

Az U-2-es kémrepülőgép lelövése a Népszabadság cikkeinek tükrében

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	4.
2. ELŐZMÉNYEK	6.
2.1. A felderítőrepülések szükségessége	6.
2.2. Az U-2 kémrepülőgép kifejlesztése	7.
2.2.1. Az U-2 bevetések 1960. májusáig	10.
2.3. A „leghíresebb” U-2 pilóta, F. G. Powers előélete	13.
3. A „GRAND SLAM” MŰVELET	14.
3.1. A Hruscsov által állított csapda kinyílik...	14.
3.2. ...és lassan bezárul	16.
3.3. 1960. május elseje reggel	17.
3.4. A szovjet rakétás légvédelem	19.
3.4.1. Az SA-2-es légvédelmi rakétarendszer	21.
3.5. 1960. május elseje délelőtt	22.
4. EGY ELMARADT KONFERENCIA	25.
4.1. Az út Párizsig	25.
4.2. Hruscsov a francia fővárosban	27.
5. A PER	31.

5.1. A tárgyalás előkészületei	31.
5.2. A Szovjetunió F. G. Powers ellen	33.
6. BEFEJEZÉS	37.
6.1. Powers további sorsa	37.
6.2. Az U-2 és a Görény-művek	37
7. BIBLIOGRÁFIA	40.
8. MELLÉKLET	43.
8.1 A melléklet képeinek jegyzéke	44.

1. Bevezetés

Dolgozatom témája az 1960. május elsején történt U-2-es kémrepülőgép incidens a korabeli pártlap, a Népszabadság tükrében. Témaválasztásomat nagyban befolyásolta, hogy az amerikai kémrepülőgép lelövésének története annak idején igen nagy port kavart a világ keleti és nyugati felén egyaránt. 1960-ban a hidegháború közepén ez igen jelentős volumenű esemény volt. Magyarországon az újságolvasó közönség szinte kizárólag a hivatalos MSZMP kiadvány oldalain értesülhetett erről a fontos eseményről. Magyar nyelven meglehetősen kevés információ áll rendelkezésre az incidensről, ezért keltette föl érdeklődésemet, hogy a Népszabadság oldalain milyen minőségű és mennyiségű információ jelent meg a témával kapcsolatban. Másrészt az is szerepet játszott, hogy a rakétakutatás eredményei mellett valószínűleg ez az esemény jelentette a szovjet haditechnika egyik legnagyobb „győzelmét” a Nyugat fölött. Kutatásomat az elsőként megjelent magyar utalástól a nagy cikksorozatokon keresztül a pilóta, Francis Gary Powers 1960. augusztusában bekövetkezett szovjetunióbeli ítélethozataláig terjesztettem ki. Természetesen a dolgozat végén az ügy teljes befejezésére is kitérek rövidebb formában.

Forrásként a korabeli magyar sajtóanyagra, azon belül is a Népszabadság 1960 májusától szeptemberig megjelent számaira támaszkodtam. Bár az ügy kényessége és a szocialista sajtó jól bevált módszerei miatt az ismert frázisok mellett a közölt cikkek tényleges tényanyaga igen szűkös, ahhoz elegendő, hogy e munka alapját megadja. Mivel céлом nem kizárólag a híradások, hanem az egész U-2 ügy részletes bemutatása volt, ezért munkám elején és végén az újságban meg nem jelent, de a témához elengedhetetlen információkat is közlök, valamint az egyes cikkeket is kiegészítő információkkal látom el. Emellett érdekesnek tartom bemutatni, hogy még ebben, a keleti blokk számára győzelemnek számító ügyben is meglehetősen sok adatot hallgattak el, vagy nem a valóságnak megfelelően közöltek. Az U-2-es repüléséről, adatairól és az incidenshez kapcsolódó konkrét történésekről megbízható magyar nyelvű

szakirodalom híján, interneten található angol nyelvű munkákat (cikkeket, műszaki leírásokat, képeket), egy ugyancsak interneten talált, de tudtommal nyomtatott változatban is létező kiadványt: Gregory W. Pedlow és Donald E. Welzenbach *The CIA and the U-2 Program 1954-1974* című munkáját, valamint a Spektrum televízió által vetített két dokumentumfilm kép-, és hanganyagát dolgoztam föl.

2. Előzmények

2.1. A felderítő repülések szükségessége

1957-ben, a Szovjetunióban két olyan egymással szorosan összefüggő esemény történt, amire az Egyesült Államok kormánya meglehetősen riadtan reagált. Elsősorban augusztusban a szovjetek végrehajtották az első sikeres interkontinentális ballisztikus rakétaindítást, majd másodsorra már bizonyítván ennek működőképességét - októberben fellőtték a világűrbe az első mesterséges égitestet, a Szputnyikot.¹ Bekövetkezett az, amire az amerikai vezetők legrosszabb rémálmaikban gondoltak csak: átütötték az „óceánpajzsot”. Amíg Európa nyugati fele folyamatos szovjet fenyegetettségben élt a második világháború befejezése után, az USA-nak egy pillanatig sem kellett aggódnia közvetlen veszély miatt. A Szovjetunió ugyanis semmiféle olyan fegyverrendszerrel nem rendelkezett, amelynek hatótávolsága elérte volna az Egyesült Államok kontinentális részeit. Különösen a szovjet atombomba kifejlesztése után lett ennek stratégiai fontossága. Ez a hamis biztonságérzet foszlott szét az ötvenhetes évben.

Ráadásul mindez akkor történt, amikor a Szovjetunió vezetője Nyikita Hruscsov volt, akit John Foster Dulles az USA akkori külügyminisztere a következőképpen jellemezte: *„Hruscsov a legveszélyesebb személy a Szovjetunió élén az októberi forradalom óta. A korábbi szovjet vezetők úgy viselkedtek, mint a sakkjátékosok: Sztálin előre kiszámította egy-egy tervezett akciója következményeit. Bármilyen gonosz is volt, legalább tudta az ember, mit várjon, amikor vele akad dolga. Ezzel szemben Hruscsov nem volt hidegfejű számító ember, inkább érzelmi alapon reagált a dolgokra. [...] bármikor várható volt, hogy valamilyen irracionális lépésre ragadtatja magát.”*²

¹ Fischer Ferenc: A megosztott világ A Kelet-Nyugat, Észak-Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai (1941-1991) IKVA, Budapest, 1993, 192.o.

² Gaddis, John Lewis: Most már tudjuk A hidegháború történetének újraértékelése Európa, Budapest, 2001, 450. o.

A főnti jellemzés nagyon is illik Hruscsovra, aki a sikeres rakétakísérletektől és főként az USA megelőzésétől teljesen megrészegült. Utána egyetlenegy lehetőséget sem mulasztott el arra, hogy ezt bármilyen fórumon hangoztassa. Ahogy nyilatkozatai egyre hangzatosabbak és vakmerőbbek lettek, a történetek fényében az Egyesült Államok katonai vezetésében jogos igény támadt arra, hogy valós képet alkothassanak a Szovjetunió tényleges katonai potenciáljáról.

A kémkedés jól bevált módszereivel az USA elhanyagolható eredményeket ért el. Míg a szovjetek sikerrel beépültek olyan fontosságú projektekbe is, mint a Manhattan-terv, addig az amerikaiaknak Sztálin halála előtt senkit nem sikerült beszervezniük még alacsonyabb szinteken sem. Amit emberekkel nem sikerült elérni, azt technika fejlődése lehetővé tette. Az első légi felderítések még a Truman kormányzat alatt kezdődtek a Szovjetunió területe fölött. Ekkoriban erre két lehetőség kínálkozott: rövid berepülés ellenséges légtérbe kamerákkal és érzékelőkkel, illetve műszerekkel ellátott ballonok fölengedése, majd befogása. Hátrány volt azonban az információk rendszertelensége és töredékessége. Eisenhower jó érzéssel mérte fel a légi földerítés fontosságát, amikor prioritást biztosított a repülőgépes kémtevékenységnek. Bár ekkoriban már léteztek U-2-es kémrepülőök, most a sikeres földerítés érdekében olyan mélységben kellett behatolni a Szovjetunió területére, mint korábban soha.³

2.2. Az U-2 kémrepülőgép kifejlesztése

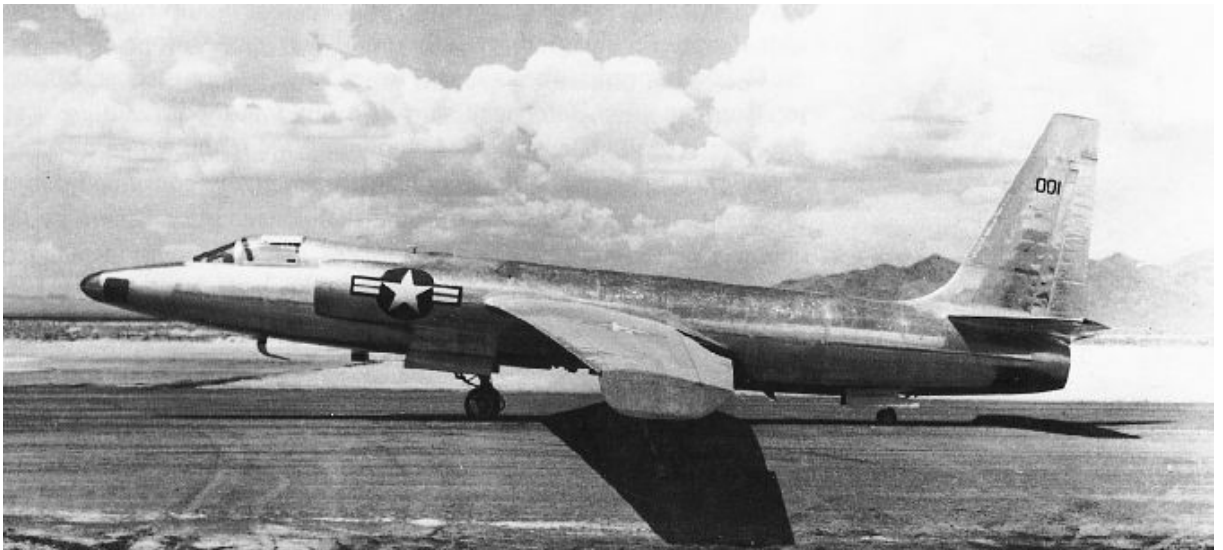
Eisenhower elnök még 1954 októberében adott utasítást egy új felderítő repülőgép kifejlesztésére. A munkát a legszigorúbb titoktartási kötelezettséggel a Lockheed repülőgépgyár kapta meg. Nem utolsósorban azért, mert az U-2 program a légierő és a CIA közös vállalkozásaként indult útnak. Az U-2 fő konstruktőre Clarence L. „Kelly” Johnson⁴

³ Gaddis, J. L.: i.m.: 459-460. o.

⁴ Kelly Johnson korának legnevesebb amerikai repülőgépkonstruktőre volt. A michigan-i egyetem repülőgép tervezés szakán végzett, majd 1933-tól a *Lockheed Aircraft Corporation* alkalmazásában kezdett dolgozni. Olyan világhírű repülőgépek tervezője volt, mint a világháborús P-38 Lightning, vagy később az F-104 Starfighter sugárhajtású vadászgép. IN: Pedlow, Gregory W. és Weizenbach, Donald E.: *The CIA and the U-2 Program 1954-1974 Central Intelligence Agency*, 1998, 329. o.

volt. Ő is tisztában volt a légi kémkedés fontosságával, mivel több harci gép tervezési tapasztalatával a háta mögött, munkatársaival már az elnöki megbízatás előtt elkezdett egy újfajta felderítőgépen dolgozni. Így fordulhatott elő, hogy szinte hihetetlenül kevés idő – mindössze nyolc hónap – leforgása alatt megterveztek és leszállítottak húsz darabot az újfajta (egyelőre még név nélküli) felderítőgépből. A munkálatok titkosságát olyannyira komolyan vették, hogy a Lockheednél Kelly Johnson egy külön cégen belüli saját csapattal dolgozott. Ezt a szakembergárdát keresztelték el *Skunk Works*, vagyis Görény-művek névre.

