

James O. Jackson

EGY REPÜLŐGÉP, AMELYET "RITÁNAK" HIVNAK

A fordítás a Time International 1991. november 25-ei száma 60-61. oldalán megjelent cikk alapján készült

Fordító: Kiss Lajos mk. százados

A szovjet MIG-29 a legmozgékonyabb vadászrepülőgép, melyet eddig építettek. Több szakember - mint olcsó alternatív nyugati vadászgép - NATO alkalmazhatóságát latolgatja.

A szovjet MIG-29-es adottságaira, képességeire, 1979-es első repülése óta a nyugati hírszerző szervezetek megkülönböztetett figyelmet fordítanak. Miután ez a repülőgép a '80-as évek közepén a Szovjetunió csúcs vadászgépe lett, a szakértők a különböző légi bemutatókon megfigyelhették annak szerepléseit s megállapíthatták, hogy igenis jó gépről van szó. Azt azonban, hogy mennyire, senki nem tudta teljes biztonsággal megmondani. Ezután jött a német egyesítés és a Luftwaffe hirtelen gazdája lett egy 24 darab MIG-29-esből álló századnak, melyet egykor a kelet-német légierő üzemeltetett. Ezzel a nyugati szakértőknek először vált lehetővé belerúgni a futóköpenybe, beindítani a "legegzetikusabb" szovjet vadászgép hajtóművét. Összegzett vélemények alapján: a MIG-29 egy repülőgépvezető-barát gép; legjobb, amelyet eddig építettek.

A szigorú, hat hónapos tesztelés befejeztével a német pilóták a múlt nyáron úgy találták, hogy a repülőgéppel rendkívül szűken lehet venni a fordulókat, ellenáll az óriási terheléseknek, s egy hollywood-i revolveres ügyességgel képes tüzelni. Repül egészen lassan, 160 $\frac{\text{km}}{\text{h}}$ sebességgel, mint egy vászonborítású PIPER CUB, egészen 2,5 M ig, s így méltó ellenfele a nyugati legjobbainak. Fordulókban ellenáll

a 10-11-szeres túlterhelésnek ez több mint, amit a legtöbb pilóta kibír, valamint jobb mint a 9 g-s "amerikai megfelelője".

Pilótáink már a második, harmadik repülés után megszerették - mondja Jürgen Kreft alezredes a német légierőbe bevont MIG-29-esek felügyelője - . Véleményük szerint könnyű, mozgékony és engedelmes. Képes repülni szokatlanul nagy állásszögeken - ahol a levegő már a szárnyrészek között örvénylik - anélkül, hogy a repülőgépvezetők elvesztenék az irányítást. Mindez pl. közelharcban a repülőgép rendkívüli mozgékonyágát jelenti.

A pilóta úgy fordíthatja a gép orrát egy másik repülőgép irányába, hogy az azt észre sem veszi. Szők fordulóban ellenséges repülőgép üldözésekor a gép orrát hirtelen felránthatjuk, ezzel megnövelhetjük a cél "láthatóságát", s biztos győzelmet arathatunk az ellenséges gép felett (lásd: rajz) - mondta Kreft.

EGY LEHETSÉGES ALKALMAZÁS LÉGI HARCBAN

A MIG-29-nél nagy állásszögön a felhajtórés rövid időre helyettesíthető hajlómű-toldóval. Ez lehetőséget biztosít a repülési pálya fölötti célpont megfigyelésére.

HIRTELEN FELRÁNTÁS ("Flip-up" vagy "kobra") közel 80°-ra

REPÜLÉSI PÁLYA

A légi cél befogva megsemmisítve rakétával

A MIG-29-es fordulóban üldözi az ellenséges repülőgépet "Flip-up" ("kobra")-manőverrel

A tesztprogram eredményeképpen a Német Védelmi Minisztérium saját lajstrom-számmal látta el ezt a századot. Jelenleg Preschen közelében, nem messze a lengyel határtól, Berlinől dél-keletre 135 km-re települnek. Pilótáik a korábbi NDK és NSZK hajózóiból kerültek ki. A 23 db MIG-29-es egy harcászati egységben működik (a 24.-et az amerikaiak egy további vizsgálatra kölcsönkérték, Fort Worth-be a General Dynamics kutatórészlegébe, Texas állam).

