

## Современные тайны Курил

В последнее время заметно усилилось внимание к Курильским островам. Только по центральным телевизионным каналам прошло уже три полновесных репортажа, посвященных Курилам. Не отстало и наше местное, камчатское, телевидение. В предновогоднем эфире одной из местных телерадиокомпаний был показан материал о Северных Курилах. Признаться, подобная активность, как говорится в журналистике, «не привязанная» к какому-либо информационному поводу, остается загадкой.

Зато появился повод рассказать об одной афере, связанной с Северными Курилами. Эта история довольно актуальна и для нашего полуострова, где, по пока документально не подтвержденным данным, готовится авантюра, аналогичная северокурильской.

Вторая мировая война оставила на российском Дальнем Востоке огромное «наследство» в виде военной техники и вооружения. Особено много подобных вещей осталось на Северных Курилах.

Чем больше времени проходит с окончания второй мировой, тем большую историческую ценность приобретает все, связанное с ней. И не только историческую. В мире наблюдается бум на коллекционирование техники и вооружения времён войны. Существует, главным образом в США, множество клубов подобных коллекционеров. Если верить иностранным средствам массовой информации, деньги в «военном» коллекционном бизнесе вертятся колоссальные. Например, недавно была обнародована информация о «средних» аукционных ценах на некоторые раритеты военной техники времён войны. Так, стоимость американского самолета-истребителя, частично пригодного к реставрации, составила более 200 тысяч долларов. Стоимость аналогичной техники, но в лучшем состоянии и пригодная к реставрации, полностью, зашкаливает за миллион долларов.

В последние годы, как совсем недавно заявил Интерпол, мир столкнулся с новым видом преступного бизнеса, приносящего колоссальный доход. Это нелегальная торговля исторической раритетной военной техникой.

Такой боевой техники, пригодной к реставрации хотя бы частично, в мире практически не осталось, а спрос на неё возрастает. Военные раритеты законодательством практически всех развитых стран приравнены к историческим ценностям, и их оборот строго регламентирован.

Легальное их приобретение - дело очень хлопотное и дорогостоящее.

Поэтому, если верить иностранным источникам, уже выявлено несколько случаев нелегального приобретения коллекционерами исторических военных раритетов, поставленных на рынок нелегальными нелегальными торговцами. Такое приобретение для коллекционера намного выгоднее, не нужно массы разрешений, не нужно платить огромный налог и, главное, с этим раритетом можно делать всё что угодно. Также, разумеется, нелегально. А «легализовать» военный раритет, как показывает реальность, сейчас особого труда не составляет. Хотя такие сделки абсолютно противозаконны и грозят существенными санкциями, но, по прогнозам, пока существует спрос, будет и предложение, предлагаемое не отдельными «теневыми» дельцами, а судя по всему, хорошо организованными международными группировками. Какое отношение ко всему этому имеют Северные Курилы и Камчатка? Оказывается, самое непосредственное.

В августе 1998 года в местных курильских и камчатских средствах массовой информации появились объявления о покупке информации о местах падения самолетов времён второй мировой войны или месте нахождения частей таких самолетов.

2 сентября 1998 года за № 01-16/380 в адрес главы Северо-Курильской администрации Федора Янушева пришло письмо, подписанное заместителем директора Центрального музея Великой Отечественной войны 41-45 годов В. Воронцовым. В нем содержалась просьба оказать содействие в передаче оставшихся со времён войны на островах фрагментов иностранных, японских и американских, самолётов. Эти фрагменты музей просил передать якобы его представителю, некоему Олегу "Лейно и его помощнику Виталию Горшкову.

### По просьбе депутата

Сегодня «Курильский рыбак» начинает печатать статью «Современные тайны Курил» Сергея Дмитриева, впервые вышедшую в свет 23 января сего года в камчатской газете «Вести+ТВ».

Хотим напомнить читателям, что позиция «Курильского рыбака» отличается от позиции «Вестей+ТВ», однако, выполняя настойчивую просьбу депутата Ю.М.Набера, мы начинаем публикацию.

