

ТАЙНА ЯК-28П (КОДИФИКАЦИЯ НАТО “FIREBAR”)

Статья посвящена событиям, которые произошли 50 лет назад на территории Германии. 6 апреля 1966 года в небе над Берлином потерпел аварию и упал в британской зоне оккупации, в Федеративной Республике Германии (ФРГ), советский военный самолет Як-28П. Погибли два летчика 668-го бомбардировочного авиаполка 132-й бомбардировочной авиационной дивизии 24-й воздушной армии, базировавшейся на территории ГДР, – Борис Капустин и Юрий Янов.

Особое внимание обращается на то, что обстоятельства той авиационной катастрофы до сих пор скрывают в себе тайну. Почему военные начальники высокого ранга так не любят вспоминать о ней? Автор рассматривает выводы госкомиссии по расследованию обстоятельств гибели самолета Як-28П и высказывает мнение о том, что никто тогда не хотел брать вину на себя – ни военные, ни конструкторы, ни производители самолета.

Но все это не умаляет подвига летчиков Бориса Капустина и Юрия Янова – они в момент аварии предотвратили падение самолета на городские кварталы Берлина, спасая тем самым жизни многих людей.

авиационная катастрофа, военный самолет, воздушная армия, летчики, тайна.

Автору этой статьи довелось побывать на месте падения самолета, почтить память героев. Там произошла удивительная встреча, о которой всегда мечтают историки, встреча с очевидцем катастрофы самолета¹.

Манфред Вернер – житель района Шпандау, ему 82 года. Он видел и в подробностях рассказал, как падал самолет. Вспоминая трагедию, Манфред Вернер неустанно повторял: «Летчики – герои, спасибо им. Благодаря им, я и многие жители района живы».

Автора статьи заставило вернуться еще раз к этим событиям не только уважение к подвигу пилотов, но и обстоятельства той авиационной катастрофы, которые до сих пор скрывают в себе тайну. Почему военные начальники высокого ранга так не любят вспоминать о ней? Скорее всего, потому, что сам факт падения секретного, не поставленного официально на вооружение самолета в английской зоне оккупации доставил им немало неприятностей. А уж демонтаж секретного оборудования западными специалистами и вовсе поставил под сомнение необходимость запуска относительно новой и технологически современной машины в серию. Конечно, никто тогда не хотел брать вину на себя – ни военные, ни конструкторы, ни производители самолета. Возможно, выводы госкомиссии по расследованию обстоятельств гибели самолета Як-28П стали результатом компромисса заинтересованных сторон. Повторяем: возможно, поскольку подтвердить или опровергнуть это утверждение некому – живых участников и свидетелей тех событий с каждым годом все меньше. В 2009 году не стало И.И. Пстыго, давно нет уже и генерал-лейтенанта В.К. Сидоренко, он умер в 1991 году. То, о чем умалчивают очевидцы и участники событий, не нашло отражения в архивных документах, во всяком случае тех, что имеются в свободном доступе.

Видимо, этим отчасти и можно объяснить отсутствие в современной отечественной литературе подробной информации о катастрофе. Зарубежная литература тоже не могла удовлетворить читателей подробностями падения самолета. Лишь после того, как эта операция стала достоянием гласности в 2003 году и на экраны вышел сериал о работе британской разведки, появились отдельные публикации. Например, в статье английской газеты с броским названием

¹ Агарев А.Ф., Коббе К.-П., Гроссер Р., Сизова И.В. В небе над Берлином. Трагическая страница эпохи холодной войны. Рязань : Русское слово, 2012. 136 с.

Для Родины они стали героями, для жителей Берлина, которых миновало падение военного перехватчика прямо на их дома, – тоже. На родине погибших пилотов похоронили с почетом. В ГДР были установлены памятные знаки в честь происшедших трагических событий. В СССР открыли музеи, посвященные подвигу отважного экипажа, сложили о героях песню. Подвиг летчиков, спасших от разрушения городские кварталы ценой собственной жизни, сам по себе достоин народной памяти и подробного рассказа о нем. Этим событиям посвящена книга «В небе над Берлином...» (см. ссылку 1), в которой подробно рассказано об этой трагической странице холодной войны.

