

PIERWSZE LOTY U-2 NAD ZWIĄZKIEM RADZIECKIM

Chris Pocock na konferencji w Muzeum Sprzymierzonych, Berlin, 24 kwiecień 2006.

24 kwietnia pięćdziesiąt lat temu latająca jednostka specjalna przygotowywała się do przerzutu ze Stanów Zjednoczonych do Europy. Liczyła ponad 100 osób personelu – CIA, amerykańskich sił powietrznych oraz cywilnego kontraktowego. Ich misja miała polegać na prowadzeniu głębokiego powietrznego rozpoznania przestrzeni powietrznej Związku Radzieckiego i sąsiednich krajów bloku komunistycznego. Mieli używać niedawno powstałego samolotu, który mógł latać do dziewięciu godzin na bezprecedensowej wysokości. Na wysokości 70,000 stóp ta niezwykła maszyna miała być nie do przechwycenia dla radzieckich myśliwców. Ufano też, że będzie niewykrywalna dla radzieckich radarów. Ponieważ loty te byłyby nielegalne w świetle prawa międzynarodowego, całe przedsięwzięcie oraz program treningowy prowadzono w wielkiej tajemnicy.

Operację tego typu wymyślił na początku lat pięćdziesiątych pułkownik Richard Leghorn, nowatorski ekspert amerykańskich sił powietrznych od spraw rozpoznania. Ale to grupa cywilnych naukowców, głównie z terenu Bostonu, postarała się, by idea została podjęta na najwyższych szczeblach władz Stanów Zjednoczonych. W 1954 zostali oni członkami zespołu badawczego znanego jako Technological Capabilities Panel. Zadaniem TCP miało być doradzanie administracji Eisenhowera w zakresie strategii, które miały sprostać groźbie niespodziewanego ataku Związku Radzieckiego na Stany Zjednoczone.

Skąd taka groźba? Otóż, gdy 'szpiedzy w terenie' - w Berlinie i gdzie indziej w Europie wschodniej, rzeczywiście dostarczali 'taktycznej' informacji wywiadowczej na temat instalacji wojskowych bloku komunistycznego, to sojusznicy zachodni wiedzieli bardzo mało o rozmieszczeniu radzieckiej strategicznej broni jądrowej w głębi rosyjskiego terytorium. Oceny wywiadu narodowego były pełne niewiadomych, gdy chodzi o stopień rozwoju bombowca dalekiego zasięgu oraz pocisku zdalnie kierowanego za Żelazną Kurtyną.

Edwin Land, założyciel spółki Polaroid, został wybrany przewodniczącym trójosobowej podgrupy w TCP, która miała badać możliwości amerykańskiego wywiadu. Inni jej członkowie to: Jim Baker, utalentowany specjalista w dziedzinie optyki z laboratorium na Uniwersytecie Harvarda; Ed Purcell, laureat Nobla w dziedzinie fizyki, też z Harvardu; i Allen Donovan, ekspert od aeronautyki z Cornell Laboratory.

Szybko poznali się oni na wartości niekonwencjonalnej propozycji spółki Lockheed. Nosiła ona nazwę CL-282 i przygotowana została przez Kelly'ego Johnsona, który kierował ściśle związanym z Lockheedem zespołem badawczo-rozwojowym w Burbank, w Kalifornii, znanym jako "Zakłady Skunksa" (The Skunk Works). CL-282 poświęciła wagę konstrukcji dla wysokości, wykorzystując ostatnie udane przedsięwzięcie Johnsona i jego zespołu związane z myśliwcem przechwytyjącym F-104. Zmodyfikowany kadłub samolotu F-104 został połączony z nowym skrzydłem o wysokim współczynniku wydłużenia i niskiej grubości. Znamionowało to nową technikę powierzchni sterowych, zmniejszającą siły aerodynamiczne, a pozwalającą na bardzo lekkie konstrukcje. By jeszcze bardziej obniżyć wagę zlikwidowano podwozie. W zamian CL-282 miał startować z naziemnego pojazdu i lądować na płozach.

Tego było już za wiele dla amerykańskich sił powietrznych, które odrzuciły projekt Johnsona. Ale zespół Landa był zwolennikiem CL-282. Zalecił on też nowe operacyjne rozwiązanie, które odbierało kontrolę wojskowym i przekazywało ją małemu, tajnemu oddziałowi specjalnemu w ramach Centralnej Agencji Wywiadowczej. Jednak amerykańskie siły powietrzne miałyby odgrywać istotną rolę

pomocniczą.

