



*Entrevista con el teniente coronel Koeck*

# **Piloto de Mig**

**JOSÉ TEROL**  
*Comandante de Aviación*

**TRADUCCION: DAVID KERSTEN**  
*Comandante de la Luftwaffe*

La presencia del único escuadrón de la OTAN dotado con aviones Mig-29 Fulcrum en la base aérea de Torrejón, con objeto de llevar a cabo misiones de combate disimular con los F-18 del Ala 12, nos ha permitido conocer las opiniones del Oberstleutnant, o Tte. Coronel, Johann Koeck, piloto alemán de caza con más de 2.000 horas de vuelo en Phantom F-4F, y hoy en día jefe de esa exclusiva unidad.



—¿Cuál es la “cantera” de pilotos de Mig-29 en la Luftwaffe?

—En la actualidad existen treinta pilotos de Mig-29 en la Luftwaffe, de ellos trece provienen de la antigua Alemania Oriental y el resto son pilotos de caza de la Alemania Occidental con una experiencia previa mínima de 500 horas en F-4F.

—¿Cómo selecciona la Luftwaffe a sus pilotos de Mig-29?

—Para llegar a ser piloto de Mig-29 existen dos caminos: Presentarse por iniciativa propia como disponible para este destino, o bien ser elegido por el mando como candidato. En ningún caso es un destino forzoso.

## EL AVIÓN

—Como curiosidad ¿es necesario conocer el idioma ruso para volar el Mig-29?

—Ya no hay que hablar ruso, antes sí. Las indicaciones de la cabina están todas en inglés.

—¿Qué es lo más fácil y lo más difícil en el manejo del MIG-29?

—No hay nada fácil ni nada difícil, es un caza de altas prestaciones y por lo tanto necesita un periodo de adaptación.

—¿Los instrumentos de la cabina están en Km/h y metros?

—No, todos los instrumentos en cabina han sido readaptados y sus indicaciones son las normalizadas para aviación en el mundo occidental.

—Desde el punto de vista ergonómico ¿su cabina es tan caótica como parece?

—Desde el punto de vista de la ergonomía, la cabina del Mig-29 no es la que se podría esperar en un avión moderno ni son cómodas las presentaciones que ofrece, pero eso no significa que sea caótica, sólo hay que acostumbrarse.

—¿Qué es lo que más se echa de menos en la aviónica del avión?

—Para aumentar sus posibilidades se agradecería un radar moderno, de mayor potencia y manejo más fácil,

así como un sistema de navegación más potente y fiable.

—¿El visor integrado en el casco es útil?

—El sistema de visor integrado en el casco (HMS) es muy efectivo y resulta ser una ayuda muy útil para entrar con ventaja en el combate cerrado.

—¿Qué limitaciones y problemática de mantenimiento tiene el avión?

—Por lo general el Mig-29 es fiable y fácil de mantener. Debido al monopolio ruso en el abastecimiento existen algunas dificultades que provocan la falta de ciertas piezas, y por lo tanto el que no se pueda disponer de algunos aviones.

—¿Se entrena en las unidades el “resbale de cola”?

—Esta maniobra no forma parte del entrenamiento de mis pilotos. Creo que no tiene sentido táctico y la veo más como una maniobra de exhibición.

—¿Considera el misil AA-11 Ar-



Desde este punto de vista se observan tres peculiaridades del Mig-29: Su sensor infrarrojo delante de la cabina, su depósito central conformado entre los motores, y sus compuertas de cierre de las toberas de admisión durante el rodaje.



Una pareja de aviones alemanes espera la autorización para comenzar a rodar.

**cher como el mejor misil de corto alcance del mundo?**

—Definitivamente sí, opino que en la actualidad no hay ningún misil comparable en el mercado.

**—¿Se vá a integrar el Mig-29 con algún armamento occidental?**

—No, eso sería demasiado complicado, tendría que ser cambiado todo el software del ordenador de armamento, instalar pilones y lanzadores diferentes así como su cableado. Además, no necesita armas occidentales, su armamento original es bastante bueno.

**—Resumiendo ¿cuales diría que son el principal defecto y la principal virtud del MIG-29?**

—Como desventaja señalaría su poca capacidad de combustible, y por lo tanto su limitada permanencia en la zona de combate. Su gran virtud, seguramente, es la alta maniobrabilidad junto con unas excelentes prestaciones en vuelo lento. Otra ventaja es su armamento (Archer) en unión con el HMS, ésto convierte al Mig-29 en un sistema de armas integrado y completo.