Примечательно, что Ю. Янов закончил Рязанское военное автомобильное училище и Рязанскую высшую школу штурманов и летчиков авиации дальнего действия. Бортовая радиолокационная станция (БРЛС) «Орел-Д» и СРЗО-2 выпускались на Государственном Рязанском приборном заводе.

«Удачная операция английских спецслужб на месте катастрофы советского истребителя» англичане признаются, что «результаты изучения конструкции бортовой радиолокационной станции «Орел-Д», установленной на Як-28П, позволило им модифицировать свои военные самолеты с тем, чтобы обманывать РЛС «Skipspin» и таким образом восстановить баланс сил в холодной войне»².

Более пристальное прочтение архивной справки Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (см. Приложение)³ о причинах авиакатастрофы Як-28П позволило тщательно разобраться со следующей записью: «Сведений об установке самоликвидации системы СРО (свой – чужой) в акте не имеется». А ведь это одна из важнейших систем самолета, именно ее «украли» и не вернули англичане. Как могло такое произойти? Им было также интересно познакомиться и с радиокомандной линией управления самолетом «Лазурь-М». Удалось ли? Давайте по порядку рассмотрим обозначенные проблемы.

Период 60–70-х годов XX века характеризуется достижением военно-стратегического равновесия между СССР и США. Развитие авиации ПВО в это время шло в нескольких направлениях, в том числе: увеличение скорости, высоты и дальности полета; вооружение истребителей более совершенными управляемыми ракетами класса воздух – воздух; создание авиационных ракетных комплексов перехвата (АРКП), включающих в себя самолет-истребитель, ракеты и аппаратуру наведения; создание специальных истребителей-перехватчиков (для действия на малых и предельно малых высотах, на больших высотах и в стратосфере), а также истребителей дальнего действия.

Авиационный комплекс Як-28П, который начал поступать на вооружение авиации ПВО в 1965 году, предназначался для уничтожения воздушных целей на малых и средних высотах, при атаках в переднюю и заднюю полусферы, днем и ночью в любых погодных условиях. Располагая значительными дальностями полета, он мог решать задачи дальнего перехватчика. Авиационный комплекс перехвата (АКП) Як-28П был создан на базе фронтового многоцелевого истребителя Як-28. Максимальная скорость полета (км/ч) – 1 860 (1 050 – у земли); практический потолок (км) – 15; максимальная дальность полета (км) – 1 910 (2 700 с ПТБ)⁴.

Заводские испытания машины начались в июле 1962 года. Несмотря на сохранившуюся аэродинамическую компоновку Як-28, самолет в значительной степени был переделан, особенно это коснулось фюзеляжа. В носовой части, под радиопрозрачным обтекателем, установили радиолокационную станцию «Орел-Д», позволявшую обнаруживать и сопровождать цели на высотах от 500 до 20 000 м. Штурмана в экипаже заменил оператор, размещившийся за летчиком.

Вместо пушечного вооружения под крылом появились пусковые устройства для двух ракет К-8М (К-98), способных поражать цели, летящие со скоростью до 1 800 км/ч.

Самолет Як-28П комплектовался катапультными креслами со шторкой, разработанными в опытном конструкторском бюро (ОКБ) специально для сверхзвуковых самолетов. Впервые в практике бомбардировочной авиации члены экипажа Як-28 облачались в скафандры, надежно защищавшие их при разгерметизации и катапультировании⁵.

Вооружение истребителей-перехватчиков ракетами класса воздух – воздух и оснащение бортовой радиолокационной станцией (БРЛС) с большой дальностью обнаружения дали возможность атаковать самолеты противника в переднюю полусферу (ППС) и под большими ракурсами, повысило вероятность поражения и результативность атаки.

Таким образом, бой на средних дистанциях (от 100 до 15 км) начинался с соревнования техники: чей радиолокатор дальше «увидит», чья система свой – чужой раньше опознает. Недостатки электроники трудно компенсировать поражающей мощностью, поскольку без информации (сведений о местоположении и характеристиках цели) дальнобойное оружие прицельно применить было нельзя.

