

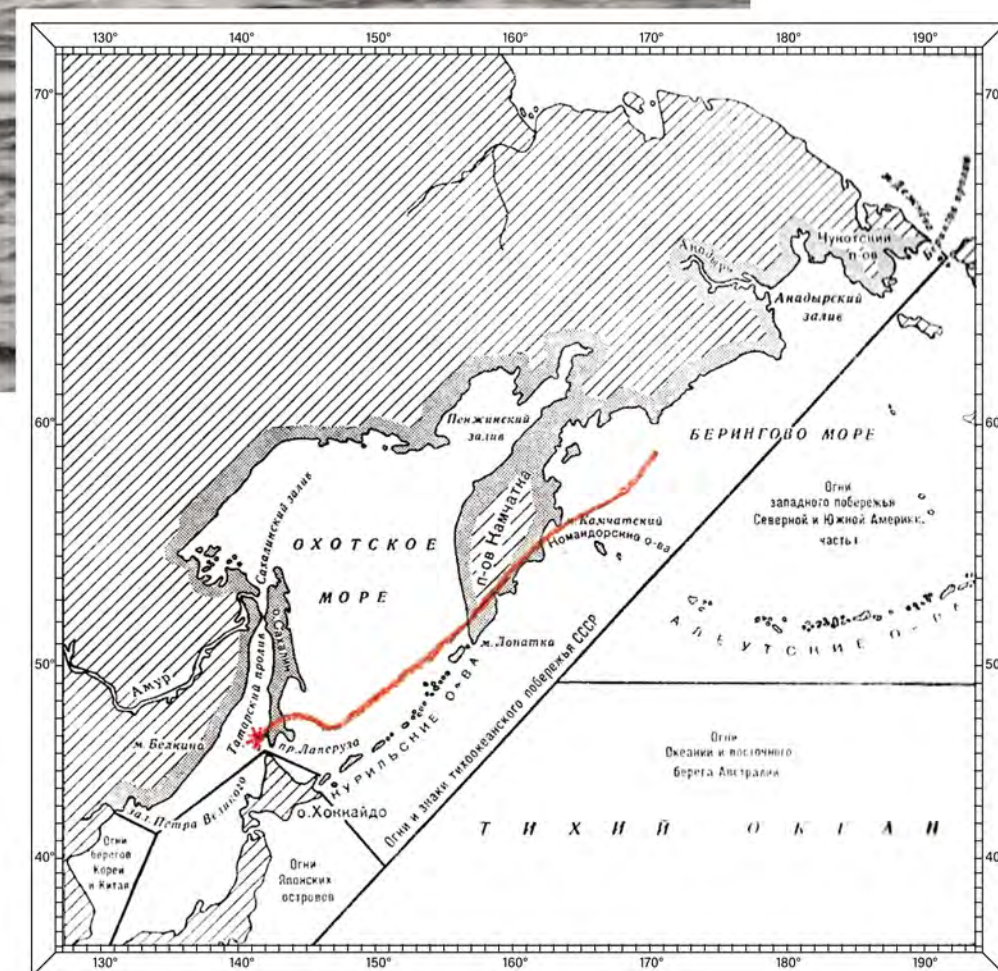


Михаил Гирс на фоне о. Монерон

«Южнокорейский лайнер ушел в сторону моря» — такой заголовок статьи я прочитал в одной из газет 1 сентября 1983 г., находясь на борту рыбопоискового судна «Гидронавт». В этот момент судно стояло в порту Владивостока, ожидая выхода в очередной научный рейс. «Гидронавт» был переоборудован из серийного рыболовного траулера под судно-носитель научно-исследовательского подводного аппарата «ТИНРО-2», предназначенного для рыбопоисковых и прочих ихтиологических работ.

