

Luchtmacht van Oekraïne



De Oekraïense luchtmacht was tot voor kort een van de meest gesloten luchtmachten op het Europese continent. Nu de Oekraïne naarstig toetreding zoekt tot de NAVO lijkt er een kentering te zijn gekomen in de geslotenheid en wordt er steeds vaker pers uitgenodigd wanneer er grootschalige oefeningen worden gehouden. Patrick Roegies en Marco Dijkshoorn waren getuige van de meest recente oefening en blikken terug op de turbulente en moeilijke historie van deze luchtmacht.

door Marco Dijkshoorn
en Patrick Roegies

Met de vorming van de zelfstandige staat Oekraïne op 24 augustus 1991 werd gelijktijdig de luchtmacht (Viys' kovo-povitryany sily (VPS)) opgericht. De verzelfstandiging ging gepaard met de overdracht van een groot aantal vliegvelden en vliegtuigen die voorheen behoorden tot de inventaris van de luchtmacht van de voormalige Sovjet-Unie (VVS). Dit aantal was zo hoog, vanwege een enorme staatschuld van de Sovjet-Unie aan de Oekraïne die daarmee gedeeltelijk werd afgelost. Onder de overgedragen toestellen behoorde ook een aantal toestellen dat kort daarvoor was teruggetrokken uit het voormalige Oost-

Duitsland. De nieuwe inventaris betrof onder andere een groot aantal MiG-29 Fulcrums. Als indicatie wordt daarbij een aantal van 216 MiG-29's genoemd, waarvan een geschatte hoeveelheid van 155 MiG-29C's. Met deze overname werd de Oekraïense luchtmacht de grootste Fulcrum gebruiker binnen het nieuw gevormde Gemenebest van Onafhankelijke Staten. Buiten de MiG-29 werden aantallen MiG-23/27 Floggers, MiG-25 Foxbats, Su-17 Fitters, Su-24 Fencers, Su-25 Frogfoots, Su-27 Flankers, Tu-22 Blinders, L-39 Albatros trainers, Mi-2 Hoplites, Mi-8 Hips en Mi-24 Hinds overgedragen aan de Oekraïense Luchtmacht.

Russische connectie

Voor het uiteenvallen van de Sovjet-Unie was in de Oekraïne een groot

Met volle nabrander stijgt deze Su-27 op vanaf Bel'bek tijdens de schietoefening 'Adequate Response 2011'. Het toestel draagt een gevarieerde bewapening: naast twee grote radargeleide Vympel R-27's (AA-10C), is een tweetal Vympel R-73's (AA-11) onder deze Flanker gehangen. [Marco Dijkshoorn en Patrick Roegies]

aantal vliegvelden in gebruik door zowel de tactische en strategische luchtmacht als de marine luchtvaartdienst. Bij de verzelfstandiging van de Oekraïne werden naast het vliegend materieel, tevens de bases die in gebruik waren door de Russische tactische en strategische luchtstrijdkrachten overgedragen aan de Oekraïense regering. Voor de marine luchtvaartdienst zijn daarbij uitzonderingen gemaakt. Vanwege de huisvesting van

De FOD-kleppen van deze MiG-29 zijn gesloten tijdens het taxiën naar de baan van Bel'bek om deel te nemen aan een missie tijdens 'Adequate Response 2011'. Het toestel draagt twee AA-11 "Archer" air-to-air raketten. [Marco Dijkshoorn en Patrick Roegies]



Een Sukhoi Su-24M Fencer vlak voor de landing. De Oekraïense luchtmacht opereert twee typen van deze swingwing, namelijk de Su-24M en de Su-24MR. Su-24M is de bommenwerpervariant en de Su-24MR de verkenners. Alle nog operationele Fencers zijn gecentraliseerd op de basis Starokonstantyniv in het westen van de Oekraïne. [Alexander Golz]



de Zwarte Zee vloot van de Russische marine nabij Sebastopol, worden er op de Krim nog steeds drie vliegvelden gebruikt door de Russische marine luchtvaartdienst. Het betreft hier de vliegvelden van Gvardeskoye, Saki en Kacha.

