

Константин Кузнецов

**СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
БОМБАРДИРОВЩИК
B-52
«СТРАТОФОРТРЕСС»**

65 ЛЕТ В ВОЗДУХЕ



УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53
К89

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *В. Петелина*

Кузнецов, Константин Александрович.
К89 Стратегический бомбардировщик В-52 «Стратофортресс». 65 лет в воздухе / Константин Кузнецов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2017. — 144 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-699-99563-9

Боинг В-52 — один из самых выдающихся самолетов в истории мировой авиации. Известный у нас как «Стратофортресс» (Стратосферная крепость), в США его называют BUFF — Удар, или Большой Уродливый Жирный Жлоб, стратегический бомбардировщик создавался в середине 1950-х годов для доставки термоядерных бомб на территорию Советского Союза. К счастью, ему не пришлось выполнять эту задачу, зато было успешно проведено множество других боевых операций практически во всех войнах и вооруженных конфликтах, в которых участвовали США в XX–XXI веках.

В-52 создавался как «промежуточный» вариант стратегического бомбардировщика, который в 60-х годах XX века будет заменен новым, сверхзвуковым. Однако замены не произошло, а В-52 проявил удивительную живучесть и летает уже более 65 лет.

В роли обычного бомбардировщика В-52 показал себя с самой лучшей стороны. Наиболее широко самолет применялся во время Вьетнамской войны, но кроме того, использовался и в мирных целях, например в качестве летающей лаборатории широкого профиля, в задачи которой входили и испытания новых двигателей, и запуски космических аппаратов.

В этой книге вы найдете наиболее полную информацию о самолете В-52, который более полувека остается основным самолетом дальней бомбардировочной авиации американских ВВС.

**УДК 623.746.4(73)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-699-99563-9

© Кузнецов К.А., 2017
© ООО «Издательство «Яуза», 2017
© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

Содержание

Введение	4
Проектирование В-52	5
Соревнование с Конвэйр	11
Серийное производство и модификации	13
Техническое описание бомбардировщика В-52Н	48
Средства радиоэлектронной борьбы (РЭБ)	68
Эксплуатация и боевое применение	89
В-52 в Афганистане	127
Общая оценка проекта	133
Окраска и обозначения	139
Сокращения	141
Литература и источники	142

Введение



***В-52Н принимает топливо
от заправщика КС-135.***

Самолеты В-52 летают уже более 65 лет. Самые «молодые», из строевых В-52Н, имеют возраст более 50 лет. Несмотря на появление стратегических бомбардировщиков нового поколения — сверхзвукового В-1В и малозаметного В-2А, Стратофортресс¹ В-52Н по-прежнему находится в строю. Выдающийся результат. Хотя в те времена, когда он создавался, предполагалось, что к 1964 году В-52 будет заменен новым (возможно — сверхзвуковым) стратегическим бомбардировщиком. По проекту он предназначался для нанесения атомных ударов с помощью бомб, а позже — крылатыми ракетами по территории Советского Союза. К счастью, ему не пришлось выполнять такие миссии, а вот бомбардировки обычным оружием в многочисленных ограниченных конфликтах выполнять приходилось. В-52Н, который сейчас состоит на вооружении, имеет несомненное сходство с первой версией — В-52А. В период производства было создано 8 модификаций В-52, существенно отличающихся друг от друга, и еще не менее 12 подвариантов, не получивших индивидуальных обозначений. Проводимые работы позволяли В-52 оставаться в строю все это время. Попробуем разобраться в причинах успеха этого знаменитого самолета.

¹ Stratofortress — официальное название самолета. Авиаторы предпочитают называть его (игра слов) аббревиатурой «BUFF» — «удар» или Big Ugly Fat Fucker — «Большой уродливый жирный жлоб».