На Як-28П был установлен радиолокационный прицел «Орел-Д», который позволял обнаруживать цели и уничтожать их как в заднюю, так и в переднюю полусферу ракетами с

² Смит М. (Smith M.) Удачная операция английских спецслужб на месте катастрофы советского истребителя // The Daily Telegraph, Великобритания. 26 декабря 2003 г. URL : <http://inosmi.ru/world/20031226/203527.html>

³ Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО). Оп. 893227. Д. 1. Л. 84 ; Оп. 779. Д. 1. Л. 2, 3, 4, 5, 8, 10 ; Оп. 806040 с. Д. 1. Л. 7.

⁴ Авиация ПВО России и научно-технический прогресс: боевые комплексы и системы вчера, сегодня, завтра : моногр. / под ред. Е.А. Федосова. 2-е изд. М. : Дрофа, 2004. С. 114–115.

⁵ История конструкций самолетов в СССР 1951–1965 гг. / Е.В. Арсеньев [и др.] ; ред.-сост. Ю.В. Засыпкин, К.Ю. Косминков. М. : Машиностроение, 2000. С. 554–556 ; Толмачев Е.П. Небесный страж ГСВГ // Летопись 16-й воздушной армии. Калуга : Манускрипт, 2010. С. 241.

радиолокационной и тепловой головкой самонаведения. Нижний предел работы прицела составлял по высоте 500 м. Дальность обнаружения – 40 км. Дальность захвата – 30 км⁶.

Проблема опознавания в военном деле имеет давнюю историю. Отечественная система госопознавания ПВО изначально предназначалась для применения в первую очередь в боевой обстановке. Иными словами, дефицит времени на уточнение обстановки в разных инстанциях в ней изначально предполагался. Если «чужой» – без промедления уничтожить, если «свой» – огневое воздействие исключить. В мирное время такой подход, естественно, не приемлем. Станция «СРЗО-2» являлась самолетным радиолокационным запросчиком и ответчиком системы радиолокационного опознавания, предназначенной для определения принадлежности к своим вооруженным силам самолетов и кораблей, обнаруженных радиолокационными станциями 1-го или 2-го диапазонов волн, и выдачи ответного сигнала на запросы других запросчиков системы⁷. Станция «СРЗО-2» могла работать совместно с панорамными радиолокационными станциями и других диапазонов волн, но в этом случае опознавание производилось без определения азимута.

Учитывая, что в период ведения боевых действий вероятность попадания ключей гарантированного опознавания к противнику возрастает (падение своих самолетов на территории противника, диверсионная работа и пр.), для вывода из строя станций «СРЗО-2» в них были установлены электродетонаторы, разрушающие часть монтажа в приемопередатчике и дешифраторе.

Электродетонаторы приводились в действие либо самим летчиком (оператором) нажатием кнопки взрыва, находящейся в кабине, либо автоматически – инерционным замыкателем, срабатывающим при падении самолета, либо с использованием катапультирующего устройства.

Возможно ли было забыть «установить» систему самоликвидации? Это исключено.

Во-первых, чтобы сдать готовое изделие, то есть «СРЗО-2», заказчику, по словам бывшего инженера Государственного Рязанского приборного завода Н.И. Фадеева, они около недели проверяли его на стенде и, после приемки военпредом Министерства обороны (МО), отправляли на авиационный завод в Новосибирск.

Во-вторых, имеется техническое описание, в котором определен порядок размещения станции «СРЗО-2» на самолетах. В нем записано, что монтаж станции производится по установочно-монтажным чертежам для данного типа самолета. Расположение антенн всех диапазонов для каждого типа самолета отработывалось специально и не могло быть изменено, так как даже незначительная трансформация могла существенно повлиять на зоны обзора станции. Размещение антенн отработывалось на моделях самолетов и должно было согласовываться с главным конструктором станции.

В-третьих, в техническом описании подробно изложены требования к установке и проверке системы самоликвидации важнейших узлов станции.

Нельзя игнорировать и мнения по поводу происшедшей катастрофы и ее последствий профессиональных авиаторов, испытателей авиационной техники. Приведем два из них.