A repülő jellegét illetően a nagy sebesség, illetve a nagy repülési magasság lehetőségei közül választhattak. Mivel a kor technikai színvonala a két tényező együttes érvényesülését nem tette lehetővé, ezért úgy gondolták, hogy olyan gépet alkotnak, amelyet a szovjet légvédelem egyszerűen nem tud elérni. Felderítésről lévén szó, kulcsfontosságú volt, hogy nagy hatótávolsággal is rendelkezzen.



1. ábra: Az U-2-es egyik prototípusa

(<http://www.cia.gov/csi/studies/winter98-99/page3.gif>)

Kelly Johnson, mint korábban most is teljesen szokatlan és újszerű megoldással élt. Ahogy az első ábrán is látszik, hatalmas szárnyfeszítávolságával és vékony törzsével az U-2 első ránézésre a egy nagy sugárhajtású vitorlázógépre hasonlít. Ez nagyon is tudatos tervezés műve, mivel a nagy hatótávolságot úgy tudták még tovább növelni, hogy nagy

magasságban a gép időszakonként kikapcsolt hajtóművel siklott akár hosszú időn keresztül.⁵

Ez utóbbira jó példa az egyik U-2 esete az Atlanti-óceán fölött, valamikor 1957-ben. A pilóta 25 000 méteres magasságban egyszer csak puffanást hallott hátulról: leállt a hajtómű. Bejelentkezett a segélyfrekvencián, amit a Bermudákon levő Kindley légi bázis ügyeletes nyugtázott, majd riasztani akarta a mentőcsapatokat. A pilóta ekkor közölte a megrökönyödött tiszttel, hogy el tud jutni a közel 500 kilométerre fekvő repülőtérig. Mivel ekkor az U-2 létezése is titok volt, kisebb tömeg sereglett össze, amikor 40 perc múlva vitorlázórepüléssel megérkezett a gép.⁶

Az U-2-es tervezésénél nagy gondot fordítottak a kabin kondicionáló rendszerére, hiszen a repülés teljes ideje alatt ez gondoskodott a megfelelő túlnyomás, hőmérséklet és páramentesítés biztosításáról. Ezek bármelyikének a nem megfelelő értéke a repülőgép és/vagy a pilóta pusztulását vonhatta maga után. Megtalálható volt a robotpilóta is, mint elengedhetetlen műszer. A gép szolgálati csúcsmagasságának közelében ugyanis a ritka levegő miatt a minimális és maximális sebességtartomány nagyon közel esett egymáshoz, ezért a megfelelő iránytartás és helyzet stabilizálás mellett ezt a kényes műveletet is levehette a pilóta válláról (akinek ezek nélkül is éppen elég dolga akadt repülés közben).

A szükséges tolóerőt a Pratt & Whitney J57-P37A típusú hajtóműve szolgáltatta, amely nem volt más, mint az F-100 Super Sabre vadászgépben használt meghajtórendszer utánégető nélküli változata. Enyhe átalakítást kellett csak végezni rajta, hogy a ritka levegőben is megbízhatóan működjön.

A gép tervezett feladatköréből adódóan a megfigyelő eszközök kapták a legnagyobb hangsúlyt. A legfontosabb készülék egy nagy felbontóképességű Hycon-B kamera volt, melybe több ezer képhez elegendő - Kodak fejlesztésű - Mylar filmet lehetett fűzni.

Az új gép 1955. augusztus 4-én repült először és 1956 folyamán szolgálatba is állították. Mint kiderült, mindössze 300 méter elég volt a felszállásához, majd 45 fokos szögben emelkedett tízezer méterig, és csak ezután kellett enyhébb

⁵ Légi harc - Kémrepülők. Dokumentumfilm 1991. Rendező: Hugh M. Neely, producer: Keith Lawrence, Spektrum Televízió

⁶ Schreyer, Wolfgang: Figyelő szemek az égbolton Kossuth, Budapest, 1969, 205. o.

emelkedőbe vinni egészen a szolgálati magasságig. A vitorlázó leszállással azonban adódtak gondok, amit több baleset is bizonyított (1956-ban négy baleset is történt, ebből három a pilóta halálával végződött).⁷

Az 1960. május 1-jén lelőtt gép azonban már egy javított változat volt: az U-2C. A különbség az U-2A-hoz képest a megnövelt erejű hajtómű, illetve kétoldalt nagyobb beömlőnyílások. Pontos műszaki paraméterei a következők:

- Fesztáv: 24,43 méter
- Hosszúság: 15,24 méter
- Hajtómű: Pratt & Whitney J75-P-13B, 7160 kp tolóerővel
- Fegyverzet: nincs
- Maximális felszállótömeg: 10.225 kilogramm
- Repülési sebesség: 748 km/h 19.800 méter magasságban
- Bevetési magasság: 21.000 méter
- Bevetési hatótávolság: 4.635 kilométer⁸

2.2.1. Az U-2 bevetések 1960. májusáig

A legelső éles küldetésre 1956. június 20-án került sor. A gépek alig kilenc napja érkeztek az NSZK-beli Wiesbaden katonai repülőtérre, hogy onnan hajtsák végre első missziójukat a vasfüggöny mögött.



2. ábra: Carmine Vito, az első U-2-es pilóta Szovjetunió fölött

(http://www.codeonemagazine.com/archives/2002/articles/jan_02/vito/)

⁷ Kővári László: A „Fekete Hölgy” utolsó bevetése IN: Top Gun Nemzetközi Magazin, 1994/4, 4. o.

⁸ Reviczky Béla (felelős szerk.): Repülőgép enciklopédia: látvány és technika Gemini Budapest, 1993, 224. o.

A beavatottak közül mindenki lélegzetvisszafojtva várta a fejleményeket, de a Carl Overstreet vezette U-2A háborítatlanul berepült az NDK-n keresztül Lengyelország légterébe, majd biztonságosan vissza is tért onnan. Nem sokkal később, július 4-én sor került az első berepülésre a Szovjetunió fölött. A Carmine Vito által irányított gép Csehszlovákia légterén át hatolt be szovjet területre és a katonai objektumokon kívül Leningrád és Moszkva fölött is átrepült, majd a Balti-tenger irányából tért vissza rengeteg jó minőségű fölvétellel a fedélzetén.⁹

A sikereken fölbuzdulva további négy mélységi bevetést indítottak júliusban. Egyet rögtön július 5-én, majd 9-én kettőt és 10-én egyet. Ezt követően egészen 1960-ig kisebb-nagyobb intenzitással folytatódhattak a felderítő repülések. Mivel azonban a wiesbadeni bázis túlságosan közel esett a KGB látóköréhez, ezért a 10-10-es különítményt (ez volt az U-2-es század fedőneve) a törökországi Adana melletti Incirlik katonai bázisra helyezték át. E mellett ideiglenesen olyan támaszpontokat is fölhasználtak kiindulási, vagy érkezési pontként, mint a pakisztáni Lahore és Peshawar, a japán Atsugi, a norvég Bodo, vagy az angol Lakenheath repülőtér. 1959 végéig mintegy huszonnyolc sikeres bevetést teljesítettek a Szovjetunió fölött, több mint 17.000 új célpontot fedezve föl. Az újabb és újabb repülések nem mindig jelentettek mélységi földerítést. Ugyanis, hála az U-2 igen kifinomult kameráinak, a határ melletti útvonalak is sok adattal szolgálhattak, mivel a gép oldalra néző kamerája tiszta időben akár 400 km mélységben is „belátott” a vasfüggöny másik oldalára. Volt olyan pilóta, aki több tucatszor repülte végig a Pakisztán és Albánia közötti útvonalat. A felderítések eredményeképpen kiderült, hogy a szovjetek csak néhány interkontinentális rakétával rendelkeznek és az amerikaiak a nehézbombázók számát is túlbecsülték (az 1955-ös tusinói légiparádén a bombázóegységek látóhatáron kívül többször is megfordultak, majd újra és újra átrepültek a bemutató fölött). A felderítések sikerességét jelzi, hogy a CIA által kiértékelt több tízezer fénykép az USA hírszerzési adatainak mintegy 90%-át tette ki.¹⁰

⁹ <http://www.pinetreeline.org/metz/other/otherm9b.html>

¹⁰ Kővári László: A „Fekete Hölggy” utolsó bevetése IN: Top Gun Nemzetközi Magazin, 1994/4, 4. o.



3. ábra: Az 1956. július 9-én és 10-én végrehajtott U-2 bevetések útvonalai

(Pedlow, Gregory W. és Weizenbach, Donald E.: The CIA and the U-2 Program 1954-1974 Central Intelligence Agency, 1998, 107. o.)

Az elhíresült 1960. májusi repülés előtt április 9-én repült utoljára felderítőgép a Szovjetunió fölé. A CIA számára figyelmeztetés lehetett volna, hogy a küldetés korai szakaszától bemérték és figyelemmel kísérték a szovjet radarok a gépet, bár elfogni (még) nem tudták. Eisenhower Allen Dulles és a külföldi hírszerzéssel foglalkozó tanácsadók hatására úgy döntött, hogy a CIA és a kongresszus megnyugtatóra még egy küldetést engedélyez, de az nem történhet május 1-je után, tekintettel a közelgő párizsi csúcserkeztetetre.¹¹

2.3. A „leghíresebb” U-2 pilóta, F. G. Powers előélete

Francis Gary Powers 1929-ben született Kentucky államban, az Egyesült Államokban. Egyszerű bányászcsaládból származott és a középiskolában orvosnak készült. Nem sokkal később alkalmat nyílott rá, hogy egy kétfedeles repülőgéppel egy kört tegyen a környék fölött, és ez olyan hatással van rá, hogy ettől kezdve pilóta akar lenni. 1950-ben beállt a légierőhöz. A koreai harcokban még nem vett részt, de időközben F-84 Thunderjet típusú vadászgépre és ennek felderítő G változatára is kiképzést kapott. A CIA fölhívására ő is jelentkezik, és sikeresen bekerül az U-2 programba. 1956 augusztusában a 10-10-es különítménnyel ő is a törökországi Incirlik bázisra kerül. Ezután négy éven belül mintegy 27 bevetést teljesített és rövidesen a legtapasztaltabb felderítő pilóta lett az alakulatnál. 1960. május elsejének hajnalán azonban nem sejtette, hogy nemsokára a leghíresebb is lesz.¹²

¹¹ Pedlow W.G. – Welzenbach E. D. : i.m.: 170. o.

