

FLUGZEUGE IN DER DDR

Schwenkflügler MiG-23



In dieser Serie stellen wir Flugzeuge in der DDR vor. Heute: Mikojan-Gurewitsch MiG-23. Das erste sowjetische Flugzeug mit Schwenkflügeln wurde im Zuge der Modernisierung der NVA auch in den DDR-Luftstreitkräften eingesetzt.

Nach der Außerdienststellung der MiG-17 und MiG-19 in den Jahren 1968/69 waren die sechs Jagdgeschwader der LSK/Lv der NVA rund zehn Jahre lang durchgängig mit MiG-21 der verschiedenen Versionen ausgerüstet. Erst 1978 kam mit der MiG-23 ein neuer Jagdflugzeugtyp in die DDR.

Die seit 1970 produzierte MiG-23 war das erste sowjetische Kampfflugzeug mit veränderlicher Tragflügelgeometrie. Für Start und Landung stellte man die Pfeilung der Flügel auf 16°, für den hohen Unterschallgeschwindigkeitsbereich auf 45° und für den Hochgeschwindigkeitsbereich auf 72° ein. In dieser so genannten Schwenkflügeltechnologie sah man zu dieser Zeit in Ost und West eine Möglichkeit, am überschallischen Kampfflugzeugen gute Langsamflugeigenschaften für die Start- und Landephase zu geben. Der Nachteil lag allerdings im komplizierten, wartungsintensiven und vor allem sehr schweren Schwenkmechanismus.

Im Juli und August 1978 kamen zwölf Maschinen der Exportversion MiG-23MF in die DDR. Zuvor wurde eine erste Gruppe von Technikern und Piloten in der UdSSR bei Pniew (heute Białystok) in Kögissen auf die neuen Maschinen umgeschult. Die weitere Umschulung konnte dann in der DDR stattfinden, da zwei doppelstülzige Übungs-kampfflugzeuge MiG-23UB schon im Juni

1978 geliefert worden waren. Die Doppelstülzer hatten kein Radar und ein schwächeres Triebwerk.

Die MiG-23 erhielt das JG-9 in Pommern auf der Ostseeinsel Usedom. Dank ihres fortschrittlichen Radars Sapfir-23-3h sowie des Visiers und Feuerleitsystems ASP-230/S-230-3h konnte die MiG-23 als erstes Jagdflugzeug der NVA Luftziele auf Gegenkurs abfangen und bekämpfen. Die Bewaffnung bestand aus zwei Lenk Waffen R-23T oder R-23R mit Infrarot- oder Radarsuchkopf. Anfangs konnten die MiG-23MF der NVA nur mit R-23 gleicher Art, also entweder zwei R-23T oder zwei R-23R, bestückt werden, später konnten zwei R-23 mit unterschiedlicher

Zielsuchlenkung gewechselt mitgeführt werden. Als weitere Waffen führten die MF neben der fest eingebauten doppelstülzigen 23-mm-Kanone Gsch-23L meist zwei Infrastraketen R-35 an den Rumpfflagern mit.

Eine neue, wesentlich verbesserte Version der MiG-23, die MiG-23ML, wurde in der Sowjetunion seit 1976 produziert und stand später auch für den Export zur Verfügung. Von dieser Variante beschaffte die DDR ab 1982 32 Maschinen, die im JG-9 „Heinrich Rau“ in Dienst gestellt wurden. Dafür gab das Geschwader seine restlichen MiG-21MF an das JG-3 ab und war nun typenrein mit MiG-23 (eine Staffel MF und drei Staffeln ML) ausgerüstet. Gegenüber der MF verfügte die ML über eine leistungsgesteigerte Triebwerksversion mit verringertem Kraftstoffverbrauch. Deshalb konnte ein KS-Behälter im Heckbereich entfallen, und durch kompaktere Leichtbauweise wog die ML fast 1,5 t weniger als die MF. Besser gelöst waren auch

• Ein Paar MiG-23MF im Flug über der Ostsee





• **MIg-23ML** für den Entscheidungskampf mit Bombern bewaffnet, deutlich erkennbar ist die gegenüber den anderen MiG-23-Versionen veränderte Fahrwerksauslegung (die erste Ziffer der KITASche Nummer ist entfernt worden).



