

Analyse des Besuches der Mig-29 in Dübendorf

Autor(en): **Gygax, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **168 (2002)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68039>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Analyse des Besuches der MiG-29 in Dübendorf

Die vom 17. April bis 3. Mai 2002 in Dübendorf durchgeführten Flüge der schweizerischen F/A-18 mit den MiG-29 des deutschen Jagdgeschwaders 73 (JG 73) waren sehr lehrreich. Für die Schweizer Piloten war dies wohl der mit der grössten Spannung erwartete Kontakt mit einer ausländischen Luftwaffe.

Markus Gygax

Der F/A-18, HORNET und der MiG-29, FULCRUM sind sich in verschiedener Hinsicht sehr ähnlich. In den Dimensionen sind sie beinahe identisch, das Luftkampfgewicht liegt nahe beieinander, beide sind zweistrahlig und vom Äusseren her verfügen beide über zwei Seitensteuer. Sogar der jeweilige Erstflug liegt nur wenige Tage auseinander.

Bedeutame Unterschiede gibt es dennoch zwischen diesen beiden Kampfflugzeugen, die sich bis 1989 in Europa als Gegner gegenüberstanden. Der MiG-29 ist ein Abfangjäger, der gezielt für die Belange der ehemaligen sowjetischen Luftstreitkräfte entwickelt wurde. Sein Einsatzkonzept beruht auf einer engen Kontrolle durch eine Bodenleitstelle. Der Pilot flog zu Sowjetzeiten sein Flugzeug und bediente sein Waffensystem weitgehend nach den Anordnungen seines Jägerleitoffiziers am Boden.

Der FULCRUM ist ein reiner Abfangjäger, der HORNET das Mehrzweckkampfflugzeug par excellence.

Der FULCRUM verfügt über eine hervorragende Kurzstreckenlenkwaffe, die

AA-11. Diese ist zurzeit (für kurze Distanzen) eine der besten «dogfight»-Lenkwaffen. Zusammen mit dem Helmvisier, womit die Piloten der MiG-29 bereits ausgerüstet sind, wird das Flugzeug zu einem sehr starken Luftkämpfer im Sichtbereich.

Unser HORNET dagegen verfügt über ein hervorragendes Radarsystem, das APG-73, mittels dessen ein Gegner bereits auf grosse Distanz erkannt werden kann. Dadurch kann die Bedrohung frühzeitig beurteilt und die Waffe schon auf grosse Distanz eingesetzt werden. Die einzusetzende Waffe ist die AIM-120 «AMRAAM» (Advanced Medium Range Air to Air Missile), eine der modernsten Radarlenkwaffen mittlerer Reichweite. Dieser Waffeneinsatz erfolgt in der Regel so frühzeitig, dass es gar nicht zu einem «dogfight» kommt.

Der MiG hat eine starke Faust, der F/A-18 einen langen Arm. Der MiG fliegt schneller, der F/A-18 dafür länger. Der MiG sieht kürzer, der F/A-18 weiter.

Kontakte mit ausländischen Luftwaffen sind äusserst wertvoll, und die von den Schweizer Hornet-Piloten beim gemeinsamen Training gemachten Erfahrungen

waren einmalig: Nur so ist das eigene Können vergleichbar; nur so lassen sich intern erarbeitete Verfahren verifizieren. Nach diversen Kampagnen gegen westliche Kampfflugzeuge ergab der Besuch der MiG-29 nun die erste Möglichkeit, gegen ein Kampfflugzeug östlicher Konstruktion anzutreten. Beim Besuch des JG 73 in Dübendorf konnten zudem auch wertvolle Erfahrungen in Bereich Logistik/Unterstützung gemacht werden. Die Kontakte und die guten gemeinsamen Erfahrungen haben zudem ein grosses Zukunftspotenzial: Das JG 73 wird als erster Verband der deutschen Luftwaffe auf den Eurofighter TYPHOON umschulen.

Kontakte mit ausländischen Kampfflugzeugen sind wertvoll und bieten eine hervorragende Gelegenheit, das eigene Können zu überprüfen und die Leistungsfähigkeit anderer Kampfflugzeuge kennen zu lernen.

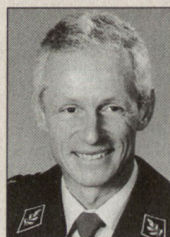
Das Training in Dübendorf bestätigte die hohe Qualität des Waffensystems HORNET im Vergleich zum MiG-29. Der HORNET ist einfacher zu unterhalten. Die in der Presse zum Teil kolportierte Unterlegenheit des F/A-18 entspricht nicht den Tatsachen. Eindrücklich bewiesen wurde allerdings der grosse Nutzen eines Helmvisiers im Luftkampf. Auch der HORNET wird deshalb in nächster Zeit mit einem derartigen System ausgerüstet werden, was zu einer Steigerung seiner Leistungen im Nahkampfbereich führen wird. Zusammen mit weiteren Kampfwertsteigerungen wird der HORNET somit für die nächsten 30 Jahre ein hervorragendes Kampfflugzeug sein. Er wird zusammen mit dem zu beschaffenden neuen Kampfflugzeug eine Speerspitze der Schweizer Luftwaffe bleiben.

Die FULCRUM-Kampagne in Dübendorf war sehr erfolgreich und äusserst wertvoll. Ein weiterer Schritt im optimalen Nutzen von sehr teuren Waffensystemen zur Sicherheit und Wahrung unseres Luftraumes und damit unseres Landes ist getan. ■



F/A-18 und MiG-29 in Patrouille.

Foto: Schweizer Luftwaffe



Markus Gygax,
Brigadier,
Kdt Fliegerbrigade 31,
Berufsmilitärpilot,
8484 Weisslingen.