Содействие было оказано. И не прошло месяца с момента получения письма, как радиациями местной администрации раритетные самолёты были собраны в одном месте и подготовлены к транспортировке.

Оставалось решить вопрос с этой самой транспортировкой самолётов с островов. И 16 октября 1998 года за № 16 был заключён договор между командиром дивизии пограничных сторожевых кораблей Северо-Восточного пограничного округа и генеральным директором некоего АОЗТ МИТА «Авиатех» на транспортировку самолётов с Курил в порт Петропавловска-Камчатского.

28 октября 1998 года на внутренний рейд Северо-Курильска стал пограничный корабль снабжения «Николай Старшинов».

В 12.35 к нему с правого борта в районе первого трюма ошвартовался плашкоут с самолётами.

В 18.35 к тому же борту, только ко второму трюму, подошел еще один плашкоут, груженный раритетами. Выгрузка длилась до 20.40.

29 октября к «Старшинову» в 15.25 подошел третий плашкоут с самолётами. Ровно в 18.00 он был разгружен.

Всего на борт пограничный транспорт принял 10 тонн «самолётного» груза.

В Авачинской губе корабль оказался 5 ноября и сразу получил команду от командира дивизии пограничных сторожевых кораблей СВПО ФПС РФ следовать к стоянке механического завода для выгрузки груза самолётов.

В 13.37 была начата разгрузка, которая закончилась в 23.10. Самолёты грузились на КамАЗы с номерным знаком К-136 АН и К-479 ВУ. Они увозили груз на базу «Бургетермия», расположенную на 11 километре Петропавловского шоссе.

**Продолжение следует.**

## Современные тайны Курил

(Продолжение, начало в № 28)

Через месяц раритетная авиатехника в количестве 15 экземпляров, в числе которых такие действительно редкости, оставшиеся в мире в единичных экземплярах, как американский истребитель Р-63 «Кинг-Кобра», японские истребитель К-43 «Хаябуса» и бомбардировщик Ki-48, оказались в Москве.

Ну и что тут, на первый взгляд, странного? Все вроде сделано вроде легально и по закону.

Однако странностей и темноты в этой истории очень много. Начать нужно с того, что скопкой мест нахождения раритетных самолетов занимался проживающий в Москве Павел Мухортов. Тот самый автор нашумевших в свое время книжек про инопланетный разум, несостоявшийся кандидат на полет в космос по программе «Журналист летит в космос». Официально Павел Мухортов именует себя свободным журналистом и никакого отношения к официальной работе с историческими раритетами военной техники не имеет. Однако в объявлениях для связи были указаны именно его московские координаты.

Но как бы то ни было, информацией москвичи разжились хорошо. Отправившись на Курилы, они точно знали - где и что лежит. Брали не всё подряд, а только самое ценное.

Указанный в письме музея ВОВ главе Северо-Курильской администрации Олег Лейно никаким представителем музея официально не являлся. Он обычновенный московский коммерсант, руководитель практически никому не известной конторы с громким названием ЗАО «Международная инженерно-техническая ассоциация», расположенной по адресу: город Москва, улица Планерная, дом 12, корпус 3. Другой якобы представитель музея Виталий Горшков тоже представителем официально не являлся. Он обычновенный технический сотрудник фирмы О.Лейно.

Сам же Олег Лейно, как оказалось, личность весьма известная в правоохранительных структурах России, и своей «славой» он тоже обязан Курилам. Его приезд на острова в 1998 году не первый. Первый раз этот господин побывал в Северо-Курильске в 1996 году и вывез с острова Шумшу несколько фрагментов раритетной авиационной техники.

Эти фрагменты, действительно представлявшие большую историческую ценность, Лейно вывозил в США... как металлом. Подложные документы на вывоз ему сделал один из московских специалистов в области авиационной истории. Как господину Лейно удалось выкрутиться, а он с подложными

документами и раритетами попался на таможне, тайна, покрытая мраком. Москву, как и Россию, как известно, разумом не понять. Там возможно всякое.

