами для определения местонахождения самолета.

2. Они не отвечали как на вызов советских перехватчиков на фиксированной международной частоте, так и на сигнал опознания «свой — чужой».

3. Они не последовали за советскими самолетами для посадки на советский аэродром и не ответили на предупредительные выстрелы трассирующими снарядами.

4. Самолет летел с потушенными огнями и при встрече с советскими самолетами ПВО «вдруг» стал маневрировать по направлению, высоте и скорости полета.

— Почему экипаж рейса 007 был увеличен до 29 человек? Обычно в японской авиакомпании ДЖАЛ самолет на этой трассе обслуживают 15 человек, в компании «Пан-Америкен» — 12-13 человек. Кто же были эти дополнительные члены экипажа, не специалисты ли, работавшие с разведывательной аппаратурой? Почему в опубликованном списке перечислены не все фамилии членов экипажа? Почему фамилии американских пассажиров до сих пор держатся в тайне?

— Почему официальное сообщение в Вашингтоне и Токио о том, что самолет был сбит, задержали более чем на 15 часов, хотя сразу же после инцидента американские войска и японские силы самообороны в районе происшествия были приведены в состояние повышенной боевой готовности?

США, Япония и Южная Корея не дали ответов на эти вопросы. Вместо этого администрация Рейгана и правительство Я. Накасонэ использовали нарушение южнокорейским самолетом советского воздушного пространства и последовавшую за этим трагедию как «выгодный» материал для развертывания анти-советской пропаганды. Во всеуслышание обвиняя Советский Союз, они хранят в строжайшей тайне сведения, необходимые для выяснения истины о случившемся. И это ясно указывает на тех, кто действительно совершил преступление.

## СЛИШКОМ СТРАННАЯ ЦЕПЬ «СЛУЧАЙНОСТЕЙ»

Аргументация правительств Японии и США, отрицающих тот факт, что инцидент с южнокорейским самолетом был тщательно спланированной разведывательной операцией, сводится к тому, что, мол, гражданский самолет не мог заниматься шпионской деятельностью. Если сопоставить это утверждение с фактами из истории американских спецслужб, становится ясно, насколько оно легковесно и неубедительно.

В декабре 1982 года сенатская комиссия по иностранным делам конгресса США рассекретила показания бывшего директора ЦРУ А. Даллеса, относящиеся к маю 1960 года. Вот что писала тогда по этому поводу газета «Вашингтон пост»: *«Показания Даллеса подтверждают, что и до инцидента с самолетом У-2, который произошел 1 мая 1960 года и привел к резкому ухудшению американо-советских отношений, США направляли шпионские самолеты в воздушное пространство Советского Союза. Аллен Даллес, занимавший тогда пост директора ЦРУ, дал 31 мая 1960 года показания об использовании в этих целях «гражданского», как он сказал, самолета, которым управлял пилот, нанятый ЦРУ».*

Приведу еще одну цитату из «Вашингтон пост»: *«Сотрудники разведки времен Даллеса были шокированы тем, что эти секретные показания были преданы гласности. ЦРУ отказывается... комментировать факты использования Соединенными Штатами гражданских самолетов для шпионажа против Советского Союза...»*

С полетом «Боинга-747» в ночь на 1 сентября связана целая цепочка поистине странных, необъяснимых «случайностей». Не могу не сказать о них, хотя тем самым несколько повторяюсь. Ведь именно это совпадение «случайностей» свидетельствует о

том, что это была тщательно организованная шпионская акция.

Первая «случайность» заключается в том, что во время отклонения от международной трассы к южнокорейскому самолету вплотную приблизились и летели параллельным курсом самолеты RC-135, которые передавали полученную информацию АНБ, где она тщательно анализировалась.

Вторая «случайность» состоит в том, что появление разведывательного спутника Управления национальной разведки (УНР) США «Феррет-Д» над Камчаткой и Сахалином с точностью до секунд совпало с полетом над этими районами южнокорейского самолета.

(Агентство национальной безопасности и Управление национальной разведки — секретные разведывательные органы, которые, кстати сказать, не числятся в списке государственных учреждений США. Подробнее о системе разведывательных служб США см. главу II.— *Авт.*)

Третья «случайность» — курс южнокорейского самолета проходил над Южной Камчаткой и Сахалином, то есть над важными военно-стратегическими районами СССР. В это же время в прилегающих морских и воздушных районах боевую службу «случайно» несли два самолета «Орион», самолет Е-3А системы «АВАКС», фрегат ВМС США «Беджер» и другие корабли. **Эта цепь «случайностей» и служит ключом к уяснению сути происшедшего.**

А теперь познакомимся поближе с главными действующими лицами операции «с двойным дном» — разведывательными службами США. И хотя речь о них пойдет не в контексте инцидента с южнокорейским самолетом, имеющаяся информация о том, **чем и как** они занимаются, проливает свет на их несомненную причастность к трагедии рейса 007.

# «Тайные операции» и система разведывательных служб США

## ВОЗРОЖДЕНИЕ ЦРУ

*«Небольшие города на турецко-иранской границе буквально кишат агентами ЦРУ, которые оказывают тайную поддержку эмигрантским группировкам, стремящимся свергнуть режим Хомейни. ЦРУ активно действует и в Пакистане — в Исламабаде и Пешаваре, направляя оттуда финансовую и материальную помощь мятежным племенам в Афганистане\*... ЦРУ оказывает всемерную поддержку своим ставленникам в Чаде, Эфиопии, Анголе, Судане, ведет грязную «тайную войну» против сандинистского правительства в Никарагуа... Тайные операции ЦРУ осуществляются теперь в глобальном масштабе, не уступая по своему размаху той деятельности, которую вело ЦРУ двадцать лет назад, в пору своего наивысшего расцвета»,* — так характеризует подрывную деятельность ЦРУ американский еженедельник «Ньюсуик», поместивший в октябре 1983 года подборку материалов на эту тему. Журнал справедливо отмечает, что начало нынешнему «расцвету» ЦРУ было положено администрацией Рейгана, взявшей курс на расширение подрывных операций в различных районах мира.

Сразу после своего избрания президентом в ноябре 1980 года Рейган приступил к реорганизации и укреплению гигантской системы американских разведывательных служб. В октябре 1981 года

---

\* Речь идет о контрреволюционных бандах, с помощью которых США ведут необъявленную войну против Демократической Республики Афганистан.

был вновь создан упраздненный при президенте Дж. Картере Консультативный совет при президенте США по вопросам разведывательной деятельности за рубежом, в который по рекомендации Рейгана были включены 19 гражданских лиц из числа отъявленных «ястребов».

Спустя два месяца, 4 декабря 1981 года, президент подписал исполнительный указ о разведывательной деятельности № 12333 и указ о задачах президентского совета по контролю над разведывательными органами № 12334. Комментируя их, газета «Нью-Йорк таймс» писала: *«Эти две директивы президента ставят целью усиление деятельности разведывательных органов в США и за рубежом, а также подключение к разведывательной деятельности специалистов высокого уровня».*

Естественно, стали резко разбухать и бюджетные ассигнования на разведывательную деятельность. В 1981 году они составили 16 млрд. 777 млн. долларов (т. е. выросли на 16 процентов по сравнению с предыдущим годом), в 1982 году они достигли суммы в 22 млрд. 200 млн. долларов (рост на 32 процента), в 1983 году — 26 млрд. 300 млн. долларов (рост на 18 процентов). Иными словами, за прошедшие три года наблюдался рост ассигнований в среднем более чем на 20 процентов.

Директором ЦРУ Рейган назначил Уильяма Кейси, крупного бизнесмена, внесшего большой вклад в его избирательную кампанию. Назначение миллионера Кейси, человека, поддерживавшего тесные личные связи с Рейганом (никто из директоров ЦРУ в прошлом не был столь близок к президенту), было воспринято как свидетельство возрастания роли самого Рейгана в области разведывательной деятельности.

Кейси, отмечал в октябре 1983 года еженедельник «Ньюсуик», «готовясь к конфронтации с враждебными силами во всех районах земного шара, немедленно приступил к пополнению кадров и укреплению ЦРУ». По выдвинутому им пятилетнему

плану реорганизации американских разведорганов предусматривалось, в частности, увеличение на 25 процентов существующих штатов этих органов, насчитывающих, по свидетельству американской газеты «Бостон глоб», 200 тысяч человек.

ЦРУ, как известно, было создано одновременно с Советом национальной безопасности (СНБ) — высшей координационной и руководящей инстанцией по обеспечению безопасности США — в годы «холодной войны». На основании принятого в 1947 году «Закона о национальной безопасности» ЦРУ вменялось в обязанность предоставлять СНБ разведывательную информацию, а также **выполнять** по мере необходимости **другие задачи**, которые будет ставить перед ним СНБ. Этот закон не предусматривает никаких юридических ограничений для деятельности ЦРУ и служит основанием для проводимых им «тайных операций», подрывной и диверсионной деятельности.

Перечень ставших широкоизвестными во всем мире «тайных операций», которые ЦРУ организовало и провело с 1947 года, весьма обширен и продолжает увеличиваться. Только с 1961 по конец 70-х годов шпионское ведомство Вашингтона, согласно официальным данным, осуществило в различных районах мира почти 900 крупных и несколько тысяч «менее значимых» подрывных операций.

Роль, которую играло и играет ЦРУ, не в последнюю очередь определяется полнотой власти, концентрирующейся в руках американского президента, являющегося одновременно и руководителем Совета национальной безопасности. ЦРУ, таким образом, находится в прямом подчинении не только СНБ, но и президента США. Как писал в своей книге «Смерть и ложь. Мои 25 лет в ЦРУ» бывший сотрудник этого ведомства Ральф Макгихи, *«Центральное разведывательное управление — это тайная вооруженная рука президента».*

Необходимо сказать о том, что ЦРУ не только «консультирует» СНБ и президента США, но и имеет

возможность непосредственно влиять на принятие важнейших решений политического и военного характера.

Директор ЦРУ — главный советник президента и СНБ по вопросам разведывательной деятельности, его мнение имеет большой вес на заседаниях СНБ, членом которого он является.

Кроме того, директор ЦРУ наряду с министром обороны и госсекретарем США координирует разведывательную деятельность военных ведомств (армии, ВВС, ВМС), ЦРУ и других гражданских спецслужб США. Он наделен правом проведения и вооруженных операций за рубежами страны.

## КОНГЛОМЕРАТ ТОТАЛЬНОГО ШПИОНАЖА

Говоря о подрывной и разведывательной деятельности, осуществляемой США, обычно сразу вспоминают ЦРУ. Однако масштабы и глубину «тайных операций», планируемых в Вашингтоне, невозможно оценить без учета всей системы разведорганов США. Начнем с их перечисления:

Центральное разведывательное управление (ЦРУ);

Бюро разведки и исследований государственного департамента США (БРИ);

Федеральное бюро расследований (ФБР) (подчиняется министерству юстиции);

Секретная служба министерства финансов;

Управление обслуживания разведки (подотчетное также министерству финансов);

Разведывательный отдел министерства энергетики;

Управление по борьбе с торговлей наркотиками (УБТН) министерства здравоохранения;

Соответствующая служба министерства торговли, занимающаяся вопросами организации экономических санкций.

**Военные разведслужбы:**

Агентство национальной безопасности (АНБ);

Управление национальной разведки (УНР);

Разведывательное управление министерства обороны США (РУМО);

Управление армейской разведки;

Управление военно-морской разведки;

Управление военно-воздушной разведки.

Перед каждой из перечисленных спецслужб, естественно, ставятся вполне конкретные разведывательные задачи. Вместе с тем эти многочисленные органы во многом дублируют друг друга, постоянно конкурируют между собой.

В связи с инцидентом с южнокорейским самолетом наибольший интерес представляет анализ деятельности двух сверхсекретных военных разведывательных органов — Агентства национальной безопасности и Управления национальной разведки.

АНБ занимается радиоэлектронным шпионажем, перехватывая сообщения, передаваемые «противником» по всем линиям связи. О масштабах деятельности АНБ говорят цифры. По данным американской печати, в агентстве служат 120 тысяч военных и гражданских лиц, а его годовой бюджет составляет 15 млрд. долларов.

УНР запускает и обслуживает спутники-шпионы, оборудованные современными фотографическими и радиоэлектронными системами. С их помощью США пытаются наладить непрерывный шпионаж за территорией СССР и других государств Варшавского Договора. Разведка из космоса, в первую очередь против СССР, ведется одновременно по меньшей мере тремя спутниками-шпионами. При этом боль-

шое значение придается получению таких данных, на основании которых можно было бы сделать выводы о расположении важнейших оборонных предприятий Советского Союза и о видах вооружений, которые на них производятся. Кроме того, цель спутников-шпионов — дислокация частей и объектов вооруженных сил СССР и его союзников.

Надо сказать, что в области сбора информации в последнее время возросла в целом роль военных разведывательных органов, которые значительно превосходят ЦРУ как по бюджету, так и по численности кадров. В настоящее время в общей численности персонала всех американских разведслужб военные составляют 78,4 процента, в то время как сотрудники гражданских разведывательных органов — 21,6 процента, в том числе ЦРУ — 9,5 процента. И еще один момент. На руководящие посты в ЦРУ один за другим назначаются бывшие военные, а следовательно, растет влияние Пентагона в ЦРУ.

Примечательно, что органы военной разведки стали использоваться при проведении наиболее ответственных «тайных операций». «Ньюсуик» писал в связи с этим в октябре 1983 года: *«Рейган стремится укрепить части поддержки военной разведки. О существовании таких подразделений не знали даже в конгрессе, пока они наконец не были случайно упомянуты. Это части типа коммандос, их бросают на выполнение задач, подобных попытке освобождения американских заложников в Иране».*

Для того чтобы президент мог контролировать эту непостижимо сложную и разветвленную систему американских разведывательных служб, создан ряд вспомогательных органов. Важнейшим из них является уже упоминавшийся Совет национальной безопасности, в состав которого входят президент, вице-президент, госсекретарь, министр обороны, помощник президента по вопросам национальной безопасности, директор ЦРУ, председатель комите-

та начальников штабов, руководитель аппарата Белого дома.

Целям контроля над всей системой разведорганов США служат и две специальные организации, находящиеся в подчинении директора ЦРУ. Первая—это консультативная комиссия по разведывательным ресурсам, координирующая все бюджетные ассигнования на разведывательную деятельность. Другая—Совет национальной внешней разведки—орган, направляющий весь комплекс подрывных операций США за рубежом и выполняющий функции высшего информационно-аналитического центра шпионской империи Вашингтона.

## **«РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ»: КАК ЕЕ ПОНИМАЮТ В ВАШИНГТОНЕ**

Уже упоминавшиеся В. Маркетти и Д. Маркс приводят в своей книге «ЦРУ и культ разведки» выписку из одного секретного доклада бывшего заместителя директора ЦРУ Р. Биссела:

*«Тайные операции (проводимые всей системой разведорганов США) делятся на две группы:*

*1) Сбор разведывательной информации с использованием шпионов и других секретных и технических средств.*

*2) Тайные акции, оказывающие воздействие на политику других государств. Иногда этот вид разведывательной деятельности называют также «вмешательством».*

Это свидетельство характерно прежде всего тем, что в нем откровенно и точно определены два основных направления деятельности американских разведслужб. В официальном Вашингтоне, разумеется, предпочитают об этом не распространяться.

Методы сбора информации делятся на три категории: 1). Разведка путем наблюдения; 2). Радиоэлектронная разведка (осуществляемая главным

образом АНБ); 3). Традиционная разведка, которую ведут агенты.

О современных методах сбора разведывательной информации уже нельзя судить лишь как об агентурной разведке, основанной на «классическом» шпионаже. Разведка сегодня — это огромная система сбора информации, которую поставляют не только собирающие ее легально или нелегально дипломаты, бизнесмены, журналисты, научные работники, но и самолеты, суда, подводные лодки, разведывательные спутники, разбросанные по всему миру станции радиоэлектронного перехвата. Иными словами, это система, в полной мере использующая новейшие технические средства, прежде всего радиоэлектронные и фотографические.

Собранная с их помощью разведывательная информация анализируется, оценивается и докладывается Совету национальной безопасности США, снабжая его исходными данными для планирования политических акций.

Не менее разнообразен и арсенал мер, к которым прибегают в американских разведорганах при осуществлении подрывных операций. Вот что говорил по этому поводу в 1963 году Аллен Даллес (в скобках замечу, что оценка Даллеса, несомненно, актуальна и сегодня):

*«Это нечто большее, чем просто агентурная разведка или контрразведка, это многоцелевые тайные руки власти. Это устройство для переворотов, манипулирования, насилия и, далее, нелегального вмешательства во внутренние дела других государств».*

Дополняя сказанное Даллесом, замечу, что деятельность разведслужб США включает в себя такие методы, как подкуп отдельных лиц; «помощь» политическим партиям, профсоюзам и другим общественным организациям; тайная пропаганда; подготовка агентов и поддержание с ними связи; подрывная экономическая деятельность; военно-полити-

ческие акции в поддержку или для свержения существующего в данном государстве строя.

Американские разведывательные службы не стесняясь прибегают во имя достижения своих целей и к таким средствам, как политические убийства, похищения и незаконное лишение свободы, манипулирование информацией и формирование выгодного общественного мнения при помощи прессы, радио, телевидения и кино. И все это — производное деятельности администрации Рейгана, которая исходит из того, что «тайные операции» являются важнейшей составной частью внешней политики США.

## ВСЕГДА «ПО УКАЗАНИЮ СВЫШЕ»

В уже упоминавшемся исполнительном указе президента США № 12333 о разведывательной деятельности «тайные операции» определяются следующим образом: *«специальные операции (Рейган использовал термин «special operations».—Авт.) — это операции, осуществляемые за рубежом с целью достижения целей внешней политики. Участность правительства США к таким операциям должна скрываться, они планируются и осуществляются без публичного одобрения».*

И вот что любопытно. Если факт проведения «тайной операции» обнаруживается, то, учитывая ее характер, Вашингтоном делается заявление о том, что операция была предпринята вопреки решению высших инстанций, в частности президента. Такие заявления можно услышать и у нас в Японии, но они далеки от правды. Сошлюсь на мнение авторитетных лиц.

*«Осуществляя «тайные операции для достижения внешнеполитических целей», ЦРУ всегда заранее заботилось о том, чтобы иметь наготове благовидный предлог, который позволил бы ему в случае провала отрицать факт проведения такой*

деятельности»,— говорилось в отчете специальной сенатской комиссии по расследованию деятельности разведывательных органов США, опубликованном в 1976 году.

*«Вполне можно сказать, что ни одно важное начинание ЦРУ не предпринималось без ведома или одобрения Белого дома»,—* свидетельствовал Н. Рокфеллер, возглавлявший в 1975 году комиссию по расследованию деятельности ЦРУ на территории США.

*«Дело обстоит так, что ЦРУ ни в коем случае не может приступить к проведению тайной операции без официального разрешения. Краткое ее содержание определяет сначала Совет национальной безопасности, который представляет этот план президенту. После письменного разрешения президента руководство операцией берет на себя директор ЦРУ, при этом он обязан доложить о результатах операции комиссиям по разведке обеих палат конгресса»,—* писал Такаси Какума в книге «Разведывательная война».

А теперь резюме этой главы.

— **«Тайные операции»** являются неотъемлемой составной частью стратегии американского империализма.

— При администрации Рейгана активность американских разведслужб резко возросла.

— Любая крупная «тайная операция» в США осуществляется только с согласия президента.

Думаю, что инцидент с южнокорейским рейсом 007 можно правильно оценить только при учете этих факторов.

## Радиоэлектронная разведка США: цели и средства

### ШУЛЬЦ «НАБЛЮДАЛ» СИГНАЛЫ СОВЕТСКИХ РАДАРОВ!

В газете «Нью-Йорк таймс» 2 сентября 1983 года была опубликована корреспонденция Дэвида Шрибмана, в которой, в частности, говорилось: *«Наибольший интерес в выступлении государственного секретаря Шульца вызывают слова о том, что «примерно в 16 час. по Гринвичу (в 1 час ночи по японскому времени) отметка южнокорейского самолета появилась на советских радарх, а в 18 час. 38 мин. (в 3 час. 38 мин. по японскому времени) она исчезла с экранов советских радаров».*

Публичное признание того, что разведывательный потенциал США позволяет с точностью перехватывать сигналы советских радаров, еще раз продемонстрировало степень напряженности современной разведывательной войны. Этим в США занимаются АНБ и другие разведывательные органы.