Уже днем стало известно, что южнокорейский самолет на самом деле сбили, и за вечерним чаем мы с капитаном судна Борисом Михайловичем Бассом пошутили, как бы нам не пришлось вместо крабов искать самолет. И как в воду глядели. Около двух часов ночи меня разбудил телефонный звонок. Звонил капитан. «Миша, поднимись ко мне». Я шутливо спросил: «Одеваться по форме?» Но тут же понял, что капитану не до шуток. Уже на пороге капитанской каюты меня ослепил золотой блеск офицерских погон. Оказалось, что к капитану пожаловал адмирал, заместитель командующего Тихоокеанским флотом со свитой. Он сообщил нам, что из Москвы послана правительственная телеграмма, в которой «Гидронавту» предписывалось поступить в полное распоряжение командующего

Тихоокеанским флотом для поиска самолета, а главной задачей для нас был поиск его «черных ящиков». К сожалению, манипулятор аппарата мы еще не успели получить из ремонта и поднять ящики в случае их находки не могли. Задание являлось для нас не совсем обычным. До сих пор подводный аппарат использовался исключительно для исследований по определению запасов промысловых объектов и наблюдений за работой орудий лова. Но я был уверен, что богатейший опыт, приобретенный нами под водой в течение предыдущих десяти рейсов, когда приходилось погружаться во всех океанах и разных, порой очень сложных условиях, высокая квалификация судовых специалистов и надежность нашей подводной техники помогут нам справиться с поставленной задачей. Так как «ТИНРО-2» вмещал только двух человек, для поиска мы



Карта последнего отрезка пути самолета «Боинг-747»

Ушел в сторону моря...

Из воспоминаний капитана-наставника подводного аппарата «ТИНРО-2» М. И. Гирса
Фотографии автора

Мы уже публиковали в нашем журнале отрывки из воспоминаний Игоря Владимировича Гирса. Его сын, Михаил Игоревич, также связал свою жизнь с морем. Он родился 20 марта 1938 г. После окончания кораблестроительного факультета ЛКИ по специализации «Проектирование подводных лодок» работал в ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова, в КБ «Малахит», затем в институте «Гипрорыбфлот» ведущим конструктором в отделе «Обитаемые подводные аппараты». Один из авторов проекта, первый испытатель, капитан-наставник обитаемого подводного аппарата «ТИНРО-2». Михаил Гирс принимал участие в 19 научных рейсах на этом аппарате на судах-носителях «Ихтиандр» и «Гидронавт», совершил около 300 погружений во всех океанах и многих морях. После 1991 г. работал в ЗАО «Акватик», специализирующемся на подводном бурении. Затем был приглашен в американскую компанию Weatherford, где занимался разработкой и созданием стендов для испытаний буровых труб. Завершил трудовую деятельность в 2018 г.



сформировали два подводных экипажа, состоявших из капитана аппарата и подводного наблюдателя. Первым капитаном и капитаном-наставником был я, вторым капитаном аппарата — Юрий Сидоренко, а в качестве подводных наблюдателей выбрали Славу Попова и Володо Бондарева. Для постановки задачи и введения в курс дела нас с капитаном судна пригласили в штаб Тихоокеанского флота, где мы узнали, что, хотя мы и выполняем правительственное задание, но, придя в район поиска, должны делать вид, что работаем по своей научной программе. Как нам объяснили, в районе падения уже собралось большое количество иностранных военных кораблей и судов, которые не должны были догадаться об истинной цели нашей работы. Наш многолетний опыт проведения подводных работ подсказывал нам, что поиск затонувшего объекта будет довольно сложным делом. Военные указали нам только предполагаемую точку падения самолета, считая,

что этого достаточно, чтобы немедленно найти его, и все их разговоры были только о том, как они будут его поднимать. Они не учитывали того, что местоположение самолета на грунте может не соответствовать точке его падения на воду, так как сильные подводные течения могли сместить его на значительное расстояние. Кроме того, в район падения уже отправились рыболовные и военные тральщики для осуществления плана военных путем донного траления поднять обломки самолета вместе с «черными ящиками».