Op eigen benen

In een relatief korte tijd werd de Oekraïense luchtmacht opgericht die voorheen in zijn geheel werd georganiseerd en gefinancierd door de strijdkrachten van de Sovjet-Unie. De taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de luchtmacht werden met de verworven zelfstandigheid ook overgedragen. Gezien de enorme omvang van de verkregen inventaris werd een soortgelijke structuur aangehouden zoals die gangbaar was binnen de Sovjet-Unie, bestaande uit een luchtmacht (VPS) en een luchtverdediging-component (VPPO). Met de geërfde inventaris diende zich ook vrijwel direct een aantal problemen aan. Door het gebrek aan zowel gekwalificeerde piloten als de financiële middelen die nodig zijn voor het opereren en het in stand houden van de enorme vloot, werd al snel overgegaan op het buiten dienst stellen van de verouderde vliegtuigtypen. Deze toestellen eindigden vaak op opslagvelden waarna ze werden gesloopt. De toestellen die overbleven werden echter amper gevlogen waardoor het competentieniveau van de piloten bedroevend laag was en ook de inzetbaarheid van de toestellen zelf was zeer laag. Rond de eeuwwisseling werden door een vlieger van de Oekraïense luchtmacht per jaar gemiddeld vijf vliegtuigen gemaakt.

Reductie inventaris

In 2003 werd door een chronisch gebrek aan budget voor het onderhouden en vliegen van de vloot, een intensieve reorganisatie doorgevoerd. Daarbij is een aantal regimenten met

onderliggende squadrons opgeheven. Deze reorganisatie luidde tevens het einde in voor de operationele inzet van de Tu-22 binnen de luchtmacht en werd het aantal operationele Su-24's sterk gereduceerd. Daarnaast is een aantal MiG-29 regimenten opgeheven waarbij de overtollige exemplaren in lange termijn opslag werden geplaatst. Ook types als de MiG-23 en MiG-27 ontkwamen niet aan de hervormingen en de laatste operationele eenheid staakte definitief haar activiteiten rond 2004. Ook de Su-17 overleefde deze reorganisatie niet en werd buiten dienst gesteld.

In de navolgende jaren werden wederom verdere inkrimpingen doorgevoerd, waarbij het aantal operationele toestellen van de luchtmacht nog verder werd beperkt. Als een direct resultaat werden de VPS en de VPPO geïntegreerd in de Luchtstrijdmacht (Povitryani Syly Ukrayiny (PS)). Dit gebeurde op 1 december 2004. Deze integratie ging gepaard met vergaande organisatie-

wijzigingen en beperkingen in de slagorde die tot eind 2005 werden geïmplementeerd. Hoewel hierbij een groot aantal verouderde toestellen buiten gebruik is gesteld, werd tevens een begin gemaakt het modificeren en van het resterende actieve deel van de vloot. Het betrof hier voornamelijk de Su-24, Su-25, Su-27, MiG-29, L-39, Mi-8 en Mi-24 waarbij de toestellen en boordapparatuur werden gemoderniseerd. Doordat de Oekraïne de beschikking heeft over een tiental vliegtuigonderhoudsfabrieken (welke zijn samengevoegd onder het Aviaenremont concern) konden de modificatieprogramma's geheel in eigen beheer worden doorgevoerd. De hervormingen hebben uiteindelijk een positief effect gehad op de inzetbaarheid van de toestellen en het aantal beschikbare vliegtuigen, welke opliep tot gemiddeld 40 uur per jaar. Dit is nog steeds een factor vier lager dan binnen de NAVO als norm geldt. Een van de maatstaven voor de hervormin-

Mil Mi-8MT Hip 67 Geel staat klaar op Myrgorod voor de volgende missie tijdens oefening 'Safe Skies 2010'. De helikopter werd tijdens deze oefening ingezet voor SAR-taken. [Erwin Poelstra]





Aero L-39C Albatros met code 129 Blauw op de flightline van Vasylykiv net ten zuiden van Kiev. De L-39 wordt hier ingezet om vliegers van de hier gestationeerde MiG-29's extra uren te laten maken. [Erwin Poelstra]

gen was om het aantal vliegers naar de NAVO-standaard te krijgen.

