



Самолет-разведчик U-2D оборудованный инфракрасной системой наблюдения за пусками советских баллистических ракет



Самолет-разведчик U-2B из 35-й эскадрильи 5-го авиаотряда ВВС Тайваня. Самолет был сбит над Китаем 10 января 1965 года. Пилот Ли-Ю Чанг.



Самолет-разведчик U-2C. 31 января 1980 года самолет столкнулся в высоковольтной линии электропередач. Пилот не пострадал. В настоящее время машина выставлена на авиабазе Beale.



Самолет-разведчик U-2F оборудованный системой радиоразведки. Принимал участие в разведывательных полетах над территорией Вьетнама.



Художник А. Чечин

Рисунки: Чечин А.А.
Чертежи: Околелов Н.Н.
Текст: Шумилин С.Э.

U-2

САМОЛЕТ-ШПИОН

Часть 2

Согласно достигнутым договоренностям, US Air Force и ЦРУ установили рамки взаимной ответственности в программе производства и использования U-2. ВВС должны были заниматься набором и обучением пилотов, предоставлением метеорологической информации, планированием трасс перелетов и обеспечением технического обслуживания. В свою очередь, ЦРУ отвечало за разведывательное оборудование, обеспечение безопасности, финансирование закупок оборудования, обработку полученной информации и выбор зарубежных баз. Кроме того, оно участвовало в процессе подбора пилотов.

В рамках обеспечения секретности, чтобы скрыть возможности U-2, ЦРУ изготовило фальшивую «Инструкцию полетов на U-2». Кроме прочего в ней указывалась максимальная высота полета, равная 16700 м, а также состав оборудования, которое включало набор приборов для исследования атмосферы и погодных условий. Дополнительной уловкой был набор снимков, представляющих приборную панель вместе с замечаниями, касающимися поддержания перечисленных параметров полета, таких как потолок, скорость и величины нагрузок. Было подготовлено четыре экземпляра этой инструкции, которые к тому же специально искусственно состарили. В подходящий момент они должны были быть подкинута советской разведке.

Так как основной целью строительства U-2 были разведывательные полеты над СССР, то первоначально планировалось, что полеты на нем будут выполнять исключительно пилоты других государств, в идеале соседствующих с СССР. В этом случае сбитый над Советским Союзом U-2 можно было объяснить случайным нарушением воздушного пространства, произошедшим в результате ошибок навигации либо неисправности самолета. В соответствии с этим тезисом первая группа из семи пилотов U-2 была подобрана из граждан стран-членов НАТО, официально направленных для выполнения высотных полетов в рамках международной программы исследования погоды. Однако из-за недостаточного опыта высотных полетов, а также трудностей с овладением U-2 уже через две недели их обучение было остановлено. Пришлось набирать американских летчиков, связанных с ЦРУ либо с компанией Lockheed, а также пилотов истребительных частей, входящих в состав стратегической авиации (в то время командование стратегической авиации имело специальные части эскортных истребителей).

Процесс отбора пилотов был весьма строгим. Например, в стратегической авиации предпочтение отдавалось тем пилотам, которые ожидали перевода в другие части. В связи с этим они

могли бы, не вызывая подозрений со стороны своих бывших коллег, перейти в программу U-2. Было отобрано 25 пилотов, ранее летавших на истребителях F-84. Их жалование по сравнению с получаемым в ВВС увеличивалось в четыре раза (2500 долларов в месяц), а после окончания контракта они могли вернуться на военную службу, получив такой же чин, который бы им полагался за время обычной службы. ЦРУ осуществляло еще более жесткую программу подбора пилотов, что дало свой результат в виде меньшего количества летных происшествий в этой группе пилотов.

В середине 1956 года первая группа пилотов U-2 закончила обучение. К этому времени все летные качества U-2 были доведены до требуемых параметров, фотооборудование многократно опробовано, и, как показали проведенные испытания, самолет был практически невиден для РЛС, которыми в то время располагали вооруженные силы США.

Параллельно разрабатывались планы разведывательных полетов над СССР. Специально созданный Комитет по планированию полетов (КПП) работал над списком целей — перечнем объектов, данные о которых имели первостепенную важность. В то время наибольший интерес разведывательные службы США проявляли к аэродромам стратегической авиации, ракетным и ядерным объектам. После согласования этого списка были разработаны конкретные маршруты полетов. План каждого полета получал индивидуальный номер, например — «Задание 4016» (срок исполнения задания никак не зависел от индивидуального номера). 31 мая шеф ЦРУ Аллен Даллес, представляя президенту Эйзенхауэру оперативный план полетов над СССР и странами Восточной Европы, заверил его, что хотя, как позже выяснилось, это и не соответствовало действительности. U-2 оказался отнюдь не невидим для советских радиолокаторов.

Для реализации программы полетов в апреле 1956 года было создано подразделение WSRP-1 (Weather Reconnaissance Squadron Provisional) — «1-я временная эскадрилья погодной разведки», слово «временная» вводилось в название не случайно: временно создаваемые летные части не подчинялись высшему военному командованию. В ЦРУ сформированное подразделение называли проще — Detachment A. Для публичного обоснования проведения высотных полетов 7 мая 1956 года НАСА объявило о начале исследовательской программы, в рамках которой самолеты U-2 фирмы Lockheed будут собирать данные об атмосферных условиях на больших высотах.

11 июня Detachment A был переброшен в Западную Герма-

нию на авиабазу в Висбадене, причем правительство Германии об этом даже не было проинформировано.

Первый разведывательный полет U-2 («Задание 2003») был проведен в ночь с 19 на 20 июня 1956 года. Для «разминки» были выбраны Польша и ГДР. Целью следующего полета должно было стать уже воздушное пространство СССР. Однако полет пришлось отложить — над западной частью СССР небо было покрыто облаками.

