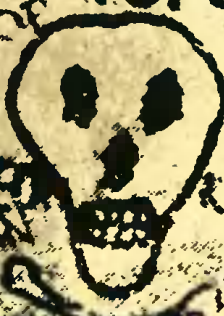


Владыки капиталистического мира

А. АРТАМОНОВ
КОШЕРА ВИРАЖИ
«ЛОУИШ»

BOEING STOP LOCKHEED
COLT
G.E.
ROCKWELL
INTL
ED
NO NORTHROP
IFM
APRAYTHE
KUMMAN
VTRN



ハ
ニ
ク

Владыки
капиталистического
мира

А. АРТАМОНОВ
ВИРАЖИ
КОНЦЕРНА «ЛОКХИД»

МОСКВА
ИЗДАТЕЛЬСТВО
ПОЛИТИЧЕСКОЙ
ЛИТЕРАТУРЫ
1985

65.9(7США)
А86

А $\frac{0604040000-140}{079(02)-85}$ 206-85

© ПОЛИТИЗДАТ, 1985 г.

Старт на взлетной полосе войны

Огненный диск калифорнийского солнца словно застыл в зените, опаливая жаром лежащую под ним безжизненную и растрескавшуюся землю. По этому адскому пеклу уныло брело стадо быков, поднимая за собой густые тучи пыли. Следом за ним на измученных конях ехали два ковбоя. Впереди блеснуло небольшое, наполовину высохшее озеро. И рогатая орда ринулась к нему, как по команде. Расталкивая друг друга, животные все глубже погружались в воду.

Ковбои спешили. Духота была изнурительной, не хотелось шевелиться. Постепенно их одолел сон. Через пару часов они проснулись от резкого запаха, принесенного откуда-то ветром. Один из них сквозь сон с тревогой подумал, не передохло ли стадо. Но быки мирно паслись рядом, не обращая внимания на непонятный запах. Решили ехать дальше. Вскоре впереди показались жилые строения, а запах все усиливался. Встретившийся по дороге местный житель объяснил: «Это смердит «вонючий сарай». Так называют заводик, на котором забавляются братья Аллан и Малькольм Локхиды, черт бы их побрал! С тех пор как они принялись мастерить свои самолеты, нет никому житья в округе. Грохот, нестерпимая вонь от самолета...»

Эксперименты братьев Локхидов вызывали у одних раздражение, у других любопытство и восхищение. Но никому, в том числе и самим братьям, не могло прийти в голову, что их занятия завершатся в конечном счете созданием гигантского военного концерна США «Локхид эйркрафт

корпорейшн»¹, поставляющего в арсеналы войны самое современное оружие массового уничтожения и имеющего предприятия в двадцати американских городах, а также пять научно-исследовательских центров, около десяти дочерних компаний в США, Канаде, ФРГ, Швейцарии, Австралии с наемной армией труда, составлявшей в отдельные периоды до 97 тыс. рабочих и служащих, концерна, который превратился в раблепного слугу Пентагона, следующего как тень за своим патроном по пути безудержной гонки вооружений.

Началом создания фирмы Локхидов следует считать 1926 год, когда она впервые попала в список авиастроительных предприятий. Тогда братьям, увлеченным и энергичным авиаконструкторам, не хватало предприимчивости и опыта. Дальше выпуска одномоторных деревянных транспортных самолетов «Вега», «Сириус», «Орион» с двигателями системы «Пратт энд Уиттни» дело у них не пошло. Предприятие в начале 30-х годов рухнуло от первого же удара наступившей депрессии. Разорившуюся фирму пустили с молотка.

На аукционе фирма была оценена в 40 тыс. долл. Когда была названа цена, то в зале поднялась всего только одна рука. Остальные участники аукциона решили, что овчинка выделки не стоит. Оформлявший сделку судья удивленно поднял глаза на единственного покупателя. Это был 35-летний сын бостонского банкира Роберт Элсворт Гросс, воспитанник Гарвардского университета, уже имевший за плечами опыт работы в инвестиционной корпорации «Ли, Хиггинсон энд компани». Покупая фирму Локхидов, Гросс прекрасно знал, на что идет.

Потерпев неудачу на убыточном производстве спортивных гидропланов «Викинг» в авиастроительной фирме «Стирмен эйркрафт корпорейшн», где он проработал два года, Р. Гросс понял, что настоящую прибыль может принести только военное производство. Пройдет много лет, и когда уже опытного дельца Гросса спросят о преимуществах производства военных самолетов, он откровенно скажет: «Это выгодный, ходовой товар, господа!»

¹ С 1978 г. компания стала называться «Локхид корпорейшн».

Заполучив в 1932 г. фирму «Локхид», Р. Гросс принялся за ее реконструкцию. Он хотел приспособить ее под строительство военных самолетов. Тогда, в 30-е гг., американская авиационная промышленность лишь незначительно опережала по обороту индустрию жевательных резинок, а Р. Гросс мечтал о крупном бизнесе, который приносил бы стабильные высокие барыши. Размах планов Р. Гросса не соответствовал его финансовым возможностям. На помощь ему пришли банкиры западного и восточного побережья США. Пришлось также продать за 60 тыс. долл. патент на транспортный самолет голландскому самолетостроительному концерну «Фоккер». Собранные средства тут же были пущены в дело. Пока конструкторы ломали головы над чертежами будущей военной авиатехники, Гросс курсировал от ведомства к ведомству в поисках военных заказов и нужных для этих целей посредников.

В 1935 г. с разрешения военного министра США начались переговоры с представителями фирмы «Локхид» о развертывании производства многомоторного истребителя. «Трудно передать вам, с каким удовольствием я воспринял это предложение», — отмечал в то время Гросс в личной переписке. Но ликовать ему было рано. Американский внутренний рынок сбыта самолетов цепко держали в своих руках крупные монополии. Они же и выполняли большую часть правительственных заказов. Потеснить промышленных гигантов новичок, конечно, не мог, хотя это и было его затаенным желанием. Вскоре со специальной миссией в деловое турне по Западной Европе был направлен уполномоченный «Локхида» Норман Эбин.

В то время в мире назревала опасность войны, исходящая от фашистской Германии. Промышленность переводилась на военные рельсы. В этой обстановке увеличивался шанс «Локхида» взлететь к высотам большого бизнеса. Из поездки по странам Старого Света Н. Эбин возвратился с полным портфелем выгодных заказов. Продукция «Локхида» произвела особенно сильное впечатление на британское министерство военно-воздушного флота. Удалось договориться с английским правительством о поставке самолетов типа «Электра» и переоборудовании их в бомбардировщики «Хадсон». К концу 1939 г. «Локхид» поставил британским военно-воздушным силам уже более 7 тыс. бомбардировщиков, а заказы все продолжали поступать.

В следующем году они увеличились с 44 млн. до 280 млн. долл. С этого момента «Локхид» почувствовал себя на военном рынке куда уверенней.

Трудно предположить, на чьей стороне могла оказаться американская компания, если бы она не имела гарантированных постоянных заказов в Англии. Целый ряд американских монополий сыграл активную роль в вооружении третьего рейха. Предприятия «Дженерал моторс» в Германии изготовляли, например, системы приводов для немецких бомбардировщиков и реактивных истребителей, одновременно выпуская авиационные двигатели для американских ВВС. Половина всех двигателей для основного бомбардировщика немецко-фашистских ВВС «Юнкерс-88» производилась на заводе «Опель» в Рюссельсгейме, дочернем предприятии американского концерна «Дженерал моторс». Но у «Локхида» судьба сложилась иначе.

Производственные мощности предприятий «Локхида» в США в конце 30-х гг. уже не справлялись с огромными английскими военными подрядами. Компания открыла в Англии свой филиал «Локхид оверсиз корпорейшн», под контролем которого работали несколько самолетосборочных заводов. В 1940 г. фирме удалось также получить в эксплуатацию английский государственный авиасборочный завод около Ливерпуля вместе с опытным персоналом. Более 2 тыс. английских рабочих и служащих стали приносить американскому концерну дополнительные барыши. Пригретый английским правительством концерн рос, как на дрожжах, не теряя, впрочем, надежды утвердиться и на американском рынке.

Разразившийся в 1940 г. в США военный бум после принятия программы по резкому наращиванию потенциала военно-воздушных сил открыл перед «Локхидом» широкое поле деятельности. На компанию хлынул поток американских правительственных заказов. К 1943 г. ее оборот возрос с 44,9 млн. до 697,4 млн. долл., а за все годы войны фирма почти в двадцать раз увеличила свою производственную мощь. Каркасы новых заводов компании стали появляться повсюду, ее деловые операции распространились на 18 стран на пяти континентах. Конец войны фирма встретила победными фанфарами деловой активности, имея на счету 9% всех выпущенных американских самолетов. Всего за период войны концерн произвел более 19 тыс.

военных самолетов, включая истребители P-38 «Лайтнинг», бомбардировщики «Хадсон», «Венчер», B-17 «Летающая крепость», построенные совместно с компаниями «Боинг» и «Дуглас».

Окончание второй мировой войны несколько умерило спрос на смертоносные товары. Сократились военные заказы, соответственно упали и барыши. Авиационную промышленность начало лихорадить. Представители монополий в панике двинулись в правительственные инстанции, требуя их эффективного вмешательства. В хоре перепуганных бизнесменов можно было услышать голос директора корпорации «Локхид» Роберта Гросса: «У нас должна быть долгосрочная национальная политика по вопросам воздушных сил, которая позволит нам знать, что от нас ожидают, чтобы быть заранее готовыми к этому», — уговаривал он представителей правительственных органов в мае 1947 г. Такая политика уже давно зрела в кабинетах послевоенной американской администрации, возглавляемой президентом Трумэном, на базе его доктрины по сколачиванию военно-политического блока западноевропейских государств под эгидой США, нацеленного против Советского Союза. Новая война или, по крайней мере, милитаристский психоз вновь раскрутили бы на полные обороты военную машину. Призывы военных промышленников нашли поддержку у властей.

Принятый в июле 1947 г. Акт о национальной безопасности утвердил преимущественное положение «военных соображений» в американской политике. В соответствии с ним были созданы Совет национальной безопасности (СНБ), министерство обороны и Центральное разведывательное управление. Формы руководства политикой не отвечали экспансионистским устремлениям американских банкиров и промышленных тузов, и они требовали внесения изменений в них применительно к своим запросам. Не случайно среди неафишируемых авторов закона об СНБ были такие влиятельные финансовые воротилы, как Д. Форрестол и Ф. Эберстедт. Первый был одним из руководителей известной фирмы «Диллон-Рид», затем он стал заместителем министра ВМС и в 1947 г. возглавил министерство обороны. Вторым был членом его совета по военному производству.

Сформированный правительством Трумэна СНБ стал

ответственным координатором внутренней и внешней политики США по вопросам войны, военных приготовлений, агрессивных внешнеполитических акций. Наряду с укреплением роли военных СНБ значительно упрочил позиции военно-промышленных корпораций, приблизил их к порогам власти.

Другим важным мероприятием правительства, проводимым в угоду крупному военному бизнесу, стало создание Комитета по разработке политики по вопросам развития и использования военно-воздушных сил. Возглавил комитет Томас Финлеттер, который позже стал министром ВВС. В него также вошли Джон Маккоун, ставший позже директором ЦРУ, и профессор Гарвардского университета Джордж Бейкер, переместившийся затем в кресло директора фирмы «Локхид». В своем докладе правительству, который назывался «Выживание в век воздушной техники», они ратовали за создание мощной военной авиации и интенсивное развитие военной авиационной промышленности на долговременной основе.

Начиная с этого момента, военно-воздушные силы резко выдвинулись вперед в военной системе США. Американская авиация начинает приспосабливаться к ведению атомной войны. Корпорации развертывают производство новых типов бомбардировщиков, способных перевозить ядерное оружие. В 1947 г. создается Стратегическое авиационное командование, которое ведает разработками планов производства авиационной техники, в том числе с учетом использования атомного оружия. Через год конгресс США утвердил решение об увеличении численности самолетов. В военно-монополистических кругах США стал активно обсуждаться вопрос о нанесении «молниеносного удара» по Советскому Союзу с помощью стратегической авиации и с применением атомной бомбы.

По выражению буржуазного писателя Р. Тагуэлла, политика и стратегия США того периода «преследовали цель зажать коммунистический мир в крокодиловой пасти разветвленной цепи баз, снабженных межконтинентальными бомбардировщиками, а позднее — ракетами, способными доставить атомные бомбы в любое место Советского Союза». Разрешение британского правительства летом 1948 г. на размещение 60 американских бомбардировщиков на территории Англии положило начало созданию многочислен-

ных баз в других западноевропейских странах, странах Азии, Африки и Латинской Америки. А в апреле 1950 г. СИБ выпустил в интересах военно-промышленных корпораций директиву, предусматривающую план перевода экономики страны на рельсы войны, включая взвинчивание военного бюджета под «справдательным» предлогом тотальной войны с коммунизмом.

Взяв курс на нагнетание международной напряженности, правительство Трумэна создало тем самым условия наибольшего благоприятствования для военной индустрии. Разбух военный бюджет, посыпались крупные правительственные заказы, «Локхиду» перепали солидные контракты на поставки бомбардировщиков «П-2У» и реактивных истребителей «П-80 Б шутинг стар». Особенно оживился концерн, когда началась война в Корее. Было налажено производство реактивных истребителей «Ф-94», военно-тренировочных реактивных самолетов «Т-33» и «Т-2», патрульных бомбардировщиков «П-2У», бомбардировщиков «Б-47», военно-транспортных самолетов «Сьюпер Констеллейшн». На полную мощность заработали основные заводы компании в Мариэтте (штат Джорджия), Плейнфилде (штат Нью-Джерси), Бербенке (штат Калифорния). Концерны «Боинг», «Норт Америкен», «Локхид» и «Дуглас» увеличили свои обороты за время корейской авантюры США в 5—7 раз и каждый заработал на поставках самолетов по 100—150 млн. долл. прибыли.

Новая страница в истории концерна «Локхид» связана с переориентацией США во второй половине 50-х гг. на ракетно-ядерное перевооружение, создание атомного подводного флота, оснащенного ракетами «Поларис». Производственный профиль «Локхида» не соответствовал новой стратегической линии Белого дома, но директорат корпорации не допускал и мысли о том, чтобы отдать конкурентам столь выгодную сферу приложения и умножения капитала.

В 1955 г. на одном из секретных совещаний с участием ученых и представителей шести главных подрядчиков Пентагона вице-адмирал Уильям Реборн впервые заявил о заинтересованности военного ведомства в приобретении ядерных ракет для оснащения подводного флота, способных поражать цели на расстоянии до полутора тысяч миль. Делегат от «Локхида» с радостью ухватился за эту идею.

Кое-кто полагал, что, не имея достаточного опыта в ракетостроении, корпорация свернет себе на этом шею. Однако опасения не подтвердились. И это стало возможным во многом благодаря безграничной энергии Р. Гросса и его неукротимой страсти к обогащению, которая росла от подряда к подряду и стала смыслом его жизни.

На выделенные ему правительством в 1956 г. ассигнования концерн привлек к разработке ракет Стэнфордский исследовательский институт, Массачусетский технологический институт и ряд других научных центров. Через четыре года в воздух взмыла первая испытательная ракета «Поларис», а еще год спустя стали поступать одна за другой партии грозного оружия на базы американских ВМС. К ракетному конвейеру «Локхид» пристегнул 20 тыс. подрядчиков и субподрядчиков.

В 1959 г. концерн прибрал к рукам одну из ведущих судостроительных фирм на западном побережье США — «Педжет Саунд» вместе с ее заказами на строительство эсминца стоимостью 17 млн. долл. Президент корпорации Роберт Гросс торжествовал. И на сей раз предпринимательский нюх не подвел его. «Приобретение «Педжет Саунд», — прогнозировал Гросс, — это замечательный выигрыш для нашего бизнеса, главным образом в области производства судов с атомными двигателями и наземного оборудования для запуска управляемых снарядов. Вложив дополнительные капиталы, мы сможем приобщиться к строительству атомных подводных лодок, которые, очевидно, в будущем станут основным типом кораблей». Он предрекал, что выпуск ракет «Поларис» превзойдет строительство военных самолетов.

В начале 60-х гг. производство военных самолетов действительно отодвинулось на второй план. Более половины общей суммы оборота концерна составили заказы по программе «Поларис», которые приносили более ощутимые прибыли. Война в Индокитае расширила номенклатуру военного бизнеса. Теперь 88% оборота приходилось на долю Пентагона. Концерн занялся выпуском электронного оборудования для боевых кораблей, ракетных установок для истребителей, самолетов «СР-7 I», «У-ОЗА», разработкой военно-транспортных самолетов «С-130», «С-141». Причем в строительство «С-141» «Локхид» втянул 1200 субподрядчиков, что называется, «первого по-

рядка», а через них еще 4800 субподрядчиков. В цехах фирмы доводили до кондиции самолеты «Ф-104 Старфайтер» и «У-2», принесшие и громкие политические скандалы, и признание в мире наживы. Успешный старт на взлетной полосе войны обеспечил «Локхиду» весьма почетное место среди других жрецов Пентагона.

Ястреб Пентагона расправляет крылья

В один из хмурых ноябрьских дней 1954 г. к Белому дому подкатили два роскошных лимузина. Из одного вышел государственный секретарь США Джон Фостер Даллес, из другого — его брат директор ЦРУ Аллен Даллес, оба из ближайшего окружения президента. Высокопоставленные визитеры проследовали в овальный кабинет президента США Эйзенхауэра, где их ждали.

Разговор начал шеф американской разведки. Он подробно изложил разработанную в ЦРУ грандиозную программу воздушного шпионажа против ряда государств, и в первую очередь против Советского Союза. Он запросил разрешение на строительство тридцати специальных самолетов «У-2» общей стоимостью в 35 млн. долл. Президента не смущала финансовая сторона дела. Его интересовали гарантии успеха тайных операций.

«Речь идет, господин президент, о сверхвысотной машине с реактивным двигателем, практически недосыгаемой для средств противовоздушной обороны русских. На огромной высоте серебристый самолет превращается в невидимку и с достаточным запасом горючего способен часами парить в чужом небе, проводя аэрофотосъемку с помощью сверхчувствительного оборудования днем, ночью или в условиях облачности. Причем аппаратура позволяет фиксировать с высоты десять тысяч метров предметы с головку гвоздя, с пятнадцати тысяч метров — прочитывать названия газет, а съемки с высоты двадцать пять тысяч метров, представьте себе, обеспечивают настолько четкое изображение, что позволяют отличить пешехода от велосипедиста», — горячо убеждал президента супершпион. Его доводы показались Эйзенхауэру вполне вескими. Он санкционировал опасную авантюру.

Незадолго до этой встречи в руководстве корпорации «Локхид» появилась новая фигура. Пост вице-президента фирмы занял один из руководителей военной разведки США, генерал-лейтенант Элвуд Кусада. Пока строились догадки по поводу причин его прихода к руководству, фирма получила срочный и выгодный правительственный заказ на строительство разведывательных самолетов «У-2». Цель пребывания у штурвала власти концерна Элвуда Кусады окончательно прояснилась, когда тот, завершив подготовительные работы к развертыванию производства шпионских самолетов и наладив их выпуск, в 1956 г. вновь перебрался в родные пенаты, в военную разведку. Служебные перемещения Э. Кусады вскрыли тесную связь концерна с американскими разведывательными ведомствами, показали, насколько тесно переплетаются государственные интересы и интересы частного капитала. «Локхид» сумел пристроиться к доходному бизнесу, почувствовав военно-стратегическую направленность правительственных кругов США.

Сближению концерна с американскими спецслужбами во многом способствовал сын тридцать первого президента США Герберта Гувера Гувер-младший, который в 1958—1959 гг. входил в состав совета директоров «Локхида», а до этого четыре года служил в Государственном департаменте США в качестве помощника и заместителя государственного секретаря Джона Фостера Даллеса, брата шефа ЦРУ Аллена Даллеса, другими словами, имел контакты на высшем уровне как с Государственным департаментом, так и с ЦРУ.

В конце апреля 1956 г. Национальное управление по авиации и исследованию космического пространства (НАСА), предупреждая всякого рода возможные кривотолки, опубликовало дезинформирующее сообщение о разработках нового типа самолета «Локхид У-2», предназначенного якобы для исследования воздушных течений и метеорологических условий. Затем последовало еще одно сообщение — о расширении программы изучения погоды в Европе, которое должно было окончательно убедить общественность, что работы по созданию новой модели самолета никакого отношения к военному ведомству США не имеют. Бросались в глаза отрывочность сведений о самолете и отсутствие каких-либо фотографий. К тому же фирма пред-

почла не рекламировать свою продукцию. Крупная политическая афера, задуманная ЦРУ совместно с директором компании «Локхид», до поры до времени держалась в секрете.

Старший лейтенант американских ВВС Френсис Гарри Пауэрс, подписавший в мае 1956 г. секретный контракт с ЦРУ об участии в тайной операции «Перелет», т. е. в шпионских полетах над территорией СССР, нашел «У-2» идеально приспособленным для этих целей. Поражал размах огромных крыльев, предельно короткий разбег и стремительный старт под углом более 45 градусов, позволяющий машине быстро раствориться в голубом океане. 1 мая 1960 г. с пакистанской базы в 6 часов 26 минут по местному времени стартовал шпионский самолет «У-2» № 360, пилотируемый прошедшим тщательную подготовку Пауэрсом.

Финал провокационной операции широко известен. Советская ракета настигла нарушителя и на большой высоте. Известно, как сложилась судьба наемника ЦРУ. После возвращения в США в результате обмена на советского разведчика Абея Френсис Пауэрс какое-то время работал в учебном секторе ЦРУ по программам, связанным с полетами «У-2», затем в 1962 г. устроился летчиком-испытателем на фирму «Локхид», где и работал в течение семи лет, пока не получил уведомление о том, что в его услугах больше не нуждаются. 2 августа 1977 г. американская пресса проинформировала о гибели пилота ЦРУ в вертолетной катастрофе близ Лос-Анджелеса.

Инцидент со шпионским самолетом «У-2» привел к срыву намечавшейся встречи на высшем уровне между Советским Союзом и США, к серьезному осложнению международной обстановки. Но громкий политический скандал не охладил горячие головы в Вашингтоне. «У-2» по-прежнему продолжал использоваться США для совершения разведывательных полетов над территорией социалистических стран, Кубой, для проведения актов шпионажа в районах Ближнего и Среднего Востока и в неконтролируемых районах. Американский конгресс даже санкционировал закупку дополнительно 25 самолетов. Эту шпионскую стаю разместили в Западной Европе для проведения операций, направленных против Советского Союза и стран социалистического содружества. Самолеты-шпионы «У-2» исполь-

зовались и Великобританией. Они базировались в Ак-ротире на Кипре, а также в графстве Эссекс в Уэзерс-филде.

«У-2», ставший в глазах мировой общественности символом опасных международных авантюр, создал неплохую рекламу «Локхиду» в разведывательных ведомствах США, открыл путь к его активному участию в тайном бизнесе. Поощряемый Пентагоном концерн через три года после инцидента с «У-2» сконструировал более совершенный разведывательный самолет — 12-тонный «СР-71», скорость которого в три раза превышала скорость звука. «Черная вдова», так прозвали эту машину, способна была с большой высоты держать под прицелом шпионских объектов площадь в 150 квадратных миль.