5 listopada 1954 Edwin Land wysłał pięciostronicowe sprawozdanie dyrektorowi CIA, Allenowi Dullesowi. Napisał w nim: "Do teraz było niebezpieczne latać nad Rosją...więc żaden mąż stanu nie mógł podjąć ryzyka prowokacji wojennej, jaką intensywny program takich lotów mógłby spowodować. Ale – kontynuował, "specjalnie napędzany szybowiec" zaproponowany przez Lockheeda "może znaleźć się tam, gdzie potrzebujemy się znaleźć, skutecznie i bezpiecznie". Ponadto, przy cenie 22 milionów \$ za sześć pierwszych samolotów, które byłyby gotowe do lotów w ciągu 20 miesięcy, to jest okazja!(1)

Land namawiał do "bardzo szybkiego działania", i w ciągu miesiąca Prezydent Eisenhower zatwierdził projekt. Dulles wyznaczył Richarda Bissella na szefa nowego zespołu (DPS), który miał go bezpośrednio informować. Bissell był profesorem ekonomii bez żadnego doświadczenia w dziedzinie lotnictwa, ale szybko się uczył i był wspaniałym menedżerem. DPS negocjował z Lockheedem i dostawcami czujników, systemów nawigacji, systemu podtrzymywania życia pilota i tak dalej. DPS stworzył też system alarmowy i system określania potrzeb, który definiował cele priorytetowe owych lotów, oraz system przetwarzania danych z czujników samolotu. Całemu przedsięwzięciu nadano kryptonim AQUATONE.

W "Skunk Works" Kelly Johnson zebrał 25 inżynierów i rozpoczął projekt szczegółowy. Nastąpiły już pewne zmiany: preferowany przezeń silnik został zawetowany przez siły powietrzne, które miały dostarczyć specjalnie zmodyfikowane turbiny odrzutowe J57 firmy Pratt & Whitney. Pośpiech oraz dyskrekcja były najważniejsze. Lockheed przez pierwsze trzy miesiące pracował bez właściwego kontraktu. Faza projektowa, zaopatrzenia w narzędzia oraz produkcyjna nakładały się na siebie, bowiem Johnson chciał spełnić swoją obietnicę odbycia pierwszego lotu po ośmiu miesiącach od otrzymania sygnału do działania.

Niewiarygodne, ale obietnicy dotrzymano. Co więcej, pierwszy lot odbył się z pośpiesznie zbudowanej bazy testowej na pustyni Nevada, z dala od wścibskich oczu. Zlokalizowana została na brzegu suchego jeziora Groom, na terenie znanym wówczas jako Watertown Strip. Jak sam U-2, również ten tajny obiekt został powiększony i ulepszony, i obecnie ma też 50 lat.

Samolot, który po raz pierwszy poleciał 4 sierpnia 1955 nie nosił jeszcze nazwy U-2. Znany był po prostu jako *Wyrób*. Dokonano dalszych zmian w pierwotnym projekcie Kelly'ego, przede wszystkim dodano podwozia – różnego rodzaju. Pojawiło się główne podwozie oraz tylne koło w kadłubie samolotu, a dla równowagi podczas jazdy po ziemi dodano dwa wysięgniki zwane 'pogos', które połączone były ze skrzydłami, a odpadały podczas odlotu.

Intensywny program testowy lotów realizowany był przez czterech pilotów Lockheeda. Po zaledwie czterech tygodniach samolot osiągnął 65,000 stóp – rekord świata, któremu nie nadano rozgłosu! Ale były problemy z silnikiem, paliwem i pilotem automatycznym, prowadzące do licznych przerw w dopływie paliwa na dużej wysokości i cichych powrotów na dno suchego jeziora – albo przynajmniej do obniżenia wysokości, na której silnik mógł być ponownie włączony w gęstszym powietrzu. *Wyrób* nie był łatwy w obsłudze, zwłaszcza, że piloci musieli nosić ciasne i niewygodne kombinezony ciśnieniowe, które miały ich utrzymać przy życiu w wypadku utraty ciśnienia w kabinie pilota na dużej wysokości.

