

Так нам и НАТО. Украине в альянсе не место! Его уже почти заняла Россия

«Отечество в опасности! Враг у наших границ!» Примерно такие лозунги звучат с телеэкранов, когда речь заходит о НАТО. Недавний саммит альянса в Бухаресте тоже подавался как сводки с фронта, где наша российская дипломатия сражалась с коварными американцами, затягивающими в НАТО Грузию и Украину.

За этими репортажами с передовой никто как-то не обратил внимания на интереснейшее высказывание нашего президента. В своем выступлении на саммите он призвал НАТО «пустить российских производителей военной техники на рынки стран альянса» (цитата по «Интерфаксу»). По его словам, это приведет к «улучшению оперативной совместимости Вооруженных сил России и НАТО». Минуточку! Так НАТО враг или не враг? Если, как нам говорят, враг, то почему мы хотим оперативно совместить с ним свои Вооруженные силы и мечтаем его вооружать?

О том, что Россия давно и плотно сотрудничает с НАТО, громко говорить у нас не принято. Видимо, потому, что мы до конца так и не определились в своем отношении к альянсу. Особенно к европейской составляющей блока. Мы постоянно ругаем НАТО за приближение к нашим границам, обижаемся на соседей — Грузию и Украину, — которые без нашего согласия стучатся в натовскую дверь, но при этом сами куда быстрее наших соседей наращиваем с НАТО военно-технические связи.

Вот лишь несколько последних примеров.

* * *

27 марта Космические войска России с космодрома Плесецк успешно запустили ракету-носитель «Космос-3», которая вывела на орбиту немецкий спутник-шпион SAR-Lupe — четвертый из пяти запланированных к выведению аппаратов радиолокационной военной разведки ФРГ. Три SAR-Lupe были так же успешно выведены на орбиту нашими Космическими войсками 19 декабря 2006-го, 2 июля и 1 ноября 2007 года.

После очередного старта немецкие военные заявили, что очень довольны совместной работой, и теперь орбитальная космическая система радиолокационной разведки ФРГ сможет заступить на боевое дежурство. Кстати,

сама Россия подобных аппаратов не имеет. У США их сейчас тоже всего четыре — маловато, чтобы вести непрерывное радиолокационное наблюдение за всеми необходимыми точками Земли. Но благодаря нашим Космическим войскам Вашингтон сможет теперь отслеживать цели с помощью спутников Германии — своего союзника по НАТО.

Другой пример. 17 марта национальный российский оператор спутниковой связи — ФГУП «Космическая связь» — заключил контракт с ФГУП «ГКНПЦ имени Хруничева» на создание нового суперсовременного аппарата связи «Экспресс-АМ4». Это огромный аппарат, состоящий из платформы и закрепленной на ней радионачинки. Платформа создает терморегулирование, [электроснабжение](#), а начинка обеспечивает работу десятков каналов, в первую очередь закрытой правительственной связи.

Контракт поначалу вызвал недоумение специалистов: почему выбран Центр Хруничева? Он же никогда не собирал спутники такого класса, а делал только ракеты-носители? Но, оказалось, хруничевцы выступили в сделке лишь посредниками. Спутник будет делать европейская компания Astrium, входящая в концерн EADS. Центр Хруничева должен только забрать готовую продукцию, привезти на завод и соединить платформу с начинкой с помощью отверточной сборки. При этом почти все бюджетные средства, выделенные на создание спутника, уйдут в EADS.

Важная деталь: EADS — военный концерн, который является основным поставщиком альянса. Фактически спутник, обеспечивающий правительственную и президентскую связь на территории России, мы заказываем в НАТО.

Почему? Да потому, что сами не можем делать такие аппараты. На днях глава Роскосмоса Анатолий Перминов сказал, что «более 80% производственного оборудования космической отрасли находится за пределами сроков эксплуатации в 20 лет и не соответствует уровню сегодняшнего дня».

Раньше мы собирали герметично закрытые платформы, в которых поддерживались специальная среда и температура для аппаратуры. Закрытые — потому, что наша элементная база была не в состоянии выдержать космической радиации и работала не более 3—4 лет. Европейцы же научились делать спутники, где аппаратура на открытой платформе работает до 15 лет. Естественно, нам теперь приходится с ними сотрудничать.

Но сотрудничать тоже можно по-разному. Можно так, как фирма «Информационные спутниковые системы» из Красноярска. Кооперируясь с французами, она постепенно расширяет собственное производство космической аппаратуры. А можно — как Центр Хруничева: стопроцентное западное оборудование и наша дешевая ручная сборка.

Кстати, ГЛОНАСС-М — наша глобальная навигационная система, аналог американской GPS, более чем на 30% состоит из западных комплектующих. Хотя она предназначена не столько для гражданских нужд — навигации морских судов, автомобилей или поиска президентской Кони, — сколько для военных целей.

