A Berlinben lezuhant szovjet vadászrepülőgép története

Pont ötven éve történt. 1966-ot írtak a naptárak, **Berlin**t ekkor már öt éve fal osztotta ketté, és ez a fal lett a jelképe az egész világ megosztottságának is.

A szovjetek viszonylag új fejlesztésű Jakovlev **Jak-28P** elfogó vadászrepülőgépe (перехватчик Яковлев **Як-28П**) április 6-án 15.18-kor szállt fel a keletnémet **Finow**-ból, hogy egy nyugat-berlini demonstratív átrepülés után tovább folytassa útját a szintén az NDK-ban található **köthen**i támaszpontra. A személyzet két tagja rutinrepülésnek nézett elébe, de ez az út máshogy sikerült, mint ahogy azt eltervezték.



Nagyon máshogy.

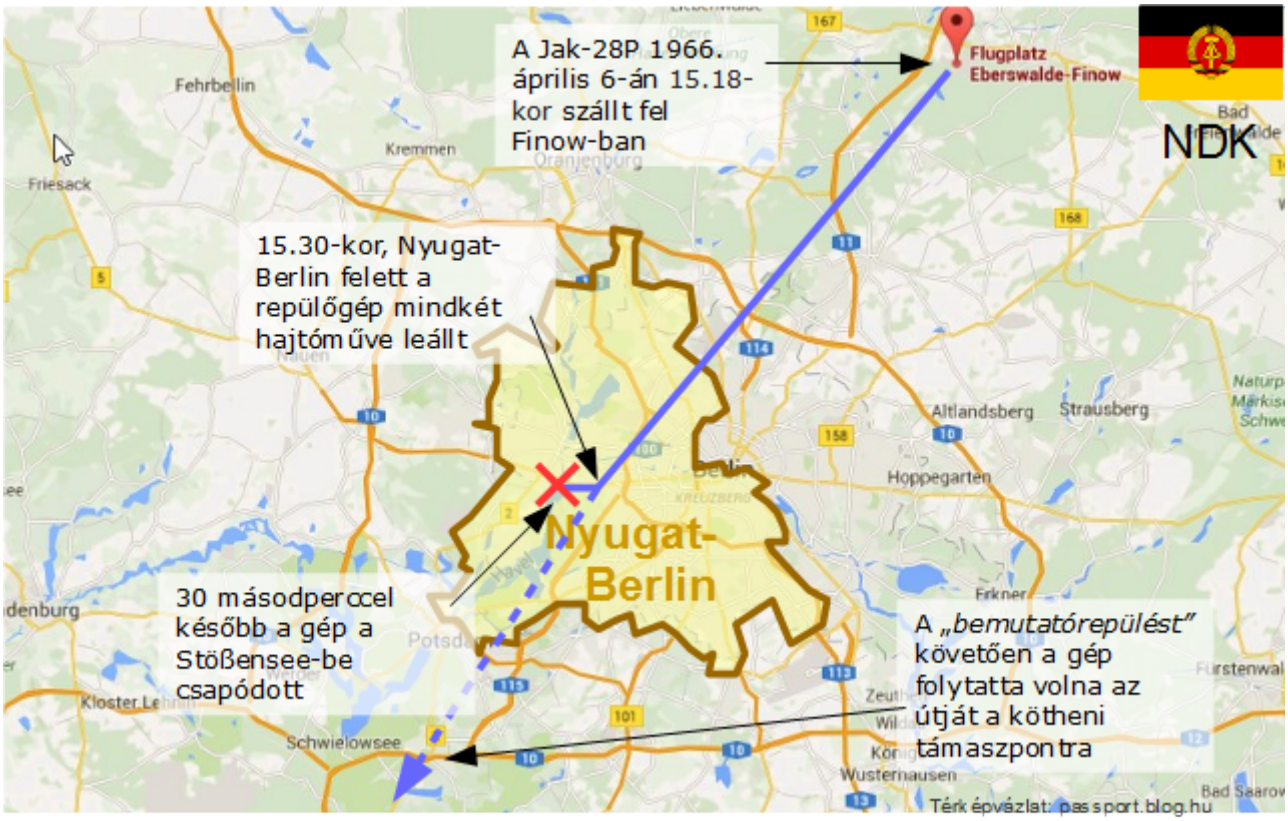
> A Jak–28 különböző változatai elfogóvadász és vadászbombázó repülőgépek voltak, melyeket a Szovjetunióban fejlesztettek ki az 1950-es évekre, a korábbi Jak–25 továbbfejlesztésével. Nyilazott középszárnyas, tandemfutóműves konstrukció volt, hajtóműveit a szárnyak alatt helyezték el, törzsében az így felszabadult helyre bombateret, az elfogóvadász változatnál további tüzelőanyag-tartályokat helyeztek el. Nem exportálták, a repülőgépek nagy részét az 1980-as években vonták ki a hadrendből, a felderítő, rádióelektronikai zavaró és kiképzőváltozatok egészen a Szovjetunió felbomlásáig hadrendben maradtak. Wikipedia: Jak-28

