

СКОТТ РИТТЕР



ГОНКА РАЗОРУЖЕНИЯ



Скотт Риттер

Гонка разоружения

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69196132

Гонка разоружения / Скотт Риттер: Комсомольская правда; Москва;

2023

ISBN 978-5-4470-0638-9

Аннотация

Книга-сенсация американского журналиста Скотта Риттера рассказывает историю заключения и исполнения обязательств по Договору о ликвидации ракет средней и малой дальности (РСМД). Многолетняя борьба за мир и разоружение достигла своего апогея в конце 1980-х и совпала со временем глобальных перемен в СССР – Перестройкой. Скотт Риттер показывает отношение американского правительства к вопросам разоружения и контроля ядерного оружия. Будучи непосредственным участником событий, автор делится воспоминаниями о работе американских инспекторов по контролю вооружений на Воткинском заводе, производившем ракеты средней и малой дальности. В книге описываются различные способы контроля американцами советского оборонного завода, взаимодействие различных американских спецслужб и организаций, жизнь американских инспекторов

в Советском Союзе и личные впечатления автора о СССР, Воткинске и его жителях.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

| | |
|---------------------------------------|----|
| Предисловие автора к русскому изданию | 7 |
| Вступление | 11 |
| Пролог | 14 |
| Устройство | 14 |
| Великий американский роман | 23 |
| Телефонный звонок | 45 |
| Кризис | 56 |
| Глава 1 | 74 |
| Похороны | 74 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 85 |

Скотт Риттер

Гонка разоружения

SCOTT RITTER

Disarmanent in the time of Perestroika Arms Control and the
End of the Soviet Union A Personal Journal

First published in English in 2022 by Clarity Press, Inc.
2625 Piedmont Rd. NE, Suite 56, Atlanta, GA. 30324. [http://
www.claritypress.com](http://www.claritypress.com)

All rights reserved, including the right to reproduce this book
or portions thereof in any form whatsoever.

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
**КОМСОМОЛЬСКАЯ
ПРАВДА**

© Риттер Скотт, текст, фото 2023

© АО «ИД “Комсомольская правда”», 2023

В оформлении обложки использованы фотографии Global

Предисловие автора к русскому изданию

Первого июля 2023 года будет отмечаться 35-я годовщина вступления в силу Договора о ликвидации ракет средней и малой дальности (Intermediate Nuclear Forces, INF), важного соглашения о контроле над вооружениями, которое позволило Соединенным Штатам и Советскому Союзу сделать первый робкий шаг от края ядерной пропасти. Если с течением времени граждане обоих государств, как американцы, так и россияне, стали меньше ощущать значение этого документа, то у тех, кто сыграл главную роль в его исполнении, это событие сохранится в памяти навсегда, до тех пор, пока мы живы. Фактически главным стимулом для написания этой книги было стремление обобщить полученный опыт контроля исполнения договора Воткинским инспекционным центром¹, пока воспоминания участников этого грандиозного проекта не стерты преклонными годами.

При написании этой книги я преследовал три принципиальные цели. Прежде всего, нужно было правдиво досконально написать историю исполнения договора INF в Воткинске. Во-вторых, изложить воткинские события в более широком историческом контексте процессов Перестройки,

¹ Votkinsk Portal Monitoring Inspection Facility (VPMF)

происходившей в то время в Советском Союзе. И, наконец, изложить мои собственные, личные впечатления и наблюдения непосредственного участника этих величайших событий. Размышляя над полученным результатом, я убеждаюсь, что мне удалось достичь всех трех целей.

Пока готовилась эта книга, я старался изложить опыт INF в Воткинске в рамках исторического контекста, но я и представить не мог, что текущие события развернутся таким образом, что содержание книги станет настолько актуальным. В то время, когда соглашения между США и СССР о контроле над вооружениями либо прекращены, либо приостановлены, история успешного исполнения договора INF служит залогом надежды, свидетельством того, чего можно достичь даже тогда, когда подобные возможности кажутся фантастическими.

Однако именно человеческий опыт, о котором повествует эта книга, составил ее самую привлекательную сторону. Путешествие мое личное и моих соотечественников-американцев из комиссии по надзору, наше взаимодействие с жителями Воткинска и работниками боткинского завода нашли позитивный отклик как у американских, так и русских читателей. Мы живем в эпоху, когда отношения между США и Россией находятся на предельно низком уровне, когда русофобия поражает американскую душу, а недоверие, порожденное горьким опытом, отталкивает Россию не только от самой возможности, но даже желательности дружеских вза-

имосвязей между нашими двумя народами. История, изложенная на страницах этой книги – луч надежды на то, что, если представится такая возможность, то и американцы, и русские смогут опять обрести дорогу в тумане, вызванном враждой, страхом и невежеством, преодолевая препятствия, стоящие на пути, снова стремиться делать общечеловеческое дело и идти рядом, если не как друзья, то, по крайней мере, не как враги, по дороге, которую мы называем жизнью.

Я хочу выразить мою бесконечную благодарность Александру Сергеевичу Зырянову, генеральному директору Агентства инвестиционного развития Новосибирской области, за помощь в публикации моей книги в России. Его взгляды и неутомимая поддержка сделали возможным издать мою книгу и мое обращение к народу России. Я чувствую, что иду по стопам Ван Клиберна, посетившего Россию (Советский Союз) в рамках культурного обмена для улучшения отношений между двумя нашими нациями. В этой задаче А. С. Зырянов оказал мне неоценимую помощь, помогая превратить мою мечту в реальность.

Я хочу также выразить мои самые добрые пожелания и благодарность Дарье Викторовне Самойленко и Лытякову Михайлу Александровичу за перевод этой книги. Задача перевода на русский язык была достаточно сложной из-за использования уникальных технических терминов, желания точно уловить и передать мои эмоции, отразившиеся в оригинальном тексте книги. Команда сделала все возможное для

выхода этой книги на русском языке.

Скотт Риттер

23 февраля 2023

Дельмар Нью-Йорк

Вступление

Добро побеждает зло

*«Пока я надеялся на добро, появлялось зло;
Когда я ждал свет, являлась тьма».*
Иов 30:26

Я слышал об этом задолго до того, как увидел это воочию. Бронзовая скульптура «Добро побеждает зло» состоит из святого Георгия верхом на коне, пронзающего дракона, который был выполнен из частей ракет. Эта скульптура, в сущности, олицетворяет эпоху разоружения. Массивная бронзовая статуя (11 метров в высоту и весом в 40 тонн) была подарена Советским Союзом на 45-летнюю годовщину Организации Объединенных Наций 24 октября 1990 года. Эта работа Зураба Церетели, известного российского скульптора грузинского происхождения, посвящена 7 декабря 1987 года – дню, когда президент США Рональд Рейган и генеральный секретарь ЦК КПСС Михаил Горбачев подписали Договор о ликвидации ракет средней и малой дальности.

Инсталляция Церетели была создана из кусков списанных ракет «Першинг II» и SS-20². Эти две ракеты явились телом и душой подписанного договора. В 1979 году Москва до-

² SS-20 – название ракеты по классификации НАТО. В РФ обозначается как РСД-10 (ракета средней дальности)

билась ядерного баланса в Европе, разместив передвижные комплексы SS-20, которые были вооружены тремя ядерными боеголовками. США ответили на это размещением ракет «Першинг II», которые со своих позиций в Западной Германии могли достичь Москвы меньше, чем за 8 минут, угрожая СССР ядерным уничтожением.

Прошлые договоры о контроле вооружения лишь сокращали количество ракет в арсеналах США и Советского Союза. Договор же о ликвидации ракет средней и малой дальности запретил использование этих и подобных им ракет. «Першинг II» и SS-20 стали символами этого договора, расположившись друг рядом с другом, как символы зла, созданные человеком, и как способность человека при наличии воли победить это зло.

Утром 23 сентября 1991 года я решил с пользой провести время в Нью-Йорке и лично ознакомиться в деталях со скульптурой Церетели. Я вышел из отеля «Хэмзли» и направился вниз по 42-й улице по направлению к Первой авеню. Светило солнце, небо было ясным, и Нью-Йорк раскинулся передо мной в своей великолепии. Я остановился, перед тем как пересечь Первую авеню, чтобы насладиться хлопающими на ветру красочными флагами стран, расположенными на флагштоках, у фасада здания ООН, за воротами которого находился парк со статуей Церетели.

Добро побеждает зло. Я понимал посыл этого названия, но чувствовал себя неловко от его сущности. Причи-

на разоружения была одной и, без сомнения, единственной. Особенно правдиво это звучит, если говорить о проверках условий соблюдения договора, которые, начавшись в 1988 году, длились в период моего визита в Нью-Йорк. Закончатся они лишь в 2001 году, когда установленный 13-летний срок действия договора истечет.

Договор о ликвидации ракет средней и малой дальности, по сути, не был черным по белому составленным документом. Как и любое знание, полученное о человеческом сознании, он был гораздо более туманным на самом деле. Он создавался благодаря палитре различных оттенков серого. Это было особенно актуально, если смотреть с точки зрения СССР. Договор был подготовлен во время великих перемен внутри Советского Союза. Эксплуатация ракеты SS-20 означала пик производства вовлеченных в ее разработку ракетных заводов. Устранения ракет по условиям договора, наоборот, вызвали неуклонный экономический и социальный спад, потому что советские заводы военно-промышленного комплекса работали с широким использованием народных масс.

Пролог

Ракетный кризис

*«О, если ты спокоен, не растерян, Когда теряют
головы вокруг»
«Если...» Редьярд Киплинг*

Устройство

Вашингтон, округ Колумбия, 12 января 1990 г.

Договор о ликвидации ракет малой и средней дальности (РСМД) был подписан 8 декабря 1987 года президентом Рональдом Рейганом и генеральным секретарем ЦК КПСС Михаилом Горбачевым. Соглашение положило конец существованию ракет малой (500-1000 км) и средней дальности (1000–5500 км) в арсеналах двух стран. Надзор за выполнением условий РСМД начался 1 июля 1988 года. Договор был ратифицирован сенатом с ошеломляющим превосходством 93 «за» и 5 «против». Это помогло преодолеть тактику задерживания и «разрушительные поправки» – все то, что организовал сенатор Джесс Хэлмз, республиканец из Северной Каролины, который яростно шел против ограничений арсеналов в любой их форме, особенно когда это касалось взаимоотношений между США и СССР.

Кажется, действующие уже 17,5 месяцев условия исторического договора не волновали Хэлмза и его сотрудников. Один из его приближенных, бывший офицер корпуса морской пехоты США и офицер ЦРУ Дэвид Салливан был серьезно заинтересован в разжигании сенаторского сопротивления против РСМД. Каждое письмо от Хэлмза правительству США было подготовлено Салливаном, нередко прибегавшим к тактичному использованию совершенно секретной информации, которой с ним делились соратники и коллеги из американской разведки.

У Салливана была далеко не простая карьера. Уже в 1978 году на посту сотрудника ЦРУ его засекли за передачей секретной информации Ричарду Пэлу, в то время помощнику непоколебимого противника РСМД, сенатора Генри Скупа Джексона (демократ от округа Вашингтон). Стэнсфилд Тернер, директор ЦРУ, ужаснулся, когда отдел перехвата Агентства национальной безопасности сообщил о проделках Салливана. Салливан успел уволиться из ЦРУ прежде, чем Тернер вышвырнул его. Однако, подобно присказке о кошке, у которой девять жизней, Салливан вскоре встал на ноги, быстро примкнув к сенатору Лойду Бенсону, а затем к Джессу Хэлмзу.

С умением Салливана докапываться до каждого изъяна в действиях РСМД сенатор Хэлмз продолжал активно противостоять разоружению. Он делал все, чтобы усложнить процесс ратификации РСМД. Чтобы прервать переговоры о

разоружении между русскими и американцами, Хэлмз обвинял СССР в обходе условий договора.

Особенно он любил придирались к КаргоСкану (КаргоСкан). Это была новейшая рентгенографическая система сканирования объектов мощностью в 9 млн электрон-вольт. КаргоСкан был важным оборудованием американских инспекторов, которые следили за выполнением условий договора, находясь в СССР, подле главных ворот Воткинского машиностроительного завода. Затяжной процесс введения устройства в эксплуатацию сыграл на руку Салливану и Хэлмзу.

