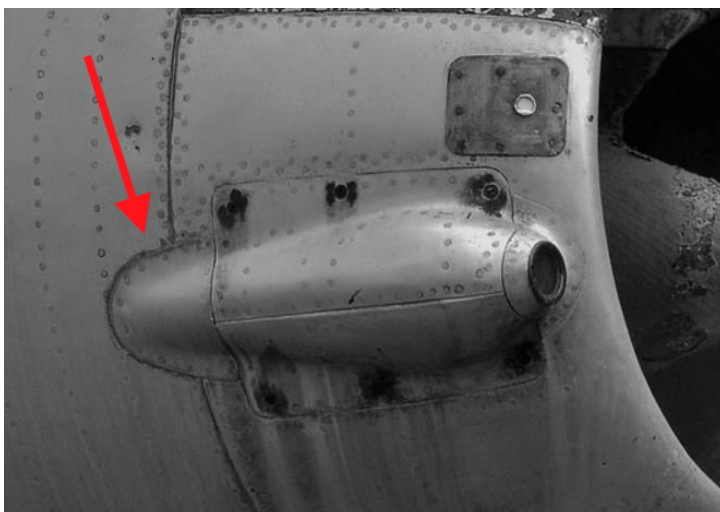


Das Flugzeugwrack am Strand von Usedom

Manfred Kanetzki

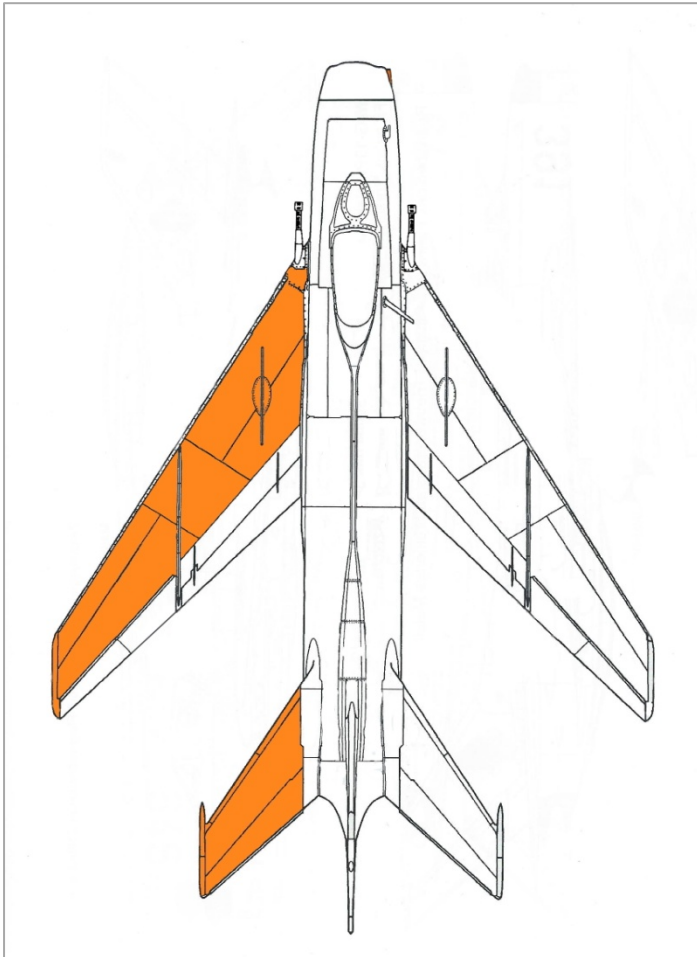


Am 11. Juni 2019 wurden am Strand der Insel Usedom, im Bereich Peenemünde, einige Wrackteile eines Flugzeuges geborgen. Nach einer Besichtigung der Einzelteile beim Munitionsbergungsdienst in Mellenthin war klar, dass es sich hier um die Trümmer einer MiG-19 handelt. Anhand der Reste der Abdeckung für die Schießkamera war die Zuordnung zu einer MiG-19P oder PM möglich, da nur diese Versionen eine Schießkamera an der vorderen rechten Bugseite besaßen.



Die Schießkamera einer MiG-19P und ein Teil der aufgefundenen Abdeckung

Weitere Wrackteile konnten ebenfalls einer MiG-19 zugeordnet werden.



Einige aufgefundene Teile an einer MiG-19P



Teile vom Höhenruder



Die linke Tragfläche

Bei der Untersuchung der Wrackstücke wurden an einigen Teilen Einschusslöcher festgestellt. Sie sind ein eindeutiger Beleg dafür, dass das Flugzeug mit einer 30-mm-Bordkanone abgeschossen wurde. Eine MiG-19P besaß zwei von diesen 30-mm-Maschinenkanonen NR 30.



Ein Einschussloch von außen (li.) und von innen (re.)



Wie kommt eine abgeschossene MiG-19 an den Strand von Peenemünde?

Auf einem Teil vom Triebwerk konnte man die Buchstaben NAHORE und einige Zahlen erkennen. "Nahore" ist ein tschechisches Wort und bedeutet "oben".