9 сентября 1983 г. в 14:00 научно-поисковое судно «Гидронавт» с подводным аппаратом «ТИНРО-2» на борту вышло из Владивостока на поиски самолета. Из-за шторма только 13 сентября мы подошли к предполагаемому месту падения самолета, которое находилось между о-вами Сахалин и Монерон в нейтральных водах, но в советской экономической зоне. Это обстоятельство определяло всю дальнейшую работу. Вечером при подходе к району работ мы увидели огромное зарево, какое обычно бывает над крупным городом или в месте большого скопления судов. На судовом локаторе высветилось около пятидесяти ярких точек, которые принадлежали еще невидимым судам. Утром мы обнаружили, что находимся в самой гуще

гражданских судов и военных кораблей. На воде кое-где плавали остатки цветочных венков, которые бросили в воду с пассажирского южнокорейского судна, доставившего накануне к месту трагедии родственников погибших пассажиров. Среди скопления военных кораблей были корабли 7-го флота США: два ракетных корабля, четыре фрегата, два корабля береговой охраны, два больших буксира с водолазными комплексами и база снабжения. Возглавлял весь этот отряд фрегат № 1071 «Беджер». Япония была представлена тремя крупными кораблями береговой охраны класса PL, в том числе одним — с вертолетом. Советский Союз сосредоточил здесь 25 военных кораблей, среди которых были большие противолодочные корабли (БПК) — сначала «Петропавловск», затем сменивший его «Ташкент». Здесь также стояло 15 рыболовных траулера разного класса, буровое судно «Михаил Мирчинк», поражавшее всех своими огромными размерами. На нем находился глубоководный водолазный комплекс «Комекс». Кроме того, здесь же находились пять судов-носителей подводных аппаратов: трех обитаемых и двух необитаемых. Мы уже знали, что в районе поиска будут сосредоточены, помимо нас, два военных подводных аппарата, дальневосточный



Рыбопромысловое судно «Гидронавт» со спуско-подъемным устройством для «ТИНРО-2»

подводный аппарат «Океанолог» и два аппарата-робота. По сути, здесь собрался весь цвет советской подводной техники, с помощью которой при умелом руководстве можно было бы достигнуть быстрых и успешных результатов. Увы, такая возможность не была использована. Каждый аппарат пытался работать самостоятельно, однако технические трудности и недостаток опыта привели к тому, что основную работу нам пришлось выполнять в одиночку. Первоочередная задача, которая перед нами стояла, — это поиск пресловутых «черных ящиков» и бортового журнала. Кроме того, мы должны были фотографировать все предметы, имевшие отношение к самолету. Военное руководство поставило нас перед фактом: каждое утро мы будем получать координаты точки погружения, а вечером — сдавать отчет об увиденном и все фотографии на борт БПК. Наше появление в общем корабельном столпотворении не вызвало ни у кого особого интереса, так как все посчитали нас обычным рыболовным судном, а типичная для таких судов окраска трубы «Гидронавта» подтверждала его принадлежность к «рыбакам». Для пушей секретности был выдуман специальный шифр для переговоров. Так, обнаруженные куски самолета нам надлежало называть минтаем, электронные блоки — креветками, полетные документы — хеком, а человеческие останки — бычками. Однако вся наша секретность лопнула при первом же погружении 15 сентября. Как только на «Гидронавте» на траловой палубе открылась крышка ангара (10 × 3 м) и из него стал подниматься «ТИНРО-2», среди иностранных кораблей началось сильное волнение. К нам немедленно устремился американский фрегат «Беджер», с вертолетной площадки которого поднялся вертолет и завис над нами. На нем открылась дверь, и несколько мощных камер стали фиксировать все подготовительные работы и сам спуск аппарата. Всем стало

