

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Band: 88 (2013)
Heft: 11

Vorwort: Pugachovs Kobra
Autor: Forster, Peter

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

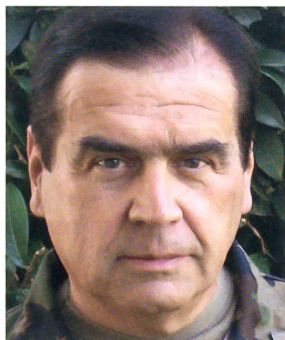
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Pugachovs Kobra



Von Zürich nach Moskau bietet Aeroflot den Komfort des Airbus A-319. Die MAKS, die Leistungsschau der russischen Luftfahrt, bietet ein Spektakel, das weltweit seinesgleichen sucht.

Wenn drei T-50, Suchoi-Maschinen der fünften Generation, sich in den grauen Himmel über der Fliegerstadt Schukowski schrauben, dann brechen Hunderttausende in Jubel aus. Unsere russische Übersetzerin wischt sich eine Träne aus dem Auge – voll lauter Stolz.

Kein Zweifel, was die Suchoi und MiG, die Ritter- und Falken-Staffeln vorführen, das zeugt von Mut, Präzision und professioneller Arbeit.

Wenn ein Suchoi-Pilot hoch am Himmel zu Pugachovs Kobra ansetzt, halten Legionen den Atem an. Nach gelungenem Manöver erschallt Riesenapplaus, den der kühne Flieger nicht hört.

Streng ist die Sicherheit. Bei ihren waghalsigen Kunststücken meiden die Piloten den Zuschauerraum. Und OMON, die Sondertruppe des Innenministers, riegelt Schukowski, die Stadt des Kosmonauten Gagarin, weiträumig ab.

Dem Glanz und Ruhm der russischen Militärflieger stehen Eindrücke gegenüber, die bei aller Brillanz der Piloten an der Spitzenstellung der russischen Aviatik zweifeln lassen. Auf dem Flug

feld stehen in Reih und Glied die Suchoi-Apparate vom Su-27 bis zum Su-35. Gegenüber sind in zivilen Farben die Tupolew-Maschinen Tu-154, Tu-204 und Tu-214 aufgereiht.

Tupolew? – unwillkürlich erinnern wir uns an den Airbus, der uns nach Moskau trug, und an die Aeroflot A-319, A-320, A-321 und A-330, die den Flughafen Scheremetewo beherrschen.

Ein Russe wirft ein: «International bringt Aeroflot die neuen Airbus- und Boeing-Modelle. Mit der Tupolew fliegen wir nur noch in Russland selbst, nach Omsk oder Irkutsk. Und da kannst du eine alte Kiste erwischen.»

Was bleibt – vom mächtigen, reichen, armen Russland? Ist es der Zauber des T-50? Die hohe Kunst des Fliegens, wie sie die russischen Piloten zelebrieren? Die Meldung, Russland habe auf der MAKS für 21 Milliarden Produkte verkauft?

Oder doch der Eindruck des mehrstündigen Staus, in dem das MAKS-Programm zu erdauern ist? Oder die Berichte, wonach die russischen Rüstungsfirmen bei weitem nicht ausgelastet sind?

Gewiss ist nur zweierlei:

Erstens treibt Russland mindestens seine *militärische* Luftfahrt energisch voran. Die russischen Firmen bieten zu günstigen Konditionen Spitzenprodukte an (die der Westen aus politischen Gründen verschmäht).

Und zweitens strebt Russlands Luftwaffe ungeachtet der amerikanischen Konkurrenz am Himmel nach wie vor die Vorherrschaft an.

Peter Forster, Chefredaktor