В ожидании погоды 2 июля провели еще два полета над Восточной Европой («Задание 2009» — над Чехословакией, Венгрией и Болгарией и «Задание 2010» — над ГДР, Польшей, Венгрией). Оба полета были отслежены радиолокационной системой ПВО СССР и стран Варшавского договора, однако высота, на которой шли нарушители, была определена неверно. Это было связано с особенностями имеющейся аппаратуры, наиболее совершенные образцы которой точно определяли высоту цели только до 10000-11000 м. На перехват нарушителей поднималось несколько десятков самолетов (в Польше, Чехословакии, Венгрии, Румынии — МиГ-15, в западных округах СССР — МиГ-17), однако визуальный контакт с целью удалось установить только паре советских истребителей МиГ-17.

Первый полет над СССР состоялся 4 июля 1956 года. Для выполнения «Задания 2013» был выбран самолет номер 347 (серийный № 56-6680) с комплексом фотокамер А-2. U-2, под управлением пилота ЦРУ Харви Штокмана, стартовал из Висбадена, пролетел над Берлином и направился через Минск к Ленинграду, являвшемуся главной целью «Задания 2013». По пути Штокман пролетел над несколькими базами дальней бомбардировочной авиации, чтобы определить количество размещенных на них советских стратегических бомбардировщиков Мясищев М-4. Трасса полета была проложена таким образом, чтобы в случае аварии или повреждения двигателя имела возможность планированием уйти за границы стран-членов Варшавского Договора. Подобная предосторожность была не лишней, так как фотокамеры U-2 зафиксировали около двадцати попыток истребителей ПВО приблизиться к нарушителю.

Радиолокационные посты Группы советских войск в Германии обнаружили U-2 Штокмана сразу, как он нарушил границу ГДР в 30 километрах восточнее г. Кассель. В воздушном пространстве СССР на перехват нарушителя поднималось в общей сложности более ста истребителей МиГ-17, МиГ-19 и Як-25, однако только несколько из них удалось навести на цель до визуального с ней контакта. Позднее, основываясь на донесениях летчиков, тип нарушителя предположительно был определен как В-57.

Второй полет над СССР («Задание 2014»), целью которого являлась Москва, был намечен на 5 июля. За 24, 12 и 2 часа до вылета U-2 на базу в Висбаден должны были передаваться три кодированные команды. Вторая команда, которую ждали в 5 часов вечера, не поступила. На базе сделали вывод, что полет отложен и можно расслабиться на вечеринке в честь американского Дня независимости (отмечается 4 июля). Однако в семь часов вечера из Вашингтона пришло сообщение, что операция возобновляется. На этот момент единственным еще трезвым пилотом оказался Кармен Вито — ему и суждено было лететь на «Задание 2014».

После старта из Висбадена U-2 (та же машина, на которой



Посадка самолета WU-2A. На левом борту виден воздухозаборник системы взятия проб воздуха на радиоактивность



WU-2A начинает руление на стоянку после посадки. Под крыльями закреплены пружинные стойки

выполнялся и первый полет над СССР) под управлением Вито направился к Киеву. Здесь батареи зенитной артиллерии открыли огонь, но это оказалось бесполезно — они не могли сбить самолет, летевший на такой высоте (после этого случая Хрущев приказал больше огонь не открывать). Пролетев над столицей Украины, U-2 повернул на северо-запад, к Минску, а затем, следуя над железнодорожной магистралью, направился к Москве. Хотя небо над значительной частью территории СССР было закрыто облаками, перед Москвой оно прояснилось. Этим, кстати, подтвердился прогноз погоды, составленный американцами опираясь на данные московского радио.

Как и во время первого полета, советские РЛС быстро обнаружили нарушителя, однако полностью его маршрут над СССР отследить не удалось. Суматоха, царившая на командных пунктах по маршруту следования U-2, особенно в белорусском военном округе, не позволила полностью разобраться в ситуации — и проход нарушителя в сторону Москвы остался практически незамеченным.



Учебно-тренировочный самолет U-2C

U-2 сфотографировал аэродром в Раменском, авиационный завод в Филях, на котором, по американским данным, собирались стратегические бомбардировщики М-4 и, пролетая над Москвой, отчетливо наблюдал сеть стартовых площадок зенитных ракет С-25 1-й армии ПВО особого назначения (1-я АОН), защищавших столицу. Зенитная система С-25 была предназначена для поражения целей на высотах от 3 до 25 км, летящих со скоростью до 1250 км/час, и вполне могла бы достать U-2. Но, к счастью для американцев, она не была вовремя поставлена на боевое дежурство. В течение нескольких дней эта ошибка была исправлена — приказом Министра обороны с 9 июля все полки 1-й АОН были поставлены на боевое дежурство. Но, забегая вперед, можно сказать, что в зону действия 1-й АОН разведчики U-2 больше не входили. Отсняв оборонные объекты Московской области, Вито взял курс на базу.

Последний полет («Задание 2023») первого этапа американской разведывательной операции с использованием U-2 был совершен 10 июля над южными районами СССР. Самолет прошел над ГДР, Польшей, западными районами СССР, северной Румынией и вновь вошел в воздушное пространство СССР над южной частью территории страны. Этот отрезок маршрута пролегал над Севастополем, Симферополем и Одессой, после чего самолет, повернув на северо-запад, через Чехословакию и ГДР вернулся на базу.