Со временем фирма усовершенствовала и эту модель. В небе появился самый скоростной в мире шпионский самолет «СР-71 А», или «Черная птица», с высотой полета до 30 тыс. м. Машина с округленными формами, покрытая графитовым темным слоем противорадарной защиты, действительно смахивала на огромную черную птицу. Ее перелет через океан из Лос-Анджелеса до Лондона длился 3 часа 47 минут. Эскадрильи ЦРУ пополнили и другие питомцы «Локхида» — самолеты «А-11» и «П-3». В 1979 г. фирма построила три варианта сверхсекретного «самолета-невидимки». Во время испытаний в 1982 г. на строго охраняемой военно-воздушной базе на Аляске две машины потерпели катастрофу из-за технических неполадок. Третья удачно стартовала и в течение двадцатиминутного полета не оставляла никаких следов на экране локатора.

В начале 1983 г. известный американский журналист Джек Андерсон опубликовал в газете «Вашингтон пост» статью, в которой комментировалось содержание секретного ежегодного доклада конгрессу министра обороны США Каспара Уайнбергера. В ней, в частности, указывалось на следующее место в докладе военного министра: «Новая эра в области тактической разведки началась после производства в июне 1981 г. 35 самолетов «ТР-1». Эту эру открыла компания «Локхид», запустив в производство один из самых лучших разведывательных американских летательных аппаратов, представляющих собой больший по размерам и усовершенствованный вариант самолета «У-2», соз-

данный, как и «У-2» и «СР-71», прежним главным конструктором компании Кларенсом Джонсоном.

Одноместный самолет с высокой полезной нагрузкой, позволяющей нести на борту сложные датчики весом более 1 т на расстояние более 300 миль на высоте 70 тыс. футов, стал центральным звеном в разработанной министерством обороны программе ведения операций в сфере тактической разведки. Сконструированный по принципу «невидимки», что затрудняет обнаружение радиолокационными станциями, «ТР-1» приспособлен для наблюдения за полем боя с расстояния до 100 морских миль. В отличие от «У-2», который специализируется на фотографировании местности и объектов под широким углом, «ТР-1» снабжен устройством, позволяющим обнаруживать радиолокационные станции.

Шпионская продукция концерна «Локхид» нашла широкое практическое применение. По мере превращения Британских островов в шпионский центр Пентагона, ведущего разведывательные операции против СССР и других социалистических стран, спрос на «летающих шпионов» «Локхида» резко возрос. Как сообщил на состоявшейся в январе 1985 г. в Лондоне пресс-конференции командующий третьей воздушной армией США генерал У. Аккур, английское правительство дало согласие на размещение на территории страны новых партий самолетов-разведчиков «ТР-1» в дополнение к тем, которые уже имеются на военной базе США в местечке Алконбери в восточных районах Англии, и к подразделениям самолетов-разведчиков «СР-71», базирующимся в местечке Милденхолл (графство Суффолк), на другой американской базе ВВС.

Восторги Уайнбергера в отношении «воздушного шпиона» «Локхида» странным образом не нашли подтверждения в другом секретном документе Пентагона, содержащем аналогичные данные. Более того, в подготовленный ВВС перечень 19 программ, подлежащих аннулированию вследствие «ограниченности ассигнований», попал и самолет «ТР-1», хотя бюджет ВВС планируется увеличить за период с 1985 по 1989 фин. г. со 106,1 до 136,4 млрд. долл., т. е. примерно на одну треть. Отмена программы оказалась уловкой. Запросив в 1983 г. на закупку пяти самолетов «ТР-1» более 200 млн. долл., ВВС США получили от комиссии палаты представителей по делам вооруженных

сил санкцию на ассигнования, но в несколько урезанном размере. Однако никто не сомневался, что «Локхид» мобилизует в конгрессе «своих людей» на спасение программы и выделение дополнительных финансовых средств. Так оно и было.

Коммерческие и иные интересы свели концерн с космической разведкой. Компания вывела на орбиту 12-тонный спутник-шпион «Большая птица», оборудованный электронным подслушивающим устройством и сверхчувствительной кино- и фотоаппаратурой. Однако на этом концерн не остановился. Он продолжал развертывать производство спутников-шпионов. Из космоса теперь шпионит за планетой целый выводок спутников, выпущенных концерном по заказу американских ВВС («Дискаверер», «Самос», «Мидас» и другие). Но этого «Локхиду» оказалось мало. Он принял также участие в производстве специального оборудования для американских разведывательных служб и в практическом осуществлении акций ЦРУ за рубежом, прикрывая их фирменной ширмой. Связи концерна с разведывательным ведомством США переросли в традиционную деловую кооперацию. Благодаря этому прибыли, поступающие концерну по неконтролируемым каналам, потекли полным потоком, а концерн стал действовать все наглее и изворотливее.

Вскормленный гонкой вооружений, «Локхид» превратился в настоящего всеядного военно-промышленного динозавра. К началу 70-х гг. его военные заказы превысили 20 млрд. долл., а чистый доход перевалил, по признанию министра финансов США Дж. Коннэлли, за 830 млн. долл. в год. Производственный конвейер «Локхида» резко ускорил обороты, когда политическая атмосфера становилась предгрозовой. Пентагоновский ястреб всегда жаждал войны, обеспечивающей его стабильными заказами на смертоносные товары. Вьетнамская авантюра США обеспечила компанию рядом прибыльных контрактов. С 1965 по 1969 г. ее поставки военных самолетов увеличились почти втрое.

Вскоре «Локхид» занял по объему военного производства первое место среди гигантских «фабрик смерти». Почти 90% торговых сделок и услуг «Локхида» оплачивал Пентагон, по заказам которого фирма поставила за время вьетнамской войны вооружений более чем на 16 млрд. долл.

Военно-транспортные самолеты концерна «Старлифтер С-141 А» и «Геркулес С-130» обеспечивали бесперебойную доставку в Южный Вьетнам живой силы, боевой техники и вооружений.

Возмужав на военных контрактах, компания штамповала модель за моделью различные варианты воздушной боевой техники. Из сборочных цехов выкатывались истребители «ЙФ-12А» и «Старфайтер — Ф-104», военно-транспортные самолеты «Джестар — С-240», «Геркулес — С-130» и «Гэлакси — С-5А», противолодочные и патрульные самолеты «Орион — П-3» и «Викинг — С-3А», вертолеты «Чейенн — АХ-56 А». В спешке с потока иногда сходил брак. В середине 1969 г. из испытательного полета над Тихим океаном не вернулся вертолет «Чейенн». Выяснилось, что в результате вибрации машина раскололась пополам, и погибли два пилота. Но об этом не любят вспоминать на фирме, как и о десятках других катастроф, стоимость которых отнесена к «естественным» издержкам производства компании «Локхид».

Сфера деятельности концерна охватила десять отраслей. Если норма прибыли, получаемой компанией в 1958 г., составляла 13,6%, то в последующие десять лет она поднялась до 17,6% в среднем за год. Концерн занял лидирующее положение в производстве ракетного оружия, поставив Пентагону с 1960 по 1970 г. около 1,5 тыс. баллистических ракет «Поларис». Вслед за этим компания наладила производство более грозного оружия — ракет «Посейдон» с касетными боеголовками для оснащения подводных лодок и перешла к выпуску новой подводной ракетно-ядерной системы «АЛМС». Вашингтон всячески подстегивал гонку вооружений. Разработка системы «Трайидент» в 1970 г. поглотила 10 млн. долл., через год — 45 млн., а еще через год американская администрация выделила на эти цели 395 млн. долл.

Разросшиеся предприятия «Локхида» напомнили гигантскую «кузницу смерти». Со стапелей «Локхид шипбилдинг энд констракшн» стали сходить ракетные эсминцы и военно-транспортные суда. «Локхид электроникс К⁰» занялась выпуском систем управления огнем для ракетных эсминцев, навигационных и прочих систем для ракет и военных самолетов. Аэрокосмические отделения концерна получили заказы на производство военных искусственных

спутников. Аппетиты концерна все возрастали и толкали его к поискам новых сфер влияния капитала.

«Локхид» оказался в числе компаний, которые занимались подводными исследованиями и последующей разработкой богатств Мирового океана.

Интересы частных компаний США конечно же не ограничивались поисками новых источников промышленного сырья. С некоторых пор Пентагон включил Мировой океан в свои военно-политические планы в качестве стратегического плацдарма и нацелил своих основных подрядчиков на решение агрессивных замыслов. Научные центры и предприятия корпорации «Локхид» развернули бурную деятельность по милитаризации Мирового океана.

Поражение американской военщины во Вьетнаме нанесло удар по коммерческим интересам фабрикантов оружия. В главной конторе «Локхида» в калифорнийском Бербенке подсчитывали убытки. Даже выгодные контракты на ракеты «Поларис», «Посейдон», «Анджена», самолеты «Геркулес» и «Орион», на электронное оборудование не могли исправить ту критическую ситуацию, в которой оказался концерн в 1970 г. Положение усугубили сбои и технические неполадки при строительстве трехмоторного пассажирского лайнера «Тристар», на разработке и выпуске которого концерн потерял 79,2 млн. долл. Как ненужный балласт «Локхид» выбросил на улицу 13 тыс. рабочих, но эффект от такой «экономии» оказался минимальным.

В этой обстановке правительство вынуждено было расторгнуть с «Локхидом» контракт на 875 млн. долл. на поставки неудачных вертолетов «Чейенн», сократить заказы на военно-транспортные самолеты «Гэлакси — С-5А». Конкуренты злорадно отмечали, что отмена контракта на армейские вертолеты не может не побудить клиентов пристальней взглянуть на стоимость самолета «Тристар» и состояние его строительства. К тому же «Локхид» погряз с головой в афере с вымогательством крупного куша, связанным с производством «Гэлакси — С-5А». Общие убытки концерна составили 128 млн. долл., что, казалось бы, предвещало его гибель. Но покровители концерна не могли допустить это.

Битва под сводами Капитолия

Поздний телефонный звонок раздался в квартире одного из менеджеров фирмы «Локхид» Генри Дархэма в самый неподходящий момент — во время ужина. Хозяин нехотя встал из-за стола. Голос в телефонной трубке выпалил без всяких предисловий: «Эй, Генри, не хочешь ли схлопотать пулю? Найдется кое-что и для потомства, если не прекратишь свои дурацкие выходки. Усвоил?» От этого голоса у Генри пробежал мороз по коже. Угрозы по телефону повторялись. Пришлось обратиться к властям.

Началось это в 1969 г., после того как он дал показания в объединенной экономической комиссии американского конгресса о крупных махинациях, имевших место на фирме «Локхид». Человек корпорации, проработавший в ней 19 лет и поднявшийся от простого диспетчера до управляющего, выступил в роли обвинителя. Откровенный ястреб, имевший «незапятнанную репутацию», нажитую во время американской военной авантюры во Вьетнаме, ветеран концерна и его патриот был возмущен мошенничеством и надувательством, выходящими за рамки даже буржуазной морали. Он думал скорее всего о спасении авторитета концерна. Однако его тревогу не разделяли другие боссы концерна, они искали случая, чтобы расправиться с возмутителем спокойствия, вынесшим сор из избы.

Чем же были вызваны тревоги Дархэма? В 1965 г. «Локхиду» удалось одержать победу над мощными конкурентами в борьбе за новый солидный контракт на разработку и строительство военно-транспортного самолета «С-5А», контроль за выпуском которого был поручен Г. Дархэму. Сделав вначале заявку на 40 машин, а затем увеличив ее до 120 самолетов по цене 28 млн. долл. за каждый, ВВС США планировали тем самым укрепить свое военное присутствие в самых отдаленных районах мира. На осуществление проекта правительство предоставило «Локхиду» 5 млрд. долл. Контракт попал под только что разработанную систему соглашений, по которой стороны обязались совместно нести расходы и компенсировать возможные убытки.

Однако в середине 1969 г. министр ВВС Симонс обнаружил перерасход денежных средств при строительстве самолетов более чем на 1 млрд. долл. Стоимость каждой маши-

ны подскочила до 60 млн. долл. Руководство фирмы объясняло возрастание затрат инфляцией. На самом деле, по словам сенатора У. Проксмайра, «дело пахло уголовщиной». Положение осложняли технические неполадки в конструкции самолетов, которые то и дело проявлялись во время испытательных полетов: отказывала электросистема, отваливались крылья, не удавалась посадка. Обо всем этом Г. Дархэм неоднократно докладывал своему начальству, но его служебные записки не находили никакого отклика. И тогда он решился дать публичные показания в отношении спекулятивной стряпни на фирме «Локхид».

По признанию Г. Дархэма, на фирме вовсю орудовали откровенные махинаторы и казнокрады. 2 марта 1968 г. на церемонию выпуска первого самолета «С-5А» под серийным номером 0001 на завод компании прибыл президент США Линдон Джонсон. Отполированная до блеска машина производила внушительное впечатление, что и было отмечено президентом. Но за внешним лоском скрывалась масса недоделок. Такая практика повторялась из года в год. Например, при осмотре пяти самолетов «С-5А» на завершающем этапе их сборки 6 апреля 1976 г. комиссия обнаружила отсутствие сотни деталей.

В свое время изобретатели самолета братья Райт при заключении договора с военным корпусом США на строительство «летательной машины» оговорили в нем следующее условие: в случае, если скорость самолета превысит обусловленные 40 миль в час, то за каждые две мили они должны получить дополнительно по 5 тыс. долл. Сделка предусматривала также и обратный вариант: при меньшей скорости соответствующая сумма вычиталась с конструкторов. Благодаря этому братья Райт сколотили немалый капитал, постоянно повышая мощность своей техники, что, в свою очередь, удовлетворяло потребности военного ведомства.

Эти джентльменские условия безвозвратно канули в прошлое. Теперь бухгалтерия военного бизнеса оперирует астрономическими цифрами, и Пентагону не так-то просто учитывать все тонкости отношений со своими многочисленными подрядчиками. К тому же всяк норовит поживиться на самом доходном бизнесе, а в той путанице и неразберихе, которая царит на предприятиях концерна, это хорошо удается. При заключении контракта на строительство

12 судов по спасению подводных лодок администрация концерна оценила необходимые затраты в 36 млн. долл., но через некоторое время их стоимость вдруг подскочила до 460 млн. долл. при сокращении числа судов до шести, т. е. каждый корабль подорожал в 250 раз. Ракеты «Посейдон» для вооружения подводных лодок были выпущены компанией с превышением первоначальной стоимости на 32,3%. Самолеты фирмы «Локхид», двигаясь от конструкторского бюро до конвейера, неизменно обрастают огромными дополнительными затратами.

Увеличение мнимых затрат на продукцию и сбыт ее по завышенным ценам — одна из подпольных статей дохода концерна. Каким же образом ему удается побольше урвать с заказчика? Перед завершением работ, когда продукция была практически готова, компания начинает требовать от заказчика дополнительных финансовых вливаний, которые якобы необходимы для успешного старта. В такой обстановке правительственные ведомства вынуждены уступать концерну. Особенно доходными становятся программы, в конструкции которых вносятся по желаниям заказчиков определенные изменения. Тут уж компания не стесняется и заставляет заказчиков раскошелиться.

«Чистая» прибыль на предприятиях «Локхида» создается, как и на любом капиталистическом предприятии, за счет эксплуатации многотысячной армии рабочих и служащих. Для монополистов прибыль — главная цель, достижение которой оправдывают любые средства. Поэтому рабочие рассматриваются боссами «Локхида» лишь как орудие, помогающее извлечь из доходного бизнеса как можно большие барыши. И как бы ни ужесточался режим эксплуатации на предприятиях «Локхида», заработная плата остается на прежнем уровне. Установление нового оборудования, как правило, влечет за собой массовые увольнения рабочих, которые попадают в разряд «лишних».

Но «Локхид» не довольствуется прибылями, получаемыми за счет эксплуатации своих рабочих и служащих. Огромные дополнительные суммы ему дают льготы, предоставляемые Пентагоном. А они весьма ощутимы. «Локхид» получает щедрые авансовые ассигнования, арендует на чрезвычайно выгодных условиях государственное оборудование, бесплатно использует результаты работ государст-

венных научно-исследовательских центров. Само привлечение государственных средств для инвестиций в военное производство позволяет «Локхиду» рассчитывать на значительное увеличение прибыли. Военно-промышленный профиль корпорации позволяет ей грабить не только собственных рабочих, но и практически миллионы американских налогоплательщиков, чьи деньги попадают из государственной казны в бюджет Пентагона, который перераспределяет их между своими подрядчиками, производящими военную технику и вооружения. К тому же министерство обороны США приняло несколько лет тому назад решение, позволяющее корпорациям более чем вдвое увеличить предельные нормы прибыли, получаемой по военным подрядам.

Росту прибылей «Локхида» во многом способствует также высокая скорость оборота капитала. По данным правительственных органов США, оборачиваемость акционерного капитала 100 крупнейших фирм, включая «Локхид», составляла в 1969 г. при поставках министерству обороны 5,1 раза в год, а при поставках на общекommerческий рынок — 2,3 раза. Причина такого положения кроется в том, что военная продукция имеет постоянный гарантированный рынок сбыта и реализуется, что называется, на корню, т. е. когда она еще производится, а вернее, гораздо раньше, чем начинает производиться.

Наряду с другими американскими компаниями «Локхид» пользуется таким традиционным методом обогащения, как сокрытие огромных доходов, подлежащих налогообложению. В 1975 г. одиннадцать крупных корпораций США и в их числе «Локхид», получив в общей сложности свыше одного миллиарда долларов прибыли, умудрились не заплатить ни цента федеральных налогов. Надувать налогоплательщиков и государственную казну помогает запутанная система налогообложения, льготы при обложении прибылей на капитал, включение в издержки производства неоправданно высоких представительских и административных расходов, под марку которых списываются и взятки. В 1976 г. американское законодательство преподнесло фабрикантам оружия весьма ценный подарок. Вследствие изменений, внесенных в закон о налогообложении, некоторые дивиденды, выплачиваемые подрядчиками Пентагона своим акционерам, стали рассматриваться как возврат ка-

питала и не облагаться налогом, что позволяет «экономить» огромные средства и причислять их к барышам легальным путем.

Экспорт военной продукции «Локхида» также составляет выгоднейшую статью его доходов. Как отмечала американская печать, подписанные США в период с 1976 по 1979 г. соглашения о поставках вооружения в стоимостном выражении составили 50 млрд. долл., что превысило объем продажи за предшествующую четверть века. Самолеты с клеймом концерна расчерчивают дымовыми шлейфами небо по крайней мере над 37 странами западного мира. В рамках НАТО ведется широкая распродажа его патрульных самолетов береговой авиации «Р-3 Орион». С 1961 по 1967 г. только три военно-промышленные компании — «Локхид», «Дженерал дайнэмикс» и «Макдоннелл-Дуглас» — заработали лишь на поставках самолетов за границу почти 3,6 млрд. долл. На протяжении ряда лет правительство США играло и играет активную роль в сбыте американского оружия за рубежом, объясняя это необходимостью укреплять военную мощь союзников.

Механизм накопления капитала достаточно сложен, и его трудно раскрыть с помощью скурых статистических сводок, публикуемых корпорациями. Пути обогащения большого бизнеса — глухие потемки для тех, кто не посвящен в его тайны. Строго оберегает свои секреты и концерн «Локхид». Вскрытые Г. Дархэмом манипуляции фирмы обнажили только отдельные стороны деловой активности матерого хищника. Тем не менее за дерзкие откровения ветеран «Локхида» лишился работы и торгует теперь аэрозолем.

Но поднятый им скандал привлек внимание общественности и, несмотря на старания Пентагона, принес компании значительные убытки: заказ на производство «С-5А» сократился со 115 до 81 машины. Не помогла на этот раз и развернувшаяся на страницах газет, по радио и телевидению кампания с участием известных экономистов, которых подрядили доказывать убыточность бизнеса по производству военных самолетов. Журнал «Нэйшн» отмечал, что финансовый кризис «Локхида» явился «результатом систематических бездумных махинаций и умышленного обмана при заключении контрактов».

Директорат «Локхида» в панике заявил о неминуемом

крахе. Тревога передалась банкам, которые отказались финансировать корпорацию. Положение осложнилось банкротством известной английской компании «Роллс-Ройс», которая должна была поставлять «Локхиду» моторы РБ-211 для самолета «Л-1101 Тристар». Однако крупнейшие банки США — «Бэнкерс траст», «Ирвинг траст», «Ферст нэшил сити бэнк», «Бэнк оф Америка», «Секьюрити пасифик», «Уэстерн бэнк корпорейшн» — все-таки решили предоставить «Локхиду» кредиты на строительство этой модели в сумме 400 млн. долл. в надежде получить от этой операции солидный куш.

Не многим известно, что большинство американских авиакомпаний являются собственностью нью-йоркских банков и страховых агентств. Авиапарк одного только «Ферст нэшил сити бэнк», по признаниям журнала «Рэм-партс», насчитывает более ста пассажирских лайнеров стоимостью более миллиарда долларов. Банки финансируют как авиакомпании, так и авиастроительные корпорации, и потому они стремятся контролировать деятельность и тех и других. Лучший способ такого контроля — захват руководящих постов в правлении производственных и эксплуатационных компаний. Внеся на осуществление программы «Тристар» солидный взнос, банки отвалили миллионы и авиакомпаниям, согласившимся приобрести самолеты «Тристар».

И вдруг заключенная между США и Великобританией сделка затрещала по всем швам, грозя лопнуть. 4 февраля 1971 г. газеты распространили новость о решении уважаемой фирмы «Роллс-Ройс» объявить себя банкротом. До этого рокового дня руководство корпорации «Локхид» вело нечестную игру с британской компанией и банками. Предназначенные для программы «Тристар» кредиты концерн тайно пустил на строительство самолетов «С-5А», сократив по приказу председателя директората фирмы Хотона выпуск лайнеров «Тристар» и выбросив за ворота сотни занятых в производстве рабочих. Представители «Роллс-Ройс» вовремя обнаружили надувательство американского партнера и приперли его, что называется, к стенке: или давай самолеты, или объявляй банкротство. Началось затяжное «перетягивание каната» с участием банков и правительств.

Великобритания предложила министру финансов США

Коннэлли и Хотопу взять на себя финансирование производства турбин RB-211. Те отказались. Наступил момент, когда британское правительство выразило готовность нести затраты в случае, если «Локхид» гарантирует, что не окажется банкротом. И это предложение осталось без внимания. Участники переговоров сошлись наконец на том, что «Роллс-Ройс» выпросит дотацию у своего правительства, а «Локхид» — у своего.

Несмотря на трудности, британской компании все-таки удалось найти путь к разрешению проблемы. Правительство Англии национализировало большую часть компании «Роллс-Ройс» вместе с огромным долгом. Ненационализированным осталось предприятие, занимающееся выпуском моторов, хотя английская администрация предоставила ему финансовую помощь. Взамен британский премьер-министр Хит предъявил ультиматум США, настаивая на гарантированном американским правительством займе «Локхиду».