Verdere inkrimping

In 2009 werd echter een nieuwe set aan maatregelen aangekondigd die de inzetbaarheid van de luchtmacht nog verder zouden inkrimpen. Begin 2010 werd door plaatsvervangend commandant van de VPS, luitenant-kolonel Vasily Nikiforov, gemeld dat een aanvullend aantal vliegtuigen zou verdwijnen uit de operationele vloot en in langetermijnopslag zou worden geplaatst. Daarbij werd tevens vermeld dat het plan voor de modernisering van de actieve vloot onder vuur lag en mogelijk zou worden vertraagd. Dit zou directe gevolgen hebben voor de eerder genoemde moderniseringsprogramma's. Tevens werd herhaald dat er een groot tekort was aan beschikbare

re piloten en dat van het aantal beschikbare piloten slechts 30% voldoende getraind was om als operationeel inzetbaar te worden aangemerkt. Ondanks al deze additionele beperkingen blijft de doelstelling van de VPS dat het gemiddeld aantal vliegers van een Oekraïense luchtmacht piloot medio 2012 zal oplopen tot de NAVO-standaard. Dit lijkt vooralsnog onhaalbaar.

Aansturing

De luchtmacht wordt aangestuurd door de opperbevelhebber van de strijdkrachten en de generale staf, waarvan de hoofdkwartieren in Kiev zijn gehuisvest. Ze zijn belast met het verschaffen van gevechts- en verkenningsondersteuning van de grondstrijdkrachten. Daarbij is als specifiek doel voor de geïntegreerde grondgebonden lucht-

De Ilyushin Il-76 Candid is het belangrijkste langeafstandstransportplatform dat de PS bezit. Dit exemplaar staat geparkeerd op een van de vele platformen op Melitopol in het zuiden van de Oekraïne. Alle operationele Il-76's en mogelijk een enkele Il-78 worden gebruikt voor het vervoeren van goederen of droppen van parachutisten. [Erwin Poelstra]



verdediging toegevoegd om gedurende een conflict luchtoverwicht te handhaven. Voor de transporttoestellen is als aanvullende taak het handhaven van het tactische en strategische transport gedurende een conflict. Recentelijk verleende fondsen zullen daarbij in toenemende mate worden toegewezen aan het verbeteren van faciliteiten en training van het personeel, met als doel de operationele beschikbaarheid te verbeteren.

In januari 2010 was Oekraïne het eerste niet-NAVO land dat deelnam aan het *Response Force*-programma. De *NATO Response Force (NRF)* voorziet de NAVO van snel inzetbare troepen die zowel op land, zee als in de lucht kunnen opereren. De NRF bevat daarnaast een component met *Special Forces*. Hoewel verdergaande samenwerking gezien de beperkte budgetten onwaarschijnlijk leek, is er van 12 tot 31 juli de internationale oefening *Safe Skies* gehouden op de vliegbasis Myrgorod. Naast toestellen van de Oekraïense luchtmacht participeerden ook eenheden van de Amerikaanse Air National Guard en van de Poolse luchtmacht.

Adequate Response

De PS heeft in 2011 een twaalfde oefening gehouden waarbij *Safe Skies* en *Adequate Response 2011* de meest recente zijn. *Safe Skies* stond in het teken van interoperabiliteit en de luchtverdediging van de 2012 UEFA World Cup die in Polen en de Oekraïne gehouden wordt. *Adequate Response 2011* werd tussen 12 en 24 september op de vliegbasis Bel'bek gehouden en kan worden gezien als de apotheose en het eindexamen van de PS, die de afgelopen jaren een herstructurering naar NAVO-standaard heeft doorgevoerd.