Rekrutacja operacyjnych pilotów zaczęła się pod koniec 1955 roku. Proces wyboru był rygorystyczny, i od skierowanych do przerzucenia i lotów wymagano, by zrezygnowali swoich zobowiązań i wstąpili

do CIA. Sześciu pierwszych operacyjnych pilotów przybyło do Watertown w połowie stycznia 1956. Razem z planistami misji, personelem operacyjnym, utrzymania i zabezpieczenia utworzyli oni 'Oddział A', pierwszą z trzech takich jednostek. Oddział został uznany za gotowy do działania w połowie kwietnia, w czasie, w którym dostarczono dziesiąty samolot. Pod koniec kwietnia cztery z nich zostały rozebrane, załadowane na transportowce C-124 sił powietrznych i poleciały do amerykańskiej bazy w Lakenheath we wschodniej Anglii.

Projekt AQUATONE miał być operacją pod przykryciem, stąd potrzebna była przykrywka. 7 maja 1956 Narodowa Komisja Konsultacyjna ds. Aeronautyki (NACA – poprzednik NASA) wydała oświadczenie prasowe, które opisało U-2 jak aeronautyczny samolot badawczy zdolny osiągnąć 55,000 stóp wysokości. NACA miała nim latać w Stanach Zjednoczonych i z amerykańskich baz lotniczych za granicą. W Lakenheath samolot został ponownie złożony i przetestowany. Był jeden poważny problem techniczny do rozwiązania. Czy Oddział powinien czekać na dostawę bardziej godnej zaufania wysokościowej wersji silnika J57, który ciągle był w trakcie lotów testowych?

Były też problemy polityczne. Prezydent Eisenhower był ciągle informowany o dalszych postępach przedsięwzięcia AQUATONE, ale nie otrzymał jeszcze obiecanego raportu, na podstawie którego miał podjąć decyzję, czy zatwierdzić misje operacyjne. Tymczasem rząd brytyjski zatwierdził rozmieszczenie samolotów na swoim terytorium, ale nie lotów. 16 maja Prezes Rady Ministrów Anthony Eden napisał do Prezydenta Eisenhowera, prosząc go o odroczenie lotów operacyjnych. Powodem były aktualne kłopoty, związane z brytyjską działalnością szpiegowską podczas ostatniej wizyty w Wielkiej Brytanii radzieckich liderów, Bułganina i Chruszczowa, która została odkryta.(2)

Ale Richard Bissell śpieszył się. DPS uważał projekt AQUATONE za krótkoterminową operację - sfotografować najwyższe cele, zanim Związek Radziecki zrozumie, co się dzieje i podejmie środki zaradcze. Kwestia, czy radzieckie systemy radarowe są zdolne wykryć i śledzić samolot, nie została jeszcze rozstrzygnięta. Rzeczywiście samolot był sporadycznie wykrywany i śledzony przez amerykańskie i kanadyjskie systemy radarowe podczas eksploatacji i fazy treningowej. Co więcej, amerykański wywiad był przekonany, że nowe radzieckie myśliwce przechwytyjące będą mogły dosięgnąć U-2 w ciągu paru lat. Pozostawała jeszcze pogoda. Czerwiec i lipiec były najlepszymi miesiącami do lotów nad Związkiem Radzieckim. Kilka z bardziej na północ wysuniętych celów fotograficznych było pokrytych chmurami przez większą część roku.

28 maja projekt AQUATONE został przedyskutowany w Białym Domu, i Eisenhower ewidentnie mówił wymijająco, czy rzecz dalej kontynuować. Dwa tygodnie wcześniej Związek Radziecki zaprotestował przeciwko właśnie zakończonej serii lotów nad północną Syberią dokonanych przez RB-47, podlegających Dowództwu Lotnictwa Strategicznego (SAC). Stopień, w jakim Prezydent był świadom zakresu tych misji, nie jest jasny dla autora. Rozpoczęły się one z bazy lotniczej w Thule na Grenlandii i prowadzone były nad biegunem północnym. Celem ich było wytyczenie szlaków dla bombowców jądrowych SAC-u i przetestowanie radzieckiej obrony przeciwlotniczej.(3)

Wśród wielu niepewności, DPS i amerykańskie siły powietrzne rozważały alternatywne opcje stacjonowania dla brytyjskiej. Niemcy uzyskały pierwszeństwo. Z amerykańskiej bazy lotniczej w Wiesbaden blisko Frankfurtu, CIA już przeprowadzało sporadyczne tajne operacje powietrzne ponad Europą Wschodnią na niskim pułapie. Oddział mógł być szybko tam przerzucony. Drugi oddział U-2 planowano umieścić w Turcji, ale miał zaledwie rozpoczęte treningi, i nie byłby gotowy do przerzucenia do sierpnia.