Тем не менее, факт остаётся фактом, Лейно продолжил заниматься вывозом раритетов с Шумшу с ещё большим размахом. Заручился поддержкой даже такого уважаемого учреждения, как Музей Великой Отечественной войны, проверять которое «на вшивость», естественно, ни у кого даже мысли не возникало.

Интересна и реакция на просьбу о содействии господину Лейно мэра Северо-Курильска. До письма Музея ВОВ в администрацию Северо-Курильска обращался Музей боевой славы Камчатской военной флотилии - воинского объединения, принимавшего непосредственное участие в освобождении Курил от японцев. Музей просил разрешения у северокурильских властей вывести с островов японский танк. Музейные работники хотели установить его перед входом в музей как историческую реликвию славного боевого прошлого флотилии. Уже была расчищена площадка под танк, получено «добро» командования флотилии. Для транспортировки выделялось вспомогательное судно флотилии и вертолёт, который на внешней подвеске подтащил бы танк к Северо-Курильскому пирсу.

Ответ администрации Северо-Курильска оказался отрицательным. Местные власти не разрешили вывести танк со своей территории, мотивируя тем, что на Северных Курилах создаётся музей под открытым небом славного боевого прошлого островов.

Что ж, на нет и суда нет, тем более что наши российские законодатели как-то однобоко определили статус оставшихся с войны технических раритетов. С одной стороны, определено, что они являются историческими ценностями. Со всеми вытекающими отсюда последствиями за незаконные махинации с ними, как, например, вывоз за границу. А с другой стороны, совершенно непонятно, кто отвечает за их сохранность и имеет право производить какие-либо действия с ними - то ли местная администрация, то ли федеральный центр. Большинство юристов склонны считать, что отвечать должен федеральный центр - наследие-то

общенациональное. Но коль местная администрация решила создать музей - дело нужное и благородное, то дальше муссировать вопрос с отказом в выдаче танка не стали. Тем более что сами жители Северо-Курильска не раз предлагали своим руководителям создать такой музей из чисто экономических соображений.

Северные Курилы - уникальнейшее место по части фронтового «наследства». Одни фортификационные сооружения и аэродромы чего стоят. А какие про них ходят легенды! Даже не стоит вкладывать много средств, оставить хотя бы всё как есть, и от туристов, желающих приобщиться к курильским тайнам, отбоя бы не было. Если японские туристы платят огромные деньги, чтобы посмотреть на Южных Курилах на могилы своих военнопленных соотечественников, то можно только представить, какое паломничество началось бы в Северо-Курильск, бюджет которого еле сводит концы с концами.

Но вместо этого мэр Северо-Курильска Федор Янюшев очень оперативно содействует в сентябре 1998 года вывозу с островов того, на чем его подвластная территория могла бы очень неплохо зарабатывать. Понимал ли он это?

Речь уже не идёт о памяти тех, кто погиб, штурмую эти, превращенные японцами в действительно неприступные, острова.

Немало темноты и с вывозом самолётов пограничниками. Договор на перевозку за № 16 был заключён 16 октября 1998 года. АОЗТ МИТА «Авиатех» перевозка десяти тонн негабаритного груза во временных рамках, когда на Курилах полным ходом идёт период штормов, обошлась в... 10 тысяч рублей.

Но самое интересное тут не смехотворная, уплаченная коммерческой фирмой за перевозку своего коммерческого груза, цена, а сама фирма-заказчик и способ, которым она рассчиталась с пограничниками.

При заключении договора фирма представила свои реквизиты, находящиеся в филиале «Тушинский» ОАО «Банк Российской Кредит». Назвала номер счёта БИК:

Продолжение следует.

## Современные тайны Курил

(Окончание. Начало в № 28, 29)

Но, оказывается, в городе Москве такого банковского филиала нет, есть, правда, похожее по названию отделение «Тушинское», но там указанного фирмой номера счёта БИК нет. В общем, реквизиты - полнейшая липа. Так с какого счета произошла расплата с СВПО?