Летчик-испытатель, космонавт-испытатель У.Н. Султанов, не раз летавший на Як-28П, со всей категоричностью ответил, что «прежде чем взлететь, проверял работу этой системы». Сегодня система свой – чужой ликвидируется четырьмя способами. В аварийной ситуации пилот сам может нажать на кнопку и стереть коды опознавания. Если он этого не сделал, то при катапультировании система уничтожается автоматически. В случае отказа этого варианта система свой – чужой опять же автоматически ликвидируется при ударе самолета о землю. А если в течение суток никто не перенастроит прибор, коды опять же стираются сами.

Интересный материал по рассматриваемой проблеме разместил в интернете бывший летчик ВВС СССР Г.М. Кислов, он же был одним из свидетелей гибели первого космонавта Земли Ю.А. Гагарина. Представляется необходимым привести его воспоминания в полном объеме.

«6 апреля 1966 года под Берлином потерпел катастрофу перегонный Як-28П, ведомый капитаном Капустиным со штурманом Яновым, стартовавший с аэродрома “подскока” Финов в Кётен. Старший лейтенант Янов Юрий Николаевич – штурман и капитан Капустин Борис Владиславович – командир экипажа служили в 668-м полку бомбардировочно-истребительной авиации в ГСВГ (Группе советских войск в Германии. – А. А.) в городке Финов. Отказ двух (автономных) двигателей после

⁶ Аэрокосмическое обозрение. 2000. № 1. ; Притяжение высоты: историко-публицистическое издание / под общ. ред. А.Н. Червякова. Рязань : Приз, 2008. С. 93 ; Через тернии к звездам. ОАО завод «Красное знамя». Рязань, 2012. С. 140 ; Агарев А.Ф. Секретарь обкома Ларионов. Неизвестные штрихи к портрету незаурядной личности. Рязань : Русское слово, 2015. С. 97–143.

⁷ Притяжение высоты.

“горки” на высоту в 4 000 метров позволял и летчику, и штурману катапультироваться, но тогда самолет рухнул бы на Берлин...

За шестилетний срок службы в ГСВГ на аэродроме Финов командир экипажа капитан Капустин прилично изучил окружающий ландшафт и, без сомнения, мог посадить машину на водную гладь нескольких озер, в том числе и озера Штёссензее района Шпандау, в английском секторе Западного Берлина. Его друг и напарник Ю.Н. Янов понадеялся на мастерство Б.В. Капустина и не катапультировался (после трехкратных предложений командира). Планирование аппарата не превышало 30 секунд. К примеру, планирование самолета Ю. Гагарина продолжалось 55 секунд (до жесткой посадки). Но пара попыток реанимации “сдохших” двигателей “съели” и скорость, и спасительную высоту. Пара друзей не дотянула и до условно-“посадочной” полосы See... (в английской зоне), вынужденно похоронив себя в озерный ил. Без падения не взорвался бы самоликвидатор СРО свой – чужой.

Останься друзья в живых, не исключено, что их расстреляли бы по суровым законам того времени. После гибели летчиков наградили посмертно орденами Красного Знамени, вместо заслуженных звезд Героев Советского Союза. Слишком значительными оказались потери приборов категории повышенной секретности. В результате падения самолета произошло сразу три ЧП: летчики погибли, самолет наисекретнейший потеряли, на самолете не сработал самоликвидатор радиозапросчикаответчика свой – чужой, который в целостности и сохранности попал к англичанам вместе с секретным кодом. Когда англичане, наконец, передали самолет и тела наших летчиков советской стороне, в нем отсутствовала система СРО (свой – чужой). Следовательно, западные специалисты могли выжать из прибора самое главное – дешифровать его»⁸.

Таким образом, сегодня можно сделать вывод о том, что система самоликвидации «СРЗО-2» на самолете стояла. Но почему она не сработала? Думаем, ответ на этот вопрос еще предстоит найти. Полагаем, что попытка летчиков все же посадить самолет на водную гладь озера (очевидец говорит о том, что самолет достаточно плавно вошел в озеро и не развалился на мелкие части), в данном случае сыграла роковую роль. Произошло следующее: инерционный взрыватель не сработал, поскольку не было достаточной силы удара для детонации. Как следствие – «секреты» советского самолета были рассекречены. Компроментация ключевой информации запустила сложный механизм восстановления нарушенной системы госопознания. Он затрагивал все штабы и командные пункты Вооруженных сил СССР: от Генерального штаба ВС СССР до самой дальней радиолокационной роты.