Проектирование В-52

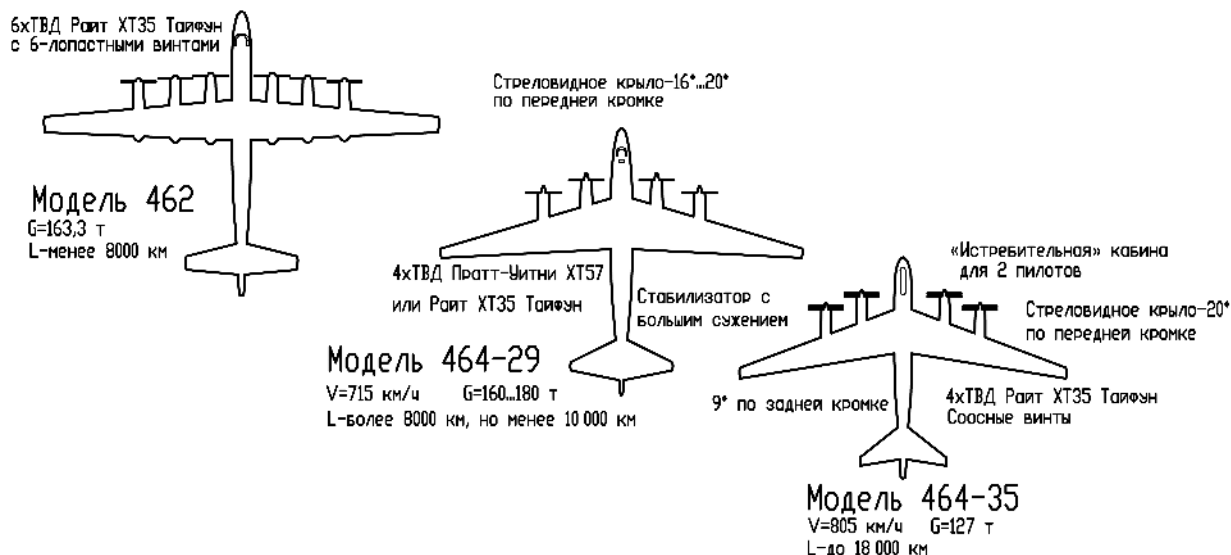
В июне 1945 года американские ВВС предписали Командованию материально-технического обеспечения ВВС США разработать технические требования (ТТ) на послевоенный бомбардировщик. Основным требованием было обеспечение межконтинентальной дальности.

23 ноября 1945 года был выпущен первый вариант ТТ на межконтинентальный бомбардировщик. Они требовали наличия боевого радиуса в 8000 километров и крейсерскую скорость в 483 км/ч на высоте 10 363 м. Бомбовая нагрузка предполагалась не менее 4536 кг. Эта нагрузка определялась весом атомных бомб первого поколения, поступивших на вооружение ВВС США. Состав экипажа и количество оборонительного вооружения предполагалось определить позже. Этим самолетом командование ВВС собиралось заменить огромный поршневой бомбардировщик В-36, который еще только выходил на летные испытания!

К февралю 1946 года были получены предложения от трех фирм: «Боинг», «Валти» и «Мартин». В процессе создания нового бомбардировщика нужно было решить принципиальный

вопрос — какую силовую установку выбрать. От этого зависел облик самолета. А ошибка в решении этого вопроса в дальнейшем могла обойтись очень дорого. Выбирать приходилось из трех основных претендентов: поршневой мотор большой мощности, турбореактивный двигатель и турбовинтовой двигатель. Каждый из них имел свои достоинства и недостатки. Конструкция поршневого мотора к тому времени подошла к пределу своего совершенства. Дальнейшего роста мощности ожидать не стоило, соответственно не ожидалось и увеличения скорости бомбардировщика. Зато поршневой мотор был хорошо отработан, надежен и потреблял мало топлива, что позволяло достичь заданной дальности.

