

Prawdziwa historia „Pana życia i śmierci”

6 października 2016

Na zdewastowanym pasie startowym gdzieś w Afryce ląduje wysłużony Ił-76. W czasie gdy z pokładu wyładowywana jest pomoc humanitarna, załoga sprawnie zmienia numery rejestracyjne samolotu i przyjmuje nowy towar. Bardzo szybko miejsce żywności i środków opatrunkowych zajmują skrzynie wypchane bronią.



Wiktor But prowadzony przez agentów DEA w 2010 roku.

Brzmi jak filmowy scenariusz? Nic dziwnego. Działalność jednego z najbardziej rozpoznawalnych nielegalnych handlarzy bronią, Wiktora Buta, jest tak niesamowita, że stała się inspiracją dla twórców hollywoodzkiej produkcji „Pan życia i śmierci”, w której główną rolę zagrał Nicolas Cage. Na temat Handlarza Śmierci napisano setki artykułów prasowych, poświęcono mu też kilka filmów oraz książek. Czym Wiktor But zasłużył sobie na takie zainteresowanie?

JAK FENIKS Z POPIOŁÓW

Upadek Związku Radzieckiego do dziś pozostaje nieodżałowaną tragedią dla części rosyjskiego społeczeństwa, ale dla pewnego

wąskiego grona wydarzenia to okazało się wspaniałą okazją do zbicia fortuny. Wiktor But nie miał problemów z odnalezieniem się w nowej rzeczywistości.

Ogromna postsowiecka flota lotnicza, której utrzymania Rosja nie była w stanie finansować, w dużej mierze niszczała, pozbawiona należytej opieki. Pozostawionym samym sobie zostało też setki zwolnionych do cywila wojskowych pilotów, przed którymi przyszłość rysowała się raczej w ciemnych barwach. Gigantycznych magazynów broni, przygotowanych na wypadek konfrontacji z zachodem, pilnowali niepewni jutra poborowi, którzy za sto dolarów byli gotowi przeoczyć wyjeżdżający główną bramą czołg.

Chaos, gwałtownie rosnące bezrobocie, spadek wartości pieniądza, zapaść gospodarcza. Tak wyglądał początek lat dziewięćdziesiątych w Federacji Rosyjskiej i tak wyglądał początek nielegalnej działalności Wiktora Buta. Wszystkie te czynniki stworzyły podatny grunt dla jego kiełkującego biznesu.

Początek działalności jednego z najbardziej rozpoznawalnych handlarzy bronią owiewa mgła tajemnicy. Nie można nawet z całą stanowczością stwierdzić, kiedy zaczął on swój proceder i czy zawsze było to coś nielegalnego. Jego brat i wspólnik, Siergiej, oraz żona, Ałła, twierdzą, że pierwszym biznesowym przedsięwzięciem Wiktora był handel deficytowym towarem w Moskwie. Miał on sprowadzać i sprzedawać słodycze, coca-colę, piwo i kiełbaski.

Na początku lat dziewięćdziesiątych Wiktor But założył firmę trudniącą się transportem powietrznym. Warto zaznaczyć, że transportem dóbr nie tylko zabronionych, ale wszystkich możliwych, o ile mogło to generować akceptowalny zysk.

Według tego co sam twierdził, pierwsze trzy (lub cztery) samoloty transportowe AN-8 kupił za łączną sumę stu dwudziestu tysięcy dolarów. Niska cena spowodowana była tym, że Antonowy

zostały już w owym czasie wyrejestrowane i przeznaczone na złom. Brzmi to kuriozalnie, jednak sam fakt, że samoloty miały zostać wycofane z użycia, nie świadczy wcale o ich niesprawności. Nietrudno sobie wyobrazić, że na zapomnianym przez Boga i ludzi lotnisku, gdzieś w byłej radzieckiej republice, zniknięcie kilku takich maszyn nie stanowiło żadnej sensacji.

Ponoć AN-8 na spłatę własnego zakupu pracowała tydzień. Prosta arytmetyka pozwala oszacować roczny dochód generowany przez jeden samolot. Co ciekawe, niesławny handlarz zapytany w czasie rozmowy z dziennikarzem, skąd (wówczas dwudziestopięciolatek) wziął takie fundusze, odparł tylko, że nigdy nie było dla niego problemem zdobywanie pieniędzy oraz że nigdy nie miał zewnętrznych inwestorów.