В отличие от Хотона президент «Локхида» Котчиан, намекая на благосклонность банков, заявил о том, что будет производить «Тристар» и без гарантированных кредитов. Однако в Белом доме не одобрили этот оптимизм Котчиана. И вскоре одному из сотрудников аппарата «Локхида» пришлось заявить следующее: «Оба, Котчиан и председатель совета директоров Хотон, много раз заявляли, что они не знают, где достать деньги, если конгресс не утвердит законопроект о предоставлении компании гарантированных кредитов».

Уолл-стрит хранил молчание. Финансовый год выдался неудачным. Банки собрали в среднем менее 10% прибыли, и это поубавило у них энтузиазм. Перспективы выхода «Локхида» из кризиса, даже в случае получения кредитов, рисовались им весьма туманными. Тем более что Хотон заявил о том, что компании требуется сбыть 255—265 лайнеров «Тристар», чтобы выкрутиться из финансовых затруднений. О реализации такого количества самолетов в этих условиях не могло быть и речи. Почти на все предложения, сделанные фирмам, поступил отказ. Парламентарии от «Локхида» потянулись в Белый дом, чтобы заручиться поддержкой администрации и склонить банкиров раскошелиться на новые займы.

Белый дом проявил трогательную заботу о судьбе фир-

мы и подготовил законопроект о правительственной гарантии займа на 250 млн. долл. В коридорах власти заговорили о недопустимости банкротства ведущей военно-промышленной монополии. С ее существованием связывались чуть ли не общенациональные интересы. Не без участия Белого дома стало распространяться мнение, что падение «Локхида» обострит экономическую ситуацию в стране, поднимет уровень безработицы, принесет много бед. Накаля атмосферу, Белый дом предостерегал, что за крахом «Локхида» последует увольнение десятков тысяч рабочих и инженеров фирмы и 35 тыс. рабочих и служащих из числа подрядчиков «Локхида».

В числе заступников концерна был Чарльз Дюкомен, который занимал в свое время пост директора фирмы «Локхид» и приходился зятем хозяину предприятия Р. Гроссу. Ч. Дюкомен внес значительные средства в фонд предвыборной компании Р. Никсона, когда тот баллотировался на пост вице-президента США. Его крупные пожертвования, очевидно, не были забыты позже президентом Р. Никсоном, который симпатизировал концерну еще будучи конгрессменом от штата Калифорния. А если заглянуть еще дальше в прошлое, то можно было выяснить, что клиентом юридической конторы «Никсон, Мадж, Руз, Гатри, Александр и Митчелл», совладельцем которой был когда-то президент, являлся банк «Ирвинг траст», который в числе других финансировал компанию «Локхид». Такая близость интересов монополии и Белого дома способствовала развитию событий в выгодном для «Локхида» направлении. Но подготовленный законопроект о кредитовании компании требовалось еще утвердить в американском конгрессе. Представители компании напирали на конгресс, требуя утверждения займа.

В Капитолии также нашлись адвокаты фирмы «Локхид». Автор представленного на рассмотрение конгресса законопроекта, выдержанного в духе правительственных пожеланий, сенатор Джекоб Джавитс оказался совладельцем юридической фирмы «Джавитс, Тарбин, Гиллок и Эдлеман», которая представляла интересы «Ферст нэшнл сити бэнк», другого инвестора корпорации «Локхид». Созвездие благодетелей концерна украшали оба сенатора от штата Калифорния — центра военной промышленности США — Крэнстон и Тинни. За ними следовали сенато-

ры Кэмбрэл и Толмедж от штата Джорджия, где расположено крупнейшее предприятие «Локхида», руководители сенатской комиссии по банковским, жилищным и городским проблемам сенаторы Дж. Спаркмен и Дж. Тауэр. Влиятельные силы в другой палате американского конгресса — палате представителей — концентрировались вокруг председателя комиссии по банковским и валютным проблемам Р. Патмена, конгрессмена от Техаса.

Одни давили на обитателей Капитолия своим авторитетом, другие — могучими связями, третьи нажимали на эмоции. Конгрессмен Билл Мурхид, например, сравнивая «Локхид» с 80-тонным динозавром, выпрашивающим на грани голодной смерти подаяние, патетически восклицал: «А что делать с этим гигантским трупом, который разлагается у вас под носом во дворе?» По служебным кабинетам Капитолия и Белого дома шмыгали лоббисты-толкачи, наемная пробивная гвардия «Локхида», атаковавшая главные фигуры, от которых во многом зависели судьба компании и ее процветание.

В лагере оппозиции правительственным планам тоже не дремали. Против законопроекта в Капитолии выступали силы его конкурентов в военном бизнесе, мелкие фирмы, а также либерально настроенные законодатели. Оппозиция пустила в ход данные о том, что строительство транспортного самолета «С-5А» поглощает в два раза больше ассигнований, чем отпускается из федерального бюджета США на борьбу с нищетой, в три раза больше, чем идет на медицинские нужды населения, в пятнадцать раз больше, чем на содержание национальных парков, и в 50 раз больше, чем составляют федеральные отчисления на развитие городского транспорта.

Лидер демократического большинства в сенате М. Мэнсфилд заявил, что он «не верит, будто функция правительства должна состоять в расплате за неудачи в частном секторе бизнеса». Аналогичное мнение высказал сенатор-демократ У. Проксмайр. Отмечая факт разорения 10 тыс. американских мелких фирм в 1970 г., он подчеркнул, что правительство не помогло им, хотя, по его мнению, их гибель имела большее влияние на экономику, чем неудача «Локхида». Причину предпочтения «Локхида» он видел в том, что мелкие фирмы не располагают политическим влиянием, какое имеет «Локхид».

У. Проксмайр признался, что лично он никогда не испытывал за свою четырнадцатилетнюю сенатскую деятельность такого сильного давления со стороны некоторых группировок в правительстве, как в случае с концерном «Локхид». Он публично заявил о том, что ему даже угрожали расправой в отместку за выступления против предоставления компании правительственных кредитов. Сенатора забросали инспирированными концерном письмами протеста. Руководству «Локхида» удалось даже, чтобы «насолить» сенатору, спровоцировать рабочих некоторых своих предприятий не покупать сыр и пиво из штата Висконсин, который представлял в сенате У. Проксмайр.

Развернувшиеся на Капитолийском холме дебаты вокруг «Локхида» напоминали ожесточенные баталии. К моменту голосования по правительственному законопроекту борьба шла буквально за голос каждого сенатора и члена палаты представителей, и исход ее не был ясен. К кампании в поддержку концерна подключилась республиканская администрация и, как отмечал журнал «Ньюсуик», президент Р. Никсон «лично воздействовал на нескольких непокорных республиканцев». Сотрудники Белого дома пытались воздействовать на банкиров и промышленников. Те в свою очередь надоедали «своим» конгрессменам призывами проголосовать за заем. В конгрессе были зачитаны специальные заявления Р. Никсона и министра обороны М. Лэйрда. В дело вмешались также заместитель министра обороны Пакард и помощник президента П. Флениган, который ранее работал в одном из банков, имевшем прямое отношение к реализации программы «Тристар».

Состоявшееся 30 июля в палате представителей и 2 августа 1971 г. в сенате голосование узаконило победу «Локхида». Большинством в три голоса в первой палате американского конгресса и с перевесом лишь в один голос в другой палате корпорация получила право на предоставление ей гарантированного правительством займа на 250 млн. долл. Верные люди в Белом доме, Пентагоне и американском конгрессе вовремя подкормили гигантскую «фабрику смерти» и обеспечили «Локхиду» еще один благополучный взлет даже в условиях экономической непогоды.

Еще в 1969—1970 гг. под шумок дебатов американская администрация возвратила корпорации 118 млн. долл., ко-

торые та выплачивала в качестве подоходного налога. Подбрасывали кредиты отдельные банки, и к сентябрю 1971 г. они составили кругленькую сумму в 650 млн. долл. На следующий год правительство одарило «Локхид» новым контрактом на производство самолетов «Гэлакси», взяв на себя возмещение «фактических расходов». Решающую роль в выводе «Локхида» из опасного пике сыграла западная группировка американского капитала, особенно преуспевшая за последние годы в военном бизнесе и занявшая ведущее положение в корпорации, хотя контрольный пакет акций все еще держит в своих руках семейство Гросс.

Не успели улечься страсти вокруг «Локхида», еще не смолкло эхо недавних стенаний, а фирма уже заявила во всеуслышание о своем безбедном существовании. Сенсационная новость выпорхнула из зала заседаний традиционного ежегодного собрания акционеров компании «Локхид», состоявшегося 20 октября 1971 г. в калифорнийском местечке Ван-Найс. Выступивший перед акционерами председатель совета директоров фирмы Дэниел Хотон заверил в том, что положение «Локхида» полностью стабилизировалось. «Все спорные проблемы, связанные с военными контрактами, разрешены, — убеждал Хотон, — банковские кредиты обеспечены, и ряд находящихся в производстве проектов приносит высокую прибыль. Мрачные времена позади, и компания переживает эпоху ренессанса».

Отработанный сценарий проведения ежегодных собраний акционеров в США унифицирован. Главное — удерживать в орбите бизнеса группу пайщиков, финансовых крупных и мелких доноров компании, мечтающих о сказочном обогащении, посулами и радужными надеждами вовлечь в нее новых «совладельцев». Выступая в очередной раз перед пайщиками, уже после скандала с «Локхидом» и голосования о помощи ему, Хотон вскользь упомянул о неполадках в конструкции самолета «С-5А», но тут же оговорил, что они будут устранены не за счет фирмы. Именитое собрание не услышало ни о громких скандалах, ни о тайных аферах и вымогательствах концерна, входящих в основной арсенал средств получения высоких барышей.

Кто же стоит у кормила власти этой гигантской корпорации и пожинает плоды труда десятков тысяч наемных рабочих, служащих, инженерно-технических и научных кадров? Фирма давно перестала существовать как едино-

личное предприятие, она имеет нескольких хозяев. Центральное место в иконостасе ее административно-управленческой верхушки занимают 15 апостолов — членов совета директоров во главе с председателем, президентом и вице-президентом, которые вершат всеми делами. На этом основании боссы компании пытаются внушить всем акционерам-пайщикам, которых насчитывается, если верить официальным сводкам, более 76 тыс., что «Локхид» в равной мере принадлежит всем им.

Но разношерстная компания «совладельцев» концерна состоит из тех, кто имеет по 2—3 акции, и обладателей сотен тысяч ценных бумаг, к которым принадлежит и его руководство. Можно ли сравнить доходы тех и других? А размеру доходов соответствует и право распоряжаться делами концерна. Руководители концерна помимо огромных дивидендов на акционерный капитал получают баснословно высокие оклады как администраторы и управляющие. Так, годовая зарплата нынешнего председателя совета директоров «Локхида» Р. Андерсона составила в 1983 г. почти 700 тыс. долл., а президента компании Л. Китчена — 541 тыс. долл., что более чем вдвое превышает зарплату самого президента США, составляющую 200 тыс. долл.

Крупными пакетами акций концерна владеют и банки, контролирующие «Локхид»: «Бэнк оф Америка», «Секьюрити пасифик нэшнл бэнк», относящихся к калифорнийской группе, «Мэньюфекчурерс Гановер траст» и «Бэнкерс траст», принадлежащих группе Моргана, а также «Кемикл бэнк» из группы Рокфеллера. Тесные деловые связи с «Локхидом» позволяют банкирам постоянно чувствовать производственный пульс концерна и регулировать его ритм.

Корпорация держит под семью замками данные о концентрации собственности на акции. Это ей необходимо для поддержания мифа о равном владении «Локхидом» всеми акционерами-пайщиками и справедливом дележе барышей. Специальная подкомиссия американского сената, пытавшаяся в 1973 г. выяснить, как распределяются акции среди акционеров, так и не смогла этого сделать. Руководство концерна отказалось дать соответствующую информацию, заявив, что «считает своим долгом держать в тайне все сведения о своих акционерах».

У кормила власти в концерне стоят тузы-миллионеры, а мелких держателей акций не всякий раз приглашают даже на традиционные ежегодные собрания пайщиков, на которых разыгрывается фарс, призванный доказать мелким акционерам, что они могут распоряжаться делами концерна.

Вторые «пилоты» в смокигах

Траурная черная вуаль покрывала льняные локоны двадцатилетней вдовы Герлинды Хиппель. Ее лицо было мертвенно бледно, в глазах застыл испуг. У наглухо заколоченного гроба с останками ее мужа обер-лейтенанта Манфреда Хиппеля замерли его однополчане — молоденькие офицеры западногерманских ВВС из эскадрильи «Иммельманн». Все, что осталось от Манфреда Хиппеля, было собрано где-то в лесах Голландии среди обломков его истребителя «Ф-104 Старфайтер».

Тогда, в июне 1966 г., это был сто восемнадцатый по счету «Старфайтер», рухнувший по неизвестным причинам на землю. Манфред Хиппель стал очередной жертвой «летающих гробов», как окрестили летчики новую модель американской авиастроительной корпорации «Локхид», навязанную союзническим странам НАТО.

Локхидовские самолеты сваливались горящими головешками с неба ФРГ, Голландии, Дании, Бельгии, Канады, Испании, Италии. Они разбивались о скалы в горах, тонули в морской пучине, разрывались в воздухе, торпедировали городские кварталы, умножая число жертв. Со временем число катастроф перевалило за двести, и привыкшие к постоянному риску летчики мрачно шутили: «Хочешь иметь «Старфайтер», купи участок земли и жди, пока он врежется в нее».

Все новые черныеobelisks, выраставшие на могилах разбившихся летчиков, внушали мысль о дьявольском роке, подстерегающем «Старфайтеры». Западногерманская пресса настойчиво пыталась установить причины катастроф, атакуя расспросами представителей военных ведомств и высокопоставленных лиц. Пороги официальных учреждений обивали и вдовы погибших летчиков, требуя мате-

риальной компенсации за потерю мужей и наказания виновников трагедии.

В свое время Манфред Хиппель не раз объяснял жене, что в гибели летчиков виновен прежде всего поставщик недоброкачественной машины — фирма «Локхид». Но верховное командование ФРГ повело расследование обстоятельств катастроф по более безопасному руслу, чтобы ненароком не бросить тень на могущественного заокеанского партнера. Генерал западногерманских ВВС Иоганес Штейнхофф, например, связывал рост аварий с чрезмерной самоуверенностью пилотов при достижении критической фазы в ходе подготовки, которая при полетах на самолете «Ф-104 Старфайтер» наступает после 500 и продолжается до 800 часов.

Особенно не вдаваясь в тонкости современного воздухоплавания, боннская прокуратура в январе 1970 г. заявила, что количество катастроф находится в пределах допустимой нормы, и прекратила поиски ответственных за них. Административный суд земли Шлезвиг-Гольштейн со всей ответственностью даже заверил в том, что управление самолетом «Старфайтер» не является рискованным, а следовательно, пилоты не выполняли «особо опасную работу», требующую специальной компенсации. Западногерманские служители Фемиды пожимали плечами: «За что, собственно говоря, должна расплачиваться казна?» Не собиралась брать на себя вину и корпорация «Локхид», сославшись, между прочим, на вынужденную перестройку самолета по вкусу западногерманского потребителя.

Стихийное движение вдов то затухало, то вспыхивало с новой силой в различных землях ФРГ, пока не приобрело организованный характер. Вдовы обратились к чрезвычайно популярному американскому адвокату Мелвину Белли, которому поручалось возбудить процесс против «Локхид эйркрафт корпорейшн». Белли знали и ценили! Когда-то на заре его карьеры ему удалось добиться увеличения пособия пострадавшему пожарнику с 12 до 235 тыс. долл. Широко был известен феноменальный случай из его богатой практики, когда он вынудил фармацевтическую фирму выплатить 675 тыс. долл. мальчику, который чуть было не умер от того, что принимал пилюли, выпущенные этой фирмой. Адвокат в течение 12 лет

спасал от электрического стула ординарного уголовника Карела Чесмена, который стал за это время звездой Голливуда. Он успешно защищал Джека Руби, убившего Освальда, который обвинялся в покушении на президента США Джона Кеннеди. Словом, вдовы были вправе надеяться, что Мелвин Белли сотворит очередное чудо. Но знаменитый адвокат оказался не в силах тягаться с мощным промышленным концерном «Локхид эйркрафт корпорейшн».

Начало скандальной истории, связанной с фирмой «Локхид», относится к далекому 1959 г. Сошедшие с конвейера «Старфайтеры» тогда еще не успели получить печальное прозвище — «фабрики вдов». Они смотрелись с рекламных обложек американских иллюстрированных журналов эдакими бравыми военными, собирающимися если не произвести переворот в современной авиации, то по крайней мере завоевать лидерство среди себе подобных. Кормящаяся вокруг корпорации пресса создала громкое паблисити детищу «Локхида». Она обращала внимание и на смелый излом крыльев машины, на ее стремительность и ударную мощь, способность служить в качестве атомного бомбардировщика, истребителя-перехватчика и самолета-разведчика.

В 1961 г. в руководстве корпорации произошли перемены, пост президента занял Дэниел Хотон. Он развил бурную деятельность по торговле самолетами фирмы за границей, внес в нее дух авантюризма. Подпольное торговашество с подкупами и взятками стало узаконенным методом наживы, который фирма использовала на протяжении всех пятнадцати лет правления Д. Хотона до его вынужденной отставки.

В обстановке «холодной войны» Д. Хотон был одним из крестных отцов сошедшего с конвейера «Локхида» многоцелевого истребителя-бомбардировщика «Ф-104 Старфайтер», с помощью которого мыслилось начать наступление продукции фирмы на Западную Европу. В качестве предлога при этом использовалась стандартизация военно-воздушных сил стран НАТО. Идея Хотона отражала настроение министра обороны США Макнамары, решившего открыть «зеленую улицу» экспорту американского оружия.

Тогдашний министр обороны ФРГ Франц Йозеф

Штраус первым одобрил предложенный фирмой «Локхид» контракт на поставку партии «Старфайтеров», хотя в прессу уже просочились сведения о ненадежности машины. Лидеру реваншистов казалось, что, оснастив армию этими машинами, способными нести ядерное оружие, можно уговорить западногерманских бюргеров перед лицом мнимой «красной угрозы» внести новые пожертвования на милитаризацию. Сокровенной мечтой Штрауса было вывести ФРГ в число ведущих военных держав мира. Итак, сделка с фирмой «Локхид» в 1959 г. состоялась. 250 «Старфайтеров» совершили свой первый беспосадочный перелет из США в Западную Европу.

Через год тучная фигура Штрауса появилась в одном из самых фешенебельных районов Лос-Анджелеса Беверли хилс. Здесь в ночных барах и ресторанах кутят со своими богатыми патронами голливудские звезды. Баварский ультра предпочитал интимность. Он скрылся в личной вилле президента компании «Локхид», где был накрыт шикарный стол на две персоны. Как утверждали немногие очевидцы, вечернюю весьма обильную трапезу Штрауса разделяла знаменитая «сексбомба» Джейн Мэнсфилд, подсадная утка фирмы «Локхид». Рассчитался Штраус за бурные калифорнийские ночи и врученную ему приличную мзду новым государственным контрактом с «Локхидом», заказав 700 самолетов «Старфайтер» на сумму 8 млрд. марок. Хотя американская корпорация была вполне довольна, министр этим не ограничился. По его инициативе в Западной Европе был организован с участием Италии, Бельгии, Голландии целый консорциум по производству «Старфайтеров» по лицензии «Локхида». Только одна итальянская фирма «Аэриталия» перехватила подряд на строительство 121 самолета.

Штраус грезил во сне и наяву летательным аппаратом, способным наносить ядерные удары. Поэтому «Старфайтер» переоборудовался в ФРГ девяносто раз. Всякого рода доработки и усовершенствования обошлись западногерманским налогоплательщикам в 340 млн. марок. Дорогой военный реквизит, напичканный электронной аппаратурой, увеличился на треть в весе по сравнению с первоначальным вариантом и терял свои летные качества.

В 1962 г. звено летчиков западногерманских ВВС во

главе с командированным из США инструктором взвилось в небо, чтобы продемонстрировать авторитетной комиссии фигуры высшего пилотажа. Но через несколько минут показательное шоу обернулось очередной трагедией. ВВС ФРГ списали еще четыре машины и четыре единицы летного состава. Птенцы «Локхида» явно тяготели к земле и позже. 25 сентября 1975 г. в районе американской базы в ФРГ Битбург бесславно закончили свою карьеру четыре итальянских пилота, пытавшихся опробовать скоростную машину. К началу 1977 г. ФРГ не досчиталась 186 самолетов «Старфайтер» из 917, Италия — 81 из 325. Каждый год продолжал вносить коррективы в мрачную статистику. 10 июля 1984 г. западногерманский летчик вынужден был покинуть неуправляемый «Старфайтер», который врезался в крестьянский дом. В этот же день разбился недалеко от аэродрома другой истребитель. Потери бундесвера на сегодняшний день достигли более 250 самолетов.

А у костров разбитых «Старфайтеров» грели руки маститые политиканы, высокопоставленная военная элита, бизнесмены и спекулянты. Эти вторые, наземные «пилоты» в смокингах не поднимались выше своих мягких кабинетных кресел. Дым от пылающих самолетов не разъедал им глаза, а совесть, не замутненная сознанием своей личной причастности к катастрофам, оставалась «кристально чистой». Они цепко держались за штурвал корабля, называемого доходным бизнесом, разделяя сверхприбыли с компанией «Локхид». «Пилоты» в смокингах делились на две категории: одни давали взятки за то, чтобы бракованная продукция получала выход в коммерческий свет, другие их брали за то, что обеспечивали государственные заказы на данный товар, гарантировали устойчивость прибылей. В выигрыше оставались все члены преступного синдиката мошенников, выросшего под крылом концерна «Локхид».

Руководство концерна, оставаясь главным вдохновителем авантюрных сделок, вырастило себе целую плеяду верных подручных. В банде «тихих» гангстеров на западноевропейском театре спекулятивных операций ведущим, естественно, выступал ультраправый лидер клерикальной партии Христианско-социалистический союз (ХСС) Франц Йозеф Штраус. Он проявил немало ста-

раний, чтобы превратить баварскую столицу Мюнхен в форпост НАТО и ЦРУ в Западной Европе. Хотя его сделки с «Локхидом» явно предвещали очередной скандал, самоуверенный Штраус не ожидал серьезных разоблачений.

Гром грянул, как казалось Штраусу, среди ясного неба и с совершенно неожиданной для него заокеанской стороны. Пищу для скандала дал его закадычный друг американец Эрнст Ф. Хаузер, служивший до 1964 г. по протекции баварского ультра торговым агентом фирмы «Локхид» в Западной Германии. Он же обеспечивал деловую связь с министерством обороны ФРГ, во главе которого стоял тогда все тот же Штраус. Их дружба завязалась еще в 1945 г. в оккупированной Баварии. Офицер американской разведки Хаузер привлек Штрауса к сотрудничеству, чтобы использовать его как посредника в переговорах с промышленными магнатами, тесно связанными в недалеком прошлом с нацистами. В честь Штрауса Хаузер нарек даже одного из своих сыновей его именем — Франц Йозеф. На этом родство душ не кончилось. Действуя в компании со Штраусом, лоббист Хаузер сколотил неплохое состояние в ФРГ, но вынужден был спешно эвакуироваться в 1972 г. в США, уличенный банком земельных ссуд в подделке документов.