• **Detail** der doppelstufigen 23-mm-Kanone (Sch 23L) an einer MiG-23ML.

Aufbau und Kinematik des Fahrwerks, das eine größere Bodenfreiheit hatte und eine waagerechtere Lage des Flugzeugs beim Rollen erlaubte. Im Gegensatz zur MF und UB waren die ML deshalb auch für den Betrieb von Rasenpflätzen aus zugelassen.

• **Die erste MiG-23UB** der LSK beim Start, gut erkennbar die ausgefahrenen Nasenklappen. In ungefähr dieser Flugphase löste 1987 der Bremschirm aus und die Maschine ging infolge des technischen Defekts verloren.

Radaranlage, Feuerleitkomplex und Autopilot standen für weiterentwickelte Versionen, die für den Manöverbaukampf in mittleren Höhen optimiert waren. Als Bewaffnung konnten wahlweise R-23T oder R-23R gemischt getragen werden, als Nahbereichswaffe konnten bis zu vier R-60 an den Rumpfrägern mitgeführt werden. Möglich war auch die Verwendung von R-13M oder der älteren R-35 an diesen Stellen. Eine Umrüstung auf die verbesserte Rakete R-24 war für die 90er Jahre vorgesehen, wurde aber nicht mehr realisiert.

Wie alle anderen MiG-Jäger konnten auch die MiG-23MF und -ML für den Einsatz gegen Erdziele mit Bomben und ungleitenden 57-mm-Raketen in UB-16- und -32-Behältern bewaffnet werden. Möglich war auch der Einsatz der Luft-Boden-Leitwaffe Kh-23 und von Kanarengondeln UPK-23-500 (an den Flügelpylonen), das wurde aber im JG-9 nicht praktiziert.

Das Geschwader erhielt auch Schulmaschinen MiG-23UB, die im Flugzeugwerk Nr. 39 in Irkutsk hergestellt wurden, die Einsitzer dagegen ins Werk Nr. 30 in Moskau. Daraus resultierten auch einige Unterschiede in der Bauausführung und der Qualität der Maschinen.

Durch Materialfehler in einer Serie der Triebwerke für die MF kam es in den 80er Jahren zu Havarien bei drei Flugzeugen dieser Version, glücklicherweise ohne Personenschäden. Im Laufe der Einsatzzeit verlor das JG-9 noch vier MiG-23ML und zwei MiG-23UB durch Unfälle. Alles in allem werden den MiG-23MF/ML aber gute technische Zuverlässigkeit und gute fliegerische Eigenschaften nachgesagt.

Interessanterweise hatte die DDR-Füh-



• **Heck einer MiG-23ML**, wie die meisten anderen IWA-Geschwader führte auch das JG-9 noch 1990 ein Geschwaderwappen ein.

rung 1989 die Absicht, das JG-9 der Volksmarine zu unterstellen, denn als Marineflieger hätten die MiG-23 dann nicht zum Bestand der Luftstreitkräfte im Sinne der KSZE-Abüstungsvereinbarungen gezählt. Dies wurde jedoch nicht realisiert, stattdessen wurde das JG-7 aufgelöst.

Nach dem Ende der DDR erhielten alle Maschinen Bundeswehr-Inventarnummern, einige hat man bei der WTD-61 in Manching nachgefliegen. Bemerkenswert ist die Übernahme einer ganzen Staffel von zwölf MiG-23ML durch die USAF, der Rest ging an Museen und Ausstellungen.

Das erste und bis dahin immer noch einzige Jagdbombengeschwader der LSK/LV brauchte ab 1979 dringend Ersatz für ihre veralteten MiG-17. In der UdSSR war aus dem Jäger MiG-23 die Jagdbombervariante MiG-23BL entstanden. Der Grundaufbau entsprach der MiG-23MF, sie hatten





• Ein Paar MiG-23BN, bewaffnet mit UB-16-Raketenbehältern, die Tragflächen sind auf 45° Fleklung gefahren (vor die takt. Nr. wurde eine 1 gesetzt)



aber ein schwächeres Triebwerk und kein Radar. Durch das fehlende Radar konnte der Bug flach gesteuert werden, und das Cockpit erhielt eine Panzerung. Von 1979 bis 1981 führte die DDR-Regierung 22 solche Flugzeuge ein. Stationierungsart war das JBG-37 in Drewitz. Vier Doppelsitzer UB wurden vom JG-9 nach Drewitz umgesetzt, später kamen noch zwei neu gelieferte hinzu.