31 maja CIA wysłała krótki plan-raport do Białego Domu, polecający Niemcy. By udowodnić, że

projekt AQUATONE jest naprawdę wiarygodnym przedsięwzięciem, kilka początkowych lotów zaproponowano stamtąd ponad krajami satelickimi, np. Europą Wschodnią. Gdyby wszystko poszło dobrze, starano by się o prezydenckie pozwolenie na loty nad Związkiem Radzieckim. W tajemniczym akapicie DPS obiecał informować kanclerza Adenauera przed prowadzeniem jakichkolwiek "operacji dalekiego zasięgu", np. misji ponad radzieckim terytorium. Ale, kontynuował, "nie będziemy szczególnie zabiegać o jego aprobatę, aby uniknąć obciążania go niepożądaną odpowiedzialnością."(4)

11 i 12 czerwca Oddział A został przerzucony do Wiesbaden. Wymuszone opóźnienie pozwoliło na wysłanie nowych maszyn, zainstalowane się i loty testowe. Pozwoliło też CIA naradzić się z USAFE na temat istotnych celów w krajach satelickich.(5)

Rankiem 20 czerwca pilot Carl Overstreet wspiął się na wypolerowany *Wyrób* i założył pasy. Zachowując ciszę radiową z powodów bezpieczeństwa, czekał na zielone światło z wieży kontrolnej w Wiesbaden. Po całym intensywnym treningu czuł się dobrze przygotowany do pierwszej swojej misji "w nieznanie". Ciągle jednak nachodziło go jedno przemożne uczucie, gdy czekał na start – obawa przed zboczeniem z kursu!

Niepotrzebnie się martwił. Podczas misji 2003 wszystko poszło dobrze. Trasa została tak zaplanowana, żeby uniknąć alarmowania obrony przeciwlotniczej przeciwnika. Po starcie poleciał na zachód w kierunku Belgii, aby potem zawrócić, przelecieć nad Wiesbaden i obrać kurs na wschód. Teraz już na dużej wysokości wszedł na 'teren zakazany', w miejscu, gdzie spotykały się granice Niemiec wschodnich i zachodnich oraz Czechosłowacji. Po minięciu Pragi od północy, wszedł w obszar powietrzny Polski, gdzie graniczyła ona z Niemcami wschodnimi i Czechosłowacją. Gdyby samolot ukazał się na ekranach radarów poniżej, była jeszcze nadzieja, że trzy kraje satelickie będą miały kłopoty w skoordynowaniu działań swojej obrony przeciwlotniczej.

Overstreet poleciał w kierunku Bydgoszczy, zanim skierował się na południowy wschód, w kierunku Warszawy i Lublina, wówczas skręcił na Kraków i Wrocław. Potem przeleciał bezpośrednio nad Pragę, kierując się na południowy zachód. Aby przeprowadzić kolejny test, tym razem koordynacji radarowej NATO-wskiej obrony przeciwlotniczej, obrał kurs na Ren i granicę francusko-niemiecką, zanim zszedł do bezpiecznego lądowania w Wiesbaden.

Następnego dnia Bissell towarzyszył Edwinowi Landowi i przewodniczącemu TCP, Jamesowi Killianowi, w drodze do Białego Domu na odprawę u doradcy wojskowego prezydenta Eisenhowera, pułkownika Goodpastera. Prezydent był w szpitalu na operacji żołądka, ale czytał plan dotyczący AQUATONE. Był teraz skłonny pozwolić na szybką serię lotów nad Związkiem Radzieckim, aby zrealizować priorytetowe cele, jednak po uzyskaniu zgody kanclerza Adenauera.(6)

Bissell szybko poleciał do Bonn z zastępcą dyrektora CIA, Pierrem Cabellem. Wbrew obawom, 'Żelazny Kanclerz' okazał się być entuzjastą projektu. Jak później wspominał Bissell, Adenauer zawołał: "To wspaniała myśl!. To właśnie należy zrobić!"(7)

Tymczasem, fotografie z misji 2003 były badane w specjalistycznym obiekcie, który CIA utworzyła na przedmieściach Waszyngtonu. Kamera, którą specjalnie projektowano dla U-2, nie była jeszcze gotowa, więc zainstalowano tymczasowy system w oparciu o A-2. Zawierał on trzy kamery klatkowe o 24-calowej ogniskowej, które wzięto z magazynów amerykańskich sił powietrznych, gruntownie odnowiono i ulepszo soczewkami osobiście wypolerowanymi przez Dr Jima Bakera. Wyniki były doskonałe!

