る。 余年も前だが、驚くべきことにはいまなおU-2は飛び続けていか年も前だが、驚くべきことにはいまなおU-2は飛び続けている。

のに。 手の届かない高高度から、ソ連の領空を侵犯できる性能が必須だ 情の偵察を唯一の目的として計画された。そのためには迎撃の U-2は東西冷戦の真っただ中に、ソ連の戦略兵器の生産と配

A(航空宇宙局)、高層気象の観測が任務とされた。運用された。制式名称は「雑用機」で、表向きの運用者はNAS予算で開発調達され、CIAと米空軍の合同部隊により秘密裏にU-2を計画したのはCIA(中央情報局)で、CIAの秘密

った。 できり、以後アメリカはソ連の領空を侵犯するのを慎むようになるがし、以後アメリカはソ連の領空を侵犯するのを慎むようになれ、偵察飛行を自供した。U-2撃墜事件は東西関係を大きく揺ス(フランク)・ゲァリー・パワーズは生きてソ連当局に捕らわた。 でミサイルで撃墜される事件が起きる。パイロットのフランシーで、 できり、以後アメリカはソ連の領空を侵犯するのを慎むようになるがし、以後アメリカはソ連の領空を侵犯するのを慎むようにない。 には、任務中のU-2がソ連防空軍の地対

ポットの偵察に使われ続けた。 国や北ヴェトナム、キューバ、中東、北朝鮮など世界のホットス国や北ヴェトナム、キューバ、中東、北朝鮮など世界のホットス

いいい

そのものを指すのではなく、飛行場の中心部を含む区画の名称ら

大陸の偵察で使っていたことがあるだけだ。科学観測などに飛ばしている。他には台湾(中華民国)空軍が、運用が続いている。またNASAもその高高度性能を評価して、近12はCIAから米空軍に移管されて、現在まで空軍の手で

ドリームランドにはさまざまな呼び名がある。ウォータータ攻撃機など、さまざまな機体の秘密試験に利用された。 し-2の秘密試験のために建設され、U-2の活動拠点が別の場所 東、トノーパ射爆場の一角の、人里離れた乾燥地帯の中にある。 に移った後も、後継機のロッキードSR-71やF-117ステルス に移った後も、後継機のロッキードSR-71やF-117ステルス に移った後も、後継機のロッキードSR-71やF-117ステルス の撃機など、さまざまな機体の秘密試験に利用された。

世間で最も知られた呼び名の「エリア5」は、実際には飛行場ウン・ストリップ(飛行場)、パラダイス・ランチ(牧場)、ホーウン・ストリップ(飛行場)、パラダイス・ランチ(牧場)、ホードリームランドにはさまざまな呼び名がある。ウォータータドリームランドにはさまざまな呼び名がある。ウォータータ

本書は高高度偵察機の構想からパワーズの帰国後の死までの、本書は高高度偵察機の構想からパワーズの帰国後の死までの、2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2の任務を知っていて暗黙の了解を与えていたのだろう、という2を持つによりにないましている。

院(水疱瘡)と休載を挟んだので、掲載されていた期間は5年をした。60回は月刊誌のちょうど5年間に相当するが、実際には入「ドリームランドの住人たち」は、「航空ファン」誌に60回連載

少しだけ超えている。

本語で書かれたU-2の本の決定版になればと思う。重複を削除したり、文章を追加したりしている。この書籍が、日重籍化するにあたっては全面的に見直して、表記を変えたり、

者であるジョンソンが主張を通した。を同時に接地させるよう主張した。しかし設計者で開発の責任を同時に接地させるよう主張した。しかし設計者で開発の責輪るのがよいと主張した。レビアはタクシー・テストの経験から、やや前にある主車輪をまず滑走路に付けてから、尾輪を接地させ

### コー・トゥー

臣された。そして8月4日が来た。341号機の初飛行は午後遅くに設

レビアはまず降着装置のアップダウンを繰り返して、確実に作00メートルまで上昇した後で降下に移った。エンジェルの初めての離陸は問題なく進行し、機体は高度24

縦安定性の変化を確かめた。いよいよ着陸である。動すすること確かめた。続いてフラップの上げ下ろしを行ない、操

もポーパシングは収まらなかった。接地させたが、機体は地面効果で浮き上がった。下げ舵を取ってジョンソンに指示されたように水平姿勢を保って前輪を先に

ルは頑固に地面に降りることを拒んだ。3度目の試みも同じレビアはいったん上昇して旋回し再度着陸を試みたが、エンジ

結果だった

て、無線でひっきりなしにレビアに指示を与えていた。しかしなをリー・ジョンソンはチェイス(随伴)機のC-47に乗ってい

づきつつあった。 夕暮れが迫ってきていた。西の山並みの向こうから黒雲が近 た。

で着陸を敢行することを決意した。尾部の小さな後輪から先に空中に跳ね返された後、レビアはとうとう自分が考え出した方法空中に跳ね返された後、レビアはとうとう自分が考え出した方法ジョンソンの指示通りの方法で5回の着陸を試みて、5度とも