Устройство позволяло наблюдателям сканировать вторую ступень баллистической ракеты SS-25. Без КаргоСкана осмотр ступеней, заключенных в заводские контейнеры, был значительно труднее. Нужно лишь было убедиться, что русские не перевозили запрещенные ракеты SS-20. Первая ступень SS-25 была точно такой же, как и у SS-20. Только по второй ступени можно было понять, какая ракета перед наблюдателями.

Согласно договору, КаргоСкан можно было запускать не раньше, чем через полгода с момента подписания документов о ликвидации ракет. В реальности же КаргоСкан был готов к транспортировке в СССР только осенью 1989 года, отстав от графика на год. Фактически волокита с разработкой и применением деталей, споры по поводу технических характеристик устройства, долгий обмен информацией между

сторонами – все это не позволяло Советскому Союзу официально сертифицировать аппарат и допустить его к работе, а это, в свою очередь, являлось подпиткой провокаций Салливана и Хэлмза против договора с Советами.

«Несмотря на мои повторяющиеся призывы, я был уведомлен о том, что устройство сможет начать работу не раньше 14 февраля 1990 года. Я также был уведомлен, что причина такого большого опоздания заключается в бесконечных вопросах от СССР о системах КаргоСкана. Это все делается, чтобы отложить дату запуска аппарата на поздний срок», – писал Хэлмз в письме президенту Бушу-старшему. В конце он не очень-то завуалированно заключал: «Я прошу вас очень серьезно отнестись к задержкам запуска КаргоСкана, которые были допущены Советским Союзом. Эти действия нужно использовать для того, чтобы не начинать процесс ратификации РСМД. Каждое такое письмо с нетерпением ждали в штаб-квартире Агентства по инспекциям на местах (OSIA)³, специализирующегося на проверке соблюдения условий РСМД. Агентство подчинялось Министерству обороны США.

Я готовился к очередной командировке в СССР в середине января 1990 года, чтобы поехать в Воткинск и посетить комиссию по надзору выполнения Советским Союзом условий РСМД. Наблюдатели стояли у ворот цеха окончательной сборки, где русские собирали ракеты SS-25, чтобы по-

³ OSIA – On-Site Inspection Agency

том направить в ракетные войска стратегического назначения СССР. Это должна была быть моя седьмая командировка в Воткинск с момента вступления договора в силу 1 июля 1988 года. Перед тем, как отправиться, мне выдали ценные указания, однако не упомянули про КаргоСкан. Теперь, по случайному стечению обстоятельств, я находился в нужное время в нужном месте, когда, наконец, благодаря успехам Америки и наблюдателей устройство должно было быть введено в эксплуатацию.

Во многом я был ответственен за задержку в транспортировке КаргоСкана в Воткинск. По началу разрешение использовать КаргоСкан существовало только в теории. Чтобы реализовать эту теорию, устройство нужно было собрать, провести испытания на специальном техническом заводе (TOSI)⁴, который был расположен в Национальной лаборатории Sandia, что на военной базе Кёртланд, рядом с Альбукерке, Нью-Мексико.

В то время как это происходило, США и СССР вели переговоры в Женеве, чтобы сойтись на условиях работы КаргоСкана. 8 декабря 1988 года они наконец опубликовали меморандум о соглашении (МОС). Через неделю после подписания меморандума был установлен крайний срок, когда должен быть запущен КаргоСкан.

Однако нельзя было окончательно поставить точку в разрешении вопроса о введении устройства в эксплуатацию.

⁴ TOSI – Technical On-Site Inspection

Эта задача легла на плечи американских наблюдателей в Воткинске и их советских коллег. Большой проблемой был недостаток огромного количества важных документов. Для КаргоСкана, единственного в своем роде изобретения, не существовало специальных документов. Тяжелее всего в этой ситуации пришлось инспекторам: сроки, назначенные Sandia, общение с людьми, работавшими в разных компаниях, которые создавали детали КаргоСкана на заводе TOSI. Сверх этого нужно было вести переговоры с русскими, у которых возникали вопросы по поводу устройства. В результате документы вновь и вновь возвращали в Sandia для разъяснений.

Этот процесс замедлил введение в эксплуатацию КаргоСкана в Воткинске, так как Советы, пока сами не разобравшиеся с документацией, не могли просто так выдать разрешение на установку аппарата.

В июле 1989 г. КаргоСкан был официально готов отправиться в Воткинск для ввода в эксплуатацию. На апрель этого же года у меня была запланирована командировка для обучения управлением устройства.

В реальности это означало, что я не пройду полное обучение. Некоторые обстоятельства нарушали график тренировок, но какое-то время спустя оказалось, что я пройду полную подготовку на дежурного оператора КаргоСкана.

В начале июля 1989 года в моем кабинете в штаб-квартире Агентства по инспекциям на местах раздался телефонный звонок. На другом конце провода говорил полковник

Дуг Ингланд, один из учредителей комиссии по надзору выполнения РСМД. «Собирай свои вещи. Мне нужно, чтобы ты полетел со мной в Альбукерке для ознакомления с КаргоСканом», – сказал он мне.

Самого Дуга не обучали, но ему нужно было провести финальную проверку устройства перед демонтажем, отправкой в Воткинск. Не понимая, что от меня требовалось, я просто следовал за Дугом, пока мы шли по заводу TOSI.

«Парни, учтите, что мы будем находиться в тысячах миль от КаргоСкана. Если он сломается, русские продолжат производить ракеты. Устройство должно функционировать идеально».

Работники лаборатории Sandia отвечали на резонные вопросы Дуга по, казалось бы, наизусть заученной методичке, каждый раз повторяя: «Не беспокойтесь. Устройство защищено от идиотов». Дуг моргнул глазами. Легкая улыбка пробежала по его ничего не выражающему лицу. «Да, – отвечал он. – А от морпехов оно защищено?» «Конечно», – ответил главный инженер.

Теперь я понял, почему меня с собой взял полковник. «Давай прогоним систему по всем ее этапам», – сказал он. «Капитан Риттер будет оператором». Я попытался возразить, так каку меня не было соответствующей компетенции, но работники лаборатории напрочь отвергли мои возражения: «Не беспокойтесь, просто следуйте инструкциям». «Оно же защищено от идиотов», – добавил Дуг, улыбаясь.

Я занял место за консолью и начал следовать сценарию, по которому вагон, перевозивший ракету, должен был быть просканирован устройством. Я следовал инструкциям, которые были написаны в руководстве по использованию, нажимая необходимые кнопки на клавиатуре.

Все шло хорошо до тех пор, пока Дуг не воскликнул: «У нас нарушение безопасной зоны. Один из работников фабрики неожиданно открыл ворота, он получит летальные дозы радиации».

Я просмотрел руководство до страницы «экстренных ситуаций» и затем, следуя все той же инструкции, отключил систему. Во время моих манипуляций компьютер неожиданно замер. Один из работников лаборатории Sandia занял мое место и попытался перезапустить систему, но это не помогло. Другие эксперты лаборатории собрались вокруг консоли, изучая то, что я сделал, сидя за ней минутами ранее.

Вскоре стало ясно, что моей вины в этом инциденте не было. Я все делал так, как было написано. Однако неисправность все равно была, и от нее нужно было избавиться. «Даже опытный оператор КаргоСкана вряд ли справился бы с этой неисправностью», – примерно такие фразы звучали в мое оправдание от работников лаборатории.

«В Воткинске нет места ошибкам, – серьезно произнес Дуг. Возможно, идиот не нажал бы на ту кнопку. Но морпехи... Морпехи следуют приказам и выполняют все так, как им заявлено. Вы сказали, что эта система защищена от мор-

пехов, а на самом деле это не так».

На зависший компьютер у ученых ушло около месяца, пока разобрались, в чем дело, и это тоже поспособствовало задержке ввода аппарата в эксплуатацию, вопреки графику. Все это стоило бюджету миллионы долларов. Я выразил обеспокоенность, что мне потом влетит за эту осечку. Однако мои страхи исчезли после того, как Дуг и я покинули центр TOSI. «Мне всегда говорили, что, когда тебе дают тяжелую работу, отправь морпехов выполнить ее, – сказал Дуг. – А я всегда думал, что они – куча конского навоза».

Дуг посмотрел на меня и улыбнулся: «Они сказали мне, что КаргоСкан готов, поэтому я решил прислать морпеха». Он засмеялся: «Отлично поработал», и, усмехнувшись себе под нос, сказал: «Защита от морпехов, черт их побери».

Великий американский роман

Когда меня приняли на работу в Агентство по инспекциям на местах (OSIA), я должен был получить должность «аналитика разведки». Директор OSIA, генерал Ладжуа отменил эту должность. Оно и понятно, ведь единственной миссией этой структуры был контроль за выполнением договора РСМД.

Это не было связано с разведкой. Но и не означало, что OSIA не нуждалась в разведывательной поддержке. Нуждалась. Колледж военной разведки (DIG)⁵, расположенный на военно-воздушной базе Боллинг и управляемый Разведывательным управлением Министерства обороны (DIA)⁶, отвечал за организацию специальной подготовки инспекторов по распознаванию ракет и пусковых установок, которые предполагалось ликвидировать в соответствии с договором.

Аналогичным образом сотрудникам разведывательного штаба ЦРУ по контролю за вооружениями (ACIS)⁷, ответственным за поддержку разведывательного направления в формировании политики контроля над вооружениями, было поручено проводить брифинги разведывательного сообщества относительно объектов, которые должны были быть

⁵ DIC – Defense Intelligence College

⁶ DIA – Defense Intelligence Agency

⁷ ACIS – Arms Control Intelligence Staff

проверены. Это включало составление схем предметов, которые инспектора имели бы при себе во время выполнения своей миссии.

Доктор Дэвид Осиас, сотрудник Разведывательного управления, был направлен в ЦРУ в качестве директора по контролю над вооружениями. У него был обширный опыт в анализе разведанных (в основном, в технических областях), связанных с контролем над вооружением, баллистическими ракетами и ядерным оружием. Он и его небольшой штат преданных своему делу аналитиков и руководителей разведки наблюдали за сотрудничеством Советов и OSIA в исполнении договора РСМД. Осиас и его сотрудники были с головой погружены в сложный процесс ратификации договора РСМД в сенате, а также в организацию брифингов для поддержки инспекционных структур агентства по инспекциям на местах (OSIA).

В рамках OSIA инспекционный отдел поддерживал хорошие отношения с разведывательным сообществом в целях оказания поддержки до проведения наблюдений.

Это резко контрастировало с инспекцией, ответственной за создание Воткинского инспекционного центра (VPMF) и организацию постоянного присутствия американских инспекторов, которые будут обслуживать центр контроля, частью которого был КаргоСкан, расположенный за воротами цеха окончательной сборки. Предварительная договоренность инспекции с отделом по контролю вооружений (ACIS)

практически отсутствовала. Это было вызвано, скорее, объективной реальностью, чем организационными злоупотреблениями: персонал, назначенный в инспекцию, был слишком занят, пытаясь определить границы своей миссии и необходимую разведывательную поддержку от ACIS, если таковая вообще потребуется.

Однако некоторое сотрудничество все же существовало. Например, в мае 1988 года разведштаб по контролю за вооружениями (ACIS) направил группу инструкторов в Агентство по инспекциям на местах (OSIA), чтобы получить представление о том, что происходило в Воткинске. Такие брифинги были чрезвычайно деликатными; в меморандуме бывшего директора ЦРУ Вильяма Кейси начальнику ACIS от 19 декабря 1983 г. упоминалась неспособность разведывательного сообщества США выполнять эту важную задачу. Хотя особенности этих промахов были засекречены, они, по-видимому, были довольно значительными, чтобы привлечь внимание директора, который был обеспокоен не только «недостатками», но и затратами и сроками, связанными с устранением проблем.

Другой проблемой, с которой мы столкнулись при попытке узнать больше о Воткинске, было то, что во время брифинга мы все еще находились в наших временных офисах в здании штаба Береговой охраны. Это было запрещено для некоторых программ, связанных с контролем за вооружениями, имевших свои собственные классифицированные обо-

значения и уровни допуска. Таким образом, презентация ACIS была отдельным мероприятием с докладчиками, не говорившими напрямую о своих задачах.

Нам были предоставлены на время два секретных исследования, чтобы мы могли лучше ознакомиться с местом, которое собирались инспектировать. Одним из них было исследование, основанное на снимках, представленных британским Объединенным Центром воздушной разведки (JARIC)⁸. Сведения, содержащееся в этом отчете, были, на удивление, подробными и, как оказалось, точными в отношении советского ракетного производства в Воткинске.