Ahogy a lakótelepi helyijanik, akik egyetlen estét sem hagynának ki, hogy ne bőgessék végig motorjaikat vagy szakadt tragacsaikat a telepen a lakók legnagyobb örömére, úgy a szovjetek se nagyon hagytak ki alkalmat, hogy repülőikkel ne rezegtessék meg Nyugat-Berlin összes ablaküvegét. Nyilván ehhez viszonylag alacsonyan kellett áthúzni a város felett; nagy valószínűséggel ez

alkalommal is így tettek.

Az akció ezúttal viszont tragédiába torkollott. A repülőgép hajtóművei az áthúzás alatt, 15 óra 30 perckor leálltak (más forrás szerint a gép vált irányíthatatlanná) Nyugat-Berlin felett.

A pilótának, **Borisz Kapusztin**-nak (Борис Капустин) és navigátorának, **Juri Janov**-nak (Юрий Янов) ekkor még lett volna lehetősége, hogy katapultálással elhagyják a zuhanó gépet, de ők ehelyett az utolsó pillanatig azon küzdöttek, hogy a zsúfolt városrészek – *Pichelsberg* vagy *Pichelsdorf* – helyett egy közeli tóba csapódjon a gép.



Erőfeszítéseik sikerrel jártak, a hajtóművek leállása után 30 másodperccel a gépet a **Stößensee** nyelte el, mindkét hősi halottal együtt. Az eset után néhány nappal **Willy Brandt**, Berlin akkori polgármestere köszönte meg a két áldozatnak a hősies helytállást – ez egyáltalán nem volt magától értetődő gesztus abban az időszakban, a részben megszállt városban, a hidegháború közepette.



Ami ezután a ronccsal történt, a máig rejtélyes versenyfutás a szovjetek és a britek között, sokáig inkább csak egy városi legenda volt. Ennek az esetnek járt a végére **Bernd von Kostka** történész az ötven év után feloldott brit titkosszolgálati iratokban:

A nyugat-berlini rendőrség szinte azonnal búvárokat küldött a helyszínre, hogy felkutassák a repülőgép személyzetét, de a zavaros vízben nem láttak senkit a gépben, ezért továbbra is helikopterekkel kutattak a túlélők után.

Eközben igen gyorsan felbukkant egy fegyveres szovjet katonai küldöttség a baleset helyszínén, és követelték a kutatás leállítását, illetve hogy a hatóságok várják meg a szovjet búvárokat. A baleset Nyugat-Berlinben, a *brit szektor*ban történt, ezért az angolok azonnal elutasították a szovjetek követelését.

> A négyhatalmi megszállás a négy hatalom megszállási övezeteinek (zónáinak) kialakítását jelentette, amelyek viszont nem a frontvonalak találkozási vonala mentén, hanem az egyes német tartományok eredeti határait követve történt. (..) Noha Berlin mélyen a szovjet megszállási övezetben helyezkedett el, a szövetségesek döntése értelmében a várost külön négyhatalmi megszállási területre, ún. szektorokra osztották fel, az egyes kerületek határai mentén. Bővebben: Wikipedia: Németország szövetséges megszállása

A szovjetek és a britek viszonya ekkor már egyáltalán nem volt felhőtlennek mondható. A 48-as blokád (amire a légihíd volt a válasz), illetve a 61-ben felhúzott berlini fal – és csak a nagyobb konfliktusforrásokat említettem meg – nem túl sokat lendítettek a szovjetek népszerűségén a nyugati városrészben.

