

## ОПЕРАЦИЯ „У-2”

„Операция У-2” была одной из самых всеобъемлющих операций в истории разведывательной работы.

12 самолетов типа „У-2” совершали полеты над территорией СССР четыре года подряд, поднимаясь со своих аэродромов приблизительно три раза в месяц. За 4 года они совершили в общей сложности 150 полетов. В это число не входят „малые” разведывательные полеты около границы. Полеты преследовали цель обнаружить любую попытку неожиданного нападения со стороны советских вооруженных сил, если таковая будет сделана.

Можно сказать, что буквально метр за метром обследовалась и фотографировалась территория СССР. США получали в свои руки фотографии воинских гарнизонов, аэродромов, полигонов, с которых производились запуски спутников и межконтинентальных ракет.

Так, последний неудачный полет Пауэрса на „У-2” за 16 дней до начала конференции в Париже имел целью сфотографировать предполагавшийся 1 мая старт ракеты, которую предыдущий самолет „У-2” „засек” на полигоне.

История создания самолета „У-2” такова.

В 1955 году на Женевской конференции на высшем уровне президент Эйзенхауэр предложил план „открытого неба, т. е. беспрепятственных полетов разведывательных невооруженных самолетов над чужими странами в целях предотвращения внезапного нападения. СССР по этому плану получал право беспрепятственных полетов над территорией США, равно как США — над территорией СССР. Хрущев тогда отверг этот план с пресловутой фразой о „чужой спальне”.

После Женевской конференции американская авиастроительная компания „Локхид Эркафт Корпорейшен” закончила изготовление своего первого самолета типа „Локхид У-2”, который в дальнейшем все более совершенствовался. С 1956 года самолеты этого типа начали использоваться для разведывательных полетов над СССР.

„Локхид У-2” — это среднее между реактивным самолетом и планером. Он снабжен реактивным мотором типа „Прат-Уйтней У-57”.

Необыкновенная длина его несущих плоскостей (каждая имеет 15 метров), его удлиненное туловище дают ему возможность на 33-километровой высоте при скорости около 800 километров в час и при минимальном расходе горючего безостановочно маневрировать (планировать) в воздухе до десяти часов.

Чтобы уменьшить собственную тяжесть и увеличить свой радиус действия, „Локхид У-2” после старта сбрасывает автоматически свои колеса. Посадку он совершает на полозьях.

В иностранной печати было сообщение, что один такой самолет, у которого заглох мотор над Белоруссией, спланировал и спустился благополучно в южной Баварии.

Много раз советские истребители пытались найти и подбить „У-2”, летавший над территорией СССР, но безуспешно. И дело тут не только в том, что советские истребители не могли подняться на высоту, на которой летает „У-2” но и в трудности обнаружения „У-2” в полете. В противоположность подобного типа метеорологическим самолетам, вся конструкция „У-2” состоит из пластических материалов и клееной фанеры, что делает бессильным против него радар. Только мотор, состоящий из металла, отражается на экранах радарных установок, но и то в минимальном размере.

Все поразительные технические данные „У-2” не могли бы быть использованы полностью, если параллельно развитию авиационной техники США не развивалась техника фотографирования. Быстрое

и еще далеко не достигшее предела развитие этой техники уже сейчас дает возможность с огромной высоты, невзирая на облачность и ночную темноту, делать снимки, потрясающие своей ясностью.

Вот данные, говорящие о фотографических возможностях разведывательного самолета „У-2”:

На снимке, сделанном с 10-километровой высоты, можно различить каждую головку гвоздя.

На снимке, снятом с 15-километровой высоты, можно различить и прочесть газетные заголовки.

На снимке, снятом с 25-километровой высоты, можно отличить пешехода от велосипедиста.

Каждый самолета „У-2” при четырехчасовом безостановочном полете снимает площадь шириной в 780 км и длиной в 4.300 км. Таким образом даже такую большую территорию, как территория СССР, можно сфотографировать полностью в течение нескольких недель.

Аппаратура с инфракрасными лучами дает возможность съемок и ночью и при полной облачности. Специальные эмульсии, наложенные на фото-пленки, делают бессмысленной всякую маскировку на земле: вегетация, содержащая хлорофил, воспроизводится на фильмах красным цветом, сухие ветки, маскировочные сетки и мимикрийные рисунки воспроизводятся как серо-зеленый цвет.

Летчик не должен заботиться о работе аппаратуры. Камеры фотоаппаратов работают автоматически. Светосила и диафрагма при фокусном расстоянии в 1,2 метра сами выбирают нужный в том или ином случае режим работы. На борту сбитого над Свердловском разведывательного самолета таких фотоаппаратов было восемь.

Чем чаще производились съемки, тем последовательнее на них отмечались все изменения, происшедшие в данной местности. Всякая новая постройка военного или хозяйственного значения фиксировалась...

(Посев)

Н. К.

**США.** — 23-6 с американского опытного полигона на мысе Канавераль, во Флориде, был успешно запущен новый спутник-двойник.

Новый искусственный спутник Земли был запущен с помощью двухступенчатой ракеты-носителя типа „Тор-Эйбл”. По достижении заданной орбиты спутник расчленился, согласно предварительному расчету, на две части. Оба спутника — один больших размеров, другой меньших — следуют по орбите в восьмистах километрах над Землей.

Новый спутник-двойник получил название „Транзит-Два”. Главным назначением его является провести ряд сложных опытов по подготовке глобальной навигационной системы, свободной от метеорологических помех и теперешних ошибок в расчетах.

### ПО ПОВОДУ ПРОЦЕССА ПОВЕРСА.

Наш читатель, артиллерист, г-н И. Б. пишет: „Я читал много мнений в печати и самых различных о том, как могли сбить самолет Поверса... Конечно, ракета не попала, ни в центр связи крыльев и фюзеляжа, ни в хвост... Взрыв ракеты на большой высоте занимает такой объем сильного действия, что самолет, да еще легкой конструкции, от такого взрыва просто бы развалился, сломавшись в связях и соединениях.

Взрыв ракеты, даже на не очень близком расстоянии от самолета, его так встряхнул, что все сложное оборудование самолета рассыпалось и только пострадало от падения на землю.

Внезапность и сила взрыва были таковы, что только падая, летчик мог приблизительно сообразить, придя в себя, что такой случай не предусмотрен инструкциями, а потому было бессмысленно кончать с собою.