

A Berlinben lezuhant szovjet vadászrepülőgép története

Pont ötven éve történt. 1966-ot írtak a naptárak, **Berlint** 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 **kötheni** 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. Nyílazott 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 helyijának, 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 köszöntte meg a két áldozatnak a hősiek 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 szektorban* 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 léghíd 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** bűvárai 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 bűvárokat 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 eddig 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 bűvárok meglepetése csak fokozódott, amikor a gépen megtalálták a sértetlen **barát-ellenség felismerő rendszert**.

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:

Kedves olvasóm! Ha már idáig eljutottál az olvasásban, talán joggal feltételezhetem, hogy nem volt teljesen érdektelen számodra ez a bejegyzés. Jaj, le ne ixelj még; nem pénzt akarok tarhálni.

Pusztán annyit kérek, hogy ha van olyan ismerősöd, akivel jól tudnál vitatkozni az itt leírtakról, vagy csak simán megosztanád vele, kérlek, ne késlekedj!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az [Impresszum](#)ban 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: 107

From:
<https://mail.bolyongo.hu/> - bolyongó

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

Last update: 2026/04/21 12:28