Джеймс Бамфорд, автор книги «Дворец гололомок», в которой анализируется деятельность АНБ, пишет: *«На территории Советского Союза есть радарные установки, которые в обычное время не действуют, а используются, когда возникает критическая ситуация—например, при нарушении воздушного пространства. Эти радары передают сигнал в командный центр, расположенный на значительном отдалении, и там получают на экранах такое же изображение, как и в передовой сети ПВО. Между тем, как только эти специальные радары начинают действовать по тревоге, включаются системы АНБ, которые перехватывают их сигналы на пути к командному центру. Считается, что таким образом в Агентстве на-*

*циональной безопасности могут видеть то, что наблюдает на экранах советская сторона».*

Радиолокационной разведкой постоянно занимаются разбросанные по всему миру тысячи американских постов радиоперехвата. Полученная ими информация передается в «ситуационную комнату» Белого дома, важнейшие же данные в отпечатанном виде попадают на рабочий стол президента уже через 10 минут. Бамфорд считает, писала 4 сентября 1983 года японская газета «Санкэй симбун», что, *«читая заявление Шульца, неизбежно приходишь к выводу, что оно опиралось на информацию Агентства национальной безопасности».*

## ЛЕТАЮЩИЙ ШПИОН RC-135

Газета «Нью-Йорк таймс» 2 сентября 1983 года писала: *«Сбор разведывательных данных в районе Охотского моря (Сахалин, Камчатка) осуществляется уже более тридцати лет. Наземный центр американской службы наблюдения расположен на острове Хоккайдо. В послевоенный период США уделяли, с военной точки зрения, повышенное внимание созданию глобальной системы электронной разведки. Агентство национальной безопасности уже двадцать пять лет назад имело в различных районах мира 4.120 станций подслушивания. С тех пор в связи с расширением технических возможностей разведывательных спутников и самолетов потенциал этой системы вырос в несколько раз».*

Важнейшей составной частью американской системы радиоперехвата является самолет радиоэлектронной разведки RC-135, способный принимать самые слабые сигналы, исходящие от исследуемых объектов.

Американская газета «Денвер пост» опубликовала 17 сентября 1983 года материал Т. Бернарда и Т. Эскелсона — специалистов по радиоразведке,

летающих на RC-135 с базы на Окинаве. Вот их выводы:

— Правительственные источники США утверждают, что полеты самолетов RC-135 осуществляются с целью проверки соблюдения советской стороной соглашений о контроле над вооружениями. Однако этим не ограничиваются задачи RC-135.

— Самолеты RC-135 оснащены сложнейшей электронной аппаратурой, предназначенной для радиоперехвата. Продолжительность их полета составляет 18—20 часов. При этом они летают по особым «орбитам», в форме восьмерок. «Орбиты» проложены таким образом, чтобы умышленно нарушать воздушное пространство Советского Союза, заставляя его приводить в боевую готовность свою систему ПВО.

— Самолеты RC-135 направляются в районы особой важности, они совершают полеты круглосуточно, т. е. до завершения выполнения задач одним самолетом на «орбиту» выводится следующий.

— Самолет способен принимать сигналы в широкой полосе частот, может поддерживать связь с другими самолетами, кораблями, наземными станциями, диспетчерскими центрами и т. п. Во время вьетнамской войны, например, американские военные самолеты, совершавшие боевые полеты над Северным Вьетнамом, своевременно получали от RC-135 предупреждения о том, что за ними следят вьетнамские радары, и имели возможность изменить курс.

— RC-135 связаны с глобальной системой связи, получившей название «обратный канал», и могут немедленно передавать стратегически важную информацию высшему руководству, включая президента США.

— Естественный вывод из всего этого: за ходом инцидента с южнокорейским самолетом (рейс 007) засечен советскими радарными, его принимают за американский разведывательный самолет, советские истребители ПВО преследуют нарушителя,

вторгшегося в воздушное пространство Советского Союза, и сбивают его) внимательно следили американские разведслужбы и тут же анализировали получаемую информацию.

Кстати, как указывала 15 сентября 1983 года «Нью-Йорк таймс», это было признано и официальным Вашингтоном: *«Как сообщили представители американской разведки, разведывательные ведомства США знали о том, что действия советской ПВО активизировались примерно за час до того, как в этом районе был сбит южнокорейский лайнер... Сообщая об этом, правительство Рейгана впервые обнародовало тот факт, что американские разведывательные ведомства знали о действиях, которые привели к тому, что южнокорейский авиалайнер был сбит. Они знали об этом уже тогда, когда события только разворачивались».*

Говоря об RC-135, нельзя не отметить и такой факт. По сообщению телекомпании Си-би-эс, работающие на радиолокаторах американские операторы отмечают, что RC-135 выглядит на экранах радаров точно так же, как и «Боинг-747». И это, думается, не могли не учитывать организаторы операции «с двойным дном».

Завершая рассказ об RC-135, вновь сошлюсь на книгу Бамфорда «Дворец головоломок»: *«АНБ в течение уже многих лет направляет в полеты вдоль границ Советского Союза самолеты радиоэлектронной разведки, способные принимать сигналы советских радаров и перехватывать радиообмен наземных станций. Проведению этих операций мешает одно обстоятельство: сигналы радара можно прослушать только тогда, когда он действует. А ведь самые важные радары противника проявляют себя лишь при реальном нарушении границы».*

*Поэтому летчики часто совершают крайне опасные полеты. Самолет-разведчик следует прямо в направлении советского воздушного про-*

*странства, нарушает его, заставляя «включаться» советские радары, и сразу же поворачивает назад.*

*Американские летчики многократно нарушали советское воздушное пространство именно с этой целью».*

## **РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЙ СПУТНИК «ФЕРРЕТ-Д»**

Еще одним важным звеном системы радиоэлектронной разведки США являются спутники «Феррет-Д». В ночь на 1 сентября такой спутник появился в районе инцидента, причем в то же самое время, что и южнокорейский «Боинг-747».

Во время полета над чужой территорией «Феррет-Д» перехватывает сигналы радиосвязи и радаров и записывает их на пленку. Пролетая над своей территорией, он передает полученные данные наземным станциям. Анализируя эти данные, можно определить расположение радаров противовоздушной обороны, их особенности и характеристики. Кроме того, прослушиваются радиообмен между штабами и частями, между подводными лодками и базами, между кораблями и т. п., а также связь правительства с дипломатическими органами.

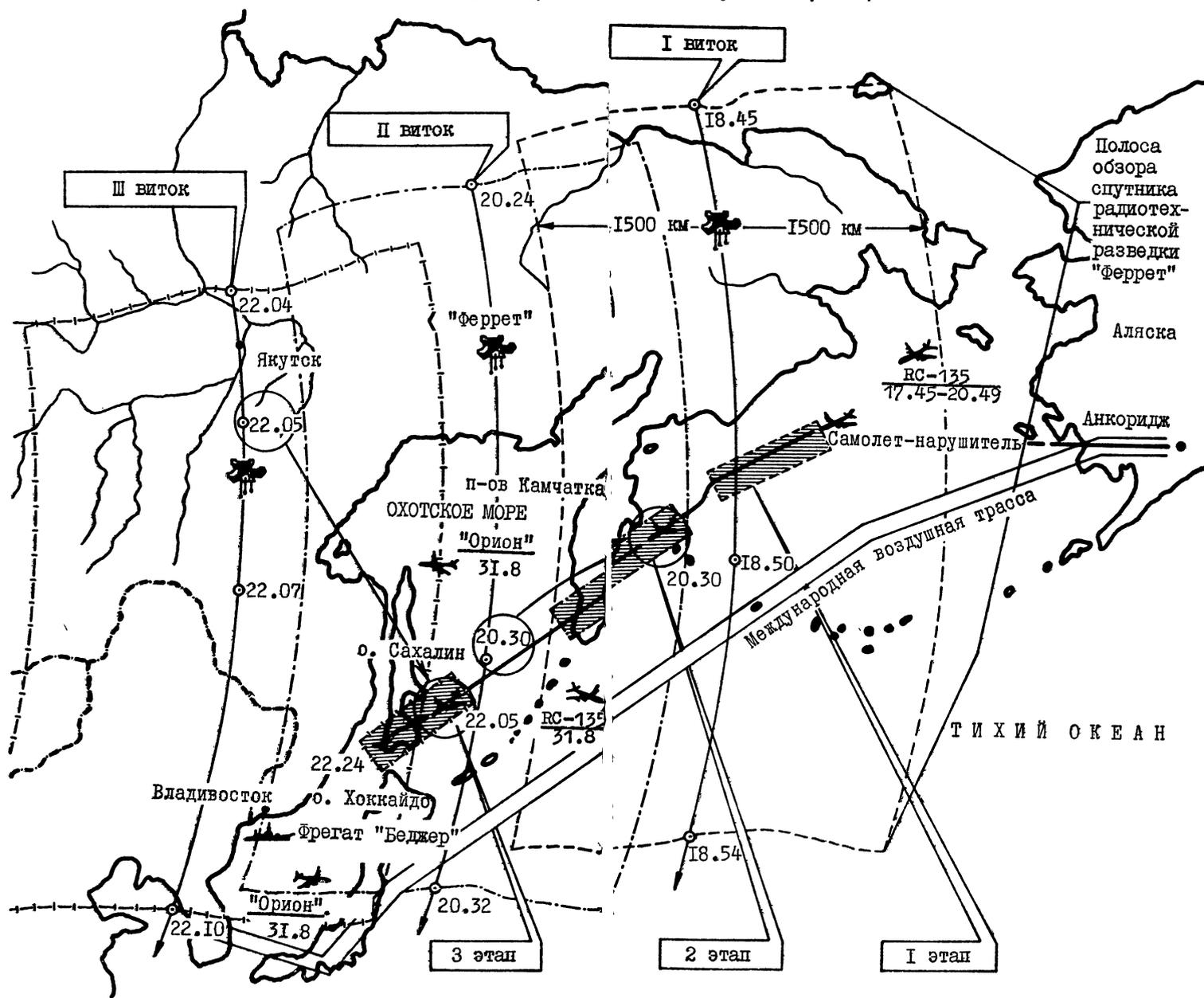
Интерес в этой связи представляет мнение авторитетного советского специалиста, маршала авиации П. С. Кирсанова, высказанное на страницах газеты «Правда» 20 сентября 1983 года:

— Рейс 007 вылетел из Анкориджа на 40 минут позже обычного графика. Такая задержка была нужна для того, чтобы строго синхронизировать появление самолета в районе Камчатки и Сахалина с полетом американского разведывательного спутника «Феррет-Д».

— Этот спутник способен вести электронную и радиотехническую разведку в полосе местности шириной около 3 тысяч километров (период его обращения на орбите вокруг Земли составляет 96 минут).

Карта-схема полета южнокорейского самолета «Боинг-747»,

нарушившего в ночь на 1 сентября 1983 года воздушное пространство СССР



— 31 августа 1983 года спутник «Феррет-Д» появился над Чукоткой в 23 час. 45 мин. (время японское) и в течение примерно 12 минут летел восточнее Камчатки и Курильских островов, прослушивая советские радиоэлектронные средства, работающие в обычном режиме боевого дежурства.

— В 1 час. 30 мин. 1 сентября, то есть точно в момент вторжения самолета-нарушителя в советское воздушное пространство, «Феррет-Д» вновь находился над районом Камчатки (второй виток). Интенсивность работы советских радаров и радиотехнических средств увеличилась примерно вдвое, и вся эта информация фиксировалась спутником «Феррет-Д».

— В 3 час. 05 мин., когда самолет-нарушитель вторгся в воздушное пространство над Сахалином, спутник «Феррет-Д», появившийся в 3 час. 04 мин. над районом севернее Якутска, в 3 час. 07 мин. вышел на широту северной части Сахалина (третий виток). Он фиксировал работу советских радиотехнических средств ПВО на острове Сахалин, Курильской гряде и в Приморье.

Принимая во внимание все эти обстоятельства, никто не может опровергнуть следующие выводы маршала П. С. Кирсанова: *«Никакой случайностью нельзя объяснить такое точное и многократное совпадение полета самолета-разведчика, нарушившего наше воздушное пространство, с полетом спутника-шпиона. Безусловно, вторжение самолета-нарушителя в воздушное пространство СССР в районе Камчатки и его появление над Сахалином заранее тщательно планировались так, чтобы можно было обеспечить получение максимальной информации американским разведывательным спутником «Феррет-Д». В этих интересах «Боинг» и задержался на аэродроме Анкоридж».*

И еще. Все разведывательные спутники США находятся в ведении совершенно секретного разведоргана — Управления национальной развед-

ки, а ассигнования на полеты спутников утверждаются заместителем госсекретаря по разведке, директором ЦРУ и помощником президента по вопросам национальной безопасности. Конкретные же объекты для изучения определяет Совет национальной внешней разведки США.

Таким образом, не вызывает сомнения тот факт, что план полета спутника «Феррет-Д» был утвержден в Вашингтоне на самом высоком уровне. А поскольку участие в операции самолетов RC-135 также допустимо только с разрешения высшего руководства АНБ, то возможно лишь одно разумное объяснение данной крупномасштабной операции, в которой были задействованы все звенья радиоэлектронной разведки США — космическая, наземная, военно-воздушная и морская, — а именно то, что операция была утверждена Советом национальной безопасности США — органом, которым руководит сам президент. Короче, **операция была осуществлена, несомненно, по приказу президента.**

## МУРМАНСКИЙ ПРЕЦЕДЕНТ

События в ночь на 1 сентября 1983 года явились своего рода повторением уже имевшей место крупной шпионской операции, основанной на использовании разведывательного спутника, самолета радиоэлектронной разведки, кораблей ВМС США, наземных станций перехвата, а также «гражданского самолета». Речь идет об инциденте, который произошел 20 апреля 1978 года с самолетом той же южнокорейской авиакомпании. Этот самолет — «Боинг-707» — нарушил воздушное пространство СССР и совершил вынужденную посадку в районе города Кемь в Советском Союзе.

В тот день в 14 час. 40 мин. по московскому времени из парижского аэропорта Орли вылетел самолет южнокорейской авиакомпании, который должен был лететь в Сеул через Анкоридж. В тече-

ние некоторого времени после взлета самолет летел по установленной трассе, но на подходе к Гренландии повернул на 91 градус на восток, над островом Шпицберген постепенно изменил курс на юг и полетел в направлении Кольского полуострова. В 21 час. 19 мин. северо-восточнее Мурманска южнокорейский самолет вторгся в воздушное пространство Советского Союза. В этой точке самолет отошел от установленной трассы на несколько сот километров. Игнорируя предупреждения советских перехватчиков, он пытался уйти, но был принудительно посажен в трехстах километрах от советского побережья Баренцева моря.

Это нарушение советского воздушного пространства южнокорейским самолетом «Боинг-707» «почему-то» также с абсолютной точностью совпало по времени с присутствием в этом районе разведывательных спутников США и самолета радиоэлектронной разведки. Обратите внимание, в период с 20 час. 05 мин. до 22 час. 17 мин., то есть когда самолет-нарушитель находился в советском воздушном пространстве, три американских разведывательных спутника — «Феррет-Д» с международным регистрационным номером 74085-3, «Феррет-Д» (номер 78029-3), а также спутник номер 78029-1 — пролетали дважды над этим районом. Невозможно, чтобы без предварительной тщательной подготовки в ограниченный период времени над определенным районом оказались сразу три разведспутника.

При этом в районе нарушения в то же самое время находился американский разведывательный самолет «Орион», с полной нагрузкой работали станции радиоперехвата США, расположенные в северной части Норвегии.

Авторитетный специалист по космической физике доктор Дж. Барк писал в связи с этим в английской газете «Морнинг стар» 27 апреля 1978 года:

*«Кому же было выгодно преднамеренно направить пассажирский самолет в советское воздушное пространство? Выгода эта, конечно,*

*велика. Запад интересуется, как может действовать советская радарная сеть. Единственный способ определить это заключается в том, чтобы заставить радары работать. Именно с этой целью и совершаются нарушения воздушного пространства в жизненно важных стратегических районах, например отклонение «Боинга-707» от своего курса. Гражданский самолет посылают на выполнение этой задачи лишь после того, как к плану операции подключаются спутники, секретные станции перехвата в Англии, Гренландии и Норвегии, а в Северный Ледовитый океан направляют несколько военных кораблей. Затем наблюдают и записывают, что происходит в этом случае, — вот в чем истинная цель этого инцидента».*

## **ЦЕЛЬ — РАДАРЫ ПРОТИВНИКА**

Важнейшими объектами радиоэлектронной разведки США являются радары противника, радиосигналы наведения самолетов и ракет, радиообмен командного центра с частями на позициях, радиопротиводействие противника и меры борьбы с радиопротиводействием. Но все-таки главной целью являются радары противника.

Специалист по военной разведке Дэвид Кан писал в газете «Джапан таймс» 14 сентября 1983 года:

*«Целью радиоэлектронной войны, которую ведут США, является сбор разведывательной информации для подготовки вторжения в советское воздушное пространство бомбардировщиков США. Оружием в этой радиоэлектронной войне служат искусственные спутники и разведывательные самолеты. Специалисты считают, что сведения о местонахождении советских радарных баз и их возможностях совершенно необходимы для того, чтобы при помощи помех вывести из строя советские радары. Лишь при этом условии*

*американские бомбардировщики, совершая нападение на Советский Союз, смогут пройти через «стену» радиоволн».*

Между тем возможности каждой из радиоэлектронных систем разведки имеют свои пределы. При фиксированной высоте полета спутника в 2.300 миль снижается точность получаемых данных. Если разведывательный спутник запустить на невысокую орбиту, противник легко вычислит ее параметры и примет необходимые меры защиты на время его полета над соответствующим районом. Предельная высота полета самолета-разведчика RC-135 составляет 80 тысяч футов (24 км), но и на этой высоте самолет может быть сбит ракетой класса «земля—воздух». Американские же наземные станции перехвата не способны заставить работать советские радары.

Разведывательные службы администрации Рейгана, ставящей своей целью достижение победы над Советским Союзом в ядерной войне, искусственно создают обстановку, предельно приближенную к конфликту. Их задача—получить максимально полные разведывательные сведения о том, как будет функционировать советская система ПВО в стратегически важных районах Камчатки и Сахалина в случае крайней напряженности—в этом и состояла цель операции с южнокорейским самолетом. Поскольку использование только спутников или только самолетов RC-135 не позволяет выполнить поставленные задачи, было принято решение направить в советское воздушное пространство «гражданский самолет».

## ТОЧНО РАССЧИТАННЫЙ КУРС ПОЛЕТА

В цепи «случайностей», связанных с полетом южнокорейского самолета, особое внимание обращает на себя курс, которым он летел. «Пройдемся» по нему еще раз. Пролетев над районом в 80 ки-

лометрах севернее Петропавловска-Камчатского, «Боинг-747» пересек Камчатку, затем временно вышел за пределы воздушного пространства СССР, после чего продолжал полет над южной частью Сахалина. Таким образом, самолет-нарушитель «случайно» летел над районами, в которых сосредоточены важнейшие военно-стратегические объекты Советского Союза, о чем хорошо известно специалистам в США и Японии.

Процитируем американский журнал «Авиэйшн уик энд спейс технолоджи». В номере за 12 сентября 1983 года он писал:

*«Южнокорейский самолет пролетел в нескольких десятках километров севернее Петропавловска-Камчатского — базы советских подводных лодок, оснащенных баллистическими ракетами, а также над стратегически важным районом Камчатки, где расположен полигон баллистических ракет и сеть крупных РЛС новейшей конструкции».*

К этому следует добавить, что в районе инцидента находятся еще три военных порта, — Владивосток, Советская Гавань и Корсаков. Здесь же расположены авиачасти советских сил ПВО, оснащенные новейшими истребителями-перехватчиками.

Нельзя не сказать и о том, что с военной точки зрения важное значение имеет пролив Лаперуза, соединяющий Охотское и Японское моря. По мнению обозревателя газеты «Нью-Йорк таймс» Дрю Мидлтона, «в случае войны этот пролив будет единственным прямым выходом в северную часть Тихого океана для советского Тихоокеанского флота». Естественно поэтому, что США проявляют особую заинтересованность в получении разведывательных данных, в том числе с помощью радиоэлектронных средств, имеющих отношение к обороне пролива Лаперуза.

Из всего этого ясно, что район вокруг Охотского моря имеет решающее значение для американского сценария ядерного нападения на Советский Союз.