Трассу этого полета советские РЛС отследили практически полностью. На перехват поднималось более 60 истребителей всех типов, но наводились на цель преимущественно МиГ-19. Доклады летчиков, визуально наблюдавших цель, о внешнем виде нарушителя были довольно противоречивы (одни утверждали, что крыло прямое, другие — стреловидное, одни видели на крыльях два двигателя, другие — ни одного), можно было бы даже подумать, что летчики наблюдали совершенно разные самолеты. Но это не удивительно, так как тайна появления самолета U-2 еще не была раскрыта, и о его внешнем виде и конструкции ничего известно не было. Имелась информация только о двухдвигательных реактивных бомбардировщиках-разведчиках Canberra/RB-57 и RB-66, в результате именно эти типы самолетов и упоминались.

В тот же день американскому послу в Москве была вручена нота протеста советского правительства. В ней СССР заявлял протест против полетов, совершенных U-2 4 и 5 июля. Правда, в ноте говорилось, что это был «двухмоторный средний бомбардировщик ВВС США». Устные заявления по поводу полетов

сделали также представители Польши и Чехословакии.

19 июля в ответ на ноту Советского правительства США заявили, что ни один военный самолет США не мог пролетать над СССР, поэтому заявление Советского правительства является ошибочным. После этого президент Эйзенхауэр распорядился остановить полеты U-2 над СССР и Восточной Европой. Все дальнейшие полеты подлежали его личному утверждению.

Кроме дипломатических, в СССР прибегли и к административным мерам. После проведения совещаний с руководителями советской авиапромышленности и конструкторами был принят ряд постановлений,

направленных на ускоренную разработку и принятие на вооружение новых образцов истребителей и зенитно-ракетных комплексов, способных уничтожать цели на больших высотах: перевозимого ЗРК С-75, перехватчика Т-3 (впоследствии Су-9), а также выданы задания по модернизации существующих и разработке новых РЛС, способных точно определять параметры целей на больших высотах. С другой стороны, были предприняты меры и такого «аврального» характера, как попытка облегчения перехватчиков МиГ-19 путем демонтажа двух внутренних топливных баков и части вооружения, что увеличивало их потолок до 18,6 тыс. м.

В августе 1956 года было сформировано второе подразделение разведчиков U-2, так называемый Detachment B (WSRP-2), с базой в Инчирлик, Турция. В начале сентября Detachment B был готов приступить к полетам — в ангарах находилось пять U-2, а местоположение базы позволяло осуществлять полеты над юго-восточными районами СССР. В случае же использования дополнительных посадочных площадок в Пешаваре и Лахоре (Пакистан) можно было осуществлять полеты и над всей



U-2A NASA для исследования верхних слоев атмосферы

центральной Сибирью, где располагалось множество промышленных и добывающих предприятий и Транссибирская магистраль.

Первой миссией пилотов из Detachment B стало полетное «Задание 4016». В соответствии с ним 20 ноября 1956 года с базы Инчирлик поднялся U-2 под управлением пилота Френсиса Гарри Пауэрса. U-2 вошел в советское воздушное пространство между Каспийским и Черным морями. Пауэрс сфотографировал аэродром Сангачалы, на котором базировались истребители-перехватчики, район Баку и Нахичевани. Затем он пролетел над Ереваном. Но здесь в электрооборудовании самолета возникли неполадки, и пилот принял решение возвращаться на базу. На-



U-2С с вариантами исследовательского и разведывательного оборудования, которое могло устанавливаться на борту самолета

нако это объяснялось не эффективностью специального радиопоглощающего покрытия, установленного на U-2 «Dirty Bird», а недостатками советской системы ПВО в этом регионе.

Неэффективность радиолокационной защиты U-2 «Dirty Bird» была наглядно продемонстрирована разведывательным полетом над районами советского Дальнего Востока — единственным проведенным в 1958 году. После него советский МИД заявил протест, в котором был подробно описан весь маршрут полета U-2. В результате до американцев, наконец, окончательно дошло, что их антирадарное покрытие неэффективно, и в дальнейшем ЦРУ вообще отказалось от его использования. Всего U-2 «Dirty Bird» выполнили пять полетов над территорией СССР.

В 1959 году в соответствии с операцией «Тачдаун» было выполнено два разведывательных полета U-2 над территорией

сколько известно, средства ПВО Советского Союза не смогли отследить этот полет и какие-либо меры противодействия не предпринимались.

15 декабря американцы получили решительный протест от СССР в связи с пролетом трех разведчиков RB-57D над Владивостоком. Опасаясь дальнейшего обострения международной ситуации, и без того напряженной в результате Суэцкого кризиса, 18 декабря Эйзенхауэр распорядился прервать полеты над СССР.

Однако после настойчивых обращений ЦРУ, в конце концов, получило от президента Эйзенхауэра разрешение на продолжение серии полетов U-2 над СССР. Основным аргументом ЦРУшников стал модернизированный U-2 (получивший прозвище «Dirty Bird») со специальным антирадиолокационным покрытием. Считалось, что благодаря такому покрытию можно не бояться того, что самолет будет замечен советскими радарам.

Было решено разведать ряд объектов, расположенных на советском Дальнем Востоке и в среднеазиатской части СССР, где, как считалось, радиолокационная сеть была гораздо слабее, чем на западных границах. Полеты над советской Средней Азией получили кодовое обозначение «Soft Touch» («мягкое касание»). Первоочередными объектами воздушной разведки стали советские ядерные предприятия в районе Томска и Красноярска, ядерный полигон в районе Семипалатинска, ракетный полигон, располагавшийся, по мнению американцев, где-то в Казахстане, авиастроительные заводы в Омске и Новосибирске, и другое.

Операция «Soft Touch» стала апофеозом программы использования U-2. Огромное количество информации, полученное благодаря полетам над территорией СССР, превзошло все ожидания. Американцы получили в свое распоряжение данные о развитии советской промышленности, состоянии ядерной и ракетной программ СССР (в том числе был обнаружен и стартовый ракетный комплекс Байконур). О том, насколько полезными были эти данные, свидетельствует факт, что когда директору ЦРУ Аллену Даллесу доложили, что в районе Томска обнаружен и сфотографирован ядерный комплекс, он воскликнул: «Вы хотите сказать, что в этой дикой Сибири есть объекты атомной промышленности?»