¹² Kémek – Szóló repülés a Szovjetunió fölött. Dokumentumfilm 1992. Sorozat producer: Arthur Holch, Spektrum Televízió

3. A „Grand Slam” művelet

3.1. A Hruscsov által állított csapda kinyílik...

1960. május 6-án, pénteken a Népszabadság Nyikita Hruscsov beszédét tolmácsolta a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsának üléséről. A szöveg vége felé röviden olvashatunk egy igen érdekes eseményről: *„Május elsején 5,36 órakor egy amerikai repülőgép behatolt a Szovjetunió légterébe. A gépet lelőtték.”*¹³Majd néhány sorral lejjebb így folytatódik: *„Vannak ügyeletes rakétáink, amelyek pontosan és elháríthatatlanul célba találnak, mégpedig biztosabban, mint a járőrszolgálatos repülőgépek.”*¹⁴

Ez a két rövid mondat indította el a később U-2 ügyként elhíresült lavinát. Részleteket ekkor még nem közöltek, és az amerikai reagálásról ugyancsak röviden számoltak be: *„Eisenhower elnök – miután értesült Hruscsov beszédéről – elrendelte a Szovjetunió fölött május elsején lelőtt amerikai gép eltűnésének pontos kivizsgálását.”*¹⁵

A másnapi cikkek, már többet foglalkoztak az üggyel, de egy-két kivételtől eltekintve még mindig csak az általánosság szintjén. A. Grecsko marsallt idézték: *„Az amerikai repülőgépet rakétafegyverrel első lövésre megsemmisítették. Vegyék figyelembe azok, akik provokációs akciókat szerveznek a Szovjetunió ellen, elég rakétánk van minden repülőgépre és nemcsak repülőgépekre, hanem mindazokra az esztelenekre, akik betörnek a hazánkba.”*¹⁶

Az első ténynek mondható adatokat a Népszabadság a Krasznaja Zvezda-ból, a szovjet Honvédelmi Minisztérium lapjából vette át május 7-én: *„Május elsején hajnalban az N. légvédelmi körzetben felhangzott a riadójelzés. Miután a rádiósok vették az első jelzéseket a déli irányból szovjet terület fölé behatolt ismeretlen repülőgép útvonaláról, percről percre világosabbá vált, hogy az idegen repülőgép szándékai ellenségesek. Az amerikai repülőgép igen nagy magasságban, óránként 900 kilométeres sebességgel haladt.”*¹⁷

¹³ Népszabadság, 1960. május 6., 2. o.

¹⁴ U.o.: 2. o.

¹⁵ U.o.: 3. o.

¹⁶ Népszabadság, 1960. május 7., 1. o.

¹⁷ U.o.: 5. o.

Közben a Hruscsov által kitervelt csapda tökéletesen működött, megjelentek ugyanis az első hivatalos reagálások amerikai részről. Gromiko külügyminiszter kommentálta az egyik változatot: *„Nem helytálló az amerikai szervek érvelése arról, hogy a Szovjetunió határait megsértő repülőgép pilótája elvesztette az eszméletét.”*¹⁸

Az Amerikai Országos Űrhajózási Hivatal (NASA) is közzétette saját verzióját:¹⁹ *„ A hivatal szóvivője – mint a TASZSZ jelenti – azt akarta bebizonyítani, hogy május elsején az az amerikai repülőgép, amely a szovjet légtérbe lépett, békés céllal, meteorológiai kutatások végett repült nagy magasságban. A jelenlevő újságírók azonban nem titkolták kételyeiket. Többen megkérdezték a szóvivőt, miért érdeklődik az Egyesült Államok ennyire a Szovjetunió határvidékének meteorológiai viszonyai iránt. A szóvivő nem tudott választ adni erre a kérdésre. Azt viszont elismerte, hogy az eltűnt repülőgépen nem volt feltüntetve az Egyesült Államok felségjele.”*²⁰



4. ábra: Hamis NASA U-2 gép a meteorológiai kutatás igazolására

(www.dfrc.nasa.gov/gallery/photo/U-2/Small/E-5442.jpg)

¹⁸ U.o.: 2. o.

¹⁹ Ez volt az úgy nevezett *cover-story*, vagyis fedő magyarázat, amit még 1956-ban dolgoztak ki az U-2 repülőgépek biztosítására információ kiszivárgás, vagy légi balesetek esetén. A hiba ott jelentkezett, hogy nem számoltak azzal a lehetőséggel, ha a pilóta és a felderítő berendezés (főleg ez utóbbi) épségben marad. IN: Pedlow, W. G. és Welzenbach, E.D.: i.m.: 89. o.

²⁰ Népszabadság, 1960. május 7., 5.o.

3.2. ...és lassan bezárul

A „bomba” a május nyolcadikai újságban robbant, amikor Hruscsov nyilvánosságra hozta, hogy „A lelőtt amerikai repülőgép pilótája él és egészséges, jelenleg Moszkvában tartózkodik. Ugyanide hozták a repülőgép roncsait és a vizsgálat során megtalált készülékeket is. A pilóta neve Francis G. Powers, harmincéves, az Egyesült Államok légierőjének kapitánya. A légierőknél szolgált 1956-ig, vagyis addig, amíg áthelyezték a Központi Hírszerző Irodához.”²¹



5. ábra: F. G. Powers végrehajtott és tervezett útvonala 1960. május elsején

(<http://www.donhollway.com/writing/u2/map.gif>)

Ez volt az a pont, ahonnan kezdve az Egyesült Államok védekezésre kényszerült. Hruscsov elmondta, hogy a pilótának semmiféle szédülése és oxigénhiánya nem volt, valamint a repülőn talált műszerek nem egy a felső légrétegeket kutató járműre utalnak. Megtalálták Powers repülési térképét is, amelyen jól látszott, hogy „az volt az

²¹ Népszabadság, 1960. május 8., 1. o.

utasítása, hogy a térképen megjelölt útvonalon haladjon át az Aral-tó, Szverdlovszk és más pontok fölött, haladjon tovább Arhangelszk és Murmanszk irányában, majd Boto norvégiai repülőtéren szálljon le.”²²

Hruscsov jelezte, hogy később egy sajtótájékoztató keretében a Szovjetunió be kívánja mutatni az elfogott pilóta fegyvereit és felszerelését, valamint a repülőgép roncsait.

3.3. 1960. május elseje reggel

A történetek fényében és a továbbiakban a jobb megértés miatt is érdemes megvizsgálni részletesebben, hogy pontosan miként zajlottak az események május elsején reggel és délelőtt.

Powers vallomásában is elmondta, hogy 1960. *„április 27-én Adana török városból Pakisztánba a peshawari repülőtérré repült. Május elsején már pakisztáni területről, Peshawar repülőteréről szállt fel”²³*

Kovács István a Népszabadság publicistája ezt írta: *„Az amerikai agresszív körök éppen a nemzetközi munkásmozgalom ünnepét, május elsejét próbálták aljas céljaikra kihasználni, valószínűleg abban a reményben, hogy az ünneplő szovjet nép ébersége csökkent. Számításaikban csalódtak.”²⁴*

Kovács István nem tudhatta, hogy Powers repülésének eredeti időpontja április 28. lett volna, de ezt a rossz idő miatt elhalasztották. Ezzel a mozzanattal csak elkezdődött a balszerencsék sorozata. A pilóta még aznap visszarepült Törökországba napkelte előtt (a repüléseknél figyeltek arra, hogy a gép pár óránál ne töltsön többet a tervezett starthelyen, mert így nem kellett fölösleges kockázatot vállalni). Ugyanez megisméltődött 29-én is, 30-ára pedig nem terveztek bevetést. Gondot jelentett, hogy a gép a két oda-vissza repüléssel annyi időt töltött a levegőben, hogy karbantartásra vissza kellett vonni. Powers pedig egy olyan gépet kapott, amelyik megrongálódott előző évben egy leszállás során. Végül május elsejére kitisztult az idő és a

²² Népszabadság, 1960. május 8., 2. o.

²³ U.o.: 2. o.

²⁴ Népszabadság, 1960. május 10., 1. o.

tervezetthez képest harminc perc késéssel ugyan, de megkapta a felszállási engedélyt.²⁵

Pakisztáni idő szerint reggel 6 óra 20 perckor hagyta el a kifutót, majd Afganisztán irányába fordult. Amikor elérte a bevetési magasságot, kétszer ki-be kapcsolta rádióját, ezzel jelezve a peshawari központnak, hogy minden rendben van. Dusanbe környékén lépte át az afgán-szovjet határt, majd első célja a tyuratami (a mai Bajkonur) rakétakísérleti központ felé vette az irányt.²⁶

A május elsejei időpont más okból is szerencsétlennek bizonyult. Bár, ahogy a Népszabadság írta: *„a szovjet katonai alakulatnál, mint a Szovjetunióban mindenütt, május elseje megünneplésére készültek. Feldíszítették a hálótermeket, ünnepelőruhájukba öltöztek a harcosok.”*²⁷Ez azonban nem jelentett akadályt, mivel az ünnep miatt a szovjet katonai légi forgalom a szokásosnak csak a töredéke volt, így a közeledő gépet már a határ előtt harminc kilométerrel befogta egy katonai radar, majd több is követni kezdte. Nem sokkal később a civil járatokat is kitiltották az U-2 közeléből, úgyhogy a szovjet radarok többsége már folyamatosan figyelte az egyre mélyebben behatoló gépet. Taskent közelében 13 szovjet vadászgép eredt a nyomába, de nem tudták elérni. Időközben Malinovszkij marsall tájékoztatta Hruscsovot az újabb amerikai légtérsértésről. Powers is észlelte a vadászok kondenzcsíkjait, de tudta, hogy nem árthatnak neki.²⁸

Amikor Tyuratam (Bajkonur) körzetébe ért, észrevette, hogy a célt összefüggő felhőtakaró borítja, így nem lehet fölvételeket készíteni. Ezután Cseljabinszk irányába fordult észak felé (a küldetés alatt helymeghatározásra végig csak egy iránytűt és egy stopperórát használt). Nem sokkal a várostól igen komoly probléma adódott. A gép robotpilótája felmondta a szolgálatot, de Powers úgy döntött, nem szakítja meg a küldetését, hanem manuális vezérléssel továbbrepül. Ez azt jelentette, hogy a hátralevő mintegy négyezer kilométeren az üzemanyagtartályok egyenletes kifogyása, a navigáció, a kamera használata, illetve a későbbi jelentés miatti feljegyzések mellett, még a magasságra és a sebességre is ügyelnie kellett.

²⁵ Pedlow, W. G. és Welzenbach, E.D.: i.m.: 174-175. o.

²⁶ Kóvári László: A „Fekete Hölggy” utolsó bevetése IN: Top Gun Nemzetközi Magazin, 1994/4, 6. o.

²⁷ Népszabadság, 1960. május 10., 4. o.

²⁸ Pedlow, W. G. és Welzenbach, E.D.: i.m.: 176.o.

Elhagyva Cseljabinszk körzetét továbbhaladt észak felé, majd egy kilencven fokos kanyarral Szverdlovszk felé vette az irányt. Föltűnt, hogy olyan katonai repülőtér van nem messze a gép repülési útvonalától, amely nem szerepel a térképeken. Sok felvételt készített és le is jegyezte a látottakat. Azt azonban nem tudhatta, hogy több olyan új fejlesztésű szovjet légvédelmi rakétaegységet is telepítettek a körzetbe, amelyek hatósugarán már belülre került.²⁹

3.4. A szovjet rakétás légvédelem

Az ötvenes évek második felében ért el oda a haditechnikai fejlődés, hogy a korábbi tüzérségre épülő légvédelemnek szinte végleg leáldozott. A magasságon kívül a sugárhajtású gépek által elért sebesség és a repülők manőverezőképessége is új módszerek alkalmazására készítette a légvédelmet. A megoldás pedig a rakétatechnika alkalmazása volt. Különösen az atombombák hordozására is képes nehézbombázók tömeges elterjedésével vált fontossá, hogy egy ellenséges gép se juthasson át, különben milliók élete, vagy kulcsfontosságú létesítmények kerülhettek veszélybe.³⁰

A légvédelmi rakétaegységek öt nagyobb csoportra oszthatók:

1. kézi légvédelmi rakéták
2. kis hatótávolságú légvédelmi rakéták – ki magasságon repülő célok ellen
3. közepes hatótávolságú rakéták – nagy magasságban repülő kevésbé manőverezőképes célok ellen
4. nagy hatótávolságú rakéták – atomtöltettel egész repülőgéprajok ellen vetik be
5. ellenrakéták – elsősorban az ellenség ballisztikus atomrobbanófejjel ellátott lövedékei ellen

Mivel az U-2 témát a közepes hatótávolságú légvédelmi rakéta érinti, így erről egy kicsit részletesebben is kell szólni:

²⁹ Kővári László: A „Fekete Hölggy” utolsó bevetése IN: Top Gun Nemzetközi Magazin, 1994/4, 6. o.