Вызванный в сенатскую комиссию американского конгресса по делу «Локхида» Э. Ф. Хаузер признал, что вел в свое время дневниковые записи, фиксирующие закулисные сделки фирмы «Локхид». На свет появились компрометирующие фирму материалы. Выяснилось, что в 50-е гг. Христианско-социалистический союз и его председатель Ф. Й. Штраус получили через подставные фирмы более 40 млн. марок в качестве взятки за реализацию в ФРГ боевых самолетов «Старфайтер» с существенными конструктивными недоделками.

По заявлению Хаузера в сенате, а затем по западногерманскому телевидению в программе «Монитор», за продажу каждого «летающего гроба» американская фирма выплачивала вначале более 6 тыс. долл. «комиссионных», а затем в несколько раз увеличила свои гонорары. Тут уж, понятно, было не до панихиды по гибнущим летчикам. Каждый, в том числе разбившийся, «Старфайтер» приносил прибыль торгашу Штраусу, привыкшему к

крупным «чаевым» в авиабизнесе еще в те послевоенные годы, когда он занимал пост председателя наблюдательного совета компании «Дойче аэробус ГмбХ» и пост председателя совета управляющих во франко-западногерманской авиакомпании «Эйрбас эндустри».

Штраус мог бы в свое оправдание потрясти официальными бумагами, свидетельствовавшими о заключении контрактов с «Локхидом». Мог и не мог. Если бы он это сделал, то обнаружили бы факты взяток в связи с поставками самолетов «Старфайтер» ряду западногерманских деятелей, государственным и частным организациям. Тогда под ударом оказалась бы вся компания подставных лиц, посредников, военных и банков — участников крупной аферы. Однако Штраус позаботился о том, чтобы обвинения Хаузера не получили документального подтверждения. Вскоре выяснилось, что таинственным образом исчезла большая часть секретной документации, связанной с закупками самолетов «Старфайтер».

По требованию общественности министерство обороны ФРГ вынуждено было заняться поисками пропажи. Штраусу пришлось «припомнить», что в январе 1967 г. по его приказу были перевезены из министерства обороны в возглавлявшееся им тогда министерство финансов несколько сот папок служебной переписки с фирмой «Локхид», из которых уцелели только 14. Среди компрометирующих бумаг исчезли протокол-смета со всей раскладкой стоимости поставок «Старфайтеров», регистрационная карточка со следами прохождения материалов в ходе переговоров с «Локхидом».

Странные вещи творились и с документами по делу «Локхида», поступившими в ФРГ из США. Первоначально было объявлено, что речь идет о документации на 30—36 тыс. страниц, но в ФРГ якобы попало только 6 тыс. страниц «актов «Локхида», а затем и эта кипа бумаг сократилась до 4 тыс. страниц. Наемники концерна как в США, так и в ФРГ замечали свои следы.

Э. Хаузер выдал не только своего сообщника Штрауса. Он утверждал, что лично передавал конверт с несколькими тысячами долларов наличными ответственному сотруднику западногерманского штаба генералу Раллю, скандально известному тесными контактами с военно-промышленным комплексом в Южной Африке. В своих дневниковых запи-

сях за 16 ноября 1961 г. он упомянул встречу еще с одним высокопоставленным западным немцем, который впоследствии стал генералом, а затем покончил с собой. Хаузер готовил для него очередную взятку в виде «рождественского подарка», и тот должен был сам составить заранее закупочный список. Даже хапуга Хаузер удивился жадности своего клиента, отметив в дневнике, что «он был поистине ненасытен».

Сенсационные разоблачения официальных лиц ФРГ, замешанных в преступных махинациях «Локхида», к которым, кстати, боннская Фемида проявила удивительную благосклонность, не помешали компании пустить глубокие корни в этой натовской стране и спокойно сбывать по завышенным ценам свою дорогостоящую и некачественную продукцию. Места прежних потерявших доверие сотрудников занимали новые. Крупные взятки превратились в главное средство обеспечения сверхприбыли концерна «Локхид». Паутиной коррупции «Локхид» опутал влиятельные силы не только в ФРГ, но и во многих странах западноевропейского континента, США, Латинской Америки, Азии и Африки, попирая законы и всякие понятия морали.

Экспорт коррупции

«Сначала казалось, что «Локхид» — это роскошный ресторан для избранных. Теперь выходит, что это харчевня, где потчуют взятками огромное количество принцев, министров, адвокатов, чиновников...» — так комментировал в «Коррьере делла сера» итальянский писатель Энцо Бьяджи взрыв разоблачений зарубежных клиентов «Локхида», в числе которых оказались и известные миру представители итальянской аристократии.

В своих деловых связях с западным миром фирма «Локхид» ориентировалась на глубоко законспирированную систему вне рыночных отношений, открывающую простор для коррупции, взяточничества и «умасливания» нужных людей ценными подношениями. Взятками сопровождалось заключение всякого рода сделок от получения импортной лицензии до продажи большой партии самолетов. Чаще всего компания предпочитала избегать пря-

мых контактов с подкупаемыми лицами и тонко действовала через своих посредников и агентов — выходцев из тех стран, с которыми фирма связывала свои коммерческие интересы.

Подбиралась агентура, как правило, имеющая устойчивые связи в мире политики и бизнеса, знающая все лазейки в лабиринтах власти и умеющая ладить с властью имущими. Эмиссары компании занимались не только подкупом, но и наведением деловых мостов между важными официальными персонами и представителями «Локхида» с целью изучения местной конъюнктуры, общих настроений в правительственных коридорах, поиска людей, на которых можно было сделать ставку. На таких встречах рождалась стратегия компании, определялись перспективы заключения сделок.

Подпольный характер посреднических операций позволял фирме в любой критический момент откреститься от любых обвинений и свалить вину на своих агентов. Причем деньги редко фигурировали в расчетах соучастников авантюры. Тайну финансовых операций хранили вклады на счета подставных лиц в избранных банках.

Фирма «Локхид» погрузилась в трясину коррупции еще в середине 60-х гг., когда она, стараясь сбыть в Риме турбореактивный самолет «Орион», а затем транспортный самолет «Геркулес», активно прибегала к подкупу посредников через своего юридического советника Роджера Биксби Смита. Тот в свою очередь пользовался услугами римского адвоката Овидио Лефевра д'Овидио, подвизавшегося на должности сотрудника министерства обороны. Жадный до денег д'Овидио постоянно выклянчивал повышенные вознаграждения за проведение подпольных операций. Смит, информируя в этой связи свое руководство, отмечал в переписке в марте 1969 г., что итальянский посредник требует 120 тыс. долл. за каждый проданный «Геркулес». Он объяснял, что именно такая сумма необходима, чтобы перебить взятки, предлагаемые западными немцами и французами. Окольным путем, через малоизвестную панамскую компанию «Фонд исследований зоны умеренного климата», фирма «Локхид» перевела посреднику нужную сумму и реализовала свою продукцию.

Обнародованные сенатской комиссией США докумен-

ты, подтверждавшие подкуп в 1970—1971 гг. фирмой «Локхид» ряда крупных итальянских правительственных чиновников, обеспечивших заказы на самолеты «С-130 Геркулес», не долго сохраняли анонимность, вскоре стали известны имена получивших взятки от «Локхида». Одним из них был бывший министр обороны христианский демократ Луиджи Гуи, вторым — занимавший тот же пост Марио Танасси, который слыл «человеком Пентагона». Именно им и перепала львиная доля из отпущенных американским концерном на взятки двух миллионов долларов. Подкуп министров был осуществлен через экспортно-импортные конторы и банки в Лихтенштейне, Панаме и Швейцарии. Получение взяток высокопоставленными итальянцами не отрицал позже и сам вице-президент «Локхида», которому удалось сбыть Италии 14 транспортных самолетов «С-130 Геркулес» за 60 млн. долл., несмотря на организованное сопротивление оппозиционных политических партий страны.

Фирма «Локхид», словно исправный летописец, педантично фиксировала в деловых бумагах свои тайные издержки и незаконные операции в полной уверенности, что ее «бухгалтерия» никогда не попадет в чужие руки. Случай распорядился иначе. Вскрытые в ходе слушаний в американском конгрессе махинации компании показали, что она имеет повадки матерого промышленного хищника. Преданные гласности сведения стали тем бикфордовым шнуром, вспышка которого привела к скандальному взрыву.

В бумагах «Локхида» перечислялись суммы взяток и указывались основания отпуска средств на взятки. Например, отмечалось, что 50 тыс. долл. были «специальной компенсацией министру за его активность в связи с повышением цены, которая обсуждалась на переговорах в декабре 1969 г.», а 78 тыс. долл. предназначались «в качестве компенсации предшествующему министру и определенным членам его команды, которые находятся сейчас в министерстве и будут пересматривать контракт». На проходившем в 1978 г. в Италии судебном процессе один из главных обвиняемых по делу «Локхида» адвокат О. Лефевр, отказавшись от тактики уклонения от ответов, признал, что лично передавал секретарю министра обороны Италии Танасси полученные от американской

компании 560 млн. лир и рассказал о подробностях этой операции.

Положение Танасси серьезно осложнилось. Стало известно, что его приход на пост министра обороны привел к возобновлению прерванных еще в 1964 г. переговоров с фирмой «Локхид», которая специальным письмом была проинформирована о возможности заключения сделки. Решением конституционного суда М. Танасси был лишен парламентского мандата и приговорен к тюремному заключению.

Взятничество другого министра обороны, Луиджи Гуи, было подтверждено одним из руководителей «Локхида» Уильямом Коуденом на допросе в американской Комиссии по контролю над операциями с ценными бумагами. Часть взяток текла в фонд партии христианских демократов. Для этого использовалась подставная фирма «Тезорефо», организованная братьями Антонио и Овидио Лефевр. А взятка лично Гуи передавалась через фирму Луиджи Оливио «Икария».

На след Танасси и Гуи навел еще один член синдиката мошенников — президент государственной компании «Финмекканика» мультимиллионер Камилло Крочани, особо преданный правившей христианско-демократической партии. Биография промышленника служила яркой иллюстрацией финансовой, экономической и политической жизни Италии, в которой коррупция играла огромную роль. Он был архитектором фиктивных фирм, посредником при заключении сделок с верхушкой ХДП и генералами.

В аферах «Локхида» на Апеннинском полуострове оказались замешанными весьма крупные фигуры. Обитателем римской тюрьмы с ироническим названием «Царица небесная» стал генерал авиации в запасе Дуилио Фанали, бывший заместитель командующего ВВС НАТО в южной зоне Европы и начальник штаба ВВС Италии в 1968—1971 гг. Именно в эти годы, когда Фанали щеголял в генеральском мундире и имел реальную власть, итальянские ВВС увеличились на 14 самолетов фирмы «Локхид». Против Фанали, обвиненного в организации преступных сделок, вымогательстве и корыстном использовании занимаемого поста, было много улик. Генерал считался крупным военным теоретиком и призывал к укреплению НАТО и модернизации вооружений со страниц

неофашистского журнала «Политика и стратегия». Его идейное тяготение к ультраправым дополнял счастливый брак с Кармен, родственницей ушедшего в мир иной испанского фашистского диктатора Франко.

Участники неудавшегося фашистского путча, возглавляемого Валерио Боргезе, прочили Фанали на пост министра обороны Италии. Генерал едва избежал тюрьмы, сумев доказать свою непричастность к выдвижению кандидатуры. Огромный «Геркулес» с дальностью полета в четыре тысячи километров не годился для небольшой по площади Италии. Группа экспертов пыталась доказать нецелесообразность сделки с компанией «Локхид». Но Фанали настаивал на своем, ссылаясь на военные обязательства Италии перед НАТО. Во время заседания парламентской следственной комиссии по делу о подкупе итальянских официальных лиц пришло печальное известие о катастрофе близ города Пиза одного из закупленных самолетов «С-130 Геркулес» с 44 пассажирами на борту.

Финалом итальянской части скандала фирмы «Локхид» явилась отставка президента страны Дж. Леоне, во многом связанная с выдвинутыми в его адрес обвинениями в причастности к неприглядной истории со взятками. Был нанесен удар по престижу правящей партии христианских демократов, вскрылись продажность и разложение ее верхушки.

Буквально перед началом заседания итальянского парламента американская газета «Уолл-стрит джорнэл» отмечала, что «не все взятки преследовали чисто коммерческую цель: с их помощью добывалась секретная информация для американской разведки или оплачивались услуги проамерикански настроенных политических деятелей в других странах». Именно поэтому официальный Вашингтон постарался скрыть многие факты из деятельности концерна «Локхид», которые могли бы привести к еще более серьезному скандалу.

Во многих столицах западного мира настороженно следили за продвижением тайфуна разоблачений «Локхида». Стало известно, что одно высокопоставленное лицо в Нидерландах получило от «Локхида» взятку в 1,1 млн. долл. Этим лицом оказался, как выяснилось потом, принц Бернхард, супруг королевы Юлианы.

Захватившая корпорацию «Локхид» в самом начале

60-х гг. идея экспорта своей продукции в натовские страны потребовала создания благоприятных условий для осуществления выгодных сделок. Прежде всего фирма занялась вербовкой деловых и влиятельных лиц в Западной Европе. Большие надежды в этой связи возлагались на подручного «Локхида» голландца Фрэда Мьюзера, работавшего в голландской авиатранспортной компании КЛМ и давно клюнувшего на долларовые приманки американской фирмы. В годы второй мировой войны Мьюзер служил в английских ВВС, затем получил американское гражданство и устроился на фирму «Локхид».

В 1954 г. энергичный Мьюзер командировается в Швейцарию в качестве главного представителя концерна в Западной Европе, Африке и на Ближнем Востоке. На этом поприще и расцвел его предпринимательский талант, одной из сторон которого был авантюризм, свойственный руководству концерна. Формируя команду посредников для обеспечения подпольных торговых операций, Мьюзер привлек своего однокашника по колледжу пилота-любителя Губерта Вейсброта. Затем он завербовал еще одного бывшего спортсмена, Ганса Герритсена, своего старого сослуживца по авиакомпании КЛМ. Мьюзера, естественно, интересовали не спортивные достоинства рекрутов, а их связи и степень влияния в коридорах власти.

В этом отношении Герритсен представлял особую ценность для корпорации, так как находился в дружеских отношениях с мужем голландской королевы принцем Бернардом, являвшимся членом директората КЛМ, самолетостроительной компании «Фоккер» и других компаний, а также генеральным инспектором вооруженных сил Нидерландов.

Явные и тайные подручные компании «Локхид», манипулируя разнообразными рычагами давления, угрозами и посулами, открыли концерну путь к сбыту скандально известных «Старфайтеров» и другой техники в Голландии и Бельгии. И хотя принц Бернард опровергал свое соучастие в незаконных сделках, члены американской сенатской подкомиссии, занимавшейся расследованием по делу «Локхида», пришли к иному выводу. Представители концерна вынуждены были признать под присягой, что выплатили принцу миллион долларов где-то между 1961 и 1963 гг. Этот факт подтвердил Мьюзер и тор-

говый агент «Локхида» в Западной Германии Эрнст Хаузер. В его личном дневнике упоминается получение принцем Бернардом денег с личного банковского счета Фрэда Мьюзера.

Скандал, бросивший тень на королевский дом, вызвал шквал огня со стороны оппозиционных партий, потребовавших ухода принца Бернарда с поста генерального инспектора вооруженных сил Нидерландов. В конце лета 1976 г. принц лишился всех занимаемых постов. Объявляя об отставке Бернарда, премьер-министр Голландии сообщил в парламенте, что она вызвана тем, что принц «не принимал во внимание ответственности, связанной с занимаемыми им высокими постами», в деловых отношениях с представителями концерна «Локхид».

Вторжение на западногерманский рынок корпорации «Локхид» вызвало эпидемию коррупции, которая распространилась на многие страны. Под сомнением оказалась репутация командующего шведскими военно-воздушными силами генерала Дика Стенберга, входившего в состав правления полугосударственной компании «Сведэйр». Приобретенные у «Локхида» три транспортных самолета «Геркулес» стали теми тремя соснами, в которых заблудился незадачливый генерал и некоторые другие должностные лица.

Давая показания под присягой в сенатской подкомиссии по делам многонациональных корпораций, президент и вице-председатель совета директоров компании «Локхид» Котчиан изворачивался как мог с помощью недомолвок, невнятных оговорок, ссылок на забывчивость. И все-таки расследование докапывалось иногда до некоторых важных деталей, дополняющих представление о широком размахе коррупции, практикуемой американской фирмой.

Котчиан был вынужден признаться, что руководство «Локхида» заплатило 10 тыс. долл. одной организации в Лондоне с целью сбора сведений о политике в области цен ее конкурентов в Европе. Он также сообщил, что по крайней мере один из сотрудников этой организации ранее служил в Центральном разведывательном управлении США. Это обстоятельство свидетельствовало о том, что в борьбе за рынки сбыта фирма выходила за рамки обычной конкуренции и пользовалась методами

откровенного шпионажа. Лондонская газета «Таймс» писала, что в истории со взятками Англия, очевидно, не станет исключением среди стран, затронутых коррупцией. Хотя чопорный Лондон и не дал разорваться «бомбе» «Локхида», из заявлений уже известного нам Э. Хаузера стало ясно, что во время правления консерваторов взятки от «Локхида» поступали по крайней мере одному из министров правительства Великобритании.

Подорванная репутация фирмы «Локхид» несколько приостановила в феврале 1976 г. ее переговоры с канадским правительством относительно поставок 18 самолетов «Орион» стоимостью в 52 млн. долл. каждый, что последовало за сообщением об отставке в разгар скандала двух руководящих сотрудников американской компании.

Против планируемой сделки выступил с решительным протестом Центральный исполнительный комитет Коммунистической партии Канады. В его письме к премьер-министру страны Трюдо, в частности, отмечалось: «В то время, когда федеральное правительство сокращает расходы на медицинское обслуживание и провинции закрывают больницы, контракт вашего правительства с этой пресловутой корпорацией «Локхид» обойдется канадским налогоплательщикам в 18 раз больше того, что провинция Онтарио надеется сэкономить на сокращении своих расходов на больницы. Есть что-то постыдное в этой бессмысленной трате государственных средств наряду с запланированным повышением цен на нефть и газ в условиях инфляции и повышения процентных ставок, в то время как с другой стороны расширяется и усиливается обязательный контроль над доходами рабочих и служащих».

Коммунистическая партия Канады видела причину инфляции и безработицы в стране в усилении эксплуатации со стороны монополистического капитала, в том числе американского, в увеличении расходов на оборону, связанных также с экспортом из США дорогостоящих военных программ. Несмотря на протесты общественности и сопротивление оппозиции, канадское правительство все-таки подписало в июле 1976 г. сделку с оскандалившейся компанией.

Канада еще не заключала в мирное время таких крупных военных контрактов. Концерн «Локхид» позаботился о том, чтобы под видом выпуска ультрасовременной маши-

ны взвинтить на нее цену. Модифицированный вариант самолета «Орион» — «Аврора» — с добавлением электронных приборов, внесением ряда изменений в конструкцию и созданием сопутствующей системы наземной поддержки «СР-140» обошелся канадским налогоплательщикам в копейку. Компании же эти самолеты принесли не только огромную прибыль, но и «отпущение грехов». Министр обороны Канады в памятной записке заверил в том, что компания не допускала никаких злоупотреблений в сделках, а шеф концерна Хаак воспользовался этим, чтобы поднять престиж фирмы. Вся церемония подписания контракта и обмен речами при этом напоминали веселый водевиль, в котором партнеры проявили удивительную сыгранность. Очевидно, на сей раз концерну «Локхид» удалось глубоко запрятать все улики, которые могли свидетельствовать о совершении им одной из крупных международных сделок.

«Бомба «Локхид» угрожает Испании», — предупредила французская газета «Орор» об очередной скандальной одиссее американской компании. В это время на пути в Мадрид находился после официального визита в США министр иностранных дел Испании Марселино Ореха Агирре. Он вез солидную папку, в которой содержалось более тысячи страниц копий, снятых с подлинных документов фирмы «Локхид». В интервью агентству «Логос» официальные лица министерства заявили, что вся поступившая им документация переправлена с посыльным в верховный суд в распоряжение прокурора Антонио Осе Гарсиа Родригеса. Предстояли расследования в связи со спекулятивными аферами «Локхида» по продаже Испании семи самолетов «С-130 Геркулес» и трех самолетов «Р-3А Орион». В материалах содержались данные, свидетельствовавшие о подкупе и взятках.

Но тут начались странные вещи. Прокурор утверждал, что и в глаза не видел какие-либо документы. Исчез и посыльный, который их доставлял. Результатом трехмесячных расследований явилось скромное сообщение суда осенью 1976 г. о том, что благосклонностью «Локхида» пользовались двенадцать человек, которые получали ежегодные рождественские подарки на общую сумму всего лишь немногим более 1000 долл. Деятельность концерна была признана «совершенно корректной».

И все-таки вскоре гром грянул. Пресса и радио принесли сенсационную новость: генерал-майор Рей Родригес и полковник Карлос Грандаль Сегаде смещены со всех занимаемых постов. Как выяснилось, эти высокопоставленные военные в числе пяти акционеров испанской фирмы «Авионика», представляющей интересы «Локхида» в Испании, получили от американского концерна за свои услуги 11 млн. долл. Деньги поступали на тайные счета в швейцарском банке.

Исследование троп, ведущих к кормушке военных заказов, привело, что называется, к самому порогу турецкой фирмы «Алтай», владельцем которой был некий Дурал. В штате ее исправно служили Аднан Мутлу, адъютант бывшего командующего ВМС Турции адмирала Джеляля Каяджана, и капитан второго ранга Рифат Бигат, который также был адъютантом другого командующего ВМС Турции адмирала Кемаля Каяджана. Дельцы фирмы вступили в тайный сговор с эмиссарами «Локхида» о сбыте в Турцию партии самолетов «Ф-104С». Для обеспечения операции американский концерн отпустил 13 млн. лир, которые пошли на подкуп должностных лиц. В круговерть коррупции были втянуты десятки уважаемых персон, и турецкий рынок распахнул свои ворота для дорогостоящей продукции компании «Локхид». Закупка самолетов происходила не в США, а в Италии, где они производились по лицензии «Локхида», хотя комиссии поступали на счет фирмы Дурала в Центральном банке Турецкой Республики непосредственно из США. Колоссальные масштабы аферы побудили турецкие власти создать 10 февраля 1976 г. следственную комиссию в составе представителей генерального штаба и министерства национальной обороны.

С уходом Великобритании из района Персидского залива миссия жандарма и ангела-хранителя интересов Запада в этом регионе была возложена Соединенными Штатами на шахский Иран. В страну хлынул поток американского современного оружия и военной техники, пожаловали тысячи американских специалистов. В Иране были расквартированы представители всех фирм, составляющих опору военно-промышленного комплекса США, включая такие гиганты, как «Локхид», «Макдоннелл-Дуглас», «Боинг», «Белл геликоптер интернэшнл». Еще бы, ведь тор-

говля смертоносным товаром приносила баснословные барыши.

Крах шахского режима в Иране обернулся крахом и для американских торговцев оружием. Представители американских фирм все чаще стали находить под дверями своих домов записки с требованием, чтобы они убирались из страны подобру-поздорову. В автобус военно-промышленной корпорации «Белл геликоптер интернэшнл» была подложена бомба. В окрестностях Тегерана забросали камнями возвращающегося с работы на военном аэродроме служащего концерна «Локхид». Представителям военно-промышленных монополий пришлось ретироваться из Ирана. Многие эвакуировались в Саудовскую Аравию, также превращенную американскими военными концернами в свалку вооружений и техники.