В ходе операции «Soft Touch» и последующих августовских и сентябрьских полетов 1957 года только четыре из десяти самолетов-нарушителей были обнаружены советской ПВО. Од-



Конструктор фирмы Lockheed Кларенс Джонсон (слева) беседует с пилотом U-2 Гарри Пауэрсом

СССР. Целью операции стали советские предприятия ядерного комплекса на Урале и ракетный полигон в Байконуре. Изучая полученные фотографии Байконура, американцы обнаружили, что там строится вторая большая пусковая площадка (как выяснилось гораздо позднее, это был стартовый комплекс боевых баллистических ракет Р-7).

В 1959 году американские пилоты больше разведывательных полетов над СССР не проводили. В значительной степени это было связано с политическими мотивами. В сентябре 1959 года в советско-американских отношениях наступило потепление — Н.С.Хрущев посетил с официальным визитом США, в следующем году Д.Эйзенхауэр должен был осуществить ответный визит, а до этого главы государств должны были встретиться во время конференции в Париже. Появились даже мысли о заключении с США договора о разоружении. В этот период активность воздушной разведки США против СССР упала до минимума.

Однако в начале 1960 года в Конгрессе США вновь развернулись острые дебаты по поводу «советского ракетного прорыва»

и неадекватной оборонной политики администрации президента Эйзенхауэра. Уступая этому давлению, в середине февраля Эйзенхауэр утвердил планы четырех очередных разведывательных полетов над СССР. Учитывая приближающуюся встречу глав СССР и США в Париже, которая должна была начаться в середине мая, крайним сроком проведения этой операции было определено 30 марта. Однако в переговорах американцев с Пакистаном по вопросу использования аэродрома в Пешаваре возникли сложности, и первый полет — «Задание 4155», проходивший под кодовым наименованием «Square deal» (англ. честная сделка), удалось провести только 9 апреля.

Войдя в советское воздушное пространство, U-2 полетел к первой цели — полигону ПРО в Сары-Шагане. Сделав над ним несколько заходов, самолет направился к ядерному полигону в Семипалатинске, близлежащей базе бомбардировщиков и далее к складу ядерных боеприпасов в Долоне. Миновав Семипалатинск и Долон, U-2 вновь повернул к Сары-Шагану, по пути фотографируя железнодорожные линии с прилегающими территориями. После этого U-2 повернул на запад и сфотографировал Байконур. Пролетев над городом Мары, он вышел из советского воздушного пространства и направился в Иран. Здесь после шести часов полета машина села на аэродроме в Захедане.

Этот U-2 засекали сразу же, когда он в 4 ч 47 мин вошел в воздушное пространство СССР — в момент пролета в Среднеазиатской части СССР боевое дежурство несли около полутора десятков РЛС. На всем маршруте проводка нарушителя велась устойчиво. Для его перехвата было поднято 13 истребителей, среди которых были и новейшие Су-9. Эти перехватчики, имевшие потолок в 20000 м и вооруженные новыми ракетами воздух-воздух, вполне могли бы «достать» нарушителя. Однако из-за недостаточной подготовки летного состава полностью использовать их возможности не удалось, а перебрасываемая из Красноводска пара Су-9, пилотируемых летчиками-инструкторами авиации ПВО, прибыть в район перелета нарушителя не успела. Кроме того, в Семипалатинске, Байконуре, Сары-Шагане уже были размещены ЗРК С-75, но маршрут нарушителя прошел вне их зон поражения. В Сары-Шагане как раз накануне ракетчики проводили учения, после которых ракеты были сняты с пусковых установок. Пока их снова устанавливали, U-2 пролетел над полигоном и ушел на безопасное расстояние.

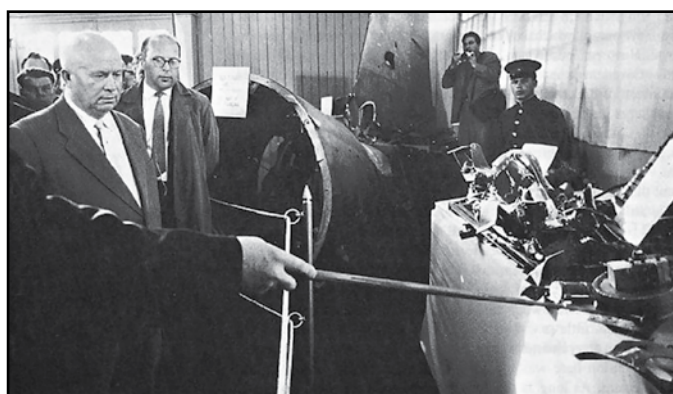
После такого фиаско была создана специальная Правительственная комиссия для выяснения вопроса, почему же так и не удалось сбить самолет-шпион, которая выявила серьезные недостатки в работе ПВО и ВВС. Чтобы не допустить повторения случившегося, главный штаб ПВО СССР проанализировал возможные маршруты будущих полетов U-2. В ходе предыдущих четырех полетов самолеты-разведчики прошли над целями в южной части СССР, Центральной Азией и Сибирью. Все полеты начинались с территории Пакистана или Ирана и там же завершались. Зная место вылета и интересующие шпиона объекты, имелась возможность рассчитать примерный маршрут его полета и подготовиться к встрече.