Турбореактивный двигатель в то время был нов и недостаточно изучен. Единственным кандидатом являлся ТРД Турбо Весп JT3, фирмы «Пратт-Уитни». Успех проекта JT3 объяснялся тесной кооперацией с английской фирмой «Роллс-Ройс», которая в то время была мировым лидером в области реактивных двигателей. Было известно, что ТРД потребляют много топлива, поэтому для улучшения



удельных показателей JT3 конструкторы увеличили степень повышения давления в компрессоре до 12,5. Это обещало снизить удельный расход топлива и улучшить другие показатели. Но была и обратная сторона медали — компрессор имел много ступеней, был тяжел и сложен. Возникло много вопросов по обеспечению газодинамической устойчивости такого длинного компрессора. Также был неизбежен рост веса. Инженерам «Пратт-Уитни» удалось найти приемлемый компромисс для этих противоречивых требований. Двигатель J57 (дальнейшее развитие JT3) сделал скачок в развитии ТРД и открыл новую эру в развитии авиации, став основой для B-52 и гражданских авиалайнеров Боинг-707 и Дуглас DC-8. Двигатель J57 обещал 3360–3560 кгс тяги, что было мало для планируемого четырехмоторного стратегического бомбардировщика. Исследовалась возможность применения ТРД J53 фирмы «Дженерал Электрик». Он обещал тягу 6800 кгс, что давало возможность обойтись шестью двигателями на самолет. Но перспективы отработки J53 были туманны, и от этой идеи отказались. Так B-52 стал восьмидвигательным самолетом.

Что касается турбовинтового двигателя, то его прототип, Райт Т35, обещал мощность 8900 л.с. при существенно меньшем расходе топлива, чем у ТРД. Но применение пропеллера в качестве движителя накладывало ограничение на достижение высоких скоростей. Кроме того, перспективы доведения Т35 до работоспособного состояния были довольно туманны. Конструкторы Боинга исследовали все возможные схемы B-52, пока не остановились (с их точки зрения) на оптимальной. Некоторые примеры концепций B-52 приведены ниже.

Модель 462, по сути, являлась увеличенной версией бомбардировщика семейства B-29/B-50. Она имела прямое крыло большого удлинения, размахом 67,36 м. В отличие от B-29 крыло установили сверху, что упрощало конструкцию бомбового отсека в фюзеляже. Фюзеляж длиной 49,12 м завершался огневой установкой подобной B-29. Взлетный вес получался в три раза больше, чем у B-29, — 163,3 т.

Силовая установка предполагалась из шести ТВД Райт Тайфун ХТ35 мощностью по 5500 л.с. Прототип ХТ35 как раз проходил испытания в носу лабо-

ратории В-17. Каждый из ХТ35 вращал массивный шестилопастный пропеллер. Чтобы поддерживать этот вес на земле, самолет имел массивное шасси с четырьмя основными стойками, которые убирались в четыре внутренние мотогондолы.

Даже с применением ТВД Модель 462 не могла выполнить требование по дальности. Несмотря на это, командование ВВС выдало контракт на постройку полномасштабного макета самолета, определенного как ХВ-52 (первого — с этим обозначением), и на проведение дальнейших работ. Вскоре стало ясно, что Модель 462 получалась слишком большой, слишком дорогой и имела ничтожные преимущества перед существующим В-36.

Модели 464-16 и -17. Фирма «Боинг» пыталась улучшить предыдущую модель. Для этого решили уменьшить взлетный вес до 104 т, что позволило обойтись четырьмя ТВД ХТ35. Заказчик — ВВС — потребовал довести дальность до 19 300 км при крейсерской скорости 640 км/ч на высоте 10 600 м. В результате взлетный вес начал расти и достиг 181 т. Для выполнения требований двигателя должны были выдавать мощность по 8900 л.с., которую обещала фирма «Дженерал Электрик». Необходимую дальность надеялись получить, применив большие подкрыльевые баки.