Согласно вахтенному журналу № 6 за 1998 год пограничного корабля «Старшинов», тогдашний командующий пограничным округом генерал-лейтенант Прохода своим приказом № 7609 разрешил перевозку «фрагментов самолётов, около десяти тонн, из Северо-Курильска в Петропавловск-Камчатский»... 15 октября. То есть тогда, когда юридически оформленного договора на перевозку еще не существовало.

Кстати, как следует из имеющихся документов, пограничный генерал был прекрасно осведомлён об авантюре с северокурильскими самолётами в 1996 году и о том, что и на этот раз основную скрипку в вывозе самолётов играет господин Лейно. Но это пограничного генерала не остановило. Зато за месяц до этого, на торжественных мероприятиях, посвященных героическому Курильскому десанту, господин генерал красноречиво ратовал за сохранение памяти погибших, её увековечение...

Вывозя историческую память о Великой Отечественной войне с Северных Курил, пограничный корабль «Николай Старшинов» официально находился на охране Государственной границы Российской Федерации...

Итог всей этой комбинации, думается, уже ясен читателям. Вывезенные с Курил раритетные самолёты «растворились» в Москве. По непроверенным данным, часть из них, как простой металлом, была вывезена

через западную российскую границу в США. Во всяком случае, нигде на реставрации или в самом музее ВОВ таких типов самолетов нет. Вероятнее всего, они за соответствующее вознаграждение пополнили чьи-то частные коллекции в США или Японии. Россию опять мастерски «надули». Куда делись самолеты? Центральный музей ВОВ в своем письме № 01-16/2 от 23 марта 1999 года указал, что эти раритеты нужны для восстановления имеющегося самолета «Аэрокобра». Не нужно обладать глубокими авиационными и историческими знаниями, чтобы понять, что самолет одного типа можно собрать из самолетов точно такого же типа, но ни в коем случае не из самолетов другого класса и сделанных в другой стране. Но музею и на этот раз поверили. Нужно сказать, что попытки разобраться с этим делом предпринимались. Но какие-то странные.

Первым забил тревогу отдел военной контрразведки ФСБ РФ по СВПО ФПС РФ. Однако чекистов интересовало не само дело по существу, а почему пограничники запросили за перевозку такого груза так мало денег. Потом, правда, была организована рабочая встреча сотрудников контрразведки и сотрудников оперативно-розыскного отдела расследования, отдела дознания Петропавловск-Камчатской таможни.

Но дальше этой встречи дело не продвинулось, а потом и вовсе было отправлено в архив. Почему? Об этом можно только гадать. Раскрутить это дело, при имеющихся документах, для наших спецслужб труда не составляло...

Трудно надеяться, что расследование возобновится. Время упущено.

В 2000 году на Камчатке проходили выборы в Государственную Думу. Одним из кандидатов, баллотировавшихся на этот пост и потративших на предвыборную кампанию достаточно большие деньги, был Павел Мухортов, тот самый покупатель мест находящегося раритетных самолётов на Курилах и Камчатке. В предвыборной толчее вопрос, откуда у бедного свободного журналиста деньги на предвыборную кампанию в Государственную Думу, не всплывал. Не есть ли это след «растворившихся» в Москве курильских реликвий?

Не будем гадать. Сейчас нужно думать, как бы аналогичное не произошло и с раритетными самолётами, найденными непосредственно на Камчатке. Их несколько, но если начнутся целенаправленные поиски, наверняка будут обнаружены еще. Как стало недавно известно, в передаче одного из вещающих на Москву телеканалов проскочила информация, что некая московская фирма «Армтрон» приступает к подготовке к работе с... найденными на Камчатке самолётами времён второй мировой войны. Планируется совместно с американцами их достать из глухомани, в которой они находятся, и отреставрировать.

Время, как говорится, расставит всё на свои места. Посмотрим, «растворятся» ли где-нибудь в США и наши камчатские раритетные самолёты? Спрос на них, как уже говорилось, велик. Значит, кое-кто будет упорно пытаться создавать и предложение.

Сергей ДМИТРИЕВ