

Beriev S-13

El 1 de mayo de 1960, el mundo se sorprendió al enterarse de que un misil V-750 (SA-2 Guideline para la OTAN) de la defensa antiaérea soviética había derribado sobre los cielos de Sverdlovsk a un avión de reconocimiento Lockheed U-2 de los EE.UU, perteneciente a la CIA (Agencia Central de Inteligencia).

Partes de la aeronave fueron puestas en exhibición en el Parque Gorki, en Moscú. Lo que no se dijo al mundo fue que durante los meses posteriores, toda el área alrededor de donde fue derribado el U-2B fue peinada por múltiples cuadrillas en busca de cada fragmento del avión (que se desintegro a gran altura).



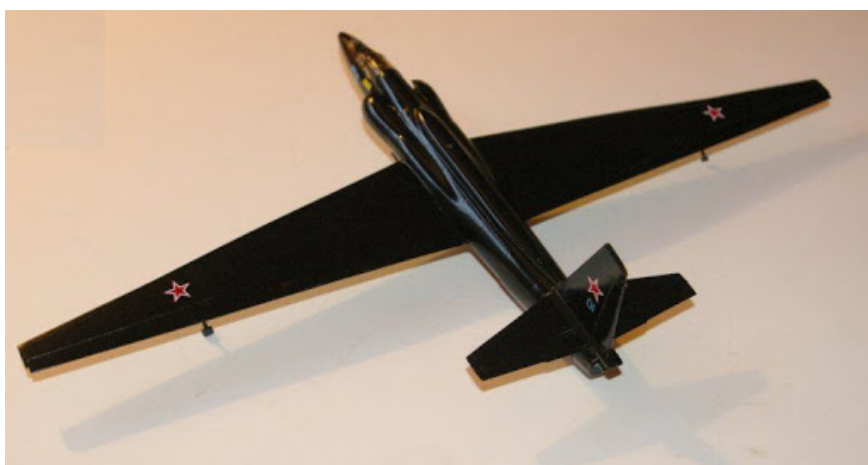
El equipo más interesante fue enviado a una variedad de institutos de investigación y oficinas de diseño, y solo el fuselaje permaneció en exhibición en el centro de exposiciones en el Parque Central de Cultura y Descanso Maxim Gorky de Moscú.

Pero pronto desapareció, aunque al público no le importaba adonde se habían enviado los restos: si a la chatarra o a un museo. De hecho, todos los restos del planeador secreto de EE. UU. fueron cuidadosamente seleccionados y enviados a la OKB-49 en Taganrog, dirigida por Beriev. La Fuerza Aérea Soviética concluyó que un avión de reconocimiento de largo alcance capaz de volar a grandes altitudes con un peso limitado era de gran interés.

Todas las piezas recuperadas fueron cuidadosamente estudiadas. El 28 de junio de 1960 se dieron instrucciones a la OKB N^o 16 en Kazan, dirigido por el P.F. Zubets, para copiar el motor J57-P-13 que equipaba al U-2B. La copia fue designada RD-16-75 y se propuso tomar a este motor como la base para el desarrollo de motores jet para aeronaves pesadas, incluido el Tu-104, en sustitución del turbojet soviético Mikulin RD-3M.

Este fue un duro golpe para Zubets, cuyo motor RD-500 se encontraba en la misma categoría del motor norteamericano, y aún más para el resto de los diseñadores de motores (Dobrynin, Lyulka, Kuznetsov y Tumansky) cuyos motores estaban entre los más poderosos del mundo, muchos de ellos más avanzados que el Pratt & Whitney J-57.

Dos meses después, el 23 de agosto 1960 la Directiva N^o 918-383 ordenó a la OKB N^o 49 de Beriev, con la asistencia de su vecina OKB N^o 86, estudiar el U-2 y producir cinco



copias, designadas S-13. En el primer trimestre de 1962, las dos primeras máquinas debían presentarse los dos primeras aeronaves S-13 en las pruebas conjuntas de vuelo del Ministerio de Defensa y la Industria de la Aviación.

Estas copias estaban principalmente destinadas a apoyar «un estudio multidisciplinario de los aspectos estructurales, técnicos y de mantenimiento del U-2, así como para dominar su tecnología para usarla en una futura aeronave propia de esta categoría». También se esperaba que el S-13 se utilizara para recoger datos y muestras de la atmósfera superior, destruir globos sonda enemigos y – utilizando la cámara 73-13, o AFA-60 – llevar a cabo misiones de reconocimiento.

Decenas de subcontratistas tuvieron dificultades para mantenerse al ritmo del equipo de Beriev debido a la presión gubernamental. Las plantas tenían menos de dos años para copiar y probar el asiento eyectable, paracaídas, trajes de gran altitud de los pilotos, combustible, aceite de motor, equipos de radiocomunicaciones y de navegación de vuelo, radio y reconocimiento fotográfico, es decir, todo el «relleno» sin el cual operación de una aeronave no es posible.

A pesar del inexorable aumento de peso con respecto al U-2B original, la cultura industrial de la URSS no podía igualar los estándares de peso de los estadounidenses, el 1 de abril de 1961, se preparó el diseño del fuselaje metálico y el equipo completo de prototipos, y para el 1 de julio, se completó la producción de los planos de trabajo de la aeronave. La OKB trató de cumplir con la primera fecha de vuelo prevista para el primer trimestre de 1962.

Gran parte del equipo de apoyo ya había sido desarrollado para el Yakolev Yak-25RV y el Tsybin RSR. El 1 de abril de 1961 se completó un detallado Mock-up en metal del fuselaje con «modelos de sus sistemas».

Para acortar los tiempos de desarrollo, un Tu-16 fue preparado para probar el motor J57-P-13 / RD-16-75 , el tren de aterrizaje y otros sistemas y equipos, mientras que los ensayos en túnel confirmaban que el U-2 tenía la excepcional relación L / D de 25.

Todo fue según lo planeado, pero el 12 de mayo de 1962, el decreto gubernamental nro 40-191 ordeno abruptamente que cesaran todos los trabajos en el S-13. La versión soviética del avión de reconocimiento estadounidense Lockheed U-2 nunca levanto vuelo en los cielos de la URSS.

A pesar de esto, la industria aeronáutica soviética adquirió cierta experiencia para desarrollar nuevos materiales, procesos y soluciones técnicas incorporados posteriormente en aviones más modernos.



Летно-технические характеристики

Длина, м	15,70
Высота, м	3,96
Размах крыла, м	24,38
Вес пустого, кг	5 900
Максимальный взлетный вес, кг	11 000
Силовая установка	1хТРД РД-16-75
Максимальная скорость, км/ч	850
Практический потолок, м	24 000
Дальность полета с максимальным запасом топлива, км	6 400
Экипаж, чел.	1

Высотный разведчик С-13

Fuente: zona-militar.