Вскоре после этого в Советском Союзе и в странах Варшавского договора была произведена срочнейшая экспресс-замена этих «радиозапросчиковответчиков». А это потребовало огромных финансовых расходов. Так, Государственный Рязанский приборный завод – изготовитель БРЛС «Орел-Д» – в срочном порядке направил в ГСВГ группу инженеров во главе с А.В. Новиковым, которая в течение двух недель производила «восстановительные» работы. Авиация Группы советских войск в Германии две недели не летала. Трагическое летное происшествие стало первопричиной срочной замены оборудования на десятках тысяч самолетов и, в конечном счете, отказа от запуска АКП Як-28П в серию.

Но все это не умаляет подвига летчиков Бориса Капустина и Юрия Янова – они в момент аварии предотвратили падение самолета на городские кварталы Берлина, спасая тем самым жизни многих людей.

⁸ Кислов Геннадий. Третий свидетель. URL : <http://aviator.guru/blog/43487891933/Tretiy-Svidetel--Gibeli-GAGARINA.?page=1.html>



**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

« 31 » марта 1997 г.

№ 4 / 72023

142100, г. Подольск, Московской обл.

КАПУСТИНУ В.Б.

г. Москва, Капотня,
квартал 5, д. 23, кф. 42

АРХИВНАЯ СПРАВКА.

На Ваше заявление по поводу гибели Вашего отца КАПУСТИНА В.В. сообщаем:

Капитан КАПУСТИН Борис Владиславович, 1931 г.р. уроженец Краснодарского края, Отраденского района, совхоз 28, проходил службу в 668 бомбардировочном авиационном полку 132 бомбардировочной авиадивизии 24 Воздушной Армии в составе Группы советских войск в Германии с 25.07.1960 г. по 6.04.1966 г. (погиб из-за авиационной катастрофы) в должности командира звена; похоронен в г. Ростов н/Д. Женат - жена Капустина Галина Андреевна, сын Валерий рожд. 1958 г.

ОСНОВАНИЕ: ЦАМО, оп. 893227, д. I, л. 84

В акте расследования катастрофы самолета ЯК-28П, пилотируемого командиром звена 668 бап капитаном КАПУСТИНЫМ В.В. и штурманом звена 668 бап старшим лейтенантом Яновым Ю.Н., происшедшей 6 апреля 1966 г. значится:

"... Экипажи 668 бап выполняли перегонку самолетов ЯК-28П с заводского аэродрома на аэродром Кетен 24 ВА.

6.04.66 г. с промежуточного аэродрома Финнов после предполетной подготовки для продолжения перелета на аэродром Кетен в 15 ч. 24 ми произвела взлет пара - командир звена капитан КАПУСТИН со штурманом звена ст. лейтенантом Яновым. Ведомым летчиком был капитан Подберезкин со штурманом экипажа капитаном Лобаревым.

Набрал высоту 4000 метров пара в правом пеленге на установленном интервале и дистанции встала на курс полета на аэродром Кетен.

На 12 минуте полета или через 4 минуты после набора высоты, находясь в режиме горизонтального полета (скорость 600 км/час по прибору), капитан КАПУСТИН своему ведомому подал команду "Уйди вправо".

Выполняя эту команду, капитан Подберезкин увеличил интервал до 100 м и, наблюдая за ведомым, заметил, что он начал отставать. Восприняв это отставание, как желание ведущего занять место ведомого, капитан Березкин, продолжал полет по маршруту, выдерживая заданный режим.

Через 1 мин. 27 сек. капитан Подберезкин, не видя ведущего, в звал его по радио на связь. Капитан КАПУСТИН ответил "На связи", в на вопрос Подберезкина видит ли он его, ответил "нет". На следующие вопросы капитан КАПУСТИН не ответил.

Самолет упал в озеро Штессен (наименование так в документе) в 15 час. 39 мин. в английском секторе Западного Бердина. Капитан КАПУСТИН В.В. и ст. лейтенант Янов Ю.Н. погибли.

Далее в акте записано, что сложность аварийной обстановки не дала возможность экипажу продолжить нормальный полет, а густонаселенный район г. Берлина побудил к решению предотвратить излишние человеческие жертвы, направить самолет на приводнение в озеро, а не катапультироваться.