Для выполнения новых требований «Боинг» предложил два связанных варианта проекта: Модель 464-16 была специальным вариантом, предназначенным для доставки 4,5 т атомной бомбы на большую дальность. А Модель 464-17 предназначалась для доставки 40 т обычного бомбового груза на меньший радиус (6000 км). Не имея возможности реализовать оба проекта, командование ВВС склонялось ко второму варианту, надеясь достичь необходимой дальности с помощью дозаправ-

ки в воздухе. Но с этим был не согласен командующий САК генерал Лемей. Он считал, что проект не дает преимуществ перед В-36, и проект был отклонен.

Модель 464-29. К августу 1947 года «Боинг» представил новый проект — Модель 464-29. Она имела увеличенное крыло со стреловидностью 16–20° по передней кромке и с задней кромкой без стреловидности. Стабилизатор получил увеличенную хорду в корне и большое сужение. Киль являлся увеличенной копией применявшегося на В-29. Оборонительное вооружение ограничивалось одной установкой в хвосте. Был также сокращен состав экипажа. Модель 464-29 имела уменьшенный (по сравнению с предыдущей моделью) бомбовый отсек. Решили использовать велосипедное шасси с боковыми опорами, убирающимися в крайние мотогондолы. Для силовой установки хотели использовать новые ТВД Пратт-Уитни ХТ57, которые обещали мощность 12 000 л.с.

Со стреловидным крылом, мощными двигателями и уменьшенным весом Модель 464-29 была быстрее предшественников. Скорость оценивалась в 716 км/ч, и несколько возрастала дальность. Однако 8 декабря 1947 года ВВС выпустили новые ТТ, которые требовали дальность 12 800 км и крейсерскую скорость 885 км/ч. Впрочем, вскоре требование по скорости смягчили до 805 км/ч. К такому повороту событий фирма не была готова, речь даже шла о прекращении проработок самолета ХВ-52.

В январе 1948 года министр ВВС официально объявил, что предложенный проект не подходит заказчику. Только вмешательство генерала Лемея, который заявил, что принятое решение задержит создание бомбардировщика минимум на полгода, убедило «Боинг» продолжать изыскания, а ВВС соответственно финансировать эти работы.

Модель 464-35. Несмотря на задержки, «Боинг» продолжал улучшать концепцию бомбардировщика. В связи с появлением технологии дозаправки в воздухе ВВС смягчило строгие требования по дальности. В результате «Боинг» стал рассматривать более легкие проекты самолетов. В январе 1948 года вес Модели 464-35 оценивался в 127 т, размах крыла — 56,4 м, а длина — 40 м.

В силовой установке решили вернуться к ТВД Райт ХТ35, но теперь двигатели вращали соосные винты. Двигатели подвешивались под крыло, как у советского Ту-95. Крыло имело стреловидность 20° по передней кромке. Задняя кромка также стала стреловидной. Стреловидными были киль и стабилизатор.

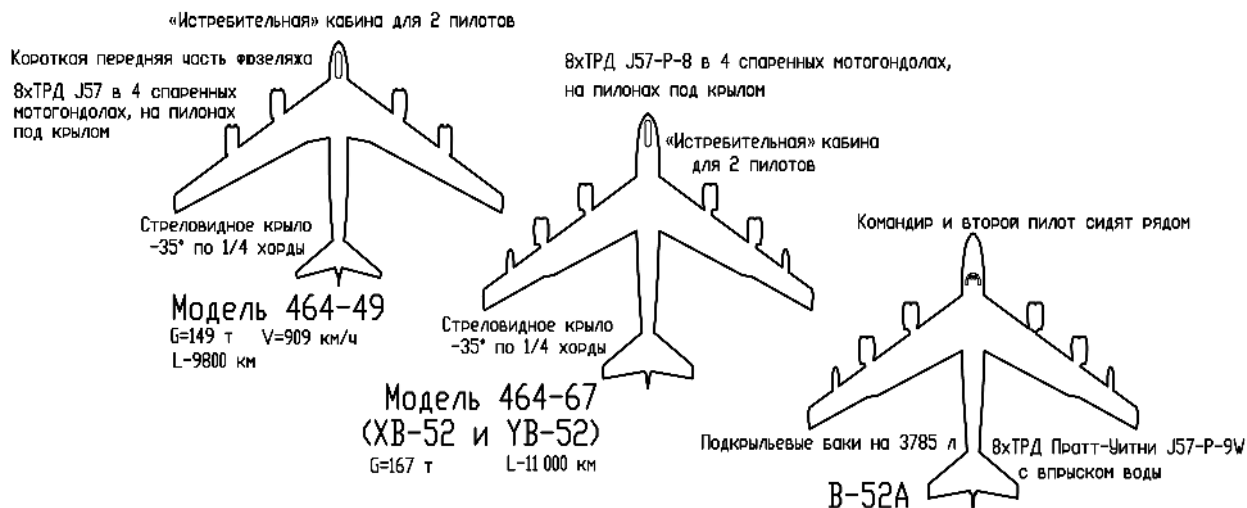
Модель 464-35 имела застекленный нос для прицельной станции бомбардира и большой «истребительный» фонарь для кабины пилотов. Кроме «истребительного» фонаря и меньшей стреловидности крыла Модель 464-35 была удивительно похожа на Ту-95.