にエンジェルは停止し、片方の翼端を地面に付けて傾いた。に失速してストンと滑走路の上に降り立った。若干の滑走の末レビアが滑走路上で思い切って上げ舵を取ると、機体は緩やか

接地させるのである。

ながら叫んだ。 「貴様のおかげで、俺は死ぬ思いをしたんだぞ!」。コクピット「貴様のおかげで、俺は死ぬ思いをしたんだぞ!」。コクピット降り立ったケリー・ジョンソンはエンジェルに駆け寄った。 それを追うように、チェイス機のC-47も着陸した。機体から

った。このあたりの年間降雨量は平均10センチくらいでしかな飛行場を襲い、乾湖の湖底に5センチほども水が溜まる騒ぎになルビアをののしった。 レビアをののしった。

お前だって(俺に死ぬ思いをさせたんだ)!」

んの助けにもならず、かえってレビアをいらだたせるだけだっ

「You too!」。すなわちU-2。

るのだが、果たして信じてよいものだろうか。 ないだが、果たして信じてよいものだろうか。との伝説があ

ともあれその晩グルームレイクでは、無礼講のビア・パーティともあれその晩グルームレイクでは、無礼講のビア・パーティともあれるの晩が加上ないでの別で肉体労働のアルバイトもさんざん経験したケリー・ジョンの子で肉体労働のアルバイトもさんざん経験したケリー・ジョンの子で肉体労働のアルバイトもさんざん経験したケリー・ジョンの子で肉体労働のアルバイトもさんざん経験したケリー・ジョンの子で肉体労働のアルバイトもさんざん経験したケリー・ジョンの子で肉体労働のアルバイトもさんだ。貧しいスウェーデン移民で関熱することになる。

が、エンジェルの上昇能力には追従できなかった。
に上昇して見せた。メイティーがT-33でチェイス機に当たったルは飛び立ち、ローパスしてから高度9000メートルまで一気なわれている。ビッスル、リトランドらの参列する前でエンジェなわれている。ビッスル、リトランドらの参列する前でエンジェなわれている。ビッスル、リトランドらの参列する前でエンジェ

# 11 一筋縄ではいかなかったテスト飛行

### コフィン・コーナー

行した。8月にベテランのテストパイロットのトニー・レビアの手で初飛8月にベテランのテストパイロットのトニー・レビアの手で初飛エンジェル1はジョンソンの約束をほぼ果たし、1955年の

こ。主に低高度から中高度におけるフライト・エンベロープを確認し上に低高度から中高度におけるフライト・エンベロープを確認し、レビアは9月の初めまで一人でエンジェルーを飛行テストし、

題は、主降着装置にバルブを設けることで緩和された。U-2("You too!")の名称の起源ともなったポーパシングの問レビアとジョンソンに死ぬほどの恐怖を味合わせ、一説には

(気圧)を加えた袋(気嚢)で全身を包み込むのではなく、身体している。当時の他の機体ならばこれで一杯一杯だが、エンジェルの性能ではこの高度でもまだ余力があった。当時このような高高度を飛行するパイロットは、部分与圧服上昇高度5万2000フィート (1万5850メートル)を達成上昇高度5万2000フィート (1万5850メートル)を達成上昇高度5万2000円の機体ならばこれで一杯一杯だが、エンジェルの性能ではこの高度でもまだ余力があった。

る

の表面を締め付けて圧力を維持するという原始的な仕組みであ



国立アメリカ空軍博物館に展示されている、1950年代に高高度を飛

に晒されている。与圧ヘルメットも手袋も人間工学的には不満 着て楽な代物ではないし、部分与圧服の名に違わず下肢は外圧 ぶアメリカ軍パイロットが身に付けていたMC-3部分予圧服