³⁰ Bimbó József – Fakó Imre – Kőnczöl Tibor: A korszerű légvédelem Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1976, 174. o.

Előnyei:

- Kis és nagymagasságban repülő célok ellen egyaránt alkalmazható.
- Automatikusan kiválasztja és megkülönbözteti a baráti és ellenséges célokat.
- Szükség esetén a nagy hatótávolságú rakétákhoz hasonlóan atom robbanófejjel is ellátható.

Hátrányai:

- Földközeli, vagy alacsony magasságban közeledő célok ellen mérsékelt hatásokkal és kisebb távolságban használható csak.
- Egy bonyolult, több egységből álló rendszerről van szó, viszonylag népes kiszolgálószemélyzettel.
- A rakéta kevésbé manőverezőképes, az indítási idő elég hosszú.
- Légítámadással, vagy földi akciókkal nagyon sebezhető lehet.

Működési elve:

- A felderítő lokátor a szélesebb sugárnyalábbal felderíti és kíséri, majd azonosítja a célt. Utána célmegjelölést ad a rakétarávezető állomásnak
- A rakétarávezető állomás egy keskenyebb sugarat irányít a már megjelölt célra, követve annak mozgását. Az így nyert adatok alapján feldolgozzák a beérkezett információkat, majd kiszámítják a rakéta indításához és rávezetéséhez kellő paramétereket, valamint a rakéta indítási idejét. Ezután az egység parancsnoka kiválasztja az általa megítélt legeredményesebb elfogási módot (ez függ a cél mozgásától, zavarásától, stb.).
- A kellő időpontban a megbízott tiszt indítja a rakétát, mellyel a detonációig elektronikus kapcsolatot tartanak fenn (így lehet még repülés közben is korrigálni az esetleges eltéréseket a pontosabb találat érdekében).

- A ellenséges gép közelébe érő rakéta rádiógyújtója érzékeli a célt, és meghatározott időben³¹aktiválja a robbanófejet (ezt úgy határozzák meg, hogy a fej hatóerejétől függően a leghatékonyabb pusztítást vigye véghez a célon).³²

3.4.1. Az SA-2-es légvédelmi rakétarendszer



6. ábra: SA-2-es föld-levegő rakéta kilövőállványon

(<http://www.wonderland.org.nz/sa2-2.jpg>)

Az SA-2 rendszer (orosz neve V-75 Dvina) fejlesztése 1953-ban kezdődött meg a Lavocskin kutatóintézetben, mint közepes - és nagymagasságú célok ellen bevethető rakéta. Elsősorban lassú és közepes sebességgel repülő kevésbé manőverezőképes gépek (bombázók, felderítők) leküzdésére készült. Kétlépcsős, közepes hatótávolságú, folyékony hajtóanyagú rakéta. Hossza 10,6 méter átmérője közepén 0,5 méter, a hajtóműnél 0,65 m. Indítási összsúlya mintegy 2287

³¹ Ez az úgynevezett „kosárban robbanás” elve. Manapság az amerikai haditengerészet az F-14 Tomcat vadászgépeken (!) alkalmazza a Phoenix típusú légi harc rakétát, amely akár 160 kilométer távolságból indítva az ellenséges repülőgépet inkább a detonáció lökéshullámával, mint közvetlen robbanással semmisíti meg.

³² Bimbó József – Fakó Imre – Könczöl Tibor: A korszerű légvédelem Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1976, 178-181.o.

kilogramm, ebből a robbanófej 195 kilogramm. Hatótávolsága minimum 8 kilométer, maximum 30. Valamint 450 és 25.000 méteres magasság között repülő célokat semmisíthet meg. Összesen mintegy tizenhat kisebb – nagyobb deltaszárnyú vezérsík található rajta, elősegítve a minél nagyobb repülési stabilitást. A valamivel később fejlesztett SA-2E változatot már egy 25 kilotonnás nukleáris robbanófejjel is föl lehetett szerelni. Az első működő rendszereket 1957-ben állították szolgálatba, de a világ (és főleg az Egyesült Államok) csak 1960-ban szerzett tudomást létezésükről és képességeikről, éppen a kirobbanó U-2-es ügy kapcsán.³³

3.5. 1960 május elseje délelőtt

A Népszabadság május 10-i cikkében részletesen beszámol arról, hogy a földi irányítás miként viselkedett azokban a percekben, amikor Powers gépét lelőtték: *„A parancsnokságon Mihail Romonovics Voronov őrnagyhoz továbbították a gép pályáját meghatározó jelölőszámokat. A gép sorsa megpecsételődött. Elhangzott a parancsszó: A célt megsemmisíteni! Tűz! A rakétalöveg dőreje megremegtette a levegőt. A magas égbolton feltűnt a robbanás okozta felhő: a cél az első lövésre megsemmisült.”*³⁴

A valóságban némileg másként alakultak a dolgok, de a végeredmény ugyanez. Amikor Powers gépe beért Szverdlovszk közelébe, a radarokon kívül egy MiG-19-es vadászgép is kísérte, de nem járt nagyobb eredménnyel, mint korábbi társai. A légvédelem viszont semmit sem bízott a véletlenre és az egység mintegy 14 (!) rakétát lőtt ki az ellenséges repülőre. Ezen lövedékek egyike a könnyű felderítőgép közelében robbant föl, leszakítva annak farokrészét. A pilóta valószínűleg egyéb elfoglaltságai miatt nem látta meg a közeledő kondenzcsíkokat. Ahogy a gép hátulja levált, azonnal dugóhúzóba esett és a nagy sebesség miatt mindkét szárnya letörött. Miközben pörögve zuhant lefelé, a legnagyobb problémát egyrészt az okozta, hogy a befagyott kabintetőt nagyon nehezen lehetett kinyitni, másrészt a korábban lazán hagyott biztonsági heveder ide-

³³ <http://www.danshistory.com/aircover.shtml>

³⁴ Népszabadság, 1960. május 10., 4. o.

oda csapódott, így a pilóta nem volt képes azt kikapcsolni. A gép közben folyamatosan veszített a magasságból és már több mint tízezer métert zuhant. A kamerákat felrobbantó kis hatóerejű bomba időzítőjét pedig azért nem merte bekapcsolni, mert nem tudta eldönteni, hogy mennyi idő múlva tudja elhagyni a gépet. Nagy nehezen sikerült leoldani a kabintetőt és kioldani a hevedereket, ekkor azonban a légáramlat azonnal kiszippantotta az ülésből lehetetlenné téve a bomba aktiválását.³⁵

Időközben az őt üldöző MiG-19-es vadászrepülőgép sorsa is megpecsételődőtt. Egy rakéta ezt a gépet is célnak értelmezte, így őt „baráti tűz” pusztította el. A szovjet gép pilótájának későbbi sorsa ismeretlen.³⁶



7. ábra: Powers U-2 gépének lelövése (rajzos rekonstrukció)

(www.flughafengallery.com)

A további történésekről is tudósítást kapunk: *„Az idegen repülőgép egy szántóföld közepébe fúródott, alig 150 méterre a közeli kolhoz sertéshizlaldájától. [...] Vlagyimir Szurin szovhozsofőr barátjával, Leonid Csuzsakinnal épp a moszkvai rádiót hallgatta, amikor meghallották a robbanás dőrejét.*

³⁵ Kővári László: A „Fekete Hölgy” utolsó bevetése IN: Top Gun Nemzetközi Magazin, 1994/4, 7. o.

³⁶ <http://www.danshistory.com/aircover.shtml>

Látták odafönt a fehér felhőcskét és szemükkel követték a zuhanó gép vonalát. Aztán megpillantották a lassan ereszkedő ejtőernyőt: feltűnt nekik, hogy a pilóta úgy mozgatja testét, hogy a falutól minél távolabb érjen földet.”³⁷

Powers nagyjából egy percet zuhant, majd az automata ejtőernyő ötezer méteres magasságban kinyílt. Még zuhanás közben eltépte a jegzeteit, és keze ügyébe helyezte a kuraréba mártott tút.³⁸ Ami a furcsa testmozgást illeti, valószínűleg tényleg nem akart a faluban földet érni, az viszont tény, hogy mielőtt földet ért alig tudott kikerülni egy villamosvezetéket.

A továbbiakban nem töltött sok időt a kis szovjet faluban: *„Az amerikai pilótát beültették a Moszkvicsba és a kolhozirodába szállították. Ott pedig - amíg csak érte nem jöttek - az egész falu vigyázott rá. Így történt: így lötték le szovjet harcosok az amerikai kémrepülőgépet, így fogták el a szovjet emberek a gép pilótáját.”³⁹* - fejezi be tudósítását a Népszabadság.

³⁷ Népszabadság, 1960. május 10., 4. o.

³⁸ Később sok találgatás és mendemonda született arról, hogy a mérgezett tút azért volt Powers felszerelésének része, hogy ne hagyja magát élve elfogni. Nos, erről szó sem volt. Egyszerűen fölkinálták a választási lehetőséget, okulva a koreai tapasztalatokból, ahol több elfogott amerikai pilótát kínoztak halálra.

³⁹ Népszabadság, 1960. május 10., 4. o.

4. Egy elmaradt konferencia

4.1. Az út Párizsig

Mivel Hruscsov bejelentése az életben maradt pilótáról megrendítette a korábbi amerikai nyilatkozatokat, az Egyesült Államok újabb sajtóközleményt adott ki, mentve a menthetőt. Herter külügyminiszter beszámolóját interpretálta a Népszabadság: *„elismerte, hogy amerikai gépek élénk légifelderítést folytattak a Szovjetunió határai mentén és többször is előfordult, hogy az amerikai gépek mélyen behatoltak a Szovjetunió légterébe. Az amerikai külügyminiszter a kémkedést azzal próbálta indokolni, hogy tartani kell a rajtaütésszerű támadástól. Tehát az Egyesült Államok önvédelemből kémkedik. Hozzátette, hogy Eisenhower elnök nem adott felhatalmazást a légifelderítésre, viszont hivatkozott Eisenhowernek arra a korábbi utasítására, hogy a vasfüggöny mögül értesüléseket kell szerezni minden lehető módon.”*⁴⁰ Herter ekkor hangot adott azon reményének is, hogy az U-2 ügy nem fogja befolyásolni a május 16-án kezdődő párizsi csúcstalálkozó létrejöttét.