Новый проект обещал максимальную скорость 805 км/ч на высоте 12 400 м и максимальную дальность 18 700 км. Имея такие внушительные летные данные, Модель 464-35 наконец смогла выполнить требования ВВС и превзойти по всем параметрам своего предшественника — бомбардировщик Конвер В-36. Но не все было так просто. В командовании ВВС была группа офицеров, которая считала, что нужно сосредоточиться на создании турбореактивного бомбардировщика, минуя турбовинтовую стадию. Их основным аргументом было то, что ТРД обещал большую скорость. На это сторонники турбовинтового проекта возражали: ТРД не надежны, потребляют много топлива и не обеспечивают нужной дальности. Результатом этой борьбы стал фор-

мальный запрос, отправленный «Боингу» в мае 1948 года, — изучить возможность создания Модели 464-35 с ТРД, не прекращая работ по основной версии с ТВД.

Модель 464-40. Несмотря на то что ВВС были твердым сторонником турбовинтового бомбардировщика, в ответ на майский 1948 года запрос в июле фирма «Боинг» представила следующий проект — Модель 464-40. По аэродинамической схеме она повторяла предыдущую модель, но имела другую силовую установку. Предполагалось использовать восемь ТРД Вестенгауз ХJ40-13-12, которые попарно скомпоновали в четыре мотогондолы, которые на пилонах подвешивались под крылом. Для обеспечения дальности предполагалось использовать подкрыльевые баки. Модель 464-40 имела взлетный вес 127 т, размах крыла — 56,4 м, длину — 40 м и нормальную бомбовую нагрузку в 4536 кг. Застекленный нос с оптическим бомбовым прицелом был удален, а каждая из четырех основных стоек шасси получила по одному большому колесу вместо пары в предыдущей модели. Что удивительно — применение ТРД не привело к существенному увеличению максимальной скорости: она возросла до 816 км/ч на высоте 14 300 м, хотя существенно улучшились летные данные на больших высотах.

Берлинский кризис (июнь 1948 г.) ускорил реализацию программы ХВ-52. ВВС по-прежнему настаивали на создании турбовинтового бомбардировщика. Был выдан контракт на изготовление макета и двух летных экземпляров со сроком исполнения к началу 1951 года. Все предложения по созданию турбореактивного бомбардировщика командованием ВВС вежливо выслушивались, но откладывались на



перспективу — он будет создан после турбовинтового XB-52.

21 октября 1948 года бригада проектировщиков докладывала Модель 464-35 представителю ВВС полковнику Г. Вардену. Они имели стопку эскизов и тщательно выверенные данные расчетов. Конструкторы были готовы детально обсуждать все вопросы, связанные с дальнейшей разработкой Модели 464-35. Единственным узким местом была готовность двигателя Райт XT35. Изготовитель сомневался, что будет достигнута заданная мощность, а что касается надежности, то доведенный, готовый к полету двигатель мог появиться только через 3–4 года.