Уровень летной и специальной подготовки экипажа и метеословения вполне соответствуют поставленной задаче на перелет и сомнениям:

Фом. ЦАМО 7-96

не вызывают.

Капитан КАПУСТИН имел налет по основным типам самолетов: всего 1195 часов. Из них на самолете Як-28 - 222 час, Як-28У - 54 час., Як-28П - 14 час.

За последние 6 месяцев на этих самолетах имел налет 69 часов.

Далее в акте отражается, что летчик КАПУСТИН в 1964 г. успешно переучился на самолет Як-28. Техника пилотирования отличная и хорошая. Успешно освоил полеты на сверхзвуковой скорости в стратосфере днем и ночью. Имел большой опыт полетов строем на больших и малых высотах. Техника пилотирования строем в качестве ведущего и ведомого высокого качества. Подготовлен в качестве инструктора. Техника пилотирования устойчивая. К полетам готовился всегда серьезно. И этого требовал от своих подчиненных. Материальную часть самолета и практическую аэродинамику знал хорошо и отлично, в воздухе эксплуатировал грамотно.

Сведений об установке самоликвидации системы СРО (свой-чужой) в акте не имеется.

В заключении акта указано, что причиной авиакатастрофы явился отказ двигателей в полете из-за их помпажа, в следствии конструктивно-производственных дефектов.

Помпаж левого двигателя произошел из-за обрыва в полете лопатки № 40 второй ступени ротора компрессора, в результате воздействия высокого уровня повторно-изгибных напряжений.

Причину помпажа правого двигателя установить не представлялось возможным.

Выход - Катастрофа произошла по конструктивно-производственным дефектам. Виновником является Московский машиностроительный завод "Красный Октябрь", выпустивший недоброкачественную продукцию.

ОСНОВАНИЕ: ЦАМО, по.779259, д.1, лл.2,3,4,5,8,10

Другие сведения о ходе полета в акте не отражены.

Одновременно сообщаем, что Военный Совет 24 Воздушной Армии 16.4.66 г. принял решение за мужество и самопожертвование во имя спасения жизни жителей Западного Берлина капитана КАПУСТИНА Б.И. и ст.лейтенанта Янова Ю.Н. представить к награждению правительственной наградой орденом "Красное Знамя" посмертно.

ОСНОВАНИЕ: ЦАМО, оп.806040с, д.1, л.71



ЗАВЕДУЮЩИЙ ХРАНИЛИЩЕМ

Handwritten signature

КЫЗЕРОВ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ, ЛИТЕРАТУРЫ И ЭЛЕКТРОННЫХ РЕСУРСОВ

1. Авиация ПВО России и научно-технический прогресс: боевые комплексы и системы вчера, сегодня, завтра [Текст] : моногр. / под ред. Е.А. Федосова. – 2-е изд. – М. : Дрофа, 2004.
2. Агарев, А.Ф. В небе над Берлином. Трагическая страница эпохи холодной войны [Текст] / А.Ф. Агарев, К.-П. Коббе, Р. Гроссер, И.В. Сизова. – Рязань : Русское слово, 2012. – 136 с.
3. Агарев, А.Ф. Секретарь обкома Ларионов. Неизвестные штрихи к портрету незаурядной личности [Текст]. – Рязань : Русское слово, 2015.
4. Аэрокосмическое обозрение [Текст]. – 2000. – № 1.
5. История конструкций самолетов в СССР 1951–1965 гг. [Текст] / Е.В. Арсеньев [и др.] ; ред.-сост. Ю.В. Засыпкин, К.Ю. Косминков. – М. : Машиностроение, 2000.
6. Кислов, Геннадий. Третий свидетель [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://aviator.guru/blog/43487891933/Tretiy-Svidetel--Gibeli-GAGARINA.?page=1.html>
7. Притяжение высоты: историко-публицистическое издание [Текст] / под общ. ред. А.Н. Червякова. – Рязань : Приз, 2008.