Ale analiza innego czujnika z misji 2003 przyniosła nieco gorsze wiadomości. Czujnikiem tym był mały odbiornik elektronicznego wywiadu (ELINT), umieszczony w nosie samolotu. Nasłuchiwał on sygnałów radarowych w paśmie S. Ostatnia ocena amerykańskiego wywiadu narodowego (NIE) sugerowała, że standardowy radar wczesnego ostrzegania Paktu Warszawskiego (kryptonim "Token" - w zachodnich służbach wywiadowczych) nie ma zdolności dostrzegania celów lecących powyżej 60,000 stóp. Ale taśma z U-2 ujawniła, że sygnały z Tokena i innych radarów były stale odbierane podczas lotu. Operatorzy musieli pewnie zobaczyć echa odbite od U-2 na ekranach swoich radarów.(8)

2 lipca przeprowadzono dwie kolejne misje U-2, i przeleciały one ponad pięcioma krajami satelickimi, docierając aż do Morza Czarnego. Samoloty i piloci sprawili się dobrze podczas tych sześć- i półgodzinnych lotów, ale były problemy z kamerą A-2. Obrazy z misji 2009 okazały się w istocie bezużyteczne dla szczegółowych analiz.(9)

Bissell być może jeszcze nie wiedział o tym, gdy wrócił do Białego Domu jeszcze tego samego dnia. Powiedział on pułkownikowi Goodpasterowi, że Oddział A jest gotów do lotów nad Związkiem Radzieckim, i poprosił o pozwolenie na dziesięciodniową operację, po której miał być przekazany raport. Prezydent zatwierdził ten plan następnego dnia, ale prosił przede wszystkim o raport na temat, czy loty nad Europą Wschodnią są śledzone.(10)

O szóstej rano 4 lipca 1956 – amerykański Dzień Niepodległości – Hervey Stockman wystartował z Wiesbaden na misję 2013. Była to pierwsza z pięciu głębokich penetracji radzieckiej przestrzeni powietrznej, które miały miejsce przez następne pięć dni. Każda trwała ponad osiem godzin. Samoloty i piloci spisali się bez zarzutu – podobnie jak kamery.

Ale radość po bezpiecznym powrocie Oddziału A z każdej misji do Wiesbaden była tłumiona przez bezpośrednie relacje pilotów. U-2 miał wziernik dolny, czyli skierowany na dół peryskop dla wspomaganie nawigacji. Po każdym locie pilot relacjonował, że widział nieraz radzieckie myśliwce bojowe latające poniżej. Latały one jednak zbyt nisko, by stanowić jakiegokolwiek niebezpieczeństwo; było jednak oczywiste, że szukają celu, który ich kontrolerzy naziemni zidentyfikowali. Ta zła wiadomość została wkrótce potwierdzona przez Agencję Bezpieczeństwa Narodowego Stanów Zjednoczonych, której stacje naziemne przechwyciły przekazy głosowe oddziałów radzieckiej obrony przeciwlotniczej.

Radziecka obrona przeciwlotnicza była lepsza niż oczekiwano! Jednak pierwsze loty U-2 zdecydowanie sugerowały, że radzieckie ofensywne siły powietrzne były przeszacowane. Priorytetowymi celami były lotniska, gdzie analitycy wywiadu spodziewali się znaleźć przynajmniej dwa pułki czterosilnikowych ciężkich bombowców M-4 Miasiszczewa. Pierwszy z tych "Bizonów" został zauważony trzy lata wcześniej w fabryce konstrukcji lotniczych na przedmieściu Fili w Moskwie. Więcej ich później pojawiło się nad Moskwą w czasie pokazowych przelotów. "Bizon" był oceniany jako zdolny do przeniesienia głowicy jądrowej nad amerykańskie terytorium. Drugi bombowiec dalekiego zasięgu, czteroturbinowy "Niedźwiedź," też latał nad Moskwą.