В этой богатой нефтью стране обмен оружия на нефть стал удобным методом погашения дефицита западных стран, особенно в условиях резкого повышения странами — членами ОПЕК цен на сырье в 1973 г. По этому поводу известный исследователь корпораций Э. Сэмпсон в своей книге «Оружейный базар» писал: «Четырехкратное повышение цен на нефть принесло огромные барыши странам Персидского залива, прежде всего Ирану и Саудовской Аравии. Для любой внезапно обогатившейся страны приобретение оружия становится самым легким и простым путем повышения престижа и усиления власти ее правителей с помощью денег». По данным Пентагона, Саудовская Аравия только в 1973—1976 гг. запаслась американским оружием почти на 8 млрд. долл. Одновременно с оружием она вынуждена была также импортировать тысячи американских специалистов для обслуживания закупаемой авиатехники и сложнейшей радиоаппаратуры.

В качестве посредника на Ближнем Востоке фирма «Локхид» облюбовала энергичного дельца — мультимиллионера Аднана Хашогги, выходца из Саудовской Аравии и приближенного к королевскому дому: его отец был одним из врачей, лечивших членов королевской семьи. Аднан постигал науку делать деньги сначала в престижном колледже в Александрии, а затем в калифорнийском колледже. Он сколотил огромное состояние в 400 млн. долл., став совладельцем 50 разбросанных по свету компаний.

В Сингапуре на него работала транспортная фирма, в Париже — дом моделей элегантной одежды, в Бразилии — фабрика по упаковке мяса. Он владел несколькими кораблями, двумя банками и заводом по производству крупногабаритных грузовых автомашин. В деловое турне по миру он отправлялся на собственном шикарном лайнере «Боинг-727».

Пронырливый Хашогги метался между Новым Светом и нефтяным Эльдorado Персидского залива. Он пользовался авторитетом как у банкиров Уолл-стрита, так и у купающихся в золоте арабских шейхов. Перед ним открывались двери президентских дворцов, загородных вилл крупных политиков, кабинетов, в которых заседали промышленники и представители военной элиты. «В любой стране арабского мира личные и семейные отношения являются основой основ отношений», — откровенно заявил Аднан Хашогги. Столь откровенное высказывание имело под собой реальную почву. Многие отпрыски королевских семей в Саудовской Аравии и их приближенные в самом деле весьма успешно занимались бизнесом. Сам Хашогги в числе весьма немногих был вхож в любое время дня и ночи в дом принца Султана Ибн Абдель Азиза, занимавшего пост министра обороны и пользовавшегося большим влиянием в Саудовской Аравии. Принц безгранично доверял Хашогги.

Учитывая это обстоятельство, американские концерны поймали на крючок проворного и жадного дельца. В разное время Аднан Хашогги представлял в качестве коммерческого агента интересы фирмы «Рейтион», «Крайслер», «Нортроп», «Локхид». Манипулируя связями, прикармливая нужных людей взятками, Аднан Хашогги обеспечивал американцам за баснословные гонорары рынок сбыта на Арабском Востоке. По подписанному с «Локхидом» контракту ему причиталось 12% от продажной цены каждого пассажирского самолета «Л-1011 Тристар», 5% — за поставки запасных частей, еще 5% набегало за организацию тренировочных курсов по использованию машины. За сделку по поставкам Саудовской Аравии истребителей компания «Нортроп» обещала выплатить Аднану Хашогги 45 млн. долл.

В течение пяти лет сотрудничества с этим агентом, с 1971 по 1975 г., «Локхид» перевел на его счет 106 млн.

долл. в виде комиссионных отчислений за услуги по распродаже в Саудовской Аравии гражданских и военных самолетов «С-130». И это только часть темных махинаций, подтвержденных председателем корпорации Д. Хотном во время слушания дела «Локхида» в американском конгрессе. Из самого Аднана Хашогги выжать дополнительные признания не удалось. Монополизировав основные контракты министерства обороны Саудовской Аравии и получая огромные суммы комиссионных, агент «Локхида» внес свою лепту в милитаризацию страны. Оскандалившись с «Локхидом», он переориентировался на другие компании, не задетые пока публичными разоблачениями.

Менее удачно сложилась судьба другого антрепренера фирмы «Локхид», который работал в другом отдаленном азиатском регионе. В начале февраля 1976 г. на красочных рекламных страницах в американских журналах появилась фотография директора управления полетами гонконгской авиатранспортной компании «Катай пасифик» Берни Смита. Позируя у самолета «Супер-Тристар», он убеждал потенциальных клиентов, что это самая «умная» машина, на которой он когда-либо летал. Не прошло и двух недель, как Смит лишился своего директорского кресла. Как выяснилось, он оказался крупным взяточником: получил от фирмы через «неустановленного английского агента, живущего во Франции», 80 тыс. долл. с целью содействия «Локхиду» в продаже самолетов другим авиакомпаниям.

Сотрудники «Локхида» проворачивали крупные аферы и в Колумбии. В результате под подозрение попали два генерала ВВС, в том числе командующий ВВС генерал Кальдерон, которые за приличное вознаграждение преувеличили оборонные нужды страны, чтобы убедить президента закупить самолеты американской фирмы. Их усилиями Колумбия действительно приобрела три транспортных самолета типа «Геркулес». О том, как готовилась сделка, рассказали материалы концерна, попавшие в руки сенатской подкомиссии американского конгресса.

Агент «Локхида», находившийся в Боготе, в своем письме в представительство компании в штате Джорджия в 1968 г. заверял в том, что, несмотря на сокращение военного бюджета Колумбии, офицеры ВВС смогли бы «оправ-

дать действительную необходимость приобретения дополнительного количества техники, чтобы обеспечить национальную безопасность». В письме отмечалось, что генералы хотят «сахара» (т. е. взятки) и «ради этого готовы пойти почти на все». По некоторым подсчетам, подкуп колумбийских военных обошелся в 200 тыс. долл. В закодированной депеше из Боготы агент корпорации позже рапортовал: «В своем письме я указывал, что президент запросил сократить военный бюджет в 1972 и 1973 гг. Но я выяснил, что ВВС не примут это во внимание, если они смогут оправдать явную необходимость закупок дополнительной техники в целях обеспечения национальной безопасности». В другом письме того же агента упоминался полковник, на которого возложена миссия навязать стране обманным путем дорогостоящие военные программы.

Агенты «Локхида» не жалели «сахара» и на Филиппинах. Компания подкупала правительственных официальных лиц, армейских офицеров и даже журналистов. Аналогичным образом она вела себя и в других регионах мира. Агент фирмы в Мексике в июне 1973 г. просил перевести 106 тыс. долл. для «финансирования в стране различных правительственных ведомств, которые примут участие в операции по закупке». Очевидно, не без оснований министерство национальной обороны Греции решило пересмотреть обстоятельства заключения «Локхидом» контрактов на поставку самолетов и оборудования для греческих вооруженных сил.

Корпорация «Локхид» лезла буквально во все щели в поисках выгодных сделок и сфер приложения капитала. Она поставляла южнокорейскому режиму оружие и боеприпасы, передавала ему без уведомления правительства США важную технологическую информацию. Компания приняла участие в строительстве в Южной Корее завода по производству ракетного топлива, предоставив необходимую научно-техническую документацию. Подобные, не санкционированные государственным департаментом США, действия были чреваты политическим скандалом, но фирма, как и прежде, вышла сухой из воды.

Правительственный переворот в Индонезии в 1965 г. застал директорат «Локхида» врасплох. Под угрозой развала оказался солидный подпольный синдикат в Джакарте с сетью опытных коммерческих агентов фирмы,

которые взятками добывали «Локхиду» выгодные контракты и обеспечивали сбыт продукции. Фирма атаковала посольство США просьбами помочь ей справиться с обрушившимися на нее трудностями. В секретной переписке представителей фирмы содержались сведения о значительных выплатах «Локхида» представителям индонезийской военной элиты, обсуждались варианты легализации в Индонезии официального агента фирмы из числа местных жителей для проведения подпольных операций, назывались пределы комиссионных вознаграждений (от 3 до 5%) за продажу самолета или другой техники.

...60-летний Тошио Комия молча улегся в спальном мешке на невысокую платформу в самом центре японской столицы и повесил рядом табличку, на которой вывел крупными иероглифами: «Объявляю голодовку в связи с участием Японии в скандале с «Локхидом». Толпы любопытных много дней окружали демонстранта-одиночку, принявшего так близко к сердцу позор своей страны. А скандал только разгорался, и дело дошло до того, что на скамье подсудимых оказался премьер-министр Японии Какуэй Танака.

Предыстория грехопадения Танаки была связана с проникновением концерна «Локхид» на Японские острова. Еще в конце 60-х годов американская авиастроительная компания через своего торгового агента в Японии пыталась выяснить, возможен ли сбыт в Японию пассажирских лайнеров «Тристар» через корпорацию «Марубени». Поскольку японская авиакомпания «АНА» уже отдала предпочтение моделям конкурирующей с «Локхидом» фирмы, было принято решение уговорить за 500 млн. иен премьер-министра Танаку воздействовать на авиакомпанию в нужном направлении.

Ранним утром 23 августа 1972 г. премьер-министр Танака после прогулки по саду и легкого завтрака готовился к приему посетителей. В приемной канцелярии его ожидали представители японской корпорации «Марубени». После небольшого совещания они договорились о сделке.

Через несколько дней в кабинете президента авиакомпании «АНА» раздался телефонный звонок. Звонил премьер Танака. Он рекомендовал закупить партию самолетов «Тристар», ссылаясь при этом на личную заин-

тересованность президента США Р. Никсона в продаже Японии самолетов фирмы «Локхид». И авиакомпания капитулировала, она объявила, что выпускает на свои линии исключительно лайнеры «Тристар».

В начале февраля 1976 г. президент компании Котчиан, давая показания в подкомиссии по многонациональным корпорациям сенатской комиссии по иностранным делам, заявил, что за период с 1969 по 1975 г. его фирма выплатила в Японии 12 600 тыс. долл. в виде взяток, комиссионных и прочих выплат политикам, политическим маклерам, руководителям корпораций и своим агентам за продажу самолетов «Тристар» на сумму 430 млн. долл. За что же платил «Локхид» своим агентам? Только ли за то, что они помогали ему реализовывать его продукцию?

Процесс над Танакой и другими участниками аферы, расследования, проводившиеся в Вашингтоне, так и не приоткрыли завесу, скрывающую от общественности грязные дела участников этой скандальнейшей истории. По предложению одной из американских газет, «Нью Рипаблик», операциями «Локхида» в Японии могло руководить ЦРУ в целях осуществления тайной дипломатии США. Об этом свидетельствуют следующие данные. За 15 лет концерн перевел по неконтролируемым каналам нью-йоркского отделения международной посреднической фирмы «Дик энд компани», сотрудничающей с ЦРУ, более 8 млн. долл. для выплаты в качестве негласных вознаграждений. 7 млн. из этой суммы направлялись влиятельному лидеру правых Иосио Кодаме, который был «консультантом» «Локхида» в Токио, а с 1948 г. являлся агентом ЦРУ. Традиционные связи «Локхида» с американской разведкой не позволили в полной мере размотать японский клубок политических интриг и финансовых махинаций компании.

Скандал, в котором оказался замешан теперь уже бывший премьер Японии Танака, постепенно перерос в судебный процесс, на заключительном этапе которого бывший глава правительства был приговорен к четырем годам лишения свободы и к штрафу в 500 млн. иен. Но осужденный Танака, будучи депутатом японского парламента, пользуется правом неприкосновенности, а следовательно, приговор не может быть приведен в исполнение. Сам же Танака, естественно, и не собирается уходить в

отставку. Его позиции в избирательном округе префектуры Ниигата настолько прочны, что обеспечивают ему практически пожизненное место среди парламентариев.

В 1983 г. разразился новый скандал, связанный с подкупом и взяточничеством, на этот раз в Португалии. По сообщению лиссабонского еженедельника «Эспресу», португальская юридическая полиция занялась расследованием обстоятельств подкупа фирмой «Локхид» правительственных чиновников при заключении контракта на поставку для авиакомпаний «ТАП» пяти пассажирских самолетов. Заокеанский концерн и тут прокручивал дела с помощью взяток, которые, по скромным подсчетам, составили почти 25 млн. долл. Участники спекулятивной сделки получали 7% от стоимости контрактов.

Ни перетасовки в административной верхушке «Локхида», ни клятвенные заверения руководителей концерна о том, что в будущем они не допустят никаких злоупотреблений, ни скандальное прошлое и публичные разоблачения не могли изменить повадки хищника.

В родных пенатах

У себя на родине, в Соединенных Штатах Америки, боссы концерна «Локхид» действовали еще свободнее, чем за ее пределами. Дома, как говорится, и стены помогают. За толстыми стенами Пентагона рождались планы глобальной милитаризации, которые приводили к дальнейшему разбуханию военного бюджета и падали золотым дождем на корпорации военно-промышленного комплекса. И здесь путь к прибыльным заказам лежал через взятки. Об этом знали в официальном Вашингтоне, но помалкивали. Возмутителем спокойствия оказался бывший агент фирмы «Локхид» Эрнест Хаузер, который сообщил сенатской подкомиссии о широкой системе подкупа офицеров высшего ранга военно-воздушных сил США, содействовавших получению контрактов «Локхидом».

Чаще всего фирма подкупала лиц, входивших в состав консультативных групп по оказанию военной помощи в различных странах НАТО. По показаниям Хаузера, в Пентагоне исходили из того, что «полковники выколачивают заказы для американских фирм и если при этом что-то

достается им самим, то в этом нет ничего предосудительного».

Порой «Локхид» устраивал для высокопоставленных офицеров шумные оргии. Кроме того, им регулярно выплачивалось в виде рождественских подарков от 10 до 20 тыс. долл. Деньги, предназначенные для передачи офицерам, переводились с одного банковского счета на другой, чтобы замести следы. В личном дневнике Хаузера зафиксированы имена ряда американских офицеров, пригретых концерном.

Подношения официальным лицам раздавались обычно с политическим прицелом. По документам, представленным в окружной суд в Вашингтоне, концерн использовал со своего тайного счета в одном из швейцарских банков 460 тыс. долл. для «политических пожертвований» в США вопреки законам, запрещающим частным компаниям производить вклады в избирательные фонды на выборах президента или членов конгресса. Однако это обстоятельство, возможно, и не отразилось бы на репутации «Локхида», если бы калифорнийский гигант не повел себя несколько опрометчиво в ряде стран, где он при заключении сделок проявил чрезмерную щедрость.

Что же касается механики коррупции, то ее концерну удалось частично скрыть. Многие тайны локхидской кухни унес с собой казначей компании Роберт Уотерс, который покончил жизнь самоубийством как раз в тот момент, когда начались расследования. Допрошенный по этому поводу Д. Хотон заявил, что Уотерс «очень много работал» и, очевидно, не выдержал перегрузки. Он выразил сомнение в том, что следствие найдет какую-нибудь связь между смертью казначея и операциями с выдачей взяток. В биографии концерна появилось еще одно темное пятно.

В самый разгар скандала, разразившегося после того, как было установлено, что «Локхид» использует многомиллионные суммы для подкупа должностных лиц, в хоре военно-промышленных корпораций, также погрязших в коррупции и потому пытавшихся оправдать действия проштрафившейся компании, можно было услышать голос самого «Локхида». «А если это вовсе не зло?» — солировал концерн. «Что же порочного в практике заключения сделок?» — подпевали ему другие фирмы, еще не тронутые разоблачениями.

Министр финансов Уильям Саймон для острастки

пообещал не допустить, чтобы компании рассматривали взятки как честные производственные расходы, свободные от налогообложения. В тон ему председатель совета управляющих Федеральной резервной системы и член совета, контролирующего правительственные займы компании «Локхид», Артур Бэрнс заявил, что выплата взяток за рубежом должна рассматриваться в США как преступление, наказуемое большими штрафами и тюремными заключениями. Возможными санкциями пригрозил и Белый дом.

Казалось, было понятно, что необходимо законодательство против взяточничества, которое бы подтолкнуло такие учреждения, как Комиссия по контролю над операциями с ценными бумагами, министерство юстиции и бюро внутренних доходов, к более внимательному изучению отчетов компаний, а ревизоров — к усилению контроля за всеми их выплатами. Однако американская Фемида равнодушно взирала на всю эту возню вокруг промышленных гигантов.

Дело в том, что американское законодательство имеет ряд отдушин для крупного бизнеса. Закон резко разграничивает использование корпорациями денег в политических целях внутри страны и за рубежом. Хотя выплаты политическим деятелям в США и рассматриваются как преступление, однако от этого еще никто серьезно не страдал. В то же время даже открытый подкуп иностранных официальных лиц не относится к числу нарушений американских законов. Утаивание выплат американскими компаниями, производимых за пределами США, нарушает требования Комиссии по контролю над операциями с ценными бумагами, однако в этих случаях не применяется никаких наказаний, кроме публичного порицания.

Летом 1976 г. сенатская комиссия по делам банков, жилищного строительства и проблемам городов одобрила законопроект, объявляющий незаконным подкуп иностранных должностных лиц в целях стимулирования продвижения товаров. Однако он не встретил поддержки со стороны президента США и несколько лет оставался притчей во языцех. Тем временем фирма «Локхид» продолжала накапливать свои капиталы. В одиннадцатый раз за 14 лет она вновь заняла почетное место подрядчика

Пентагона, имеющего полный портфель заказов. Ее общий объем продаж в 1976 г. составил 3,2 млрд. долл., что обеспечило ей пятое место среди ведущих монополий авиакосмического бизнеса. Добытые на взятках контракты за рубежом принесли компании 2 млн. долл.

Громкий скандал со взятками и подкупом иностранных представителей фирмой «Локхид», дело о котором слушалось в американском конгрессе, а подробности описывались в прессе, вызвал возмущение американской публики.

Для спасения «чести мундира» требовались определенные маневры и жертвы. Тут нельзя было отделаться наказанием лишь мелких чиновников.

Чтобы вновь не оказаться под прицелом критики, «Локхид» был вынужден принести в жертву своих руководителей, один из которых, Дэниел Хотон, незадолго до этого, в 1975 г., был переизбран председателем и назначен к тому же исполнительным директором концерна, а другой, К. Котчиан, — вице-председателем совета директоров и главным управляющим «Локхида».

В один из февральских дней 1976 г. Д. Хотон созвал на чрезвычайное заседание всех пятнадцать директоров фирмы. Представительный форум напоминал поминки. Д. Хотон и К. Котчиан ознакомили собравшихся со своим заранее подготовленным письмом об отставке. Верхушка решила покинуть тонущий корабль, не дожидаясь очередной волны возможных разоблачений. В своем прощальном письме Хотон и Котчиан, прикинувшись безвинно пострадавшими, сетовали на критику и нападки, которым подвергается «Локхид» и его администрация.

Кадровые перемещения в руководстве корпорации служили как бы громоотводом, призванным спасти концерн от электрических разрядов общественного мнения. Во главе корпорации в качестве временного председателя совета директоров встал бывший президент нью-йоркской фондовой биржи Роберт Хаак, который имел к моменту перехода в «Локхид» 35-летний опыт работы на фондовых биржах восточных штатов и поддерживал тесные связи с некоторыми главными кредиторами компании. В 1974 г. на переговорах он активно содействовал заключению с компанией «Текстрон» предварительного соглашения о вложении в концерн «Локхид» 100 млн. долл.

Получив высший руководящий пост в компании «Локхид», Хаак заявил: «Моя главная забота на новом посту будет состоять в том, чтобы восстановить полностью доверие наших покупателей во всем мире и народа Соединенных Штатов к компании «Локхид эйркрафт». В наследие ему досталась не только запятнанная репутация концерна, но и его финансовые трудности, в числе которых была необходимость погасить банковские займы на 600 млн. долл. Р. Хаак создал управление директора-распорядителя из трех человек, которое он сам же и возглавил. Членами управления стали вице-председатель совета директоров по финансовым и административным вопросам Рой Андерсон и президент фирмы Лоуренс Китчен, который получил также пост директора-исполнителя.

Несколько месяцев спустя после этой смены караула в «Локхид» поступила заявка на вакантную должность из Пентагона. Сам заместитель министра ВВС Дж. Пламмер вознамерился пересест в кресло исполнительного вице-президента корпорации «Локхид». Пытаясь предупредить кривотолки, представитель Пентагона заверил в том, что, оставаясь какое-то время на старом посту, он не будет касаться дел, связанных с аэрокосмическими фирмами, включая прежде всего «Локхид».

Такому заявлению можно было только поражаться. Пламмер с его политическим весом и влиятельными связями был козырной картой в крупной игре «Локхида» и потому не мог оставаться в стороне от интересов нанимающей его фирмы. Свой дебют он вскоре оправдал содействием в подписании контракта между «Локхидом» и правительством Канады на поставку 18 самолетов на миллиард долларов. Появление Пламмера в штаб-квартире корпорации явилось новым подтверждением нерасторжимости уз военного бизнеса с Пентагоном.

Обновлением административной витрины «Локхиду» все-таки не удалось получить прощение общественности. После двух с половиной лет расследований Федеральный суд США постановил летом 1979 г. оштрафовать корпорацию на 647 тыс. долл., не привлекая к ответственности ее бывших руководителей. На этом стороны, что называется, полюбовно разошлись. Концерну, пустившему на взятки 38 млн. долл., ничего не стоило от-

купиться от американской Фемиды таким скромным штрафом.

Следствие по делу бывших руководителей концерна было прекращено еще и по той простой причине, что на суде могли всплыть компрометирующие правительственные ведомства факты. Как сообщала американская газета «Уолл-стрит джорнэл», по крайней мере Котчиан готов был публично заявить, что некоторые правительственные учреждения, в частности ЦРУ, знали о взятках, выплачиваемых концерном зарубежным посредникам и заказчикам. Этого официальный Вашингтон допустить не мог.

Пока «Локхид» судился, в его штаб-квартире в калифорнийском живописном Бербенке шло приготовление к торжествам. В кондитерской Джонсона, что находилась по соседству с главной конторой фирмы, выпекался огромный торт, на котором кремом был выведен силуэт лайнера «Тристар» в полете. Конференц-зал, отведенный для грандиозного банкета, был украшен эмблемами авиакомпания «Пан Америкэн уорлд эйруэйс». Причина для веселья была, да еще какая! Только что, весной 1978 г., ведущий специалист по торговым переговорам Ричард Тейлор, умело обведя вокруг пальца конкурентов, продал «Пан Америкэн» за 500 млн. долл. дюжину огромных пассажирских самолетов «Тристар» и договорился о сбыте еще четырнадцати самолетов к середине 80-х гг. Руководство «Локхида» назвало эту сделку «сделкой века».

Долго ждала фирма этого звездного часа. Времена были сложные: авиакомпании испытывали финансовые трудности, терпели убытки. Об обновлении самолетного парка не могло быть и речи. Теперь ситуация изменилась. Летом 1978 г. авиакомпании побили собственные и общенациональные рекорды деловой активности. Значительно увеличились пассажирские перевозки, повысилась рентабельность авиалиний, открылся простор для выхода на коммерческую арену крупных кораблей.