Die Inschrift "NAHORE" auf einem Teilstück des Triebwerkes

Handelt es sich bei dem Flugzeug um eine in der Sowjetunion hergestellte MiG-19P oder MiG-19PM mit tschechoslowakischem Triebwerk?

Die MiG-19 war das erste in Großserie produzierte Überschalljagdflugzeug der Welt. Geflogen wurden die Versionen S, P und PM von den Luftstreitkräften der Sowjetunion, der DDR, CSSR und der VR Polen. Die Luftstreitkräfte der CSSR hatten von 1957 bis 1973 die MiG-19 in den Versionen S und PM im Bestand. In der CSSR wurden von 1958 bis 1963 103 MiG-19S in Lizenz hergestellt. Die Flugzeuge der Version PM kamen aus dem sowjetischen Werk 21 in Gorki (heute Nishni Nowgorod). Bei einem notwendigen Triebwerkswechsel wurden später sicherlich in Lizenz hergestellte tschechoslowakische Triebwerke in die MiG-19PM eingebaut.

Nur mit der MiG-19PM konnten leitstrahl gelenkte Luft-Luft-Raketen RS-2U verschossen werden.

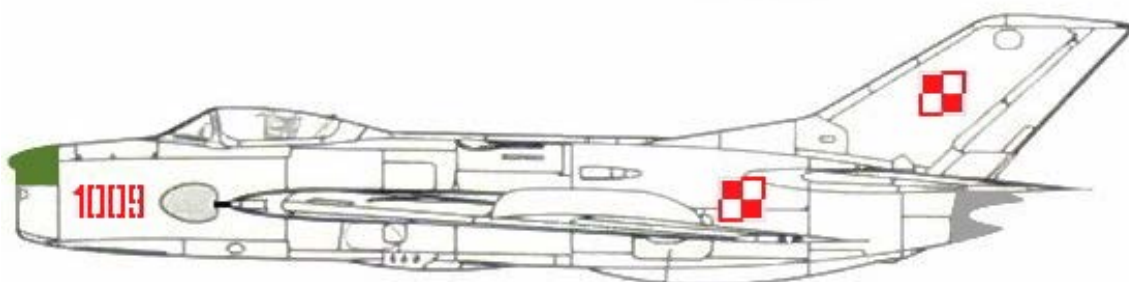
Seit Mitte der 1960er Jahre befand sich im Luftraum östlich von Rügen ein Gebiet, in dem das Schießen auf Luftziele geübt wurde, die sogenannte Luftschießzone II. In dieser Luftschießzone II schossen die Jagdflieger der DDR, CSSR und der sowjetischen 16. Luftarmee mit Luft-Luft-Raketen auf Leuchtbomben, die in großer Höhe abgeworfen wurden.

Eine Erklärung für die Trümmer vor der Küste wäre, dass es bei einer dieser Schießübungen zu einer Havarie kam, und das Flugzeug kurz vor der Küste des Peenemünder Sperrgebietes abstürzte.

Bei weiteren Recherchen stellte sich aber heraus, dass keine MiG-19 der CSSR in der Luftschießzone II eingesetzt wurden.

Auch von den MiG-19 der DDR-Luftstreitkräfte gingen keine über der Ostsee verloren.

In der VR Polen waren von 1959 bis 1975 die Versionen MiG-19P und PM im Einsatz. Am 28. März 1973 ist eine MiG-19P mit der Nummer 1009 des 28. Jagdfliegerregimentes vom Flugplatz Słupsk-Rędzikowo bei einem Gefechtseinsatz über der Ostsee abgestürzt. Der Pilot



Hauptmann Jan Budek kam dabei ums Leben. Weitere offizielle Details sind zu dieser Katastrophe nicht bekannt.

Die polnische MiG-19P mit der Nummer 1009

In der polnischen Zeitschrift "Lotnictwo Wojskowe" Nr. 1/2002 wurde dann aber spekuliert, dass Hauptmann Budek am 28. März 1973 mit einer MiG-19P startete, um ein nicht identifiziertes Flugzeug abzufangen, welches sich im polnischen Luftraum befand. Die MiG-19P von Hauptmann Budek wurde dabei angeblich von einer anderen MiG-19 abgeschossen, die aus dem Gebiet der DDR heraus auf dasselbe Flugzeug (Atlantic ?) eingesetzt wurde.

Diese Version ist sehr unwahrscheinlich, da solch eine Aktion sicherlich von der Besatzung der "Atlantic" und auch von den Gefechtsständen der NVA und der Sowjetarmee registriert worden wäre. Welche Flugzeuge aus dem Nordteil der DDR kämen für solch einen Abschluß infrage. Das Gebiet der Oderbucht, in dem dieser Vorfall stattgefunden haben müßte, da die Wrackteile am Strand von Usedom liegen, gehörte zur Luftverteidigungszone des Jagdfliegergeschwaders 9 aus Peenemünde. Also hätte dieses Flugzeug von hier kommen müssen. Das JG-9 besaß aber zu keiner Zeit die MiG-19. Im Jahr 1973 befand sich hier die MiG-21M im Einsatz. Auch das 733. Jagdfliegerregiment in Ribnitz-Damgarten, dessen Verantwortungsbereich westlich von Rügen endete, hatte zu dieser Zeit ebenfalls keine MiG-19 mehr im Bestand. Warum sollte ein Jagdflugzeug der Sowjetunion oder der NVA ein polnisches Flugzeug beim Abfangen einer Atlantic abschießen? Das macht keinen Sinn. Die Aufgabe der DHS-Maschinen des Warschauer Vertrages bestand darin, im Zusammenwirken ein fremdes Flugzeug an den Grenzen des Hoheitsgebietes zu identifizieren und zu begleiten, und im seltenen Ausnahmefall aus dem Luftraum abzudrängen.