ясно, что невзрачное маленькое рыболовное судно становится одним из главных участников поисковой операции. Интерес к нашим действиям был далеко не случаен. Так как события разворачивались в 200-мильной экономической зоне Советского Союза, то по Международной конвенции ни одна из стран, кроме СССР, не могла выполнять работы на грунте. Таким образом, любые сведения, получаемые нами при погружениях, становились уникальными для всего международного сообщества. Нарушив международные правила мореплавания, выполнение которых диктовалось специальными флагами, поднятыми на мачте «Гидронавта» с момента начала работ с подводным аппаратом, любопытные американцы подошли к нашему судну почти вплотную, создав тем самым угрозу безопасности «ТИНРО-2». После нашего обращения к командиру БПК «Петропавловск» для безопасной работы аппарата выделили обеспечивающий тральщик, в задачу которого входило отгонять от нас слишком назойливых наблюдателей. Несмотря на то что наш «защитник» был примерно в десять раз меньше «Беджера», службу он нес храбро и самоотверженно. Если кто-то из посторонних в момент погружения аппарата начинал к нам приближаться, на тральщике немедленно расчехляли маленькую пушечку и приступали к выполнению задания. Из его трубы начинал идти черный дым, затем вырывалось пламя, и тральщик приходил в движение. Он несся прямо в борт «нарушителя», и не было случая, чтобы любой корабль, даже «Беджер», не начинал нехотя отворачивать и уходить на почтительное расстояние. А наш «защитник» гордо занимал позицию между «Гидронавтом» и посторонним кораблем. Экипаж «Гидронавта» прозвал его Садьчком в честь судовой собаки по кличке Садик, которая вела себя столь же бесстрашно в критических ситуациях. Но защита появилась позже,



Второй капитан аппарата Юрий Сидоренко. На заднем плане — фрегат «Беджер» рядом с «Гидронавтом»

а в первом погружении «ГИПРО-2» нырнул прямо под днище «Беджера». И было совершенно неясно, как поведут себя американцы. Но меня (а в первое погружение пошел я вместе с подводным наблюдателем В. Поповым) в этот момент волновало другое: что мы увидим под водой. Вначале на глубине 215 м перед нами вырисовалась знакомая картинка: грунт, покрытый камнями и белыми губками. Никаких предметов, даже отдаленно напоминавших о самолете, не было. Примерно полчаса мы двигались против течения в нескольких метрах от грунта. Вдруг около большого камня справа по курсу я заметил толстую книгу, лежащую на грунте. Я немедленно сообщил наверх, что вижу «хек». Оттуда последовала команда внимательно рассмотреть находку. Посадив аппарат на грунт, я стал пристально вглядываться в текст страниц, которые услужливо переворачивало подводное течение. Сомнений не осталось: это была книга, принадлежавшая самолету. Она содержала много схем каких-то устройств, под которыми четко просматривались подписи с неоднократно упоминаемым словом Boeing 747. Подробно засняв книгу, мы двинулись дальше и обратили внимание на то, что навстречу нам несутся какие-то маленькие листочки, похожие на этикетки от новых вещей. Они будут встречаться нам и во многих последующих погружениях. Через некоторое время мы увидели, что за цапучие красные кораллы, в большом количестве покрывавшие грунт, зацепились какие-то непонятные предметы. При ближайшем рассмотрении они оказались шкурками норки. Вспомнив, что корейский «Боинг» летел с Аляски, мы решили, что эти шкурки находились в багаже пассажиров. Подобные шкурки будут попадаться нам еще неоднократно. На пределе видимости слева от аппарата я разглядел нечто длинное, медленно

колыхавшееся на течении. Это был большой темно-коричневый теплый шарф с поперечными полосами на концах. Следующей находкой стал розовый носовой платочек с красной окантовкой с цветочками. А течение продолжало нести навстречу обрывки магнитофонной ленты, куски тканей разных цветов, фольгу, бирки с ниточками, очень напоминавшие те, которые привязывают к вещам пассажиров. Последней нашей находкой в этом погружении стал разлинованный бланк. После анализа его фотографии оказалось, что это авиационный билет. Первое, что я увидел, когда аппарат всплыл, — это силуэт «Беджера». Но к нам уже несся «Гидронавт», который благополучно поднял нас на борт. После обработки наши фотографии немедленно направили в Москву, а мы продолжали работать. Во второе погружение пошел второй пилот аппарата Юрий Сидоренко с подводным наблюдателем Владимиром Бондаревым. Они увидели зацепившийся за кораллы женский парик с длинными черными волосами, колышущимися по течению, одежду, вымпел с надписью по-английски «Корея», 100 долларов и десяток метров обивочной ткани. Через день под воду снова пошел я и первое, что увидел, — следы поисковых тралений. Весь грунт был вспахан, а камни сдвинуты с места, что отнюдь не способствовало поиску. На основе результатов первых погружений мы с капитаном «Гидронавта» Борисом Михайловичем Бассом предложили методику последующей работы. Наблюдения за предметами, перемещающимися по течению, говорили о том, что все они выносятся из какого-то одного места, где, видимо, и находился самолет. Однако военное начальство свято верило в возможности тральщиков, и мы, вместо того чтобы продолжать методично работать в районе первых находок, направились в другое место, где тральщики