A gép nagyon gyors, a manővereket, a fordulókat szöken veszi - mondja Gend Kraul őrnagy, egyike a 16 volt kelet-német MIG-29-es pilótáknak, akik az egyesítés után bekerültek a Luftwaffe állományába. Ő és társai a felkarjukon hordják a Fighting Fulcrums század azonosító jelzését. (Ez egyébként a gép NATO kód szerinti elnevezése).

Kraul azt állítja, hogy a Fulcrum lényegesen felülmúlja az F-4 Phantomot, a német légierő fő erősségét. - Az F-4-es ellen harcolni céllovászatnak felel meg - teszi hozzá Kraul. Ez a tény aligha okoz meglepetést, hiszen az F-4-es a '60-as évek repülőgépe. Máskülönb a német hajózók már megtalálhatták azokat az elemeket a MIG-29-en, melyek az amerikai csúcsgépeken (F-15, F-16) is meg vannak. Ellentétben azokkal, a MIG-29-nél az eredmény a pilóta Ugyességétől függ mondja Heinz Dengler alezredes, a század repülésbiztonsági tisztje. A nyugati vadászrepülőgépekben található korszerűbb elektronikai berendezések nagyobb előnyt biztosítanak a vizuális látás határain túl is - egészíti ki Dengler. A közelharc távolságát és sebességét figyelembe véve azonban a repülőgépek közel azonosak, s ennek következtében, aki az első hibát elköveti az "elveszett"!

Az a néhány amerikai pilóta, akik MIG-29-cel repült, odaadó lelkesedéssel beszéltek annak manőverezőképességéről. Edward Mechenbier ezredes a General Electric egyik vezetője,

a Nemzeti Gárda Légierőjének pilótája egy kétüléses kiképző repülőgépen 1991 júliusában tartott légitüntetést (Dayton, Ohio állam). Olyan érzés vezetni - mondja, mint egy bogárhátú Volkswagent, amit Cadillac motorral szereltek fel. Edward ezredes leírja az izgalmát: a 14515 kg tömegű repülőgép nem több, mint 350 méter kifutás utáni felemelkedett, kismagasságon műrepült, beleértve a luppingot, a dupla S-eket, 9 g-s fordulókat és a forszázzsal végrehajtott, halállal dacoló rácsapásokat - mindezt 900 méter alatt! "Fantasztikus - mondja - valóban látványos".

Mindezen repülési képességek ellenére a MIG-29-est nehéz csodálni. A szemet nem gyönyörködteti sem a lekonyuló orr, sem a terjedelmes szárnytő-meghosszabbítás, nem beszélve a tátongó levegő beömlőcsatornáról. Az egyenetlen borítással úgy néz ki, mintha patkókovács adta volna meg a formáját. A himlőhelyes titánfelületen kiálló szegecsfejek, a nem tervezett púpok, beteg illesztések, a durván vágott szerelési panelek láthatók. Az elhanyagoltság általános érzéséhez tartoznak még a házi készítésű fa antenna fedő és a hosszú kerti öntözőcsőhöz hasonló Pilot-cső védő. Ennek ellenére a pilóták szeretik a MIG-29-est, annak sajátosságaival együtt.

"Ritának" hívjuk - mondja Kraul. Költőien mondván beszélget velünk. Rita az ún. "речевая инструкция" rövidítése, ami magyarul szóbeli utasítást jelent. Ez egy sorrend ellenőrző, audió biztonsági rendszer. A magnetofonhang emlékezteti a pilótát a lényeges tevékenységekre pl. a futó-, fék-, szárnykiengedés, sebességmódosítás ... stb. végrehajtására. - Ha valamit nem tesz meg, Rita addig és addig beszél, amíg végre nem hajtod - mondja Kraul. Hasonló egy feleséghez, egy szerelmes asszonyhoz, tulajdonságai a kívülálló számára rejtve maradnak.

A durva borítólemez például nem tekinthető hátránynak. A Messerschmitt mérnökei fel voltak háborodva, amikor meglátták - mondja Kreft, de a tanulmányozás után úgy találták, hogy durvaságban mégis van valami jó! Ez a borítás - amely olyan, mint a golflabdán található gödröcskék - emelőképeség javító határrejteget hoz létre! A gép újdonságai között egy egyszerű célzóberendezést is megtalálható, ami nem bonyolultabb a televízió csatornaváltójánál. Abban is eltér a nyugati komputeres rendszerekkel egybeépített nehézkes sisakoktól, hogy itt a kb. 50 USD értékű, néhány infravörös emittert tartalmazó készülék kapcsokkal rögzíthető a normál sisakhoz. Az infravörös sugárnyaláb visszatükröződik a pilótafülkében elhelyezett tükrökről s hihetetlen pontossággal mérhető a pilóta fejének helyzete (helyszöge). - Nagyon egyszerű, pontos, megbízható - teszi hozzá Kreft, így a pilóta a tűzvezető-rendszerével a közel 60^o-on repülő célt is képes befogni.