Mivel mást már nem lehetett tenni, az amerikaiak megpróbálták legalább az elnököt tisztának feltüntetni, de Hruscsov ekkor ügyesen keverte a lapokat és kétségbe vonta, hogy Eisenhower egyáltalán ellenőrzése alatt tarja-e beosztottait. Ez Andrej Gromiko beszédében hangzott el, amikor megnyitotta azt a sajtókonferenciát, amin bemutatták a gép roncsait és Powers felszerelését: *„Figyelemre méltó, hogy amint ez Herter nyilatkozatából kiderül, egy felderítő repüléshez – olyanhoz, mint a május elsejei határsértés – nem szükséges az elnök különleges engedélye; elegendők azok az általános direktívák, amelyeket néhány évvel ezelőtt helyeztek érvénybe. Így az Egyesült Államok kormánya gyakorlatilag szabad kezet adott a Pentagonnak és az amerikai felderítő szerveknek olyan kérdésekben, amelyekről háború vagy béke sorsa függ.”*⁴¹

⁴⁰ Népszabadság, 1960. május 11., 4. o

⁴¹ Népszabadság, 1960. május 12., 1. o

Eisenhower büszkeségére ezzel még egy csapást mértek. Ugyanakkor szovjet nyilatkozatok alapján úgy tűnt, hogy a csúcstalálkozó létrejöttét egyelőre nem veszélyezteti semmi, sőt, a szovjet fél még ilyen történések után is vállalta a párbeszéd békés mederben való folytatását: „Súlyos aggodalmat keltett a nemzetközi közvéleményben, hogy az amerikaiak minősíthetetlen eljárása nem sodorja-e válságba a csúcstalálkozót, amelytől a világ a feszültség enyhülését várja. A közvélemény megelegedéssel vette tudomásul, hogy a szovjet politika, a súlyos amerikai légi provokáció ellenére is, a csúcskonferencia sikerén fáradozik.”⁴²



8. ábra: Ny. Sz. Hruscsov megtekinti a lelőtt amerikai gép roncsait a Gorkij-parkban

(http://www.cia.gov/csi---studies---winter98-99---page12_full.jpg)

Ugyanebben a számban (május 12.) hosszú cikk ismertette a sajtónak bemutatott bizonyítékokat, melyeket a Gorkij-park egyik csarnokában állítottak ki először újságíróknak, majd a nagyközönségnek is: többek között a gép egyik szárnyát, fényképezőgépeket, Powers ruháit, mérgezett tűjét és előhívott fotóit katonai repülőterek, vasúti csomópontok, illetve nagyobb települések jól felismerhető képeivel. Nagy érdeklődés kísérte azokat az értéktárgyakat,

⁴² Népszabadság, 1960. május 12., 5. o.

amelyeket Powers a lakosság megvesztegetésére kapott, hogy „imperialista praktikákkal” így manipulálja az egyszerű népet. Többek között 7500 rubel, francia aranyfrank, egyéb valuták, két aranyóra és női aranygyűrűk voltak a csomagjában. Ezen kívül egy amerikai zászló és egy üzenet tizennégy nyelvre – köztük magyarra is - lefordítva: *„Én amerikai vagyok. Az amerikai nép barátja a magyaroknak. Én nem beszélek magyarul, de nem bántom magukat, és nem akarok rosszat senkinek. Kérem, adjanak nekem ennivalót, lakást és védelmet. Ha segítesz rajtam, meg leszel jutalmazva.”*⁴³

Eisenhower elnök május 12-én sajtóértekezletet tartott, ahol válaszolt az őt ért kínos vádakra, és lényegében vállalta a felelősséget a kémrepülésekért. Indoklásában így fogalmazott: *„Nincs szükségünk még egy Pearl Harbor-ra. Ez azt jelenti, hogy tisztában kell lennünk a katonai előkészületekkel és erőviszonyokkal az egész világon. Különösen azokon a helyeken, ahol nagyszabású, meglepetésszerű támadásokat tudnak elindítani.”*⁴⁴

A szovjetek bebizonyították, hogy a pilóta nem ájult el, nem meteorológiai kutatógép repült be a légterükbe, majd legvégül azt is kicsikarták, hogy az elnök nyilvánosan bevallja: ő adott parancsot a felderítésekre. Már csak egy nagy kérdés lebegett a diplomáciában: valóban lesz-e párizsi csúcs?

4.2. Hruscsov a francia fővárosban

Nyikita Hruscsov egyelőre semmi jelét nem mutatta annak, hogy szét akarná robbantani a találkozót és 1960. május 14-én elutazott Párizsba, hogy képviselje a szocialista országok érdekeit a konferencián. Még a diplomáciai apparátust is mozgásba lendítette, amikor a különböző témákban kidolgoztatta a szovjet álláspontot. A Népszabadság is bizakodóan írt: *„Élénk és hónapokig tartó diplomáciai előkészítés után a csúcskonferencia küszöbéhez érkeztünk. Ma érkezik Párizsba Hruscsov elvtárs, vasárnap délelőtt száll le Eisenhower és Macmillan gépe. A nyugati külügyminiszterek*

⁴³ Népszabadság, 1960. május 12., 2. o.

⁴⁴ Kémek – Szóló repülés a Szovjetunió fölött. Dokumentumfilm 1992. Sorozat producer: Arthur Holch, Spektrum Televízió

már ott vannak a francia fővárosban, hogy megkíséreljék összhangba hozni nézeteiket, mielőtt a Szovjetunió képviselőivel leülnek a kerekasztal mellé. [...] A konferencia napirendje még bizonytalan. A megvitátandó kérdéseket a kormányfők első tanácskozásán állítják össze. Az előkészítésből ítélve a következő témakörök kerülhetnek napirendre: a leszerelés és az atomfegyver kísérletek megszüntetése, a német kérdés és Berlin státusának rendezése, valamint a kelet-nyugati kapcsolatok.”⁴⁵

Ugyanakkor az újság nem győzte hangsúlyozni, hogy az amerikai kémrepülés provokációs szándékkal, a béke és az értekezlet megtorpedózásának, valamint a Szovjetunió megfélemlítésének céljával született. Az első oldalon viszont idézett az Egyesült Államoknak a szovjet tiltakozójegyzékre adott válaszából: „az Egyesült Államok kormánya kész részt venni a párizsi csúcsértekezleten és ott együttműködni a feszültség enyhítését célzó megállapodás előmozdításában.”⁴⁶

Mint utólag kiderült, Hruscsov a Berlinbe tartó repülőgépe fedélzetén hozta meg azt a döntését, hogy megváltoztatja nyitóbeszédét. „Úgy éreztem, sértené büszkeségünket és méltóságunkat, ha úgy viselkednénk a találkozón, mintha mi sem történt volna”⁴⁷– mondta Hruscsov későbbi visszaemlékezésében. Nyilatkozatát május 16-án, az előzetes találkozón, a többi résztvevő előtt mondta el: „Magától értetődik, ha az Egyesült Államok kormánya kijelentené, hogy az Egyesült Államok a jövőben nem fogja repülőgépeivel megsérteni a Szovjetunió államhatárait, továbbá elítélné a múltban történt provokációs cselekményeket és megbüntetné az ebben közvetlenül bűnös személyeket, s ezzel a Szovjetunió a többi hatalommal egyenlő helyzetbe kerülne, akkor én, mint a szovjet kormány elnöke, hajlandó lennék részt venni az értekezleten és minden erőm latbavetésével közreműködnék sikerében.”⁴⁸Majd másnap konkrétan is megfogalmazta követelését: „a Szovjetunió csak akkor vehet részt a csúcsértekezleten, ha az Egyesült Államok beismeri a kémrepülőgéppel elkövetett agressziót, nyilvánosan bocsánatot kér, elítéli ezt az eljárást és kijelenti, hogy ilyesmi soha többé nem fog előfordulni.”⁴⁹

⁴⁵ Népszabadság, 1960. május 14., 4. o.

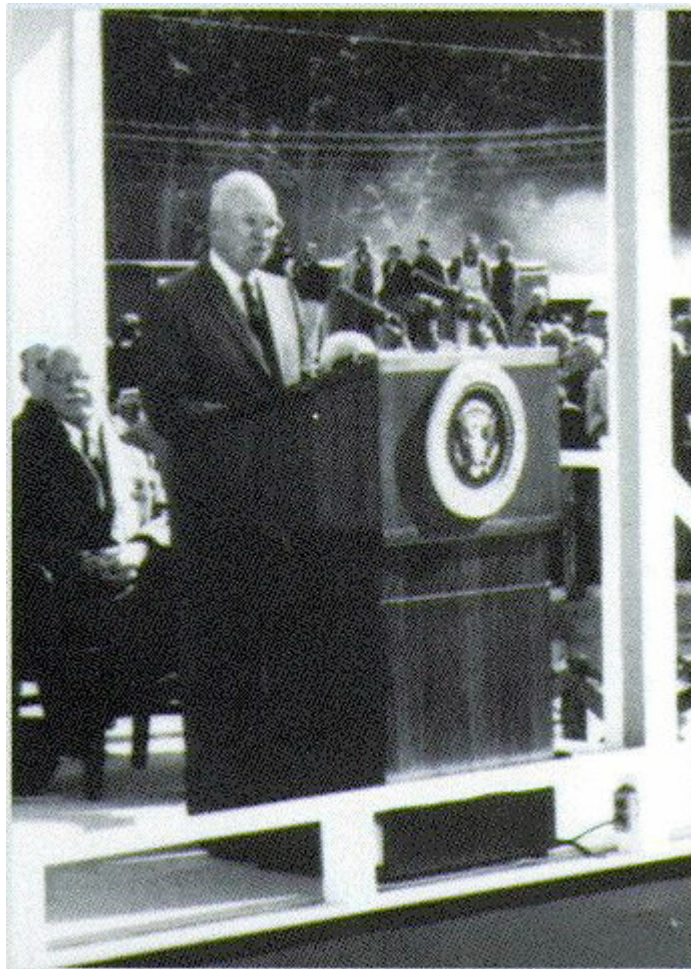
⁴⁶ Népszabadság, 1960. május 14., 1. o.

⁴⁷ Gaddis, J.L.: i.m.: 464. o.

⁴⁸ Népszabadság, 1960. május 17., 2. o.

⁴⁹ Népszabadság, 1960. május 18., 1. o.

Eisenhower május 17-én válaszában próbált kompromisszumos megoldást javasolni: „a nemrégiben lezajlott incidens után ezeket a berepüléseket felfüggesztettük és nincs szándékunkban felújítani őket.”⁵⁰Még aznap a másik két nyugati résztvevő is nyilatkozott. De Gaulle francia köztársasági elnök „kérte, hogy az amerikaiak agresszív cselekményét pusztán helyi incidensként értékeljék, és kezdjék meg a csúcsértekezletet.”⁵¹Macmillan angol miniszterelnök pedig „arra szólította fel a szovjet küldöttséget, mondjon le elvi álláspontjáról és vegyen részt a csúcsértekezleten.”⁵²



9. ábra: Eisenhower beszédet mond Párizsban

(<http://www.cia.gov/csi/monograph/firstln/955pres22.gif>)

Hruscsov nem elégedett meg az amerikai elnök válaszával és követelte a bocsánatkérést is. Május 18-án újból az amerikaiak makacsságát tette felelőssé a történetekért, és kardcsörgető stílusban megfenyegette a kémrepülők

⁵⁰ Népszabadság, 1960. május 18., 2. o.

⁵¹ U.o.: 2.o.

⁵² U.o.: 2.o.

támaszpontjainak otthont adó országokat, hogy a Szovjetunió csapásméréssel fog válaszolni az atrocitásokra. Eisenhower viszont erre a megaláztatásra már nem volt hajlandó, még a csúcs érdekében sem.

Hruscsov válasza sem késett. Óriási propaganda közepette 18-án a sajtónak kijelentette, hogy a találkozó meghiúsult: *„a szovjet kormány sajnálja, hogy most nem sikerült megtartani a csúcsértekezletet. De – amint mondtam – nem helyezkedhetünk más álláspontra. Mindent megtettünk, hogy jól előkészítsük a négyhatalmi kormányfői találkozót, de egyes forró fejű amerikaiak megtorpedózták ezt, mielőtt még megkezdődhetett volna.”*⁵³Másnap - pár napos berlini látogatást beiktatva – hazautazott. Évekkel később így nyilatkozott a párizsi eseményekről: *Meggyőződésem, hogy helyesen kezeltük a kérdést, ha nem szállunk szembe az amerikaiakkal, tovább küldözgették volna a kémeiket a területünk fölé.”*⁵⁴

⁵³ Népszabadság, 1960. május 19., 2. o.