Военные специалисты, близкие к Управлению национальной обороны Японии, подчеркивают:

*«В случае внезапного возникновения чрезвычайных обстоятельств в отношениях между США и Советским Союзом, США нанесут удар по Сахалину, а возможно, и по Владивостоку маневренными соединениями, опирающимися на авианосец. В этом случае район Охотского моря превратится в передовой опорный пункт обороны. По этой причине это единственный район в мире, где США и Советский Союз прямо сталкиваются и постоянно противостоят друг другу».*

...Цепь «случайностей», о которой говорилось в этой главе, может быть продолжена до бесконечности. Теперь уже ясно, что за всеми этими поистине странными «случайностями» вырисовывается отвратительный облик организаторов преступной провокации, не остановившихся перед тем, чтобы поставить на карту жизни пассажиров южнокорейского «Боинга-747», дабы получить разведывательные данные об обстановке, максимально приближенной к реальной войне, данные, необходимые для подготовки планов ядерного нападения на СССР.

## «Загадка» рейса 015

### «СВЯЗИ С РЕЙСОМ 007 НЕТ»

Преступник всегда стремится заранее обеспечить себе алиби.

Всего лишь через 6 минут после того, как рейс 007 вылетел в ночь на 1 сентября из Анкориджа, оттуда же взлетел другой самолет южнокорейской авиакомпании, следовавший рейсом 015 из Лос-Анджелеса в Сеул. Он полетел вплотную за рейсом 007.

На участке Анкоридж—Сеул самолеты вначале следуют до контрольного пункта «Бетел», где они определяют свои истинные координаты и переходят на международную воздушную трассу R-20. На этой трассе в районе действия диспетчерской службы Анкориджа они проходят две обязательные точки контроля — «Неби» и «Нееви».

И тут с рейсом 007 происходит нечто совершенно странное и непонятное, о чем в Японии и США почти ничего не пишут. Согласно опубликованной 12 сентября 1983 года федеральным авиационным управлением США записи радиообмена, после взлета в Анкоридже связь между рейсом 007 и центром диспетчерской службы в Анкоридже прервалась.

В первом контрольном пункте после выхода в воздушное пространство над океаном, то есть в «Неби» (280 морских миль\* к юго-западу от «Бетела»), самолет не смог вступить в связь с авиадиспетчерской службой Анкориджа. Диспетчерский центр в Анкоридже трижды пытался выйти на связь с самолетом, так как не мог определить его координаты. Выход в эфир осуществлялся с интервалами в 15 секунд.

---

\*1 морская миля = 1,852 км.

Через минуту диспетчер в Анкоридже зарегистрировал «неразборчивый» ответ из «неустановленного источника».

Диспетчер вновь вызывает южнокорейский самолет на связь словами: «007, вы меня слышите?»

Вслед за этим предположительно с борта самолета, следующего рейсом 007, был получен ответ: «Немного подождите, вызовите еще раз». С этого момента связь прерывается.

Еще через минуту поступает сообщение от пилота южнокорейского рейса 015: «Рейс 007 прошел «Неби», следующий контрольный пункт «Нееви» он пройдет через 1 час. 14 мин.»

Затем предположительно рейс 007 по высокочастотному передатчику сообщил в диспетчерский центр в Анкоридже: Прошел контрольный пункт «Нееви».

Спустя два часа рейс 015 вновь передал в авиадиспетчерский центр Анкориджа координаты рейса 007 и сообщил, что последний продолжает полет в направлении следующего контрольного пункта на трассе R-20.

По утверждению федерального авиационного управления США, из записи дальнейшего радиообмена следует, что рейс 007 до вступления в связь с токийским диспетчерским центром все время пытался восстановить связь с Анкориджем.

Газета «Нью-Йорк таймс» писала 13 сентября 1983 года: «Самолет южнокорейской компании, летевший в противоположном направлении из Сеула в Анкоридж, также вызывал рейс 007 для обычного обмена метеосводками, но установить связь не смог».

## **МОГЛА ЛИ ВЫЙТИ ИЗ СТРОЯ РАДИОАППАРАТУРА?**

Согласно записи радиообмена, на которую я ссылался, все пять радиопередатчиков, установлен-

ных на «Боинге-747», сразу после вылета «вышли из строя», в связи в чем обязательные извещения о том, что самолет миновал контрольные пункты «Неби» и «Нееви», не производились, и вместо рейса 007 эти сообщения передавал следовавший за ним рейс 015. Однако предположение о том, что радиосвязь стала невозможной вследствие выхода из строя системы энергоснабжения, легко опровергается. Дело в том, что самолеты «Боинг-747» имеют четыре источника питания, а на случай их выхода из строя — аварийный источник электроэнергии.

Поистине странной следует признать неспособность самолета вступить в связь с авиадиспетчерским центром Анкориджа сразу после взлета. Во-первых, как сообщает федеральное авиационное управление США, на участке между Нью-Йорком и Анкориджем связь поддерживалась нормально. Во-вторых, согласно опубликованной департаментом авиации министерства транспорта Японии записи радиообмена, с 2 час. 09 мин. (японское время), то есть с момента сообщения самолетом, следовавшим рейсом 007, о своем прохождении контрольного пункта «Ниппи», до того, как его полет был пресечен, с ним двадцать раз устанавливалась «нормальная» связь. Иными словами, как только самолет вошел в зону обслуживания токийской авиадиспетчерской службы, радиообмен «вдруг» восстановился как ни в чем не бывало.

А ведь самолет в 2 час. 09 мин. находился на траверзе южной части Камчатки, отойдя от международной трассы на 200 морских миль. И токийский авиадиспетчерский центр не мог не знать этого, однако не предпринял никаких мер для того, чтобы вернуть рейс 007 на установленную международную трассу.

Чем это можно объяснить? Пожалуй, только одним: руководство токийской диспетчерской службы заранее было информировано о том, что южнокорейский самолет не полетит по трассе R-20.

Кстати сказать, знали о том, что самолет «сбил-ся» с курса, и в США. Так, например, 22 сентября 1983 года в вечерних новостях американской телевизионной компании Си-би-эс сообщалось, что *«уже через час после вылета из Анкориджа южнокорейский самолет отклонился от курса на 19 миль. Это говорит о том, что приведшая к вторжению в советское воздушное пространство «авария», чем бы ее ни объясняли, началась в самом начале полета».*

Итак, в Вашингтоне знали, что южнокорейский «Боинг-747» отклонился от курса», но он «почему-то» продолжал свой полет в воздушном пространстве СССР. И это нельзя объяснить никакими «случайностями».

## **РАЦИЯ «ВНОВЬ» В ПОРЯДКЕ**

Было бы большим заблуждением представлять себе воздушное пространство как бескрайний простор, в котором самолеты летают куда им вздумается. Воздушные трассы определены так же точно, как наземные пути, и пилотам вменяется в обязанность совершать полет по заранее составленному плану. Отсутствие в течение нескольких часов радиосвязи между диспетчерской службой и пассажирским самолетом — поистине чрезвычайное происшествие. Поэтому в «Правилах аэронавигационного обслуживания», разработанных на основе Конвенции о международной гражданской авиации, говорится следующее:

*«В случае обнаружения факта выхода из строя средств радиосвязи на воздушном судне, совершающем полет в пределах района ответственности того или иного органа обслуживания воздушного движения, последний должен предоставить информацию о выходе из строя средств связи соответствующим органам обслуживания воздушного движения по маршруту полета».*

Диспетчерская служба Анкориджа «почему-то» не послала такого сообщения ни в Сеул, ни в Токио, ни в Хабаровск, ни в Гонолулу.

Необходимо отметить еще один существенный момент. При передаче южнокорейского самолета диспетчерской службе Токио, согласно тем же «Правилам аэронавигационного обслуживания», *«передающий центр (Анкоридж.—Авт.) обязан передать принимающему центру (Токио.—Авт.) связь с самолетом за пять минут до предполагаемого достижения самолетом границы зоны их общей ответственности».*

Судя по записи радиообмена, опубликованной департаментом авиации министерства транспорта Японии, нет никаких свидетельств того, что за 5 минут до прохода контрольного пункта «Ниппи» имело место взаимное подтверждение — между Анкориджем, южнокорейским самолетом и Токио — факта передачи токийской диспетчерской службе связи с рейсом 007. Эта запись гласит:

«Вызываю станцию международной воздушной связи в Анкоридже, я — рейс 007» (2 час. 08 мин. 38 сек.).

«Анкоридж, Анкоридж, говорит рейс 007, вы меня слышите?» (2 час. 08 мин. 58 сек.).

«Вызываю станцию международной воздушной связи в Токио, говорит рейс 007» (2 час. 09 мин. 00 сек.).

«Рейс 007, говорит токийская станция международной воздушной связи, говорите» (2 час. 09 мин. 02 сек.).

Исходя из этого, можно сделать вывод: Анкоридж не передавал Токио связи с рейсом 007, несмотря на то что «вышедшая из строя» рация «Боинга-747» «вдруг» вновь заработала. Судя по опубликованным записям, диспетчерская служба Анкориджа не сообщила токийской службе даже о факте «выхода из строя» рации на рейсе 007. После всего этого южнокорейский самолет как ни в чем не бывало вел переговоры с токийским диспетчерским

центром, находясь в воздушном пространстве СССР.

## В НЕБЕ ЛЕТЕЛ «ДВОЙНИК»

Какова же была роль южнокорейского рейса 015, вылетевшего из Анкориджа вслед за рейсом 007? Он шел точно по международной трассе R-20, которой должен был бы следовать по плану полета и рейс 007, создавая «алиби» для диспетчерской службы Анкориджа, чтобы та потом могла сказать: извещать советскую сторону о «потере» самолета не было необходимости, поскольку рейс 007 от установленной трассы не отклонялся.

«Алиби» было подготовлено очень простое. Рейс 015 поддерживал связь с диспетчерским центром вместо рейса 007. Наземные службы получали ложные донесения о своевременном проходе рейсом 007 соответствующих контрольных пунктов, в то время как рейс 007 находился на самом деле совсем в другом месте (в частности, в воздушном пространстве СССР). Не поэтому ли федеральное авиационное управление США и департамент авиации министерства транспорта Японии отказываются предать гласности магнитофонную запись радиообмена между рейсами 007 и 015?

«Специалист» по авиационным вопросам Эйитиро Сэкигава, считающий, что «возможность шпионской акции в данном случае равна нулю», аргументирует это следующим: «Судя по тому, что южнокорейский пилот докладывал о прохождении пунктов, где он фактически не находился, можно предположить, что он был занят чем-то другим и не смотрел на показания навигационных приборов».

Абстрактно говоря, летчик может отвлечься от показаний приборов, но если учесть требования, предъявляемые в наши дни к пилоту авиалайнера, и то, что известно о командире корабля Чан Бен Ине, то такое представить себе невозможно. Вот что писала о нем 6 сентября 1983 года газета «Нью-Йорк

таймс»: «Командир рейса 007 Чан Бен Ин (45 лет) ушел в отставку с действительной службы в звании полковника ВВС Южной Кореи в 1971 году. В следующем, 1972 году поступил на службу в южнокорейскую авиакомпанию «Кориан Эйрлайнз». Это опытный летчик, имеющий за плечами 10.627 часов полетного времени (из них на «Боинге-747» — 6.618 часов). На тихоокеанской трассе (R-20.— *Прим. ред.*) работал более 5 лет, в 1982 году был награжден за безаварийную работу. При этом Чан Бен Ин был командиром корабля, на котором президент Южной Кореи Чон Ду Хван в 1981—1982 годах летал в США и страны Юго-Восточной Азии. Есть сведения, что его старший брат состоит в личной охране Чон Ду Хвана.

Иными словами, это ас южнокорейских ВВС. Поэтому просто бессмысленно утверждать, что он мог быть чем-то «отвлечен во время полета».

## ТАЙНЫЕ СВЯЗИ «КОРИАН ЭЙРЛАЙНЗ»

Компания «Кориан Эйрлайнз» (КАЛ) в 1969 году вошла в монополистическую группировку «Ханчин», и с этого времени начался ее бурный рост.

Президентом компании стал Чхо Чун Хун, человек, который во время корейской войны нажил капитал на водоснабжении американских оккупационных войск, а во время войны во Вьетнаме занимался доставкой американским интервентам оружия и боеприпасов. В первой половине 70-х годов Чхо Чун Хун был замешан в «финансовых связях» с ЦРУ.

В 1969 году «Кориан Эйрлайнз» обслуживала только внутренние линии Южной Кореи, имела общую прибыль 6 млн. 800 тыс. долларов, штат ее составлял 500 человек. Она располагала лишь одним реактивным лайнером и несколькими винтовыми самолетами.

К 1982 году прибыли компании достигли суммы 1 млрд. 100 млн. долларов, т. е. возросли по сравне-

нию с 1969 годом в 160 раз, штат ее составил 10 тысяч человек, она располагала уже 41 пассажирским лайнером, в том числе 14 «Боингами-747» и 8 аэробусами «А-300». «Кориан Эйрлайнз» обслуживала 130 международных рейсов в неделю.

Здесь уместно сказать о связях «Кориан Эйрлайнз» с разведслужбами Южной Кореи и США, которые ни для кого не являются секретом. Компания работает под полным контролем со стороны министерства транспорта Южной Кореи, в котором высшие посты традиционно занимают вышедшие в отставку офицеры южнокорейской армии. Так, министр транспорта Ли Хи Сун пользуется самым большим доверием президента Чон Ду Хвана. В прошлом Ли Хи Сун был начальником I разведуправления сухопутных сил Южной Кореи (1968—1969 гг.), затем директором южнокорейского ЦРУ, в 1980—1982 годах — командующим сухопутной армией Южной Кореи.

Надо сказать, что ЦРУ поддерживает «связи» со многими авиакомпаниями Запада. Уже упоминавшиеся Дж. Л. Маркс и В. Маркетти писали, что, *«хотя в это трудно поверить, ЦРУ является владельцем крупных, если не сказать крупнейших, компаний гражданской авиации — «Эйр Америка», «Эйр Эйша», «Сивил Эйр Транспорт», «Интермаунтин», «Сазерн Эйр Транспорт».*

Тесные контакты у американского шпионского ведомства налажены и с компанией «Кориан Эйрлайнз». Не этим ли объясняется тот факт, что самолеты американского производства были приобретены южнокорейской компанией по ценам, значительно ниже тех, по которым они продаются авиакомпаниям в самих США. В печати сообщалось также о таком факте, как заключение в начале 70-х годов по поручению Белого дома совершенно секретного соглашения между ЦРУ и южнокорейской компанией об использовании ее самолетов для разведывательных полетов в воздушном пространстве Советского Союза.

Американская газета «Бостон глоб» поместила 19 сентября 1983 года статью своего корреспондента Фреда Каплана, в которой отмечалось:

*«Компания «Кориан Эйрлайнз» поддерживает тесные связи с ЦРУ. Уже поэтому советское командование ПВО,— даже если оно знало, что это самолет южнокорейской компании, что еще не доказано,— имело основание считать, что южнокорейский самолет оснащен аппаратурой для ведения военного шпионажа».*

Американский журнал «Сайэнс дифенс мэгэзин», подтверждая тот факт, что южнокорейский самолет занимался шпионажем, писал:

*«Южнокорейский самолет незадолго до инцидента побывал на базе ВВС США Эндрюс, где был оснащен специальным оборудованием. При этой операции присутствовали представители не только Агентства национальной безопасности и ЦРУ, но и специалисты из разведуправления ВМС США, разведуправления ВВС США, Управления национальной разведки и других ведомств. В самолете был установлен совершенно секретный «черный ящик». Это было устройство для связи с принимавшим участие в операции самолетом-разведчиком RC-135».*

# «Техническая неисправность» или «пилотирование в состоянии дремоты»?

## ДВЕ «ОПРАВДАТЕЛЬНЫЕ» ВЕРСИИ

Почему самолет «Боинг-747» в день происшествия в течение двух с половиной часов летел с отклонением от курса почти на 500 километров? Ответа на этот вопрос не находили многие специалисты и органы массовой информации Запада.

Поначалу объяснения случившегося сводились или к неисправности инерционной навигационной системы (ИНС) самолета, или же к случайному вводу в эту систему ошибочных координат полета.

Уже упоминавшийся Э. Сэкигава, в частности, склонялся к выводу о том, что была допущена ошибка при введении в компьютер координат «Нокка» — контрольной точки обязательного доклада о местонахождении самолета. Координаты «Нокка» составляют 42 градуса 23 минуты северной широты и 147 градусов 29 минут восточной долготы, и если в них поменять местами десятки и единицы, то это даст 47 градусов 29 минут северной широты и 142 градуса 23 минуты восточной долготы, что совпадает с координатами южной части Сахалина.

ЦРУ и АНБ США с самого начала также утверждали, что отклонение от курса самолета южнокорейской авиакомпании произошло из-за введения ошибочных данных в бортовой компьютер самолета. Так, например, бывший директор АНБ, а позднее — заместитель директора ЦРУ Б. Р. Инмэн, в интервью газете «Вашингтон пост» 14 сентября 1983 года заявил: «Бортовой компьютер работал нормально, но, я думаю, отклонение от курса произошло из-за неправильного ввода в него полетного задания. Пилот южнокорейского самолета полностью

доверял компьютеру и, вероятно, поэтому продолжал полет, не подчиняясь сигналам советских самолетов изменить курс».

Однако подобные объяснения отвергаются авторитетами в области аэронавигации, а также теми, кто управлял самолетами такого типа.

Вот, например, мнение видного американского специалиста по проблемам аэронавигации и воздушного права Джери Джильмора: *«Навигационная система «Боинга-747» весьма точна. В самом худшем случае отклонение от курса за 6 часов не может превысить 12 миль. Для современных крупных пассажирских лайнеров отклонение даже в 50 миль немыслимо. При самых неблагоприятных условиях полета над океаном можно допустить отклонение в 20 миль. Это абсолютно точно».*

Еще одно мнение — помощника начальника управления эксплуатации японской авиакомпания ДЖАЛ Коитиро Ибараки, который сотни раз летал по международной трассе R-20: *«Я считаю, что с точки зрения летно-тактических данных самолета «Боинг-747» такое отклонение от курса исключается, можно сказать, абсолютно. Точность и надежность бортового компьютера инерционной навигационной системы чрезвычайно высоки, и если вдруг обнаружится его неисправность, то на этот случай есть другие, дублирующие системы. Возможность же неисправности практически равна нулю».*

Рассмотрим теперь, возможна ли ошибка при введении данных в бортовой компьютер. В японской брошюре «По следам загадки инцидента с самолетом южнокорейской авиакомпании» по этому поводу говорится следующее:

— *Перед полетом штурман корабля вводит отдельно в три бортовых компьютера данные о местонахождении корабля. Затем второй пилот последовательно сверяет данные о контрольных*

*пунктах прохождения с координатами в полетном задании, а командир корабля, повторяя вслух за ним, вводит их в компьютер. При этом штурман наблюдает, находясь позади командира, правильно ли введены эти данные. После этого командир корабля выводит все введенные в компьютер данные на экран дисплея и зачитывает их, а второй пилот сверяет их с полетным заданием. Все эти повторяющиеся операции осуществляются по очереди с тремя компьютерами. Поэтому возможности совершить ошибку практически нет.*

Конечно, все это осуществляется людьми и поэтому теоретически какая-то доля погрешности возможна. Но посмотрим, нет ли возможности проверить и выявить ошибочно введенные в компьютер координаты контрольных пунктов прохождения? В газете «Нью-Йорк таймс» 11 сентября 1983 года был помещен репортаж корреспондента, совершившего полет по маршруту Анкоридж — Токио в кабине пилотов самолета компании «Пан-Америкен». Из него ясно следует, что во время полета многократно проводится проверка местонахождения самолета. В частности, автор сообщает: *«За 10 минут до прохождения контрольного пункта проверяются координаты следующего контрольного пункта, введенные в компьютер, и сверяются с данными полетного задания. Через 10 минут после прохождения контрольного пункта данные о местонахождении самолета, введенные в компьютер, снова сверяются с полетным заданием. В промежутке между прохождением контрольных пунктов также постоянно проверяются по приборам курс, скорость и высота полета».*

Один из пилотов самолета «Боинг-747» японской авиакомпании ДЖАЛ подтверждает это: *«Во время полета по бортовому компьютеру проверяются координаты двух расположенных впереди контрольных пунктов. Мы летим, проверяя, правильно ли введены в компьютер координаты следую-*

*щего контрольного пункта еще за 100 миль до его прохождения».*

## **ДОВОДЫ, ВЫХОДЯЩИЕ ЗА ПРЕДЕЛЫ ЗДРАВОВОГО СМЫСЛА**

Не боясь повториться, замечу: в основе всех этих версий, связанных с неполадками в бортовом компьютере, лежит неверное представление о том, что просторы неба безграничны, самолет летит как придется, что пилот ведет самолет, имея перед собой только карты, и что вообще полет возможен только благодаря мастерству пилота и его личным качествам. Такие полеты, основанные на мастерстве, опыте и способностях отдельного пилота, давно уже отошли в прошлое.