Громадный интерес ЦРУ вызывали северные районы СССР, в которых по некоторым сведениям начали размещать боевые межконтинентальные ракеты Р-7. В результате был разработан маршрут разведывательного полета «Задание 4154», который можно считать самым дерзким за всю историю полетов U-2. Самолет должен был пересечь территорию СССР от его южной до северной границы — вылетев из Пешавара, U-2 должен был приземлиться в Норвегии, преодолев расстояние около 6000 км, из них 4600 км — над территорией Советского Союза.

Полет был намечен на 1 мая: предполагалось, что во время государственного праздника система ПВО СССР будет действовать не так четко и в результате полет будет более безопасным. Местом старта был Пешавар в Пакистане, а для выполнения



Обломки самолета U-2С Гарри Пауэрса в экспозиции Музея Вооруженных сил СССР

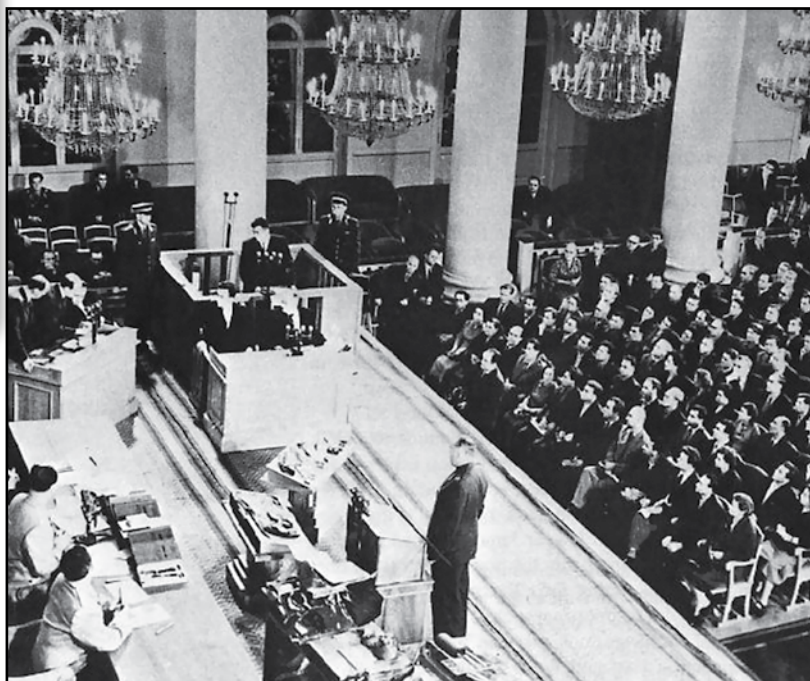


Н.С. Хрущев осматривает обломки U-2С

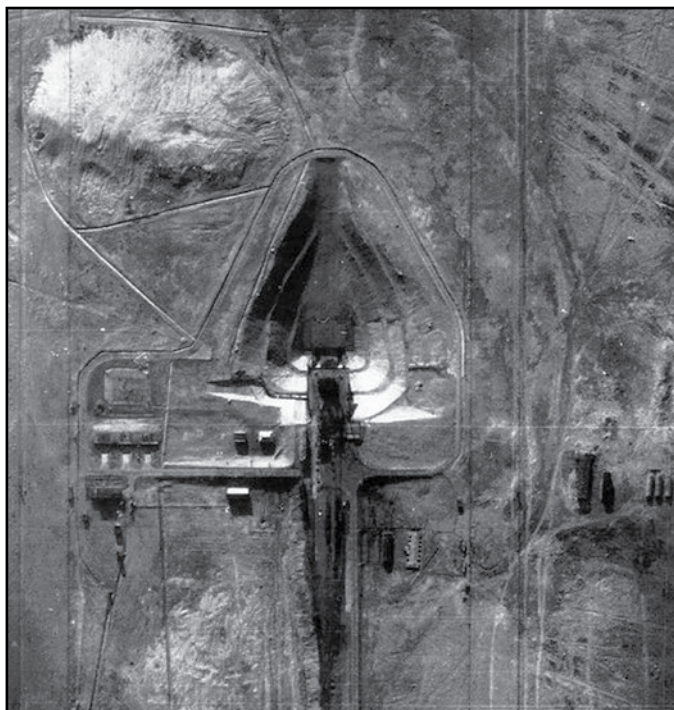
полета выбрали одного из наиболее опытных пилотов — Фрэнсиса Гарри Пауэрса. Он уже налетал на U-2 более 500 часов и выполнил 27 миссий, в том числе одну над СССР, шесть вдоль советской границы, одну над Китаем и несколько полетов над Средиземным морем, во время Суэцкого кризиса в 1956 году. Ни один из летчиков не имел такого опыта длительных полетов. После старта Пауэрс должен был пролететь над Байконуром и участками железнодорожных магистралей севернее Аральска. Затем самолету предстояло пройти над центрами оборонной промышленности Урала — Челябинском и Свердловском. Следующими целями были предполагаемые места размещения МБР в северо-западной части СССР. В конце маршрута планировался пролет над верфями Северодвинска, а также над военно-морскими базами в Мурманске. Выйдя из воздушного пространства СССР, разведчик должен был приземлиться на аэродроме в Бодо (Норвегия).

Для отвлечения внимания средств ПВО после старта Пауэрса, из Инчирика в Турции высылался еще один U-2, заданием которого было курсировать вдоль советской границы в районах Таджикистана и Туркмении и фиксировать сигналы советских радаров и радиостанций.

Однако, несмотря на отвлекающие маневры, самолет Пауэрса был обнаружен еще за 25 км до пересечения советско-афганской границы, но его высота была ошибочно определена в 9000 м. Надо сказать, что праздничный день 1 мая американцы выбрали для полета неудачно. В небе над СССР находилось гораздо меньше военных самолетов, сократилось и число грузопассажирских авиарейсов. Оценивая возможные маршруты дальнейшего полета нарушителя, командованием ПВО СССР были отданы распоряжения относительно приведения в боевую



Заседание военного трибунала над Гарри Пауэрсом



Фотография стартового комплекса ракеты Р-7 на полигоне Тюратам (Байконур) сделанная с борта U-2

готовность высотных истребителей Су-9, а также переброски некоторых из них на другие аэродромы.

