

## ВЕРСИЯ ДЛЯ ПЕЧАТИ

### “Экипажа на борту не было”

---



Товарища Машела, погибшего, как считалось, от расистской ракеты, хоронили как героя

*Расследование гибели российского Ту-154, который упал в Черное море, заставляет вспомнить одну историю пятнадцатилетней давности. 19 октября 1986 года в авиакатастрофе погиб большой друг Советского Союза президент Мозамбика Самора Машел. Тогда тоже говорили о ракете и о теракте. А оказалось все гораздо проще.*

#### **Расистский выпад**

Шифровки из Мапуту о смерти вождя мозамбикского народа маршала Саморы Мойзеса Машела пришли в Москву поздним вечером 19 октября 1986 года. Конкретной информации в них было маловато: Ту-134 упал на территории сопредельной Южно-Африканской Республики. Дипломаты и разведчики предполагали, что президентский лайнер сбит зенитной ракетой.

Собственно, эта версия напрашивалась сама собой. В Мозамбике, как и на всем юге Африки, шла бесконечная необъявленная война. Сначала Фронт освобождения Мозамбика (ФРЕЛИМО) во главе с Саморой Машелом и другие партизанские группировки боролись с португальскими колонизаторами. А после ухода португальцев в 1975 году с захватившим власть в стране ФРЕЛИМО начали воевать почти все его бывшие партнеры по антиколониальной борьбе.

Гражданская война по-mozамбикски получилась долгой и вялотекущей. Оружия у обеих сторон было достаточно: правительственные войска вооружал СССР, их противников из Мозамбикского национального сопротивления (РЕНАМО) — ЮАР. Но вот с живой силой были проблемы. Один из советских военных инструкторов, работавших тогда в Мозамбике, рассказывал мне, с каким невероятным трудом ему удалось набрать солдат в батальон спецназа: "Они же с рождения голодали. Дохлые — кожа да кости. Вот и приходилось их 'тестировать'. Даешь выпить банку пива, маленькую — 0,33. Если после нее боец не валился с ног — считай, богатырь, годен в президентский спецназ".

Очень скоро слабосильное войско маршала Машела оказалось запертым в городах. Сообщение между гарнизонами поддерживалось по воздуху. Самолеты и вертолеты правительственной авиации оказались излюбленной мишенью повстанцев. Однако в Москве сомневались в том, что самолет Машела сбил кто-то из бойцов РЕНАМО. Советские военные эксперты оценивали их боевую подготовку как, мягко говоря, недостаточную. На Лубянке и на Старой площади более подходящими кандидатами в зенитчики-снайперы считали южноафриканских военных. У них на мозамбикского маршала давно был зуб, после того как по просьбе советских друзей Машел согласился разместить на своей территории лагеря боевых отрядов Африканского национального конгресса, боровшихся с режимом белого меньшинства в ЮАР.

На очередном заседании Политбюро зенитно-ракетную версию изложил сам Горбачев. Но сомнения в виновности расистов все-таки оставались. И, видимо, потому главой советской делегации на похоронах Машела решили назначить члена Политбюро и чекиста со стажем Гейдара Алиева.

### **Антисоветский "черный ящик"**



Москва ничего не жалела для африканского друга. В частности, он летал на самолете, арендованном у советского "Авиаэкспорта", а экипаж был из Ленинградского управления гражданской авиации

С нижних этажей советской власти картина происшедшего виделась четче. В отделах ЦК прекрасно понимали: нужно еще доказать, что самолет был сбит южноафриканской ракетой. И поскольку обломки Ту-134 находятся на территории ЮАР, сделать это будет нелегко. Кроме того, если версия о причастности расистов к катастрофе не подтвердится, могут возникнуть серьезные проблемы: ведь самолет был арендован правительственным авиаотрядом Мозамбика у советского "Авиаэкспорта", а пилотировавший его

экипаж прибыл из Ленинградского управления гражданской авиации. Получится, что СССР угробил одного из своих преданных сторонников.

