

"Бизон", напугавший США. История одной мистификации

История человечества полна разного рода забавных ошибок и недоразумений, которые привели в конечном итоге к значительному скачку в науке и технике.

Одна из таких ошибок - история с советским стратегическим ядерным бомбардировщиком М-4, который так напугал США, что заставил их бешеными темпами развивать свою авиационную промышленность.

В 1955 году, в преддверии так называемой "холодной войны", президент США Дуайт Эйзенхауэр на встрече в Женеве предложил председателю совета министров СССР Николаю Булганину договор "об открытом небе". Договор предусматривал разрешение разведывательной авиации СССР и США летать над территорией друг друга для предотвращения вероятного нападения с использованием ядерного оружия.

Первый секретарь ЦК КПСС Никита Хрущев отклонил это предложение, что чрезвычайно насторожило США. Информация о вооруженных силах СССР была крайне скудной и черпалась в основном из фотографий военных парадов на Красной площади. Уровень контрразведки СССР в те годы существенно превосходил разведывательные возможности США, поэтому на момент описываемых событий, по всей видимости, у США не было ни одного шпиона, который мог бы рассказать подробности реального военного потенциала СССР.

В 1954 году на параде в Москве был продемонстрирован новейший реактивный стратегический бомбардировщик М-4, названный в США "Бизон". Самолет своим носом и кабиной действительно слегка напоминал бизона. Даже известные характеристики самолета были пугающими, при этом в СССР не скрывали, что М-4 несет ядерное вооружение и может без проблем достигать территории США.

Тайной за семью печатями для США было количество этих самолетов у СССР. О количестве произведенных М-4 в ЦРУ могли судить только по номерным знакам на фотографиях, которые были сделаны или в нейтральных водах, или с крыш посольств западных стран. Отметим, что М-4 развивал скорость 947 километров в час на высоте 11 километров, поэтому сфотографировать его по тем временам было очень непростой задачей.

В 1954 году было идентифицировано 20 самолетов М-4, в 1955 году - 50. Это означало, что у СССР имеется как минимум 50 атомных или

водородных бомб, которые могут быть сброшены на территорию США. При этом было очевидно, что при грузоподъемности в 24 тонны, М-4 мог нести не одну, а несколько бомб.

Проблема была не только в том, что у США не было приемлемого истребителя, способного лететь со скоростью, превышающей скорость М-4, на большой высоте продолжительное время. Так, перехватчик F-94 Starfire имел крейсерскую скорость 767 километров в час и ненадолго мог ускоряться до 1030 километров в час. Практический потолок у F-94 был 15 километров, но боевая дальность не превышала 400 километров.



Само собой, F-94 мог сбить M-4, но при условиях, что M-4 будет своевременно обнаружен и будет находиться на небольшом расстоянии от точки базирования F-94.

Но главная проблема была не в этом. В реальную ядерную войну мало верило и руководство США, и руководство СССР. Однако в конце 1955 года на фотографируемых самолетах M-4 появились трехзначные номера, что означало, что США почти втрое отстают в количестве стратегических ВВС. Если цифры были верны, это делало возможным массированный ядерный удар СССР по территории США. Руководству США было необходимо срочно выяснить, является ли это блефом, или нужно оперативно переводить промышленность страны на военные рельсы и форсировать производство стратегических бомбардировщиков и ядерных бомб.

Для выполнения разведывательной миссии были необходимы высотные самолеты-разведчики и качественное фотографическое оборудование.

На разработку были брошены все силы. Техническое задание предполагало, что самолет будет летать на высоте 21 километр, будучи недостижимым для радаров и ПВО СССР. Это решалось за счёт большого размаха крыла и малого веса. Из соображений секретности самолёт получил наименование U-2, хотя названия самолетов-разведчиков США начинаются с буквы R.