Объясняя, почему он остановил свой выбор на модели «Локхида», председатель компании «Пан Америкэн» Уильям Т. Сиуэлл заявил, что это самая экономичная и надежная машина. «Тристар» действительно показал себя на дальних маршрутах на 8—10% более экономичным в расходе горючего, чем ближайший кон-

курент «ДС-10» фирмы «Макдоннелл-Дуглас», и оказался на 14% дешевле, чем «Боинг-747».

В Бербенке отмечали успешную операцию концерна «Локхид» торжественно и по-домашнему весело. Никакие скандалы и разоблачения не могли омрачить застолье. Боссы корпорации сами утверждали порядки в своем доме, хорошо усвоив, что в мире наживы никто не посягнет всерьез на их благополучие.

А в это время заседавшие на Капитолийском холме американские законодатели по-прежнему решали вопрос: «Карать или не карать за взятки?» Под нажимом деловых кругов решено было спустить на тормозах принятый ранее закон о коррупции, обременительный для частного предпринимательства. В кампании за отмену закона объединились Американская торговая палата, Национальная ассоциация промышленников, Национальный совет по иностранной торговле. На сторону промышленных воротил стал Белый дом, государственный департамент, министерство торговли. Новые настроения официального Вашингтона вдохновили компанию «Локхид» на очередные авантюры во имя увеличения прибылей.

Правда, финансовые аферы ведущих подрядчиков Пентагона приняли настолько скандальный оборот, что с течением времени потребовалось более решительное вмешательство американского конгресса. Весной 1985 г. комиссия палаты представителей по делам вооруженных сил объявила о решении подвергнуть «тщательной проверке» счета, предъявленные семью крупнейшими компаниями военно-промышленного комплекса федеральному правительству по контрактам на производство различных систем вооружений. Разумеется, к таким мерам комиссию побудили не поиски справедливости, а требование американской общественности положить конец разбазариванию государственных средств и грабежу налогоплательщиков. Конгрессмен У. Николс даже предупредил, что если в ходе проверки комиссии вскроются нарушения законности, то материалы попадут в министерство юстиции для принятия «надлежащих мер».

Однако до таких крутых мер дело не дошло. Корпорация «Дженерал дайнэмикс» тут же забрала назад счета на сумму 23 млн. долл., которые она предъявила правительству с целью компенсации понесенных ею «пере-

расходов» при производстве ядерных подводных лодок «Трайидент». Ее примеру последовали «Боинг» и другие корпорации. К счастью, «Локхид» вовремя удержался от своих незаконных требований.

Угрозы американского конгресса на деле оказались всего лишь демонстративным жестом, рассчитанным на внешний эффект. Ни администрация, ни конгресс вовсе и не собирались наказывать подрядчиков Пентагона, весьма почитаемых в Вашингтоне за то, что они вносят весомый вклад в наращивание военной мощи США. «Представители народа» и на сей раз продемонстрировали, насколько они крепко связаны со своими патронами из военно-промышленного комплекса.

Военно-промышленный комплекс в действии

Шел 1780 год. Американский конгресс собрался на одно из первых заседаний по вопросам военной политики. Генри Нокс, военный министр при президенте Джордже Вашингтоне, настойчиво доказывал необходимость пополнения американской армии людьми и оружием. Доводы не срабатывали, и Нокс выходил из себя. Сенатор Уильям Маклей не выдержал и, выражая мнение большинства, решил исход дебатов, произнеся следующую фразу: «Дай Ноксу его армию, и он тут же начнет войну». Военный министр потерпел поражение. Но через десять лет конгресс проголосовал за увеличение армии. Численность офицеров возросла с 886 до 1273. Год спустя с одобрения конгресса армия повела наступательные операции против индейцев.

История США знает немало примеров того, какое сильное воздействие на законодательную власть могут оказать военные монополии, стремящиеся вооружить страну ради того, чтобы получить крупные барыши. Выступая в телепередаче компании Эй-Би-Си, известный обозреватель Дж. Андерсон не без иронии заметил, что для гарантированного процветания и самосохранения от финансовых неурядиц в условиях нынешнего затяжного экономического спада компаниям необходимы две вещи: стать подрядчиком Пентагона и нанять на работу отставного генерала или адмирала, а на худой конец — полковника. То, о чем

говорил Андерсон, являвшийся автором специальных исследований по этому вопросу, было хорошо известно многочисленным жрецам Пентагона, ворочающего многомиллиардными военными ассигнованиями.

Американский сенатор У. Проксмайр, изучая состав руководящего звена ста ведущих военно-промышленных корпораций в конце 60-х годов, столкнулся с засильем военной прослойки в администрации подрядчиков Пентагона, которое он назвал «крайне опасным и шокирующим явлением». Оказалось, что в этих компаниях нашли пристанище более 2000 отставных адмиралов, генералов и других офицеров высокого ранга, причем более половины из них осели в первой десятке монополий. Обнаружилось, что корпорация «Локхид» стала главным приютом для ветеранов военных ведомств, приняв на содержание 210 бывших высокопоставленных чинов, наибольшее число по сравнению с другими компаниями.

В разное время в административном «офицерском клубе» фирмы «Локхид» перебивали фигуры весьма именитые. Чего стоит, например, один Аурелиус Бартлетт Восселер, вице-адмирал в отставке, бывший начальник штаба объединенных вооруженных сил НАТО в Европе. Перейдя на службу к «Локхиду», он сохранил связи с влиятельными лицами в министерстве военно-морского флота США и в военных ведомствах западноевропейских стран. Благодаря этим лицам, казалось, не имеющим ничего общего с американской корпорацией, он выполнял волю своего патрона и отвоевывал для «Локхида» внутриамериканский, а особенно западноевропейский рынок вооружений. Усердие Восселера не осталось незамеченным, и он получил пост вице-президента концерна по европейским странам. Для того чтобы руководить делами фирмы, Восселер переселился в постоянную резиденцию в Париже.

Послужной список другого «ангела-хранителя» «Локхида» был ничуть не меньше. Отставной вице-адмирал Честер Карл Смит до того, как устроиться в 1959 г. на фирму, возглавлял штаб атлантического подводного флота США, был помощником начальника объединенного тихоокеанского штаба и помощником начальника штаба по снабжению вооруженных сил США на Дальнем Востоке, а также занимал пост заместителя главы постоянного представительства США при НАТО. Такой новобранец являлся для

«Локхида» просто находкой и был назначен руководителем отдела «планов и потребностей» по баллистическим ракетам «Поларис» и «Посейдон», которые фирма производила для американского и английского подводного флотов. «Проталкиванием» ракет для подводных лодок занимается набивший на этом руку еще один зафрахтованный фирмой крупный военный лоббист — Ричард Кук, он имел дело с американским конгрессом как специалист по связи в Белом доме при президенте Р. Никсоне.

Морских волков, избороздивших океаны и моря, словно магнитом тянуло к «Локхиду», и на капитанском мостике концерна места хватало всем. В корпорации несли или продолжают нести вахту адмиралы и контр-адмиралы, как Дж. Э. Шорт, М. Э. Мерфи, Дж. Б. Даулинг, Г. Дж. Дайсон, Э. Э. Лорд, Н. Э. Саммерс, У. Г. Ньютон, Дж. Ф. Бейерли, У. Дж. Джайлс и многие другие. Чем же объяснить такую популярность «Локхида» среди командного состава американских ВМС? Дело в том, что фирму «Локхид» обуяла новая «морская» коммерческая страсть и ей потребовалось связаться с военно-морскими ведомствами, потенциальными заказчиками и потребителями продукции фирмы.

В управленческом аппарате «Локхида» имеются и «толкачи» от военно-воздушных сил и министерства армии США. Более десяти лет пробыл на руководящем посту в концерне бывший помощник министра авиации в правительстве Эйзенхауэра Роджер Льюис. Бывший помощник и советник начальника штаба ВВС США, член научно-консультативного комитета при министерстве обороны США Леонард Рут начал службу в компании с начальника отдела ракетных систем. Помощник министра армии США, советник НАСА и член научно-консультативного комитета при министерстве армии США Виллис Хоукинз, закончив военную карьеру, сразу занял пост вице-президента корпорации. В военную рать «Локхида» входят имеющие опыт работы в аэрокосмической промышленности отставные полковники ВВС Траутмен и Альварado. Наемная гвардия компании, не будучи зарегистрированной в качестве лоббистов, вращается среди высших должностных лиц, и ее возможности влиять на них по существу безграничны.

Сформированные из военной элиты штурмовые отряды обладают огромной пробивной силой. В нужной ситуации

они способны таранить Пентагон, Белый дом, Капитолий, чтобы заручиться поддержкой и вырвать желанные контракты на наиболее льготных условиях.

Такой приток высокопоставленных чинов в управленческий аппарат компаний, занимающихся выполнением оборонных заказов, и их активную деятельность сенатор У. Проксмайр назвал «военно-промышленным комплексом в действии».

Впервые термин «военно-промышленный комплекс» появился в политическом лексиконе в январе 1961 г. Его автором стал видный американский военный и политический деятель — президент США Дуайт Эйзенхауэр. Тогда, покидая свой пост в Белом доме, на котором он пробыл два срока, Д. Эйзенхауэр назвал в своей прощальной речи слияние колоссальной военной машины с мощной военной индустрией военно-промышленным комплексом, грозящим выйти из-под контроля. Он обратил внимание на то, что его тотальное влияние — политическое, экономическое и даже духовное — ощущается в каждом городе, в каждом федеральном учреждении и это ставит под удар основы буржуазной демократии и правопорядка.

Прошло время, и сформулированное президентом Д. Эйзенхауэром понятие «военно-промышленный комплекс» расширилось. Его политическое влияние распространилось на принятие военно-стратегических доктрин и важных внешнеполитических решений. Комплекс превратился в военно-промышленно-политический конгломерат, в сложное переплетение интересов крупного военного бизнеса и смежных предприятий, Пентагона, американской разведки, научно-исследовательских центров, политиканов и разного рода дельцов, прилипших к супердержаве, не знающей географических границ. Как составная часть военно-промышленного комплекса «Локхид» живет его неписаными законами.

При распределении крупных космических программ с 1965 по 1975 г. пять из них достались штатам, имевшим влиятельное представительство в американском конгрессе. В первую очередь заказы получила военно-промышленная кузница США — штат Калифорния — и из числа расположенных на территории штата компаний — фирма «Локхид миссайлз энд спейс корпорейшн». Дополнительные три программы разделили штаты, сенаторы от которых входили

в тот период в состав сенатской комиссии по делам вооруженных сил. И опять заказ перепал предприятию «Локхида» в штате Джорджия. Контракт на строительство самолета «С-5» фирма получила через несколько недель после решения министерства обороны о передаче его конкурирующей компании. Некоторые связывали такой исход с возвращением в сенатскую комиссию по делам вооруженных сил сенатора от штата Джорджия Ричарда Рассела.

С помощью «своих» законодателей «Локхиду» удалось в 1977 г. получить около 7 млрд. долл. за ракеты для ядерных подводных лодок «Трайидент». Процветание предприятиям концерна «Локхид» в штате Джорджия, как и другим подрядчикам Пентагона, обеспечило довольно долгое пребывание представителей от этого штата во главе комиссии по делам вооруженных сил в обеих палатах американского конгресса. Они превратили шестнадцатый по населению штат в третий, после Калифорнии и Техаса, по числу военных, поставили его промышленность в полную зависимость от заказов Пентагона. Уродливая однобокая ориентация на производство вооружений стала прогрессирующей болезнью американских штатов и городов.

...Почти в самом центре цветущей калифорнийской долины Санта Клара на южной оконечности Сан-Францисского залива в сливовых садах утопал тихий провинциальный городок Саннивейл, называемый местным населением «сливовой столицей мира». С началом корейской авантюры городок был облюбован под пентагоновский арсенал стратегического оружия. На месте фруктовых плантаций пышным цветом расцвел военный аэрокосмический и электронный бизнес предприятий «Локхид миссайлз энд спейс корпорейшн» и «Вестингауз». Первое занялось выпуском ракет «Поларис», «Посейдон» и «Аджена», второе специализировалось на производстве оборудования для их запуска.

В Саннивейл хлынули в поисках работы переселенцы, но брали только высококвалифицированных рабочих. Из 95 тыс. населения 21 тыс. соблазненных приличной зарплатой и одурманенных пропагандой пошли работать в производственные цеха фирмы «Локхид». «Когда вы имеете близкое отношение к этому бизнесу, — делился с корреспондентом «Ньюсуик» мэр Саннивейла Гарольд Шилде, — то не находите это ужасным в той степени, как считают

люди, не связанные с программами. «Поларисы» и «Посейдоны» принято относить к тому же не к наступательному оружию, а к устрашающему». Городской голова имел непосредственное отношение к открывшейся в Саннивейле «фабрике смерти». Он занимал по совместительству пост администратора ракетного подразделения фирмы «Вестингауз» и по должности следил за тем, чтобы в его вотчине не выветрился милитаристский дух.

Штат Южная Каролина, расположенный на побережье Атлантического океана, славился в прежние времена великолепными парками и курортами, культурными и историческими памятниками. А портовый городок Чарлстон у устья реки Ашли производил гражданские суда, станки и оборудование для текстильной промышленности, целлюлозу и бумагу. Он подарил миру прекрасный танец чарльстон. В конце 60 — середине 70-х годов мода вновь возродила чарльстон. Но для города Чарлстона, превратившегося в бастион военно-промышленного комплекса, стал более привычным тяжелый шаг солдатских сапог, чем легкие па бального танца.

В чарльстонскую гавань неслышно вошла и стала на якорь армада атомных подводных лодок, оснащенных ракетами «Поларис». Военные корабли забили доки для ремонта. Предместье города оккупировала военно-воздушная база. В Чарлстоне были размещены центр подготовки ракетчиков военно-морского флота, военно-морской госпиталь, арсенал, армейский и интендантский склады ВМФ. Почуввав добычу, сюда хлынули главные подрядчики Пентагона — предприятия «Локхид», «Дженерал электрик», «Авко корпорейшн», «Макдоннелл-Дуглас», «Юнайтед эйркрафт» и «Сикорски эйркрафт». Большая часть трудоспособного населения города стала рабочими и служащими военных ведомств и работающих по их заказам концернов, а сам Чарлстон стал напоминать прифронтный город, пляшущий под бравурные марши милитаристов и их союзников — фабрикантов оружия.

На протяжении ряда лет Южную Каролину подстраивали под интересы Пентагона известные ястребы — сенатор от этого штата Стром Термонд и член палаты представителей американского конгресса Мендел Риверс. Генерал запаса Термонт за время своей сорокалетней политической карьеры никогда не изменял гонке вооружений,

всегда выступал за агрессивный курс во внешней политике. В 1957 г. он поставил рекорд в флибустьерских прениях, торпедируя закон о гражданских правах в течение 24 часов 18 минут. За шесть сроков пребывания в составе сенатской комиссии по делам вооружений Термонд урвал для своего штата немало ассигнований на строительство и содержание военных баз.

Тридцать лет следил с вершины Капитолийского холма за милитаризацией Южной Каролины и другой ястреб Мендел Риверс, возглавлявший комиссию палаты представителей по делам вооруженных сил. Он по-отечески опекал свой родной избирательный округ Чарлстон, который, по выражению другого конгрессмена, «того и гляди затонет» от перегрузки оружием. Сам М. Риверс хвастливо заявлял на этот счет: «Это я привлек в наш штат 90 процентов военных объектов».

Военно-промышленный комплекс прочно засел в Капитолии, подчинив своей воле многих членов сената и палаты представителей. Но, как отмечал когда-то американский журнал «Лайф», «в своей любовной интриге с милитаризмом конгрессмены загнипнотизированы сильнее военных». Тут уж трудно судить о лидерстве. Нередко призывы Пентагона к тотальному вооружению созвучны милитаристскому клекоту оголтелых ястребов на Капитолийском холме. С другой стороны, ультраправые конгрессмены — ставленники военных корпораций способны сами поднять такой милитаристский шум, что любые военные программы покажутся американским обывателям оправданными.

В 1980 г. конгресс США ошарашил американских налогоплательщиков принятием грандиозного военного бюджета, который перевалил за 157 млрд. долл. Это означало увеличение расходов на гонку вооружений на 50% по сравнению с 1977 г. Причем на этот раз сенаторы и конгрессмены как бы упразднили традиционное соперничество с Белым домом при определении размеров военных ассигнований и сами способствовали их разбуханию.

Накануне одобрения военного бюджета в конгресс США и Административно-бюджетное управление хлынули лоббисты. Их интересовали размер и структура военного бюджета, что обычно держится в строгой тайне до его направления в конгресс для рассмотрения. Наплыв «толкачей» был связан с опасениями корпораций, что Административно-

бюджетное управление может урезать военные ассигнования и тем самым поставить под удар их программы. «Наша деятельность состоит, по существу, в ведении разведки», — не скрывал один из лоббистов «Локхида». Ему вторил представитель Пентагона: «Лоббисты передают нам массу сведений, которые они собирают на Капитолийском холме. Обычно это самый быстрый способ узнать, что там происходит».

А в Капитолии происходило то, что было запрограммировано военно-промышленным комплексом. Подстегивая гонку вооружений, законодатели, особенно из числа членов влиятельной комиссии по делам вооруженных сил, позаботились о том, чтобы защитить интересы гигантских корпораций и насытить военными заказами предприятия в своих избирательных округах.

Так, член комиссии палаты представителей по делам вооруженных сил Лоуренс Макдональд урвал для «своего» штата Джорджия 119 млн. долл. для закупки шести самолетов, член комиссии Роберт Бэдхэм, представляющий штат Калифорния, обеспечил 17 млн. долл. на модернизацию патрульного самолета, производимого в этом штате компанией «Локхид». Деля «пентагоновский пирог», законодатели прежде всего ориентируются на интересы тех фирм, которые финансировали их предвыборные кампании и продвижение в американский конгресс.

На западной стороне от Белого дома, на Пенсильвания-авеню, высится здание, которое официально занимает армия лоббистов, насчитывающая в Вашингтоне до 15 тыс. человек. По оценкам журнала «Тайм», примерно 1 млрд. долл. в год расходуется на оказание нужного влияния в интересах монополий и столько же для дирижирования общественным мнением в стране. Специальное представительство по связи с правительственными ведомствами имеет в американской столице и концерн «Локхид». Офис, штат которого насчитывает более 20 «толкачей», возглавляет вице-президент компании Вернон А. Джонсон. Он-то и заправляет «тихой дипломатией» концерна, поддерживающего постоянные контакты с 300 разного рода правительственными учреждениями и службами.

Если послушать адвокатов военно-промышленного комплекса, то официальные сделки Пентагона с корпорациями осуществляются на принципах «свободного конкур-

са» и на демократической основе. На самом же деле до 90% таких операций проводится в кулуарах правительственных учреждений, на интимных вечеринках, в фешенебельных гостиницах и ресторанах. В основе успеха лежат взаимные услуги и выгода, надежность личных связей и неуязвимость круговой поруки, скрепленной подкунами и взятками.

Свои люди в Капитолии, отставные службисты со связями в военных ведомствах, официальные и неофициальные лоббисты-«толкачи» — вот приводные ремни «Локхида» к пентагоновским заказам и баснословным прибылям, которые они приносят. А прибыли ведущие военно-промышленные концерны получают поистине гигантские. Одна из сенатских подкомиссий, изучавших доходы 131 монополии, установила, что 94 из них получили 50% чистой прибыли, 49 — более 100, 3 — более 500, а одна — почти 2000%. Среди чемпионов по росту барышей в третьем квартале 1977 г. по сравнению с тем же периодом предшествующего года оказалась фирма «Локхид», которая зафиксировала 141% прибыли.

Каждый год Пентагон подписывает контракты примерно с 22 тыс. подрядчиков и 100 тыс. субподрядчиков. Но самые главные заказы перепадают 25 корпорациям, стоящим на верхних ступенях военно-промышленной иерархии. Начиная с 1962 г. концерн «Локхид» в течение ряда лет возглавлял эту группу избранных, имея военных заказов не меньше чем на 1400 млн. долл. ежегодно. В первой десятке военных подрядчиков в 1964 г. он по-прежнему занимал первое место, второе — «Боинг», четвертое — «Дженерал электрик». В 1967 г. первенство пришлось уступить фирме «Макдоннелл-Дуглас», а на следующий год — пропустить на второе место «Дженерал дайнэмикс». Через десять лет военно-промышленные «киты» перестроились в таком порядке: «Макдоннелл-Дуглас», «Локхид», «Нортроп», «Дженерал электрик», «Боинг». В списке фаворитов Пентагона в 1982 г. «Локхид» занял пятое место, получив заказы на 3,5 млрд. долл.

Ведущая команда основных поставщиков военного ведомства, состоящая из 25 компаний, почти не обновляется. Все те же концерны открывают ежегодно публикуемые списки пятисот крупнейших монополий США. Такое завидное постоянство бывший помощник министра оборо-

ны США А. Ярмолинский объясняет тем, что «существуют мощные барьеры как на пути к входу, так и на пути к выходу с основного рынка вооружений». Строгим призраком служит уния государственной власти с Пентагоном, оберегающая интересы промышленных гигантов, специализирующихся на выполнении военных заказов. Руководство «Локхида» неоднократно подтверждало свое намерение оставаться крупнейшим правительственным подрядчиком. Своей первостепенной задачей оно считает, по его собственному выражению, «оказывать поддержку правительству Соединенных Штатов в усилиях по наращиванию мощи страны».

Пир во время чумы

Лязгая гусеницами и тархтя прицепами, военная колонна подкатила прямо к подъезду огромной старомодной вашингтонской гостиницы «Шератон парк». Из броневиков и машин посыпались люди в темно-оливковых мундирах. Снова взревели моторы броневиков, и они двинулись в широкую брешь выставочного зала отеля. За ними ринулись обвешанные с ног до головы автоматами и гранатами солдаты. Они вкатывали в зал пушки и ракеты, вносили минометы и пулеметы, ящики со снарядами и мешки с песком. На бетонной площадке у входа установили боевой вертолет.

Перепуганные обитатели отеля не могли понять, что все это означает. На съемки очередного голливудского боевика это не было похоже. Еще меньше эти военные маневры напоминали передислокацию военной базы. Но все разъяснили стенды, транспаранты и плакаты, зазывавшие посетить грандиозное шоу военно-промышленного бизнеса.

В отеле «Шератон парк» затевалась под эгидой Ассоциации армии США (АА США) выставка милитаристского реквизита, приуроченная к ежегодной конференции этого союза военщины, фабрикантов оружия и политиканов. На оружейную ярмарку свезли свою продукцию главные жрецы Пентагона — «Локхид», «Дженерал дайнэмикс», «Дженерал моторс», «Боинг», «Дженерал электрик», «Грумман», «Рейтион» и другие. А зачехленные

экспонаты напоминали о таком же балагане, недавно устроенном здесь ВВС США.

Очередная милитаристская затея пентагоновцев имела политическую подоплеку. Шумная провокационная выставка-распродажа орудий смерти стала политической трибуной для проповедников бредовых идей милитаризма. На ярмарках оружия с подстрекательскими призывами готовиться к войне, достичь военного превосходства над СССР обычно выступают направленные вашингтонской администрацией высокопоставленные военные чины и добровольцы из крупных промышленников, наживающихся на гонке вооружений.