По свидетельству Пауэрса, на первом этапе полета земля была полностью закрыта облаками, первый просвет появился только когда самолет находился уже к юго-востоку от Аральского моря. Обнаружив некоторое отклонение от маршрута, он слегка подкорректировал курс. Наблюдая за землей в визир, Пауэрс далеко внизу увидел инверсионные следы от истребителей перехватчиков и понял, что его самолет обнаружен. Впереди лежал Байконур, но над ним громоздилась огромная грозовая туча, поэтому пилоту пришлось изменить курс. Пауэрс прошел в 75 км восточнее Байконура, в котором стоял на боевом дежур-

стве зенитный ракетный полк, оснащенный С-75, но U-2 так и не вошел в его зону поражения.

Вблизи Челябинска у Пауэрса начались проблемы с управлением — автопилот начал давать сбои и нос U-2 стал задираться вверх. Пауэрс несколько раз включил и выключил автопилот, однако сбои повторялись. Пришлось совсем отключить автопилот. Правда, в другом ему опять повезло — его U-2 прошел всего в 60 км западнее зоны огня зенитно-ракетного полка. Затем Пауэрс повернул на север и направился к Свердловску.

В 8 ч 30 мин Пауэрс вошел и в зону обнаружения зенитной ракетной бригады, прикрывавшей Свердловск, и направился курсом, проходившем через зоны поражения ее 2-го и 3-го дивизионов. Подлетая к Свердловску, Пауэрс начал заполнять боржурнал, но неожиданно был ослеплен оранжевой вспышкой и ощутил удар в хвостовую часть самолета. U-2 начал заваливаться на правое крыло. Так как разрыв произошел снизу-сзади, то летчик был прикрыт от него двигателем и благодаря этому не получил травм. Однако того же нельзя было сказать о самолете. Близкий разрыв боеголовки ракеты повредил правый стабилизатор — и вскоре он отвалился, повредив при этом оба крыла. Снижаясь, самолет вошел в штопор. Центробежная сила отбросила Пауэрса вперед, кабина разгерметизировалась, и летный костюм стал раздуваться, в результате ноги летчика защемило под приборной доской, что делало невозможным катапультирование.

Когда Пауэрсу удалось расстегнуть привязные ремни, то его выбросило из кресла, но не из кабины — удержали кислородные шланги. В этих условиях он уже не мог дотянуться до кнопки уничтожения самолета. Наконец, ему удалось вырвать кислородные шланги — и его выбросило из самолета. Парашют автоматически раскрылся на высоте около 4000 м. Пауэрс приземлился на вспаханном колхозном поле и увидел группу людей, быстро приближающихся к нему.

Хотя по плану полет U-2 Пауэрса должен был проходить на высоте 20000 м, американцы, опираясь на перехваченные советские радиопереговоры, пришли к заключению, что U-2 снизился до меньшей высоты и начал широкий разворот назад, а затем, пролетая недалеко от Свердловска, был сбит. Исходя из этого аналитики сделали вывод, что произошла авария двигателя, которая вынудила Пауэрса уменьшить высоту полета (в случае отказа двигателя пилот должен был снизиться до высоты около 11000 м и здесь в более богатой кислородом атмосфере повторно запустить двигатель).

В соответствии с этими соображениями 2 мая американцы обнародовали заявление, в котором утверждали, что невоенный разведчик погоды потерялся в ходе планового полета над Турцией. 3 мая НАСА продублировало это заявление, сообщив, что потерялся самолет U-2, пилот которого успел сообщить о перебоях в работе кислородной системы. Американцы считали, что теперь в случае протеста со стороны СССР они могут сослаться на то, что пилот от недостатка кислорода потерял сознание и самолет пересек границу Советского Союза на автопилоте.

В свою очередь, 5 мая на заседании Верховного Совета Н.С.Хрущев заявил, что над территорией СССР был уничтожен американский разведывательный самолет, но ни словом не упомянул о пилоте. Американцы попались на эту уловку, и 6 мая представитель госдепартамента США заявил, что не было никакой попытки намеренного вторжения в воздушное пространство СССР, назвав «чудовищными» любые предположения о том, что США пытаются ввести мировое сообщество в заблуждение от-

носителем целей этого полета.

7 мая Хрущев захлопнул ловушку. В повторном выступлении перед Верховным Советом он заявил, что летчик сбитого самолета-шпиона признался в том, что он работает на ЦРУ, а найденное оборудование этого летательного аппарата со всей определенностью свидетельствует о шпионском характере его миссии. В результате президент США Эйзенхауэр был вынужден официально подтвердить, что в мирное время дал разрешение на проведение разведывательной операции.