Очевидная несостоятельность версий относительно неполадок в бортовом компьютере заключается в том, что они сознательно или «случайно» не учитывают тот факт, что сегодня полет крупных авиалайнеров обеспечивается комплексной системой управления. Эта система предусматривает регулярное уточнение координат местонахождения самолета на основе современных аэронавигационных систем, которые дублируются наземными диспетчерскими службами.

Самолет «Боинг-747» располагает целым рядом автоматических и неавтоматических аэронавигационных систем. Это — инерционная навигационная система, радионавигационные системы дальнего действия «Омега» и «Лоран-С», магнитный компас и метеорологический радиолокатор. Кроме того, самолет принимает сигналы радиомаяков, работающих в ультракоротковолновом диапазоне. Таков набор средств и устройств, позволяющих определить местонахождение самолета и его удаленность от наземной станции.

Интересно, каким образом сторонники версии о технической неисправности бортового компьютера

или «случайном» вводе в него ошибочных данных могут объяснить, как все эти системы вдруг одновременно вышли из строя? Кстати, ни в США, ни в Японии никакого логичного объяснения этим фактам дано не было. Напротив, технические характеристики «Боинга-747» позволяют сделать вывод, что это, по сути, невозможно. К этому выводу, в частности, пришел корреспондент американской газеты «Бостон глоб» Роберт Рик: *«Возможность авионавигационной ошибки, в результате которой самолет сбился с курса, крайне мала. И вот почему. Во-первых, современные авиалайнеры обычно оборудованы двумя и более инерционными навигационными системами, которые контролируют и проверяют друг друга.*

*Во-вторых, пилот «Боинга-747» всегда имеет возможность определить местоположение своего самолета с помощью радионавигационных систем.*

*В-третьих, операторы японских радиолокационных систем молчаливо признали, что пилот мог уточнить свое местонахождение, используя сигналы японских радиолокаторов».*

И еще одно мнение, на сей раз японского пилота: *«То, что произошло с самолетом южнокорейской авиакомпании, превосходит все то, что я могу себе представить как пилот».*

## МАРШРУТ АНКориДЖ — ТОКИО

Любой самолет, направляющийся через Анкоридж в Сеул по воздушной трассе R-20, сначала следует, как уже говорилось, к точке обязательного контроля «Бетел». Через час после вылета диспетчер, наблюдающий за самолетом с помощью радиолокатора, передает ему указание о дальнейшем курсе. С этого момента самолет выходит на международную трассу R-20.

Само собою разумеется, что, находясь в точке

«Бетел», самолет докладывает о своем местонахождении диспетчерскому центру Анкориджа и сообщает расчетное время прохождения следующего контрольного пункта. Если диспетчер не получает от данного самолета подтверждения о прохождении пункта в расчетное время, то он обязан связаться с соседними авиадиспетчерскими службами (в данном случае с Хабаровском, Токио и Гонолулу).

На острове Нунивак, примыкающем к западной оконечности Аляски, находится контрольная точка «Иар», после которой трасса проходит уже над океаном. На радиолокаторе самолета, пролетающего над этим районом, отчетливо видны очертания находящегося в 200 морских милях к северу от «Иар» о. Св. Лаврентия (США) и береговая линия западной оконечности Аляски. По соотношению очертания этого острова и береговой линии Аляски всегда можно зафиксировать положение своего самолета.

Самолеты южнокорейской авиакомпании «Боинг-747» оснащены метеорадаром, который надежно действует в радиусе до 200 морских миль. Он отчетливо фиксирует очертания и острова, и материка, причем поверхность Аляски обозначается на нем красным цветом.

В 250 морских милях от побережья Аляски находится «Неби» — следующая точка обязательного доклада о местонахождении самолета. При скорости 800—900 километров в час до «Неби» около 1 часа полета. Здесь также, используя всенаправленный радиомаяк, который находится в 140 морских милях к югу от о. Св. Павла, можно уточнить свое положение и выяснить, насколько точно действует инерционная навигационная система. К тому же в этой точке на метеорадаре отчетливо виден расположенный в 70 морских милях к северу принадлежащий США о. Св. Матвея.

Продолжая путь на запад по международной трассе R-20, самолет через 1,5 часа достигает «Нееви» — следующего пункта обязательного доклада о местонахождении самолета. В 110 морских

милях к югу от него на о. Шемя находится еще один всенаправленный радиомаяк. Поскольку далее до территории Японии наземных радионавигационных средств нет, все авиакомпании пользуются этим радиомаяком для определения местонахождения самолетов и для контроля работы инерционной навигационной системы. Получив показания радиолокационного дальномера этого радиомаяка, можно определить направление движения и удаленность от острова. Указанный радиолокационный дальномер обеспечивает надежный прием в радиусе до 200 морских миль.

Все согласившиеся дать мне интервью пилоты самолетов «Боинг-747» японской авиакомпании ДЖАЛ единодушно показали, что они обращаются к военной базе США на о. Шемя за помощью в радиолокационной фиксации положения самолета во время полета по трассе R-20. Это отлично знает каждый пилот, летающий по этой трассе.

Здесь следует также обратить внимание на другой важный момент: предназначенные для военных целей радиолокаторы базы США на о. Шемя четко фиксируют все рейсовые самолеты, проходящие контрольный пункт «Нееви». Более того, в официальных американских аэронавигационных изданиях говорится, что всем гражданским самолетам, проходящим в радиусе 200 морских миль от о. Шемя, дано указание «требовать от находящегося на этом острове радиомаяка радиолокационной наводки».

На северо-западе от «Нееви» расположены два острова — о. Беринга и о. Медный, принадлежащие СССР. Трасса R-20 проходит очень близко от них — всего лишь на расстоянии соответственно 80 и 55 морских миль. Разумеется, определить местонахождение самолета по этим островам с помощью метеорадара — естественное дело для каждого пилота.

Продолжая далее полет по трассе R-20, самолет выходит к «Ниппи». Отсюда до берегов Камчатки

100 морских миль. Правила полета по этому участку трассы весьма строгие. На карте воздушных трасс, изданной фирмой «Джеспсон», которая обязательно есть у каждого пилота, на это указано весьма четко:

**Во-первых**, полуостров Камчатка и Курильские острова обведены линией и обозначены как «зона, запрещенная для полета».

**Во-вторых**, акватория восточнее Сахалина обозначена как «зона соблюдения предосторожности при навигации», а также сказано, что «пилоты самолетов, совершающих рейсы между Америкой и Японией, не должны приближаться к территории СССР и пролетать над ней. В особенности это относится к Курильским островам».

**В-третьих**, в качестве примечания указано, что самолеты, следующие по трассе R-20, не должны совершать виражи вблизи воздушного пространства СССР.

Добавим к этому, что в полетных картах федерального авиационного управления США дано предостережение: *«По самолетам, зашедшим в зону, запрещенную для полета, огонь открывается без предупреждения».*

Естественно, что пилоты, увидев на экране метеорадара очертания упомянутых островов, должны вести самолет с особой осторожностью.

И еще один момент. На экране метеорадара «Боинга-747» Курильские острова просматриваются в правом нижнем углу на расстоянии около 60 морских миль. При следовании данным курсом пилоты, как правило, запрашивают радиолокационную наводку. Если же взять курс на полуостров Камчатка, то по ходу на экране появятся очертания материка, на что невозможно не обратить внимания.

## «ПИЛОТ БЫЛ ЧЕМ-ТО ОТВЛЕЧЕН»?

7 октября 1983 года уже цитировавшийся «эксперт» Э. Сэкигава высказал мнение: «Пилот южно-

корейского самолета, возможно, был чем-то отвлечен и потому не следил за показаниями приборов, которые фиксировали полет рейса 007».

Это заявление вызвало решительное возражение профессионала — командира корабля «Боинг-747» японской авиакомпании ДЖАЛ Ёсио Гэна: *«Для нас нет вопроса важнее, чем четкая фиксация местонахождения самолета. Отвлечься чем-нибудь другим и потерять ориентацию — такое просто невозможно».*

Все эти версии — технической неисправности инерционной навигационной системы, ошибки при вводе данных и вот теперь еще версия о том, что пилот будто бы «был чем-то отвлечен» — не выдерживают критики. И вот почему. Они не учитывают, повторю еще раз, главное, а именно то, что современные пассажирские авиалайнеры управляются с использованием навигационных систем, которые многократно дублируются. При этом действует целый комплекс диспетчерских и других служб, которые обеспечивают бесперебойное функционирование этих навигационных систем. И еще. Все эти версии голословны, так как исходят из «случайности» — а вдруг произошла какая-то ошибка. Ею и пытаются объяснить тот факт, что рейс 007 отклонился от курса.

Что, собственно, хочет сказать г-н Сэкигава, настаивая на том, что «пилот был чем-то отвлечен»? Чем мог быть отвлечен командир южнокорейского самолета в течение двух с половиной часов? Единственным приемлемым в этом случае объяснением может служить только то, что и командир корабля, и второй пилот напились до положения риз и в таком состоянии вели самолет. В таком случае как минимум нужно установить факт пристрастия к спиртному погибших командира и второго пилота южнокорейского самолета на основании свидетельств их сослуживцев, показаний персонала отеля, где они останавливались в ночь перед полетом, шофера такси, который доставил командира корабля из отеля в

аэропорт, и других причастных к этому лиц. Но такие материалы не опубликованы.

А возможность раскрытия всего этого дела, в сущности, очень проста. Нужно только предать гласности всю техническую документацию подготовки и хода этого полета, которую почему-то хранят в тайне,— и все станет ясным.

Однако, повторяю, правительства и США, и Японии, и Южной Кореи до сего времени отказываются опубликовать основные документы, которые могут способствовать уяснению причин этого инцидента, такие, как полетное задание, план технической подготовки, запись указаний диспетчерской службы, запись действий членов экипажа. Более того, из этих материалов произвольно выбираются какие-то обрывки, и происходит сознательное подтасовывание фактов. А это также дает основание считать, что южнокорейский самолет вторгся в воздушное пространство СССР с разведывательными целями.

## **КТО БЫЛ СВИДЕТЕЛЕМ ПРОИСШЕДШЕГО**

При анализе обстоятельств, которые привели к значительному отклонению южнокорейского самолета от установленной трассы, возникает вопрос — а разве не было среди представителей соответствующих служб США и Японии лиц, которые наблюдали весь ход инцидента от начала и до конца? А если были, то встает новый вопрос — почему они не сообщили экипажу южнокорейского самолета о том, что он значительно отклонился от курса?

Процитирую суждение депутата парламента Японии Ютака Хата, который 13 октября 1983 года сделал письменный запрос правительству: *«Ключом, совершенно необходимым для выяснения истинной сути происшествия, являются материалы, которыми располагает американская сторона. И, по-*

*видимому, самыми важными из них являются материалы двух радиолокационных станций, которые находятся в ведении ВВС США. Во-первых, это данные регистрации полета южнокорейского самолета радиолокационной станцией на военной базе США на о. Шемия, куда заранее сообщаются полетные задания самолетов всех стран, проходящих по этой трассе. Во-вторых, это данные, зарегистрированные аналогичной станцией ВВС США, расположенной на западной оконечности Аляски. На запрос японского правительства, сделанный 22 сентября 1983 года, правительство США сообщило неполные данные, полученные радиолокатором в Анкоридже, и умолчало о самых важных данных, зафиксированных радиолокатором на о. Шемия. Я считаю, что если бы были сообщены данные двух упомянутых мною радиолокаторов, то выяснение истины о происшедшем с южнокорейским самолетом значительно продвинулось бы вперед. Я думаю, не следует ли снова сделать конкретный запрос правительству США о необходимых материалах, включая и сведения двух упомянутых радиолокаторов?»*

Однако японское правительство вовсе не собиралось оказывать помощь в выяснении истинного виновника трагедии. Именно поэтому 28 октября Хата получил следующий ответ правительства: «От правительства США получено разъяснение, что указанные Вами радиолокационные установки американских вооруженных сил не обязаны следить за полетом гражданских самолетов и не ведут наблюдения за пассажирскими самолетами, проходящими по международной трассе (R-20.—*Авт.*). В связи с таким разъяснением японское правительство не намерено вновь запрашивать указываемые Вами данные».

Разумеется, японское правительство не может заявить, что американские военные радиолокаторы не следили за полетом рейса 007. Оно не может отрицать того факта, что военнослужащие двух упоминавшихся баз ВВС США от начала до конца были

свидетелями происшествия. Ведь на расположенных вблизи международной воздушной трассы R-20 островах Шемия, Св. Павла, Св. Матвея, Св. Лаврентия и Нунивак расположены американские военные радиолокационные базы раннего обнаружения, которые охватывают все воздушное пространство восточного побережья Камчатки. Точные данные о технических параметрах этих радиолокаторов засекречены, но считается, что они обеспечивают надежное обнаружение любого объекта, летящего на высоте 10 тысяч метров на расстоянии от 200 до 225 морских миль.

От о. Св. Лаврентия до Камчатки всего лишь несколько десятков морских миль. От о. Св. Лаврентия до о. Св. Матвея — около 200 морских миль. От о. Св. Матвея до о. Св. Павла тоже 200 морских миль. Короче говоря, южнокорейский самолет никак не мог вторгнуться в воздушное пространство СССР, не оставаясь незамеченным американскими станциями раннего обнаружения. Более того, данные радиолокаторов отчетливо должны были показать, что это именно самолет южнокорейской компании, следующий рейсом 007. Ведь план полета, который представитель южнокорейской авиакомпании в Анкоридже передал местной диспетчерской службе, сразу же рассылается радиолокационным базам вооруженных сил США, расположенным в этом районе.

7 октября 1983 года в объединенной комиссии палаты советников японского парламента, созданной для рассмотрения данного происшествия, обозреватель по аэронавигационным вопросам Хидэо Аоки в связи с этим заявил следующее: *«Обычно диспетчерская служба Анкориджа передает данные о полетном задании того или иного самолета всем американским военным радиолокационным базам (находящимся в зоне трассы R-20.— Авт.)».*

Радиолокационные базы вооруженных сил США, несомненно, четко зафиксировали, что самолет южнокорейской авиакомпании значительно откло-

нился от курса и направился в сторону Камчатки. При этом на экранах радиолокаторов отчетливо были обозначены кодовый номер рейса 007 южнокорейской авиакомпании, скорость самолета, направление полета и количество горючего на борту. Все эти данные станции раннего обнаружения на военных базах США получили, как уже говорилось, из Анкориджа.

## Шпионские полеты и нормы права

### США НЕ СЧИТАЮТ ШПИОНСКИЕ ПОЛЕТЫ НАРУШЕНИЕМ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

Хорошо известно, что США после второй мировой войны систематически и многократно нарушали воздушное пространство других стран. В 1960 году в связи со шпионским полетом над территорией СССР самолета У-2 Вашингтон вынужден был признать, что в течение 4 лет систематически проводились полеты разведывательных самолетов США в воздушном пространстве СССР. Известно, что и в настоящее время США постоянно осуществляют шпионские полеты над территорией Кубы и Северной Кореи.

Но главное заключается в том, что Соединенные Штаты Америки **не признают шпионские полеты нарушением норм международного права.** Американский правовед Филип Сэнд в сентябрьском номере (1983 г.) журнала «Гарвард интернэшнл ревью» писал в этой связи: «В 1960 году вооруженные силы СССР сбили два военных самолета США — RB-47 и У-2. В случае с RB-47 США заявили, что не было нарушения воздушного пространства, и выразили решительный протест. Когда был сбит У-2, они признали, поскольку это было очевидно, что полет осуществлялся с разведывательными целями. Поэтому никакого протеста с американской стороны не последовало. Это означает, что США явно согласились с тем, что возможно применение оружия против разведывательных (военных) самолетов и в мирное время».

Заранее зная, что самолеты-шпионы могут быть сбиты, США тем не менее продолжали осуществлять шпионские полеты над территориями других стран, оправдывая их необходимостью обеспечения

«национальной безопасности» (см. Приложение к этой главе). При этом интересы «национальной безопасности» ставились выше суверенных прав других государств на неприкосновенность своих границ.

Таким образом, США не желают считаться с основным принципом Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции), в которой говорится (статья 1): *«Каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией».*

Выходит, что США приписывают себе право на игру с нарушением правил. Это крайне опасный стиль игры, при котором нарушитель получает штрафной удар, если его удалось схватить за руку, а если не удалось, то он ходит в победителях. И вот результат подобной «игры против правил» — трагический исход разведывательного полета южнокорейского самолета, гибель ни в чем не повинных людей.

## **ПЯТЬ ТРЕБОВАНИЙ «СВОБОДЫ В НЕБЕ»**

Как уже отмечалось, суверенитет каждого государства над воздушным пространством является «полным и исключительным». Иными словами, это право осуществляется государствами самостоятельно и независимо от кого-либо.

История показывает, что США были с самого начала несогласны с подобным абсолютным суверенитетом, настаивая на «свободе» воздухоплавания. На Чикагской конференции, где была принята Конвенция о международной гражданской авиации (1944 г.), США представили проект конвенции, основанный на пяти требованиях «свободы в небе».

**Требование первое:** Право на свободный беспосадочный полет над территориями стран — участниц конвенции.

**Требование второе:** Право на посадку с целями, не связанными с воздушными перевозками.

**Требование третье:** Право высаживать на территориях стран-участниц пассажиров, выгружать почту и грузы, взятые на борт на территории страны, к которой приписан самолет.

**Требование четвертое:** Право брать на борт на территориях стран-участниц пассажиров, почту и грузы, направляющиеся в страну, к которой приписан самолет.

**Требование пятое:** Право брать на борт на территориях стран-участниц пассажиров, почту и грузы, направляющиеся в третьи страны, и право высаживать на территориях стран-участниц пассажиров, выгружать почту и грузы третьих стран.

Можно легко понять, что эти требования отражали стремление авиакомпаний США, уже в 1944 году имевших 20 тысяч транспортных самолетов, к господству на международных авиатрассах. И только из-за противодействия других стран США не удалось включить требования о «свободе в небе» в текст конвенции.

## **ДЕЙСТВИЯ СССР — ЗАКОННЫЕ**

Поскольку, как уже говорилось, каждая страна обладает абсолютным суверенитетом над своим воздушным пространством, для того чтобы самолеты других стран могли войти в него, требуется ее предварительное разрешение (статья 6 Чикагской конвенции). Страна, у которой запросили такое разрешение, имеет полное право выдать его, отказать или ограничить полет какими-то особыми условиями. Само собою разумеется, что меры против самолетов, нарушивших воздушное пространство, могут применяться каждой страной по ее усмотрению в соответствии с ее законодательством. Кроме того, самолет, нарушивший воздушное пространство другой страны, должен беспрекословно соблюдать законы воздушного сообщения в этой стране (статья 12 Чикагской конвенции).

Статья 4 Чикагской конвенции требует, чтобы гражданская авиация вносила свой вклад в дело мира и поддержания дружественных отношений между странами, и запрещает использование гражданской авиации в военных целях. Одновременно устанавливается, что определять, исходя из военной необходимости, зоны, запрещенные для полетов, — неотъемлемое право каждой страны — участницы конвенции (статья 9).

Следовательно, в действиях самолета южнокорейской авиакомпании, нарушившего в ночь на 1 сентября 1983 года воздушное пространство СССР, отчетливо видно грубое нарушение статей первой, четвертой, шестой, девятой и двенадцатой Чикагской конвенции.

А теперь обратимся к истории. Разъясняя правовую основу действий советской стороны во время уже упоминавшегося мурманского инцидента, профессор права Фумио Икэда писал в японской газете «Асахи» 24 апреля 1978 года: *«Нарушивший воздушное пространство другой страны самолет не может предъявлять никаких претензий к ответным действиям, что бы с ним ни произошло. Но сбивать его без предупреждения не следует. Получивший же предупреждение самолет должен выполнять предъявленные ему требования. Таковы общепринятые нормы. Если бы южнокорейский самолет «Боинг-707», нарушивший воздушное пространство СССР, получил предупреждение, но попытался скрыться, а советские самолеты открыли бы огонь, то они осуществили бы свое законное право».*

*«Открытие огня без предупреждения по самолету, нарушающему воздушное пространство, отнюдь не редкость. И на Синае и на Корейском полуострове самолеты в этих случаях сбивают. Именно поэтому ни правительство Южной Кореи, ни правительство США не могут заявлять никаких протестов Советскому Союзу. Окажись они в такой же ситуации, они, несомненно, приня-*

*ли бы те же меры»,*— отмечал в японском еженедельнике «Иомиури» 7 мая 1978 года уже упоминавшийся Х. Аоки.

