



**Thomas Hentschel**

2003

**MiG-29 – Legende und Wahrheit**

**Die Geschichte eines Jagdflugzeuges**

## A7 - Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
Vorwort	3
1. An der Schwelle der 4. Generation	5
2. Die Entwicklung der MiG-29 bis zur Truppenreife	11
3. Wie der Westen die MiG-29 kennen lernte	27
4. Modifikationen und Weiterentwicklungen	31
4.1. Übersicht (Stand Ende 2000)	31
4.2. MiG-29 (Erzeugnis 9-12)	32
4.3. Die doppelsitzige Variante MiG-29UB	34
4.4. MiG-29 (Exportvariante 9-12)	36
4.5. MiG-29 (Erzeugnis 9-13)	37
4.6. MiG-29 (Erzeugnis 9-14)	39
4.7. MiG-29M (Erzeugnis 9-15)	40
4.8. MiG-29 (Erzeugnis 9-21)	43
4.9. MiG-29K (Erzeugnis 9-31)	43
4.10. MiG-29KU (Erzeugnis 9-62)	51
4.11. MiG-29S (Erzeugnis 9-13S)	52
4.12. MiG-29SE (Erzeugnis 9-13SE)	53
4.13. MiG-29SD (Erzeugnis 9-12SD)	54
4.14. MiG-29SM (Erzeugnis 9-13SM)	56
4.15. MiG-29SMT (Erzeugnis 9-17)	57
4.16. MiG-29UBT (Erzeugnis 9-52)	62
4.17. MiG-35	63
4.18. MiG-29 MRCA (MiG-29M2)	64
4.19. MiG-29OWT	66
4.20. Entwicklung der MiG-29-Modifikationen	68
5. Serienproduktion und Truppeneinsatz der MiG-29 in der UdSSR und in den GUS-Staaten	69
6. Export von Flugzeugen MiG-29	77
7. MiG-29 in der NVA der DDR	86
8. Die MiG-29 in der Bundesluftwaffe	100
9. Konstruktion, Ausrüstung, Systeme, Bewaffnung	109
9.1. Zelle und Triebwerk	109
9.2. Andere Systeme	117
9.3. Geräteausrüstung	118
9.4. Das Waffenleitsystem	120

<b>9.5. Funkelektronische Ausrüstung</b>	<b>133</b>
<b>9.6. Flugzeugbewaffnung</b>	<b>138</b>
<b>9.7. Rettungssystem</b>	<b>160</b>
<b>10. Gefechtswert und Vergleich mit anderen Flugzeugtypen</b>	<b>164</b>
<b>10.1. Vorbemerkungen</b>	<b>164</b>
<b>10.2. Woran orientiert sich der gefechtswert ?</b>	<b>170</b>
<b>10.3. Wichtung von Gefechtsseigenschaften und Vergleich</b>	<b>178</b>
<b>11. Wie geht es weiter mit der MiG-29 ?</b>	<b>196</b>
<b>12. Was kommt nach der MiG-29 ?</b>	<b>200</b>
<b>Anhänge</b>	<b>205</b>
<b>A1 - Abkürzungen</b>	<b>205</b>
<b>A2 - Erläuterung von Fachbegriffen</b>	<b>207</b>
<b>A3 - Literaturverzeichnis</b>	<b>209</b>
<b>A4 - Abbildungsverzeichnis</b>	<b>210</b>
<b>A5 - Katastrophen und Havarien der MiG-29</b>	<b>212</b>
<b>A6 - Stichwortverzeichnis</b>	<b>214</b>
<b>A7 - Inhaltsverzeichnis</b>	<b>221</b>

Fehlerberichtigung: Auf Seite 51 (im 1. Absatz) muss es statt Abb. 146  
Abb. 153 heißen !

## 7. Die MiG-29 in der NVA der DDR

Grundlage der Einführung der MiG-29 in die Luftstreitkräfte der DDR war der „Fünf-Jahrplan zur Einführung spezieller Erzeugnisse 1985 – 1990“, GVS-Nr. B 949906 vom 29.11.1985 sowie die erste Zusatzvereinbarung ZV 80/91110217 vom 04.12.1987 über die Lieferung von weiteren vier Flugzeugen MiG-29.

Die ersten Informationen über den Kauf der MiG-29 durch die Deutsche Demokratische Republik wurden in dem Jahr 1985 intern bekannt, als der damalige Verteidigungsminister, Armeegeneral Hoffmann, bei einem Truppenbesuch des schwedischen Verteidigungsministers im JG-9 in Peenemünde diesem diese Mitteilung machte, dass die DDR Flugzeuge MiG-29 in Dienst stellen würde.