Wiele miesięcy zajmie fotografom i analitykom ugotowanie sobie drogi przez gąszcz obrazów z tych wczesnych misji U-2. Ale już na początku 1957 roku staje się oczywiste, że tzw. 'bomber gap,' opisywana przez kilku zachodnich analityków wywiadu, nie istnieje. Na żadnym z lotnisk nie zidentyfikowano "Bizona" ani "Niedźwiedzia", jedynie kilka średniego zasięgu "Borsuków".

Ale istniały setki innych celów tych pierwszych misji: fabryki budowy maszyn, zakłady produkujące wyposażenie radiowe, radarowe i elektroniczne, biura projektowe oraz instytuty badawcze, szczególnie

te identyfikowane z radzieckim rozwojem pocisków zdalnie kierowanych; stocznie, porty i bazy łodzi podwodnych; infrastruktura komunikacyjna, w tym: połączenia kolejowe; miejsca magazynowania broni; kopalnia uranu w Estonii, i tak dalej.

Głównym celem drugiego lotu nad Związkiem Radzieckim była Moskwa. Dał on dobre zdjęcia pierwszego radzieckiego systemu rakiet typu ziemia-powietrze. Zachodni obserwatorzy zauważyli już wcześniej niezwykłą zabudowę wzdłuż zewnętrznej obwodnicy Moskwy, ale jej status był nieznanym. Na szczęście dla pilota U-2, Carmine'a Vito, pocisków dla systemu Berkut (albo SA-1) rutynowo jeszcze nie trzymano na miejscach odpalania. Radar systemu wczesnego ostrzegania w Smoleńsku dostrzegł zbliżanie się Vito i ocenił wysokość na 65,000 stóp. Radzieccy eksperci obrony przeciwlotniczej nie wzięli pod uwagę żądań radarowych operatorów – ocenili, że żaden samolot nie może lecieć tak wysoko! Jednak pociski SA-1 zostały natychmiast przerzucone na wyrzutnię i zainstalowane.(11)

Trzeci i czwarty lot opóźniły się o kilka dni z powodu chmur nad obszarami docelowymi, i odbyły się równocześnie 9 lipca. Piąty lot z następnego dnia, który dopiero co skończył się w Wiesbaden, kiedy radziecka nota protestacyjna znalazła się w Waszyngtonie. Opisywała ona "poważne pogwałcenia" radzieckiej przestrzeni powietrznej "w celach rozpoznawczych" przez dwusilnikowy bombowiec średniego zasięgu amerykańskich sił powietrznych." Nota identyfikowała Niemcy Zachodnie jako miejsce startów tych lotów, opisanych jako część szlaków przebytych 4 i 5 lipca, i skarżyła się na kolejne wtargnięcia w dniu 9 lipca.

Oczywiście Sowieci nie zidentyfikowali jeszcze U-2 jako głównego winowajcy. Nota protestacyjna ujawniła, że ich śledzenie było niedoskonałe – dwa loty zostały określone na 5 lipca, podczas gdy tylko jeden miał wówczas miejsce. Ale to wystarczyło prezydentowi Eisenhowerowi. Natychmiast wstrzymał operację.(12)

Bissell i koledzy z amerykańskiej wspólnoty wywiadowczej byli głęboko rozczarowani. Zostało jeszcze wiele priorytetowych celów do sfotografowania - Kapustin Jar i inne znane wyrzutnie testowe pocisków zdalnie kierowanych, elektrownie atomowe, lotniska taktyczne, i tak dalej. Kilka z nich mogło być przydzielonych Oddziałowi B, gdy ten przerzucony do Turcji. Ale, jak ponuro zaznaczył Bissell, radzieckie radary w regionie południowym były co najmniej tak dobre jak te w europejskiej Rosji.(13)

Prezydent był niewzruszony, nawet gdy Allen Dulles pokazał mu szokujące powiększenia zdjęć z pierwszych misji U-2. Eisenhower starał się o lepsze stosunki z sowieckim kierownictwem za swojej prezydentury. Wiedział, że loty są jawną prowokacją. Niepokoił się, że Sowieci mogą błędnie je zinterpretować, jako przygotowanie do ataku jądrowego. W pewnym sensie, mogli. Podczas gdy CIA wykorzystywało zdjęcia z U-2 do analizy rozwoju radzieckiej broni strategicznej, siły powietrzne napychały foldery swoich celów uaktualnionymi danymi lokalizacyjnymi.