• Eine mit UB-32-Raketenbehältern bestückte MiG-23 BN sollt zum Start (die erste Ziffer der takt. Nr. ist entfernt worden).



Die Gefechtseigenschaften der MiG-23BN wurden in der NVA jedoch als nicht ausreichend angesehen. Triebwerksleistung, Kraftstoffladung, Navigationsausrüstung und vor allem die Bewaffnungsmöglichkeiten blieben weit hinter der Su-22 zurück, die dann zu Beginn der 80er Jahre für den Export zur Verfügung stand. Die BN konnten zwar ein weites Spektrum an Abwurfwaffen und un gelenkten Raketen mitführen, doch als Lenkoffle stand nur die Kh-23 zur Verfügung. Vor allem die fehlende Möglichkeit zum Einsatz hochentwickelter Lenkoffen machte die MiG-23BN sozusagen zum reinen „Eisenwerfer“.

Die Übersetzung und Programmierung des auto-

matischen Steuerungssystems ARS und des Autopiloten waren für den Flug in niedrigen Höhen und in Bodennähe optimiert. Das führte aber zu einer in manchen Situationen schwer zu beherrschenden Steuerung und gilt als unschönlich für die vier Totalverluste von MiG-23BN des JBG-37. Daher versuchte die NVA-Führung Ende der 80er Jahre, die MiG-23BN zu verkaufen, fand jedoch keinen Abnehmer. Als Ersatz war die Anschaffung von Su-25 im Gespräch. Doch die politische Wende und das Ende der DDR machten diese Pläne hinfällig. Die 18 verbliebenen MiG-23BN erhielten nach dem 3. Oktober 1990 Bundeswehr-Inventarnummern, wurden aber nicht genutzt. Für Studienzwecke gingen je zwei Maschinen nach den USA und Großbritannien, den Rest verteilte man an Museen und Ausstellungen.

■ MANFRED MEYER

Werknummer	Takt. Nr.	in Dienst bei NVA	Einheit	außer Dienst bei NVA	Verbleib
MIK-23BN					
039021 3089	564	13.07.76	JG-9	21.02.80	schwer beschäd. durch TW 88-Schaden, an OHS Kanari als Lehrmittel, 85 an Luftfahrtmuseum Köln-Rheinbreitfeld
039021 3091	568	13.07.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-01, an Flugschule L und P Junkers, Hermesfeld
039021 3096	568	13.07.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-06, an Flugschule L und P Junkers, Hermesfeld
039021 3097	562	13.07.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-03, an NVA-44, Manching, Verbleib?
039021 3098	588	13.07.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-04, an Technik-Inst. Inf. Zentrum, Pommernstraße (Eigentum LW Museum)
039021 3180	585	13.07.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-05, an Technikmuseum Hugo Junkers, Dessau
039021 3284	574	15.08.76	JG-9	07.07.80	schwer beschäd. durch TW 88-Schaden, an OHS Kanari als Lehrmittel, 85 an Luftfahrtinst. Sammlung Flieger (Eigentum LW Museum)
039021 3299	577	15.08.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-02, 85 an Luftfahrtmuseum der Bw Berlin-Gatow
039021 3380	595	15.08.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-07, 85 an Fl. ARDEC, Rohnberg
039021 3381	592	15.08.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-08, WTD-61, Manching, 84 an Schwedisches Bauern- und Technikmuseum, Lachsch-Sellershofen
039021 3382	593	15.08.76	JG-9	01.10.90	Bw 20-09, WTD-61, Manching, 84 an Fl. ARDEC, Rohnberg
039021 3384	596	15.08.76	JG-9	86	schwer beschäd. durch TW 88-Schaden, 08.87 an NVA, Rep. vorgesehen, jedoch nicht ausgeführt, abgestellt Dresden ab 11.99, 12.99 in Dresden verschrottet

Fortsetzung der Tabelle auf S. 56

MiG-23MF des JG-9 mit R-23T- und R-35-Raketen sowie 800-l-Zusatzbehälter, alle MF trugen eine Dreifarben-Tarnung



MiG-23UB des JBG-37 mit R-35 und UB-16-Behälter im Vierfarbentarnschema



MiG-23UB des JG-9, zwei Maschinen wurden 1983 in dieser grauen Bemalung geliefert, erhielten jedoch bei der ersten Überholung Tarnfarben.