Um sich auf die neue Flugzeugtechnik einstellen zu können, reiste eine Gruppe von Offizieren des Kommandos der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung (Kdo. LSK/LV) vom 15. bis 17. September 1985 nach Moskau zu einer Konsultation. Teilnehmer waren Offiziere der Bereiche „Stellvertreter Technik“ und „Chef Fliegeringenieurdienst“.

Am 16. 09.85 wurden wir vom Chefkonstrukteur der MiG-29, M.P.Waldenberg, in den Räumen der Shukowski-Militärakademie persönlich in das Flugzeug MiG-29 eingewiesen. Am nächsten Tag ging es dann zur Luftwaffenbasis Kubinka vor den Toren Moskaus, wo wir erstmals die MiG-29 ansehen und anfassen konnten. Ohne in militaristische Schwärmereien für Waffentechnik zu verfallen, muss man sagen, dass wir alle von diesem Flugzeug stark beeindruckt waren. Das war der Anfang der Geschichte der MiG-29 in der DDR und später in Gesamtdeutschland.

Nach dieser ersten Konsultation zur MiG-29 konnte und musste der Vorbereitungsprozess zur Indienststellung der MiG-29 anlaufen. Für neu in Dienst zu stellende Technik waren personelle, materielle, bildungsmäßige und organisatorische Voraussetzungen für die Übernahme der Technik, ihre richtige Nutzung und Wartung sowie für Instandhaltung und Instandsetzung zu schaffen. Personal musste umgeschult und zugelassen werden, Berge von Dokumentation mussten übersetzt, bearbeitet oder auch neu erarbeitet werden. Höheren Orts war entschieden worden, die MiG-29 im JG-3 auf dem Flugplatz Preschen (an der deutsch-polnischen Grenze bei Forst) in Dienst zu stellen.