Wahrscheinlich handelt es sich bei den aufgefundenen Teilen um die Überreste der MiG-19P der polnischen Luftstreitkräfte. Nach dem Absturz wurden die größten Teile des Flugzeuges geborgen. Spuren der Bergung sind an den verbliebenen Wrackteilen zu erkennen. Sonderbar ist, dass angeblich keiner von den Armeeinghörigen des Standortes Peenemünde etwas von dem Absturz und den folgenden Bergungsarbeiten mitbekam.

Es ergeben sich nun die Fragen:

1. Wer hat die MiG-19P abgeschossen?
2. Wer hat das Wrack damals geborgen?

Die Antworten auf diese Fragen könnten eigentlich nur von polnischer Seite kommen.

MK 13.11.2019

Ergänzung vom 25.05.2020

Zum o.g. Absturz fand sich auf einer russischen Internetseite folgender Eintrag:

16. Катастрофа самолета МиГ-19 27 марта 1973 года.



Пилот: капитан-пилот Ян Будек (Jan Budek) сын Юзефа, родился 17 декабря 1937 года в м.Окулице (Okulice) повет Бохня (Bochnia); выпускник Офицерской школы летчиков в Радоме в 1959 году; командир звена 28 истребительного авиационного полка ПВО в Слупску; летчик 1 класса, посмертно представлен к званию майор. *Налет:* более 1263 часа на самолетах: TS-8 Bies, УТИ МиГ-15, Lim-2, Lim-5, МиГ-19. *Задание:* полет на перехват в рамках боевого дежурства. *Обстоятельства катастрофы:* катастрофа произошла во время несения боевого дежурства на самолете МиГ-19 на аэродроме в Слупску днем в ПМУ. Летчик был поднят по тревоге на перехват чужого самолета, который нарушил воздушную границу над Балтикой. Во время полета на перехват над морем летчик превысил допустимую скорость для самолета оборудованного подвесными топливными баками. Командир полка дал команду летчику увеличить скорость полета до максимальной. Допустимая скорость полета самолета МиГ-19 с подвесными топливными баками составляет 1000 км/час., скорость самолета Я.Будка составила 1100 км/час. Летчика и обломков самолета не найдено. *Причина:* превышение допустимой скорости полета с подвесными топливными баками.

Übersetzung:

Der Absturz des MiG-19-Flugzeugs am 27.(28.) März 1973.



Flugzeugführer: Hauptmann Jan Budek, Sohn von Jozef, wurde am 17. Dezember 1937 in Okulice Pove Bochnia geboren; absolvierte 1959 die Offiziersschule für Flugzeugführer in Radom; Kettenkommandeur im 28. Jagdfliegerregiment der Luftverteidigung in Slupsk; Flugzeugführer der 1. Klasse, posthum in den Rang eines Majors befördert.

Flugzeit: mehr als 1.263 Stunden in Flugzeugen: TS-8 Bies, UTI MiG-15, Lim-2, Lim-5, MiG-19.

Aufgabe: Abfangflug im Rahmen eines Kampfeinsatzes.

Die Umstände der Katastrophe: Die Katastrophe ereignete sich während eines Kampfeinsatzes mit dem Flugzeug MiG-19 auf dem Flugplatz Slupsk am Nachmittag in der PMU (DHS?). Der Flugzeugführer wurde alarmiert, um ein anderes Flugzeug abzufangen, das die Luftgrenze über der Ostsee verletzte. Während des Abfangfluges über dem Meer überschritt der Pilot das Tempolimit für ein Flugzeug, das mit Zusatzbehälter ausgestattet war. Der Regimentskommandeur gab dem Piloten den Befehl, die Fluggeschwindigkeit auf das Maximum zu erhöhen. Die zulässige Fluggeschwindigkeit des Flugzeuges MiG-19 mit Außenbord-Kraftstofftanks beträgt 1.000 km/h. Die Geschwindigkeit des Flugzeuges von Jan Budek betrug 1.100 km/h. Der Pilot und die Trümmer des Flugzeuges wurden nicht gefunden.

Grund: Überschreitung der zulässigen Fluggeschwindigkeit bei Außenbord-Kraftstofftanks.

Quelle: Flugzeugkatastrophen 1971–1980 (Teil 1), 09.02.2011, https://aviacrash.u-coz.ru/load/aviacija_pnr/katastrofy_1961_1970_chast_7/6-1-0-71#a1973-03-27, 25.05.2020