Egy másik műszaki sajátosság a botkormányon lévő "vészgomb". Ha a pilóta ezt megnyomja a térbeli orientáció elvesztésekor (ami köztudottan egyik fő baleseti forrás) az automatika gyorsan visszaállítja a gépet vízszintes repülési helyzetbe. "Ezzel a géppel szinte lehetetlen ellenőrizhetetlen szituációba kerülni" - mondja Kreft-, "ha ez mégis megtörténik, akkor csak nyúlj a "vészgombhoz" s egyenesvonalú vízszintes repülési helyzetbe kerülsz minimális magasságvesztéssel".

A nyugati tervezők és pilóták semmibe sem veszik az ilyen berendezéseket, soha nem is voltak beépítve az USAF vadászgépeikbe. - "Nem bánám, ha egy hang a fülembe sügná, ha valami baj van a fedélzeten" - mondja Mechenbier, pedig ez a gomb megmenthetné a nyugat-európai zsúfolt városok lakóit, a repülőgépek pilótáit is az egyes veszélyhelyzetek létrejöttét követően. CA MIG-29-ek Luftwaffe állományába kerülése előtt a nyugati tervezőknek nem volt szándékukban a

"vészgombot" elhelyezni az Európai Légierő gépeibe. Most a Védelmi Minisztérium forrásából származó információik alapján ilyen rendszereket is számításba vesznek).

Az összes ragyogó repülési képessége mellett a MIG-29 alapvető, potenciálisan végzetes sajátosságokkal is bír. Hajtóművei ugyan erősek, de Üzemanyag-fogyasztások olyan nagy, hogy velük a gép kevesebb, mint két órát tud a levegőben tartózkodni. E probléma részben megoldható szárnypóttartályok elhelyezésével és levegőben történő utántöltéssel. Sokkal komolyabb gyengeség azonban a modern elektronikus berendezések hiánya. A nyugati repülőgépek fedélzetén olyan komputerizált tűzvezető-rendszereket helyeznek el, amely lehetővé teszi a repülőgépvezető számára féltucat cél követését az optimális cél kiválasztását és megtámadását.

A szovjet "vadász filozófia" homlokegyenest ellenkező a fentiekkel: tartsd a komputereket a földön, ahol védett bunkerekből küldik a kódolt utasításokat a fülkébe. Ezért aztán a MIG-29-es pilóták gyakran repülnek szemüket a műszerfalra tapasztva úgy, hogy nem tudják a körülöttük lévő légtérben hol lehet az ellenség. Az ilyen rendszerek végzetes gyengeségét leplezte le az öböl-háború, amikor az US bombázók a háború első óráiban lerombolták az irakiak földi telepítésű radarkövető és ellenőrző pontjait, így a földi irányítás nélkül maradt néhány iraki MIG-29-es tevékenysége inkább a "részeg kacsa"ra hasonlított.

Mindezek ellenére a német szakértők hiszik, hogy a Fighting Fulcrums század sikeresen beilleszkedhet a NATO légierőbe. Annak ellenére, hogy a MIG-29-es egyidőben csak egy célt képes követni és támadni, ezt a "nem csekély" munkát megfelelően elvégzi. A fejlesztők reménykednek abban, hogy négy-gépes csoportokban tevékenykedve - az ún. légizónás védelmi stratégiában - a repülőgépek képesek tartani magukat az amerikai típusú komputerizált célkövető rendszerekkel

szemben. A MIG-29-esek könnyen felszerelhetők Sidewinder rakétákkal, erős lézerirányítású csöves fegyverekkel és további nyugati kommunikációs berendezésekkel is amivel a '90-es évek jó védővadászgépeivé válhatnak.

Ezen tények ismeretében több német szakértő javasolja a MIG-29 vásárlását az előregedett F-4 Phantomok lecserélésére. Manfred Opel nyugalmazott tábornok, szociáldemokrata

képviselő a Bundestag tagja 200 db újabb MIG-29-es vásárlását szorgalmazza olyan felszerelésekkel kiegészítve, mint pl. a légi utántöltés berendezés.