После обмена мнениями полковник Г. Варден заявил, что ВВС больше не интересуются турбовинтовым бомбардировщиком! Это была бомба — вся работа летела коту под хвост. Это решение обосновывалось как проблемами с XT35, так и с возможностями дозаправки в воздухе, а также с возможностью улучшения существующего B-47. В ВВС была группа офицеров, которая считала, что возможно улучшение характеристик B-47 путем увеличения его размеров. И на этом направлении нужно было сосредото-

чить все ресурсы. В качестве двигателей предлагался ТРД Pratt-Уитни JT3 (J57). Этот двигатель был создан на основе ТВД PT4 (T45) мощностью 10 000 л.с., который создавался как альтернатива ТВД T35. Горячая часть была отработана, что позволяло надеяться на хорошую надежность. JT3 имел двухвальную схему и 13-ступенчатый компрессор, обеспечивающий степень повышения давления 12,5. В ходе доработок двигатель получил обозначение J57.

Следующим утром сотрудник «Боинга» позвонил полковнику Г. Вардену и сказал, что новые предложения по реактивному бомбардировщику XB-52 будут представлены в понедельник. Бригада уехала в гостиницу и там все выходные работала над новым проектом. Они не стали доводить Модель 464-40, а создали новый проект с восемью двигателями J57 в четырех спаренных мотогондолах, подвешенных на пилонах, под крылом.

Модель 464-49. Фюзеляж был почти такой же, как у 464-40, только подрос в длине (42,3 м). Командир и второй пилот сидели друг за другом, под длинным «истребительным» фонарем. Штурман и бомбардир сиде-

ли ниже пилотов, а стрелок — в корме, перед спаренным 12,7-мм пулеметом. Перед килем сделали форкиль.

Крыло полностью переделали. Стреловидность увеличили до 35° по $\frac{1}{4}$ хорд, площадь достигла 130 м^2 , сохранив большое удлинение. Из-за большой стреловидности крыло пришлось сдвинуть вперед. В результате получился самолет длиной 42,3 м, размахом 56,4 м и взлетным весом 149 т, который мог доставить стандартный груз 4536 кг на дальность 9800 км. Максимальная скорость достигала 909 км/ч на высоте 14 000 м. Бригада не только выполнила необходимые эскизы и предварительные расчеты, но и вырезала и склеила из

бальзы небольшую модель будущего самолета.

Новая Модель 464-49 была представлена полковнику Г. Вардену и после рассмотрения старшими офицерами ВВС была рекомендована к дальнейшей разработке. Почти законченный деревянный макет 464-35 был переделан под новое крыло с восемью двигателями. Макет был осмотрен и одобрен офицерами ВВС 26 и 29 апреля 1949 года. Фирме «Пратт-Уитни» было предложено продолжить работы над J57 с учетом требований для бомбардировщика XB-52. Модель 464-49 была очень близка к окончательной версии Модели 464-67, которая поднялась в воздух.

Соревнование с Конвэйр

Сейчас я вынужден отклониться от основного хода повествования, чтобы осветить еще один эпизод, повлиявший на появление В-52. Хотя к тому времени САК и его командующий генерал Лемей были всецело за вариант ХВ-52, потенциальные конкуренты продолжали проводить свои разработки. Это были еще два проекта «Боинга», основанных на В-47, впрочем, не вышедших из бумажной стадии. И два летавших прототипа: бомбардировщик со стреловидным крылом Конвэйр YB-60 и летающее крыло фирмы «Фаирчайлд». Новые предложения от фирм «Дуглас» и «Репаблик» также были только на бумаге. Летающее крыло «Фаирчайлд» имело мало шансов из-за чрезвычайной оригинальности и большого технического риска, а вот YB-60 фирмы «Конвэйр», стал серьезным конкурентом.