MiG-23ML des JG-9 mit der maximalen Luftkampfbewaffnung: je eine R-23R bzw. R-23T unter den Tragflächen und vier R-60 an zwei Doppelstartern unter dem Rumpf



MiG-23BN des JBG-37 bewaffnet mit 18 100-kg-Bomben, diese Maschinen trugen eine Dreifarben-Tarnung



MIG-23B5

A 181 7825	101	13.04.78	IG-5, IBC-37	17.06.87	abgeplant beim Start durch Auslösen des Bremschirms (Bat.)
A 181 7836	102	13.04.78	IG-5, IBC-37	01.12.90	Bw 28-41, an Technik- und Verkehrsmuseum, Stade
A 181 7901	104	04.79	IG-5, IBC-37	01.12.90	Bw 28-42, an Flugplatzmuseum Colloby (Eigentum LWF Museum)
A 181 7902	105	04.79	IG-5, IBC-37	01.12.90	Bw 28-43, an Luftwaffenmuseum der Bw, Berlin-Gatow
A 181 8034	106	10.80	IG-9	01.12.90	Bw 28-58, an Museum Motortechnika Bad Deynhausen
A 181 8221	107	06.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-59, an Schönländisches Bauern- und Technikmuseum, Eschach-Sellershofen
A 181 8232	108	06.82	IG-9	01.12.90	abgeplant durch blockierte LE infolge nicht korrekter Freilassung bei Landung, Oberstztl. Wesner + Maj. Seibschach
A 181 8280	109	06.83	IG-9 (glat)	01.12.90	Bw 28-60, an Automobil-Museum Rietzling
A 181 8285	110	06.83	IG-9 (glat)	21.05.86	abgeplant nach Boden/Waldschneurei, bei Luftkampfabflug in geringer Höhe (beide Kat.)
A 181 8504	109*	09.85	IG-37, IG-9	01.12.90	Bw 28-61, an Schönländisches Bauern- und Technikmuseum, Eschach-Sellershofen
A 181 8506	105	09.85	IG-37, IG-9	01.12.90	Bw 28-57, an Luftfahrt-Mus. Sammlung Rhein

*Wurde am 26.05.86 gegen Flug eines MiG-Flugplatz überhaup nicht

MIG-23B6

019121 5085	689	27.07.79	IG-37	01.12.90	Bw 28-86, an Fa. AEROTEC, abgeplant in Rotherburg
019121 5087	690	27.07.79	IG-37	01.12.90	Bw 28-89, aHMa und Technikmuseum, Sinsheim
019121 5088	691	27.07.79	IG-37	01.12.90	Bw 28-40, 13.06.84 verschrottet in Drenitz
019121 4181	692	27.08.79	IG-37	01.12.90	Bw 28-61, 02.08.93 an USAF
019121 4150	694	28.02.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-62, an Schönländisches Bauern- und Technikmuseum, Eschach-Sellershofen
019121 4731	695	16.01.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-41, an Fa. AEROTEC, abgeplant in Rotherburg
019121 4712	696	16.01.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-44, an Automobilmuseum Fichtelberg
019121 4713	697	16.01.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-45, 1992 an RAF, ORA Sandeough
019121 4754	698	26.03.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-46, an Luftfahrtmuseum L und P Jönke, Hermeskeil
019121 4756	699	26.03.80	IG-37	29.07.82	abgeplant bei Eisenbahnstrecke durch Thoden, Bat.)
019121 4757	700	26.03.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-67, an Deutsches Museum Flugwelt, München-Oberdiesheim
019121 4758	702	12.04.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-48, 1992 an RAF, ORA Sandeough
019121 4759	705	26.03.80	IG-37	05.06.80	abgeplant bei Besuch durch Rietzling, Maj. Salsand +
019121 4220	707	12.04.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-50, an Schönländisches Bauern- und Technikmuseum, Eschach-Sellershofen
019121 4725	719	12.04.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-51, an Luftwaffenmuseum der Bw, Berlin-Gatow
019121 5680	712	12.04.80	IG-37	01.12.90	Bw 28-52, an Wehrtechnische Studiensammlung der Bw, Koblenz
019121 5721	715	05.08.81	IG-37	01.12.90	Bw 28-53, 02.08.93 an USAF
019121 5729	718	04.01.81	IG-37	01.12.90	Bw 28-54, an Museo del Alcolone, Rimini Italien
019121 5730	719	04.01.81	IG-37	12.06.86	abgeplant bei Front durch Ausfall Längssteuerung (Kat.)
019121 5732	720	04.01.81	IG-37	01.12.90	Bw 28-49, an Luftfahrttechnische Sammlung (Museum Flacon
298122 2830	706(2)	14.01.81	IG-37	01.12.90	Bw 28-40, an Auto- und Technikmuseum Sinsheim
298122 2831	730	14.01.81	IG-37	04.12.85	abgeplant bei Drenitz durch Verlust Raketenteuerung in den Wolken, Dbn. Rinschke +