Po jakimś czasie powietrzna flota Buta urosła do kilkudziesięciu samolotów zarejestrowanych w wielu przedsiębiorstwach na kilku kontynentach, głównie w Afryce i na Bliskim Wschodzie. Kilka jego firm funkcjonowało nawet w Stanach Zjednoczonych.

Aby utrudnić ewentualną identyfikację, maszyny rejestrowano możliwie daleko od macierzystych portów, nazwy firm, do których należały, często zmieniano, same firmy zaś likwidowano i zastępowane kolejnymi, nierzadko z tą samą siedzibą i tą samą kadrą, ale pod innym szyldem. Na porządku dziennym było również podmienianie rejestracji samolotów. Każdy z nich ma bowiem przydzielony numer, z którego pierwsze dwa znaki oznaczają kraj rejestracji, przez co zidentyfikowanie maszyny nie powinno przysparzać trudności. Teoretycznie.

BUT, BUTT, BOUT, BUTTE, BOUTOV...

Samego Handlarza Śmierci owiewa aura tajemnicy. Nie ustalone z całą pewnością pozostaje nawet miejsce jego urodzenia. Wśród możliwych wymieniane są Ukraina, okolice Smoleńska, Tadżykistan lub Turkmenistan. O tym jakim jest człowiekiem,

można dowiedzieć się z wypowiedzi jego współpracowników i osób, które miały okazję go spotkać, bądź też od tych, które zajmowały się śledzeniem jego działalności. Relacje te pozostają niestety często we wzajemnej sprzeczności. Gdyby jednak wybrać kilka cech pojawiających się w większości opisów, byłyby to: nadzwyczajne zdolności do przyswajania języków obcych, duża inteligencja oraz zamiłowanie do filmowania. Ta ostatnia jest jedną, którą można zdecydowanie potwierdzić, gdyż wiele z prywatnych filmów swojego męża udostępniła dziennikarzom Ałła But.

Wiktor But, poza tym że korzystał z wielu nazwisk i tożsamości, był bardzo ostrożny i nie pozwalał się fotografować. Podobno miał kiedyś wpaść w szal po publikacji swojego zdjęcia w zachodniej prasie, kiedy reporter, stosując szerokokątny obiektyw przy fotografowaniu żołnierzy, ujął Buta w kadrze. Z kolei jego ochroniarz, który miał zauważyć podstęp fotografa i poinformować swojego pracodawcę o tym fakcie (jak sam twierdzi) usłyszał, że nie ma się czym przejmować.

W 2003 roku, w związku z dużym zainteresowaniem mediów jego postacią, Wiktor But zdecydował się na publikację swojego zdjęcia w „The New York Times”, a także na wywiad w radiu Echo Moskwy, w którym zaprzeczał wszystkim niepochlebnym faktom wytykanym mu przez zachodnich dziennikarzy. Wtedy też tłumaczył, że jako właściciel samolotu, który wynajmuje klientowi środek transportu, nie bierze odpowiedzialności za ładunek znajdujący się na pokładzie, gdyż leży to w gestii wynajmującego.

Nierozwikłaną zagadką pozostaje sugerowana przez niektórych badaczy służba Wiktora Buta w wojskowym lub cywilnym wywiadzie, czy siłach powietrznych ZSRR. Informacji tych, chociaż wydają się całkiem prawdopodobne, raczej nie da się potwierdzić. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można jednak wnioskować o możliwej współpracy Buta z ludźmi ze środowiska rosyjskich służb specjalnych. Warto w tym miejscu mieć na uwadze, że aparat bezpieczeństwa i środowisko rosyjskiej

przestępczości, zorganizowanej po upadku Związku Radzieckiego, gdzieś gdzieś zlały się w jedną całość. Tak więc zakładając, że Wiktor But cieszył się poparciem i protekcją oficerów służb (czy nawet pracował na ich zlecenie), nie jest to jednoznaczne z tym, że pracował dla instytucji, które reprezentowali. Równie dobrze mógł realizować czyjąś prywatę.