のちに何件かの致命的事故を招いた。

服の訓練を受けたが、

9

少ない食事を取ることで対処する。

不快に耐えねばならなかった。大便の方は前日から食物繊維の で、パイロットは長時間飛行の前に尿道にカテーテルを挿入する レビアはエンジェルの高高度テストのために空軍で部分与圧 初期の部分与圧服には排尿装置も組み込まれていなかったの 月の8日には、レビアの手でエンジェルーは高度6万560 当時42歳はこの訓練の最高齢記録だった。

イングリッシュ・エレクトリック・キャンベラB.2 爆撃機の試作機。高高度性能に優れ、エンジェ ル1の前に6万5,890フィートという高度記録をもっていた

土産に 4 0 Ó フ 開 イ 発に従 1 1 = ŀ î 事することになる。 万9995メート ビアはバ 一ババ ンクへと戻り、 シシ に達した。 元どおりF-1 この高度を置

03

口

ット

失速が

シュ ある。 に樹立 ちなみにこの時点での世界高度記録は、イギリス したば エレ クトリ かり Ó 'n 6 ク 万589 丰 ヤ ンベ 0 ラ B フィー 2が1955年8月2日 ŀ (2万83メートル) へのイ ーングリ

このうちメイティー 操縦しており、 口 0 は バ レビ 1 1 ア 口 の後 ッ 丰 を継 ユ 1 レビアの次にエンジェ 1 F マ 0 13 ・はエン ッ 口 で 力 エ Ì 1 ン ジェ 1 ジ 口 エ バ メイティー、 ル ル 1 1 のテスト ル 0 初飛行でもチェ 1に乗ったパイロットと シー パ 力 レ イ イ・ 1 D の4人である ッ グーディ トとなっ イス機 ŕ

が めて乗りにくい飛行機だっ を見せるようになった。 広げられるにつれ ベテランのテストパ うへ イ 工 口 ン た。 ッ ジェルは着陸とはまた別 1 テストでフライト・エ にとってさえ、 、エンジ の気難 ンベ エ ル 口 は きわ 1

きわ く延びていた。 工 めて接近してい ンジェルのフライト・エンベ すなわち高速高高度では速度 口 1 ブ Ó 右 上 0 0 上 隅 限と下限とが は ひどく

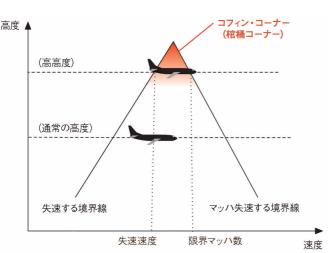
天際 エ フ エ ッ ンジ ッ 1 1 が か エ な 起こってマッハ失速し、 ル かっつ 0 高高度 た 高高度で速度が での限界 7 、速度が ッ ハ 数 上 菔 と失速速度 下限以下になると を超えると激 との 差

13 は

バ 6

> て恐れられる。 たちからはコフィン・コーナー 起こる。 このようなフライト・ 工 (棺桶 ン ベ コ 口 Ì 1 ナー) ブ 0) 隅 と呼ば ば パ n イ

させると回復不能のスピンに入り、かといって速度を上げようと この コ Ì ナーに迷い込んでしまったパ ハイロ . ツ ŀ は 機 体 を減 速



フライト・エンベロープ (図は簡略化したもの) 上にて、高高度で速 度の上限と下限がひどく狭くなっている領域をコフィン・コーナー (棺桶コーナー) と呼ぶ。エンジェルは高高度飛行が可能とはいっても、 限界マッハ数と失速速度との差はわずか6ノットしかなく、極めて慎 重な操縦が求められた

# 第三章 ソ連領空

## 15 計画を後押ししたソ連の新型爆撃機

WRS (P) 1

者すべてがU-2の作戦展開が近いことを予測していた」 「1956年の1月までには、アクアトーン計画に関わっている

Agency and Overhead Reconnaissance』の第3章はこう始ま CIA(中央情報局)の公式記録『The Central Intelligence

ル)の性能を実証していた。 460キロ)、高度7万2000フィート(2万1946メート CIAによれば、U-2はすでに航続距離2950海里 (約 5

C) 総司令官のカーチス・ルメイ空軍大将の口出しを阻むことが とに計画を空軍の統制下に置こうとする戦略航空コマンド(SA い意向だった。とくにU-2計画に強い関心を示し、ことあるご 部隊をできる限りコンパクトで官僚的統制を廃したものとした CIAのU-2計画の総責任者リチャード・ビッスルは、 作戦