Другое исследование я сначала принял за фальшивку. Его подготовил независимый подрядчик Sierra Pacific. В нем рассматривались различные сценарии, по которым Советы могли под носом у инспекторов после окончательной сборки тайно вывозить ракеты с завода. Рассматривались два варианта. Первый предполагал прокладку туннелей, второй – использование дирижаблей, которые должны были летать под покровом ночи и вывозить ракеты с завода за пределы площадки, в нескольких километрах от нее, для доставки в наземные арсеналы и последующей транспортировки. Оба сценария оказались фантастическими, но само их существование подчеркивало степень, в которой недоброжелатели РСДМ стремились подорвать его жизнеспособность.

Существовали две основные разведывательные пробле-

⁸ JARIC – Joint Air Reconnaissance Intelligence Centre

мы, связанные с наблюдением за ракетами, покидающими цех окончательной сборки Воткинского завода. Первая касалась возможного изготовления ракет SS-25, вторая – тайного производства SS-20. С точки зрения контроля изготовление SS-25 не являлось нашим делом. Предполагалось, что, как только такая ракета поступит в производство, Советы объявят о ней и предоставят достаточно технической информации, чтобы инспекторы могли отличить ее от SS-20.

Однако вторая проблема затрагивала сердце и душу нашей инспекционной миссии. В своем заявлении, сделанном в рамках Договора о ликвидации ракет средней и малой дальности, Советы представили подробную информацию о количестве ракет SS-20 в их арсенале. Согласно сообщениям прессы, опубликованным до ратификации договора, несколько аналитиков в разведывательном сообществе были возмущены количеством ракет, заявленным Советским Союзом – 650 штук, в то время как отдел по контролю вооружений (ACIS) считал это число правдоподобным, разведка Министерства обороны (DIA) считала, что Советы произвели более 1000 штук SS-20.

DIA также была источником предположений о возможности обмана, в том числе теории, строящейся на предполагаемом существовании тайных ускорителей для SS-20, предназначенных для запуска ядерных устройств в атмосферу над советской территорией. Предполагалось, что ракеты затем будут взорваны, создавая так называемый купол света, ко-

торый уничтожит американские боеголовки при их повторном входе в атмосферу. Однако для того, чтобы эта теория сработала, Советам пришлось бы произвести до 350 дополнительных ракет SS-20 сверх заявленного количества. (Эта борьба стала политизированной, когда противники РСМД в разведывательном сообществе США, а их было много, огласили разведанные о «куполе света» сенату. Это побудило сенатора Джесси Хэлмза в январе 1988 г. написать письмо Вильяму Уэбстеру, директору ЦРУ, в котором он выразил свою обеспокоенность).

Чтобы лучше поддерживать миссию OSIA, ACIS направила группу поддержки в полевой офис – европейское учреждение Gateway (Ворота), расположенный в удаленном уголке базы ВВС США «Рейн Майн», за пределами Франкфурта, Западная Германия. «Ворота» представляли собой двухэтажное здание. Первый этаж включал в себя административные помещения. В них размещался персонал, который координировал работу по управлению советскими инспекциями, связанными с РСМД, по всей Европе. Однако для большинства инспекторов «Ворота» стали символом того, что находилось на втором этаже. Чтобы попасть туда, нужно было покинуть первый этаж здания, контролируемый OSIA, и снаружи подняться по лестнице, ведущей на второй этаж. Там, наверху, вас пропускали через запретную дверь, прежде чем вы входили в рабочее пространство службы поддержки отдела по контролю вооружений (ACIS).

Размещение ACIS на объекте «Ворота» было классической разведывательной операцией. Здесь аналитики поспешили собрать воедино всю секретную информацию о различных объектах в Советском Союзе, связанных с РСМД. Затем они помогли получить данные от инспекторов путем подведения итогов по их возвращении. Стены отдела ACIS были увешаны картами Советского Союза и фотографиями различной советской ракетной техники. По окончании инспекции были также выставлены памятные вещи, собранные во время различных миссий: офицерские фуражки, меховые шапки и различные значки (маленькие памятные булавки, к изготовлению и коллекционированию которых имели склонность Советы).

Объект «Ворота» все еще находился в стадии строительства, когда первая воткинская группа, членом которой был и я, собралась во Франкфурте в середине 1988 года. Поскольку мы еще не были «инспекторами», группа прибыла в Москву коммерческим рейсом «Люфтганзы». Обратный рейс был другим – мы улетали в ряду первых инспекционных групп на борту самолета ВВС США «С-141». К нашему возвращению «Ворота» превратились в центр, напоминающий по интенсивности своей работы пчелиный улей. Почти 100 % усилий было сосредоточено на подготовке следующей инспекционной группы и подведении итогов работы вернувшийся команды.

После возвращения я приложил немало усилий, чтобы

подвести итоги поездки с персоналом «Ворот», однако впоследствии понял, что никто из сотрудников организации не имеет ни малейшего понятия о Воткинске и о том, что там сидят американские аналитики, контролирующие машиностроительный завод. Более того, они были удивлены моим присутствием у них, во Франкфурте. По возвращении в штаб-квартиру Агентства по инспекциям на местах (OSIA) я связался с Отделом по контролю над вооружениями (ACIS), интересуясь отсутствием поддержки. В ответ же мне сказали, что разведка США не считает, что миссия инспекции имеет большую разведывательную ценность, поэтому она не занимает важное место в списке их приоритетов, где доминируют краткосрочные миссии.

Будучи инспекторами, у нас не было приказа на «сбор разведданных» сверх разрешенных договором задач. От нас ожидали, что мы будем знать договор РСМД вдоль и поперек и следить за тем, чтобы Советы не нарушали свои обязательства по нему. Сбор дополнительных «разведданных» ограничивался нашей интуицией – если из логических соображений мы начинали подозревать что-то неладное, то это считалось честной игрой. Если же мы что-то делали для получения доступа к информации сверх того, что нам было разрешено договором, то это не приветствовалось.

Тот, кто думал, что «интуиция» была политическим прикрытием для тайных махинаций в стиле Джеймса Бонда, в реальности разочаровывался. За нарушение приказов наше-

го руководства виновника подвергали наказанию, иногда его вообще освобождали от работы в качестве инспектора. Подобный пример произошел в июле 1988 года. Человек, в прошлом связанный с ЦРУ, собрал пробы воды в окрестностях цеха окончательной сборки Воткинского машиностроительного завода. Он ошибочно полагал, что эта вода содержала вылитые остатки твердого ракетного топлива. Когда инспектор попытался сдать образцы во Франкфурте, они были ментально уничтожены без дальнейших исследований, а человек был возвращен в свою организацию и отстранен от задания. Цех окончательной сборки в Воткинске был предназначен именно для сборки. Никаких производственных процессов, связанных с изготовлением твердого ракетного топлива, там не было.

Моя попытка раздобыть экземпляры воткинской заводской газеты «Вахта» – еще один пример самостоятельности в виде случайного сбора разведанных. В ACIS подозревали, что эта газета поможет понять, как функционирует Воткинский машиностроительный завод, включая названия и функции различных отделов внутри завода, личности сотрудников, назначенных в эти отделы.

Практически невозможно было найти экземпляры этой газеты в Воткинске. Я ходил в городскую библиотеку, пытаюсь под предлогом интереса к русской истории получить доступ к архиву. Однако библиотекарь, хорошо разбиравшийся в оперативной работе, усомнился в необходимости предо-

ставить мне текущие экземпляры газеты, если я, как ранее сказал ему, интересуюсь Гражданской войной в России.

Позже, пройдя по городу, я обнаружил, что копия газеты была вывешена на доске объявлений местного Дома культуры. Однако, когда я подошел на это место на следующий день, чтобы прочесть более предметно, обнаружил, что газета там уже не висит и больше не будет. КГБ, скорее всего, вышел на мой след. Копию заводской газеты я так и не получил.

Мне повезло больше, когда дело дошло до наблюдения за работой внутри цеха окончательной сборки Воткинского завода. После первых нескольких поездок я попытался официально сделать записи всех передвижений на заводе и за его пределами. Разумеется, все движения заносились в журнал, в котором записывались только тип транспортного средства (грузовик или ж/д вагон), идентификационный номер (номерной знак или номер ж/д вагона), а также дата и время действия. Я взял стандартный репортерский блокнот и начал записывать более конкретные детали, такие как содержание вагонов, покидающих объект, предметы на кузовах грузовиков, въезжающих на объект.

Я объяснил полковнику Джорджу М. Коннеллу свое намерение собирать эту информацию и просить других инспекторов собирать те же самые данные, когда я не нес дежурство. Он одобрил мою инициативу с оговоркой, что мы должны быть осторожны в наших наблюдениях и всегда держать

журнал под контролем дежурного офицера. Он назвал проект «Великий американский роман» (сокращенно – GAN⁹), и все последующие журналы были помечены этим названием.

Я начал уделять внимание заводскому локомотиву и в рамках GAN отслеживал его перемещения внутри объекта, когда он двигался от здания к зданию, перевоза вагоны. Я сделал эти наблюдения, как находясь в здании временной инспекции, так и обходя периметр завода, после чего составил схему объекта. Затем я потратил бесчисленное количество часов (которых у нас было в избытке во время дежурства), сравнивая эти графики с прибытием и отъездом различных частей ракет, пока не появилась закономерность.

Завод ожил перед моим мысленным взором. Я визуализировал цикл сборки ракет, получая представление о том, каков был нормальный ритм работы цеха окончательной сборки Воткинского завода с точки зрения производства ракет SS-25. Таким образом, мне удалось выявить, что завод имел возможность производить в год около 60–65 ракет, при максимальной мощности – не более 80–85 штук. Я изложил эту информацию в официальном аналитическом документе и осенью 1988 года доставил его на оценку в ACIS.

Мой отчет вызвал бурю возмущений в разведывательных кругах. Масштаб производства ракет, который я определил, не являлся сам по себе спорным, будучи идентичным с отче-

⁹ The Great American Novel – GAN

том Британского JARIC. Однако мой анализ был составлен, исходя из более актуальных данных, которые я собрал, лично наблюдая за прибытием и движением частей ракеты внутри завода, а также благодаря детальной хронологии движения вагонов в пределах завода, которую составил в период моего длительного пребывания там. ACIS настаивала на присоединении моего отчета к их общему анализу производственных мощностей Воткинска. Это делалось, чтобы доказать соблюдение Советами условий договора РСМД и благодаря моей работе ослабить доводы разведывательного управления Министерства обороны о том, что русские скрытно произвели до 350 незадекларированных ракет.

Мой отчет также привел агентство по контролю вооружений к пониманию, что деятельность воткинской инспекции была разведывательной. Поэтому они превратили воткинскую инспекцию в Офис управления по контролю договоров¹⁰. В период моих посещений штаб-квартиры Агентства по инспекциям на местах (OSIA) я вдруг осознал, что часто посещаю и отделы главного офиса ЦРУ, где тамошний персонал вместе с аналитиками подробно узнавали о моих наблюдениях. К этому времени мы обнаружили несколько ракет для визуального осмотра. Вследствие этого подробные чертежи, созданные в результате этих событий, вызвали большой интерес у парней из контроля вооружений (ACIS). Людям из ACIS пришелся по душе мой отчет о процессе

¹⁰ Treaty Monitoring Management Office

сборки ракет SS-25, чего нельзя было сказать о разведывательном управлении Министерства обороны (DIA), чьи наблюдения легли в основу предположений о существовании секретных ракетных сил SS-20. Спустя некоторое время после публикации ACIS моего отчета я был вызван в штабквартиру DIA на «мозговой штурм», организованный бригадным генералом BBC, с участием полковников, подполковников и гражданских лиц разных возрастов. Эти люди оспорили мои выводы и потребовали, чтобы я внес коррективы. Я же дал им ясно понять, что отчет был составлен на основании моих собственных наблюдений на заводе Воткинска, что у них не должно быть проблем с восприятием отчета, факты остаются фактами, а что написано моим пером, нельзя вырубить топором.