Книга со схемами с «Боинга-747», шорты, крабы

зацепили несколько обломков самолета. Между тем ориентироваться на находки траулеров было бесполезно, так как они перетаскивали обломки с места на место, не всегда поднимая их на поверхность. Как мы и предполагали, новый район поиска результата не дал. Мы не увидели под водой ничего, кроме разрушений грунта, которые устроили тральщики. А напряженность на поверхности нарастала. Мало того что американцы стали выбрасывать в месте спуска аппарата гидроакустические буи с опущенными на несколько десятков метров в глубину гидроакустическими антеннами для подслушивания наших разговоров, низко над нами стал летать четырехмоторный винтовой самолет «Орион». Однажды, когда он снизился, вдруг раздался грохот, чуть выше «Ориона» как молния пронесся наш перехватчик типа «Су» и скрылся за горизонтом. Вероятно, его вызвали военные для нашей защиты с воздуха. «Орион» успевал сделать несколько пролетов над «Гидронавтом», как из-за горизонта снова появлялся наш «Су» и тут же исчезал. Так они и летали, пока «Орион» не отправился на свою базу, вероятно, в Японию. Несмотря на то что погода испортилась и аппарат нельзя было спускать, мы регулярно, каждый день, получали координаты для новой точки погружения. Мы послушно отправлялись в эту точку и, к своему удивлению, заставляли там уже ранее прибывший японский корвет PLIII, несмотря на то что все наши переговоры велись по специальной закрытой связи. Примерно через полчаса в эту же точку весь в дыму подходил наш персональный «защитник», и полдня мы проводили втроем. Наконец 29 сентября буквально на один день погода улучшилась, и мы сделали в очередной указанной нам точке два погружения. На глубине 220 м мы увидели пальто, застегнутое на все пуговицы, но без каких-либо останков внутри. Дальше лежали детские шорты, также застегнутые. Остальные предметы представляли собой уже не раз виденный нами стандартный набор: шкурки, бумажки, обрывки материи. Погода снова испортилась на девять дней, работать было нельзя, но у американцев пришел эсминец «Кэллаган» № 994 — пожалуй, самый большой из всех находившихся здесь кораблей. С ракетами, установленными на направляющих пусковых установках, он стал ходить в угрожающей близости от «Гидронавта». Лишь 9 октября при очень сложной погоде мы рискнули продолжить свою работу. В 11-е погружение пошли Сидоренко и Бондарев. Они сразу вышли на большое количество обломков самолета, среди которых Юра, к своему ужасу, увидел оторванную по плечо руку. На следующий день погрузился я. Картина, увиденная Юрой, повторилась. На расстоянии 5–7 м друг от друга лежали обломки лонжеронов, куски обшивки с одним, максимум двумя иллюминаторами, кучи проводов. Попадалась всевозможная одежда, но без останков. Немного в стороне лежал спасательный жилет с надписью Korean Airlines. Я очень боялся увидеть останки пассажиров, но когда дело дошло и до этого, страх пропал, так как то,



что лежало передо мной, мало походило на человеческие останки. Куски, которые нам попадались, были так изуродованы либо падением, либо морскими обитателями, что узнать их было очень трудно. И против ожидания, их встречалось крайне мало. В этом погружении аппарат чуть не попал в сети военных тральщиков, которые, получив приказ работать в той же самой точке, что и аппарат, шли напролом, невзирая на неоднократные обращения Басса к командирам

тральщиков прекратить работу, так как они подвергали опасности подводный аппарат. На поверхности тоже царил сплошной хаос. Наш охранник куда-то исчез, и я всплыл среди 20 судов, собравшихся на пятачке радиусом 300 м. Я с интересом наблюдал в очередной раз, кто скорее подойдет к нам: «Беджер» или «Гидронавт», — но «наши» опять оказались первыми.

