

Рано утром позвонил министр и сказал, что «Эстония» утонула



Рауль Ранне

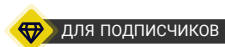
- С судном были проблемы, а море не прощает и малейших ошибок
- Бывший работник КаПо убежден, что паром ушел на дно из-за визора
- Службы и ведомства работали как следует



Григорий Левченко: "Прежде всего, я хотел бы лично и за своих коллег, которые в свое время занимались расследованием, принести глубочайшие соболезнования родственникам погибших в этой катастрофе".

ФОТО: Eero Vabamägi

Несмотря на то, что Григорий Левченко уже давно покинул ряды Полиции безопасности и многие годы проработал в частном бизнесе, у старого оперативного работника сохранилось определенное недоверие при общении, пишет [Postimees](#).



для подписчиков

«Какая цель нашего разговора?» - спросил он. «О чем вы пишете статью? Кто говорит еще, кроме меня?» - продолжает он бомбардировать вопросами. Навряд ли он поверил, что я с его помощью хочу вспомнить, что происходило сразу после самого крупного и трагического в послевоенное время события на Балтике. Как реагировали, какие версии выдвигали, что подозревали и как расследовали.

«Прежде всего... - Левченко держит большую паузу. - ...Прежде всего, от себя лично и коллег, которые в свое время занимались расследованием этого дела, хочу выразить глубочайшие соболезнования родственникам погибших в этой ужасной катастрофе».

Итак, 27 лет назад прежде руководивший в Таллинне убойным отделом и уголовной слежкой Левченко возглавлял в КаПо отдел по борьбе с терроризмом и коррупцией.

28 сентября около семи часов утра, когда он, как обычно, ехал на работу, у него зазвонил телефон. Поскольку генеральный директор КаПо Юрий Пихль в тот день находился в служебной зарубежной командировке, за работу учреждения отвечал именно Левченко.

«Мы были на постоянной связи с правительством, министерством и руководством полиции. Для этого у нас имелись редкие тогда мобильные телефоны», - поделился воспоминаниями Левченко.

Рано утром ему позвонил лично министр внутренних дел Хейки Арике: «Министр сообщил, что произошла ужасная трагедия, утонул паром „Эстония“. В связи с этим в 10 часов в министерстве пройдет экстренное совещание. Представитель КаПо должен принять в нем участие – представить первоначальные версии, предложения и план действий для начала расследования причин трагических событий». Он продолжил: «Я ответил министру, что понимаю. Начинаем работать. Прибыв на работу, начал звонить коллегам, во всевозможные, скажем так, инстанции. Поднял как официальные, так и скрытые источники. Мы с коллегами составили план предварительной работы и следственных действий, были выдвинуты первые рабочие версии о том, что все же могло привести к такой трагедии. К министру пошел директор Первого отдела Хольгер Сийгарт. Первым важным вопросом, нуждавшимся в решении, было, чтобы министр одобрил и помог организовать отправку работников Полиции безопасности в Финляндию и Швецию, чтобы на месте из так называемых источников собрать информацию. Одобрение министра мы получили. Работники незамедлительно отправились в путь...».

- Какими были первоначальные версии?

- Одной из версий было, например, то, что «Эстония» могла наплыть на случайную, болтавшуюся в море мину.

- Поскольку в Балтийском море полно неразорвавшихся мин?

- Именно. Мин, оставшихся со времен войны, на которые можно нарваться в море. Это была первая версия. Но обсуждалась и возможность того, что паром мог столкнуться с каким-то – в тот момент – неизвестным объектом, каким-то другим судном или подводной лодкой. Также сначала мы считали вероятным, что взрыв произошел непосредственно на борту парома. Все равно, по какой причине. В любом случае, было ясно, что нужно быстро найти как можно больше информации, чтобы выяснить, какие из наших предварительных версий можно оставить и с какими из них можно основательнее двигаться дальше. Будем честны, информации в тот момент у нас было крайне мало. Во многом о катастрофе мы слышали-знали через СМИ.

- Когда выяснилось, что эти три версии не годятся?