Чуть позже бригадный генерал грубо сообщил мне, что я сую нос туда, куда не следует. Стратегические оценки, по его словам, четко проводились командами первоклассных специалистов под руководством превосходных начальников. Отчеты этих людей повлияли на оборонные бюджеты стоимостью, если не миллиарды, то миллионы долларов. Мои же наблюдения вне зависимости от их благонадежности, как он заметил, не стоили и выеденного яйца. Он справедливо усомнился в моем профессионализме: год назад я был младшим офицером роты разведывательного батальона полевой артиллерии морской пехоты США, не знавшим абсолютно ничего о том, что вообще такое советские межконтин-

ментальные баллистические ракеты. А сейчас я прихожу с отчетом, который мог коренным образом изменить ход дел, касавшихся стратегического ядерного баланса двумя державами. Он заявил мне, что в интересах страны и в моих собственных интересах я должен отозвать отчет.

Разведка Министерства обороны сыграла на моем патриотизме и отсутствии опыта так, что я почти был готов согласиться с ее требованиями и отозвать документ до тех пор, пока не смогу подтвердить свои доводы дополнительной информацией. Но когда генерал сослался на мои интересы в этой ситуации, я воспринял это как угрозу: морского пехотинца внутри меня задела. Я напомнил всем, кто был в конференц-зале, что беседовал я с ними добровольно. Я добавил, что выполняю приказы только генерала Роланда Ладжуа, директора Агентства по инспекциям на местах (OSIA), и никого больше. Я также указал на свою принадлежность к морской пехоте, и «мои интересы» были исключительно прерогативой морской пехоты, которая сама сочла нужным устроить меня в OSIA. Извинившись, я покинул здание с убеждением, что моя короткая карьера инспектора по оружию была закончена.

У меня не было времени думать о противостоянии с разведывательным управлением Министерства обороны, поскольку я улетел в очередную командировку в Воткинск, которая началась на Рождество 1988 года и продлилась до конца января 1989 года. В течение первых двух недель января

было выявлено заметное количество ракет SS-25, покинувших цех окончательной сборки – всего 9 штук. Эти ракеты были собраны к концу декабря 1988 года, но, возможно, из-за праздников их транспортировка была отложена. Мы не осматривали ни одну из этих ракет (это решение было принято ACIS, чьего сигнала мы ждали после того, как Советский Союз опубликует декларацию о ракетах). Исчезновение ракет, однако, избавило завод от всех деталей и частей ракет, позволив впервые с момента проведения инспекций оценить причинно-следственную связь между тем, что поступало на завод, и тем, что выпускалось.

Пока я находился в Советском Союзе, Дэвид Осиас не без помощи своего управляющего из Воткинска по имени Карен Шмукер инициировал процесс, в результате которого директор ЦРУ Уильям Уэбстер написал мне секретное благодарственное письмо. «То, что ты сделал для нас (ACIS) по договору РСМД, показало, чем увенчалась наша миссия: успехом или провалом».

Генерал Ладжуа вручил мне это письмо на тихой церемонии в оперативном центре агентства по инспекциям на местах. «Самоотверженность и абсолютный профессионализм, которые Вы проявили, действительно, впечатляют, – написал он в сопроводительном письме к награде. OSIA гордится Вашими достижениями и выражает благодарность за то отличие, которое ваши достижения приносят агентству». Благодарственное письмо ЦРУ было направлено высокопостав-

ленным чиновникам в правительстве, а также было помещено в мое официальное досье в главном офисе Корпуса морской пехоты США.

В написанной от руки записке полковнику Коннеллу генерал Ладжуа заявил, что я заслуживаю похвалы за свои действия, но подчеркнул, что сбор разведданных должен проводиться очень аккуратно, так как это не входило в задачи OSIA.

Несмотря на благодарность директора ЦРУ, разведка Министерства обороны подставила под сомнение способность инспектора делать такие подробные наблюдения. Чтобы опровергнуть сомнения, OSIA направила нескольких аналитиков из разведки в Воткинск в качестве «краткосрочных» дежурных офицеров. Для OSIA это была беспримысленная стратегия: они получили столь необходимое облегчение с точки зрения перераспределения обязанностей, в то время как аналитики Министерства обороны получили возможность увидеть Воткинск лично и подтвердить, что случайный сбор информации имел под собой реальную основу.

Однако у тех представителей разведывательного сообщества, кто подверг сомнению мой отчет, был припасен в рукаве последний козырь. У OSIA был сейф с «Великими американскими романами» (BAP), которые были замечены служебным персоналом, работавшим за пределами Воткинского центра сбора данных (ОСС)¹¹. Чтобы подтвердить цен-

¹¹ Votkinsk Data Collection Center – (DCC)

ность разведывательных наблюдений инспекторов, ACIS заключила контракт с известной консалтинговой компанией по национальной безопасности – Международной корпорацией по развитию науки (SAIC)¹² на проведение детальной оценки данных, содержащихся в коллекции «Великих американских романов».

Я гордился усилиями, потраченными на то, чтобы сделать ВАР реальностью. К этому времени мы внедрили хорошо отлаженные процедуры, при которых весь дежурный инспекционный персонал записывал, все что видел, относительно движения на заводе и за его пределами. В результате получился бортовой журнал с большим объемом информации. С разрешения полковника Конелла я передал ACIS более дюжины томов ВАРов и стал ждать результатов.

SAIC работала с ВАР в течение нескольких месяцев. Затем, в конце лета 1989 года (после моего приключения с КаргоСканом в Нью-Мексико), меня вызвали на совещание в место, недалеко от аэропорта Даллеса (округ Колумбия), где ACIS отчиталась о результатах SAIC. Если коротко, то на более чем за \$100 тыс. налогоплательщиков SAIC пришла к выводу, что информация, содержащаяся в ВАР, не представляет практической разведывательной ценности. SAIC считала, что данные были очень неполными, бессистемно составленными и слишком безобидными, чтобы быть кому-то полезными.

¹² Science Applications International Corporation – (SAIC)

Результат меня возмутил. У меня было личное мнение о важности ВАР, как источника непроверенной информации, имеющего ценность для разведки. Теперь ACIS говорили мне, что это не так. Я спросил аналитика ACIS, что бы он хотел сделать со всеми томами ВАР, которые вернуло SAIC. «Это теперь твое, нам это больше не интересно», – получил я в ответ.

Я вернул тома ВАР в штаб-квартиру OSIA, где их положили в сейф. Хотя технически они не были засекречены, ACIS рассматривала их как секретные, поскольку они содержали наблюдения, которые были защищены в соответствии с условиями договора РСМД. Затем я собрал чемоданы и вернулся в Воткинск.

В течение следующих шести недель я просматривал копии ВАР, хранящиеся на столе дежурного офицера Воткинского инспекционного центра, изо всех сил стараясь соотнести то, что я видел въезжающим на завод, с тем, что выезжало с завода. Этот анализ осложнялся производством по меньшей мере двух ракетных систем – отдельной ракетной системы SS-25 и ПГРК «Курьер».

Определить, какие контейнеры с какой ракетой были связаны, оказалось непросто.

В начале октября у меня произошел аналитический прорыв. Я отследил, как на объект въезжал пустой контейнер, за которым последовали пять дополнительных вагонов с определенным набором контейнеров, которые я приравнял к од-

ной ракете SS-25. В своих заметках я предсказал: «Ж/д вагон 368-98054 отправится 1 или 2 октября с SS-25 на борту».

2 октября 1989 года, в 13 часов дня, этот вагон покинул цех окончательной сборки с ракетой SS-25.

Используя аналогичную причинно-следственную методологию, я вычислил, что другой ж/д вагон, 368-99714, покинет завод 12 октября 1989 года, перевозя ПГРК «Курьер». В 21:20 все произошло именно так, как я предсказал.

Я использовал этот основанный на предсказаниях и причинно-следственной связи анализ во время всей моей командировки. Однако в данных был какой-то «пробел», который подразумевал, что я что-то упустил. Одна из сделанных мной корреляций заключалась в том, что ракеты SS-25 были отправлены в ж/д вагонах, которые соответствуют определенному числовому шаблону (368-98XXX), в то время как железнодорожные вагоны, используемые для перевозки «Курьера», по-видимому, имели свой собственный шаблон (368-99XXX). Моя самая большая проблема заключалась в том, что в цеху окончательной сборки была смесь частей ракет и вагонов, которые не подходили ни под одну из составленных мной моделей. Затем произошло нечто, что заставило меня усомниться во всем моем «аналитическом прорыве» – ракета SS-25 покинула завод в вагоне с номером 368-99XXX, который я ранее ассоциировал только с ж/д вагонами, перевозящими ПГРК «Курьер». К счастью, ACIS определила эту ракету для вскрытия, что позволило прове-

сти дальнейшее расследование.

Во время мероприятий по вскрытию контейнеров инспекторы могли увидеть переднюю часть ракеты SS-25, в поле их зрения попали третья ступень и ракетоноситель, передние и центральные части которого было видно. К этому времени каждый инспектор разработал свой собственный метод, чтобы найти то, что им нужно. Самым важным было подтвердить существование третьей ступени. Если у ракеты и была такая ступень, то, вероятно, это была ракета SS-20 (лишь просканировав вторую ступень с помощью КаргоСкана, сторонники жесткой линии, которые верили, что Советы могут создать сложные модели третьей ступени, чтобы скрыть незаконные SS-20, были по-настоящему удовлетворены).

Инспекторы затем просматривали мысленный список повторяющихся объектов для наблюдения: четыре устройства вектора тяги, центрирующие кольца и накладки, узоры заклепок и так далее. К этому времени я был назначен ответственным за обучение персонала, направленного в Воткинск, я объяснял правила контроля, составленные для вскрытия контейнеров. Существовала единая система сбора данных.

Как и прежде, при контроле за ракетами я использовал собственный алгоритм наблюдения и однажды обнаружил аномалию – металлическую полосу длиной примерно 18 дюймов (45,72 см), вставленную по центру модуля ускорения. Кажется, она была прикреплена к корпусу ракеты и ров-

но лежала рядом. К тому времени другие инспекторы преуспели в обучении; после нашего возвращения в центр сбора данных (DCC)¹³ я описал то, что я наблюдал в ВАР, а затем попросил каждого из инспекторов, участвовавших во вскрытии контейнера, ознакомиться с этим. Каждый из них видел то же самое, что и я, и мы все согласились, что эта металлическая «полоска» никогда не наблюдалась на более ранних корпусах.

Во время моей командировки во Франкфурт я предоставил докладчикам из «Ворот» описание того, что было замечено. По возвращении в главный офис OSIA я был немедленно вызван ACIS в штаб-квартиру ЦРУ, чтобы предоставить информацию о моих находках. Выслушав меня и подробно изучив мой набросок «аномалии», Карен Шмукер отправил меня вниз по коридору на встречу со специалистом по телеметрии. Он предположил, что это может быть щелевая антенна, используемая для передачи телеметрии, которая пока что проходила испытания.

С этим предположением я направился в другую часть здания, где находилось управление анализа изображений (УАИ)¹⁴, внутреннее управление ЦРУ по расшифровке фотографий. Там я поговорил с их аналитиком, главным по контролю ракетного полигона в Плесецке, где летом проходили испытания SS-25 и других ракет. У него был список

¹³ Data Control Center (DCC)

¹⁴ Office of Imagery Analysis (OIA)

видимых примет, которые означали, что ракету собирались испытать. Хотя беглый просмотр изображений не вызвал серьезных опасений, он поблагодарил меня за предупреждение – будет внимательнее следить за ситуацией в следующий раз.

Вернувшись в штаб-квартиру OSIA, я начал анализировать ВАР. Мой отчет показал, что я почти с абсолютной точностью предсказал тип ракет и их количество, собираемое в цеху окончательной сборки в Воткинске, а также определил дату, когда эти ракеты покинут завод. Проще говоря, я взломал систему производственных циклов объекта, за которым мы следили.

Телефонный звонок

Я прибыл в Воткинск в начале января 1990 года и, подобно остальным сотрудникам Воткинского инспекционного центра, был погружен в проблему с КаргоСканом. Подготовка площадки для приема устройства велась с 1989 года. Тогда Советы залили 1000 тонн бетона, проложили более 1370 метров трубопровода и 5100 метров электропроводки, чтобы построить ангар площадью 230 кв. м, в котором должно было разместиться гигантское рентгеновское оборудование. Это здание должно было защитить тех, кто управляет КаргоСканом, от вредного рентгеновского излучения.