BIZNES CZY POLITYKA?

Jednym z argumentów przemawiających za tym, że niesławny handlarz bronią był ze służbami w jakiś sposób związany, ale nie koniecznie przyczyniał się do realizowania oficjalnej polityki prezydenta, był fakt, że dostarczał broń do Afganistanu w czasie, gdy Rosja oficjalnie tego nie robiła. Dyskusyjna pozostaje kwestia, czy ówczesny prezydent Borys Jelcyn potrzebował kogoś, kto po cichu dozbroi Sojusz Północny, dający odpór Talibom, czy może raczej był na tyle nieświadomy tego, co dzieje się za jego plecami. Nie mniej prawdopodobny pozostaje scenariusz, w którym korzystając z czyjegoś przychylnego oka, Wiktor But po prostu sprzedawał broń temu, kto był w stanie za nią zapłacić, nie kierując się żadnymi innymi pobudkami niż chęć zysku.

Ponadto, w czasach ZSRR handel bronią z zagranicą był nadzorowany przez Główny Zarząd Inżynieryjny Ministerstwa Współpracy Gospodarczej z Zagranicą, którego kadra w większości pochodziła z Głównego Zarządu Wywiadu (GRU). Po objęciu władzy, Borys Jelcyn powołał w tym celu do życia państwową spółkę Roswoorużeniye, powierzając ją Służbie Bezpieczeństwa Prezydenta (SBP). Jeśli więc nawet But sprzedawał broń do Afganistanu na polecenie GRU, to nie koniecznie dlatego, że oczekiwała tego od niego ojczyzna. Całkiem możliwe, że kontrolujący od dziesięcioleci handel bronią wywiad wojskowy, nie kwapił się, aby oddać swoje prerogatywy w ręce ludzi prezydenta.

Wreszcie, oskarżenia kierowane pod adresem samego ministra obrony Federacji Rosyjskiej za czasów Borysa Jelcyna, generała

Pawła Graczowa, który miał być (wraz z grupą wysoko postawionych wojskowych) zaangażowany w nielegalny handel bronią, pozwalają sądzić, że w tym czasie w Rosji, każdy ciągnął sznurek we własną stronę, starając się przy tym ugrać jak najwięcej dla siebie.

NIGDY NIE LATAĆ NA PUSTO

Tak brzmi pierwsza zasada transportu lotniczego, także tego legalnego. Ze względu na duże zużycie paliwa, kosztowną obsługę czy wysokie opłaty postojowe, eksploatacja statków powietrznych generuje duże koszty. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę ich dużą ładowność i krótki czas jakiego potrzebują, żeby dotrzeć nawet w odległe miejsca, łatwo wyobrazić sobie, że również zyski ze świadczenia usług transportowych mogą być niebotyczne. Zwłaszcza jeśli jest się na rynku monopolistą.

Tak w skrócie można opisać podwody błyskawicznego sukcesu firm przewozowych Buta. Kupował on nie najnowsze samoloty transportowe radzieckiej konstrukcji (Antonowy, Jakowlewy, Iljuszyny), które jednak pomimo swojego wieku i liczby wylatanych godzin były jeszcze całkiem sprawne – przynajmniej na tyle żeby wzbić się w powietrze.

Handlarz Śmierci rejestrował je głównie w krajach afrykańskich np. Gwinei Równikowej czy Suazi, gdzie nikt zbytnio nie przywiązywał wagi do ich rzeczywistego stanu technicznego, ani np. do poziomu emitowanego przez nie hałasu, z powodu którego w Europie wykluczono by je z użycia. Wykonane w duchu powiedzenia „gniotsa nie łamiojsa” maszyny doskonale sprawdzały się w krajach, gdzie infrastruktura lotnicza pamięta jeszcze europejskie kolonie. Do ich pilotażu, Wiktor But zatrudniał byłych wojskowych z krajów ZSRR, płacąc im całkiem sporo jak na warunki postsowieckiej Rosji, jednak o wiele za mało jak na wykonywaną pracę. Wielu z nich, oprócz doskonałej znajomości sprzętu na którym pracowali, posiadało doświadczenie z radzieckiej interwencji w Afganistanie, w czasie której mieli okazję poznać możliwości swoje i sprzętu.