- Почти сразу, когда мы собрали свою информацию, начала проявляться самая основательная и вероятная версия: у «Эстонии» были технические проблемы. Для этого, конечно, нужно было получить много обстоятельной информации от оперировавшей судном фирмы и людей, которые в разное время организовывали работу парома. Для понимания отмечу, что я 2,5 года служил на корабле и именно на Балтике. Знаю, как организуется определенная работа до того, как судно выйдет из порта. Знаю, что до выхода проводится серьезная проверка: осматриваются и перепроверяются все механизмы, также весь корпус судна, оценивается состояние... Забегая вперед скажу, что, работая над всеми версиями, – а этим занималось очень много людей во всех наших силовых структурах – становилось все понятнее, что нет причины, дающей основание даже подозревать, что на борту мог произойти взрыв. Эта версия отпала при сборе информации. Как с другими осколками

информация начала таять версия о том, что произошло столкновение с каким-то неизвестным объектом.

- Но технические проблемы проявлялись все отчетливее?

- Помню, что сначала информации крайне не хватало, но чем больше мы расследовали это дело, чем больше опрашивали свидетелей, тем четче становилась картина. Например, наши люди поговорили с одним работником фирмы-оператора «Эстонии», который сам на судне в море не ходил, но до выхода в море осматривал его. Он показал, - уверен, что в материалах следствия есть его показания – что, при осмотре судна он заметил щели в механизмах визора носовой части судна. Кроме того, к нам начала поступать информация о том, что уже раньше видели, как вода проникала через аппарель. Позже это подтвердили и видео бортовой камеры. Одним словом, все вероятнее становилась версия о том, что дело в техническом состоянии «Эстонии». Подчеркну, что в тот момент речь шла далеко не об официальных выводах – скорее, о предварительном расследовании и версии, возникшей на основании собранной информации.



Григорий Левченко заверяет, что и в то время имелось оборудование, чтобы определить движение все равно какой подводной лодки. Слева журналист Рауль Ранне.

ФОТО: Eero Vabamägi

- Отмечалось, что ведомства молодой республики были не на уровне в расследовании такого сложного дела. Царили растерянность, неразбериха.

- Если кто-то говорит, что эстонские правоохранительные органы и службы работали тогда как-то хаотично, он очень сильно ошибается. Это неправда. Сотрудничество велось идеально.

- Но что-то могло остаться незамеченным?

- У меня – если я могу высказать личную позицию – больше не было сомнений. Конечно, можно выступать и с другими версиями... Но факт заключается в том, что с судном имелись проблемы. А море не прощает и малейших ошибок. Балтийское море в этом смысле особенно жестокое, штормовая волна у него острая и жесткая. Если вы спросите, откуда возникли щели, являлось ли это усталостью механизмов? Или усталостью металла? Тут я экспертом не являюсь... Дальше вопросом занималась уже следственная комиссия.

- Как вы считаете, почему все же так уверенно продолжают жить мысли о том, что какой-

то взрыв все же был? Некоторые говорят, что до гибели парома слышали неестественный хлопок.

- Я руководит оперативным аппаратом, который работал с первоначальными версиями... Почему люди по-прежнему хотят верить в иные версии – я не знаю. Нельзя же людям запретить думать так, как они хотят. И все же я считаю, что если бы кто-то потрудились ознакомиться со следственными материалами целиком – не вырывая подходящие для себя куски из контекста – подобных подозрений было бы меньше. Взрыв? Подумайте сами, если 40-тонный металлический визор ночью бьет по корпусу судна, то, я представляю, по этому грохоту сложно понять, был это удар по корпусу или взрыв. Но я не хочу тут фантазировать. Я – человек фактов. И факты заключаются в том, что я не видел ничего, что указывало бы на взрыв.

- После того, как шведские документалисты после недавних съемок останков «Эстонии» на морском дне нашли в корпусе такие гигантские пробоины, опять заговорили о столкновении. С какой-то мистической подводной лодкой.

- Ну, если бы там проходила какая-то подводная лодка, ее бы заметили. И в то время имелось оборудование, которое смогло бы определить движение любой подводной лодки. Оно было уже в то время, когда я сам служил в противолодочном флоте. Финляндия и Швеция, осмелюсь утверждать, имели технику, которая была пригодна для обнаружения любых плавучих средств. В момент гибели «Эстонии» такого обнаружено не было. Таким образом, я исключаю возможность любого столкновения.