ГЛОНАСС создавалась для того, чтобы у нас не случилось так, как в Югославии. Когда США бомбили эту страну, они просто отключили свою GPS на всей территории Европы, и ею смогли пользоваться только военные — для наведения крылатых ракет на цели.

* * *

С НАТО мы активно сотрудничаем не только в космосе, но и в авиации. Когда блок активизировался в Центральной Азии, Афганистане и Ираке, то НАТО объявило тендер среди транспортных авиакомпаний на перевозку своих военных грузов. В январе 2006 года его выиграли Россия и Украина (правда, у нас предпочитают вспоминать только про Украину). Самолеты «Ан-124-100» «Руслан» победили в конкурсе американский военно-транспортный «С-17».

Контракт предусматривал создание для НАТО транспортного флота из 6 самолетов «Ан-124-100» сроком на 3 года. Два из них сразу прибыли в Германию на аэродром постоянного базирования Лейпциг-Галле, а еще 4 остались в резерве России и Украины. В Лейпциге европейцы создали базу по ремонту и модернизации «Русланов». И уже есть предложения сделать сотрудничество постоянным.

Еще пример. 29 февраля на авиабазе Сляч состоялась торжественная передача Словакии 12 самолетов «МиГ-29СД», модернизированных в нашем РСК «МиГ». Словакия вступила в НАТО в 2004 году, и без этой модернизации старые советские «МиГи» пришлось бы просто списать в утиль. Теперь же они полностью соответствуют жестким требованиям НАТО и могут выполнять боевые задачи до 2030—2035 гг. Все это время бригады российских специалистов будут тщательно следить за их состоянием, выполняя любой сложный ремонт.

Словацкие «МиГи» уже осмотрели поляки. У них на вооружении их сейчас 45, у Венгрии — 26, Болгарии — 20, Румынии — 18. Как сказал первый замгендиректора и генконструктора РСК «МиГ» Сергей Цивилев, «у нас имеется большой потенциал для наращивания объемов модернизации «МиГ-29» в странах Восточной Европы».

К концу 2008 года специалисты РСК «МиГ» обязались вернуть в боевой строй болгарские «МиГ-29». Это наверняка станет ярким примером улучшения «оперативной совместимости вооруженных сил России и НАТО», о котором в Бухаресте говорил Владимир Путин.

* * *

Вооружение нашей собственной армии, в плане оперативной совместимости с НАТО, пока хромает. Мешают ведомственные приказы, запрещающие принимать на вооружение силовых ведомств технику, оснащенную западным оборудованием. Но, оказывается, если очень нужно, то от приказов можно и отступить.

Например, в 2006 году Россия подписала с Алжиром контракт на поставку большой партии «МиГ-29». Затем контракт расстроился, и 15 готовых истребителей, от которых отказался Алжир, теперь поступят на вооружение российских ВВС. Причем в той же комплектации, что собирались для Алжира. А это значит, оборудование, вооружение, электронная начинка там западные. Видимо, скоро в теленовостях нам с гордостью расскажут, что ВВС РФ получили целую эскадрилью новеньких «МиГов». При этом об их натовской начинке, скорее всего, промолчат. На таких вещах внимание обывателя у нас стараются не акцентировать.

Обыватель должен быть уверен: наше оружие — лучшее в мире. Зачем ему знать, что это заслуга не только российских умельцев? К примеру, главный учебный самолет ВВС «Як-130» мог бы не состояться без итальянской фирмы Agmaschi. Другой учебный «МиГ-АТ» имеет французские двигатели Larzac фирмы Snesta. На патрульном самолете «С-80», который создается под требования Минобороны, ФСБ и МЧС, стоит американский двигатель, а на учебном вертолете «Ансат» — движки канадской фирмы Pratt&Whitney...

Да что там движки, большая часть предприятий нашего ВПК давно уже принадлежит Западу. Та же Pratt&Whitney владеет 25% акций Пермского [моторного](#) завода, рыбинский «Сатурн» имеет два совместных предприятия с французской Snesta. В 2005 году американская фирма Alcoa купила 95,8% акций

Самарского металлургического завода. Он всегда считался стратегическим и оборонным, так как был основным производителем в России всех материалов из алюминиевых сплавов для отечественного авиастроения, ВМФ, ракетостроения и космических аппаратов.

И что? Может, в Москве по этому поводу кого-то хватил удар? Или кто-то испугался, что когда для обещанного перевооружения нашей армии потребуется много алюминиевого проката, то неизвестно, как себя поведет иностранный собственник?

Нет, конечно. На заводе говорят, что из Москвы к ним всего лишь поступил запрос: можно ли разделить производство продукции на гражданское и оборонное? Им ответили, что технологически это невозможно. Вопросов больше не было. Завод как работал, так и работает. Проката выпускает даже больше, чем раньше.