В ночь на 1 сентября 1983 года советская сторона, как это точно установлено, в течение почти 2 часов предпринимала меры по предотвращению трагедии. Несмотря на все попытки США и Японии, целый ряд фактов отрицать стало невозможно. А именно:

*— около 10 советских самолетов истребителей-перехватчиков последовательно выходили на перехват самолета-нарушителя;*

*— с самолетов-перехватчиков и с земли советская сторона пыталась установить связь с самолетом-нарушителем на фиксированной международной аварийной частоте, которую обязаны прослушивать все пассажирские самолеты;*

*— с самолетом-нарушителем пытались войти в контакт с помощью сигналов оповещения «свой—чужой»;*

*— по курсу самолета-нарушителя были даны четыре очереди предупредительных выстрелов трассирующими снарядами;*

*— самолет-перехватчик, приблизившись к нарушителю, неоднократно повторял визуальные маневры—покачивание крыльями и мигание навигационными огнями.*

Словом, советская сторона делала все необходимые предупреждения в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Самолету-нарушителю было сообщено, что он нарушил воздушное пространство СССР, и передано требование покинуть его. Поскольку южнокорейский самолет не реагировал на это, было принято решение о его принудительной посадке. Однако выполнявший шпионское задание самолет не обращал внимания на все эти предупреждения и попытался уйти от преследования в сторону Японского моря. Поэтому его полет и был пресечен советскими средствами ПВО.

В статье 53 Воздушного кодекса СССР, утвержденного Указом Президиума Верховного Совета СССР 11 мая 1983 года, о самолетах-нарушителях воздушного пространства говорится следующее: *«Воздушное судно, пересекшее государственную границу СССР без соответствующего разрешения советских компетентных органов или совершившее иные нарушения правил перелета через государственную границу СССР и порядка использования воздушного пространства СССР, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке, если не подчинится требованиям органов, контролирующих полеты.*

*Воздушное судно-нарушитель, получившее распоряжение о посадке, должно произвести посадку в указанном ему месте.*

*После посадки и выяснения причин нарушения разрешение на дальнейшее выполнение полета воздушному судну-нарушителю выдается в установленном порядке органом управления воздушным движением».*

Если самолет-нарушитель, вопреки указаниям, не производит посадку, к нему применяются положения «Закона о государственной границе СССР», принятого Верховным Советом СССР 24 ноября 1982 года. Статья 36 этого закона гласит: *«Пограничные войска и Войска противовоздушной обороны, осуществляя охрану государственной границы СССР для отражения вооруженного нападения и вторжения на территорию СССР, пресечения вооруженных провокаций на государственной границе СССР, предотвращения угона советских воздушных судов без пассажиров на борту, а также против нарушителей государственной границы СССР на суше, воде и в воздухе в ответ на применение ими силы или в случаях, когда прекращение нарушения или задержание нарушителей не может быть осуществлено другими средствами, применяют оружие и боевую технику. В необходимых случаях при охране государственной границы*

*СССР могут применяться оружие и боевая техника других видов Вооруженных Сил СССР».*

Нельзя требовать от СССР не применять оружия при любых обстоятельствах. Лишение в одностороннем порядке суверенного государства средств защиты воздушного пространства абсолютно неправомерно. Если самолет нарушил воздушное пространство другого государства, он должен строго соблюдать положения международного права и законы данного государства, включая безоговорочное выполнение указаний самолета-перехватчика. **Поэтому законность действий СССР не может быть оспорена.**

## **НАРУШЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА: ОБЩЕПРИЗНАННЫЙ ПОДХОД**

Итак, каждое суверенное государство имеет неотъемлемое право защищать свое воздушное пространство. Однако в случае с южнокорейским самолетом правящие круги США и Японии воспользовались этим происшествием для раздувания крупномасштабной антисоветской кампании, цель которой — создать впечатление, будто СССР является «варварской» страной, без предупреждения открывающей огонь по гражданским самолетам.

При этом странным образом была совершенно забыта позиция японских сил самообороны в отношении применения оружия против самолетов-нарушителей воздушного пространства. А между тем 5 июня 1979 года штаб военно-воздушных сил управления национальной обороны выразил следующую точку зрения по этому вопросу: *«Применение оружия военными самолетами в мирное время против самолетов-нарушителей воздушного пространства является административной мерой, предусмотренной статьей 84 закона о силах самообороны».*

Существующий в японских силах самообороны порядок противодействия нарушениям воздушного

пространства предусматривает следующие меры в отношении самолета-нарушителя: 1) установление факта нарушения; 2) предупреждение нарушителю; 3) принудительная посадка; 4) применение оружия. Таким образом, не только в СССР, но и в Японии, а также фактически во всех странах предусмотрены аналогичные меры против нарушения воздушного пространства, включающие применение оружия. Приведем в качестве примера перечень мер против нарушителей воздушного пространства, официально принятый в Швеции:

1) Самолету-перехватчику сделать предупредительные выстрелы по курсу следования самолета-нарушителя. Если предупредительные выстрелы производятся с земли или с военного корабля, следует брать прицел на 600 метров впереди самолета-нарушителя.

2) Сделав предупреждение, принудить изменить курс следования. Если самолет-нарушитель подчинится этому требованию, не атаковать его.

3) Если самолет-нарушитель запросит посадку, указать место приземления.

4) Если самолет-нарушитель, получив предупреждение, не изменит курса, применить против него оружие.

5) Самолеты иностранного государства, которые применят оружие против целей, находящихся на нашей территории, атаковать без предупреждения.

## Приложение к главе VI

Факты нарушения американскими военными самолетами воздушного пространства других стран в период после второй мировой войны:

1) 9 августа 1946 года военный самолет США С-47 нарушил воздушное пространство Югославии и, преследуемый истребителями-перехватчиками, совершил вы-

нужденную посадку. Экипаж через 2 недели был освобожден.

2) 19 августа 1946 года военный самолет США С-47 вторгся в воздушное пространство Югославии и был сбит. Экипаж из 5 человек погиб. Тогда же правительство Югославии сообщило, что за 2 месяца 1946 года военные самолеты США 278 раз нарушали воздушное пространство Югославии.

3) 8 апреля 1950 года самолет ВМС США В-29 вторгся в воздушное пространство СССР со стороны Балтийского моря и был сбит.

4) 8 июня 1951 года два истребителя ВВС США F-84 нарушили воздушное пространство Чехословакии и были принуждены совершить посадку. Чехословацкое правительство сообщило, что начиная с 15 января 1951 года самолеты США 116 раз нарушали воздушное пространство Чехословакии.

5) 6 ноября 1951 года двухмоторный бомбардировщик ВВС США вторгся в воздушное пространство СССР в районе Японского моря. Правительство СССР опубликовало заявление, в котором говорилось, что бомбардировщик, нарушивший воздушное пространство СССР, не подчинился приказу совершить посадку и открыл огонь по советским самолетам, после чего те вступили с ним в бой.

6) 19 ноября 1951 года самолет ВВС США С-47 нарушил воздушное пространство Венгрии и был принужден совершить посадку.

7) 15 марта 1953 года самолет ВВС США RB-50 нарушил советское воздушное пространство в районе Камчатки и был перехвачен советскими истребителями.

8) 29 июля 1953 года другой самолет RB-50 вторгся в воздушное пространство СССР в районе Владивостока и был сбит.

9) 4 сентября 1954 года самолет ВМС США «Нептун Р-2V» нарушил воздушное пространство СССР в районе Владивостока и был сбит.

10) 7 ноября 1954 года самолет-разведчик ВВС США В-29 нарушил воздушное пространство СССР в районе

Курильских островов и был сбит советскими истребителями.

11) В 1955 году истребитель ВВС США нарушил воздушное пространство КНДР и вступил в бой с истребителями-перехватчиками.

12) 22 июня 1955 года самолет ВМС США «Нептун Р-2V» нарушил воздушное пространство СССР в районе Берингова пролива.

13) 23 августа 1956 года американский военный самолет-разведчик вторгся со стороны Тайваня в воздушное пространство КНР и был сбит.

14) 11 декабря 1956 года 3 бомбардировщика ВВС США В-57 нарушили воздушное пространство СССР южнее Владивостока. Советское правительство заявило протест.

15) 7 июня 1958 года военный вертолет США вторгся в воздушное пространство ГДР и был принужден совершить посадку.

16) 27 июня 1958 года самолет ВВС США С-118 нарушил воздушное пространство СССР и был принужден совершить посадку.

17) 30 июля 1958 года Советское правительство в ноте правительствам США и Ирана заявило протест в связи с тем, что 26 июля того же года бомбардировщик ВВС США В-47 нарушил воздушное пространство СССР в районе Каспийского моря.

18) 2 сентября 1958 года американский военный самолет С-130 вторгся в воздушное пространство СССР и был сбит.

19) 16 октября 1958 года правительство СССР заявило протест США в связи с тем, что 30 сентября того же года в районе Берингова пролива самолет США «плановомерно с разведывательными целями нарушал» воздушное пространство СССР.

20) 7 ноября 1958 года бомбардировщик ВВС США вторгся в пределы воздушного пространства СССР в районе Балтийского моря и был атакован истребителями-перехватчиками.

21) 3 декабря 1958 года военный самолет США нарушил воздушное пространство ГДР.

22) 27 марта 1959 года легкий самолет, пилотируемый американским летчиком, вторгся в воздушное пространство ГДР.

23) 16 июня 1959 года самолеты ВВС США нарушили воздушное пространство СССР (в районе Мурманска) и КНДР.

24) 1 мая 1960 года разведывательный самолет США У-2 был сбит над территорией СССР.

25) 21 мая 1960 года военный самолет США RB-47 нарушил воздушное пространство ГДР и был принудительно посажен.

26) 1 июля 1960 года самолет ВВС США RB-47 с электронным оборудованием на борту вторгся в воздушное пространство СССР и был сбит в районе Баренцева моря.

27) 30 августа 1962 года самолет ВВС США У-2 со шпионскими целями нарушил воздушное пространство СССР в районе Сахалина.

28) 9 сентября 1962 года самолет ВВС США У-2 был сбит самолетами КНР. Правительство КНР заявило США официальный протест. Официальный представитель правительства КНР сообщил, что с 1958 года американские самолеты 213 раз нарушали воздушное пространство КНР.

29) 27 октября 1962 года самолет-разведчик ВВС США нарушил воздушное пространство Кубы и был сбит огнем зенитной артиллерии. С июля 1962 по февраль 1963 года военные самолеты США более 400 раз вторгались в воздушное пространство Кубы.

30) 28 января 1964 года самолет ВВС США Т-39 нарушил воздушное пространство ГДР и был сбит истребителями-перехватчиками.

31) 10 марта 1964 года самолет ВВС США RB-66 нарушил воздушное пространство ГДР и был сбит истребителями-перехватчиками.

32) 16 июля 1965 года самолет-разведчик ВВС США RF-101 вторгся в воздушное пространство Франции и

произвел фотографирование засекреченных объектов. Французские истребители не открывали по нему огонь и не принуждали к посадке, однако после приземления американского самолета на территории ФРГ правительство Франции потребовало выдачи фотоснимков.

33) 27 мая 1967 года военный вертолет США Н-34 нарушил воздушное пространство Кубы.

34) 15 апреля 1969 года разведывательный самолет ВВС США ЕС-121 нарушил воздушное пространство КНДР и был сбит истребителями-перехватчиками.

35) 17 августа 1969 года военный вертолет США нарушил воздушное пространство КНДР и был сбит.

36) 21 октября 1970 года военный самолет США вторгся в воздушное пространство СССР в районе Армении.

37) 14 июля 1977 года военный вертолет США нарушил воздушное пространство КНДР и был сбит истребителями-перехватчиками.

38) 26 августа 1981 года правительство США заявило протест в связи с тем, что в этот день американский самолет-разведчик CR-71 якобы был обстрелян ракетами КНДР. Однако правительство КНДР опровергло это заявление. Газета «Нодон синмун» сообщила, что только в 1981 году военные самолеты США нарушали воздушное пространство КНДР более 120 раз.

39) 17 ноября 1981 года американский самолет-разведчик нарушил воздушное пространство КНДР.

## Свидетельства пилотов

**Ёсио Ивао**, заместитель начальника  
отдела японской авиакомпании ДЖАЛ.

(Из показаний Ёсио Ивао на совместном заседании комиссий по иностранным делам, по делам кабинета министров и по транспорту парламента Японии, состоявшемся 7 октября 1983 года.)

— Позвольте вначале кратко рассказать о себе. Являясь пилотом компании ДЖАЛ, я налетал около 14 тысяч часов, в частности, мной накоплен большой опыт полетов в качестве командира самолета «Боинг-747». В последние два года я регулярно — 1—2 раза в месяц — летал по трассе Анкоридж—Токио.

Когда я, исходя из собственного опыта, думал над информацией, которую сообщали газеты и телевидение по поводу инцидента с южнокорейским самолетом, я никак не мог найти объяснения случившемуся.

Лично мне отклонение южнокорейского самолета от трассы представляется необъяснимой загадкой. Сейчас я попытаюсь в общих чертах рассказать, как в ходе полета на «Боинге-747» с помощью инерционной навигационной системы (ИНС) определяется местонахождение самолета и направление его полета. С позиций человека, который участвует в подобных полетах, я поясню также, как самолеты компании ДЖАЛ обычно осуществляют полеты по трассе Анкоридж—Токио.

Начну с того, как происходит полет с помощью ИНС. Для этого прежде всего в нее вводятся данные

о местонахождении и координатах самолета на аэродроме отправления. Затем с помощью компьютера определяется дальнейшее направление движения самолета. При этом на экране дисплея можно в любой момент прочесть данные, касающиеся координат местонахождения самолета, и прочие сведения, необходимые с точки зрения навигации. Надо сказать, что ИНС является навигационной системой, способной обеспечить самостоятельный полет даже в тех районах, где нет возможности использовать наземные радионавигационные средства. Она чрезвычайно точна и надежна. На «Боингах-747» компании ДЖАЛ, летающих по трассе Анкоридж—Токио, установлено по три такие системы.

Теперь о полетах, осуществляемых с использованием вспомогательных систем связи с наземными радионавигационными средствами. С их помощью на основании радиосигналов с земли, указывающих курс и расстояние, также определяется местонахождение самолета. К таким устройствам относится и радиолокационная установка, измеряющая расстояние от того или иного наземного пункта. На «Боингах-747» компании ДЖАЛ установлены две такие установки.

Далее, при полетах используются данные метеорадара. Главная цель метеорадара—информировать о состоянии облачности по курсу полета. В то же время метеорадар на расстоянии более 200 морских миль может сообщить данные о рельефе земной поверхности, над которой пролетает самолет. Сопоставление этих данных с координатами также дает возможность определить примерное местонахождение самолета. Обычно координаты самолета и курс определяются путем сопоставления и соответствующего уточнения данных, получаемых с помощью всех упомянутых выше устройств.

Полет над водным пространством осуществляется главным образом с использованием ИНС, но и в этом случае для определения местонахождения са-

молета довольно часто используются наземные радиосигналы. В некоторых случаях уточняется местонахождение самолета на основании рельефа островов и береговой линии, конфигурация которых видна на экране метеорадара. Наконец, правильность курса определяется путем сопоставления направления движения самолета, времени прохождения условных контрольных точек и других основополагающих данных, записанных в плане полета, с данными реального полета.

В самом начале я уже говорил, что отклонение самолета южнокорейской компании от курса представляется мне совершенно необъяснимым. Невозможно даже предположить, какими причинами оно было вызвано. Исходя из своих знаний и личного опыта полетов в качестве командира «Боинга-747», я могу лишь в общих чертах изложить факторы, способные сбить самолет с курса.

Первый — выход из строя ИНС. Но поскольку ИНС является устройством чрезвычайно высокой надежности, одновременный выход из строя всех трех систем невозможен. Во всяком случае, за все то время, что я работаю в компании ДЖАЛ, у нас не было ни единого случая выхода из строя одновременно трех ИНС.

Второй — ошибка, допущенная в работе ИНС.

В этом случае, во-первых, следует иметь в виду, что от подключения ИНС к источнику питания до начала ее нормальной работы требуется некоторый подготовительный период времени. Если до начала ее нормальной работы корпус самолета будет приведен в движение, возникает ошибка в расчетах. Причем эта ошибка с течением времени имеет тенденцию возрастать. Но в этом случае включается предупредительный сигнал, извещающий экипаж об аномалиях в работе ИНС. Во-вторых, могут быть первоначально введены ошибочные координаты долготы и широты места отправления самолета, например аэропорта Анкоридж. Но и в этом случае

включается предупредительный сигнал, извещающий экипаж об ошибке.

Наконец, третий фактор—введение неточных данных о заранее определенных пунктах прохождения—условных контрольных точках. Не исключено, что эту ошибку могут не исправить и в дальнейшем, при уточнении местонахождения самолета. В этом случае самолет может отклониться от трассы в совершенно неожиданном направлении. Но даже при этих обстоятельствах разнообразные основополагающие навигационные данные, заложенные в план полета,—о них я уже упоминал выше—а также сигналы наземных радионавигационных средств и метеорадара позволяют своевременно корректировать курс.

Например, при полете по трассе R-20 после взлета в Анкоридже к западу от него в 160 морских милях имеется сигнальный радиомаяк, а на расстоянии 350 морских миль—ультракоротковолновый радиомаяк «Бетел». С помощью этих наземных радиоустройств я всегда уточняю данные своей инерционной навигационной системы.

Уточнение данных ИНС с помощью радиомаяка «Бетел» возможно и дальше на протяжении 200 морских миль к западу от него. Наконец, к югу от трассы R-20 примерно на полпути от Анкориджа до Токио расположен принадлежащий США о. Шемия, радионавигационными системами которого мы также пользуемся. Далее, по пути к Японии можно с помощью находящегося на борту самолета метеорадара получить на экране изображение рельефа Командорских островов, оконечности полуострова Камчатка и отдельных Курильских островов и путем сопоставления их взаимного расположения уточнить координаты своего самолета.

Итак, я изложил вам свою точку зрения, исходя из опыта полетов на «Боинге-747» по трассе R-20.

В заключение хочу снова повторить, что нам—

пилотам гражданской авиации—этот инцидент представляется совершенно необъяснимым.

**Киёси Кадзивара**, депутат парламента: Свидетельствующий Ивао, известны ли вам случаи, когда самолеты компании ДЖАЛ в такой же степени сбивались с курса, как при данном инциденте?

**Ивао:** Такие случаи мне неизвестны.

**Киёси Кадзивара:** Предположим условно, что к самолету компании ДЖАЛ приблизился перехватчик. Как вы поступили бы в этом случае?

**Ивао:** В случае, если бы к моему самолету приблизился перехватчик, я в первую очередь, думая о жизни пассажиров, выяснил бы его намерения и подчинился бы его указаниям.

**Тацуо Мацумаэ**, депутат парламента: Итак, вы нам разъяснили, как во время полета вы пользуетесь наземными радиомаяками, в том числе при заходе на трассу R-20 вы уточняете местонахождение самолета. Скажите, такую операцию производит, как правило, каждый пилот?

**Ивао:** Само собой! Это прямая обязанность каждого пилота.

**Тацуо Мацумаэ:** Известны ли вам случаи, когда на трассе Токио—Москва к пассажирским самолетам приближались советские истребители. Ну, пусть не на угрожающе близкое расстояние, а хотя бы для уточнения, что за самолет совершает рейс?

**Ивао:** Я ни разу не слышал об этом от пилотов, совершающих рейсы в Москву.

**Хидэюки Сэя**, депутат парламента: Судя по тому, что я до сих пор слышал, «Боинг-747» является прекрасной машиной и даже если случается поломка в ИНС либо ошибка в управлении, об этом сразу же дает знать сигнальная лампа. Кроме того, местонахождение самолета может быть уточнено с помощью метеорадара. Но предположим, что на пути от контрольной точки «Неби» до контрольной точки «Ниппи» самолет южнокорейской авиакомпания сбился с курса. Может ли он в этом случае не определить своего местонахождения?

**Ивао:** Точно определив свое местонахождение по условной контрольной точке «Неби», самолет в дальнейшем сбиться с курса не может.