Подобные оружейные базары устраиваются в США довольно регулярно, чтобы не терялась смычка между заказчиками и поставщиками. Весной 1983 г. представители всех трех видов вооруженных сил США — сухопутных, ВВС и ВМС — завалили образцами заказов самый крупный зал столицы штата Индианы Индианаполиса. Свыше тысячи «фабрикантов смерти» съехались сюда на поиски добычи. Их патрон в конгрессе, сенатор Дэн Куэйл, подбадривал гостей: «Представленное здесь подстегнет вашу фантазию на то, чтобы изыскать наилучший способ установления делового сотрудничества с правительством». От имени министра обороны США Уайнбергера полковник Альберт Сполдинг буквально уговаривал: «Даже если не потребуются ничего из того, что вы производите, все же не торопитесь уходить. Выясните, в чем мы нуждаемся, и задайте себе вопрос: какую продукцию вы в состоянии производить».

1983 г. оказался рекордным по размеру военных ассигнований. Бюджет военного министра насчитывал 238 млрд. долл., т. е. был вдвое больше, чем общий оборот американской автомобильной промышленности.

Методы рекламирования вооружений стали подобны традиционному расхваливанию таблеток от головной боли, мыла или стирального порошка. Истребители-бомбардировщики, пробивающие толщу океанской глади ракеты, устрашающие ядерные ракетносцы, разинутые пасти трюмов гигантских транспортных судов, из чрева которых выкатывается грозная военная техника, — вся эта армада, изображенная на цветных фотографиях, стала с недавнего времени непременным атрибутом многих американских

журналов, не говоря уже о печатном органе министерства обороны США «Армд форсиз джорнэл». Как бы ни были различны способы рекламы, цель их одна — не дать приостановиться гонке вооружений, сохранить военным монополистам прибыльные подряды.

С рекламой боевой техники смыкается пропаганда безрассудных доктрин типа «первого ядерного удара», «ограниченной» и «затяжной» войны. В этой пропаганде лидирует министерство обороны США, выпускающее 68 журналов, напичканных программами по дальнейшему раскручиванию маховика гонки вооружений. Массированную психологическую обработку американцев также ведут 659 периодических изданий министерства армии США, 127 — министерства ВМС, 492 — ВВС, 62 — корпуса морской пехоты. В общей сложности на читателей обрушивается поток милитаристской информации со страниц 1408 изданий, не считая ведомственной прессы военных баз.

В пропагандистской упряжке Пентагона усердствуют исследовательские центры: «РЭНД корпорейшн», Институт оборонных исследований, Институт Брукингса, Гудзоновский институт и многие другие. Эти «фабрики мысли» питают идеями не только своего покровителя, но и разносят их по военным монополиям. Гудзоновский институт, например, устраивает семинары для фабрикантов оружия, на которых обсуждаются всевозможные нюансы стратегической войны. В числе аккуратных слушателей семинаров обязательно встретишь представителей концернов «Локхид эйркрафт корпорейшн», «Норт Америкэн авиэйшн» и других подрядчиков Пентагона.

В январе 1981 г. в Белом доме состоялось бурное празднество по случаю приведения к присяге нового президента США Рональда Рейгана. Знатная публика пирувала пять дней и ночей, побив абсолютный рекорд по расходам, которые составили 16,3 млн. долл. Почему же вступление в должность нового президента вызвало столь бурное ликование крупных промышленников и банкиров?

Ответить на этот вопрос помог известный американский общественный деятель Ральф Нейдер, написавший книгу «Правящий класс Рейгана: портреты 100 высших должностных лиц президента», в которой он прослеживает связи хозяина Белого дома с большим бизнесом. По мнению Нейдера, правительство США выглядит как «кучка бо-

гачей, представляющих интересы «Дженерал моторс», «Экссон», «Дюпон де Немур», «Бектел инкорпорейтед» и других гигантских монополий». Как отмечал журнал «Ньюсуик», состав правительства был подобран «в соответствии с представлением Р. Рейгана о себе как о председателе совета директоров корпорации, а о членах кабинета — как о его директорах».

Сам президент США, вице-президент Дж. Буш, а также такие ведущие члены кабинета, как министр юстиции У. Смит, министр обороны К. Уайнбергер, министр финансов, преуспевающий финансист с Уолл-стрита Д. Риган — мультимиллионеры. Состояние каждого из 30 высокопоставленных чиновников администрации превышает миллион долларов. В Белый дом вошли те, кто в свое время помогал Рейгану сколачивать многомиллионное состояние, консультировал по части составления демагогических предвыборных программ, организовывал финансирование избирательной кампании, оплачивал пиры по случаю его победы. Толстосумы получили свое вознаграждение — доступ к формированию внутривнутриполитического и внешнеполитического курса страны. Придя к власти, представители господствующего в США класса капиталистов, естественно, встали на защиту интересов американских монополий, проявляя полное равнодушие к заботам миллионов рядовых американцев.

Само собой разумеется, что подобранные подобным образом члены правительства не могли не пустить корни и в таком доходном бизнесе, как военное производство.

Военные промышленники особенно зорко следят за тем, чтобы продвинуть на пост министра обороны близкого по духу человека или, во всяком случае, связанного с крупным бизнесом. Так было почти во все времена. Верой и правдой служили фабрикантам оружия Макнамара, Клиффорд, Лэйрд. В годы президентства Кеннеди помощником министра обороны стал Джон Рубел, который до этого назначения работал в концернах «Дженерал электрик» и «Локхид». Министр обороны администрации Рейгана К. Уайнбергер также не обманул надежды военно-промышленного комплекса.

Р. Рейган впустил в Белый дом целую стаю оголтелых ястребов, свивших несколько лет тому назад гнездо в штаб-квартире так называемого Комитета по существу-

щей опасности (КСО), частной организации, поставившей своей целью проникновение в высокопоставленные правительственные круги для осуществления контроля над внешней и военной политикой США. Все эти годы КСО занимался тем, что постоянно пугал американскую общественность «советской угрозой», вел агитацию против советско-американского Договора ОСВ-1 и Договора ОСВ-2.

Из числа именитых членов КСО в Белый дом пришли лидер правого крыла республиканской партии и директор ЦРУ в прошлом Дж. Буш, ставший вице-президентом США; магнат из кругов большого калифорнийского бизнеса Дж. Шульц, возглавивший со временем госдепартамент; бывший заместитель государственного секретаря Ю. Росту, получивший пост главы агентства по контролю над вооружениями и разоружению; известный шпион У. Кейси, назначенный шефом ЦРУ; бывший директор «Русского исследовательского центра» Р. Пайпс, подрядившийся главным экспертом при президенте по советским делам.

Уполномоченным Рейгана на переговорах с Советским Союзом стал активист КСО, старый дипломат и бывший министр военно-морских сил П. Нитце, который входит в правление американско-международного банка Шредеров, организовавшего перед второй мировой войной деловое сотрудничество между гитлеровской военной промышленностью и американскими толстосумами. Кстати, жена Нитце — внучка одного из основателей гигантской нефтяной компании «Стандард ойл», хозяйева которой до сих пор имеют интересы в нескольких ведущих американских военных концернах. Члены КСО — персональный советник Рейгана Р. Аллен, Р. Пайпс, У. Кейси и Кемп вошли в состав высшего военно-политического органа США — Совета национальной безопасности. Р. Стилуэлл и Р. Перл оказались в составе руководящего аппарата Пентагона, а Дж. Леман получил пост министра военно-морских сил США.

Опорой Комитета по существующей опасности всегда служил военно-промышленный комплекс. Мало кто из его руководящей элиты не имел личного отношения к военным корпорациям. Пост сопредседателя организации занимает Дэвид Паккард, владелец электронной корпорации «Хьюлетт — Паккард», член правления «Стандард ойл компани

оф Калифорния» и корпорации «Боинг». К основателям КСО относятся также техасские магнаты Хант и Хьюз, а также семья бывшего крайне правого президента США Герберта Гувера, являющаяся совладельцем концерна «Локхид».

Отсюда понятно, почему Комитет по существующей опасности все эти годы служил прибежищем не просто правых республиканцев, а проводников и исполнителей политики военно-промышленного комплекса. В их общем милитаристском хоре теперь стали особенно отчетливо слышны голоса крупных банков, финансирующих военных подрядчиков и получающих огромные прибыли благодаря высоким процентным ставкам, обусловленным военным бюджетом. Пользующийся влиянием на правительство Рейгана банк «Дж. П. Морган энд компани» уже открыто ратует за наращивание военной мощи, приводя при этом сомнительные аргументы в пользу гонки вооружений, которая якобы оказывает благотворное воздействие на национальную экономику, способствуя ее оздоровлению.

Проникнув через открытые и потайные двери в Белый дом, эмиссары военно-промышленного комплекса во главе с Р. Рейганом затеяли опасную для всего человечества игру с огнем. Когда представителя военной корпорации «Дженерал дайнэмикс» Эдварда Лефевра спросили, что нужно для сохранения постоянной гонки вооружений, он ответил: «Нужно, чтобы люди верили в существование долговременной угрозы».

Обработкой сознания американцев в духе милитаризма и агрессии занимается и сам президент США со своими подручными. С приходом Р. Рейгана на пост президента США Белый дом резко взял курс на нагнетание международной напряженности. Прежде всего воспрянули духом магнаты Южной Калифорнии, этой «военной кузницы» США. Такие гиганты военно-промышленного комплекса, как «Нортроп корпорейшн», «Дженерал дайнэмикс корпорейшн», «Литтон индастриз», «Локхид эйркрафт корпорейшн», наживающие миллионы на выпуске «Трайден-тов», крылатых ракет, ракет «МХ», быстро откликнулись на милитаристские призывы Белого дома, объявившего зоной «жизненно важных» интересов США, т. е. районами возможного американского военного вмешательства, значительную часть планеты.

Приняв на вооружение интервенционистские планы, Вашингтон приступил в 1982 г. к амбициозному и дорогостоящему наращиванию военно-воздушного транспортного флота, которому отводилась ведущая роль в стратегических приготовлениях к глобальной войне. На воздушный транспорт возлагалась задача переброски в кратчайшие сроки в потенциально кризисные районы Западной Европы и Персидского залива армейских дивизий, дивизий корпуса морской пехоты, вооружений и средств обеспечения боевых действий.

По оценкам Пентагона, возможности ВВС США были признаны ограниченными для оперативной транспортировки «сил быстрого развертывания». Военное ведомство настояло на принятии программы наращивания военно-транспортной авиации стоимостью более чем 22 млрд. долл., рассчитанной на период до конца нынешнего десятилетия. Такой жирный кусок, естественно, возбудил алчные аппетиты американских авиастроительных корпораций, в числе которых находится и «Локхид». Связи «Локхида» с государством становятся по мере развития военно-промышленного комплекса особенно тесными. Фирма работает на казну как на гарантированный рынок, получая целый ряд ощутимых выгод. Единственное, что омрачает настроение ее владельцев, — это наличие конкурентов, которые пытаются оттеснить компанию от сытной кормушки. После принятия названной программы началась долгая осада монополиями, производящими вооружение, Пентагона и Капитолия, которая со временем переросла в жестокую конкурентную схватку гигантов.

Еще летом 1981 г. представители ВВС провели оценку нового грузового самолета и объявили, что самолету «С-17» производства «Макдоннелл-Дуглас» отдано предпочтение перед «С-5», произведенным «Локхидом», и «Боинг-747». Однако дальнейшие события резко изменили ситуацию. В начале следующего года заместитель министра обороны США Фрэнк Карлуччи принял решение закупить на 11 млрд. долл. 50 транспортных реактивных самолетов «С-58» фирмы «Локхид» (модифицированный вариант «С-5А2») и 44 самолета «КС-10» (военный вариант «ДС-10») компании «Макдоннелл-Дуглас».

Руководство «Локхида» встретило с радостью выгодное предложение. Фирма «Макдоннелл-Дуглас» на решение

правительства отреагировала более сдержанно, поскольку она рассчитывала больше заработать на поставках разрабатываемой новой модели транспортного самолета «С-17», чем на производстве самолета «КС-10». И уж совсем обделенным почувствовал себя концерн «Боинг», который вообще не получил заказов. Каждая из трех компаний подняла на ноги всю свою влиятельную рать.

Главным громовержцем на Капитолийском холме выступил сенатор от штата Вашингтон Генри Джексон, за которым давно укоренилось прозвище «сенатор от «Боинга». Ветеран американского конгресса и старый защитник интересов компании «Боинг» разложил свой пасьянс возможных распределений заказов. Он поднял на щит достоинства транспортных самолетов с широким фюзеляжем «Боинг-747» и, спекулируя соображениями экономии средств налогоплательщиков, предложил военную версию этого пассажирского лайнера, а как вариант — аренду уже находящихся в эксплуатации машин. Компания «Боинг» пустила в ход все средства, начиная с «умасливания» податливых законодателей, высокопоставленных чиновников министерства обороны и кончая наскоками на конкурентов.

«Локхид» попал в самый эпицентр критики. Концерну припомнили громадное превышение стоимости первоначальной программы производства самолетов «С-5», что чуть не привело к его банкротству, а также технические неполадки в конструкции крыльев, исправление которых обошлось в 1,4 млрд. долл. Защищая своего фаворита, Пентагон прибег к подтасовке финансовой документации и представил в конгресс заниженную почти на 1 млрд. долл. смету расходов на приобретение 50 самолетов компании, чтобы легче получить одобрение законодателей. В подобных случаях обычно после утверждения программы конгресс ставился перед необходимостью увеличить ее стоимость. Ставленники Пентагона на Капитолийском холме, как правило, доводили потом дело до конца, соблюдая интересы подрядчиков. Но на этот раз даже Пентагон не смог помочь «Локхиду».

13 мая 1981 г., вопреки решению сенатской комиссии по делам вооруженных сил, сенат 60 голосами против 39 отклонил проект строительства самолетов «С-58» в пользу «Боинг-747». Компания «Боинг» оказалась сильнее.

Ей помогли не только пробивная сила сенатора Джексона, но и то, что машина «Боинг» оказалась дешевле «С-58».

На этом битва конкурентов за выгодный военный подряд не закончилась. Заместитель министра обороны Карлуччи продолжал доказывать непригодность использования самолета «Боинг» «силами быстрого развертывания» из-за его недостаточной вместимости и высокой трудоемкости погрузочно-разгрузочных операций. Влиятельный защитник концерна «Боинг» в палате представителей конгрессмен Норман Дик убеждал в преимуществах «Боинга». Интересы «Локхида» в конгрессе защищал член палаты представителей Л. Макдональд, считавшийся «человеком» «Локхида». На сторону «Локхида» склонилась комиссия палаты представителей по делам вооруженных сил.

Грызня под сводами Капитолия нарастала. Соперники поливали друг друга грязью, переманивали на свою сторону прессу, уговаривали и угрожали друг другу, обхаживали и подкупали нужных людей. Страсти настолько накалились, что была поставлена под сомнение целесообразность самого проекта наращивания военно-воздушного транспортного флота.

Фирма «Локхид» вела себя в этой обстановке в высшей степени активно. Ее сотрудники более 500 раз наезжали в конгресс с целью оказать давление на соответствующих лиц, с тем чтобы они способствовали выбору транспортного самолета «С-58». Концерн в очередной раз одержал победу. Осенью 1982 г. палата представителей одобрила закупки транспортного самолета «Локхид», а вслед за ней изменил свое первоначальное решение и сенат. Акции концерна подскочили в цене до 42 долл. за штуку. За девять месяцев года продажи концерна увеличились до 39 334 млн. долл., а прибыль составила 144,4 млн. долл., т. е. была на 40% больше, чем в предшествующем периоде. В проигрыше остались, как всегда, лишь американские налогоплательщики, которым пришлось раскошелиться на многомиллиардные программы Пентагона.

Тем временем между подрядчиками Пентагона началась новая схватка. Форсируя разработку новейших систем стратегического оружия в целях достижения военного превосходства, Пентагон сконцентрировал усилия на создании техники, затрудняющей обнаружение боевых само-

летов радиолокационными станциями. Эта техника была призвана превратить самолеты в неуязвимые «невидимки». ВВС США запланировали поставить на вооружение к началу 90-х гг. 110 стратегических бомбардировщиков «невидимок», получивших кодовое название «Стелс».

Многомиллиардный контракт на производство «невидимок» стал вожделенной мечтой сразу нескольких крупнейших подрядчиков Пентагона. Пытаясь перехватить подряд на 20 млрд. долл. у «Нортропа», «Локхид» заключил союз с другим ведущим авиаконцерном «Рокуэлл интернэшнл» и получил заказ на разработку технологии для нового поколения бомбардировщиков. На узкой дорожке конкуренции «Локхид» вновь столкнулся с «Боингом» и «Дженерал дайнэмикс», борясь за получение контракта на производство новых крылатых ракет с повышенной сопротивляемостью к обнаружению радиолокационными станциями. Наблюдая за баталиями компаний, военное ведомство особенно не беспокоилось, зная, что оно все равно не оставит без контрактов даже тех, кто проиграет в этой битве.

Последующие события вновь подтвердили особую привязанность Пентагона к своему верному подрядчику. В конце зимы 1985 г. американская телекомпания Си-Би-Эс назвала в своей передаче «одним из наиболее секретных проектов Пентагона» ведущиеся в США работы по созданию самолетов-«невидимок» «Стелс». Американские телезрители услышали также, что корпорация «Локхид» построила на своем заводе в городе Бербенке (штат Калифорния) уже около десятка истребителей «Стелс» и что каждый из них обошелся американским налогоплательщиком более чем в 100 млн. долл. Выяснилось, что машины этого типа сосредотачиваются на базе ВВС США, находящейся в пустынной местности Неллис (штат Невада). Модернизация базы, чтобы она смогла принять возрастающее число самолетов, проводилась в строгой тайне. В прессе не остались незамеченными и очередные шаги Пентагона по широкому использованию технологии производства самолетов-«невидимок». В частности, достоянием гласности стали перспективные планы расширения производства авиаконцерна «Локхид», в которых предусматривалось выделить в ближайшее десятилетие более 10 млрд. долл. на научно-исследовательские и

опытно-конструкторские работы по созданию новых видов боевой авиационной и космической техники и на расширение в этих целях производственных мощностей. Отступить было некуда, и новый президент «Локхид» Б. Рич откровенно признал, что корпорация готовится «к выполнению военных программ нового поколения». Сущность этих программ раскрыла газета «Лос-Анджелес таймс», сообщив о намерении концерна предложить Пентагону наиболее совершенный образец истребителя «невидимки» и продолжать работы по созданию космического оружия и модернизации стратегических ракет, на что запланировано израсходовать более 6 млрд. долл.

Усилия Вашингтона по наращиванию военных arsenалов с каждым годом приобретают все более угрожающий характер. Как отмечал американский журнал «Харперс мэгэзин», «президент Рейган «отпустил поводья», и колесница гонки вооружений понеслась в новом направлении» — к милитаризации околоземного космического пространства и подготовке «звездной войны». Выступая в марте 1983 г. с заявлением по вопросам военной политики США, Р. Рейган высказался в пользу создания оружия космического базирования, назвав его для маскировки «противоракетным». За милитаристской затеей, противоречащей Договору об ограничении систем противоракетной обороны, заключенному между СССР и США в 1972 г., скрывался целый комплекс подготовительных изысканий, проводимых Управлением перспективных научно-исследовательских работ Пентагона по серии проектов под общим названием «триада». По Договору об ограничении систем противоракетной обороны стороны обязались не создавать, не испытывать и не развертывать системы или компоненты морского, воздушного, космического или мобильно-наземного базирования. Подписание договора явилось победой здравого смысла, реализма в вопросе, имеющем исключительное значение для приостановления гонки вооружений и уменьшения опасности возникновения войны. Именно поэтому договор был встречен в штыки законами военно-промышленного комплекса, в первую очередь аэрокосмического бизнеса, почувавшего угрозу потери крупных барышей.

В своем неистовом стремлении добиться военного превосходства над СССР Пентагон рванулся в космос, подклю-

чив к подготовке нового преступления против всего человечества военно-промышленный комплекс США. В конце 60-х и начале 70-х гг. на исследования в области лазерных систем было затрачено 1,2 млрд. долл. Но Пентагон считал, что эти работы продвигаются медленно. На 1983 фин. г. военное ведомство запросило у конгресса на строительство компонентов первой космической лазерной системы 435 млн. долл. В дальнейшем оно планировало вытянуть из государственной казны 500 млрд. долл. на развертывание всей программы по размещению в космосе противоспутникового оружия разных типов — от системы АСАТ, с использованием истребителей «Ф-15» и миниатюрных боеголовок для поражения спутников, до противоракетных систем с применением лазеров.

К осуществлению этой программы военное ведомство привлекло в числе нескольких компаний и «Локхид». Аэрокосмический бизнес давно вывел концерн на околоземную орбиту. Вслед за спутниками-шпионами он занялся в последнее время по контракту с НАСА разработкой проектов по созданию в космосе электростанций, работающих на солнечной энергии, по размещению в околоземном пространстве огромных антенн, выведению в космос мощного телескопа, который приблизил бы далекие звезды и планеты. Короче говоря, «Локхид» был мобилизован на милитаризацию космического пространства, этой опаснейшей авантюры Пентагона, угрожающей всей планете.

Выполняя программу под кодовым названием «ЛОДЭ» по разработке оптической системы, позволяющей повысить воздействие лазерного луча на мишень, «Локхид» скооперировался с «Хьюз эйркрафт компани». Совместно с концерном «Рокуэлл» «Локхид» занялся разработкой системы слежения за ракетой или спутником с целью обеспечения точности наведения на объекты лазерного луча. В числе других компаний «Локхид» принимает участие в разработке планов запуска в космос 32 спутников-убийц.

Администрация Рейгана пытается оправдать программы создания системы космического оружия трафаретными ссылками на «советское превосходство». Однако рассекреченные весной 1984 г. за давностью лет документы Пентагона разоблачают эту ложь. Как выяснилось, такие военно-промышленные гиганты, как «Локхид», «Боинг»,

«Дженерал дайнэмикс», «Хьюз эйркрафт», «Белл телефон лабораториз», «Конвэйр», начали разработки и исследования в области милитаризации космоса одновременно с появлением стратегических ракет. Еще в конце 1958 г. в лабораториях и заводах этих корпораций начались активные секретные приготовления к «звездной войне».

«Локхид» волнует не столько количество и качество выпускаемых самолетов и вооружения, сколько постоянное обновление заказов при галопирующей гонке вооружений, которая приносит наиболее высокую прибыль. Замышляя очередную крупную сделку, руководство компании на все лады расхваливает объект сделки — новую систему вооружений. Это продолжается до тех пор, пока не будет получена поддержка со стороны правительственных ведомств, после чего разворачивается производство нового вида оружия. Не успеет военная техника пройти обкатку в вооруженных силах США, как «Локхид» начинает навязчиво рекламировать новые модели, более дорогостоящие.

На проектирование ракетной системы «Поларис» было затрачено 1 475 млн. долл., что превысило федеральные ассигнования 1972 г. на все научные исследования в области образования и здравоохранения и было в 4 раза больше ассигнований на исследования в области сельского хозяйства. Несмотря на такие огромные расходы, ракеты «Поларис» фирмы «Локхид» пережили три стадии модификации и были заменены на «Посейдон», которыми оснастили в 1970 г. 31 подводную лодку. На этом фирма не остановилась и начала разработку новых типов ракет.