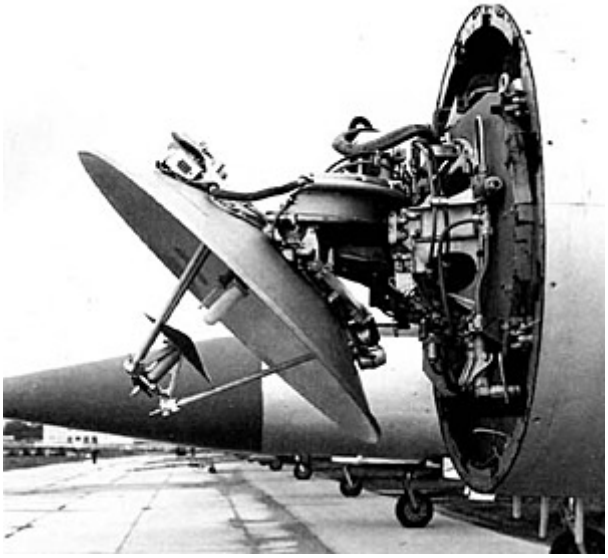


Másnap a **Royal Navy** búvárai érkeztek Portsmouth-ból, és 22.30-kor a felszínre hozták a személyzet földi maradványait. Őket 3 és fél órával később – katonai tiszteletadás mellett – átadták a szovjeteknek.
„Ezzel a művelet humanitárius oldala befejeződött,” írta von Kostka *„és elkezdődött a titkosszolgálati rész.”*

Ekkor még a britek nem tudták – habár az ideges szovjetek lévén sejthették – hogy mi zuhant a tóba. A Navy búvárokat mindenesetre meglepte, és hatalmas szerencseként értékelték, hogy a szovjeteknél egy éve rendszeresített Jak-28P pottyant az ölükbe, illetve a tóba, ami a Vörös Hadsereg egy igazán új és eleddig ismeretlen fejlesztése volt.

Még a gépnél is sokkal értékesebb volt számukra a fedélzetre telepített **RP-11 Oryol-D** típusú radar, ami a szovjetek egyik legjobbjának számított. Az angol búvárok meglepetése csak fokozódott, amikor a gépen megtalálták a sértetlen **barát-ellenség felismerő rendszer**t.

Habár a készüléket ellátták önmegsemmisítő funkcióval, ezt a gép személyzetének már valószínűleg nem volt alkalma aktiválni. A baleset után egy héttel a szovjetek visszakapták a roncsot, illetve annak nagy részét – azt a részt, ami az angolokat annyira nem érdekelte.



RP-11 Oryol-D58 típusú radar a repülőgép orrkúpjában,
forrás: aerospace.boopidoo.com

Ellenben például a repülőgép új fejlesztésű turbináival. Az első – a gépről leszakadt turbinát – csak április 18-án találták meg, és gyorsan el is küldték az angliai Gatow-ba, némi elemzésre. A másik hajtómű egy hét múlva került elő. Három nappal később a szétszerelt és pontosan dokumentált első turbinát is visszaszállították a helyszínre, és ismét elsüllyesztették a tóba, hogy ismét *„felfedezhessék”* azt.

Május 2-án végül mindkét turbinát átadták a szovjeteknek. Átadáskor a szovjetek nehezményezték, hogy pár fontos rész még hiányzik a gépből – nyilván a barát-ellenség felismerő rendszerre gondoltak – de ezt – csakúgy, mint a radarrendszer nagy részét – soha nem kapták vissza az angoloktól.

google.maps

A repülőgép lezuhanásának a helyszíne:

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent

írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Forrás

welt.de: Sowjetischer Superjet stürzte über West-Berlin ab

2016, katasztrófa, repülés, történelem, 1966, baleset, radar, kémkedés, hidegháború, Berlin, NDK, Szovjetunió, Németország, Royal Navy, Jak-28P, Finow, Köthen, hősi halál, lezuhan, MI6, Willy Brandt, RP-11, Oryol-D, KGB, osztalgia, érdekes történet

Bejegyzésmegtekintések száma: 177

From:
http://bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
http://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:a_berlinben_lezuhant_szovjet_vadaszrepulogep_tortenete

Last update: **2026/08/11 15:48**