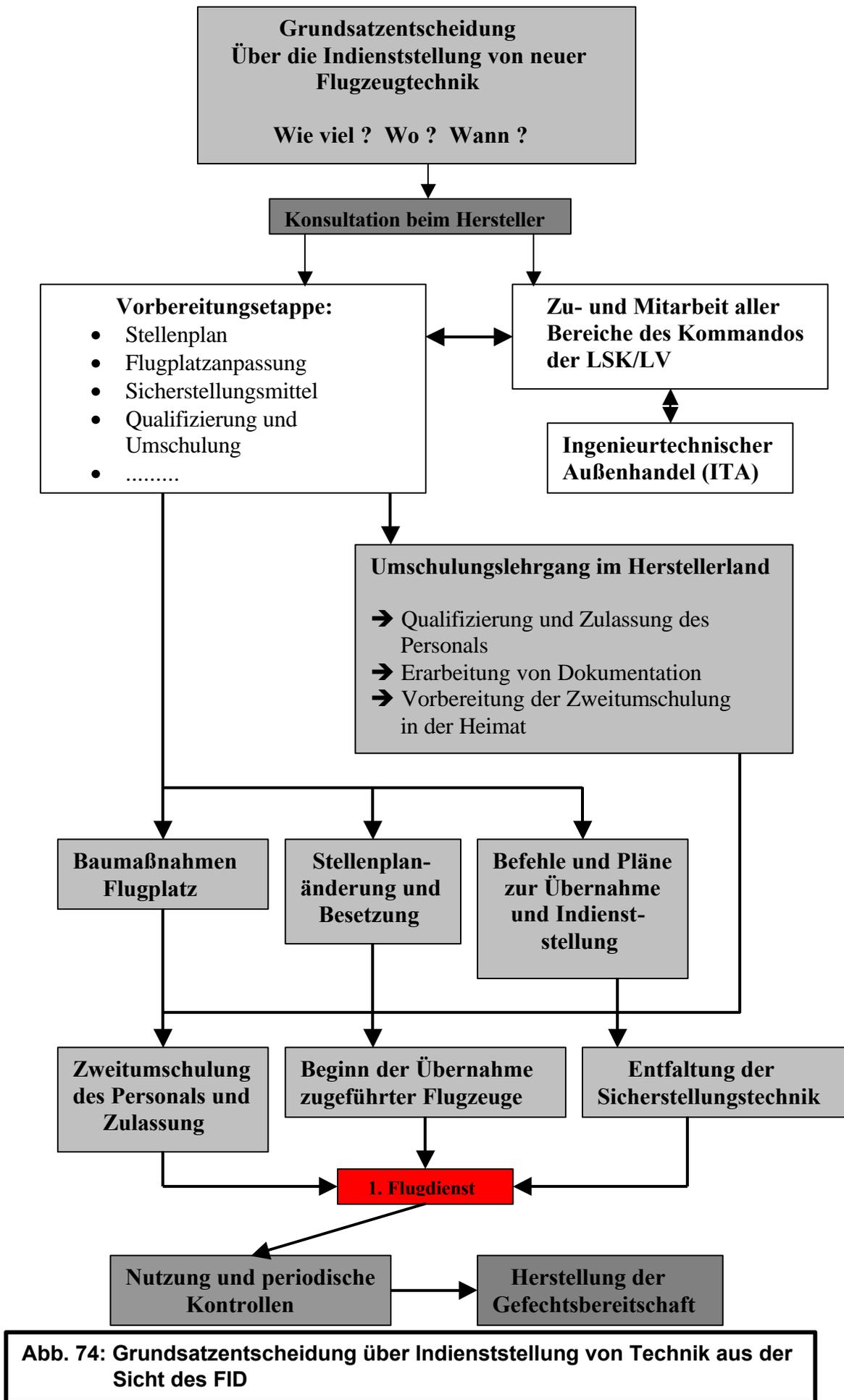


Abb. 74: Grundsatzentscheidung über Indienststellung von Technik aus der Sicht des FID

Mit den Erkenntnissen der Konsultation in Moskau, zum Teil auch unterstützt von der Partnern der 16. Luftarmee der Westgruppe der sowjetischen Streitkräfte (Stab in Wünsdorf), machten wir uns an die Arbeit und arbeiteten u. a folgende Themenkomplexe ab (siehe auch „Grundsatzentscheidung über Indienststellung von Technik aus der Sicht des Fliegeringenieurdienstes):

- Notwendige Anzahl und Typen von Sicherstellungstechnik, Mess- und Prüfmitteln, Inbetriebnahmeständen, Ersatzteilen u. ä;
- Überarbeitung des Stellenplanes des betreffenden Geschwaders (und der sicherstellenden Einheiten), das im konkreten Fall von der MiG-21 zur MiG-29 übergehen musste, also von der zweiten zur 4. Generation;
- Anpassung des Flugplatzes Preschen an die Nutzungserfordernisse der MiG-29 (Shelter-GDF, Abstellflächen, Vorstartlinie, Werkstatt- und Laborräume u.a.m.);
- Etappen der Einweisung des fliegenden und ingenieurtechnischen Personals.

Die Zusammenstellung der nach Fachgebieten zu gliedernden Umschulungsgruppe musste u.a. folgende Besonderheiten berücksichtigen:

- in jeder Fachgruppe mussten zwei bis drei russisch sprechende Teilnehmer vorhanden sein;
- es mussten die Kommandohöhen Kommando LSK/LV, Division, Geschwader, Staffel, Kontroll- und Reparaturstaffel sowie die Lehreinrichtungen berücksichtigt werden;
- es standen nur begrenzte Umschulungsplätze zur Verfügung.

So fanden sich die festgelegten Teilnehmer des Umschulungslehrgangs, die zuvor mehrheitlich an der Offiziershochschule in einem theoretischen Kurs auf die Technik der 4. Generation vorbereitet worden waren, mit ihrem Gepäck für drei Monate zur Abreise in die Sowjetunion ein. Es war ein Sonnabend Anfang Mai 1987. Im Dienststellenklub der Kdo. LSK/LV wurden die letzten organisatorischen Probleme geklärt, der Umschulungsbefehl wurde bekannt gegeben, es folgten ein gemeinsames Abendbrot und der Abschied vom deutschen Bier. Am Sonntagmorgen zeitig früh erfolgte dann der Abflug mit einer IL-62 der TG-44. Nach einer Zwischenlandung in Moskau flogen wir über die fast endlosen Weiten der Sowjetunion, vorbei an den Ufern des versalzene Aralsees, nach Mittelasien. Fast schon im Schatten der Berge des Tianschan landeten wir auf dem Flugplatz Manas (heute von USA und Frankreich genutzt) der kirgisischen Hauptstadt Frunse (heute Bischkek). Mit Bussen und LKW's für unser Gepäck fuhren wir in unsere Unterkunft in der Höheren Fliegerschule Frunse. Hier teilte sich unsere Truppe. Die Piloten sowie die Zelle/Triebwerker und Waffenleute reisten am nächsten Morgen