Voor de Oekraïense luchtmacht lag tijdens *Adequate Response* de nadruk op air-to-air oefeningen waarbij de deelnemende toestellen boven de Krim in het zuidoosten van de Oekraïne opereerden. In tegenstelling tot *Safe Skies* waren er bij *Adequate Response* geen buitenlandse deelnemers betrokken. Onder bevel van kolonel-generaal Sergey Onishchenko, opperbevelhebber van de PS, werden wel andere Oekraïense krijgsmachtonderdelen ingezet in andere delen van het voormalige Oostblokland. Zo waren bijvoorbeeld helikopters van de landmacht betrokken bij oefeningen op schietterreinen bij Odessa en werd de marine ingezet bij de beveiliging van het Chauda schietterreinen in het zuidoosten van de Krim, nabij Feodosiya. In totaal waren er 9.500 man betrokken bij de oefening en werden meer dan vijftig vliegtuigen en helikopters en dertig schepen ingezet. De luchtmacht opereerde voor de oefening voornamelijk vanaf het militair/civiele vliegveld van Bel'bek, nabij Sebastopol. Bel'bek

Oekraïense luchtmacht - Povitryani Sily Ukrainy

Eenheid	Basis	Sq	Type(n)	Rol(len)
Ministerie van Defensie (HK Kiev)				
15 TrAB (SP)	Kiev-Boryspil	1sq	An-24/26/30	Transp., Com., Ovsp.
		2sq	Mi-8MT	Transport
		3sq	Tu-134	VIP Transport
25 TrAB	Melitopol	1sq	Il-76, Il-78 ¹	Transport
		2sq	Il-76	Transport
		3sq	Il-76	Transport
456 TrAB	Vinnytsya-Gavryshivka	1sq	An-24, An-26,	Algemeen, Transport
		2sq	Mi-8/Mi-9	Transp., Commando
iUAVr	Khmel'nyts'kyi	1sq	VR-2 UAV	Verkenning
		2sq	VR-3 UAV	Verkenning
KhU PS (HK Kharkiv)				
205 OB ²	Chuguyiv	1sq	L-39	Opleiding
		2sq	An-26, Mi-8	Opleiding
DANVTs (HK Feodosiya)				
168 LVK	Kirovskoye		Diversen	Luchtvaartproeven
PvK Zakhid (Westelijk Luchtcommando) (HK Lviv)				
7 TAB	Starokonstantyniv	1sq	Su-24M	Aanval
		2sq	Su-24M	Aanval
		3sq	Su-24MR	Verkenning
114 TAB	Ivano-Frankivs'k	1sq	MiG-29, L-39	Luchtverdediging
		2sq	MiG-29, L-39	Luchtverdediging
		3sq	MiG-29, L-39	Luchtverdediging
PvK Tsentr (Centraal Luchtcommando) (HK Vasykiv)				
6 TAB	Ozerne/Zhitomyr	1sq	MiG-29, L-39	Luchtverdediging
		2sq	Su-27	Luchtverdediging
40 TAB	Vasykiv	1sq	MiG-29, L-39	Luchtverdediging
		2sq	MiG-29, L-39	Luchtverdediging
831 TAB	Myrgorod	1sq	Su-27	Luchtverdediging
		2sq	Su-27	Luchtverdediging
		3sq	Su-27	Luchtverdediging
PvK Pivden (Zuidelijk Luchtcommando) (HK Odessa)				
299 TAB	Mykolayiv-Kul'bakino	1sq	Su-25	Aanval
		2sq	Su-25	Aanval
		3sq	L-39	Aanval
204 TAB	Bel'bek	1sq	MiG-29	Luchtverdediging
		2sq	MiG-29	Luchtverdediging

Afkortingen

HK	=	Hoofdkwartier
TAB	=	Tactische Luchtvaart Brigade
TrAB	=	Lucht Transport Brigade
LVK	=	Luchtvaart Test Complex
iUAVr	=	Zelfstandig UAV Regiment
DANVTs	=	Wetenschappelijk staats luchtvaarttestcentrum
OB	=	Opleidingsbasis

¹ De enige nog operationele Il-78 is omgebouwd tot een transportversie.