⁵⁴ Gaddis, J .L.: i.m.: 465. o.

5. A per

5.1. A tárgyalás előkészületei

A párizsi események után hosszú ideig csak alkalmanként tért vissza a sajtó a kémrepülő ügyére, a világpolitikában is más hírek vették át a főszerepet. A kis cikkek közül azonban néhány fontos információkat tartalmazott a még nem befejezett kémügyről.

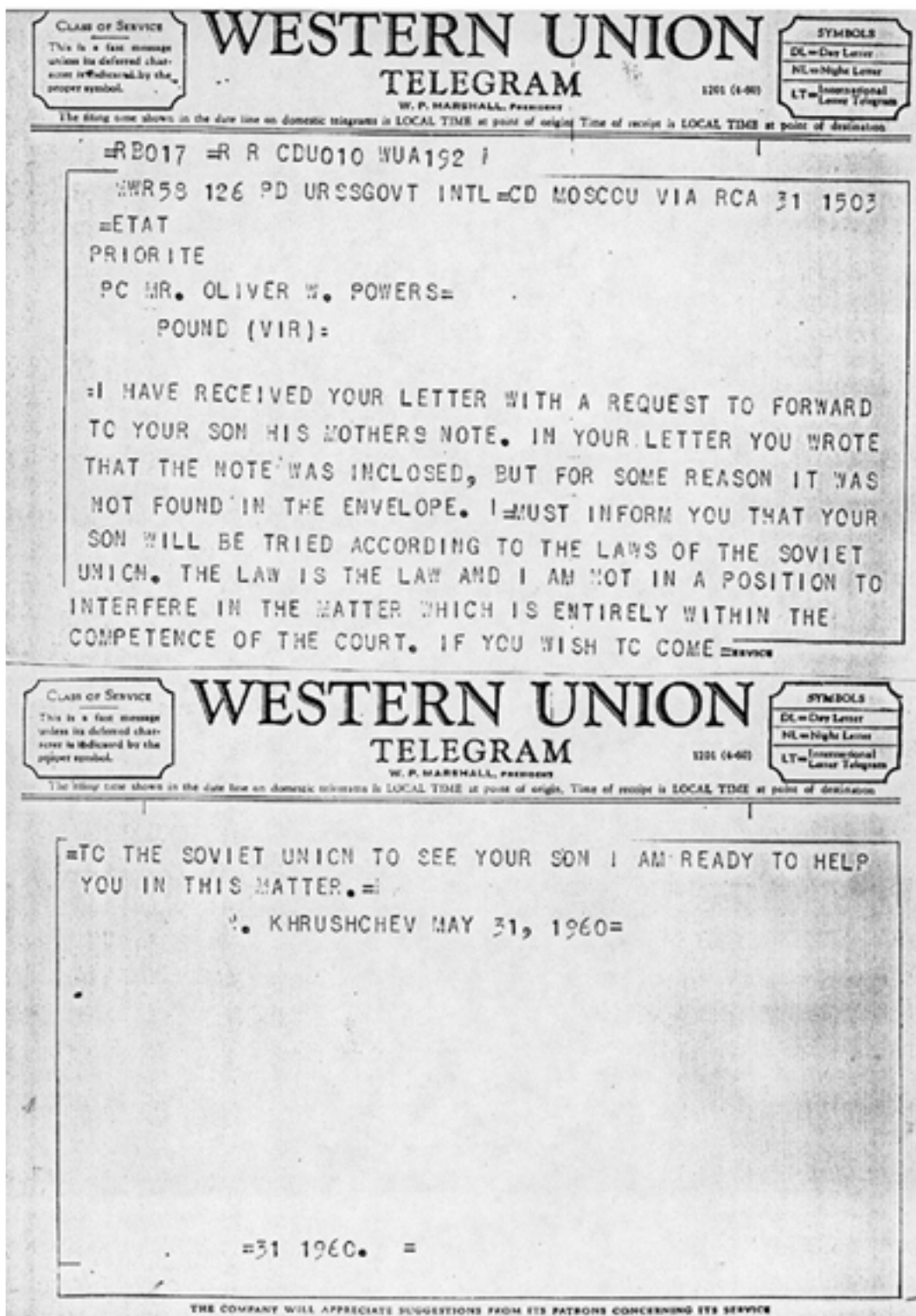
Francis Gary Powers édesapja Oliver Powers levelet írt Nyikita Hruscsovnak. A Népszabadság közölte a szovjet kormányfő válaszát: *„Meg kell mondanom, hogy az ön fiát a szovjet törvények szerint bíróság elé állítják. A törvény az törvény, s én nem avatkozhatom bele olyasmibe, ami kizárólag a bíróság hatáskörébe tartozik.”*⁵⁵ írta vissza Hruscsov (10.ábra). Föjlajánlotta viszont segítségét a Powers családnak, arra az esetre, ha a Szovjetunióba kívánnának utazni. Valamint közölte, hogy a borítékban nem volt ott az a cédula, amelyet a pilóta édesanyja írt a fiának.

Három nappal később megjelent a hír, miszerint Powers apja elutazhat a Szovjetunióba: *„Oliver W. Powers, a szovjet hatóságok fogságába esett amerikai kémrepülő apja kedden megkapta az amerikai külügyminisztériumtól útlevelét, amely feljogosítja, hogy a Szovjetunióba utazzék. Az útlevél átadásakor a külügyminisztérium egyik vezető tisztviselője egyórás beszélgetést folytatott Powers – szel. A washingtoni szovjet nagykövetség értesítette Oliver W. Powerst, hogy útlevelére megkaphatja a 90 napig érvényes szovjet beutazási engedélyt. Powers – családja szerint – valószínűleg augusztusban utazik a Szovjetunióba fia meglátogatására.”*⁵⁶

A következő hír már azt tudatta, hogy a nyomozás befejeződött és *„Powerst az államellenes bűncselekményekről szóló törvény 2. cikkelye által meghatározott kémkedés büntette miatt vonják büntetőjogi felelősségre. A Szovjetunió legfőbb ügyésze jóváhagyta a Powers ellen kiadott vádiratot. A hadbírószabályzat 9. és 16. cikkelyének megfelelően Powers ügyét a szovjet legfelsőbb bíróság katonai kollégiuma*

⁵⁵ Népszabadság, 1960. június 12., 5. o.

⁵⁶ Népszabadság, 1960. június 15., 5. o.



10. ábra: Hruscsov választávirata Powers apjának

(http://www.coldwar.org/pictures/newspapers/khrushchev%27s_telegram.jpg)

elé terjesztették tárgyalás végett.”⁵⁷- fejeződik be a Népszabadság cikke.

5.2. A Szovjetunió F. G. Powers ellen

Az amerikai kémrepülő, Francis Gary Powers tárgyalása 1960. augusztus 17-én kezdődött meg Moszkvában, hatalmas sajtónyilvánosság közepette. Tíz órakor vonult be a bíróság, majd bevezették a vádlottat két ór kíséretében. A tárgyi bizonyítékok egy külön asztalon kaptak helyet: fényképek, magnószalagok, a pilóta egyéb felszerelése és a gép roncsának darabjai. A tárgyaláson jelen voltak Powers szülei és felesége is (az utazás költségeit a Life magazin állta). A kommunikáció természetesen tolmácsok segítségével folyt. A Népszabadságban burkolt célzás jelent meg arról, milyen jól is bántak Powers-szel a fogság alatt: *„Jó színben van. Lebarnult, és mint az orvosok közölték, súlyban gyarapodott is. Sötétkék öltönyt, fehér inget és szürke nyakkendőt visel.”*⁵⁸

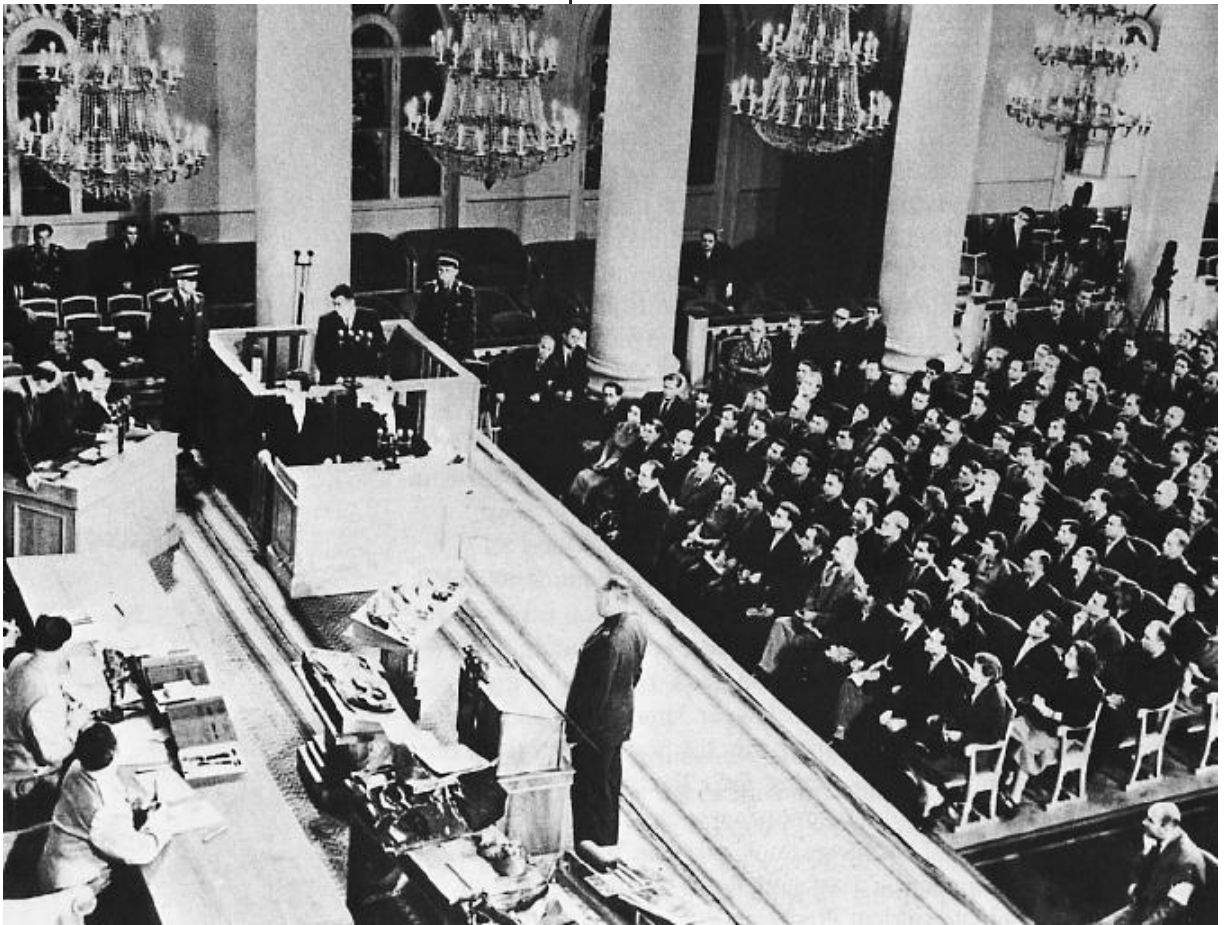
Miután ismertették a jogait, majd a vádat, *„Powers kijelentette, hogy megérti a vádat és bűnösnek érzi magát.”*⁵⁹Ezt követően rövid szünet után megkezdődött a kihallgatás. A pilótának nehéz dolga volt, mert ha túl sok információt adott volna ki, akkor az Egyesült Államokban elítélhették volna hazaárulásért, de túl kevés információ, vagy a kooperáció megtagadása halálos ítéletet is jelenthetett volna számára. Így mindent elmondott, ami a tényekből már egyébként is nyilvánvaló volt, illetve próbálta magát olyan színben feltüntetni, mint aki csak végrehajtotta a felsőbb utasításokat. Elmondta többek között, hogyan került a CIA kötelékébe és hogy többször végzett már felderítő repüléseket a Szovjetunió fölött is. Bizonyítván jóhiszeműségét, a következő nyilatkozatot tette: *„Bár nem vagyok teljesen informálva a május elseje után történekről, tudok arról, hogy a repülés következtében nem került sor a csúcstalálkozóra, elmaradt Eisenhower elnök szovjetunióbeli útja és általában*

⁵⁷ Népszabadság, 1960. július 10., 4. o.