- Много спекулировали на теме, почему было много людей, которые могли бы знать что-то критически важное об «Эстонии», но которые позже умерли при странных обстоятельствах? Например, Игорь Криштапович, в то время заместитель генерального директора Таможенного департамента, был убит при загадочных обстоятельствах. Вы видели или видите тут какую-то связь?

- Я же сказал, что если люди хотят фантазировать, то им никто не может этого запретить. Делать фильмы, писать книги... Конкретно по случаю Криштаповича могу сказать, что я убежден – катастрофа «Эстонии» и его убийство не связаны между собой.

- Позже выяснилось, что на «Эстонии» якобы тайно перевозили какую-то секретную российскую военную технику, хотя изначально это скрывалось?

- Можно говорить что угодно, но если мы опираемся на факты, то могло ли это являться причиной гибели «Эстонии»?

- Сразу после катастрофы говорили и о груженных кобальтом автомобилях...

- Помните, Эстония тогда была крупнейшим в мире экспортером цветного металла. Время было такое, но это не означает, что паром погиб из-за этого. Это дела не касается.

- Кто-то мог хотеть скрыть следы масштабной контрабанды?

- Знаете, я все же исключаю все эти варианты. Они никак не покрываются собранной информацией и фактами.

- Исчезновение людей: капитан Пихт, танцовщицы и другие?

- Ну, подумаем. Люди, находясь в таком шоке, хватаются за любой осколок информации, который позволяет поверить в то, что их родственники живы. Это абсолютно понятно. Я им глубоко сочувствую. Но, к сожалению, в качестве окончательного вывода можно сказать, что не было найдено ни одного подтвержденного факта, который позволил бы поверить, что они были где-то спрятаны, убраны... Я считаю, есть и уверенность в том, что и эти люди тоже погибли в катастрофе.

- Сейчас к останкам «Эстонии» движется новая экспедиция, чтобы получить ответы на оставшиеся вопросы.

- Какие вопросы?

- У вас нет вопросов, ответы на которые за эти годы не получили исчерпывающих ответов?

- Нет. Должен признать, что мне лично все это уже не интересно. Я, конечно, не могу думать за других и развеять возникшие у них вопросы, но, опираясь на свои знания, я все же пребываю в уверенности: «Эстония» утонула потому, что оторвался визор.

- В то время, когда вы расследовали причины гибели, чувствовали ли вы вмешательство посторонних сил?

- То есть, пытался ли кто-то силой направить следствие по ложному следу? Ничего подобного!

- Вернемся к началу нашего разговора. Тот день, когда вам утром позвонили...

- Министр позвонил лично.

- Точно. И сказал, что «Эстония» утонула. Как вы вообще восприняли эту информацию?

- Как? Когда ты занимаешь такую должность, в такое время, когда почти каждый день происходят взрыв, убийства... Одним словом, было совсем не так спокойно, как сейчас. Когда мне сообщили о катастрофе, это нельзя было воспринять как-то иначе, чем быстро начать работать. В противном случае ты бы не смог работать на таком месте. Анализируешь ситуацию, принимаешь решения и действуешь.

- Масштаб по сравнению с обычными преступлениями все же был иным, поэтому я спросил.

- В такой работе нет места эмоциям. Если ты начнешь сочувствовать, охать и так далее... И все же, я по-прежнему глубоко сочувствую всем, кого коснулась катастрофа «Эстонии».

- Я представляю, что в те дни, когда вы начали расследование, вы и ваши коллеги не могли спать по ночам. Нужно было действовать как можно быстрее?

- Насколько я знаю, и президент, и премьер-министр, и руководство всех других стран очень внимательно следили за ходом следствия. Мне было бы странно жаловаться, что я не спал, работы было за глаза, и все было невероятно сложно. Это не имеет никакого значения. И, как я сказал раньше, все связанные с делом ведомства и службы республики работали, как надо. В этом плане вопросов не было.