Первый полет самолета-разведчика Lockheed U-2 состоялся 1 августа 1955 года. Лёгкий планер, заполненный горючим, потребовал специального режима взлёта и набора высоты, так как на низких высотах при большой скорости самолёт просто развалился бы, а на высоте требовалась большая скорость для поддержания подъёмной силы. Самолёт очень быстро набирал высоту 19,5 километров, дальнейший набор высоты замедлялся.

В новом самолете-разведчике в качестве силовой установки использовался двигатель "Pratt & Whitney J57" с переработанной системой подачи топлива и специальное горючее. Крыло самолёта с большим удлинением (как у планёра) позволяло увеличивать дальность полёта за счёт переключения двигателя на полётный малый газ и планирования на длинные дистанции. Практически в каждом испытательном полёте самолёт бил рекорды высоты. Предназначенный для работы на высотах свыше 20 км, где обнаружение и перехват были маловероятны, самолёт U-2 мог быть оснащён различными устройствами для сбора данных. Основным инструментом была уникальная фотокамера, в которой было почти два километра плёнки. Эта камера была способна снять с высоты полёта полосу шириной 150 км и длиной 3000 км, причём на снимке были различимы объекты размером меньше метра.

Разведывательные полёты над странами Восточной Европы начались 20 июня, а первый полёт над СССР был осуществлён в день независимости США - 4 июля 1956 года. Радиолокаторы советской ПВО обнаружили самолёт U-2, но сбить его было нечем. На полученных разведывательных фотографиях можно было определить даже тип самолётов на аэродромах.

На следующий день президенту США Дуайту Эйзенхауэру был представлен снимок с тремя десятками стоящих в ряд бомбардировщиков M-4. Как говорится, бинго.

Действительно, самолетов M-4 в СССР было произведено всего 34 штуки - два опытных экземпляра и 32 серийных. На самолетах для дезориентации противника просто перекрашивали номера. Самолет оказался не очень удачным: в то время прослеживались две казавшихся одинаково перспективными линии развития тяжелых бомбардировщиков. Первая, английская, предусматривала размещение двигателей у фюзеляжа и нормальное трехколесное шасси. Именно по такой схеме был создан советский многоцелевой реактивный самолет Ту-16, прослуживший более 50 лет. Вторая схема была американской: двигатели располагались на пилонной подвеске под крылом, шасси было "велосипедным". В M-4 был использован компромиссный вариант: четыре двигателя "ТРД AM-3" были расположены около фюзеляжа, шасси было "велосипедное".

С целью уменьшения веса M-4 использовалась крупнопанельная сборка, что сильно усложняло производство самолёта. "Велосипедное" шасси делало необыкновенно тяжелой посадку самолёта и практически невозможной модернизацию бомбоотсеков и использование внешней подвески. Вследствие этого M-4 мог нести только обычные атомные бомбы, для транспортировки водородных бомб он оказался непригоден.

Все самолеты M-4 располагались на авиабазе около города Энгельс, где они и были зафиксированы американскими самолетами-разведчиками. Первые три серийных самолета погибли в авиакатастрофах вместе с экипажами. В дальнейшем, только за первые три года эксплуатации M-4, шесть самолетов было потеряно в катастрофах.

Несмотря на полученную информацию о советской мистификации (по сути не США, а СССР втрое отставал по числу стратегических бомбардировщиков), маховик военно-технического прогресса, вызванного страхом перед М-4, был запущен в США на полную катушку.

Как альтернатива советскому бомбардировщику М-4, в США был спешно разработан свой стратегический бомбардировщик Boeing B-52 Stratofortress - "Стратосферная крепость". Основной целью разработки B-52 было донести две термоядерные бомбы большой мощности до любой точки СССР.

Как и М-4, В-52 имеет "велосипедное" шасси, но его четыре двигателя расположены на пилонах под крыльями. Максимальная скорость - 819 километров в час, максимальная высота полета - около 17 километров. Самолет может долететь до цели, располагающейся на расстоянии 7200 километров от аэродрома базирования. Бомбовая нагрузка - до 31 тонны, то есть один самолет В-52 мог нести восемь термоядерных бомб В83 мощностью 1,2 мегатонны каждая.