14 октября настал момент совершить 13-е погружение, полностью оправдавшее свой номер. Все началось с ночного разноса по спецсвязи, которую нам поставили, чтобы иностранцы не могли слушать наши переговоры с командованием. «Мы даем вам воду, топливо и продукты, а вы уже трое суток не работаете, может, вам и пиво холодное подать?!» — кричал начальственный голос. А море все эти три дня было около шести баллов, предел же нашей работы — четыре балла. Наш капитан быстро осадил говорящего, сказав, что мы сами знаем, когда можем работать,

а пиво не мешает. К 10:00 море немного успокоилось, и мы решили спустить аппарат. Погружался Сидоренко. Через три часа работы под водой на судне вышла из строя станция звукоподводной связи с аппаратом, и Юра оказался предоставленным самому себе, так как до него не доходили команды с судна. По правилам после потери связи аппарат через 30 минут должен прекратить работу и всплыть. Но из-за большого количества судов вокруг всплытие без связи было очень опасным, поэтому Юра посадил аппарат на грунт и стал ждать восстановления связи. Благодаря изобретательности и профессионализму нашего радионавигатора Якушева через 35 минут связь наладилась, и Юра продолжил работу. На грунте ему попался очень длинный кусок плотной красивой ткани. Он повел аппарат над ней и вдруг увидел, что ткань поднялась к аппарату. Ее моментально затянуло в кормовой ходовой винт, который тут же застыл. Аппарат потерял ход. Пришлось

всплывать вместе с тряпкой. Ситуация сложилась явно аварийная, так как, зацепив эту ткань другим концом крепко на грунте, для всплытия аппарата пришлось бы применять специальные меры. К счастью, этого не случилось, и аппарат благополучно всплыл. Швартовка к судну получилась достаточно сложной, ведь аппарат не имел возможности двигаться. Подъем аппарата на борт судна вызвал большой интерес американцев, так как за выгашенным из воды аппаратом волочилось что-то длинное и непонятное. К тому же во время подъема лопнул шлаг гидравлики спуско-подъемного устройства, и аппарат на 15 минут оказался в подвешенном состоянии между небом и водой. Чтобы охладить повышенный интерес американцев к этой ситуации, к нашему «защитнику» присоединился еще один наш военный корабль, и они образовали вокруг «Гидронавта» надежный заслон. Как только плотная, очевидно, драпировочная ткань оказалась на палубе, вокруг распространился сильный запах керосина, которым она пропиталась под водой. Тряпку погрузили в мешок и отправили на БПК.

Прошел уже месяц наших работ, и можно было подвести кое-какие итоги. На мой взгляд, подводная техника использовалась крайне неэффективно и бездарно. При наличии нескольких необитаемых подводных

Все силы поиска сосредоточены в одной точке. Суда работают на «массиве» размером 230 × 150 м



Над местом обнаружения обломков временами становилось очень тесно

аппаратов за это время можно было обследовать гигантскую площадь дна и отметить все места, которые затем тщательно осмотреть с помощью нашего и других обитаемых аппаратов. После этого в работу должны были включиться водолазы «Михаила Мирчинка» для осмотра обломков. Вместо этого огромное судно осматривало грунт с помощью телекамеры, не приспособленной для таких работ. Действия руководства поиска не укладывались ни в какую логическую схему. За весь месяц не состоялось ни одного общего совета участников поиска, не выслушивались их мнения, не производилась координация работ. Нам отводилась роль бездумных исполнителей. Применение же рыболовных траулеров внесло дополнительную сумятицу. Если они что-то и зацепляли, то часто теряли совсем в другом месте. Утешало лишь то, что беспомощность и непредсказуемость нашего руководства одинаково мешали как нам, так и американцам. Едва им удавалось своими приборами нащупать что-то на дне, как на следующий день благодаря тралам все это исчезало неизвестно куда. Между тем штормов становилось все больше, и мы все чаще уходили в свое привычное укрытие у о. Монерон. Подойдя к острову в очередной раз, мы с удивлением обнаружили, что из зеленого он превратился в ярко-желтый. Приближалась зима, а нас никто не ставил в известность о сроках нашего пребывания здесь. Эфир вообще молчал. Складывалось впечатление, что мы стали никому не нужны. Тогда утром 27 октября мы самостоятельно вышли в район поиска. Мы увидели, что «Михаил Мирчинк» стоит среди буев, а вокруг него толпятся десятки кораблей и судов, которых с каждым днем будет становиться все больше. Посмотрев на карту, мы определили, что «Михаил Мирчинк» находится над точкой, координаты которой по результатам своих подводных наблюдений мы с капитаном «Гидронавта» Бассом рассчитали и передали командованию операции еще 10 октября, предложив военным искать в этом месте. Однако ответа, как всегда, не получили. Создавалось ощущение,