² Op Chuguyiv worden ook Mi-24 Hinds genoemd welke gebruikt zouden worden voor het trainen van landmacht piloten.

is de thuisbasis voor de MiG-29's van de 204ste Tactische Luchtvaart Brigade "Sevastopolska".

Voor de schietoefeningen werd deze eenheid versterkt met de gevechtstoestellen van een aantal eenheden, te weten:

MiG-29's van de 114e Tactische Luchtvaart Brigade (Ivano-Frankivs'k),
MiG-29's van de 6e Tactische Luchtvaart Brigade (Ozerne-Zhitomyr),
MiG-29's van de 40e Tactische Luchtvaart Brigade (Vasykiv),
Su-27's van de 831e Tactische

Luchtvaart Brigade (Myrgorod).

In totaal deden vijf Su-27's, twee tweezits Su-27UB's, acht MiG-29's en drie tweezits MiG-29UB's mee aan de schietoefening. De toestellen werden gevlogen door circa 45 piloten, die tijdens de oefening meer dan veertig raketten afvuurden.

Raketten

De *semi-active radar medium range* Vympel R-27RE (NAVO-aanduiding AA-10A *Alamo*) werd door de MiG-29 afgevuurd terwijl de modernere infra-

rood versie van deze raket, de R-27TE (NAVO-aanduiding AA-10C), door zowel de MiG-29 als de Su-27 werd afgevuurd. In totaal werden zes Tupolev Tu-141 VR-2 "Strizh" en Tu-143 VR-3 "Reys" met deze raketten neergehaald en werden onderscheppingen geoefend op de VR-2. De hittezoekende Vympel R-73 (AA-11 *Archer*) raketten, werden afgevuurd op SAB-250-200's, zogenaamde *flare bombs*. De SAB-250-200 werd ooit ontwikkeld voor het oplichten van het strijdtoneel op de grond, maar bleek tevens prima gebruikt te kunnen worden als doel voor hittezoekende raketten. Deze flare bombs werden hoog in de lucht door Su-27's afgeschoten, kwamen tot ontbranding waarna binnen zes minuten bewapende MiG's en Sukhois de flares moesten raken. Naast de eenheden die vanaf Bel'bek opereerden, fungeerde Kirovskoye in het zuidwesten van de Krim als een *Forward Operating Base* voor een tweetal eenheden. Een aantal Su-25 Frogfoots van de 299e Tactische Luchtvaart Brigade afkomstig van Mikolayev-Kul'bakino bood *Close Air Support* voor marine-eenheden die amfibische landingen oefenden nabij Odessa. Daarnaast werd een aantal Su-24M bommenwerpers en Su-24MR verkenners van de 7e Tactische Luchtvaart Brigade (Starokonstantyniv) ingezet. Deze *swing wingers* voerden aanvallen uit op verschillende ranges op de Krim. Tijdens *Adequate Response 2011* werden in totaal 240 missies gevlogen door de deelnemende toestellen.

Toekomstplannen

De generale staf is op basis van de resultaten van de recente oefeningen haar strategie aan het bepalen voor de periode tussen 2012 en 2017. Ondanks het feit dat vliegers in Oekraïne slechts ongeveer zestig uur per jaar vliegen, is het duidelijk dat de Oekraïense strijdkrachten er alles aan doen om dichterbij het NAVO-lidmaatschap te komen. De bewaking van het Oekraïense luchtruim tijdens de UEFA Euro 2012 zal duidelijk maken waartoe de PS in staat is. Oefeningen als *Adequate Response* dragen in ieder geval bij aan het verder professionaliseren van de luchtstrijdkracht en de ervaringen zullen in de toekomst waarschijnlijk leiden tot een kleinere maar efficiëntere luchtmacht. Buiten de beperking in het verder moderniseren van de actieve vloot zijn er ook nauwelijks fondsen beschikbaar voor het aankopen van nieuwe toestellen. Op 5 oktober werd echter bekend gemaakt dat de eerste drie An-70's zijn afgeleverd welke een grote bijdrage kunnen leveren aan de tactische transportcapaciteiten van de PS.