**Хидэюки Сэя:** Значит, отсюда следует, что самолет не может спутать Курильскую гряду с Сахалином?

**Ивао:** Такое невозможно.

**Хидэюки Сэя:** Судя по словам свидетельствующего, пилот не будет продолжать полет, не зная, где он находится. С помощью метеорадара можно определить рельеф местности. Если ИНС работает неправильно, это сразу же становится очевидно. Следовательно, при действии систем двойного, тройного контроля пилот всегда может определить направление полета и местонахождение самолета. Я правильно вас понял?

**Ивао:** Да, правильно.

**Хидэюки Сэя:** Высказывается предположение, что пилот мог по какой-то причине отвлечься и своевременно не уточнить местонахождение самолета. Случалось ли с вами, профессиональным пилотом, такое, чтобы вы на некоторое время отвлеклись и забыли уточнить местонахождение самолета? Возможно ли это вообще?

**Ивао:** Это исключено, поскольку уточнение местонахождения самолета мы считаем нашей важнейшей обязанностью во время полета.

**Жан-Мишель Барде**, командир корабля французской авиакомпании «Эйр Франс».

(В этом разделе использован материал, подготовленный корреспондентом АПН во Франции А. Игнатовым.— *Авт.*)

**Жан-Мишель Барде** пятый год является командиром «Боинга-747», принадлежащего компа-

нии «Эйр Франс». Он неоднократно летал по трассе Токио—Анкоридж. Вот что заявил командир Барде:

*«Самолет «Боинг-747» снабжен тремя ИНС, каждая из которых в отдельности может определить местонахождение самолета. Трудно поверить, что все эти три системы могут одновременно выйти из строя. Специальные измерительные приборы постоянно указывают на расхождение в показаниях трех систем, и если они возникают, то экипаж корректирует курс следования. В соответствии с навигационной практикой, в случае малейшего сомнения обязательно проводится дополнительная проверка».*

По мнению Барде, возможны некоторые несовпадения между действительным курсом и курсом, проложенным по карте, но они не превышают обычно 10 километров. По мнению другого летчика компании «Эйр Франс», летающего на «Боинге-747», **Рене Камю**, в обычных условиях не может быть отклонения от курса, превышающего 20 километров. Согласно статистическим данным, отклонение от курса на 50 километров зарегистрировано в двух случаях из тысячи. Причины — поломка аппаратуры либо ошибка пилота. Но и при таких обстоятельствах экипаж, как правило, сам возвращал самолет на установленную трассу. Кроме того, связь между самолетом и наземными службами осуществляется каждые сорок минут. Если хоть один раз в положенное время самолет не выходит на связь, наземная авиадиспетчерская служба объявляет сигнал тревоги и информирует об этом ближайший пункт контроля, а также соответствующие диспетчерские службы в близлежащих странах. Почему же ничего этого не было сделано, когда прервалась связь с южнокорейским «Боингом»?

Пилоты Камю и Барде рассказали также о метеорадаре, имеющемся на борту самолетов «Боинг-747». Этот радар постоянно действует и в ночное время. На его экране ясно виден рельеф суши, и даже несведущий человек, глядя на экран,

может отличить море от материка и островов. Когда летишь по трассе R-20, в дальнем углу экрана еще за 300 километров от Камчатки должны появиться ее очертания. Поэтому если вдруг на экране радара Камчатка окажется не сбоку, а прямо внизу, то даже начинающий пилот схватится за голову, поняв, что резко отклонился от курса.

Есть и другой способ уточнения местонахождения своего самолета—это использование вспомогательных радионавигационных средств. На трассе R-20 они имеются в нескольких пунктах, и все они прекрасно известны каждому пилоту. Эти средства находятся либо на земле, либо на расположенных в океане судах. Они круглосуточно направляют в воздушное пространство радиосигналы.

Если даже предположить, что все навигационные средства вышли из строя одновременно, любой профессиональный пилот, имея компас, секстант\*, карту, линейку и карандаш, вполне может определить местонахождение самолета по солнцу, луне или звездам.

Такова точка зрения профессиональных пилотов.

Итак, «Боинг-747» может воспользоваться четырьмя системами, позволяющими избежать ошибок. Это инерционная навигационная система, регулярная связь с наземными пунктами контроля, метеорадар и радиотехнические приборы, улавливающие сигналы вспомогательных радионавигационных объектов. В случае выхода из строя навигационных устройств самолет должен незамедлительно сигнализировать земле: «Аварийная ситуация!», «Аварийная ситуация!» Однако от южнокорейского самолета никаких сигналов о выходе из строя радионавигационных устройств на контрольные пункты не поступало.

Наконец, для предупреждения ошибок могут быть использованы военные радиолокационные

---

\* Секстант—угломерный навигационный инструмент, употребляемый для определения местонахождения самолета.

станции. Правда, в западных средствах массовой информации появились утверждения, будто на трассе R-20 между США и Японией якобы существуют «разрывы», «участки непослушиваемого воздушного пространства». Подобные утверждения крайне удивляют пилота компании «Эйр Франс» Барде. По его словам, не должно быть никаких «разрывов» вдоль этой трассы, по которой во время войны во Вьетнаме из США перебрасывались солдаты и военные грузы. Эта трасса была достаточно изучена и освоена. Она полностью обеспечена средствами, гарантирующими безопасность полета, включая радиолокационные, имеющиеся на Алеутских островах. Все пространство вдоль трассы контролируется военными радарными, и «потерять» самолет в таких условиях невозможно.

И все же это случилось. То ли по ошибке? То ли по недопустимой халатности? То ли намеренно? Первая и вторая версии отпадают, если принять во внимание расчетливые действия пилота южнокорейского лайнера в воздушном пространстве Советского Союза. Остается последняя. Вот что говорит по этому поводу Барде: *«Если я неожиданно увижу впереди себя истребитель другой страны, моей первой мыслью будет: сбился с курса! Любой гражданский пилот в такой ситуации в первую очередь подумает о своей ответственности за жизнь двухсот или трехсот пассажиров, отдыхающих в салоне, и беспрекословно последует за военным самолетом, требующим посадки на ближайшем аэродроме. И не просто последует, а будет держаться максимально близко от этого самолета, чтобы снова случайно не сбиться с курса».*

Навигационные огни, которые обязаны зажигать все, не позволяют определить ни тип самолета, ни его принадлежность, считает Жан-Мишель Барде. Что же касается букв и цифр на фюзеляже — ночью их никак не различить. По радару тоже нельзя

узнать, кто летит. Ни один экран не покажет профиль воздушного судна. Поэтому характерный «горб» на «Боинге-747» на радаре не заметен. На его экране виден всегда один и тот же «банан», как выражаются на летном жаргоне. Иными словами, самые общие очертания самолета.

**Р. Франц**, бывший летчик-истребитель французских ВВС, приводит следующую фразу из пособия для военных летчиков: *«До тех пор, пока точно не определишь, что встречный самолет «свой», считай его вражеским»*. Принадлежность самолета в этом случае определяется с помощью специальных радиосигналов или визуально. Однако экипаж южнокорейского самолета не ответил ни на радиосигналы на общепринятой частоте, ни на сигналы специальной радиосвязи. Не реагировал он также на визуальные сигналы и на предупредительные выстрелы трассирующими снарядами. Франц делает следующий вывод: *«При таких обстоятельствах, получив приказ и не имея никаких других данных, я бы на месте военного летчика предпринял аналогичные действия»*.

Такой же точки зрения придерживается один из генералов французских ВВС, заявивший журналистам: *«Если бы неустановленный пассажирский самолет, не реагируя на сигналы, в ночное время продолжал полет в направлении плато Альбион, где установлены французские стратегические ракеты, я, выполняя приказ, без промедления открыл бы огонь по этому самолету»*.

Не в первый раз самолеты южнокорейской авиакомпании вторгаются в воздушное пространство Советского Союза. В 1978 году, как уже говорилось, пилот этой компании повел себя безрассудно, проникнув в еще один стратегически важный район Советского Союза близ Мурманска.

Как бы на месте южнокорейской авиакомпании поступила любая другая авиакомпания после подобного инцидента? Отвечая на этот вопрос, француз-

ский пилот **Жерар Камю** (брат Рене) отметил, что в связи с инцидентом близ Мурманска руководству южнокорейской авиакомпании следовало бы принять экстраординарные меры: уволить виновного или отправить его на переподготовку, а также удостовериться в соответствии занимаемой должности всех остальных членов экипажа. Но в Сеуле и не подумали этого сделать. Там даже не задались вопросом, допустимо ли, чтобы такой летчик продолжал пилотировать самолеты. «Удивительное дело»,— заключил Камю, разводя руками.

«После того как был сбит «Боинг-747», что привело к гибели ни в чем не повинных пассажиров, руководство госдепартамента в Вашингтоне пришло к выводу, что это трагическое «происшествие» отражает «слишком большую нервозность и напряженность в различных районах мира». Я процитировал сообщение агентства Франс Пресс. Но речь в нем шла вовсе не об инциденте с южнокорейским самолетом. Это была реакция на инцидент, имевший место с ливийским «Боингом-747», сбитым израильским военным самолетом 21 февраля 1973 года. На ливийском «Боинге» находилось 106 гражданских лиц разных национальностей, в том числе 4 француза. А спустя шесть дней после этого инцидента президент Р. Никсон преспокойно встретился с премьер-министром Израиля Голдой Меир.

Еще одна трагичная история, похоже, произошла с французским «Локхид суперстарлайнером», выполнявшим рейс Браззавиль—Париж в 1961 году. Все его 78 пассажиров и члены экипажа погибли при падении самолета у алжирского местечка Эльджене. Специалисты утверждают, что его по ошибке сбил ракетой французский истребитель. Дело тоже происходило ночью, и военный летчик, видимо, не узнал авиалайнера. История так и осталась нераскрытой и была замята прессой.

В заключение приведу выдержку из статьи известного публициста Пабло Дрейгера, опубликованной парижской газетой «Либерасьон».

*«Подобно людям во всем мире, я тоже верю, что человечество делится на следующие две категории: к первой относятся люди, совмещающие в себе в той или иной степени добро и зло; ко второй — жестокие, жаждущие крови чудовища — советские люди. Как и все остальные, я уверен, что «Боинг» по ошибке оказался в воздушном пространстве Советского Союза и более двух часов блуждал там над секретными военными базами. И все потому, что все навигационные системы этого самолета вышли из строя, а экипаж после взлета принял снотворное. Я также верю в то, что советский военный летчик опознал этот самолет, а пилот южнокорейской авиакомпании, напротив, не обратил внимания на советский истребитель, хотя тот то залетал вперед, то пролетал сбоку и позади южнокорейского самолета. Как и все, я верю, что в течение всего этого времени экипаж южнокорейского самолета не мог установить связь ни с советским военным летчиком, ни с американскими и японскими диспетчерскими службами. Потому что все радиосредства южнокорейского самолета вышли из строя. И лишь когда в него попала советская ракета, вся испортившаяся аппаратура внезапно заработала, что позволило ему отправить последнюю радиограмму. И, безусловно, я верю в существование Санта Клауса».*

Согласитесь, за горькой иронией этой статьи скрыта логическая оценка трагического инцидента. Организатор этой кровавой провокации, который там, за океаном, поднял большую шумиху и проливает крокодиловы слезы, боится именно этой логики.

## Интервью с генеральным представителем Аэрофлота в Японии Л. С. Селиверстовым

— *Каково Ваше впечатление в целом в связи с трагедией, которая произошла с южнокорейским самолетом?*

**Ответ.** Я от души выражаю глубокое сожаление в связи с гибелью ни в чем не повинных людей, находившихся на борту гражданского самолета, использованного спецслужбами США в разведывательных целях. Советскими авторитетными органами точно установлено, что это была тщательно спланированная крупномасштабная разведывательно-провокационная операция. Не будет преувеличением сказать, что трагедии в воздухе предшествовало преступление, совершенное на земле.

В наши дни, когда пассажирские самолеты становятся все более вместительными, авария крупного авиалайнера является серьезной социальной трагедией. Поэтому для нас, работников гражданской авиации СССР, первое требование — безопасность полета. Исходя из этого, мы считаем абсолютно недопустимым использование гражданского самолета в шпионских целях.

— *Считаете ли Вы, что действия советской стороны были справедливыми?*

**Ответ.** Совсем недавно, 11 мая 1983 года, Советский Союз внес некоторые изменения в воздушное право, действующее внутри страны. Я хотел бы обратить Ваше внимание на положения, имеющие непосредственное отношение к нынешнему инциденту.

Статья 53 Воздушного кодекса СССР касается самолетов-нарушителей воздушного пространства.

Самолет, который без разрешения пересек государственную границу и вторгся в воздушное пространство, признается самолетом-нарушителем воздушного пространства и к нему применяются меры для принудительной посадки.

Это правило предусмотрено Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагской конвенцией) и не является каким-то исключением, действующим только в нашей стране. Самолеты Аэрофлота, например, осуществляют свои полеты по международным трассам в соответствии с положениями этой конвенции. Это естественное правило, и точное его выполнение гарантирует гражданским самолетам полную безопасность.

Никто не может оспаривать то, что рейс 007 южнокорейской авиакомпании явно нарушил как внутреннее воздушное право СССР, так и международное право. При этом совершенно очевидно, что это нарушение не было ни случайным, ни бессознательным.

Прежде всего, согласно принятым международным нормам, любой самолет, пересекший границу какого-либо государства, должен беспрекословно подчиняться законам этого государства. Во избежание же несанкционированного нарушения чужого воздушного пространства самолет обязан постоянно поддерживать связь с наземной диспетчерской службой, управляющей полетом. В данном случае эти элементарные правила не были соблюдены.

Известно, что советские диспетчерские службы и самолеты ПВО в точном соответствии с международными нормами использовали все возможные предупредительные меры. Для этого терпеливо и настойчиво повторялись попытки установить связь с самолетом-нарушителем, обратить внимание экипажа на факт нарушения воздушного пространства СССР, а затем посадить его на советские аэродромы. Но самолет-нарушитель игнорировал все предупреждения.

Далее, по свидетельству летчиков советских сил ПВО, южнокорейский самолет летел с погашенными навигационными огнями. О подобной практике полетов на самолетах южнокорейской авиакомпании сообщал недавно и один канадский журналист, часто летавший по международной трассе R-20: *«Самолеты южнокорейской авиакомпании всегда летят с погашенными навигационными огнями. Гасятся также огни в кабине пилотов и в пассажирском салоне, а пассажиров даже предупреждают, что «читать нельзя».* Поэтому определить, гражданский ли это самолет или военный, было невозможно. Кроме того, очертания самолета-нарушителя во многом напоминали силуэт самолета-разведчика ВВС США RC-135. Между тем широко известно, что самолеты RC-135 регулярно совершают провокационные полеты вдоль границ воздушного пространства СССР.

Словом, примененные меры против самолета-нарушителя были полностью оправданы.

— *Считаете ли Вы возможным, исходя из Вашего опыта, чтобы современный пассажирский авиалайнер в течение более двух часов летел с отклонением от курса на 500 километров?*

**Ответ.** Как специалист, я могу сказать одно: такое отклонение южнокорейского самолета от установленной трассы полета совершенно необъяснимо. Не касаясь высоких летно-тактических данных современных самолетов, следует сказать, что полеты пассажирских лайнеров осуществляются только с разрешения и по указанию диспетчерских служб. Кроме того, на трассе R-20 установлены многочисленные вспомогательные аэронавигационные средства — радиомаяки и т. п. При любом отклонении от курса диспетчер с земли должен немедленно связаться с пилотом и сообщить ему об этом.

В связи с инцидентом с южнокорейским самолетом в мировой печати уже многократно сообщалось, что самолеты «Боинг-747» оборудованы тремя инерционными навигационными системами, а также

метеорадарами. Кроме того, на борту обязательно имеются радионавигационные средства. Поверить в то, что все это одновременно вышло из строя, совершенно невозможно. Местонахождение самолета в полете всегда можно установить. И, собственно говоря, работа пилота в том и заключается, чтобы постоянно уточнять местонахождение своего самолета.

Кстати, доказательство того, что пилот южнокорейского самолета продолжал полет, зная, что он нарушает воздушное пространство СССР, появилось и в японской прессе. Я имею в виду материалы радиообмена южнокорейского самолета с диспетчерской службой Токио, которые Япония передала США. В них, в частности, содержится следующая радиограмма южнокорейского пилота: *«Мы благополучно прошли над югом Камчатки. Самолет нормально держит курс».*

Прочитав сообщение об этом, мы были изумлены. ТАСС запросил эти материалы у диспетчерского центра Токио, но до сих пор ответа на этот запрос нет.

— *По мнению японских специалистов, местонахождение самолета можно определить не только с помощью инерционной навигационной системы, но и при помощи находящихся на земле всенаправленных радиомаяков, работающих в ультракоротковолновом диапазоне, а также с помощью метеорадара и наземного радиолокатора (в данном случае он находится на американской военной базе на о. Шемия). Словом, есть много способов предотвратить отклонение самолета от курса...*

**Ответ.** Совершенно верно. Кроме того, пролетая над океаном, экипаж может точно определить местонахождение самолета с помощью американской системы «Лоран-С». Ее действие основано на том, что из определенной наземной точки через определенный интервал времени посылаются радиоимпульсы определенной частоты, с помощью которых измеряется расстояние до этой точки. Этот способ часто используется при полетах над морем.

— *Передавала ли Япония через свою сеть управления полетами какие-либо сведения о южнокорейском самолете советской стороне?*

**Ответ.** Между диспетчерскими службами Саппоро и Хабаровска имеется прямая линия связи, но японская сторона не связалась с советской стороной. При наличии прямой телетайпной связи срочную информацию в случае необходимости можно также передать из центров управления полетами в Анкоридже и Токио в Хабаровск с помощью принятых в ИКАО телеграмм « $\$ \$$ ». Они доставляются с пометкой «срочно».

Более того, согласно положениям Чикагской конвенции, перехваченный самолет, следуя указаниям самолета-перехватчика, тотчас же обязан сообщить об этом в соответствующий центр управления полетами (в данном случае либо в Анкоридж, либо в Токио). Получив сообщение о перехвате, центры управления (Анкоридж или Токио) в том случае, если им неизвестно нахождение самолета, должны были немедленно связаться с соседними центрами управления полетами (Гонолулу, Хабаровск). Но никаких подобных сообщений к нам не поступало.

— *Среди специалистов гражданской авиации существует мнение, что на трассе R-20 после прохождения контрольной точки «Ниппи» западнее ее нет достаточного числа вспомогательных аэронавигационных объектов. Вы согласны с этим?*

**Ответ.** Нельзя сказать, что это мнение правильно. С точки зрения управления полетами трасса R-20 находится в выгодном положении, потому что по ней можно летать, используя сигналы наземных радиомаяков. На параллельных трассах это невозможно.

— *Какие существуют международные правила относительно сигналов, которые подает самолет-перехватчик самолету-нарушителю? Некоторые пилоты японской авиакомпании счи-*

*тают, что сигналы советских средств ПВО отличаются от международных.*

**Ответ.** Сигналы советских самолетов-перехватчиков соответствуют международным стандартам, определенным ИКАО. Такие же сигналы приведены и в сборниках аэронавигационной информации Японии и США.

*— В японских газетах писали, что самолеты советских ВВС якобы не способны принимать сигналы на фиксированной международной аварийной частоте 121,5 МГц?*

**Ответ.** Это неправильно. Передатчики, работающие на частоте 121,5 МГц, обязательно есть на каждом самолете-перехватчике. Без этого самолет не допускается к полету. Невозможность связаться с ним на частоте 121,5 МГц полностью исключается.

*— Но тут есть вот такая проблема. Самолет, о котором идет речь, прошел «Ниппи» в 3 час. 07 мин. В 3 час. 10 мин. он связался с токийским аэропортом Нарита. Расчетное время прохождения следующей контрольной точки «Нокка» было 3 час. 26 мин. Но в это время его и поразила советская ракета. Конечно, Япония несет ответственность за этот участок трассы, но поскольку с земли не могли подтвердить местонахождение самолета, то пилоту южнокорейского самолета ничего не оставалось, как только продолжать полет на веру, ожидая, пока с ним свяжутся. Такова точка зрения министерства транспорта Японии. Что Вы об этом думаете?*

**Ответ.** Когда командир самолета южнокорейской компании доложил о прохождении контрольной точки «Ниппи», рейс 007 на самом деле находился над Охотским морем. Почему же авиадиспетчерская служба Токио не сообщила командиру корабля, каково его действительное местонахождение?