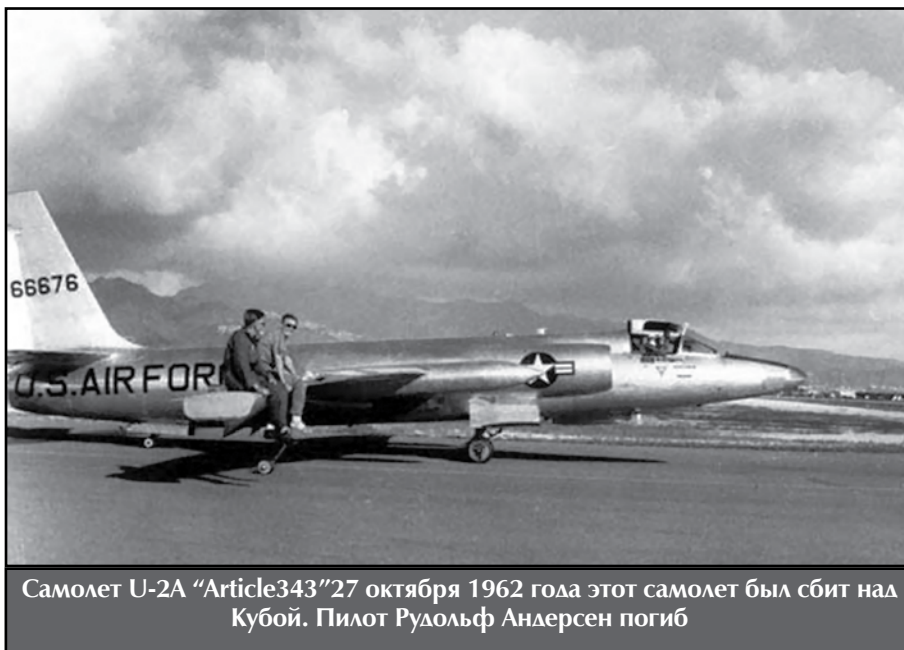
В общей сложности за четыре года (с 1956 по 1960 гг.), было выполнено 24 разведывательных полета над территорией СССР, из них шесть провел Detachment A из Германии, три — Detachment C из Японии и Аляски и пятнадцать — Detachment B из Турции и Пакистана. В результате было получено 391000 метров фотопленки и сфотографировано 33,6 млн. кв. км советской территории. В катастрофах погибло 11 пилотов, было потеряно 13 самолетов U-2 — в основном во время обучения летчиков.

Во время разработки программы Aquatone предполагалось, что разведывательные полеты могут выполняться не более двух лет — так оценивался период, необходимый Советскому Союзу на разработку новых средств противовоздушной обороны, способных уничтожить U-2 на его оперативном потолке. Но, к сожалению, период безнаказанности американского самолета-шпиона продлился значительно дольше.

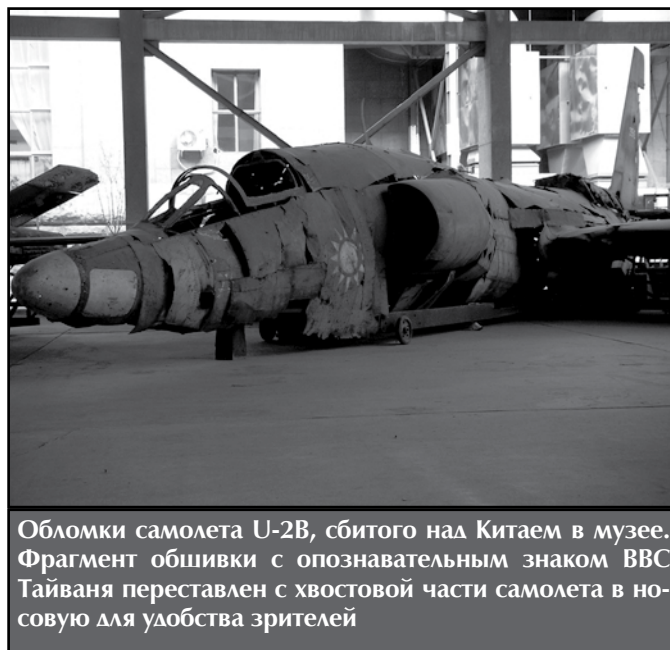
После потери U-2 Гарри Пауэрса разведывательные полеты над СССР были прекращены, и находившиеся в Турции (Detachment B) и Японии (Detachment C) самолеты-шпионы были вывезены в США. Здесь на авиабазе Эдвардс было сформировано новое подразделение — Detachment G, предназначавшееся для продолжения разведывательных операций, но уже над Кубой и Северным Вьетнамом.

После прихода к власти Фиделя Кастро «Остров свободы» стал объектом пристального внимания самолетов-разведчиков U-2 из Detachment G. Однако по мере развития кубинского кризиса Военно-воздушные силы США стали добиваться отстранения ЦРУ от проведения разведывательных полетов и передачи выполнения этих заданий им. Беспокойство ВВС объяснялось тем, что их разведчики U-2 до сих пор не принимали участие ни в одной важной миссии. Это было вызвано законодательными ограничениями, налагавшимися на использование американских войск — так, самолеты ВВС США могли использоваться против целей, находящихся за пределами страны, только в случае открытого военного конфликта либо с согласия третьих стран. Первые из полученных ВВС U-2 (всего было заказано 29 самолетов), вошедшие в состав 4028-й эскадрильи стратегической разведки, перебазировались на базу Лафлин в Техасе еще 11 июля 1957 года, но только теперь им представился случай продемонстрировать свои возможности.

Разведывательные полеты 4028-й эскадрильи над Кубой начались 14 октября 1961 года. В результате удалось обнаружить строительство пусковых площадок ракет недалеко от Гаваны и сделать их четкие снимки. После этого разведывательные полеты были интенсифицированы. Они подтвердили факт строительства пусковых позиций для ракет Р-12. До 18 октября было обнаружено 16 позиций ракет дальностью действия 1800 км и



Самолет U-2A "Article343" 27 октября 1962 года этот самолет был сбит над Кубой. Пилот Рудольф Андерсен погиб



Обломки самолета U-2B, сбитого над Китаем в музее. Фрагмент обшивки с опознавательным знаком ВВС Тайваня переставлен с хвостовой части самолета в носовую для удобства зрителей

шестью дальностью 4000 км. Спустя несколько дней количество обнаруженных установок возросло соответственно до 24 и 12. Кроме того, на аэродромах были зафиксированы современные истребители МиГ-21 (см. «НТ» №10 за 2007г.) и бомбардировщики Ил-28. В результате 22 октября Кеннеди объявил о блокаде Кубы. А 27 октября в районе Банос ракетой С-75 был сбит U-2 майора Рудольфа Андерсона, пилот погиб.