В отличие от М-4, американский самолет В-52 оказался настолько удачен, что до сих пор находится в строю, как и термоядерная бомба В83. Вероятный срок списания самолетов В-52 - 2040 год.



Самолет-разведчик U-2 был неуязвим целых четыре года, свободно фотографируя все секреты на территории СССР и социалистических стран. За это время ЦРУ США узнало многие секреты СССР, в том числе размещение основных производств ядерного оружия, места базирования стратегической авиации, а также местоположение советского ракетного полигона № 5 (нынешний космодром Байконур). Следует вспомнить, что в это время все более-менее точные карты в СССР являлись государственной тайной, хотя в США те же самые карты, созданные по результатам аэрофотосъемок самолетов-разведчиков, свободно продавались всем желающим.

1 мая 1960 года, во время очередного полета над Советским Союзом, самолёт под управлением пилота Гэри Пауэрса был сбит ракетой класса "земля — воздух" из установки С-75 "Двина". Отметим, что по ошибке одновременно с U-2 был сбит советский самолет МиГ-19, его пилот погиб. По самолету Пауэрса было выпущено 15 ракет, но лишь одна из них достигла цели.

Несколько часов перед этим все истребители-перехватчики на пути U-2 пытались его сбить, но высота полета самолета-разведчика не позволяла это сделать. На тот момент СССР не имел истребителей, способных лететь на такой высоте. Основной советский истребитель МиГ-19 имел предельную высоту на форсаже 18 километров, хотя максимальная скорость 1400 километров в час позволяла "догнать" U-2 в горизонтальном полете. Истребитель-перехватчик Су-9 имел "потолок" 20 километров при скорости 2200 километров в час, но и он не мог "достать" U-2 (хотя в теории штатная ракета Су-9 РС-1У поражала цель на расстоянии до 10 километров по высоте). К тому же на пути U-2 не было аэродромов базирования Су-9.

Ракета C-75 была экстренно разработана в 1957 году, в первую очередь в целях борьбы с высотными американскими самолетами. Ракета C-75 достигала целей, летящих на высоте 27 километров и со скоростью до 2300 километров в час.

Пилот U-2 Гари Пауэрс был осуждён за шпионаж и приговорён к десяти годам заключения, однако 10 февраля 1962 года был обменен на советского разведчика Рудольфа Абея. С этого момента все полеты U-2 над СССР были прекращены.

Упавший U-2 в СССР разобрали и попытались скопировать. Созданием самолета-аналога занималось знаменитое ОКБ Бериева. Попытка не удалась: через два года работы были прекращены, однако накопленный опыт был успешно применен в высотном перехватчике М-17 "Стратосфера".



Дело американских высотных самолетов-разведчиков на этом не завершилось. На основе самолета U-2 корпорация Lockheed разработала уникальный даже по нынешним временам самолет А-12. Его первый полет был совершен 25 апреля 1962 года. Самолет имел совершенно футуристический дизайн, из-за чего его часто принимали за НЛО. Предельная скорость, которую А-12 мог достигать на высоте, составляла 3100 километров в час (у современного Су-27 - 2500), предельная высота - 25 километров (у Су-27 - 22,5). При этом самолет имел дальность до четырех тысяч километров (у Су-27 - 2400), то есть мог пересечь всю Западную Европу за час полета.

Всего было произведено 16 самолетов А-12. Программа была закрыта, так как почувствовавшая тенденцию корпорация Lockheed разработала новый самолет - Lockheed SR-71 Blackbird. Первый полет этого чуда техники был совершен 22 декабря 1964 года. "Черный дрозд" установил абсолютный рекорд скорости среди пилотируемых самолётов с прямоточными двигателями - 3529,56 км/ч. Самолет поднимался на 26 километров и мог выполнять боевые задачи на расстоянии пять тысяч километров.