## INTEGRACIÓN OPERATIVA

**—¿Qué papel juega su unidad dentro de la Luftwaffe y de la OTAN?**

—El Jagdgeschwaders 73 está integrada de forma normal dentro de la

Luftwaffe, es más, disponemos de un servicio de scramble integrado en la OTAN, y por lo tanto somos parte de su sistema de defensa aérea.

**—¿Su escuadrón de Mig-29 tiene un trato especial dentro de la OTAN? ¿Podría llegar a actuar en teatros como Bosnia, como cualquier otra unidad de defensa aérea?**

—El Mig-29 tiene un status normal dentro de la defensa aérea de la OTAN, Si este status es limitado depende de la tarea particular enco-

mendada o de la misión a realizar, como ocurre en el caso de cualquier otro avión.

En referencia a la segunda pregunta, tengo que decir que ya hemos recibido la orden de estar preparados para esa posibilidad.

**—¿Qué tácticas utilizan en su unidad, las soviéticas o las occidentales?**

—Se buscan tácticas para combatir contra el agresor simulado y lograr ventaja sobre él. Si son tácticas occidentales o soviéticas dá igual, sólo tienen que funcionar.

**—Ustedes han combatido con los más representativos escuadrones de caza de la OTAN ¿Cuales han sido los rivales más difíciles?**

—Es cierto, hemos combatido con casi todos los aviones occidentales, pertenecientes a diversas naciones, pero el comentar quién o cuál ha sido mejor o peor no me parece correcto, y en todo caso sería subjetivo.

**—¿Cuál es el futuro del Mig-29 dentro de la Luftwaffe?**

—El Mig-29 continuará operativo hasta la llegada de un nuevo caza que lo sustituya.

## MIG 29 Y F-18

**—¿Qué opina del F-18? ¿Lo ha volado?**



A pesar de su depósito exterior central, su limitada autonomía representa su principal desventaja.

José Terol



José Terol

*Dos aviones "doble-mando" en prueba de motor. Curiosamente en la cabina trasera del F-18 se encuentra un piloto alemán, mientras que la del Mig-29 lleva a un piloto español.*

—Creo que el F-18 es un avión de combate de excelentes prestaciones, tanto en Aire/Aire como en Aire/Suelo. Es una pena, pero todavía no lo he volado.

—¿Cree aconsejable la cohabitación del Mig-29 y del F-18 en una misma fuerza aérea, tal y como ocurre en el caso de Malasia?

—No puedo hablar de otras fuerzas aéreas. La Luftwaffe vá a utili-

zar el Mig-29 con más intensidad en las misiones MFFO ( N.A: misiones de defensa aérea con formaciones integradas por diferentes tipos de aviones de caza), junto con el F-4F dotado con el radar APG-65. Ésto es lo que se entrenará en nuestra Ala, aprovechando que está compuesta por un escuadrón de aviones Mig-29 y otro de aviones F-4F.

—¿Aceptaría cambiar su Mig-29 por un F-18?

—No, y es que hay que considerar que el volar el Mig-29 es muy divertido; Primero por las prestaciones del avión, y en segundo lugar por la exclusividad que supone el volar este avión dentro de la OTAN.

Si se me pregunta como especialista en tácticas tengo que contestar que, por supuesto, es mejor volar un

*La campaña de combates disimilares comenzó con misiones de "uno contra uno".*



*El teniente coronel Koeck  
en la cabina de su avión.  
Se aprecia  
el visor integrado  
en el casco.*

*F-18 ya que este avión puede ser utilizado en más tipos de misiones y también tiene grandes ventajas desde el punto de vista del apoyo logístico fuera de su base, al ser un tipo de avión que vuela en varias naciones de la OTAN.*

Aquí concluimos esta conversación con el Tte. Coronel Koeck, donde hemos de admitir que nos hubiera gustado conocer sus opiniones de forma más concreta, tal y como las presentó en el transcurso de una reciente conversación de pilotos de caza celebrada en Londres donde, según aparece en el número de enero de la prestigiosa revista *Air Forces Monthly*, declaraba que los pilotos de su unidad, después de cinco años volando el Mig-29, han encontrado a este avión poco fiable, escaso de potencia y autonomía, ineficaz en combate aéreo a distancias medias, y con el que la navegación es casi imposible. No se puede ser más explícito ■

José Terol



José Terol