Наблюдая обсуждение проекта В-52, «Конвэйр» быстро предложил конкурирующий проект, отвечающий требованиям ВВС. Это была модернизация В-36G. Она имела стреловидные крыло и оперение и те же самые восемь двигателей J57 в четырех спаренных мотогондолах на пилонах под крылом. По схеме YB-60 почти полно-

стью повторял ХВ-52. Стреловидные крылья и оперение устанавливались на типовой фюзеляж В-36G с сохранением шасси и всех основных систем. «Конвэйр» получил контракт на два опытных образца (обозначенных как YB-60) 15 марта 1951 года. Первый YB-60 был закончен через восемь месяцев и впервые взлетел 18 апреля 1952 года, спустя три дня после первого полета YB-52.

YB-60 был весьма привлекательным вариантом для ВВС США, так как обещал уменьшить затраты на обучение (отличия от поршневого В-36 были относительно небольшими) и имелась возможность использовать существующее наземное оборудование В-36, а также некоторые запчасти. Несмотря на то что YB-60 был в то время самым большим реактивным самолетом в мире, он был дешевле, чем В-52. Не в последнюю очередь потому, что «Конвэйр» мог использовать много существующей оснастки и инструментов. Первоначально экономия была оценена в \$600 миллионов, плюс \$200 миллионов в год при эксплуатации. Несмотря на то что скорость YB-60 была на 161 км/ч меньше, чем

у В-52, YB-60 мог нести намного более тяжелый груз. Это означало, что конструкция была более прочная, а это — большой ресурс (усталостная прочность) и большая стойкость к боевым повреждениям.

По условиям «холодной войны» было решено, что нужен самолет для доставки одной Н-бомбы в глубь вражеской территории в условиях сильного противодействия. Поэтому грузоподъемность была принесена в жертву скорости. Для производства был выбран В-52.

Несколько слов о «роли личности в истории». Бомбардировщик YB-60 (В-36) был сильно переразмерен —

имел большой вместительный фюзеляж. Конечно, он имел большое сопротивление и снижал скорость. Но кроме этого фонарь В-36, по настоянию генерала Лемея, выступал за контур фюзеляжа, «...для того чтобы пилоты могли посмотреть назад». В случае с В-52 тот же Лемей настоял на ликвидации «истребительного фонаря» в пользу кабины, по типу пассажирского лайнера. Из нее оглянуться назад было невозможно. А у YB-60 фонарь по-прежнему выступал за контур фюзеляжа и вносил вклад в рост сопротивления. В результате образовался проигрыш по скорости, оказавшийся фатальным для YB-60.

Серийное производство и модификации

Боинг ХВ-52 (Модель 464-67)

Генерал Лемей продолжал поддерживать Боинг В-52 как лучший самолет для САК, в том числе когда воздушные силы дали понять, что «неадекватная дальность Модели 464-49 могла серьезно подвергнуть опасности будущее всего проекта».

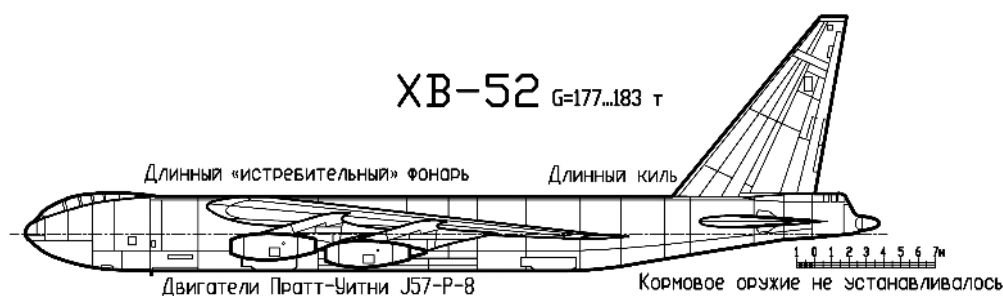
Поэтому в феврале 1950 года Лемей попросил высшее руководство ВВС принять новую Модель «Боинга» 464-67 вместо Модели 464-49. Хотя Модель 464-49 выглядела очень похожей на летные образцы ХВ-52 и УВ-52, Модель 464-67 была значительно усовершенствована, чтобы повысить дальность ХВ-52.