После завершения Кубинского кризиса и достижения соглашения о выводе советских ракет с острова полеты отдельных U-2 продолжались — велось наблюдение за демонтажом ракет и их погрузкой на советские корабли. Последний, 102-й разведывательный полет над Кубой был выполнен 16 декабря 1963 года.

В августе 1960 года, после прекращения полетов над СССР, часть разведчиков U-2 из Detachment C была перебросена на Тайвань для проведения разведывательных полетов над Китаем и другими странами Юго-Восточной Азии. Полеты выполнялись тайваньскими летчиками (прошедшими обучение в США) с базы в Тауагне, в 50 километрах от Тайпея. Официальной версией

появления на Тайване U-2 стала продажа фирмой Lockheed правительству Тайваня двух самолетов-разведчиков. В действительности же настоящим их владельцем оставалось ЦРУ.

Основным заданием для U-2 стал мониторинг хода выполнения китайской ядерной программы. Это было сложно, потому что ближайшее место китайских ядерных испытаний находилось на расстоянии 3700 километров от Тайпея. В связи с этим полеты осуществлялись на пределе возможностей самолетов и выносливости пилотов, почти полностью над вражеской территорией, без какого-либо подходящего места для посадки в случае возникновения технических неполадок. При этом U-2 были вынуждены сразу же после старта брать прямой курс на цель и по нему же следовать обратно. Такая ситуация дала возможность китайцам готовить атаку на пути возвращения самолета. Именно так 9 сентября 1962 года был сбит первый «тайваньский» U-2. А 1 ноября 1963 года над Шанхаем был потерян второй U-2, его пилот майор Чанг Дю попал в плен. 23 марта 1964 года во время тренировочного полета над морем разбился еще один U-2. Пилот потерял управление во время выполнения виража на большой высоте. 7 июля 1964 года следующий U-2 был сбит зенитной ракетой С-75 над южными районами КНР, где он вел наблюдение за китайскими военными поставками для Северного Вьетнама.

После этого инцидента ЦРУ оснастило U-2 оборудованием, которое затрудняло работу системы наведения зенитных ракет. И уже в следующем полете оно подтвердило свою эффективность. Пилот пережил неприятные мгновения, когда на расстоянии нескольких метров от него пролетела ракета С-75, но при этом она так и не взорвалась.

После того как китайцы начали использовать новые модификации зенитных ракет, американцы оборудовали U-2 усовершенствованной аппаратурой постановки помех. В результате количество и масса электронных приборов на борту U-2 увеличивались, что пагубно повлияло на характеристики самолета — уменьшались потолок и дальность.

В 1962 — 1964 годах было выполнено 36 разведывательных полетов над Северным и Южным Вьетнамом. С апреля 1964 года, в связи с увеличившейся активностью Вьетконга, все большее внимание уделялось тактической разведке. U-2 с Филиппин и Тайвана выполняли полеты над Камбоджей, Лаосом, Китаем и Вьетнамом. Однако 5 апреля 1965 года в районе Ханоя и Хайфона были впервые обнаружены позиции зенитных ракет С-75. Это в значительной степени ограничило использование U-2 в этом районе Вьетнама.

В 1975 году шесть U-2С перебазировали на базу RAF Везерсфилд в Великобритании для испытания новой системы пеленгации. Три U-2, летевшие над территорией стран НАТО на большом расстоянии друг от друга, могли точно засекают источники радиоэлектронного излучения, находящиеся на территории стран Варшавского Договора.

К 1976 году все оставшиеся U-2 были сосредоточены на базе Бейл в Калифорнии. Здесь же произошла и последняя катастрофа, связанная с этим самолетом. Во время тренировочного полета пилот Эдвард Бемонт потерял сознание и врезался в линию электропередач. Благодаря этому самолет не слишком сильно



Самолет U-2A «Article343». 27 октября 1962 года этот самолет был сбит над Кубой. Пилот Рудольф Андерсен погиб

ударился о землю, и пилот получил только ранение. Интересно, что этот экземпляр самолета удалось даже отремонтировать, и теперь он установлен на постаменте при въезде на авиабазу Бейл.

В заключение можно добавить, что U-2 стал не последним стратегическим разведывательным самолетом, разработанным в США. Первоначально планировалось, что наследник U-2 получит водородный двигатель CL-400, благодаря которому сможет развивать скорость 2 М. Однако из-за технических трудностей, связанных с новым топливом — а именно с организацией поставок на отдаленные базы жидкого водорода — этот проект отпал. Вместо него Skunk Works предложило совершенно новый проект, развитие которого привело к созданию знаменитого самолета Lockheed SR-71 Blackbird (см. «НИТ» №1 и №2 за 2007г.). Однако, учитывая высокую закупочную стоимость SR-71 и дороговизну его эксплуатации, эта машина не смогла полностью «закрыть» проблему разведывательных полетов. Поэтому в 1966 году была запущена программа постройки еще одного разведывательного самолета, завершившаяся созданием самолета TR-1, по аэродинамической схеме аналогичного U-2.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ U-2С

Размах — 24,445 м
Длина — 15,165 м
Высота — 4,630 м
Площадь несущей поверхности — 55,74 м²
Масса собственная — 6290 кг
Масса стартовая, максимальная — 10870 кг
Скорость максимальная — 730 км/час (0,8 М)
Потолок — 23700 м
Дальность 7640 км
Разбег — 300 м