Модули, содержащие рентгеновские аппараты и вспомогательные системы, начали прибывать в начале октября 1989 года, а окончательное размещение оборудования состоялось 16 ноября. К началу января 1990 года монтаж и тестирование продвинулись настолько, что запуск КаргоСкана был признан безопасным. Группа специалистов по радиационной безопасности была направлена в Воткинск для проведения обследования, которое было завершено к 13 января 1990 года. На тот момент американская сторона сочла, что КаргоСкан достиг эксплуатационной готовности.

Была, однако, одна серьезная проблема – Советы считали, что установленная система не соответствовала спецификациям, изложенным в меморандуме о соглашении (МОС).

Советский Союз посчитал, что площадь сканирования, предложенная инспекторами, превышала площадь, установленную в соответствии с МОС, и что ширина облучаемой области была больше, чем в МОС. Наконец, Советы отметили, что не существует способа удаления любого сделанного изображения, которое превышало спецификации, установленные Министерством обороны. И поэтому они не могут разрешить эксплуатацию КаргоСкана, пока эта процедура не будет доступна и согласована.

Советские и американские дипломаты, которые вели переговоры по МОС в декабре 1988 года, провели следующие 10 месяцев в Женеве, обсуждая чрезвычайно сложные вопросы, связанные с установкой и эксплуатацией КаргоСкана. Затем они сочли задачу слишком сложной и передали этот вопрос персоналу Воткинского завода и инспекторам OSIA, которые были уполномочены согласовывать частные процедуры для решения множества вопросов. Это означало, что персонал, которому первоначально было поручено выполнять лишь поверхностные задачи по техническому обслуживанию и базовой эксплуатации КаргоСкана в Воткинске, теперь отвечал за решение чрезвычайно сложных технических проблем, которые не были предусмотрены при подписании МОС.

В Воткинске были две категории инспекторов. Договор о РСМД позволял 30 инспекторам находиться на месте постоянно. OSIA отвечало за назначение пяти офицеров на эти

вакансии, которые выполняли функции командиров объекта и его заместителей. Офицером OSIA, который хорошо знал, не только как работает КаргоСкан, но и технические детали и характеристики эксплуатации устройства в соответствии с договором о РСМД, был первый лейтенант Джон Сарториус. Джон неохотно взял на себя эту ответственность. Его предшественник, который должен был быть техническим руководителем и участвовать в технических обсуждениях, проводимых в Женеве, оказался не в состоянии выполнять эту задачу. Это побудило руководство OSIA назначить Джона, который, как обычно, превзошел все ожидания.

Другой категорией были гражданские служащие, нанятые компанией технического обслуживания Hughes¹⁵ (HTSC) для обеспечения присутствия на месте 25 сотрудников, обслуживающих VPMF. Техническим руководителем HTSC на КаргоСкане был молодой инженер Сэм Израэлит, названный в должностной инструкции: «руководитель строительства». Сэм отлично работал в ходе монтажа КаргоСкана и был хорошо знаком с каждым аспектом системы, что делало его незаменимым специалистом для разрешения советских опасений. Ему помогал другой сотрудник компании Джим Люшер, кто не имел себе равных в знании технических особенностей КаргоСкана.

Сэм и Джон при поддержке Джима Люшера быстро стали мозговым центром, к которому обратились OSIA и HTSC

¹⁵ «Hughes» Technical Service Company (HTSC)

вместе со своими советскими коллегами по разработке местных операционных процедур КаргоСкана. Во многом благодаря их усилиям КаргоСкан был признан готовым к эксплуатации к середине января 1990 года. Но возражения советской стороны помешали этому произойти.

Как и все остальные, Сэм и Джон находились под сильным политическим давлением, чтобы аппарат скорее заработал. Письмо сенатора Хэлмза от 12 января 1990 года тяжело сказалось на нас всех. Сэм и Джон полагали, что Советы были правы в своих претензиях, но инструкции их главного офиса OSIA предписывали, что нужно отмахнуться от советских опасений и вместо этого создать систему «местных договоренностей» и «временных процедур». Они бы создавали иллюзию, что США официально понимают опасения Советов, но на самом деле не решали обозначенные проблемы.

Это почти сработало. Направляемая Сэмом и Джоном экспедиционная группа во главе с начальником объекта, подполковником ВВС Марком Дьюсом постоянно встречалась со своими советскими коллегами, представляя проекты безопасной работы КаргоСкана, предлагая подробные технические обоснования для сохранения параметров, установленных США. Подчиняясь строгим инструкциям из штаб-квартиры OSIA, Марк настаивал, чтобы Советы согласовали общий график, чтобы понять порядок проведения осмотров, потому что уже в феврале 1990 года США намеревались просканировать первую ракету, которая покинет завод.

На встрече 31 января 1990 года Анатолий Томилов, начальник отдела 162 (подразделение завода, ответственное за коммуникацию с инспекторами), дал понять, что СССР не считают аппарат КаргоСкан работоспособным и что они отказываются допускать ракеты SS-25 к сканированию до тех пор, пока их опасения не будут сняты. Пытаясь достичь взаимопонимания, американцы вместе с русскими коллегами просканировали 6-осный вагон с муляжом ракеты SS-25. В ходе процедуры был продемонстрирован полный рабочий цикл устройства. В конце этой процедуры был подготовлен отчет, в котором было описано все необходимое для безопасной эксплуатации устройства, согласно МОС.

По завершении инспекции Марк Дьюс и Анатолий Томилов встретились и, достигнув взаимного соглашения, составили письменное соглашение, согласно которому КаргоСкан начнет работать с 9 февраля 1990 года, и любая ракета, покинувшая цех окончательной сборки, с этого дня пройдет сканирование, в соответствии с согласованными между двумя сторонами процедурами. В соглашении было сказано, что стороны в дальнейшем будут добиваться решения разногласий, касаясь сложных технических вопросов. Договор, составленный 2 февраля 1990 года, должен был вступить в силу спустя три дня – 5 февраля того же года.

Процедуры досмотра были организованы таким образом, что теперь дипломатам США и СССР нужно было заверить их, как единственно правильные и допустимые способы про-

верки ракет. После заверения можно было проводить дальнейшие консультации. Однако во время консультаций КаргоСкан уже будет введен в эксплуатацию. Любое изменение процедуры досмотра, а следовательно, и временная приостановка работы устройства, ложились на плечи дипломатов, которые должны были обеспечить внесение каких-либо поправок.

В то время, как Сэм и Джон изо всех сил пытались создать условия, при которых КаргоСкан можно было ввести в эксплуатацию, я продолжал следить за перемещением частей ракет по заводу. Я вскоре понял, что многое соответствовало образцу «аномалии», которую я наблюдал в ноябре прошлого года – SS-25 с предполагаемой модификацией антенны, отправленная в ж/д вагоне 368-99XXX. Согласно моим расчетам, у Советов было достаточно частей, чтобы собрать эти три «аномальные» ракеты, но, по-видимому, они откладывали их отправку по причине того, что я назвал нормальной реакцией завода на все, что происходило. В дополнение к трем «аномальным» ракетам, по моим оценкам, на заводе, либо на стадии завершения сборки, либо на стадии отправки, находилось несколько обычных ракет SS-25, а также, по крайней мере, один ПГРК «Курьер».

Наиболее вероятной причиной, почему КаргоСкан все еще не был запущен, казался спор о рабочем статусе устройства – с середины января 1990 года мы заявляли, что готовы сканировать следующую ракету, выезжающую с объекта. Со-

веты, по-видимому, хотели избежать конфронтации и откладывали отгрузку любых готовых ракет с завода до тех пор, пока обе стороны не согласятся, что устройство действительно работает.

Но что-то было не так. Во время встречи с американскими инспекторами 31 января 1990 года Анатолий Томилов выразил обеспокоенность по поводу предстоящих американских проверок фактической второй ступени SS-25 с использованием КаргоСкана, заявив, что советской стороне должны быть показаны пределы допустимых погрешностей. Томилов отметил разницу между показателями КаргоСкана, и тем, какие показатели ракеты Советы вписали в МОС. Он хотел, чтобы обе стороны были готовы, если это произойдет.

Соглашение между Марком Дьюсом и Анатолием Томиловым о начале сканирования ракет 9 февраля привлекло мое внимание. Мне показалось, что Советы, благодаря этому соглашению создали окно, через которое не согласованные договорами ракеты могли быть отправлены из Воткинска, минуя проверку Кар-гоСканом. Это окно должно было открыться в полночь 5 февраля и закрыться в то же время 8 февраля.

Я был убежден: Советы не хотели, чтобы США проверяли КаргоСканом эти три «аномальные» ракеты, и поэтому воспользовались бы трехдневным промежутком между 6 и 8 февраля, чтобы вывезти их с завода. Я был уверен, что об этих опасениях следует сообщить в штаб-квартиру OSIA.

Однако мое сообщение не могло быть передано по телефонной линии центра сбора данных – Советы отслеживали каждое слово. Еще в 1988 году я установил с полковником Коннеллом «кодекс принуждения», согласно которому, если я произнесу определенную фразу по линии ДСС, то поеду в Москву, где уже в посольстве буду использовать защищенную линию для связи. Данная процедура до этого дня никогда не использовалась. Набрав по телефону дежурного офицера полковника Коннелла, я после обсуждения рутинных дел употребил тайные слова. Коннелл не удивился моим словам, заставив меня задуматься о том, понял ли он, что я сказал.

Повесив трубку, я подошел к Марку Дьюсу и сказал, что мне нужно в Москву. Вообще мой полет был запланирован в конце месяца, а сейчас столь резкое решение означало, что я отправлюсь туда вместо кого-то. Вскоре Дьюс внес меня в список, и в ту же ночь я оказался в самолете Як-42, направлявшемся в столицу Советского Союза.

Как и обычно, сотрудник OSIA и инспектор NTSC прибыли в Москву вечером и заселились в гостиницу «Украина», расположенную в центре столицы, отложив работу в посольстве на воскресенье. Однако в этот раз не все шло по плану, потому после заселения я сразу направился в посольство США, находившееся в нескольких минутах ходьбы от гостиницы. Морской пехотинец, стоявший у ворот, узнал меня по фото на стене его охранной будки, бойко отдал честь и без

вопросов впустил меня. «С возвращением, сэр, – сказал он. – Кто-нибудь скоро подойдет, чтобы сопроводить вас».

К моему облегчению полковник Коннелл действительно понял меня и позвонил заранее, организовав все так, чтобы меня довели до защищенного телефона. Морпех набрал внутренний номер посольства, и через минуту меня поприветствовал человек в гражданской одежде, который пожал мне руку, не представившись. Спустя несколько лестничных пролетов в здании меня подвели к двери, которую охраняли еще два морпеха. Это была дверь московской резидентуры ЦРУ и других секретных разведывательных подразделений, а поэтому самая охраняемая часть посольства. Внутри меня довели до специального помещения – «пузыря», внутри которого находились стул и стол с телефоном STU-III, подключенным к защищенной линии.

Надежно закрывшись в «пузыре», я набрал номер OSIA, затем активировал криптографический ключ, выбрав сигнал нужного уровня, на котором я мог вести разговоры под грифом «Совершенно секретно». На другом конце провода был полковник Коннелл. Я сразу перешел к делу. «У Советов есть три ракеты внутри завода, которые, по-видимому, отличаются как от SS-25, так и от секционного железнодорожного вагона» (термин «секционный ж/д вагон» был присвоен вагонам, перевозящим ПГРК «Курьер»),

Я сообщил полковнику о своих подозрениях, что ракета третьего типа будет отправлена из Воткинска, и что эта ин-

формация была ранее передана развед-штабу по контролю над вооружениями вместе со способами составления этого прогноза. «Я полагаю, что Советы могли бы воспользоваться окном, созданным соглашением о запуске КаргоСкана 9 февраля, чтобы вывезти эти ракеты».

Ссылаясь на советские заявления от 31 января, в которых Советы предположили, что результаты сканирования второй ступени с помощью КаргоСкана могут не соответствовать измерениям, предусмотренным в МОС, я сказал Коннеллу, что Советы, скорее всего, не захотят сканировать эти ракеты. «Если они не выведут эти ракеты к 9 февраля, тогда мы рассматриваем возможность кризиса, поскольку Советы, вероятно, захотят вывести эти ракеты без использования КаргоСкана». Я сделал паузу. «Просто предупреждаю, чтобы вы были в курсе».