MIG-23M

039032 4054	519	02.06.82	IG-9	13.08.90	abgeplant bei Kettelfehlverföhrung für die Kopieinstamen, Maj. Siebel +
019032 4028	518	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-27, an Auto- und Technikmuseum Sinsheim
019032 4029	521	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-26, 21.03.91 an USAF
019032 4027	524	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-29, heute aufgestellt am Flugplatz Neubrandenburg
019032 4028	518	02.08.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-30, 91 an NATO-61, Marburg, Westfalen
019032 4071	563	02.08.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-31, 84 an R. Vetter GmbH
019032 4073	564	02.08.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-32, 27.03.91 an USAF
019032 4038	569	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-33, 04.01.91 an Museum Aankum
019032 4040	576	02.08.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-34, 25.01.91 an USAF
019032 4044	598	02.08.82	IG-9	09.03.83	abgeplant Ostbay bei nördlichen Abflangung, Ursache ungeklärt, Hgms. Gurell +
019032 4047	599	07.82	IG-9	12.03.84	abgeplant Ostbay nach T8 Brand durch veränderten schaden, Oberstztl. Gisel bei, aber einwachen +
019032 4050	601	12.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-35, an Sammlung Eibe-Flugzeugwerke Dresden
019032 4051	606	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-36, 27.03.91 an USAF
019032 4249	610	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-37, an T800-1, Passberg, Westfalen
019032 4250	475	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-38, 02.08.93 an USAF
019032 4254	475	07.82	IG-9	01.12.90	Bw 28-25, 25.01.93 an USAF
019032 4255	488	07.82	IG-9 (Schönländisches)	01.12.90	Bw 28-39, 13.10.94 an Schönländisches Bauern- und Technikmuseum, Eschach-Sellershofen
019032 4637	343	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-29, an Flugzeugwerk L und P Jönke, Hermeskeil
019032 4638	345	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-20, 25.01.93 an USAF
019032 4639	339	12.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-21, heute Sammlung LWF Basis Lappe
019032 4621	310	12.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-22, 84 an Museo Aeronautico Madrid, Spanien
019032 4623	329	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-20, an Technik-Mus. Int. Zentrum, Peenemünde
019032 4624	333	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-23, an Luftwaffenmuseum der Bw, Berlin-Gatow
019032 4625	332	12.83	IG-9	04.12.88	schwer beschäd. durch T8 Brand infolge unkontrollierter RS Zufuhr zum MB beim Start, heute Technik-Mus. Int. Zentrum, Peenemünde
019032 4627	336	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-24, an Fahrzeug-Technik- Luftfahrtmuseum Bad Noll, Österreich
019032 4630	338	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-25, 27.03.91 an USAF
019032 4631	339	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-26, 27.03.91 an USAF
019032 4636	340	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-27, an Fa. AEROTEC, Rotherburg
019032 4637	342	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-28, 25.01.91 an USAF
019032 4638	348	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-21, 93 an Krimig. Luftfahrtmuseum Brüssel, Belgien
019032 4639	350	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-22, 02.08.93 an USAF
019032 4640	353	02.83	IG-9	01.12.90	Bw 28-23, 25.01.93 an USAF