Поэтому в Москве начали спешно формировать комиссию по расследованию причин катастрофы. И тут же разгорелась ведомственная склока. Представители Внешторга и Министерства гражданской авиации решили обойтись без представителей туполевского КБ. Однако к каким решениям приходят комиссии в подобном составе, в Министерстве авиационной промышленности знали не понаслышке: в затруднительной ситуации все свалили бы на конструкторские недоработки и производственные дефекты. И потому руководство авиапрома в последний момент буквально впихнуло в состав комиссии главного конструктора Ту-134 Леонида Селякова. По воспоминаниям других членов комиссии, он ужасно нервничал и доказывал всем и каждому, что самолет прекрасный и по вине техники аварии быть не могло.

Комиссия должна была вылететь в Мапуту спецрейсом. Но опять же в спешке его пролет над некоторыми странами согласовать не успели. В итоге специалисты попали в Мозамбик обычным рейсовым самолетом "Аэрофлота" лишь 22 октября. Но трудности только начинались. Руководство оппозиционной РЕНАМО объявило "неделю борьбы с русскими". "От страха нас, конечно, не парализовало,— рассказывал мне Селяков.— Но ходили по Мапуту все-таки с опаской". А южноафриканцы отказались допустить членов комиссии на свою территорию.

"Пришлось действовать нелегально. На маленьком самолете с негром-пилотом перелетели границу. Осмотрели все,— вспоминал главный конструктор, не раз участвовавший в разборах происшествий с участием своих машин.— Никаких следов поражения ракетой не было. На диверсию на первый взгляд тоже не похоже. Типичная картина удара о землю".

Однако сомнения в непричастности южноафриканцев все-таки оставались. Представители ЮАР безостановочно оттягивали передачу представителям СССР и Мозамбика "черных ящиков". Они то соглашались передать бортовые самописцы и магнитофон с записями переговоров членов экипажа между собой и с землей, то требовали присутствия при расшифровке представителей международных организаций и журналистов, то соглашались проводить прослушивание записей в Москве, то настаивали на переносе этого мероприятия на нейтральную территорию. При этом южноафриканцы постоянно намекали на вину экипажа. А советские представители, как им и было предписано, отстаивали честь страны изо всех сил. Мозамбикцы, в свою очередь, тихо и ненавязчиво возвращали в партнерах по переговорам чувство вины за гибель своего президента.

Лишь 18 ноября процедура расшифровки записей "черных ящиков" была наконец согласована. После ознакомления с методикой расшифровки в Москве делегации в конце ноября в Швейцарии провели прослушивание записей. Для советской стороны результат оказался шоковым: экипаж в полете совершал ошибку за ошибкой. А перед ударом о гору полностью потерял ориентировку. Но это было не самое неприятное: все системы самолета до удара работали нормально. И приборы вовремя подавали сигналы об опасном приближении к земле. Поведение экипажа было абсолютно необъяснимым.

## "Там, где кончается порядок, начинается авиация"



"На маленьком самолете с негром-пилотом мы перелетели границу, — вспоминал главный конструктор. — Осмотрели все: никаких следов поражения ракетой. На диверсию тоже не похоже. Типичная картина удара о землю"

Репутацию советской авиации требовалось спасти, и незамедлительно. Самое неприятное заключалось в том, что, пытаясь получить доступ к "черным ящикам", представители СССР согласились на условие южноафриканцев: окончательные выводы о причинах катастрофы должны быть приняты в Мозамбике или ЮАР. Какие это будут выводы, теперь уже было очевидно. И советская сторона попыталась уклониться от выполнения данного обязательства. Ссылались на то, что из-за разницы политических систем выводы, сделанные в ЮАР, не будут объективными и т. д. Южноафриканцы во избежание обвинений в предвзятости предложили, чтобы выводы о причинах катастрофы сделал специально назначенный суд из авиационных специалистов, не состоящих на государственной службе ЮАР. Советские представители от участия в этом "фарсе" отказались.

Но расследование причин катастрофы продолжалось. Говорят, что побывавший в Мозамбике Гейдар Алиев предложил коллегам по Политбюро новую версию: имела место диверсия. И по постановлению ЦК КПСС и Совмина СССР комиссия в измененном и дополненном составе продолжила свою работу. Задача была поставлена четко: доказать наличие диверсии и выяснить причины более чем странного поведения экипажа. Комиссия снова вылетела в Мапуту.