Любопытно, что в производстве SR-71 использовался советский титан, так как собственной титановой промышленности в странах НАТО не было. Для этой цели ЦРУ разработало сложную схему с участием подставных фирм в третьих странах, через которые в СССР закупался титан.

SR-71 был первым самолётом, созданным с применением технологий "Stealth". На самолёт было нанесено радиопоглощающее покрытие, в топливо добавлялся цезий для снижения температуры выхлопа, и, как следствие, инфракрасной заметности самолёта. Несмотря на все эти меры, SR-71 легко обнаруживался благодаря потоку разогретых выхлопных газов, а также нагреву корпуса за счет трения на высоких скоростях.

В качестве горючего в SR-71 использовалось специально разработанное реактивное топливо JP-7, отличающееся высокой температурой воспламенения и термоустойчивостью. Благодаря этим качествам, топливо JP-7 можно было использовать в качестве хладагента системы кондиционирования, для охлаждения

кабины и отсеков аппаратуры. Нагретое в теплообменниках топливо сразу же поступало в двигатели и сгорало, исключая риск воспламенения и взрыва нагретых паров. Масса полностью заправленного самолёта составляла 77 100 кг, из которых 46 180 кг приходилось на топливо, из-за чего взлёт с полной заправкой был невозможен.

Для поддержки полётов SR-71 были переоборудованы 30 топливозаправщиков Боинг KC-135Q. Для полетов SR-71 была разработана следующая технология: самолёт поднимался в воздух с небольшим запасом топлива, разгонялся до сверхзвуковой скорости для прогрева обшивки, затем тормозил, дозаправлялся в воздухе из заранее поднятого топливозаправщика, после чего экипаж мог приступить к выполнению задания. Расход топлива на крейсерской скорости составлял около 600 кг/мин, запаса топлива хватало приблизительно, на 70—90 минут полёта после дозаправки. Поэтому после разработки маршрута будущего полёта SR-71 заполненные топливом



JP-7 топливозаправщики заранее перегонялись на аэродромы, расположенные максимально близко к линии маршрута и на расстояниях, позволявших гарантированно поддерживать необходимое количество топлива в баках SR-71.

Как следствие, стоимость эксплуатации SR-71 была невероятно высокой. В 1998 году последний из 32 построенных самолетов SR-71 был списан.

К моменту разработки SR-71 смысл в скоростных реактивных бомбардировщиках почти исчез. К 1958 году в СССР была разработана баллистическая ракета Р-5М, несущая ядерный заряд весом до 1300 кг и способная поражать цели на расстоянии 1200 км. На новые ракеты были экстренно перевооружены все дивизионы инженерных бригад РВГК и 15 полков ВВС. Некоторые ракетные дивизионы были выдвинуты к западным границам ГДР, четыре ракеты были нацелены на Англию, восемь — на Париж, Брюссель, Бонн и Рурскую промышленную область Германии.

Еще через два года, в год, когда был подбит U-2 Пауэрса, в СССР была разработана ракета Р-7А, способная нести ядерный заряд весом в 3 тонны на расстояние 11 тысяч километров. Еще через год была разработана первая шахтная ракета Р-9А с дальностью полета 16 тысяч километров. Таким образом, Советский Союз мог подвергнуть ядерной атаке любую точку США и Европы без применения дорогих и ненадежных стратегических бомбардировщиков.



В заключение следует сказать, что договор по открытому небу между Россией, США и еще 31 государством был все-таки заключен в мае 2001 года. Военные разведывательные самолеты стран-участников договора теперь могут облетать территории друг друга без каких-либо препятствий.

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com



Автор текста: **Дмитрий Таевский**, независимый журналист.

На сайте опубликовано **138** текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)