Bissell zdał sobie teraz sprawę, że głównym problemem przedsięwzięcia AQUATONE jest wykrywanie, a nie przechwytywanie. Na spotkaniu z Kellym Johnsonem i kilkoma bostońskimi naukowcami w połowie sierpnia 1956 roku zbadano możliwość wyposażenia U-2 w urządzenia neutralizujące radary. Narodził się projekt TĘCZA – pierwsza próba uczynienia samolotu operacyjnego 'niewykrywalnym'.

Tymczasem pojawił się niespodziewany bodziec dla działań U-2 z Niemiec; prezydent Egiptu, Naser, upaństwowił Kanał Sueski. Gdy napięcie na Bliskim Wschodzie wzrastało, U-2 było zmuszone służyć

za taktyczną platformę rozpoznawczą. Oddział A zaczął loty nad tym obszarem pod koniec sierpnia, czasem wykonując rundy okrężne z Wiesbaden, czasem lądując w bazie lotniczej w Incirliku, w Turcji.

Oddział B rozlokowano w Incirliku w połowie sierpnia, i do połowy października przejął on całkowicie loty nad Bliskim Wschodem. Ich częstotliwość wzrosła, gdy Wielka Brytania, Francja i Izrael postanowiły dokonać najazdu i odbicia kanału. Brytyjskie i francuskie przygotowania wojskowe uchwyciły na filmie przelatujące nad Cyprem, Maltą i francuskimi portami U-2.

W październiku 1956 roku Oddział A został przeniesiony z Wiesbaden do bardziej izolowanej bazy lotniczej w Giebelstadt. Ale nie miał on pełnego składu, a loty nad Europą Wschodnią i Rosją były wciąż zakazane. Jednak prezydent Eisenhower zatwierdził kilka lotów nad południowymi satelitami. Do końca roku Oddział odbył trzy loty nad Albanią, Bułgarią, Rumunią i Jugosławią.(14)

Ale U-2 nie wymyślono dla takich drugorzędnych zadań. Odtajnione amerykańskie dokumenty ujawniają rosnącą frustrację amerykańskiej wspólnoty wywiadowczej, spowodowaną przez polityczne ograniczenia. Bissell, na przykład, zauważył, że "wynikiem trzymania samochodu w garażu, aż nadejdą lepsze czasy, będzie tylko to, że stanie się przestarzałym, zanim w ogóle zostanie użyty."(15)

Bissell miał nadzieję, że projekt TĘCZA będzie wybawieniem dla U-2. Podczas testów lotniczych w pierwszej połowie 1957 roku U-2 - pokryte materiałami absorbującymi fale radarowe lub zaopatrzone w przewody odchylające je, okpiły kilka amerykańskich radarów. Zmodyfikowane samoloty zostały wtedy przekazane Oddziałowi B i nowemu Oddziałowi C z bazą w Japonii. Podczas operacyjnych lotów próbnych wzdłuż radzieckiej granicy powstały jednak wyraźne techniczne trudności w pokonaniu zarówno Tokenów działających w paśmie S, jak i radzieckie radarów, zwanych "Dumbo" i "Knife Rest", działających w niższym paśmie VHF. Co więcej, modyfikacje powyższe zwiększyły wagę U-2, co z kolei zmniejszyło jego maksymalną wysokość wznoszenia o 5,000 stóp.

Na szczęście amerykański wywiad uświadamiał sobie, że istnieją pewne luki terytorialne w sowieckim systemie radarowym wczesnego ostrzegania. Z pewnością nie dotyczyło to europejskiej części Rosji czy Kaukazu, lecz położonych dalej na wschodzie i uboczu republik - turkmeńskiej, tadżyckiej i kirgizkiej. CIA uzyskała pozwolenie na rozpoczęcie lotów U-2 z sąsiedniego Pakistanu. W końcu prezydent Eisenhower zaaprobował nową serię misji. Podczas pięciodniowej operacji "Łagodny Dotyk", która zaczęła się 5 sierpnia 1957 roku, Oddział B dokonał dziewięciokrotnie głębokiej penetracji Związku Radzieckiego. Z powodzeniem sfotografowano wielką liczbę pierwszoplanowych celów, w tym Kapustin Jar; niedawno odkrytą wyrzutnię testową międzykontynentalnych rakiet balistycznych w Tiuratamie; a także obiekty produkcyjne broni jądrowej tak daleko na północ wysunięte, jak Tomsk.