что военные просто боялись конкуренции. Сейчас, увидев нас, они вроде бы обрадовались и предложили погружаться вблизи «Михаила Мирчинка». Предварительно нас пригласили на это судно и показали заснятый водолазами фильм об обломках самолета. Их основная часть лежала на участке дна площадью 200 × 300 м. Толщина обломков составляла примерно 2,5 м. Это страшное место стали называть «массив». Завтра мне предстояло туда погрузиться и работать. 1 ноября я и Слава Попов пошли на «массив». Когда подошли к грунту на глубине 170 м, то сначала никаких обломков не заметили. Затем, по мере движения, стали попадаться отдельные обломки и личные вещи. Через 30 минут их стало гораздо больше, а чуть позже под обломками не стало видно грунта. Вперемешку лежали какие-то детали корпуса, куски электроники, спутанные провода, бумага. Все кругом обвивала магнитофонная лента. Размеры обломков в подавляющем большинстве не превышали 2–2,5 м, но встречались среди них и отдельные крупные части, такие как стойки шасси с разорванными колесами, развороченные двигатели, выглядевшие, как лопнувшие сардельки, какая-то длинная труба. На некоторых кусках обшивки с иллюминаторами читались буквы и цифры. Несколько в стороне от основного «массива» лежала разорванная надувная спасательная лодка с отчетливой надписью Kogean Airlines и фирменным знаком с буквами KAL. Попадалось очень много вещей, брюки, куртки, женские изящные туфли и мужские ботинки, но тел видно не было. Нам поставили задачу проходить над «массивом» галсами, делая снимок за снимком с перекрытием, чтобы впоследствии склеить все снимки по порядку и получить панорамную картину. Пока Слава фотографировал, я, с трудом удерживая аппарат на месте из-за сильного течения, смотрел в правый нижний иллюминатор. Вдруг на моих глазах несколько мелких обломков, опутанных проводами, оторвались от общей массы и, как в пылесос, мгновенно засосались в вертикальные винты правого борта аппарата. Раздался треск и скрежет,

и винты пришлось остановить. Дальше работать стало нельзя. Пришлось всплывать и извлекать обломки. Один из них до сих пор остался у меня как память об этих трагических событиях. Оценив размеры «массива» и подводную видимость, мы подсчитали приблизительное количество кадров, которое необходимо будет сделать для получения панорамной картины. Получилось 3500–4000 снимков. Таким образом, для полной картины, учитывая, что за одно погружение мы можем сделать 300–350 кадров, требовалось не менее 10 погружений. Из-за погоды такая работа растягивалась месяца на полтора. 4 ноября военные вдруг запросили, сколько нам надо воды и топлива для полной заправки, но не объяснили, для чего: то ли мы будем работать здесь до бесконечности, то ли нас отпустят. Ночью неожиданно «Михаил Мирчинк» со всеми попрощался и ушел из района. Очевидно, водолазы нашли и подняли «черные ящики». Нам по-прежнему не поступало никаких указаний. О своей судьбе запросили заместителя командующего Тихоокеанским флотом, но ответа не последовало. 6 ноября утром пришло распоряжение погружаться и делать снимки. Мы со Славой Поповым в течение пяти часов сделали семь галсов над подводным кладбищем. Очень тяжело было видеть разломанные косметические наборы и большое количество разбитых очков. На этот раз встречались и человеческие останки, вернее, отдельные кости. Целых трупов не находили. В этот же день вдруг пришла радиogramма от военных, что наша работа закончена. За 60 суток мы произвели 17 погружений, обследовали 1 014 500 кв. м дна, прошли под водой около 40 миль, отработали на глубине 81 ч, сделали более 600 снимков.