Коннелл внимательно слушал. Я ожидал, что он спросит, как я пришел к таким выводам, и даже отчитает за игру в «Цыпленка», утверждавшего, что небо падает, когда это было не так. Вместо этого же Коннелл просто повторил то, что я ему сказал, спросил, хочу ли я еще что-нибудь добавить, а затем поблагодарил меня и повесил трубку. Он немедленно проинформировал генерала Ладжуа, а затем и ACIS.

К этому времени Воткинск стал важной разведывательной целью ACIS, которая привлекла главного эксперта Джона Дж. Берда, чтобы он возглавил команду аналитиков. Те-

перь его отдел назывался Центром контроля договоров¹⁶. Берд согласился, что Советы могут спешно вывести ракеты, о которых идет речь, из цеха окончательной сборки до того, как КаргоСкан начнет функционировать. Основываясь на этом согласии и с рекомендацией Коннелла, генерал Ладжуа принял решение отменить соглашение относительно даты начала работы КаргоСкана— 9 февраля. Было также решено, что Коннелл вылетит в Воткинск, чтобы лично выяснить масштабы проблемы, а также попытаться сохранить работу КаргоСкана в нормальном режиме.

¹⁶ Treaty Monitoring Center (TMC)

Кризис

Я бы не преувеличил, если бы сказал, что Советы были расстроены решением аннулировать соглашение о введении КаргоСкана в эксплуатацию 9 февраля. В строго сформулированном меморандуме, переданном инспекторам 7 февраля, Анатолий Томилов ясно дал понять, что в дальнейшем Советы намерены занять жесткую позицию в отношении разногласий в технических вопросах: «Я принял во внимание ваше устное заявление от 6 февраля 1990 года, что американский меморандум S02-Feb 90, подписанный вами (Марком Дьюсом) 5 февраля, является необоснованным».

Затем Томилов заявил, что затянувшиеся разговоры на недавних встречах относительно критериев функционирования устройства не продвинули нас вперед. Позже Томилов попросил американскую сторону предоставить предложения по разрешению существующих советских опасений. «Я надеюсь, что американская сторона приложит все усилия, подобно советской, чтобы первый цикл проверки с использованием аппарата КаргоСкан не привел к конфликтной ситуации». Единственным способом избежать такого исхода было «заключение соглашения о критериях успешной инспекции».

Но дело в том, что в глазах СССР подполковник Дьюс потерял всякое доверие как партнер по переговорам. В то вре-

мя как Джон Сарториус, Сэм Израэлит и Джим Люшер продолжали работать над возможными решениями советских возражений, было ясно, что никакого прогресса ждать нельзя, пока полковник Коннелл не прибудет на место и не возьмет переговоры на себя.

Коннелл прибыл в Воткинск 14 февраля в рамках запланированной командировки в середине недели, в результате чего Марк Дьюс покинул свой пост, а его место занял подполковник Рой Питерсон. Чтобы сохранить мозговой центр OSIA для переговоров с Советами, Коннелл попросил Джона Сарториуса остаться в Воткинске на время его визита. Заменявший Джона капитан ВВС Стю О'Нилл, прибыл вместе с Коннеллом. Также в переговорах участвовали три опытных офицера – Джон, Стю и я. Это был редкий случай.

Полковник Коннелл прибыл с очень радикальными намерениями – США собирались настаивать на использовании КаргоСкана на следующей ракете, покидающей Воткинск. Если Советы не захотят создать ситуацию, в которой американская сторона будет вынуждена объявить договор «двусмысленным», создавая дипломатический кризис и расширяя возможности тех, кто лоббировал против успешной реализации договора РСМД, необходимо добиться определенного прогресса в решении подобных вопросов.

В ответ на то, что OSIA отправила полковника Коннелла, Советы прислали в Воткинск представителя оборонной промышленности Льва Кокурина для участия в переговорах.

Вместе с готовностью работать с Роем Питерсоном для преодоления оставшихся спорных вопросов Советы также дали понять, что дух компромисса, который существовал 5 февраля, когда была заключена сделка между Марком Дьюсом и Анатолием Томиловым, больше не существует. Полковник Коннелл отметил, что обе стороны договорились ввести КаргоСкан в эксплуатацию 9 февраля, а это значит, что процедуры, которые были согласованы 5 февраля, должны оставаться в силе в настоящее время. Он спрашивал:

«Почему нельзя было проверить следующую ракету, покидающую завод с помощью КаргоСкана?»

Кокурин выразил свое удивление тем, что США не смогли выполнить соглашение от 5 февраля, учитывая акцент, который они сделали на том, чтобы заставить КаргоСкан работать. Кокурин заметил, что США намеренно создают условия, призванные помешать КаргоСкану начать работать, и манипулируют этими условиями, чтобы все выглядело так, как будто Советы были стороной, ответственной за несоблюдение договора.

Коннелл заявил, что в сделка подлежала окончательному рассмотрению и утверждению штаб-квартирой OSIA.

Здесь он был на удивление откровенен, сказав Кокурину о генерале Ладжуа, у которого «были опасения, что некоторое количество ракет может покинуть завод между датой соглашения (5 февраля) и 9 февраля, когда КаргоСкан должен был быть активирован». Коннелл снова спросил, почему, ес-

ли у них было соглашение, которое позволило бы КаргоСкан функционировать к 9 февраля, они не могли бы просто использовать ту же структуру соглашения сегодня и позволить американской стороне проверить следующую ракету, покидающую завод?

Кокурин в ответ отметил, что, когда США отказались от соглашения, оно было аннулировано. Что касается Советов, то они вернулись к исходной точке, и США должны были ответить на оставшиеся вопросы Советов, прежде чем КаргоСкан можно было объявить работоспособным. Перед завершением встречи первого дня Коннелл повторил свою первую мысль – США собирались настаивать на том, чтобы сделать снимок следующей ракеты, которая покинет завод, и, если советская сторона откажется, то у американской стороны не будет выбора, кроме как заявить о двусмысленности и начать соответствующие таким случаям процедуры.

В течение следующих трех дней Сэм Израэлит и Джон Сарториус провели серию, казалось бы, бесконечных встреч со своими советскими коллегами, чтобы решить оставшиеся вопросы. 16 февраля обе стороны провели повторную показательную инспекцию. 2 февраля 6-осный железнодорожный вагон, перевозивший пустой контейнер, который хотя и был меньше того, что использовался для ракеты SS-25, позволил использовать систему КаргоСкан в максимально реалистичных условиях. Одной из главных проблем, с которыми столкнулись Сэм и Джон, был тот факт, что, хотя договор

РСМД и МОС не имели обратной силы, они имели дело с законами физики. Простое изменение языка МОС не могло решить проблемы, связанные с радиацией, энергией и соотношением времени и расстояния.

Сэм Израэлит получил разрешение обратиться к инженерам компании Varian, которая производила цифровые детекторы, используемые в системе визуализации КаргоСкана, чтобы решить проблему размеров сканирования и требований к мощности. После консультаций Сэм и Джон подготовили подробные схемы, чтобы научно обосновать позицию США. Несмотря на титанические усилия всех участников, к тому времени, когда полковник Коннелл должен был покинуть Воткинск вечером 19 февраля, стороны так и не смогли преодолеть разногласий в критических точках.

Заключительная встреча между американской и советской сторонами перед отъездом Коннелла оказалась бесполезной. В то время как Анатолий Томилов призвал к дополнительным техническим встречам для решения оставшихся нерешенных вопросов, Коннелл был очень прямолинеен в отношении позиций США: «КаргоСкан готов. США будут настаивать на том, чтобы иметь возможность проверить следующую ракету, покидающую завод, – сказал он. – Если Советы откажутся, это будет очень двусмысленно».

Признавая неизбежность такого исхода, Коннелл попросил Советы начать работу с инспекторами над конкретной формулировкой, которая должна быть включена в любой от-

чет об инспекции, содержащей неопределенность, связанную с КаргоСканом, чтобы уменьшить влияние «напряженного момента для обеих сторон». «Мы должны разрешить наши разногласия без эмоций», – заключил он.

Коннелл и его группа в тот же вечер уехали в Москву, взяв с собой Джона Сарториуса. Одно из последних указаний, данных Коннелом Рою Питерсону, состояло в том, чтобы начать разработку шаблонной формулировки, которая будет использоваться в случае, если в итоге появится неопределенность.

В последующие дни Сэм Израэлит делал все возможное, чтобы найти решение технических проблем, поднятых Советами. 27 февраля Анатолий Томилов представил окончательный список советских претензий. На следующий день 28 февраля Сэм Израэлит совершил то, что можно было назвать «*tour de force*»¹⁷, отвечая на каждый вопрос Советов с большой точностью и техническими подробностями. Даже Анатолий Томилов был впечатлен, согласившись с тем, что многие решения, предложенные Сэмом, являются приемлемыми для Советов.

Но затем встреча приобрела несколько зловещий характер. Томилов повернулся к Рою Питерсону и прямо спросил его: «Считает ли американская сторона КаргоСкан работоспособным?» Питерсон ответил утвердительно.

Томилов заявил, что, несмотря на достигнутый прогресс,

¹⁷ Подвиг (франц.)

обе стороны, похоже, не смогли прийти к окончательному соглашению относительно КаргоСкана. Он отметил, что, хотя американцы соглашались на определенные вещи во время встречи, в конце концов, результат был одним и тем же – США настаивали на том, что КаргоСкан работает, а Советы утверждали, что это не так. «Возможно, мне придется сегодня вывезти ракету, чтобы решить эту проблему», – объявил Томилов. Он сказал Питерсону, что американской стороне нет необходимости продолжать тратить время на предоставление ответов на советские вопросы, поскольку в итоге они представляют собой немногим больше, чем просто предложения по решению проблем, созданных американской стороной.

На этой ноте заседание было закрыто, оставив американских экспертов в недоумении, блефовал ли Томилов насчет ракеты.

Четверг, 1 марта 1990 года начался почти так же, как и любой другой день, который происходил с тех пор, как США инициировали инспекцию завода еще в июле 1988 года. В 7 утра дневная смена со Стью О'Ниллом в качестве дежурного офицера сменила уходящую ночную смену. На объекте проходили проверки безопасности, открывались и велись журналы, а с советской стороной осуществлялся обмен списками дежурных. Постоянный поток транспортных средств въезжал и выезжал из главных ворот цеха окончательной сборки, каждое средство тщательно проверялось и регистри-

ровалось инспекторами.

Нормальная жизнь прекратилась, когда в 14:20 советский дежурный офицер передал заявление, уведомляющее американских инспекторов о том, что 6-осный железнодорожный вагон с ракетой должен был выехать из цеха завода в 14:50.

Томилов, как оказалось, не блефовал. Стюю уведомил Роя Питерсона об этом заявлении, а затем позвонил в штаб-квартиру OSIA в соответствии с утвержденной процедурой, проинформировав дежурного офицера о ракетном заявлении. Советы вывели десятки SS-25 с завода с тех пор, как начались проверки, и все без инцидентов. Этот случай, однако, мог привести к международному скандалу.

Поскольку США и Советы все еще работали над решением технических вопросов, касающихся работы КаргоСкана, Советы разместили 6-осный железнодорожный вагон с пустым контейнером в зоне действия устройства, чтобы помочь в измерительных испытаниях. Однако, если бы США использовали КаргоСкан для получения изображений заявленной ракеты, испытательный вагон необходимо было бы убрать. В 14:33 Стюю официально обратился с этим запросом, но получил отказ от советского начальника смены. Стюю уведомил Питерсона, который немедленно позвонил Советам и потребовал, чтобы испытательный вагон был убран в течение десяти минут. Советы не выполнили этого требования.

В 14:50 советские войска вывели 6-осный железнодорож-

ный вагон с номером 368-99565 с завода. Когда я увидел номер, мое сердце подпрыгнуло, это была одна из «аномальных» ракет, которые, как я предсказывал, русские пытались вывезти, не подвергая проверке КаргоСканом.

Стью наблюдал за измерениями железнодорожного вагона и ракетного контейнера, который в нем находился, с помощью группы дежурных инспекторов, а затем уведомил Советы о своем намерении просканировать ракету, как это установлено условиями договора о РСМД с помощью КаргоСкана.

Советы отказались разрешить сканирование ракеты.

К этому времени штаб-квартира OSIA была информирована, и полковник Коннелл ожидал дальнейшего развития событий.