8. Смит, Майкл (Smith, Michael). Удачная операция английских спецслужб на месте катастрофы советского истребителя [Электронный ресурс] // The Daily Telegraph, Великобритания, 26 декабря 2003 г. – Режим доступа : <http://inosmi.ru/world/20031226/203527.html>
9. Толмачев, Е.П. Небесный страж ГСВГ [Текст] // Летопись 16-й воздушной армии. – Калуга : Манускрипт, 2010. – С. 241.
10. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). – Оп. 893227. – Д. 1. – Л. 84 ; Оп. 779. – Д. 1. – Л. 2, 3, 4, 5, 8, 10 ; Оп. 806040 с. – Д. 1. – Л. 7.
11. Через тернии к звездам. ОАО завод «Красное знамя» [Текст]. – Рязань, 2012.

REFERENCES

1. Aviatsiya PVO Rossii i nauchno-tekhnicheskij progress: boevye komplekсы i sistemy vchera, segodnya, zavtra [Text] : monogr. / pod red. E.A. Fedosova. – 2-e izd. – M. : Drofa, 2004.
2. Agarev, A.F. V nebe nad Berlinom. Tragicheskaya stranica epohi holodnoj vojny [Text] / A.F. Agarev, K.-P. Kobbe, R. Grosser, I.V. Sizova. – Ryazan' : Russkoe slovo, 2012. – 136 s.
3. Agarev, A.F. Sekretar' obkoma Larionov. Neizvestnye shtrihi k portretu nezauryadnoj lichnosti [Text]. – Ryazan' : Russkoe slovo, 2015.
4. Aerokosmicheskoe obozrenie [Text]. – 2000. – N 1.
5. Istoriya konstrukcij samoletov v SSSR 1951–1965 gg. [Text] / E.V. Arsen'ev [i dr.] ; red.-sost. YU.V. Zasyplin, K.YU. Kosminov. – M. : Mashinostroenie, 2000.
6. Kislov, Gennadij. Tretij svidetel' [Electronic resource]. – Mode of access : <http://aviator.guru/blog/43487891933/Tretiy-Svidetel--Gibeli-GAGARINA.?page=1.html>
7. Prityazhenie vysoty: istoriko-publicisticheskoe izdanie [Text] / pod obshch. red. A.N. Chervyakova. – Ryazan' : Priz, 2008.
8. Smit, Majkl (Smith, Michael). Udachnaya operatsiya anglijskih spetssluzhb na meste katastrofy sovetskogo istrebitelya [Electronic resource] // The Daily Telegraph, Velikobritaniya, 26 dekabrya 2003 g. – Mode of access : <http://inosmi.ru/world/20031226/203527.html>
9. Tolmachev, E.P. Nebesnyj strazh GSVG [Text] // Letopis' 16-j vozdušnoj armii. – Kaluga : Manuskript, 2010. – S. 241.
10. Central'nyj arhiv Ministerstva oborony Rossijskoj Federacii (CAMO RF). – Op. 893227. – D. 1. – L. 84 ; Op. 779. – D. 1. – L. 2, 3, 4, 5, 8, 10 ; Op. 806040 s. – D. 1. – L. 7.
11. Cherez ternii k zvezdam. ОАО zavod “Krasnoe znamya” [Text]. – Ryazan', 2012.

A.F. Agarev

THE MYSTERY OF YAK-28P (FIREBAR)

The article sheds light on the events that took place 50 years ago on the territory of Germany. On 6 April 1966 a Soviet fighter aircraft Yak-28P (Firebar) crashed in the British controlled sector of West Berlin. The crewmembers Boris Kapustin and Yuri Yanov, pilots of the 668th Assault Aviation Regiment of the 24th Air Army, which was located on the territory of the then GDR, died. The author maintains that the circumstances under which the air catastrophe took place remain mysterious. Military officials still abstain from speaking about it. The author focuses on the conclusions drawn by the state committee on the investigation of the crash. The author maintains that, neither the military, nor the constructors, nor the manufacturers of the aircraft wanted to take the responsibility. The author highlights that Boris Kapustin and Yuri Yanov performed a heroic act on 6 April 1966 when they valiantly gave their lives to save the lives of thousands of civilians by managing to avoid a housing estate and crashing into Lake Stößensee without ejecting.

air catastrophe, combat aircraft, Air Army, pilots, mystery.