> 公表されていないが、1956年の1月中のようだ Provisional)と命名された。WRSP-1編成の正確な日取りは 時)、WRSP-1 (The 1st Weather Reconnaissance Suadron, U-2の最初の作戦部隊は、 表向きは第1気象偵察飛行隊

る。 直轄部隊となり、名目上の上級司令部をバイパスできるからであ 部隊名に「臨時」を付けたのは、臨時飛行隊ならば空軍本部

る」と、1956年の5月7日付で発表させている。 ウォータータウン飛行場(Watertown Strip)から飛行してい CA(全米航空諮問委員会、現在のNASAの前身) て、わざわざ「U-2ジェット機は気象研究機で、ネバダ南部の このWRSP-1の真の目的を隠蔽するために、CIAはNA 分遣 を動かし 隊 A

(Detachment A) 略して Det.A として知られていた。 しかしCIAの内部では、WRSP-1 は

から派遣されていた。 WRSP-1はCIAと空軍、それに契約企業の混成部隊だつ WRSP-1の指揮官は空軍の大佐で、 副指揮官格はCIA

支援などを担当した。軍人は土官が20人足らず、兵士が十数人の 空軍軍人は主にSACから派遣されてきており、 作戦、

0海里 録していた。

万3800フィート

エンジンをJ57-P-3に換装した後では、U-2は高度は最

(2万2494キロ)、

た。

信連絡、 規模である。CIAからの派遣部隊は40人ほどで、機密保持、 庶務などに当たった。

約パイロットも含まれている。 小規模な飛行隊だった。もちろんこの中には6人のCIAの契 トニー WRSP-1の総勢は百数十名くらいだったはずで、まずまず 契約企業は機体のロッキード社、エンジンのプラット&ホイ (P&W) 社などで合わせて60人ほどだった。

戦将校はフィル・カラス少佐だった。 コイ大佐である。CIAからの副指揮官はボブ・キング、また作 RSP-1の初代の指揮官に任命されたのはフレッド・マッ

引き渡され、 41~346)が運び込まれている。3月までにはさらに3機が する副長 言えた。 届く以上、部隊の実質的な指揮官はCIA側の代表者であるとも 保有する戦略偵察機であり、作戦の指示がワシントンから直接に 1956年1月までに、グルームレイクには6機のU-2 もっとも名目上の指揮権が誰にあるにしろ、U-2がCIAの むしろそれならば空軍の大佐の方が、部隊の実務を分担 (Executive Officer) のようにも見えてくる。 9機のU−2の累計飛行時間は1000時間に達し 3

(約7400キロ)、航続時間は9時間3分をそれぞれ記 航続距離は約40 高7 通 () LAN U.S. AIR FORCE

分解され、C-124 グローブマスター II 輸送機に積み込まれるU-2

### レイグンヒー

った。 1956年の4月29日、WRSP-1 (Det.A) はグルームレ がローブマスターⅡ輸送機に積み込まれてイギリスへと飛び立 始した。分解した4機のU-2と支援機材がダグラスC-124 始した。分解した4機のU-2と支援機材がダグラスC-124 がした。

は完了した。 ンヒース基地だった。大西洋を越える最初の展開は5月4日にWRSP-1が最初に降り立ったのは、ロンドン北東のレイク

イギリスへの展開は、もちろんイギリス政府の許可の下に行な

CI)がU-2計画の概要を説明して、イギリスに基地を置く許ウィン・ロイド外相に対して、アレン・ダレス中央情報長官(Dわれた。1956年1月にアメリカを訪問したイギリスのセル

プを更迭していた。

可を求めている。

係は、近年のエシュロンなどにまでおよんでいる。分かち合う協定を結んでいる。両国の戦略情報を巡る緊密な関アメリカとイギリスは1950年ころまでに、軍事上の情報を

すでにこの年の1月からジェネトリクス計画の名で、スコットらソ連領空に侵入する偵察飛行を敢行している。メリカ空軍所有のRB-45Cが、イギリスのスカルソープ基地かメリカ空軍所有のRB-45とが、イギリス空軍の国籍マークを付けたア

圏に向けて飛ばされていた。ランドを含む西ヨーロッパ各地からカメラを積んだ気球が共産

はレイクンヒース基地から訓練飛行を開始した。 4機のU-2は5月半ばには再組み立てを終えて、5月21日に

たからであった。連領偵察計画は、すでに東側との外交上の摩擦を引き起こしてい連領偵察計画は、すでに東側との外交上の摩擦を引き起こしていン首相はあまり乗り気ではなかった。アメリカ主導の強引なソンとは、