«Гидронавт» взял курс на Севастополь. Весь обратный путь я находился под впечатлением пережитого. По ночам часто снились страшные подводные картины. Один за другим возникали вопросы, на которые у меня не находилось ответов. Было непонятно, почему самолет разлетелся на такие мелкие куски. Специалисты в области авиационных катастроф говорили, что при падении самолета с такой высоты и его ударе о землю крупные части не разрушались. Если предположить взрыв в самолете, то мы не видели обгоревших предметов. Все виденные нами пальто, куртки, свитера на молниях и даже шорты были застегнуты полностью, как надетые на человека вещи, но никаких признаков останков людей в них мы не видели. Откуда взялись эти вещи? Если они были на пассажирах, то куда делись все останки? Если верхнюю одежду владельцы повесили в гардероб, то вряд ли каждый застегивал ее на все пуговицы. Если вещи лежали в чемоданах, то почему мы не видели ни одного чемодана? И в чем же тогда лежали вещи? По сообщениям прессы, в самолете находилось 269 человек. Однако количество останков, которое мы видели, не соответствовало ни такому числу пассажиров, ни такому огромному количеству вещей, разбросанных

по дну. Куда делись люди? Многолетние подводные исследования, проводившиеся с помощью подводного аппарата «ТИНРО-2», были связаны с изучением промысловых и других биологических объектов морских глубин, поэтому мы прекрасно знали, что все, что попадает на дно, очень быстро съедается крабами, моллюсками и рыбами. Опытные гидронавты-наблюдатели Попов и Бондарев, будучи профессиональными биологами, погружаясь при поисках самолета, сразу обратили внимание на высокую, необычную для этих мест концентрацию крабов и других донных организмов. По-видимому, упавший самолет привлек их в этот район, а продолжительные поиски дали им достаточно времени для того, чтобы съесть все, что можно. Тогда куда же делись кости? Конечно, в Татарском проливе очень сильные подводные течения, и останки могло отнести к Японии, где якобы находили странные предметы. Месяц прошел с момента катастрофы до того, как мы вышли на «массив». Главным же в разыгравшейся трагедии по-прежнему оставался вопрос, что за самолет сбили над Сахалином. Все увиденное мною под водой дает мне основания утверждать, что это был обычный рейсовый пассажирский самолет.

По приходе в Севастополь капитану «Гидронавта» Борису Михайловичу Бассу и мне, Михаилу Игоревичу Гирсу, капитану-наставнику подводного аппарата «ТИНРО-2», вручили грамоты, подписанные главнокомандующим Военно-морским флотом адмиралом Горшковым «За успешное выполнение задания командования ВМФ СССР».

Прошло 40 лет с момента этой трагедии, но все тайны рейса KAL007 так до конца и не разгаданы. Написано много статей и книг, посвященных этому событию, порой с самыми нелепыми домыслами относительно того, почему самолет изменил маршрут и оказался в воздушном пространстве СССР и был ли вообще этот самолет. В 1990 г. газета «Известия» по инициативе заведующего отдела новостей А. Иллеша организовала свое расследование, и мы повторили осмотр «массива» с борта «Гидронавта» и «ТИНРО-2», которые удачно оказались в Приморье в очередном научном рейсе. Я снова увидел эту страшную картину. Аппарат на этот раз был с манипулятором, и мы смогли поднять на борт судна ряд предметов, однако найти что-то принципиально новое не удалось. Результаты этой экспедиции А. Иллеш и корреспондент газеты в Нью-Йорке А. Шальнев опубликовали в книге «Тайна корейского «Боинга-747»», вышедшей в 1991 г. в издательстве «Известия». На мой взгляд, в книге наиболее правдиво освещается вся эта история. Мое знакомство со сбившим «Боинг» летчиком «Су-15» Геннадием Осиповичем, состоявшееся благодаря А. Иллешу, и рассказы летчика о произошедшем лишь укрепили мою уверенность в том, что это был обычный пассажирский самолет.