*— Дело в том, что радиус действия радиолокационных систем токийского аэропорта Нарита не достигает района Охотского моря. Поэтому если и было получено сообщение о прохожде-*

*нии рейсом 007 контрольной точки «Ниппи», то не было средств проверить это и скорректировать полет. Так объясняет это министерство транспорта Японии.*

**Ответ.** Тогда это не управление полетом. По нашим правилам, если пилот сообщил о прохождении пункта «А», авиадиспетчерская служба должна подтвердить это или же уточнить это сообщение, передав указание пилоту: «Уточните местонахождение еще раз».

Например, один летчик Аэрофлота рассказывал, что, идя по трассе над Сибирью и войдя в зону ответственности японских диспетчерских служб, он доложил японской авиадиспетчерской службе: «Подтвердите прохождение самолетом Аэрофлота пункта «А». Японская авиадиспетчерская служба связалась со следовавшим непосредственно за советским лайнером самолетом «Эйр Франс» и установила правильность прохождения советским самолетом контрольной точки. А самолет «Эйр Франс» действительно точно знал о местонахождении советского самолета. Тем не менее слышавший этот радиообмен пилот Аэрофлота, засмеявшись, сказал: «Я не могу полагаться на «Эйр Франс». Пожалуйста, обеспечьте управление моим полетом».

Несомненно, у японской авиадиспетчерской службы есть не один способ для того, чтобы уточнить местонахождение самолета. Если только слушать сообщения в одностороннем порядке, то авиадиспетчерская служба теряет всякий смысл и система прохождения контрольных точек тоже становится бессмысленной.

— *Маршал Н. В. Огарков на пресс-конференции 9 сентября 1983 года коснулся ответственности Японии. О какой ответственности шла речь?*

**Ответ.** Как Вам известно, воздушные трассы поделены на зоны ответственности тех или иных диспетчерских служб. Южнее контрольной точки «Ниппи» за управление полетами на трассе R-20 несет ответственность Япония.

Если в установленное время самолет, следующий по данной трассе, не связался с авиадиспетчерской службой, то за это несет ответственность страна, ведающая данной зоной. Это совершенно естественно.

— *Как действуют японский и американский центры управления полетами самолетов, следующих из Анкориджа в Японию или Южную Корею?*

**Ответ.** Контроль за полетами по трассе R-20, как известно, осуществляют диспетчерские службы Анкориджа и Токио.

Согласно положениям Чикагской конвенции, передача управления каким-то самолетом из одного центра (Анкоридж) соседнему центру (Токио) производится в момент прохождения самолетом границы ответственности (в данном случае — контрольной точки «Ниппи») двух центров управления полетами. При этом центр, передающий управление (Анкоридж), обязан передать центру, принимающему управление (Токио), все необходимые данные о полете (номер рейса, время прохождения последней контрольной точки («Нееви»), расчетное время прохождения самолетом границы зон ответственности («Ниппи») и т. п. Принимающий центр (Токио) информирует, готов ли он принять управление данным самолетом, связывается с ним и сообщает передающему центру (Анкоридж), что с самолетом установлена двусторонняя связь. После всего этого полет данного самолета управляется токийским центром управления полетами.

Центры управления полетами в Анкоридже и Токио при прохождении южнокорейским самолетом точек обязательного контроля («Бетел», «Неби», «Нееви», «Ниппи», «Нокка») обязаны были получать от него детальную информацию о полете (высота, скорость полета и т. д.).

Командир корабля, в свою очередь, должен регулярно докладывать в центр управления полетом о местонахождении самолета. Это делается во время прохождения самолетом обязательных контрольных

точек, а если таковые не определены, то через определенные промежутки времени, установленные центром управления полетом.

Если же в течение 30 минут центр, который в данное время управляет полетом, не получает с борта самолета необходимой информации, то он обязан попытаться вновь установить связь с самолетом. Если связь оказывается невозможной, центр управления полетом предпринимает меры розыска и оказания помощи самолету, для чего он, в частности, обязан связаться с соответствующими службами соседних стран. В случае с южнокорейским самолетом, повторяю, в советские авиадиспетчерские службы подобных сообщений не поступало. Ответственность за это всецело лежит на органах управления полетами США и Японии.

— *Могут ли наземные радиолокационные системы фиксировать курс летательного аппарата, скорость, высоту полета, а также тип этого аппарата?*

**Ответ.** Современные радиолокационные установки с высокой степенью точности определяют курс летящего объекта, его скорость и высоту полета.

Тип летательного аппарата радаром не устанавливается.

— *Какая договоренность есть между СССР, США и Японией относительно безопасности самолетов, курсирующих по трассе R-20 между Токио и Анкориджем?*

**Ответ.** По этому вопросу специальной конкретной двусторонней договоренности не существует. Но полеты по этой трассе должны проходить в соответствии с рекомендациями ИКАО. Органы управления полетами в этом районе располагают следующими средствами связи (помимо линии между Хабаровском и Саппоро, о которой уже говорилось):

а) линия прямой телефонной связи между Хабаровском и Токио;

б) линия прямой телефонной связи между Москвой и Токио;

в) радиотелефонная связь между Хабаровском, Анкориджем и Токио;

г) линия прямой телефонной связи между Анкориджем и Токио.

— *Были ли до сего времени случаи нарушения воздушного пространства СССР гражданскими самолетами других стран и какие меры принимались по отношению к таким самолетам-нарушителям? В Японии говорят, что такие самолеты-нарушители обязательно сбиваются, правда ли это?*

**Ответ.** В прошлом неоднократно бывали случаи нарушения воздушного пространства СССР гражданскими самолетами других стран. В таких случаях для прекращения полета в воздушном пространстве СССР самолет-нарушитель принуждался к посадке на ближайшем советском аэродроме и после проверки обстоятельств нарушения самолет и его экипаж отправлялись на родину.

23 декабря 1979 года, например, иранский гражданский самолет нарушил воздушное пространство СССР. Подчинившись командам истребителей ПВО, он совершил посадку на советском аэродроме, после чего и самолет и экипаж были возвращены в Иран.

Таким образом, если самолет-нарушитель надлежащим образом следует указаниям истребителей ПВО, советская сторона гарантирует такому самолету безопасность. Но если экипаж самолета-нарушителя не подчиняется приказам самолета-перехватчика, то советскими законами определены более эффективные меры в отношении нарушителя.

Примером этому могут служить действия советских истребителей в отношении южнокорейского самолета «Боинг-707», вторгшегося в советское воздушное пространство в районе Мурманска в ночь на 20 апреля 1978 года. Самолет-нарушитель был силой принужден к посадке на территории СССР.

Как было выяснено, в этом случае командир самолета-нарушителя и второй пилот видели и поняли сигналы советских истребителей, но не подчинились им.

Поскольку они честно признались в этом, Советское правительство не стало подвергать экипаж наказанию и выслало его из страны. Пассажиры «Боинга-707» также были немедленно отпущены.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Здесь мной использованы некоторые материалы, опубликованные в статье Ю. Бандуры и В. Захарько в газете «Известия» 29 сентября 1983 года.—*Авт.*)

Думаю, в этой книге с достаточной полнотой изложены обстоятельства, складывавшиеся на Советском Дальнем Востоке в ночь на 1 сентября 1983 года. Все приведенные мной фактические данные неопровержимо свидетельствуют: **нарушение южнокорейским самолетом границ СССР и его полет в воздушном пространстве Советского Союза в районах расположения стратегически важных военных объектов были узловыми элементами крупномасштабной операции, организованной американскими спецслужбами по указанию президента США. Операции, которая планировалась как разведывательная акция, с одной стороны, а с другой—как политическая провокация.**

Стремясь переложить вину «с больной головы на здоровую», Вашингтон пошел на раздувание антисоветской кампании, обвинял СССР в «жестокости», нагромождал одну ложь на другую, выискивал все новые «факты», не имеющие ничего общего с правдой. Тон в этой кампании задавал сам президент США.

Рейган, в частности, утверждал, будто «не было предупредительных выстрелов с советского перехватчика», что «советские самолеты не имеют оборудования для связи на международной аварийной частоте», «не оснащены пушками для стрельбы сна-

рядами»... Однако все эти вымыслы были опровергнуты достоверными фактами.

Пытаясь уйти от ответственности за им же самим организованную провокацию, Вашингтон сначала утверждал, будто «Боинг-747» сбил с курса из-за «технической неисправности». Затем было признано, что аэронавигационное оборудование самолета этого типа такое отклонение полностью исключает. Поначалу умалчивали о присутствии на пути следования южнокорейского самолета американского разведчика RC-135. Потом вынуждены были признать и это. Какое-то время в Вашингтоне манипулировали магнитофонной записью переговоров советских летчиков с наземными пунктами управления. Однако чуть позже стали обнаруживать в этих записях такое, что раньше почему-то не замечалось.

Словом, запущенные Вашингтоном «версии» и «доказательства» не выдерживали никакой критики. Их отвергали, в частности, специалисты, далекие от симпатий к СССР. Приведу несколько цитат.

*«Советский Союз рассказал нам правду об обстоятельствах, приведших к гибели южнокорейского самолета»,* — заявил бывший директор ЦРУ С. Тэрнер.

*«Советский Союз утверждает, что «Боинг-747» рассматривался как военный самолет-разведчик и что советский пилот не считал его за гражданский самолет... Я прихожу к выводу, что именно это и имело место в действительности»,* — подчеркнул Г. Такэда, бывший начальник штаба ВВС Японии, бывший председатель объединенного комитета начальников штабов японских сил обороны.

*«Мы, исходя из своего опыта, полагаем, что официальная американская версия хода событий неполная и вводит общественность в заблуждение»,* — писали Т. Бернارد и Т. Эскелсон, бывшие специалисты по средствам связи, летавшие на самолетах RC-135.

Еще один важный момент. «Доказательствам» и «версиям» Рейгана не поверило большинство американцев. Так, согласно опросам общественного мнения, проведенным в середине сентября 1983 года, 61 процент американцев считали, что администрация Р. Рейгана «что-то недоговаривает». Тем самым пропагандистскому спектаклю, разыгранному Белым домом вокруг трагического инцидента с южнокорейским самолетом, было, по существу, выражено общественное недоверие. Спектаклю — и это следует подчеркнуть, — разыгранному для того, чтобы уйти от ответственности за организованную Вашингтоном провокацию, за — буду называть вещи своими именами — совершенное высшим руководством США, включая президента, преступление.

Безусловно, гибель ни в чем не повинных людей — это трагедия. Но трагедия в небе могла произойти лишь потому, что ей предшествовало преступление, совершенное на земле. Преступники же — те, кто послал гражданский самолет навстречу смертельной опасности, кто запретил его экипажу отвечать на сигналы предупреждения советских перехватчиков и наземных служб, кто затем использовал случившееся для нагнетания международной напряженности.

# Послесловие

С той ночи, когда в 6 час. 24 мин. 1 сентября 1983 года по сахалинскому времени (в 22 час. 24 мин. 31 августа по московскому времени) над советским островом Сахалин был пресечен полет южнокорейского самолета «Боинг-747», прошел уже год.

Почему произошла эта трагедия, в результате которой погибли 269 человек—пассажиры и экипаж рейса 007 компании «Кориан Эйрлайнз» (КАЛ), следовавшего из Анкориджа в Сеул и «заблудившегося» так, что его отклонение от установленной трассы составило более 500 километров, а новый курс в результате пролегал над секретными военными объектами на территории Камчатки и Сахалина?

Споры вокруг этого продолжаются до сих пор. Споры двоякого характера. Одни их участники—представители администрации Р. Рейгана, поддерживающая ее печать, кое-кто из союзников США, в первую очередь Южная Корея и Япония—буквально с того момента, как полет «Боинга-747» компании КАЛ был пресечен, и до сих пор пытаются опровергнуть советскую оценку происшедшего. Она же недвусмысленно сформулирована в Заявлении Советского правительства от 6 сентября 1983 года: **«Речь идет о преднамеренной, заранее спланированной акции в стратегически важном для Советского Союза районе. Ее организаторы не могли не понимать, чем может все это закончиться, но шли на осуществление крупной разведывательной операции с использованием, как теперь выясняется, гражданского самолета, сознательно подвергая смертельной опасности его пассажиров».**

Другие участники споров вокруг инцидента с южнокорейским самолетом попытались провести самостоятель-

ное расследование. Они стремились независимо от заинтересованных стран и их правительств выяснить истину, которая, казалось бы, — и на это рассчитывали организаторы провокации, приведшей к гибели «Боинга-747» и его пассажиров, — будет погребена вместе с его обломками на дне Охотского моря где-то в районе острова Монерон. Одно из таких исследований — книга «Преступление президента» японского публициста Акио Такахаси. По своей форме и по скрупулезности, с которой излагаются и анализируются факты, книга напоминает обвинительное заключение. В его основу легли материалы тщательно проведенного расследования обстоятельств гибели южнокорейского «Боинга-747» и находившихся в ту ночь на его борту пассажиров.

Обвинение серьезное. Ответчиком назван президент США Рональд Рейган, к ответу призваны высшие чины его администрации. Вместе с ними обвиняются и те, кто вступил с ними в преступный сговор, подготавливая шпионскую операцию, — руководители разведведомств Японии и Южной Кореи. Объективно книга Акио Такахаси обвиняет и всех тех, кто поддерживал «большую ложь» Вашингтона, с помощью которой рейгановская администрация пыталась скрыть свою роль в этой операции и ее истинные цели. А цели были, помимо чисто разведывательных, далеко идущими — дезинформировать мировую общественность, раздуть до небывалых масштабов антисоветскую истерию, дабы на этой волне протащить через конгресс новые мультимиллиардные программы гонки вооружений, разместить «Першинги-2» и крылатые ракеты в Западной Европе, ввести против СССР новые «санкции», а в более широком плане — повернуть ход мировых событий вспять, от разрядки к новой «холодной войне».

Обвинение не голословное. Основные его пункты подтверждены рядом материалов, опубликованных в советской и зарубежной печати еще до выхода в свет в Японии в марте 1984 года книги «Преступление президента» и в минувшие с той поры месяцы. Наиболее серьезное дополнение к книге японского автора было сделано летом 1984 года английским военным журналом «Дифенс атташе», публикация которого вызвала подлинную панику в Ва-

шингтоне — слишком много было представлено фактов, прямо уличающих Вашингтон в использовании пассажирского лайнера компании КАЛ в разведывательно-провокационной операции против СССР. Да, фактов этих действительно немало. Лишь их перечисление заняло бы не одну газетную страницу и потому целесообразнее сосредоточиться не на этом, а на анализе побудительных мотивов, причин и последствий этой операции («с двойным дном»).

Приход к власти администрации Рейгана в начале 1981 года совпал по времени с завершением в США разработки нового поколения оружия первого удара — межконтинентальных ракет «МХ», новых, более точных баллистических ракет для подводных лодок «Трайидент-2», ракет средней дальности «Першинг-2» и крылатых ракет. Был готов к производству новый стратегический бомбардировщик В-1В. Заканчивалась разработка «невидимого бомбардировщика» «Стелс», предназначенного для внезапного прорыва советских средств ПВО. Пентагон приступил к активному использованию в военных целях программы челночных полетов космических кораблей многоразового использования типа «Шаттл». К принятию на вооружение готовилось новое поколение химического оружия — нервно-паралитический газ для бинарных боеприпасов, разрабатывалось и испытывалось пучковое, лазерное, противоспутниковое оружие. Пятилетняя программа гонки вооружений, принятая сразу же после прихода рейгановской «команды» в Белый дом, оценивалась в два триллиона долларов. Она предусматривала создание к концу президентства Рейгана всех новейших ракетно-ядерных и авиационных систем первого удара.

Одновременно шла подготовка к новому, практически неконтролируемому витку гонки вооружений — широкой милитаризации космического пространства, выводу в космос противоспутникового оружия. Направленность «звездных» сценариев Рейгана была все та же — создание потенциала для нанесения первого разоружающего удара по территории СССР.

«Правительство Рейгана не делает тайны из своего намерения подготовиться к ведению длительной ядерной

войны»,— писала 5 октября 1981 года газета «Вашингтон пост». Тогда еще не было известно многое. Лишь через год в американскую печать просочились сведения о том, что в ноябре 1981 года Рейган подписал президентскую директиву № 13, которая не только подтвердила директиву № 59 об «ограниченной» ядерной войне, принятую при Дж. Картере, но и расширила ее. К рейгановской директиве прилагался секретный приказ Пентагону составить «генеральный план закупок» для материального обеспечения новой ядерной стратегии США. Цель ее, как говорилось в рейгановской директиве,— по крайней мере, в изложении американской печати— «одержать победу в затяжной ядерной войне».

Отметим еще несколько важных моментов. Используя тактику проволочек, выставляя неприемлемые для Советского Союза требования вроде «нулевого» и «промежуточного» вариантов на переговорах в Женеве об ограничении ядерных вооружений в Европе, США упорно вели дело к тому, чтобы не мытьем, так катаньем начать в ноябре 1983 года размещение ракет «Першинг-2» и крылатых ракет в ФРГ, Англии и Италии. В апреле 1983 года шеф Пентагона К. Уайнбергер потребовал от конгресса выделить дополнительные фонды в размере 478,6 млн. долларов для производства ракет «Першинг-2» в 1983 году. Иначе, заявил он, «будет создана серьезная опасность затягивания сроков осуществления разработанного НАТО расписания развертывания новых ракет». Тогдашний генеральный секретарь НАТО Й. Лунс еще более четко подтвердил, что США и руководство блока намерены добиться выполнения этого расписания, несмотря на протесты западноевропейской общественности, несмотря на то, что СССР предпринял все возможное, чтобы переговоры в Женеве по ядерному оружию средней дальности в Европе увенчались успехом.

Эти заявления были сделаны в тот момент, когда по всему миру, особенно в ФРГ, Англии, Голландии и Бельгии, развернулось мощное движение против американских «евроракет», и западноевропейские правительства не могли этого не учитывать. Набирало силу и антивоенное движение в США. Рейгановская пропаганда, изображав-

шая СССР «империей зла», не срабатывала. В миф о «советской угрозе» верило все меньше американцев. В середине апреля 1983 года в ходе опросов общественного мнения 79 процентов американцев высказались за замораживание ядерных арсеналов СССР и США. Пять из каждых семи опрошенных заявили, что наращивание вооружений Соединенными Штатами, в том числе в Западной Европе, приведет только к ответным мерам со стороны СССР и повредит серьезным переговорам о сокращении вооружений.

Комментируя результаты этих опросов, американский обозреватель С. Карноу писал: «Все это говорит о том, что идеологический пыл президента Рейгана не отвечает чувствам американцев, большинство которых хочет контроля над вооружениями и международного сотрудничества, а не конфронтации типа «холодной войны».

Карноу, конечно, не знал, что именно в тот момент, когда он писал эти строки, в Белом доме и Совете национальной безопасности США, который возглавляет президент, велась подготовка к сентябрьской аванюре. Почему именно в тот момент? Как писала западная пресса, примерно с осени 1982 года американская разведка начала бомбардировать Белый дом сообщениями о «новой баллистической ракете русских», которая якобы проходила испытания. «По словам американских должностных лиц,— писал журнал «Вашингтон пост мэгэзин»,— в конце августа 1983 года, когда будущие пассажиры рейса 007 получали паспорта и улаживали последние дела, появились признаки, что русские собираются провести еще один испытательный запуск такой ракеты».

Распускались слухи и о некой таинственной «новой советской РЛС», расположенной не то на Сахалине, не то на Камчатке и якобы способной следить как за стратегическими силами США на их территории, так и за полетами американских МБР. В общей атмосфере антисоветской истерии, царившей в Белом доме, эти сообщения сыграли ту же роль, что и масло, подлитое в огонь. Панический страх перед тем, что «русских не удастся обогнать», усилился. Отметим — страх не перед угрозой мифического «советского нападения», а перед возмездием за агрес-

сию, которая планировалась давно, а с приходом к власти «команды» Рейгана — особенно тщательно. Перед ЦРУ, другими спецслужбами США была поставлена задача любой ценой проникнуть в закрытые для них районы, добыть необходимую информацию для стратегов «обезглавливающего удара».

В книге «Преступление президента» и других публикациях, посвященных рейсу 007, приводится немало данных о том, почему США уделяют столь пристальное внимание радиоэлектронной разведке, в частности полетам самолетов-разведчиков RC-135, спутникам-шпионам «Феррет» и другим средствам «прошупывания» советских средств ПВО. Но «эффективность» всех этих средств уже не удовлетворяла американские разведслужбы. И тогда в Вашингтоне было решено использовать в качестве самолета-шпиона гражданский рейс 007 южнокорейской компании КАЛ.