Byli po prostu dobrymi fachowcami.

Tak przygotowana flota zajmowała się transportem wszystkiego, co tylko możliwe, głównie w Afryce i na Bliskim Wschodzie: broni, kurczaków, wołowiny, ołówków, kwiatów, mebli, magnetofonów, telewizorów, pomocy humanitarnej, żołnierzy państw europejskich. Wiadomo również, że samolot Buta przetransportował kilkadziesiąt ton afgańskiej waluty wydrukowanej w Rosji dla Sojuszu Północnego. Handlarz Śmierci dostarczał towar zawsze, niezawodnie i dokądkolwiek. Zaskakujące, że gruncie rzeczy, duża część jego biznesu sprowadzała się do prostej zasady: tanio kupić, drogo sprzedać, czego wyrazem miała być jedna z najbardziej lukratywnych operacji, polegająca na kupnie Mieczyków po dwa dolary w Johannesburgu i ich sprzedaży w Dubaju po sto dolarów od sztuki. Abstrahując od świadczenia usług transportowych, But zajmował się również handlem radzieckimi samolotami na terenie Afryki, a także świadczył usługi serwisowe dla radzieckiego sprzętu. Oprócz broni ręcznej, potrafił dostarczyć również sprzęt artyleryjski, a nawet śmigłowce wojskowe.

Nigdy nie stawał po żadnej ze stron konfliktu. W Afganistanie dostarczał broń zarówno wojskom Sojuszu Północnego jak i Talibom, w Angoli partyzantce UNITA i siłom rządowym. Broń z transportów Buta dotarła do bośniackich muzułmanów w czasie konfliktu w byłej Jugosławii, a nawet do Peru, gdzie – zrzuconą na spadochronach – miała odebrać ją FARC. To przysparzało mu wielu przyjaciół wśród afrykańskich watażków i rebeliantów. Mobutu Sese Seko, Charles Taylor, Jean Pierre Bemba i wielu innych podejmowało go jak przyjaciela.

Wiktor But musiał jednak liczyć się z tym, że jego funkcjonująca jak dobrze naoliwiony mechanizm siatka wkrótce zacznie zbytnio zwracać na siebie uwagę, a on sam zostanie bohaterem licznych artykułów prasowych. Pętla wokół Handlarza Śmierci wkrótce miała zacząć się zaciskać.

Autorstwo: Szymon Koziątek

Zdjęcie: Domena publiczna

Źródło: [Histmag.org](http://histmag.org)

Licencja: [CC BY-SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

BIBLIOGRAFIA

1. Braun Stephen, Farach Douglas, „Handlarz Śmierci”, Wydawnictwo Wołoszański, Warszawa 2008.
2. Braun Stephen, Farach Douglas, „The Merchant of Death”, [w:] „Foreign Policy”, <https://foreignpolicy.com/2009/10/16/the-merchant-of-death/>.
3. Bunwasser Matthew, „The Embargo Buster. Fueling Bloody Civil Wars”, [w:] PBS, <http://www.pbs.org/frontlineworld/stories/sierraleone/bout.html>.
4. Kowalski Andrzej, „Kontra. Sztuka walki z wywiadem przeciwnika”, LTW, Łomianki 2015.
5. Landesman Peter, „Arms and the Man”, [w:] „The New York Times”, <http://www.nytimes.com/2003/08/17/magazine/arms-and-the-man.html?pagewanted=6>.
6. „This World. The Man Who Armed The World” [film], reż. Davidson Nick, BBC Two, 2008.
7. „The Notorious Mr. Bout” [film], reż. Gerber Tony, Pozdorovkin Martin, Premiere Digital Services, 2014.
8. Weiser Benjamin, „Departing Judge Offers Blunt Defense of Ruling in Stop-and-Frisk Case”, [w:] „The New York Times”, <http://www.nytimes.com/2016/05/02/nyregion/departing-judge-offers-blunt-defense-of-ruling-that-ended-stop-and-frisk.html>.