⁵⁸ Népszabadság, 1960. augusztus 18., 2. o.

⁵⁹ U.o.: 2.o.

növekedett a nemzetközi feszültség. Sajnálom, hogy részese lettem ezeknek az eseményeknek”⁶⁰



11. ábra: F. G. Powers a tárgyaláson

(www.cia.gov/csi/studies/winter98-99/page13.gif)

Másnap (augusztus 18.) a per a tanúk és a szakértők meghallgatásával folytatódott. Voronov őrnagy részletesen bemutatta a gép lelövésének körülményit, majd „P.J. Aszabin, A. F. Cseremiszin, V. P. Szurin és L. A. Csuzsakin tanúk elmondották, milyen körülmények között látták meg az ejtőernyővel ereszkedő Powerst, hogyan fogták el és hogyan fegyverezték le.”⁶¹

Ugyanaznap a következő párbeszéd zajlott le Powers és a bíróság elnöke között:

⁶⁰ Népszabadság, 1960. augusztus 18., 2. o.

⁶¹ Népszabadság, 1960. augusztus 19., 2. o.

- Nem gondolt-e arra, hogy a csúcsértekezlet küszöbén végrehajtott repüléssel megtorpedózza a csúcsértekezletet?
- Amikor a parancsot megkaptam, nem volt időm arra, hogy a csúcsértekezletre gondoljak – jelentette ki Powers.
- Nem gondolja, hogy katonai konfliktust idézhetett volna elő? – hangzott a következő kérdés.
- Erre azoknak kellett volna gondolniuk, akik utamra küldtek – válaszolta a pilóta. A bíróság elnöke végül megkérdezte, megbánta-e tettét?
- Igen, nagyon – válaszolta Powers.⁶²

Ezek után szakértők tettek vallomást a hiányzó felségjelről, a fényképező berendezések vizsgálatáról, valamint az U-2-es rádiótechnikai berendezéseiről. Mindegyik beszámoló a repülő kémtevékenységét támasztotta alá.

A tárgyalás harmadik napján először Roman Rugyenko főügyész mondta el vádbeszédét, melyben hangsúlyozta, hogy „a jelenlegi tárgyalás nem csupán Powers ügyében folyik, hanem egyúttal leleplezi az Egyesült Államok monopolista vezető köreinek a népek békéje elleni agresszív kísérleteit.”⁶³ valamint hozzátette azt is, hogy „Tekintetbe véve Powers magatartását és megbánását nem kéri halálbüntetés kiszabását a bíróságtól. Kéri, hogy a bíróság tizenöt évi szabadságvesztésre ítélje a kémpilótát”

Ezt követően Mihail Grinyov védőbeszédében hangsúlyozta, hogy Powers mindvégig együttműködött a hatóságokkal, őszinte vallomást tett, ezért „enyhe ítéletet kért védenice számára. Hangsúlyozta, hogy a bíróság ítélete ismét tanúja lesz a szovjet bíróság humanitásának.”⁶⁴

Az utolsó szó jogán Powers felolvasta előre elkészített nyilatkozatát: „Tudom, hogy az orosz nép ellenségnek tart. Ezt meg is értem. De azért szeretném aláhúzni, hogy én személyesen nem táplálok semmiféle ellenséges érzelmet az orosz nép iránt. Kérem, hogy ne ellenségként, hanem emberként ítéljenek el, olyan emberként, aki nem ellensége az

⁶² Népszabadság, 1960. augusztus 19., 2. o.

⁶³ Népszabadság, 1960. augusztus 20., 2. o.

⁶⁴ U.o.: 2.o.

*orosz népnek, sohasem állt még bíróság előtt, mélyen beismeri és sajnálja bűnét. Köszönöm.*⁶⁵

A bíróság négy és fél órás tanácskozás után tíz évi szabadságvesztésre ítélte a pilótát, melyből hármát börtönben, hetet pedig munkatáborban kellett volna letöltenie. A következő napokban a keleti és nyugati sajtó egyaránt méltányosnak találta az ítéletet.⁶⁶

⁶⁵ Népszabadság, 1960. augusztus 20., 2. o.

⁶⁶ Kémek – Szóló repülés a Szovjetunió fölött. Dokumentumfilm 1992. Sorozat producer: Arthur Holch, Spektrum Televízió

6. Befejezés

6.1. Powers további sorsa

Francis Gary Powersnek tízéves büntetéséből csak tíz hónapot kellett letöltenie szovjet rabságban. J. F. Kennedy, az Egyesült Államok új elnöke megállapodást kötött a Szovjetunióval. Powers-ért cserébe följánlották az orosz szuperkép, Rudolf Abel⁶⁷kiadatását. A cserére 1962. február 10-én került sor Berlinben, a „kémek hídja” néven elhíresült, keletet nyugattal összekötő Glienicker hídon.⁶⁸

Miután hazaérkezett, több meghallgatáson részt kellett vennie, valamint megfigyelés alatt tartották, hogy nem szervezték-e be a szovjetek. Rövidesen bebizonyosodott ártatlansága és elismerték, hogy rengeteg információt visszatartott a szovjetek elől. Kelly Johnson alá került és tesztpilótaként folytatta életét a Lockheed-nél. 1973-tól helikopteres forgalomvizsgáló lett Los Angeles fölött. Itt érte el a végzet, amikor 1977. augusztus elsején egy rutinrepülés során helikoptere rotorhiba miatt lezuhant, ő pedig szörnyethalt. A sors fintora, hogy az az ember, aki túlélte, hogy gépét ellenséges terület fölött lelőtték, egy polgári légibalesetben vesztette életét. Az Arlington temetőben nyugszik. Korábbi főnöke, Alan Dulles a következőket mondta róla: *„Egy igen veszélyes küldetésben kellett helytállnia és kiválóan teljesítette feladatát.”*⁶⁹

6.2. Az U-2 és a Görény-művek

Az U-2-es nem ekkor kavart port utoljára a nemzetközi politikában. Két év múlva, 1962. októberében egy U-2-es fedezte föl a kubai rakétaállásokat kirobbantva a kubai rakétaválságot, valamint ugyanitt lőtték le egy másik U-2-est

⁶⁷ Rudolf Abel KGB ezredes perében a védő arra hivatkozva kérte a halálbüntetés megváltoztatását, hogy egyszer még kicserélhetik egy szovjet fogságba esett saját emberre

⁶⁸ Pedlow, W. G. és Welzenbach, E.D.: i.m.: 183.o.

⁶⁹ Kémek – Szóló repülés a Szovjetunió fölött. Dokumentumfilm 1992. Sorozat producer: Arthur Holch, Spektrum Televízió

a krízis tetőpontján (október 27-én). A pilóta, Rudolf Anderson őrnagy életét vesztette. Ez az incidens pedig csaknem a harmadik világháború kitöréséhez vezetett.

Kelly Johnson és csapata ezalatt sem pihent a Görényműveknél. Figyelembe vették az U-2-es gyenge pontjait, és 1962-re elkészültek azzal a repülőgéppel, amelyik méltó utódja lett az U-2-nek. A neve SR-71 Blackbird, másnéven a „Feketerigó”.



12. ábra: Az SR - 71 "Feketerigó"

(<http://www.flash.net/~larryd55/sr-71-1t.jpg>)

Bár ennek a repülőgépnek a tervezése is az ötvenes években kezdődött, olyan megoldásokat alkalmaztak, amelyek a mai napig titkos információnak számítanak. Az új gép 25.000 méter fölé is tudott emelkedni, de legnagyobb erénye a sebesség volt. Bevetés közben tartósan tudott háromszoros hangsebesség fölött haladni, csúcsebessége pedig a 3600 km/h-t is túlszárnyalta. Egészen 1989-ig szolgálatban tartották. Titkos küldetéseit (Szovjetunió, Észak-Korea, Kína,

Vietnám) során több mint ezer légvédelmi rakétát lőtték ki rá, de a Feketrigót soha nem sikerült eltalálni.⁷⁰

Érdekes módon az U-2-t sem vonták ki a szolgálatból. Többször végeztek rajta módosításokat és immár TR-1 típusjelzéssel a mai napig repül.

⁷⁰ Richardson, Doug: Modern kémrepülőgépek Phoenix Könyvkiadó, Debrecen 1993, 24-25.o.

7. Bibliográfia

A) Források: Népszabadság 1960. május – 1960. szeptember

B) Folyóiratok:

Top Gun Nemzetközi Magazin 1994/1

Top Gun Nemzetközi Magazin 1994/2

Top Gun Nemzetközi Magazin 1994/3

Top Gun Nemzetközi Magazin 1994/4

C) Monográfiák:

1. Bimbó József: A légierő a háborúkban Zrínyi Katonai Kiadó, Bp. 1973
2. Bimbó József Dr. – Fakó Imre – Könczöl Tibor: A korszerű légvédelem Zrínyi Katonai Kiadó, Bp. 1976
3. Fischer Ferenc: A megosztott világ A Kelet – Nyugat, Észak-Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai (1941-1991) IKVA, Bp. 1993
4. Freedman, Lawrence: Atlas of Global Strategy Macmillan, London 1985
5. Gaddis, John Lewis: Most már tudjuk A hidegháború történetének újraértékelése Európa, Bp. 2001
6. Groehler, Olaf: A légi háborúk története 1910-1970 Zrínyi Katonai Kiadó, Bp. 1980

7. Holmes, Richard – Wennett, Matthew – Clayton, Anthony és mások: A háborúk világtörténete Corvina, Bp. 1992
8. Kissinger, Henry: Diplomácia Panem-Grafo, Bp. 1998
9. Nagyváradai Sándor – Varsányi Ernő: Katonai repülőgépek – Típuskönyv Zrínyi Katonai Kiadó, Bp. 1976
10. Pedlow, W. Gregory - Welzenbach, E. Donald: The CIA and the U-2 Program 1954-1994, Central Intelligence Agency, h.n. 1998
11. Reviczky Béla (felelős szerkesztő): Repülőgép enciklopédia Látvány és technika Gemini, Bp. 1993
12. Richardson, Doug: Modern kémrepülőgépek Phoenix Könyvkiadó, Debrecen 1993
13. Schreyer, Wolfgang: Figyelő szemek az égbolton Kossuth Könyvkiadó, Bp. 1969
14. Taylor, Michael – Mondey, David: Repülés – Tények és teljesítmények Panem-Grafo, Bp. 1993

D) Szakdolgozatok

1. Nagyné Szabó Nikoletta: A szovjet rakétakutatás sikerei a Népszabadság tükrében 1957 – 1961 között, Pécs
2. Stéhli Róbert: 1962-es karibi válság az orosz források tükrében, Pécs

E) Dokumentumfilmek:

1. Kémek – Szóló repülés a Szovjetunió fölött, sorozat
producer: Arthur Holch, Spektrum Televízió, 1992
2. Légi harc – Kémrepülők, rendező: Hugh M. Neely,
producer: Keith Lawrence, Spektrum Televízió,
1991

F) Internet oldalak

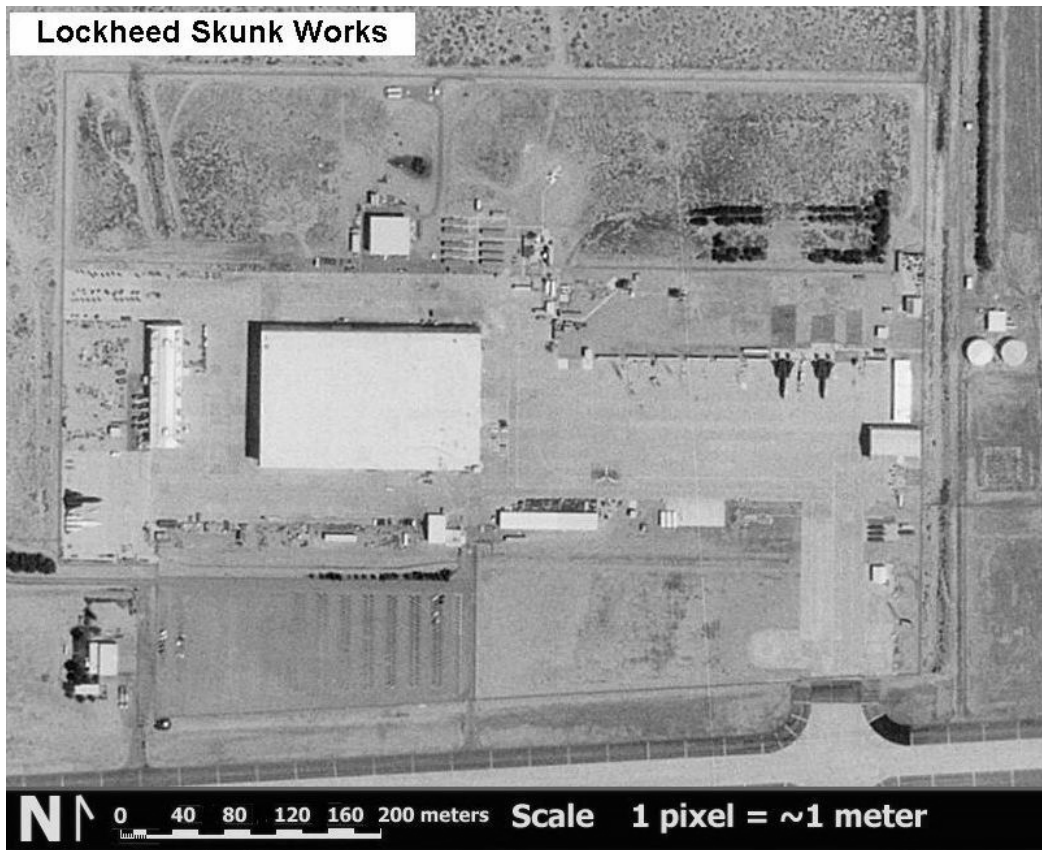
1. www.allpowmia.com/koreacw/powers.html
2. www.cia.gov/csi/books/U2/u2.pdf
3. <http://www.cia.gov/csi/studies/winter98-99/art02.html>
4. www.coyote.csusm.edu/public/guests/history/websites/coldwar.html
5. <http://www.danshistory.com/aircover.shtml>
6. www.geocities.com/CapitolHill/9307/
7. <http://www.jamesshuggins.com/h/u-2a/u-2.htm>

Melléklet

A melléklet képeinek jegyzéke

1. A Görény-művek egy U-2 fényképen
(http://www.globalsecurity.org/military/facility/images/Plant-42_Skunk_works_area_01a.jpg)
2. Kelly Johnson portréja
(www.lockheed.com/history/images/kelly03.jpg)
3. Tyuratam (mai Bajkonur) rakétakísérleti központ U-2 által készített fényképe 1957-ből
(<http://www.cia.gov/csi/studies/winter98-99/page9.gif>)
4. Francis Gary Powers egy U-2 repülőgép mellett
(http://www.coldwar.org/pictures/scanned_materials/powers.jpg)
5. SA-2 rakéta rajza
(<http://members.aol.com/petealway/Rocketdrawings/SA2missile.gif>)
6. Mig-19 vadászgép
(http://www.aerosc.net/html/back/vol_6/headline/mig/mig_19.jpg)
7. Powers mérgezett tűje
(<http://www.donhollway.com/writing/u2/needle.jpg>)
8. Az U-2 szétroncsolódott katapultülése
(http://www.coldwar.org/pictures/scanned_materials/wreckage_ejection_seat.jpg)
9. Powers pilótasisakja
(<http://www.coldwar.org/pictures/exhibits/e11.jpg>)
10. F. G. Powers cellája
(http://www.coldwar.org/pictures/scanned_materials/cell_prison.jpg)

11. Rudolf Abel szovjet KGB ezredes
(<http://home.sandiego.edu/~landeros/KGBCIA/abel.jpg>)
12. Powers táskája, amit átvitt a Glienicker hídon
(<http://www.coldwar.org/pictures/exhibits/e13.jpg>)
13. Egy NASA SR-71 Blackbird műszaki rajza
(<http://www.sr-71.org/blackbird/diagrams/nasa-sr-71-04.gif>)
14. Lockheed TR-1 repülőgép
(www.jameshuggins.com/u2/images/tr1.jpg)
15. Az U-2 repülőgép variációi és különbségei (két oldal)
(<http://www.airwar.ru/other/draw/pict/u-2-1.jpg>)



1. ábra



2. ábra



3. ábra



4. ábra



6. ábra



7. ábra



8. ábra



9. ábra



10. ábra

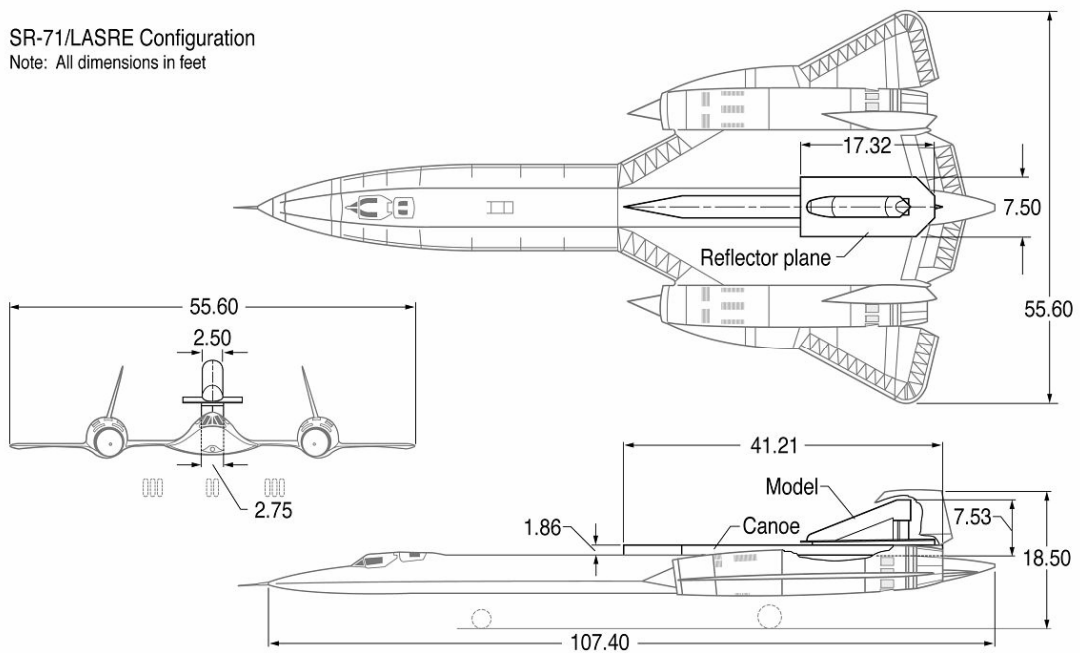


11. ábra



12. ábra

SR-71/LASRE Configuration
 Note: All dimensions in feet



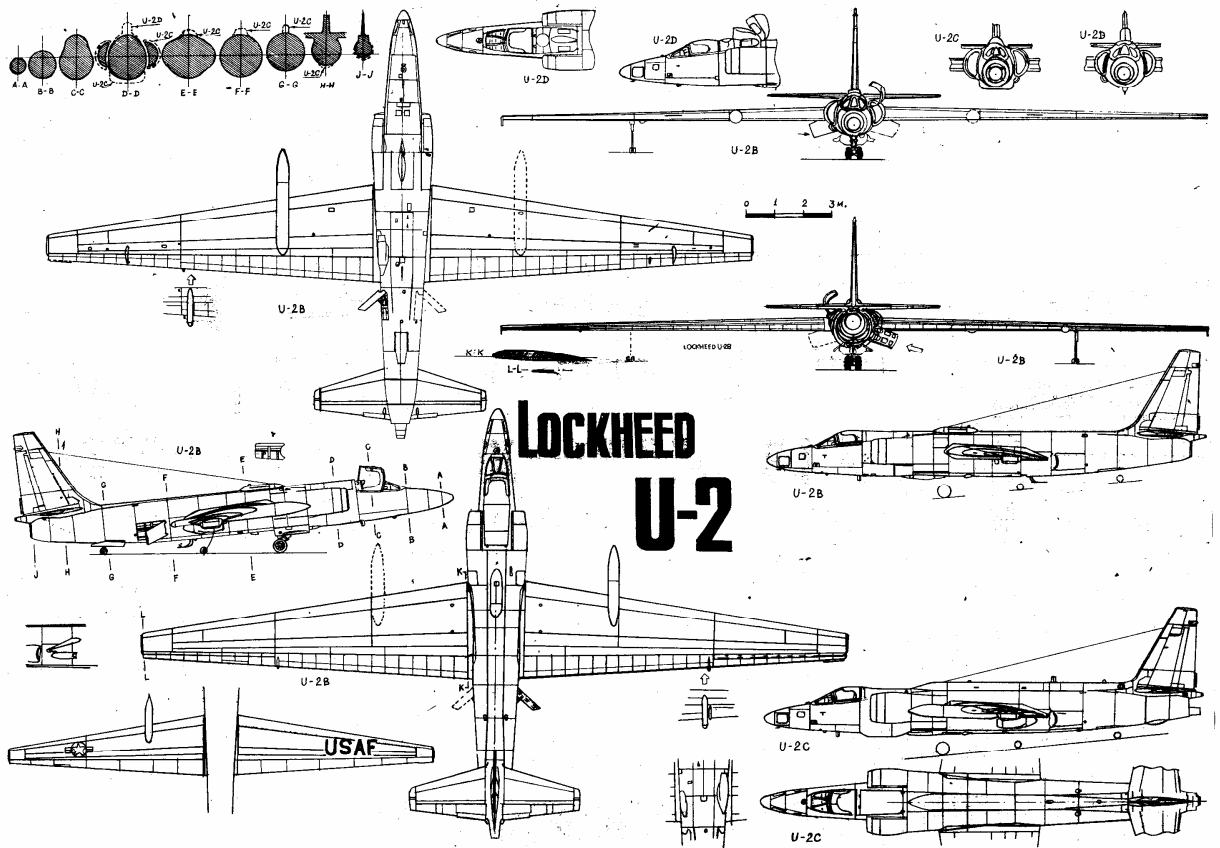
Dryden Flight Research Center March 1998
 SR-71/LASRE configuration 3-view



13. ábra



14. ábra



15. ábra