Поскольку Стью был занят координацией действий со штаб-квартирой OSIA, меня призвали помочь подполковнику Питерсону во взаимодействии с Советами. Для меня самым важным было сохранить спокойствие. Я встретился с советским начальником смены Евгением Ефремовым, с которым у меня были хорошие рабочие отношения со времен самых первых инспекций, проведенных в начале июля 1988 года (действительно, Ефремов пригласил меня к себе домой в канун Нового года чуть больше года назад, для встречи Нового года). Мы поприветствовали друг друга и быстро выяснили, что разворачивающиеся события находятся вне нашего контроля и что мы будем выполнять свою работу так, как

нам было поручено, без всякой злобы по отношению друг к другу.

Первое, что мы сделали, это договорились переместить железнодорожный вагон в здание контроля, специально построенное Советами для проведения визуальных проверок ракет в контейнерах. Договор допускал проведение восьми таких инспекций в год. Перемещая вагон в инспекционное здание, я не брал на себя обязательство провести один из восьми выделенных визуальных осмотров – это было решение, принятое OSIA совместно с ASIS, как только их уведомили о том, что ракета покидает завод. Скорее всего, и Ефремов, и я понимали, что нам, возможно, предстоит долгое противостояние, и, учитывая снижение градуса, было разумнее сделать все по погоде.

В 16:00 часов я присоединился к Рою Питерсону на встрече с Ефремовым и Томиловым, где мы повторили нашу просьбу просканировать заявленный вагон с ракетами с помощью КаргоСкан. Советы отказались. В 6 часов вечера мы снова собрались и в течение следующих 45 минут тщетно пытались заставить Советы изменить свое решение.

В 7 часов вечера я сменил О'Нилла на посту ночного дежурного. Почти сразу же я столкнулся с русскими, пытавшимися направить локомотив в инспекционное здание, где он, предположительно, должен был прицепиться к 6-осному ракетному вагону и покинуть помещение цеха окончательной сборки. По приказу полковника Питерсона я отказался

включать зеленый свет на первом контрольно-пропускном пункте за воротами фабрики, удерживая «красный», я заставил локомотив остановиться.

Рой Питерсон продолжал встречу с Томиловым, чтобы убедить Советов разрешить использовать КаргоСкан для сканирования железнодорожного вагона с ракетами, но безрезультатно. Наконец, в 19:37 Томилов объявил, что Советы уберут вагон из здания инспекции через пять минут. Питерсон передал эту информацию Коннеллу, который сообщил Рою, что правительство США обратилось к советским властям в Москве с официальным запросом об отсрочке на 48 часов, чтобы этот вопрос можно было обсудить на более высоких уровнях. Томилов получил информацию и уехал советоваться со своим начальством.

2 марта, в 0:33, когда локомотив все еще стоял на светофоре, я связался с Ефремовым, чтобы спросить, каков ответ Томилова. Ефремов сообщил мне, что Томилов ушел домой ночевать. Я ответил Ефремову, что, по-видимому, в ту ночь не будет принято никакого решения относительно движения железнодорожного вагона, и что в интересах недопущения вмешательства в работу завода я предложил вернуть локомотив на объект и продолжить все железнодорожные перевозки, не связанные с ракетами. Ефремов согласился. Мы также договорились запереть и опечатать инспекционное здание, фактически оставив внутри вагон с ракетами до принятия окончательного решения.

48-часовая задержка превратилась в 72-, а затем в 96-часовую, и до сих пор ни из Москвы, ни из Вашингтона не поступило ни слова о том, как действовать дальше. Рой Питерсон, Стью О'Нилл и я, сопровождаемые Сэмом Израэлитом, продолжали ежедневно встречаться с Томиловым, чтобы сузить круг вопросов, мешающих русским объявить КаргоСкан рабочим, но безрезультатно. До нас дошли слухи, что специальная делегация экспертов КаргоСкана и политиков, как с американской, так и с советской сторон, будет направлена в Воткинск где-то около 11 марта с целью разрешения вопросов, но от OSIA не было точной информации по этому поводу.

Я продолжал думать, что Советы собирались вывезти три «аномальные» ракеты, которые находились на заводе до того, как будет достигнуто какое-либо соглашение, чтобы не допустить их сканирования и избежать широкого обсуждения несоответствий, на которые 31 января указал Томилов. Однако, чем дольше мы находились в тупике, тем больше казалось, что Советы планируют дождаться прибытия предполагаемой делегации.

Затем, 7 марта, во время одной из наших обычных встреч, на которых обсуждалась судьба КаргоСкана, Томилов представил американской стороне меморандум с оглавлением «Усиление экономических санкций против американской стороны за задержку ракет SS-25, вызванную неготовностью системы КаргоСкан к процедурам проверки в соответствии

с МОС».

В меморандуме подтверждалась советская позиция в отношении различных несоответствий, которые мешали им объявить КаргоСкан работоспособным. Затем в меморандуме говорилось, что Советы объявляют американскую сторону нарушителем договора РСМД, поскольку американские инспекторы препятствовали и задерживали работу осматриваемого объекта, «наноса значительный экономический ущерб Воткинскому машиностроительному заводу».

В меморандуме отмечалось, что, «поскольку в зоне инспекции в любой момент может находиться только одна ракета, [американская сторона] задерживает отправку шести дополнительных, которые были погружены в ж/д вагоны и готовы к отправке».

Это число соответствовало моим собственными расчетам, согласно которым у Советов было три «аномальных» ракеты (две внутри завода и одна – в зоне контроля окружающей среды), 4 обычные ракеты SS-25 и ПГРК «Курьер», готовый к отправке с завода (советские данные не включали «Курьер», который не считался ракетой по договору РСМД).

Далее в меморандуме было предупреждение для инспекторов США, что «экономические санкции в размере 165 000 руб. за каждую из семи задержанных ракет SS-25, не ограниченных условиями договора, будут применены к американской стороне для компенсации ущерба, причиненного Воткинскому машиностроительному заводу».

В ходе обсуждений, последовавших за вручением этого меморандума, Томилов отметил, что санкции, скорее всего, будут более жесткими – за каждый час задержки американцам будет выставлен счет в размере \$1 000. Предложение выплатить штраф в любом размере было сразу отвергнуто Ро-ем Питерсоном.

У меня было запланировано возвращение домой из Воткинска 8 марта. Это означало, что на месте не будет сотрудников OSIA, которые бы присутствовали на технических консультациях, происходивших с начала января 1990 года. Чтобы исправить это, полковник Коннелл приказал Джону Сарториусу вернуться в Воткинск после того, как он провел дома немногим более двух недель. Джон прервал свой отпуск и отправился обратно в Советский Союз.

Мы с Джоном пожелали друг другу всего наилучшего, когда наши пути пересеклись в аэропорту Ижевска. Джон отправился в Воткинск, в то время как я полетел в Москву, потом в США, прибыв в Вашингтон во второй половине дня 9 марта. Я связался с полковником Коннеллом, который готовился вылететь из США в Воткинск поздно вечером в субботу 10 марта, чтобы присоединиться к делегации КаргоСкан. «Ваша теория летит ко всем чертям», – сказал он мне, имея в виду мои прогнозы о трех «аномальных» ракетах, которые были украдены с завода, чтобы избежать проверки КаргоСканом.

Я указал на то, что ракета, находившееся в здании инспек-

ции, была одной из «аномальных», сказав: «Я все еще верю, что СССР собирается вывезти эти ракеты до того, как КаргоСкан начнет функционировать».

«Но Томилов говорит, что у него есть семь ракет, готовых к отправлению. Неужели они попытаются вывезти все семь штук?», – уточнил он.

«Только у трех ракет есть «аномалии». Они вывезут эти три, оставив остальное на заводе», – ответил я.

«Время идет. Отправляйтесь домой. Наслаждайтесь вашими выходными. Увидимся, когда я вернусь», – сказал ни в чем не убежденный Коннелл.

Меня вызвали по пейджеру в 6 утра следующего дня, 10 марта. Я набрал указанный номер и попал в оперативный центр агентства по инспекциям на местах (OSIA). «Полковник Коннелл хочет, чтобы Вы приехали в офис, – сказал мне дежурный офицер. – В Воткинске наблюдается активность».

Всего за час до этого Советы объявили, что собираются вывезти вагон с ракетами из здания инспекции. На вопрос Роя Питерсона, почему Советы предпринимают эти действия, когда делегация КаргоСкана должна была прибыть через 2 дня, Томилов ответил, что Воткинский завод переживает финансовый кризис, так как не может выплатить своим сотрудникам зарплаты, пока ему не заплатят за произведенные ракеты. Этот платеж не произойдет до тех пор, пока ракеты не будут получены их заказчиком.

Такая акция спровоцировала активную деятельность: по-

сол США в Советском Союзе Джек Мэтлок направил официальные протесты различным советским должностным лицам, а госсекретарь Джеймс Бейкер позвонил министру иностранных дел СССР Эдуарду Шеварнадзе. На месте инспекторы и Советы затягивали различные мероприятия, связанные с инспекцией. Это делалось, чтобы власти могли вмешаться в кризис, который достиг точки невозврата. Однако стало очевидно, что руководство Воткинского завода приняло решение вывезти ракеты без применения КаргоСкана. Это решение было поддержано Министерством оборонной промышленности, и ни Министерство иностранных дел, ни Министерство обороны ничего не могли с этим поделать. (Высокопоставленный представитель СССР в Специальной контрольной миссии, посол Стрельцов однажды пошутил, что «полномочия генерала Медведева [советского коллеги генерала Ладжуа] заканчиваются в аэропорту Ижевска [где инспекторы приземлялись перед отправкой в Воткинск]»).

Около полуночи 9 марта американские инспекторы под руководством Стью О'Нилла начали процесс вскрытия контейнера внутри ж/д вагона и проведение визуального осмотра ракеты. После этого Стью еще раз попросил, чтобы ракета прошла через КаргоСкан, но Советы снова отказались. Были сделаны фотографии вагона, чтобы зафиксировать двусмысленность ситуации. Затем, ночью 10 марта в 2:23 вагон покинул Воткинский завод несмотря на протесты США.

«Это первая», – сказал я полковнику Коннеллу.

Позже в тот же день Советы объявили отправку еще двух вагонов с ракетами – 398-99730 и 368-99748 – оба с «аномальными» ракетами. Оба вагона покинули завод, без проверки КаргоСканом.

«Это вторая и третья».

Полковник смотрел на меня целую минуту, прежде чем покачать головой. «Хорошо, теперь я тебе верю», – сказал мне он. Позже он подкрепил это заявление язвительным комментарием в моем ежегодном отчете. «Аналитические способности высочайшего уровня, – писал он. – Превосходно использует данные из всех источников, делает убийственно точные прогнозы ближайших событий на советском предприятии по производству ракет».

Больше ни одна ракета не покинула завод. Коннелл вылетел в Москву той же ночью.

США и СССР находились в состоянии кризиса, и те, кто выступал против американо-советского контроля за вооружениями, такие как сенатор Джесси Хэлмз и Дэвид Салливан, вновь бросились спорить, как акулы на кровь. На кону стояли будущее договора о РСМД, а также жизнеспособность договора о сокращении стратегических вооружений. Возможность того, что человечество будет жить в мире, где угроза ядерного уничтожения не будет нависать подобно вездесущей чуме, казалось, рассеивалась на наших глазах.

Мы могли избежать этого кризиса, просто придерживаясь условий соглашения Марка Дьюса от 5 февраля. Но мы были

там, чтобы выполнить работу, и эта работа включала проверку содержимого вагонов, способных перевозить запрещенные ракеты, когда они покидали Воткинский машиностроительный завод. Поскольку три ракеты, покинувшие завод, считались «аномальными», это сыграло бы непосредственно на руку таким людям, как Салливан и Хэлмз, которые считали, что инспекции не способны выявить советские нарушения.

«Доверяй, но проверяй» – больше, чем президентская шутка; для американских инспекторов в Воткинске это был образ жизни.

Глава 1

Рандеву с историей

«Изучайте прошлое, если хотите познать будущее.»
Конфуций

Похороны

Москва, 23 декабря 1984 года.

В течение последних четырех лет это были уже пятые по счету похороны. Каждые такие похороны проходили согласно одному и тому же протоколу. В центре Колонного зала Дома союзов на катафалке, усыпанном цветами, стоял гроб с телом пожилого мужчины, на которое светил небольшой прожектор. Одетые в черное советские чиновники стояли в ряд по обеим сторонам, в то время как скорбящая толпа пришедших граждан медленно проходила мимо. Оркестр мягко и мелодично играл Патетическую симфонию Чайковского. Запах свежей весны, исходящий от свежих ветвей ели, наполнял зал. Приглушенным светом отдавали люстры, покрытые траурной креповой тканью.