Такого рода «усовершенствования» прошли многие самолеты концерна. Провоцируя все новые и новые циклы гонки вооружений, в ходе которой одни системы стратегического оружия заменяются на более разрушительные, «Локхид» создает благоприятнейшие условия для заключения гарантированных контрактов и получения устойчивых сверхприбылей. Это способствует отвлечению из государственного бюджета колоссальных финансовых средств, что наносит ущерб и без того скромным социальным программам.

В той или иной степени «Локхид» связан с производством почти всех основных систем стратегических вооружений, создаваемых в США, и кровно заинтересован в их постоянном наращивании. В составе главных подрядчиков

Пентагона филиал концерна в калифорнийском Саннивейле «Локхид миссайлз энд спейс корпорейшн» работает над созданием компонентов стратегической ракетной системы «МХ», выпускает ракеты «Трайдент-2», участвует в производстве крылатых ракет. Среди множества калифорнийских «концернов смерти» «Локхид эйркрафт корпорейшн» входит в группу двенадцати крупнейших фирм, обеспечивших себе более половины прямых военных заказов.

Рональд Рейган начал президентство свертыванием многих социальных программ, хотя во время предвыборной кампании и обещал не трогать их. Под топор «жесткой экономии» попали дома для престарелых, больницы, федеральная медицинская помощь, курсы профессионального обучения, разного рода пособия безработным и неимущим, ассигнования на строительство и ремонт зданий.

Чем же вызваны эти жертвы, на которые вынуждены пойти рядовые американцы, миллионы безработных и обездоленных? Соединенным Штатам Америки оказалось больше не по карману производить пушки и, как говорится, одновременно есть масло. Перегруженная рекордно высокими военными расходами американская экономика забуксовала. На треке безудержной гонки вооружений помехами стали даже те скромные фонды на социальные нужды, которыми богатая Америка еще недавно пыталась как-то прикрыть пороки своей системы. С благословения Белого дома бульдозер военно-промышленного комплекса расчистил путь к дальнейшему наращиванию вооружений, выгодным заказам и баснословным барышам за счет «экономии» на насущных заботах американцев. На свалке оказался старый затасканный миф о благотворном влиянии индустрии войны на экономическое развитие страны.

Эту наивную, но удобную для военных промышленников легенду десятилетиями выдавал за реальность концерн «Локхид». Его пропагандистская машина внушала американцам, что процветание концерна равнозначно процветанию нации. Предприятия компании бахвалились тем, что они обеспечивают большую занятость и сравнительно более высокие заработки рабочих и служащих, чем предприятия других фирм. Каждый раз, когда заходила речь о сокращении государственных заказов, концерн пугал увеличением армии безработных. В техническом отношении он претендовал на роль двигателя всеобщего прогресса,

тянущего за собой науку и ведущие отрасли промышленности, даже не оборонного значения. История опровергла эту ложь крупного фабриканта оружия.

Было время, когда высокие технические достижения концерна «Локхид» в сфере военного производства способствовали развитию гражданского сектора. Фирма специализировалась тогда на выпуске как военных, так и гражданских самолетов. Однако сокращение прибылей на пассажирских авиалиниях привело к тому, что руководство компании приняло решение приостановить производство лайнера «Тристар» дальнего радиуса действия с тремя реактивными двигателями. Угроза увольнения нависла над 17 тыс. рабочих, занятых в производстве.

Но масштабы производства фирмы и численность его наемной силы зависят и от политических факторов. Так, эвакуация представительства «Локхида» из Ирана после свержения шаха привела к сокращению кадров в филиалах фирмы. То же самое происходило и в других точках планеты, где фирме указывали на дверь.

Сама милитаристская природа концерна «Локхид» с его узкой специализацией, чрезвычайно сложным и дорогостоящим производством предполагает использование лишь ограниченного контингента высококвалифицированной рабочей силы. Концерн предоставляет работу определенной прослойке научно-технических и инженерных кадров, что в целом снижает потребность производства в рабочей силе. Неполный рабочий день, сокращение штатов, увольнения на заводах фирмы также неизбежны, как и на любом предприятии военно-промышленного комплекса. Циклический характер крупных заказов и закупок военной продукции отражается на загрузке производства, и нередко за освоением одной программы следует простой производственных мощностей и появляются «лишние руки».

В начале 60-х гг. армия рабочих и служащих концерна насчитывала 70 тыс. человек. Росли корпуса новых предприятий, образовывались дополнительные рабочие места и к концу 60-х гг. численность занятых на фирме перевалила за 97 тыс., после чего начался отлив рабочей силы. К 1979 г. ее персонал сократился до 66 500 человек, однако массовые увольнения не прекратились, обостряя проблему безработицы, являющейся общенациональным бедствием США.

Сколько бы американцев из тех, кто толпится на биржах

труда, отстаивает очереди за благотворительной похлебкой, могли бы найти применение своим способностям, знаниям, если бы предприятия-чудовища, подобные «Локхиду», не пожирали значительную часть государственной казны! По некоторым проведенным в США исследованиям, каждый миллиард, вкладываемый в военную промышленность, может прямо или косвенно создать 75 700 новых рабочих мест. Если же этот миллиард вложить в производство товаров широкого потребления, то можно было бы обеспечить работой 112 400 человек. Увеличение военных расходов на один доллар вызывает снижение покупательной способности населения на 42 цента, сокращение капитальных вложений — на 29 центов и расходов федерального правительства и правительств штатов — на 12 центов.

Исследования западных экспертов показали, что главные капиталистические державы — США, Англия, ФРГ, Франция, Италия и Япония, несущие основное бремя военных расходов, постоянно сталкиваются с серьезными трудностями в решении проблем безработицы и обеспечения высоких темпов экономического развития.

Авторитетный американский экономист А. Бэрнс, работавший на высоких государственных постах, отмечал: «Военные расходы ничего не добавляют к экономической мощи нашей страны. Они усиливают бремя, не увеличивая экономического потенциала». Замедление экономического роста и сокращение объемов финансирования гражданских отраслей сказываются на увеличении дефицита платежного баланса, что, в свою очередь, снижает деловую активность и способствует росту безработицы.

Колоссальное увеличение военных расходов администрацией Рейгана ускорило упадок всех других отраслей американской промышленности. Такого грабежа, который совершается военной экономикой по отношению ко всему производству, американская история в целом еще не знала. По данным профессора Колумбийского университета Сеймура Мелмана, оцениваемая в 34 млрд. долл. программа создания истребителя «Ф-18» равнозначна затратам на модернизацию станочного парка США. Отказ от ракетной системы «МХ» по такой же первоначальной цене позволил бы сократить на 25—50% американский импорт нефти.

Бюджет, представленный президентом Рейганом на 1983 фин. г., американцы сразу же окрестили «бюджетом

безумия», «бюджетом войны». Ассигнования на социальные нужды за последние 50 лет еще не урезались столь значительно. В разделе «военные расходы» никогда в истории США не фигурировали такие баснословные цифры. В бюджетном послании Рейган не скрывал своих целей: «Реальные расходы на оборону будут резко возрастать в ближайшие несколько лет, а доля расходов на оборону в федеральном бюджете будет увеличиваться постоянно», — заявил он.

Утвердив представленный администрацией Рейгана бюджет Пентагона на 1985 фин. г., американские законодатели выделили на военные цели рекордную сумму — 291 млрд. долл., соответствующую запросам Белого дома. В 1986 фин. г. администрация Рейгана собирается увеличить бюджет Пентагона почти до трети триллиона долларов, что вызывает в США обоснованную тревогу за состояние экономики. Лидер республиканского большинства в сенате Р. Доул выразил опасение, что экономика США может оказаться в настоящей беде, если не будет сокращен непомерно разбухший бюджет Пентагона. Только в первые три месяца 1985 фин. г. дефицит федерального бюджета достиг 72,4 млрд. долл. Виднейшие американские экономисты предупреждают, что при сложившихся стремительных темпах роста он может впервые в истории страны за год перевалить за 200 млрд. долл. Отвлечение средств на военные цели, естественно, серьезно подрывает экономику страны. Вызываемый им дефицит федерального бюджета ведет к стремительному росту государственного долга США, выплата только процентов по которому уже превратилась в третью по размерам статью федеральных расходов. В первом квартале 1985 фин. г. на эти цели было затрачено 49,4 млрд. долл., на 23,3% больше, чем год назад.

Тем не менее на одной из встреч с репортерами газет в начале 1985 г. президент Рейган заявил о том, что не следует рассчитывать на сокращение военного бюджета, еще раз подтвердив неизменность курса своей администрации на безудержное наращивание военных расходов.

Получили зеленый свет программы, предусматривающие продолжение производства межконтинентальных баллистических ракет «МХ», строительство 34 бомбардиров-

щиков «В-1», производство 70 ракет «Першинг-2», новых бомбардировщиков «Стелс», крылатых ракет, танков «М-1», ядерных подводных ракетоносцев «Трайидент-2», а также исследовательские работы по созданию широко-масштабной системы противоракетной обороны с элементами космического базирования. Непомерно раздутый пентагоновский бюджет открыл перед военно-промышленными монополиями благоприятнейшие перспективы. «В то время как правительство Рейгана пытается посадить остальные ведомства федерального правительства на мякину, — возмущалась бостонская газета «Крисчен сайенс монитор», — на другом берегу реки Потомак, в пайках Пентагона, полным-полно мяса».

В нынешние времена на Пентагон работают 20 тыс. крупных и 150 тыс. средних и мелких компаний и фирм. По оценкам газеты «Вашингтон пост», за период пребывания президента Р. Рейгана у власти до конца 1988 г. военные приготовления США обойдутся американским налогоплательщикам в общей сложности в 2,3 трлн. долл. По другим данным, ежедневные траты на военные цели приближаются к 1 млрд. долл., из которых немалая часть поступает в сейфы «Локхида» и ему подобных фабрик смерти. Гиганты военной промышленности еще никогда не процветали так, как при администрации Рейгана, раскрутившей гонку вооружений до невиданных масштабов. Для этих ведущих исполнителей и вдохновителей планов по подготовке к «звездным войнам» и «переворужению Америки» наступила, как отмечает американская пресса, действительно золотая эра, эра откровенного грабежа государственной казны.

Анализируя доходы 84 главных подрядчиков Пентагона, общественная организация США «Инвестор респонсбилити ресерч сентр» отметила, что 28 из них получили в 1983 фин. г. от военного ведомства заказов по созданию различных видов стратегических вооружений на сумму свыше 100 млрд. долл. На первом месте фигурирует одна из крупнейших аэрокосмических корпораций США, «Рокуэлл интернэшнл», на втором — «Боинг», почетное место в списке миллиардеров занимает концерн «Локхид». Только в 1984 г. его доходы поднялись на 31%, достигнув рекордного уровня в 344 млн. долл. Поистине пиром во время чумы выглядит это буйное про-

цветание военно-промышленного комплекса в условиях общего спада, затронувшего многие отрасли американской экономики. Наживаясь на наращивании военных arsenалов, «Локхид» и другие оружейные концерны толкают мир на грань всеобщей катастрофы.

Планете — чистое небо

Чиновничий Вашингтон уже пробудился и спешил на службу, когда Джой Брук добралась от вокзала до центра города. До начала демонстрации оставалось еще сорок минут. В густом утреннем смоге медленно растекались во все стороны плотные потоки автомашин. Провожая глазами этот бесконечный конвейер, Джой расправила висевший у нее на груди плакат и решительно придвинулась к кромке тротуара. Читайте, мол, и будьте разумнее, люди!

По-мальчишески скроенную фигурку в потертых джинсах и черной блузке, казалось, не замечал никто из людей, сидевших в проезжавших мимо автомашинах. Джой перешла улицу и встала на самом бойком месте, в гуще торопливых пешеходов. Но и теперь на нее почти не обращали внимания. Ее обходили стороной справа и слева, а некоторые, увидев на груди Джой плакат, отводили глаза в сторону. И тогда она стала выкрикивать все, что было написано на плакате: «Военные корпорации готовят смерть! Нет — «Локхиду», «Боингу», «Нортропу», «Рокуэлл интернэшнл», «Интернэшнл бизнес машинз»!!!»

Она вдруг вспомнила мокрые от дождя ступеньки на Капитолийском холме и море мерцающих в сентябрьской ночи свечей. Зачитывали через мегафон длинный список американцев, погибших во Вьетнаме. Называлось имя, и в руках близких загорались свечи в память о погибшем. Наконец назвали фамилию ее отца, и вспыхнул поминальный огонек в руках матери. Эта состоявшаяся много лет назад траурная переключка в Вашингтоне у порога законодательной власти врезалась Джой в память на всю жизнь. И сейчас она снова вспомнила ее и, перекрывая уличный шум, выкрикнула: «Локхид» — это смерть, «Боинг» — это смерть... смерть... смерть Смитов, Джонсонов, Бруков. Всех, кто сгинул во Вьетнаме ради их интересов! Монополии готовят смерть всем нам!»

Джой вначале не заметила, как к ней стали пристраиваться другие женщины с такими же самодельными плакатами. Вскоре они составили колонну, которая двинулась к Капитолию. «Локхид» — это смерть, «Боинг» — это смерть!» — скандировали теперь уже тысячи голосов в надежде, что их услышат там, за глухими стенами Капитолия.

В тот день президент США получил письмо от членов Национального комитета по проблемам женщин, в котором, в частности, говорилось: «Мы протестуем против увеличения военных расходов за счет сокращения программ социального обеспечения. Рост на три процента американских ассигнований на нужды НАТО, который, как нам доказывают, необходим для того, чтобы продемонстрировать нашу верность своим обязательствам по отношению к союзникам, находится в противоречии с предвыборными обещаниями президента, намеревавшегося уменьшить военные расходы. Бюджет Пентагона растет ежегодно вот уже в течение 40 лет, что никак не отвечает международной обстановке, так как ни одна страна не угрожает Соединенным Штатам. Мы требуем свертывания безумно дорогих программ производства новых видов вооружений!» Под письмом стояла подпись хрупкой девушки из предместья Вашингтона по имени Джой Брук, вставшей на трудный путь борьбы с «сильными мира сего».

Требования миллионов американцев остановить гонку вооружений все чаще раздаются на улицах американской столицы. Они хотят, чтобы голубое небо планеты больше не пронзали сверхзвуковые ястребы компании «Локхид» и других военных корпораций, чтобы на чистых морских горизонтах не появлялись злоеющие силуэты боевых кораблей, чтобы глубины океанов не бороздили атомные подводные ракетоносцы, чтобы не было на земле глубоких провалов шахт, в которых прячутся межконтинентальные ракеты, нацеленные на мирные города.

Размах антивоенного движения в США столь велик, что наводит страх на оружейных магнатов. Опасаясь за свои сверхприбыли, они пытаются не допустить проникновения в свои вотчины идей мира и разрядки. Верно служит интересам фабрикантов оружия реакционная верхушка профсоюзного объединения АФТ — КПП. Наемники монополий и Пентагона отрабатывают свои высокие ставки бессовест-

ной идеологической обработкой сознания американских рабочих и служащих в духе оголтелого антикоммунизма и милитаризма.

Оправдывая гонку вооружений, профсоюзные боссы распространяют миф о якобы благотворном влиянии «индустрии смерти» на проблему занятости в стране и рост материального благосостояния американцев, благословляют наращивание вооружений и военные авантюры США за пределами страны.

Руководство АФТ — КПП поддерживало американскую агрессию в Индокитае, всячески противодействовало ограничению военного вмешательства, выставляя известные аргументы в пользу обеспечения высокого уровня занятости. Реакционные профсоюзные лидеры всегда стремились превратить рабочих в безропотных роботов. И это порой удавалось. Известны случаи, когда обманутые пропагандой американские рабочие выступали против сокращения расходов на военные цели.

Полная зависимость экономики некоторых штатов от военных заказов наложила злобный отпечаток на мировоззрение их жителей. Равнодушное соучастие в наращивании арсеналов войны стало довольно привычным явлением, которое можно наблюдать среди персонала предприятий, работающих на войну.

Опыт классовых битв между трудом и капиталом научил руководство концерна «Локхид» приспособляться к различного рода осложнениям в отношениях с рабочими и служащими, вовремя обезвреживать их уступками, подачками и демагогией. В его пропагандистском арсенале немало средств по «умиротворению» трудящихся, с помощью которых им прививается сознание равной ответственности за производство и удовлетворенность «справедливым» перераспределением дохода. Нередко боссы компании затевают демонстративные игрища в демократию. На публике разыгрываются братания с рабочими, которые сопровождаются счастливыми улыбками, пожатием мозолистых рук, позированием перед фотокамерами. Установлению показной гармонии между капиталом и трудящимися служит распространение по предприятиям отчетов фирмы, практика отдельных социальных поблажек.

Правители «Локхида» распространяют среди персонала акции концерна, которые могут приносить определенный

дополнительный доход. Вместе с ценными бумагами внедряется идеология собственника, трудящимся прививается чувство причастности к бизнесу, чем мыслится отгородить рабочих от классовых битв, ограничить их мир узкими собственническими интересами.

В числе первых военно-промышленных концернов «Локхид» приобрел в свое время разработку «Курс по улучшению человеческих отношений», подготовленную популярной фирмой под названием «Институт человеческого развития». В рекламном проспекте отмечалось, что изучение курса «должно изменить позиции рабочих» и «сделать их более счастливыми и производительными». Это пособие стало практической библией в руках административной верхушки, которая использовала его для того, чтобы отравлять сознание рабочих заводов «Локхида» проповедями мирного сосуществования с капиталом. С его помощью компании удалось несколько изолировать своих подданных от нарастающего забастовочного и антивоенного движения. Но это не значит, что все они остаются глухими к призывам простых американцев, требующих положить конец безумным приготовлениям к термоядерной катастрофе.

В свое время рабочие предприятий «Локхида» в калифорнийском Саннивейле решительно выступали против американской агрессии во Вьетнаме и их поддержали трудящиеся других военных фирм. В августе 1972 г. американские профсоюзы рабочих-машиностроителей даже обращались в Верховный суд США с жалобой в связи с нарушением коллективных договоров концернами «Локхид», «Боинг», «Макдоннелл-Дуглас» и «ЛТВ Аэроспейс корпорейшн». Реальная опасность мировой войны, которая может оказаться последней для человечества, заставляет задуматься даже представителей самой привилегированной и высокооплачиваемой прослойки трудящихся.

Среди определенной части сотрудников корпорации зреет понимание характера своей деятельности, волей-неволей способствующей раскручиванию маховика милитаризма. Такой вывод для себя сделал инженер концерна Роберт Олдридж, теперь уже бывший служащий «фабрики смерти». В течение шестнадцати лет он участвовал в конструкторских разработках по созданию ракет «Полярис» и подводных лодок «Трайидент» и, убедившись, что

это оружие наступательного действия, порвал с корпорацией, встал в ряды антивоенного движения.

«Подводные лодки системы «Трайидент» являются самым дестабилизирующим и опасным оружием первого удара, — рассказывает Роберт Олдридж. — Я-то уж это знаю, как никто другой. Вместе с ракетами «МХ» и запланированными для размещения в Западной Европе «Першингами-2» они неизбежно подводят все ближе и ближе к тому ядерному порогу, за которым может вспыхнуть пожар ядерной катастрофы. И она будет неотвратимой, если Америка не пробудится...»

Запоздалое прозрение наступает и у тех, кто оказывается за воротами концерна «Локхид» и других оружейных заводов после очередного сокращения штатов. Простые американцы все больше убеждаются в том, что «фабрики смерти» не спасают от злейшего бича капиталистической системы — безработицы, разрушают экономику страны, обостряют социально-экономические противоречия. К такому же выводу приходят и многие видные американские экономисты. Усиливается оппозиция и среди промышленников, не связанных с военным производством.

Антимилитаристские настроения все чаще проявляются на заседаниях американского конгресса. Трезвомыслящие конгрессмены выступают с требованием ограничить бюджет Пентагона, увеличить средства, выделяемые на решение социальных проблем. Громче раздаются голоса в пользу серьезных переговоров по разоружению, сокращению стратегических арсеналов войны.

Американцы воочию убеждаются в том, что запугивание советской угрозой — избитый трюк военно-промышленного комплекса, используемый им с целью оправдать милитаристский психоз и обеспечить себе крупные барыши. Люди разных поколений, социальных групп и политической ориентации, разного цвета кожи и разных убеждений встречаются на линии единого фронта борьбы за близкую, гуманную и общепонятную цель — уберечь мир от пожара войны.

Содержание

СТАРТ НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ ВОЙНЫ	3
ЯСТРЕБ ПЕНТАГОНА РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ	11
БИТВА ПОД СВОДАМИ КАПИТОЛИЯ	19
ВТОРЫЕ «ПИЛОТЫ» В СМОКИНГАХ	31
ЭКСПОРТ КОРРУПЦИИ	38
В РОДНЫХ ПЕНАТАХ	54
ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС В ДЕЙСТВИИ	61
ПИР ВО ВРЕМЯ ЧУМЫ	70
ПЛАНЕТЕ — ЧИСТОЕ НЕБО	88

А86 **Артамонов А. А.**
Виражи концерна «Локхид».— М.: Политиздат, 1985.— 94 с.— (Владыки капиталистич. мира).

«Локхид эйркрафт корпорейшн» — гигантский авиастроительный и аэрокосмический концерн США, один из основных военных подрядчиков Пентагона, занимающий лидирующее положение среди пятисот наиболее мощных американских компаний. Он связан с производством почти всех новейших систем стратегических вооружений. Предприятия концерна, разбросанные по всему свету, приносят ему баснословные барыши. Концерн кровно заинтересован в наращивании гонки вооружений. История этой «фабрики смерти» запятнана громкими скандалами, интригами и махинациями, подкупом и коррупцией.

Автор памфлета, корреспондент газеты «Известия», в острой публицистической форме раскрывает милитаристскую природу концерна, одного из звеньев военно-промышленного комплекса, несущего угрозу безопасности всего человечества.

Брошюра рассчитана на массового читателя.

А $\frac{0604040000-140}{079(02)-85}$ 206—85

65.9(7США)
33И

Александр Александрович Артамонов
ВИРАЖИ КОНЦЕРНА «ЛОКХИД»

Заведующий редакцией *В. Т. Пискунов*
Редактор *Н. В. Воронина*
Младший редактор *О. В. Иванова*
Художник *И. И. Суслов*
Художественный редактор *А. А. Пчелкин*
Технический редактор *Е. Ф. Леонова*

ИБ № 4879

Сдано в набор 11.01.85. Подписано в печать 28.05.85.
А 00108. Формат $84 \times 108^{1/32}$. Бумага типографская № 2.
Гарнитура «Обыкновенная новая». Печать высокая.
Усл. печ. л. 5,04. Усл. кр.-отт. 5,46. Уч.-изд. л. 5,08.
Тираж 300 000 (1—150 000) экз. Заказ 333. Цена 20 к.
Политиздат. 125811, ГСП, Москва, А-47, Миусская пл., 7.

Ордена Ленина типография «Красный пролетарий»
103473, Москва, И-473, Краснопролетарская, 16.