* * *

Это только малая часть примеров — больше не позволяет газетная площадь, — говорящих о плотном взаимодействии России с НАТО. Ну а если предположить, что на Западе услышат призыв Владимира Путина «пустить российских производителей военной техники на рынки стран альянса», то наши отношения могут стать почти интимными.

На фоне такой близости особенно цинично звучат призывы некоторых наших политиков прекратить военно-техническое сотрудничество с Украиной. Будет Украина в НАТО или нет — еще большой вопрос, но они уже кричат: нельзя с ней вместе строить самолеты и вертолеты! Перенесем производство в Россию! Интересно получается: с Францией, Италией и даже США — можно, а с Украиной — нет. И это при том, что ВПК наших стран — единый организм, доставшийся нам в наследство от СССР. Ни один наш самолет, вертолет или двигатель нельзя назвать чисто российским или чисто украинским, он всегда получен путем глубокой кооперации заводов и КБ обеих стран. (см. график).

Если сегодня разорвать наши связи, то Российская армия останется без оружия. РВСН, к примеру, сегодня имеет на вооружении около 500 межконтинентальных ракет. Из них только около 50 штук — чисто российские «Тополя», остальные ракеты почти все украинские. Чтобы наши политики могли грозить миру ядерными боеголовками, нам периодически приходится подписывать с Киевом

межправительственные соглашения по обслуживанию и продлению сроков эксплуатации этих ракет.

Комплексы ПВО «С-300» тоже не вполне российские: «КрАЗы», на которых они базируются, — из Кременчуга, радиолокационные вышки — из Краматорска, 70% всей электроники сделано на Львовском заводе. Там же ее делают и для новых комплексов «С-400».

Наши «Аны» — основа парка военно-транспортной авиации — машины КБ Антонова (Киев). Большинство самолетов и 100% всех российских вертолетов летают на украинских двигателях запорожского завода «Мотор Сич» — их там делают больше 70 модификаций. Если хоть часть всего этого хозяйства начать производить в России, то в создание нового производства потребуется вложить огромные деньги. Наш бюджет такой нагрузки не выдержит. Чтобы на новом месте наладить выпуск только одного вертолетного двигателя, нужно не менее \$250 млн.

Но разве такие пустяки могут остановить борцов за независимость? Конечно, нет. И вот уже производство вертолетных двигателей решено перенести в Россию. Такое впечатление, что те, кто это предлагал, плохо учились в школе. Они не слушали учителя истории, который рассказывал, что страны, тесно связанные экономически, вынуждены вести и общую внешнюю политику. Не научились складывать и умножать, а только отнимать и делить. И вот теперь эти двоечники выросли, и пока весь мир, чтобы создать стоящий продукт, складывает и приумножает, они делают то, что умеют, — делят.

Только их передел сильно пахнет воровством бюджетных денег. Выглядят они примерно так.

Россияне, которым поручено развернуть собственное производство вертолетных двигателей, приезжают к украинским коллегам и говорят:

— Продайте нам права на свой движок, мы будем делать его сами.

— Зачем? — спрашивают украинцы. — Вам же дешевле покупать его у нас. А если вам дали слишком много бюджетных средств, то создайте на них новый двигатель 5-го поколения.

— Нет, — отвечают россияне, — на новый денег нам все равно не хватит. Да и делать его некому. Специалистов нет. А тем, что остались, всем давно уже под 80 лет. Так что лучше продайте свой.

— Но за те 7—8 лет, пока вы будете осваивать производство нашего старого двигателя, мы уйдем далеко вперед и выпустим несколько новых. Они будут и лучше, и дешевле вашего.

— Ну и что? Зато эти 7—8 лет мы сможем спокойно «кушать» бюджетные миллионы, а потом скажем: извините, не уложились, дайте еще столько же. ...И ведь дадут. Как же не дать на независимость от НАТО?

Европа к своей авиационной независимости от США шла совсем другим путем. В свое время ни одна из европейских стран не могла конкурировать с американским Boeing. Тогда они объединились и создали Airbus. Европа получила паритет с США и стала вести независимую политику в области авиастроения.

Мы же, как всегда, идем своим путем. Другим не позволяет то ли спесь, то ли глупость, то ли банальное казнокрадство.

...А потому, когда на параде 9 мая над Красной площадью полетит наш могучий «Ан-124» («Руслан») и диктор будет вещать о великой авиационной мощи встающей с колен России, мы не станем вспоминать про то, что этот красавец-самолет придумали украинские конструкторы. И уж, конечно, промолчим, что сейчас где-то в Европе точно такой же «Руслан» возит грузы для столь нелюбимого нами НАТО.

Лучше мы дружно будем кричать: «НАТО — не пройдет!»

И оно не пройдет. Куда ж ему идти, если оно куда надо уже дошло?

Ольга Божьева. (МК 17.04.08) www.mk.ru

Материал подготовлен информационной службой СРН (Киевское отделение)

Подпишись на обновления сайта по [электронной почте](#).

<http://za.zubr.in.ua/2008/04/29/1799/>