イギリス政府に抗議し、面目を失ったイーデン首相はMI6のトーが死亡するという事件があった。ソ連政府は当然この事件でかにダイバーを潜らせて海中から調査を行なおうとして、ダイバ連首脳を乗せてポーツマス港を訪問した際に、イギリス海軍が密間の悪いことには、この年の4月後半にソ連海軍の巡洋艦がソ

からでもある。 行を間近に控え、より東ヨーロッパに近い基地に陣取りたかった行を間近に控え、より東ヨーロッパに近い基地に陣取りたかった6月には西ドイツへと移動する。一つには共産圏の強行偵察飛結局分遣隊Aのイギリス滞在は1ヵ月足らずに終わり、部隊は

大佐が空軍の代表としてビッスルの下に就いた。CIA側の実ル・衛星開発を統括することになり、替わりにジャック・ギブズ好だったオジー・リトランド大佐は准将に昇進して空軍のミサイ好だったオジー・リトランド大佐は准将に昇進して空軍のミサイといる。U-2計画に最初から関わり、ビッスルとの関係も良している。U-2計画に最初から関わり、ビッスルとの関係も良している。

クスン大佐である。 務担当者はジム・カニンガム、空軍の作戦担当者はマリオン・ミ

### ヴィースバーデン

1956年6月11日、分遣隊A(WRSP-1)がレイクンヒース基地から移動した先はヴィースバーデンの飛行場である。ース基地から移動した先はヴィースバーデンの飛行場である。

しただけだった。 しただけだった。 しただけだった。この飛行場は先のジェネトリクス気球の打上がにも利用されていたが、U-2を運用するには施設が不足で、がにも利用されていたが、U-2を運用するには施設が不足で、れる予定だった。この飛行場は先のジェネトリクス気球の打上れる予定だった。 で、リースバーデンは東西の国境からは遠過ぎ、U-2の本格的でイースバーデンは東西の国境からは遠過ぎ、U-2の本格的でイースバーデンは東西の国境からは遠過ぎ、U-2の本格的では、近にでは、

連領偵察計画に支持を表明した。 
時の西ドイツのコンラート・アーデナウアー首相はアメリカのソ 
許可を得なければならなかった。彼らにとって幸いなことに、当 
許可を得なければならなかった。彼らにとって幸いなことに、当 
とものである。ビッスルは上司の中央情報副長官(DDCI)ピ 
し-2の展開は西ドイツ政府の事前の了解を経ずして行なわれ 
し-2の展開は西ドイツ政府の事前の了解を経ずして行なわれ

ランス本土および海外領土内の基地の使用を求めたが、ド・ゴー同じ時期CIAはフランスのシャルル・ド・ゴール首相にもフ

ルはきっぱりと拒絶した。

たからである。 といエンジンを搭載した機体はU-2Bと呼ばれることになる。 ビッスルとしては偵察飛行を6月末までには開始したかった。 ビッスルとしては偵察飛行を6月末までには開始したかった。 といエンジンを搭載した機体はU-2Bと呼ばれることになる。 とているのは6月の20日から7月の10日までの間と予報しているのは6月の20日から7月の10日までの間と予報した。新 といエンジンを搭載した機体はU-2Bと呼ばれることになる。 といエンジンをP-37から換装した。新 といエンジンをP-37から換装した。新 といエンジンを搭載した機体はU-2Bと呼ばれることになる。

出、認可を迫った。
出、認可を迫った。
出、認可を迫った。
出、認可を迫った。
にかし肝心のドワイト・D・アイゼンハワー大統領の債察飛行の許可がなかなか得られなかった。5月28日にはアレン・ダレスの許可がなかなか得られなかった。5月28日にはアレン・ダレスの許可がなかなか得られなかった。5月28日にはアレン・ダレスの許可がなかなか得られなかった。5月28日にはアレン・ダレスの許可がなかなか得られなかった。

たら領空侵犯の決定的な証拠を握られる、という危惧である。こもう一つの理由は、もしU-2が故障でもしてソ連内に墜落しできないし、たとえ探知しても追跡は無理だろうと考えていた。や空軍側は総じて楽観的で、ソ連の防空レーダーはU-2を探知連がU-2の飛行を探知する可能性である。これに対してCIAアイゼンハワーが偵察計画実行をためらった理由の一つは、ソ