20 июля 1984 года в программе «Телеглаз» независимой английской телевизионной станции Ай-ти-ви выступило несколько специалистов с размышлениями по поводу инцидента с южнокорейским самолетом. Все они без исключения сошлись на том, что рейс 007 выполнял шпионскую миссию. Эрни Волкман, аналитик американской разведки, выступая в программе, сказал: «В результате этого инцидента разведке США подвалила такая удача, какой не было никогда. Ей удалось добиться включения почти всех советских объектов связи, передачи которых продолжались около четырех часов в районе общей площадью приблизительно 7 тысяч квадратных миль. Аппаратура перехвата, активизированная вторжением южнокорейского пассажирского самолета в советское воздушное пространство, охватывала весь диапазон систем военной связи в Советском Союзе — все, на что когда-либо можно было надеяться».

Волкман добавил: «Это, несомненно, очень циничное заявление, но мы говорим здесь и об очень циничных делах».

Согласимся с Волкманом — и замысел операции с использованием южнокорейского «Боинга-747» в шпионских целях, и расчеты тех, кто ее планировал, циничны,

циничны чудовищно. Но даже не это сейчас самое главное. Обратим внимание на одну фразу в заявлении Волкмана — цель операции заключалась в том, чтобы «добиться включения всех советских объектов связи» в огромном по площади районе. Для чего была нужна такая информация? Очевидно, если учесть, что свой потенциал ядерного удара США строят на ракетно-ядерной триаде — межконтинентальные баллистические ракеты, баллистические ракеты на подводных лодках и стратегические бомбардировщики, — планировщикам операции требовалась информация для того, чтобы изыскать в защитной стене советских средств ПВО «дыры» для всех элементов триады. Участие в операции всех разведывательных служб США, а также поддерживающих с ними тесную связь шпионских ведомств Японии и Южной Кореи, активное использование космических средств, включая космический корабль многоцелевого использования «Челленджер»\*, прямое участие в подготовке, если не в ходе, операции высшего военно-политического руководства США — от президента Рейгана и ниже — говорит о том, что в ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 года проводилась широкомасштабная операция разведывательно-провокационного характера. Пассажирам рейса 007 с самого начала в ней была отведена роль заложников.

Попытаемся еще раз вкратце проследить ход этой операции «с двойным дном», используя материалы, опубликованные уже после выхода в свет книги А. Такахаси.

30 августа. В 6 час. 32 мин. по Гринвичу (02 час. 32 мин. по местному времени) с мыса Канаверал запускается очередной «Шаттл» — корабль «Челленджер». Это — первый запуск в ночное время. Отсрочка — 17 минут из-за дождя. «В момент, когда произошел инцидент, — пишет журнал «Дифенс атташе», — траектория полета «Челленджера» должна была проходить в районе, расположенном на расстоянии примерно от 1.400 до 2 тысяч миль к югу от места инцидента. Расстояние большое, но

---

\* Данные о том, что полет южнокорейского самолета был синхронизирован с полетом «Челленджера», были опубликованы в журнале «Дифенс атташе».

достаточное для того, чтобы космический корабль выполнял свои функции по управлению и связи в ходе проведения широкомасштабной разведывательной операции с участием морских, наземных, воздушных и космических средств».

31 августа накануне вторжения южнокорейского самолета в воздушное пространство СССР в районе инцидента было зарегистрировано семь полетов американских самолетов-разведчиков типа RC-135. С 17 час. 45 мин. до 20 час. 49 мин. 31 августа по московскому времени в непосредственной близости от пункта вхождения южнокорейского самолета в воздушное пространство СССР на высоте 8.000 метров наблюдался маневрирующий самолет-разведчик этого типа. Одновременно вблизи советских территориальных вод появились три американских военных корабля. В 20 час. 00 мин. 31 августа в 800 км северо-восточнее Петропавловска-Камчатского советскими радиолокационными станциями был обнаружен неизвестный самолет с радиолокационной отметкой, аналогичной отметке RC-135, шедший курсом в направлении полуострова Камчатка также на высоте 8.000—9.000 метров. Это и был южнокорейский самолет, но об этом советским силам ПВО стало известно уже после инцидента. Советские наземные службы и самолеты-перехватчики пытались установить с ним связь, чтобы указать на факт нарушения воздушного пространства СССР, однако экипаж самолета-нарушителя на запросы не отвечал и продолжал полет тем же курсом, углубляясь в воздушное пространство СССР.

Здесь уместно подробнее остановиться на траектории полета «Челленджера». 31 августа в 19 час. 44 мин. (по московскому времени) он появился над районом к югу от Японии. В это же самое время южнокорейский «Боинг-747» сближался с RC-135 над Беринговым морем. Два самолета встретились через 16 минут и продолжали лететь вместе, запутывая обстановку, в течение 9 или 10 минут—тактика «подставки». Это был первый этап операции.

«Боинг-747» приблизился к побережью Камчатки в 20 час. 30 мин., когда «Феррет-Д» совершал второй виток над

Охотским морем. Это время точно совпадает с моментом, когда началось вторжение южнокорейского самолета в советское воздушное пространство. Во второй раз «Челленджер» появился, когда южнокорейский самолет уже пролетел над полуостровом Камчатка и летел над Охотским морем, временно выйдя из советского воздушного пространства. Он двигался на восток и слегка на юг, через Восточно-Китайское море, к северу от Тайваня, примерно в 21 час. 16 мин. Это было приблизительно между первым и вторым этапами вторжения: середина операции.

Последний этап начался, когда в поле зрения южнокорейского самолета вновь появилась советская земля в 22 час. 05 мин. (Южный Сахалин), что опять согласовывалось с орбитой «Феррета-Д», который в тот момент находился южнее Якутска и направлялся к Корейскому полуострову. Для того чтобы пролететь над Южным Сахалином, «Боинг-747» должен был несколько уклониться на запад. Должно быть, существовала уверенность в том, что самолет уцелеет и, по всей вероятности, продолжит свой полет в Сеул. Если бы этот расчет оправдался, то самолет пролетел бы над Южным Сахалином, вновь повернул в юго-западном направлении и, таким образом, примерно в 22 час. 40 мин. вышел бы из советского воздушного пространства. Именно в это время в третий раз здесь должен был появиться «Челленджер». В 22 час. 51 мин., начиная свой 25-й виток, он пролетел над Восточно-Китайским морем в районе Тайваня курсом на юго-восток. Иными словами, это должно было произойти сразу по завершении заключительного этапа операции.

Журнал «Дифенс атташе» отмечает, что если бы не задержка из-за дождя на 17 минут, то корабль «Челленджер» (он приземлился 5 сентября 1983 года) появился бы над заданным районом почти одновременно с планировавшимся выходом рейса 007 из советского воздушного пространства.

Финал полета известен. После того как самолет-нарушитель проигнорировал все сигналы советских перехватчиков, в том числе предупредительные очереди трассирующими снарядами, его полет был пресечен.

О всем ходе операции с точностью до минуты знали и в центре руководства ею. Где он был расположен? Как правило, руководят такого рода шпионскими акциями из «ситуационной комнаты», расположенной в подвале Белого дома. На этот раз, как свидетельствует книга «Преступление президента», эта «комната» была перенесена в Санта-Барбару, штат Калифорния, где президент Рейган проводил отпуск со своими ближайшими помощниками. Из этой «комнаты» они и следили за полетом и, как только поступило срочное сообщение о том, что полет «Боинга-747» пресечен, «немедленно было отправлено распоряжение на самом высоком уровне о переходе ко «второму сценарию». Был отдан приказ о приведении в состояние повышенной боеготовности всех вооруженных сил США в зоне Тихого океана, включая войска США в Японии. Ситуация была поистине напряженной, представляла прямую угрозу безопасности Советского Союза.

Это — военный аспект. Но гораздо важнее для стратегов операции «с двойным дном» был, пожалуй, аспект политический.

В Вашингтоне и некоторых других столицах, где на любое заокеанское «ауканье» покорно откликаются, инцидент с южнокорейским самолетом был использован как повод для взвинчивания антисоветской истерии.

Казалось бы, сложившаяся обстановка требовала от руководителей государств и видных политических деятелей выдержки, ясности мысли, трезвой оценки событий и кризисных ситуаций, умения видеть за сиюминутным и преходящим долгосрочную перспективу.

Объективные зарубежные обозреватели отмечали, что руководство Советского Союза проявило именно такой подход.

Как же вели себя в этой ситуации руководители США, знавшие гораздо больше о характере и подготовке пресеченной СССР провокации, чем они это признавали в своих многочисленных выступлениях и интервью? В соответствии с той характеристикой, которую дал им ветеран американской политики, занимавший видный пост в администрации Эйзенхауэра, Артур Ларсон, — по-экстремистски. «Быть экстремистом, — писал с горьким

юмором Ларсон,— очевидно, очень удобно. Не надо думать — достаточно орать во все горло». Характеристика точная. Ястребиный, донельзя безумный, патологически антисоветский подход к мировой политике характеризовал рейгановскую администрацию с самых первых дней ее пребывания у власти. И не случайно именно после инцидента с южнокорейским самолетом, когда все эти ее качества проявились в полном блеске, тревога американцев за свое будущее выразилась, согласно данным опросов общественного мнения, в резком падении доверия президенту Рейгану.

И когда президент Рейган в своем выступлении по телевидению 5 сентября 1983 года, изощряясь в клевете на наш строй и нашу политику, весьма деловым тоном посоветовал конгрессу учесть «советскую агрессивность» и срочно одобрить новые гигантские ассигнования на гонку вооружений, одно из профсоюзных объединений США «Городские рабочие и служащие за работу и мир» опубликовало следующее заявление:

«В 1960 году, незадолго перед тем, как должны были начаться переговоры (между СССР и США.—*В.Б.*), над советской территорией был сбит американский самолет, выполнявший шпионское задание. Сейчас, в 1983 году, незадолго до возобновления в Женеве американо-советских переговоров (об ограничении ядерных вооружений в Европе) люди во всем мире хотят, чтобы Соединенные Штаты сократили свои военные расходы. В Европе проходят демонстрации с участием миллионов людей. 27 августа сотни тысяч людей в США участвовали в марше под лозунгом «Работы, мира и свободы» в память похода, который устраивал когда-то Мартин Лютер Кинг. Корейский самолет был сбит 31 августа над советской территорией, когда он выполнял шпионское задание».

«Кому выгодна эта катастрофа?» — спрашивали авторы заявления. И отвечали: «Американская печать сообщает о стремительном росте запасов вооружений в связи с шумихой, поднятой во всем мире после этого инцидента. А кто теряет на этом? Военные расходы пагубно отражаются на всех нас: на безработных, на тех из нас, кто еще имеет

работу, но кому приходится еще больше трудиться, получая за это меньше, чем раньше, и на наших детях».

Авторы заявления не искушены в политике, но они ничего не придумали.

Президент Рейган на волне антисоветской истерии вокруг инцидента с южнокорейским самолетом вознамерился убить по меньшей мере двух зайцев: с одной стороны, сорвать переговоры с СССР об ограничении ядерных вооружений в Европе, а с другой—протолкнуть через конгресс новые программы Пентагона, означающие новый виток в гонке вооружений, нацеленные на достижение Соединенными Штатами военного превосходства над СССР.

Реализация этих планов была делом не простым для Рейгана. Безудержные милитаристские амбиции его администрации встретили уже весной 1983 года осязаемое сопротивление в конгрессе США, выразившееся, в частности, в одобрении палатой представителей резолюции о замораживании ядерных вооружений (в сенате голосование по ней было отложено именно до сентября!), в нежелании ряда комиссий конгресса по военным ассигнованиям признать разумным астрономический бюджет Пентагона. Все это вызвало в Белом доме примерно ту же реакцию, что красная тряпка у разъяренного быка.

Когда конгрессмены разъехались на летние каникулы, вопрос о голосовании по финансированию ряда выдвинутых по личной инициативе Р. Рейгана милитаристских программ остался открытым. В этих условиях организаторы политических провокаций из ближайшего окружения президента бросились на поиски некоего «сверхоружия», с помощью которого они могли бы, как писала американская печать, одержать «пропагандистскую победу» на Капитолийском холме. Уже поэтому инцидент с южнокорейским самолетом пришелся как нельзя кстати Рейгану. Поднятая вокруг этого Вашингтоном пропагандистская шумиха (причем ровно за две недели до возобновления сессии конгресса) представляется далеко не случайной акцией.

Перефразируя известную фразу Вольтера о боге, можно сказать, что, если бы инцидента с южнокорейским

«Боингом-747» не было, Рейгану пришлось бы его выдумать. Слишком уж высоки ставки военно-промышленного комплекса в его зловещей игре по имени «ракетный покер», чтобы считаться с мнением общественности и жизнями тех, кто становится, как пассажиры южнокорейского самолета, жертвами вашингтонских провокаций.

«Ястребы» на Капитолийском холме заранее трубили победу в битве за ассигнования Пентагону в надежде, как заявил один из них, что «из-за инцидента с «Боингом-747» антикоммунистические настроения будут преобладать (в конгрессе) еще несколько месяцев». Этот инцидент в полном соответствии с вашингтонским «сценарием» действительно сработал. Конгресс выступил за «более жесткую политику» по отношению к СССР и поддержал все программы супервооружений. Всего на гонку вооружений на 1984 финансовый год была выделена гигантская сумма — 280 млрд. долларов. Одобрена закупка первой партии ракет «МХ», 95 из 108 ракет «Першинг-2», утверждены расходы на строительство 10 стратегических бомбардировщиков В-1В. 114,6 млн. долларов выделено на производство новых видов варварского химического оружия, одобрены рекомендации по разработке и развертыванию ракет «Миджитмен». Короче — подготовлена материальная база для нового витка гонки вооружений.

«Сценарий» Рейгана и К°, однако, этим не ограничивался. Антисоветские бдения на Капитолийском холме должны были, по замыслу мастеров политической стрельбы дуплетом, мобилизовать и союзников США на поддержку милитаристских планов Вашингтона, и прежде всего — размещения «Першингов-2» и крылатых ракет в Западной Европе. И на какое-то время это удалось.

Лишь позже стало очевидно даже для тех, кто клюнул на «большую ложь» Вашингтона, что политической целью провокации с самолетом и развязанной вокруг нее пропагандистской кампании было стремление США отмахнуться от мирных предложений СССР на женевских переговорах, поставить под сомнение политику СССР и заручиться поддержкой других стран НАТО для проведения Соединенными Штатами политики «с позиции силы».

Небывалая антисоветская истерия, нагнетаемая Белым домом, была направлена также на создание в США и других странах Запада такой политической атмосферы, которая способствовала бы проведению авантюристического курса Вашингтона в различных районах мира, в том числе вторжению на Гренаду и расширению вооруженного вмешательства во внутренние дела Ливана.

Профессиональные провокаторы и антисоветчики не утруждали себя соображениями морали и элементарной порядочности, хотя и рассуждали публично о своей приверженности «гуманизму». Аршинные заголовки буржуазных газет и дикторы телевидения всюду кричали о «доказательствах» правомерности поднятой Вашингтоном антисоветской истерии, пытаясь сбить с толку дезинформированного обывателя. Но вот о доказательствах иного рода — о фактах, уличающих руководителей администрации США в прямой ответственности за происшедшее с южнокорейским самолетом, — мастера раздувания антисоветских сенсаций молчат до сих пор. А факты эти есть, и с каждым днем их накапливается все больше. Серьезные специалисты резонно опровергают утверждения главы Белого дома о «технической ошибке». В книге «Преступление президента» эта и подобные ей версии убедительно опровергнуты.

Конечно, дело не в «ошибке». Автору этих строк довелось работать именно в тех местах, над которыми проходил шпионский полет. Жители Камчатки, Курильских островов, Сахалина знают, в каком напряженном ритме работают советские воины, охраняющие наши границы. Провокации совершаются уже многие годы. То и дело самолеты-шпионы США и военные суда, словно наводчики, проверяют, насколько прочно закрыты наши границы. Не раз в периоды обострения международной напряженности, и это признает даже американская печать, стратегические бомбардировщики В-52 с ядерным оружием на борту приближались вплотную к нашим границам.

Американское руководство говорило обо всем этом, в том числе о разведполетах самолетов-шпионов RC-135, один из которых явно целенаправленно действовал в паре с южнокорейским самолетом, «прощупывая» сигналы со-

ветских РЛС, как об «обычной практике». Более того, оно открыто заявляло, будто бы США имеют, вопреки всем международным конвенциям, некое «право» нарушать воздушное пространство суверенных государств!

Конечно, со временем международная общественность сможет узнать больше о тех тайнах, которые, как надеялись организаторы шпионского полета, будут навсегда погребены на дне моря. Но уже сейчас очевидно: цинизм организаторов этой провокации поистине чудовищен. Поначалу они, как ответил известный японский обозреватель Коити Баба, следили за «блужданиями» злополучного «Боинга-747» в советском воздушном пространстве, как за «подопытным кроликом». Следили, точно зная, где он находится и сколько ничего не подозревавших пассажиров было на его борту, но не оказали ему никакой помощи, а пытались «выяснить», как советские силы ПВО будут на это реагировать! А когда наконец «выяснили», тут же дали команду всюю запустить заранее подготовленную машину антисоветских провокаций и клеветы.

На что надеялись при этом заокеанские провокаторы? Да на то же, на что надеется профессиональный вор, всюю крича: «Держи вора!» А ось пройдет! А вдруг — поверят, что именно Советский Союз, а не Соединенные Штаты угрожает миру и безопасности народов, взламывает сложившиеся международно-правовые нормы и соглашения. Не вышло! Наоборот, с каждым днем становится очевиднее, что люди, погибшие на борту южнокорейского самолета, — жертвы новой «холодной войны», развязанной администрацией Рейгана, которая, как подчеркивалось в Заявлении Советского правительства, целиком и полностью несет ответственность за случившееся.

Уроки инцидента с южнокорейским самолетом весьма поучительны. Пожалуй, в первую очередь с политической точки зрения. Чем больше фактов мы узнаем, тем очевиднее становится опасность антикоммунизма для современного мира, для судеб всего человечества. Приверженность вашингтонских «крестоносцев» патологическому антикоммунизму, их граничащая с психическим расстройством «советофобия» приводят руководителей самого крупного в мире империалистического государства к действиям

преступным, которые иначе как государственным терроризмом не назовешь.

Операция с южнокорейским «Боингом» показала, что США готовы пойти на что угодно ради продолжения гонки вооружений, скатывания к новой «холодной войне», к конфронтации с СССР. «Балансирование на грани войны», намеренное провоцирование Советского Союза, которое проявилось в ходе инцидента с южнокорейским «Боингом-747», могут дорого обойтись человечеству. Вот почему книга «Преступление президента» — это не только конкретное обвинение конкретных участников и соучастников преступления. Это и предупреждение, призыв человечества к бдительности перед лицом происков наиболее реакционных сил современности, в первую очередь империализма США.

*Владимир БОЛЬШАКОВ*

## ОГЛАВЛЕНИЕ

От Издательства		7
Предисловие		9
Глава I.	Операция «с двойным дном»	11
Глава II.	«Тайные операции» и система разведывательных служб США	27
Глава III.	Радиоэлектронная разведка США: цели и средства	37
Глава IV.	«Загадка» рейса 015	51
Глава V.	«Техническая неисправность» или «пилотирование в состоянии дремоты»?	60
Глава VI.	Шпионские полеты и нормы права	73
Глава VII.	Свидетельства пилотов	85
Глава VIII.	Интервью с генеральным представителем Аэрофлота в Японии Л. С. Селиверстовым	97
Заключение		108
Послесловие		111

Акио ТАКАХАСИ  
**ПРЕСТУПЛЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА**  
**Провокация с южнокорейским самолетом  
совершена по приказу Рейгана**

Редактор *Ю. А. Филатов*  
Художественный редактор *И. А. Кирсанова*  
Технический редактор *Л. А. Крюкова*  
Технолог *Л. С. Тумакова*  
Корректор *Л. А. Лебедева*

Сдано в набор 08. 08. 84. Подписано в печать 22.08.84.  
Формат 84X108/32. Объем 4,0 печ. л., 6,72 усл. л., 5,53 уч-изд.л.  
Тираж 100 000 экз. Зак. 2332. Изд. №6924. Цена 30 коп.

Издательство Агентства печати Новости  
Типография Издательства Агентства печати Новости.  
Москва, ул. Ф. Энгельса, 46.

30к



ИЗДАТЕЛЬСТВО АГЕНТСТВА ПЕЧАТИ НОВОСТИ. 1984