Более тяжелая Модель 464-67 сохранила то же самое крыло, что

и у Модели 464-49. Изменению подверглась задняя кромка (она стала ломаной), чтобы увеличить хорду в средней части крыла для размещения больших закрылков. Фюзеляж несколько удлинили перед крылом, доведя полную длину до 46,53 м, увеличив объемы для топлива. Взлетный вес достиг 176,9 т, а боевой радиус возрос с 4926 до 5686 км.

Замена 464-49 на 464-67 была одобрена ВВС США 24 марта 1950 года, но контракт пока не был переписан. В результате уже заказанные два опытных образца были построены по проекту Модель 464-67, хотя второй самолет скоро повторно был обозначен как УВ-52.

Есть некоторая неопределенность относительно расположения экипажа ХВ-52 и УВ-52. Первоначальные эскизы



464-49 ясно показали три места в ряд, под длинным фонарем (последний — штурман), четвертый член экипажа (бомбардир) сидел ниже штурмана и стрелок в хвосте. Источники предположили, что у опытных образцов XB-52 и YB-52 имелись только два места под фонарем, штурман и бомбардир сидели бок о бок ниже них, а стрелок отсутствовал, потому что хвостовой пулемет не устанавливался. Нет никакого надежного свидетельства того, что самолет когда-либо летал с более чем тремя членами экипажа на борту.

Первая Модель 464-67 сохранила обозначение XB-52, в то время как вторая стала YB-52, как описано ниже.



XB-52 показан в конце карьеры, когда он летал в качестве летающей лаборатории для двигателей Пратт-Уитни J75. Двигатели J75 установлены в одиночных гондолах на крайних пилонах. Подкрыльевые баки остались на месте.



Без подкрыльевых баков XB-52 был очень «чистым» самолетом, однако их наличие позволяло уменьшить изгибающий момент, действующий на крыло, и избежать флаттера на некоторых режимах.

XB-52, укутанный в брезентовые чехлы (для секретности), был выкачен в конце ноября 1951 года и отбуксирован в летный ангар. Предполагалось, что самолет скоро взлетит, но фактически он взлетел спустя шесть месяцев после второго самолета, который выполнил первый полет 2 октября 1952 года. Это позволило установить более современные двигатели, чем на YB-52, — 8 ТРД J57-P-8 с тягой по 4620 кгс.

«Боинг» и ВВС США объяснили задержку первого вылета аварией противобоуденительной системы, которая не выдержала опрессовки. Трубки системы прогорели, серьезно повредив переднюю кромку крыла. Потребовался длительный ремонт.

Формально XB-52 был принят в ВВС США в марте 1953 года. Однако по-прежнему продолжались модификации и доработки до середины 1954 года. Самолет вернули фирме «Боинг» в 1957 году. В конце концов XB-52 стал летающей лабораторией для отработки двигателя Пратт-Уитни J75 для проектировавшихся самолетов F-105 и F-106. XB-52 стал шестьюдвигательным самолетом с отдельными J75 в бортовых мотогондолах.

Боинг В-52А

На начало Корейской войны «Боинг» должен был поставить только два опытных образца (XB-52 и YB-52), хотя ВВС США намеревались приобрести 500 серийных самолетов. 9 января 1951 года начальник штаба ВВС США генерал Х.С. Ванденберг одобрил приобретение В-52 для замены В-36. Во многом решение было принято под давлением генерала Лемея, который постоянно требовал модернизации стратегической авиации перед лицом «угрозы со стороны СССР». 14 февраля 1951 года заключили контракт на поставку 13 В-52А.