"Az F-4 nagyon zajos, költséges, futunk az alkatrészek után, a hajtómű egyre több alkatrésztét gyakorlatilag mi készítjük mondja. Vonjuk ki a rendszerből az F-4-eket, vegyünk MIG-29-eket és kapcsoljunk hozzájuk nyugati fegyverzetet!" Opel becslése szerint áruk darabonként kb.25 mil-

Visegrádi mentőöv?
Rühe kiszállna a Jägerből

(Bonnai tudósítónktól)

Volker Rühe, a közelmúltban kinevezett német védelmi miniszter jól tájékozott bonnai források szerint hajlik rá, hogy Németország kiszálljon a német-brit-olasz-spanyol kooperációban megvalósítandó új európai vadászrepülőgép, a Jäger 90 gyártási kooperációjából.

A végső szót két héten belül mondják ki, de úgy hírlík, hogy a bonni védelmi minisztériumban többségbe kerültek azok, akik szerint Németország jelenlegi pénzügyi nehézségei közepette nem engedheti meg magának a költséges és mind politikai, mind stratégiai szempontból ellentmondásos vállalkozás további finanszírozását. Az ellenek mellett a kormány pártok sorában is mind többen érvelnek azzal, hogy a Jägerrel való lemondással a költségvetés jelentős, más területeken jobban használható összegeket takaríthatna meg.

Rühe abból indul ki, hogy a Bundeswehrnek az ezredforduló táján szüksége lesz új vadászgépek rendszerbe állítására, s a beszerzésről már most dönteni kell, de viszonylag olcsó megoldást kell találni, s a

Jäger, amelynek darabja becslések szerint mintegy 150 millió márkába kerülne, nem ilyen. A „nem” kimondása előtt Bonnban konzultálnia kell partnereivel, amelyek a hírek szerint a németek nélküli is folytatni kívánják a közös vállalkozást, s nem kizárt, hogy kártérítést követeljenek Németországtól. Az érintett német vállalatok szintén a folytatásban érdekeltek, s a Daimler-Benz konzern, amely a Messerschmidt Bolkow-Blom cég révén érdekelt az ügyben, a kiszállás helyett csupán a német részvétel szűkítését látja elfogadhatónak. A kancellár pártjában is többen – így Schäuble parlamenti frakcióvezető – a Jäger folytatása mellett kardoskodnak, így Rühe nek ezen a fronton is kemény csatát kell vívnia, ha keresztül akarja vinni akaratát. A folytatás hívei egyebek mellett azzal is érvelnek, hogy a Jägerre Magyarország, Lengyelországnak és Csehországnak is szüksége lesz, az ő megrendeléseik megmenthetnék a programot. A kérdés csak az, miből finanszírozná a három közép-európai ország a drága vadászgépeket?

Lédeker Pál

NEPSZABADSÁG
1992. 05. 18.

lió USD, beleértve a tartalék alkatrészeket, technikai berendezéseket. Olcsóbbak, mint a közel hasonló amerikai vadászgép-

pek. Ez a 200 gépes légierő időt adna Németországnak elhatározni vajon folytatható-e a költséges EFA-program (közös nyugat-európai vadászgép fejlesztési terv - szerk.) vagy más megoldás után kell nézni repülőgépvásárlás tekintetében, ebben a hidegháború utáni "kiszámíthatatlan" világban.

Az ilyen véleménytől a hideg rózsa a nyugati repülőgépipar építő cégeket, mivel napjaink hadigépeinek versenye a MIG-ek nélkül is elég képtelen. Helyt adva pilóta-véleménynek: - "Ez a gép a legjobb, melyet valaha is repültem - mondja Kraul, miközben gyengéden megütögeti a Fulcrum egyetlen borítását. "Ez a gép a pilóta álmainak netovábbja!".

Bonni palfordulás az eurovadászgép ügyében

„Németország a jelek szerint mégsem száll ki a német-brit, spanyol-olasz vadászrepülő-gyártási programból. Volker Rühe német védelmi miniszter kifejtette, megkísérli a „rég” Jäger 90-re eldáványzott pénzeszközöket úgy átcsoportosítani, hogy azokból egy, az új biztonságpolitikai helyzetnek megfelelő, kedvező árú vadászgépet lehessen kifejleszteni. Rühe váratlan véleménymódosításának háttérében egyértelműen a brit bírálatok állnak (Bonni tudósítónktól).

NÉPSZABADSÁG

1992. november 21.