Последний полет президентского Ту-134 по частично сохранившемуся боржурналу и записям "черных ящиков" был восстановлен буквально по секундам. С самого начала он проходил с нарушением всех возможных правил. План полета отсутствовал у экипажа напрочь. А навигационные карты, которыми пользовались летчики, мягко говоря, устарели. Часть полета проходила с превышением массы допустимого груза на полторы тонны. Мало того, во время стоянки на аэродроме на севере Замбии самолет не был дозаправлен и возвращался в Мозамбик с минимальным запасом топлива. И именно на обратном пути начались главные странности. Судя по записям переговоров, экипаж не мог разобраться в том, почему предупреждающие лампочки топливных баков загорелись не так, как обычно. Но обязательного на борту руководства по летной эксплуатации самолета у экипажа не было, и на мигание лампочек махнули рукой. Как наплевали и на все прочее. В бортовом журнале указывалась высота полета 11 300 метров, а радист без согласования с командиром сообщил диспетчеру, что высота 10 650.

Однако все эти ошибки не были катастрофическими. Самолет продолжал полет к радиомаяку, над которым автопилот должен был начать снижение, изменить курс. До радиомаяка оставалось еще 10 минут лета, когда штурман, опять же без согласия командира, изменил параметры курса на автопилоте. Самолет встряхнуло, командир выматерился, но проверять правильность

нового курса не стал. Никто из экипажа не обратил внимания на то, что самолет не снижается. Приборы показывали, что самолет движется параллельно взлетно-посадочной полосе, а экипаж договаривался о том, что садиться будут с ходу.

Пилотов и штурмана не беспокоило даже то, что справа вместо аэродрома Мапуту какие-то горы. Они решили, что, как обычно, из-за войны освещение посадочной полосы выключено. Возможно, что экипаж мог понять, где находится, если бы был включен радиолокатор обзора. Но он был выключен. Даже когда сработала сигнализация опасного сближения с землей, командир сказал: "Во зараза!" — и увеличил скорость снижения. До удара о гору оставалось 15 секунд.

"Воистину, там где кончается порядок, начинается авиация. Ну ладно, не было карт. Это понятно. Они еле пробились на работу за границу, начали получать валюту. А начнешь чего-то требовать у начальства — быстренько отправят обратно домой. Станешь жаловаться, что груза много, — туда же. Но ведь они были фантастически расхлябанными во всем! — сокрушался Леонид Селяков. — И самонадеянными. Они считали, что все знают лучше приборов. Приборы, мол, врут. А ошибались сами. Но диверсия, видимо, все-таки была".

Советская комиссия попыталась найти причину главной ошибки экипажа — несвоевременного разворота. В переговорах экипажа промелькнула фраза штурмана о том, что они повернули над радиомаяком. Так появилась версия "ложный радиомаяк". В СССР сотрудники исследовательских организаций гражданской авиации и Минрадиопрома провели эксперименты и доказали, что ложный радиомаяк, расположенный выше настоящего, способен ввести в заблуждение летчиков. Однако веских доказательств этой версии так и не нашлось.

"Да разве это главное? — махнул рукой Селяков. — Я считаю, что ложный маяк был. Но при грамотной работе экипажа ничего бы не случилось. Членом суда в Йоханнесбурге, на который мы отказались ехать, был американский астронавт и летчик-испытатель Фрэнк Борман. Так он оценил действия экипажа точнее всех. — Селяков взглянул в свои записи: — 'Я бы сказал, что это невероятно плохая работа экипажа. Экипажа на борту не было!'"

Члены комиссии, с которыми мне удалось переговорить, в один голос утверждали, что экипаж был здоров. В этом убедились настолько, что даже не стали проводить судмедэкспертизу. "Все было в порядке, — сказал мне возглавлявший летную службу МГА и вторую комиссию Владимир Потемкин. — Трезвы и здоровы. Не одурманены ничем. Отбросьте эти версии. Мы это установили точно. И опыта у ребят, поверьте, было достаточно. Командир — пилот первого класса".

Тогда в чем же дело? Все отмалчивались.

Мне все-таки удалось выяснить, что же до такой степени отвлекло пилотов от управления самолетом. В тот день экипаж получил презент — остродефицитную в Мозамбике и СССР кока-колу. И на протяжении всего полета никак не мог решить, делить банки поровну или по старшинству.

## **ЕВГЕНИЙ ЖИРНОВ**