Zalew nowych obrazów z U-2 zajmował analityków przez całe miesiące. CIA zaplanowała nową kampanię lotów na wiosnę 1958 roku, i 1 marca 1958 jeden z rzekomo 'niewykrywalnych' samolotów wystartował z Japonii, by przelecieć ponad radzieckim Dalekim Wschodem. Został dostrzeżony i przechwycony przez myśliwce MiG, które podeszły nieprzyjemnie blisko. Nowa radziecka nota protestacyjna spowodowała, że prezydenta Eisenhower zawiesił znowu loty U-2.

Narastał jednak spór wokół 'luki raketowej', co w końcu przekonało Eisenhowera, by zezwolić na kilka dalszych lotów nad Związkiem Radzieckim, zaczynając od lipca 1959 roku. Sowieci od prawie dwu lat przeprowadzali loty testowe swoich pierwszych międzykontynentalnych rakiet balistycznych z Tiuratamu. Ale czy potajemnie rozmieścili system R-7 też w innych miejscach, gdy Stany Zjednoczone jeszcze rozwijały swoje własne ICBM? Nowe misje U-2 miały to stwierdzić.

Zostały one przeprowadzone również z Pakistanu, i znów działanie sowieckich radarów wczesnego ostrzegania w obszarach granicznych nie było na tyle dobre, by je wykryć. Chociaż innym radarom wewnątrz Związku Radzieckiego udawało się czasem je wysledzić, nie zaobserwowano żadnego poważnego ryzyka ich przerwania. Było tak, skoro latali ponad niektórymi wyrzutniami nowych rakiet typu ziemia-powietrze SA-2. Ten półmobilny system był dużo lepszy od niemobilnego systemu SA-1, którego elementy rozmieszczono jedynie wokół Moskwy. Amerykański wywiad był przekonany, że SA-2 są zdolne do przechwytywania samolotów do wysokości 60,000 stóp. Jednak dzięki nowo zainstalowanemu silnikowi U-2 krążyć mógł teraz na wysokości 70,000 stóp.

Ale 1 maja 1960 roku czas U-2 dobiegł końca. Lecący na wysokości 70,000 stóp, Gary Powers został zestrzelony przez SA-2 w pobliżu Swierdłowska, doprowadzając do niepowodzenia konferencji na szczycie supermocarstw. Czas nie pozwala dzisiaj na szczegółowy opis tamtego sławnego epizodu zimnej wojny. Podsumowując, Sowietci zamknęli jednak swoją 'lukę radarową', wykryli i śledzili lot z 9 kwietnia, który bezpośrednio poprzedzał misję Powersa. Tego dnia tylko zaniedbania ze strony żołnierzy radzieckiej obrony powietrznej zapobiegły udanemu przechwyceniu. CIA naciskała na odbycie kolejnej misji, być może dlatego, że w pełni nie doceniła nowego zagrożenia, albo że presja, by latać, wywołana przez spór wokół 'luki raketowej' była zbyt wielka, by się jej oprzeć.

Chociaż U-2 nigdy więcej przeleciał nad Związkiem Radzieckim, był ciągle ruchomą platformą rozpoznawczą. Odegrał decydującą rolę w kubańskim kryzysie raketowym i był wykorzystywany w Azji południowo-wschodniej podczas wojny wietnamskiej. Ulepszona i powiększona jego wersja, w połączeniu z nowymi czujnikami i łączami danych w czasie rzeczywistym, pomogła samolotowi przeżyć zimną wojnę. Jeszcze dziś lata nad Bliskim Wschodem i Koreą, i innymi światowymi ogniskami zapalnymi.

Chris Pocock jest autorem dwóch sztandarowych prac na temat historii samolotu szpiegowskiego U-2. Obie książki są dostępne w Schiffer Publishing Ltd (www.schifferbooks.com, tel +1-610-593-1777). "U-2 Spyplane: Toward the Unknown" to nowa historia wczesnych lat, aż do 1960 r. "50 Years of the U-2" jest dużo większą i pełniejszą historią całego programu U-2, od 1955 do 2005 roku.

Przypisy (1)-(15) można znaleźć na stronie: http://www.coldwar.org/articles/50s/early_u2.asp ich tłumaczenie jest chyba zbędne. Tłum. A. Gliwinski