Владимир Геннадьевич Садовников, старейший и почетный член Коммунистической партии Советского Союза, все-

гда приглашался на такие похороны. В свои 56 лет он был не просто инженером. Будучи директором Воткинского завода, он являлся частью элиты военных промышленников, возвысившихся на фоне социально-экономического развития страны в 1964 году, когда первый секретарь ЦК КПСС Хрущев был отправлен в отставку своим заместителем Леонидом Брежневым при помощи членов Политбюро.

Но это было 20 лет назад. Теперь те, кто был в заговоре против Хрущева, умирали один за другим. Алексей Косыгин, один из трех главных антихрущевских заговорщиков (другие два – Брежнев и Николай Подгорный) умер первым 18 декабря 1980 года в возрасте 76 лет. После него умер Брежнев 10 ноября 1982 года в возрасте 75 лет. После Брежнева на должность первого секретаря взошел Юрий Андропов, в прошлом глава КГБ. Однако Андропов успел пробыть на этой должности менее 1,5 лет, скоропостижно скончавшись 9 февраля 1984 года в возрасте 69 лет (потом пройдут шестые похороны

Подгорного, который умер 12 января 1983 года в возрасте 79 лет. Однако Подгорный в 1977 году был исключен Брежневым из Политбюро и, таким образом, не заслужил роскошных государственных похорон).

Разумеется, смерть стольких людей, в руках которых была сосредоточена государственная власть, вызвала опасения. Сам факт того, что следующий за Андроповым Константин Черненко был болен и скончался, будучи во главе страны,

усилил беспокойство. Однако Садовников не беспокоился, когда посещал такие похороны, потому что вместе с ним был жив человек, который с момента получения должности министра обороны в 1976 году имел реальную силу в СССР – Дмитрий Федорович Устинов. Когда в 1977 году Брежнев пережил обширный инсульт, создавший ему серьезные трудности в принятии важных решений, Устинов был одним из тех людей, который управлял страной от его имени.

Но сейчас Устинов был здесь. Мертв.

Более 43 лет Устинов играл огромнейшую роль в делах Советского Союза. Вырванный из относительной неизвестности Иосифом Сталиным 9 июня 1941 года, тогда 32-летний директор Ленинградского завода «Большевик» получил предложение стать Народным комиссаром вооружения СССР. Это произошло спустя два дня после ареста предшественника Устинова Бориса Львовича Ванникова за «неисполнение должностных обязанностей (типичное обвинение для тех лет, потому что оно, как правило, не было подкреплено доказательствами)». Когда меньше, чем через две недели началась война, молодой комиссар Устинов оказался в пучине событий, производя вооружение для армии, одновременно эвакуируя важные заводы, находившиеся под угрозой немецкого наступления, на восток Урала.

Успех в эвакуации и реорганизация советской оборонной промышленности позволили Устинову стать Героем Социалистического Труда. Также Устинов начал пользоваться до-

верием у Сталина (который называл его Рыжим из-за его рыжих локонов) и стал членом советской элиты. Более того, вынужденная передислокация советской промышленности радикально изменила структуру советских правящих кругов, потому что старые кадры были либо расстреляны, либо лишены своих должностей в результате войны и потому что появилось новое поколение, сформировавшееся в стремительно развивающемся тылу, которое кормило новую военную промышленность.

Вертикальная интеграция практически каждого аспекта существования в систему, которую возглавлял директор завода, сопровождалась аналогичной консолидацией власти в руках горстки людей, работающих в Москве, включая Дмитрия Устинова.

Именно Устинов снял Садовникова с поста главного инженера Ижевского механического завода в июне 1966 года, повысив его до директора Воткинского завода. Благодаря такому продвижению по службе Садовников стал одним из тех немногочисленных военных промышленников, добившихся успехов в послевоенные годы. Родившийся в Татарстане¹⁸ в 1928 году, Садовников получил образование в Казанском авиационном институте в 1953 году перед тем, как его распределили на Украину, в Днепропетровск, где он работал в КБ Михаила Янгеля на Южном машиностроительном заводе

¹⁸ С 1920 г. назывался автономная Татарская Советская Социалистическая Республика.

(Южмаш). Он работал с ракетами класса «воздух – воздух». В 1958 году производство таких ракет перенесли на Ижевский механический завод в Удмуртии, и Садовников, будучи начальником бюро ракет класса «воздух – воздух», был переведен на работу туда. К 1960 году он организовал свое КБ и был повышен до должности главного инженера уже всего завода, должности, которая у него была перед тем, как Устинов отправил его в Воткинск.

Воткинский завод, основанный в 1759 году, находился в одноименном городе, расположенном в предгорьях Уральских гор, в районе 1300 км восточнее Москвы. С момента основания завод сначала был металлургическим, позже он стал промышленным центром, достигнув своего расцвета в середине XIX века благодаря инновациям в производстве стали. Позже, во время Второй мировой, он был крупнейшим военным производством, на нем работали заводы оборонной промышленности, эвакуированные из Киева в связи с наступлением немецкой армии.

Когда Садовников прибыл в Воткинск, завод был задействован в изготовлении двух типов ракет. Первой была вездесущая СКАД-Б¹⁹ (Р-17), первоначально – детище Виктора Макеева, ракетного инженера, который создал новый класс баллистических ракет, производных от немецкой ФАУ-2 (V-2) времен Второй мировой, позже известной на Западе, как СКАД-А. Макеев руководил созданием различных про-

¹⁹ SS-1c SCUB-D по классификации НАТО

тотипов СКАДа-Б в 1957–1958 годах, но Устинов принял решение отдать в распоряжение Макеева производство подводных баллистических ракет, и производство СКАДа-Б было передано с завода Макеева в Златоусте Воткинскому заводу. Это позволило Воткинску сделать прорыв в производстве баллистических ракет. Ракета СКАД-Б оказалась находкой для Воткинского завода. Испытания полетов ракет начались в 1959 году и в 1964 году СССР принял эту систему на свое вооружение. В течение следующих 25 лет Воткинский завод произвел тысячи таких ракет для нужд своей страны и на экспорт.

Для второго проекта по производству ракет Устинов привлек к делу инновационные работы ракет на твердом топливе инженера Александра Надирадзе. В прошлом Надирадзе был главным инженером КБ Владимира Челомея, где руководил разработкой ракет-носителей. Челомей, однако, был категорически против использования твердого ракетного топлива, ссылаясь на проблемы с надежностью и безопасностью. Когда проект мобильной твердотопливной ракеты, созданный Надирадзе, был одобрен Устиновым в 1961 году, Челомей воспротивился, и в распоряжение Надирадзе предоставили отдельное КБ, чтобы довести проект до конца. С тех пор Надирадзе стал крестным отцом советских твердотопливных баллистических ракет.

Новые ракеты Надирадзе, известные как «Темп-С» (на Западе их называли SS-12 SCALEBOARD), стали новым

направлением в производстве ракетных комплексов. В связи с этим Надирадзе нуждался в собственном ракетном заводе, независимом от других соревнующихся между собой конструкторских бюро. Именно здесь сработал план Дмитрия Устинова по вовлечению Воткинского завода в ракетную промышленность в рамках создания «СКАДа-Б». 5 сентября 1962 года резолюция № 934—405 Совмина СССР, поддержанная самим Устиновым, дала Надирадзе официальное разрешение на полномасштабную разработку SS-12. В этой резолюции было также обозначено, что производство будет базироваться на Воткинском заводе.

Проект ракеты SS-12 принес Надирадзе большой успех. Его наградили орденом Ленина – высшая награда для гражданских лиц Советского Союза за их труд. Это признание распространилось на все учреждения, связанные с программой, включая Воткинский завод. Первое испытание ракеты прошло в марте 1964 года, и к 1967 году SS-12 была принята на вооружение Советской армии.

Однако эта ракета была средней дальности; Надирадзе еще предстояло ворваться в среду изобретателей межконтинентальных баллистических ракет. Пока это не произошло, и Надирадзе, и Воткинский завод были второстепенными игроками на арене советской промышленности.

Однако долго ждать такой возможности не пришлось. Решение Устинова поставить Садовникова во главе Воткинского завода было продиктовано тем, что Совмин СССР в

марте 1966 года подписал постановление, разрешающее Министерству оборонной промышленности начать разработку, совместно с КБ Надирадзе, новой твердотопливной баллистической ракеты, которую Советский Союз назвал «Темп-2С», а на Западе, согласно НАТО, ее называли SS-16.

Мало что известно о первых исследованиях и разработках того, что впоследствии будет называться ракетой SS-16. Однако сразу после постановления Совмина о начале этой программы Садовников был переведен из Ижевска в Воткинск, где он был назначен руководителем завода. Сначала ему поручили на окраине города построить новый специализированный цех по окончательной сборке ракет – там, где находился машиностроительный завод № 235. Новая ракета, задуманная Надирадзе, была больше, чем SS-12. Любая опасность, касавшаяся случайного пожара или взрыва, была слишком велика, чтобы организовать сборку внутри Воткинска.

Первое испытание SS-16 прошло 14 марта 1972 года на «Научно-исследовательском полигоне ракетно-космического вооружения Министерства обороны СССР», недалеко от поселка Плесецк, Архангельская область, примерно 800 км к северу от Москвы. Ракета должна была долететь до полигона Кура на полуострове Камчатка, преодолев 5700 км. Испытание было успешным. Воткинск получил свой первый крупный контракт, связанный с межконтинентальными баллистическими ракетами. КБ Надирадзе одержала первую се-

рьезную победу в высококонкурентной среде производства советских баллистических ракет. 9 сентября 1976 года, в честь достижений в разработке межконтинентальной баллистической ракеты SS-16, Александру Надирадзе было присвоено звание Герой Социалистического Труда. Наряду с ним так же прославился и Владимир Геннадьевич Садовников, директор Воткинского завода.

Свой личный успех, приобретенный благодаря ракете SS-16, Садовников разделил с рабочими своего предприятия, награжденного вторым орденом

Ленина. А потом он пошел еще дальше и наградил семьи всех рабочих так, как мог только директор крупного военно-промышленного предприятия Советского Союза. Он впервые наладил поставки природного газа в город. Это была сложная операция, включавшая в себя как прокладку городских газопроводов, так и прокладку коммуникаций в дома. Воткинский завод покрыл все расходы, связанные с этой задачей.

В феврале 1977 года было решено соединить Воткинск с трубопроводом «Сияние Севера», по которому природный газ под высоким давлением поставлялся с Выхтыльских газовых месторождений на севере России в Москву и далее в Минск. Это событие было знаменательным еще потому, что никогда такая сложная и опасная операция не выполнялась в СССР. Садовников, понимая, что существует вероятность несчастного случая, который приведет к гибели всей брига-

ды, настоял на своем присутствии при проведении отвода – если люди собрались рисковать своими жизнями, чтобы обеспечить его город и его завод природным газом, то он разделит риск. Операция прошла без сучка и задоринки, и имя Садовникова почтенно произносилось в обществе жителей Воткинска.

Ни он, ни люди, живущие в Воткинске, не знали, что живут взаймы. Завод производил баллистические ракеты. Однако к 1977 году СССР и его заклятый враг, США, уже как 10 лет вели переговоры о системе контроля над вооружениями, которая ограничила работу завода и других подобных ему объектов, как на территории СССР, так и на территории США.

Этот дипломатический эксперимент поначалу дал сбой. 1 июля 1968 года американский президент Линдон Джонсон смог помочь продвинуть Договор о нераспространении ядерного оружия (NPT)²⁰, который был подписан США, Советским Союзом и еще 59 странами. Подписание договора породило еще более амбициозный диалог о контроле над вооружениями. 19 августа 1968 года СССР сообщил, что готов принять Линдона Джонсона в Москве на большом саммите, где контроль над вооружениями будет занимать центральное место в повестке дня. Днем позже советские танки въехали в Чехословакию, подавив попытки провести в этой стране реформацию. Действия в Чехословакии Джонсон на-

²⁰ The nuclear non-proliferation treaty (NPT)

звал «агрессией». Саммит был отменен, а Джонсон ушел со своего поста в связи с его неосуществившейся мечтой о том, чтобы остановить гонку вооружений.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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