



Trip Oekraïne

Het is al weer een poosje geleden dat we met een groep van 15 man via 4Aviation welkom waren in Oekraïne. Elke dag deden we een andere basis aan, waar we naar hartenlust konden fotograferen en uitleg kregen in diverse musea die deze velden rijk waren.

We deden onder andere Nizhyn aan. Hier is de Ukraine Ministry of Emergencies gevestigd, dat vliegt met diverse helikopters en transport toestellen. Verder zijn we op Poltava geweest. Een veld dat ontstaan was in de Tweede Wereldoorlog en gebouwd was door de Duitsers. Maar in 1944 veroverd was en in gebruik genomen werd door de Amerikanen. Ook de Russen maakten er gebruik van. In mei 1944 was het veld nog een keer zwaar gebombardeerd, waarbij er veel verliezen zijn geleden aan geallieerden kant. In September 1944 vertrokken de meeste Amerikanen en kwam het veld in Russische handen. In de Koude Oorlog stond er een regiment met TU-22M's van de Oekraïense luchtmacht. Wat toen nog onderdeel was van de Sovjet Airforce. In 2006 is deze eenheid opgeheven. Poltava huisvest een leuk museum met diverse kisten, die op Poltava dienst gedaan hebben. Het leuke van dit museum is, dat je bijna in alle kisten mag zitten. Leuk om eens binnen in een Bear of Blackjack te kijken. Toen wij er waren stonden er een handvol Mi-2's en een enkele Mi-8. Helaas stonden de Mi-2's tijdens ons bezoek grounded. Dit omdat er een week of drie ervoor een Mi-2 tegen een hoogspanning is gevlogen en waarbij helaas de bemanning is omgekomen. Verder zijn we nog op Kherson geweest om bij de Army de Mi-24's en Mi-8'en te platen. En op Myrhorod voor de Su-27. En als laatste op Kiev-Borispol voor de transport toestellen van de Oekraïense luchtmacht.

De Oekraïense luchtmacht heeft in de laatste twee decennia diverse reorganisaties ondergaan. Dit heeft tot gevolg gehad, dat er diverse velden zijn gesloten en banen verloren zijn gegaan. Maar men heeft dit gedaan om kosten te besparen, te reorganiseren en het materiaal te upgraden. Dat laatste

was ook wel nodig, met als hoofddoel om NAVO lid te worden en omdat men op NAVO standaard wil werken. Maar door de crisis op de Krim en de oorlog in Oost-Oekraïne is er een hoop geld uit de reserve pot verloren gegaan en ook heeft men een hoop materieel achter moeten laten op de Krim. Grote herstructurering is dat men van een 4-level Command structuur (Armed Force HQ, Air force command, Air Command, Brigade) naar een 3-level command structuur is gegaan. Dit betekent dat het land in feite in drie stukken is onder verdeeld. Namelijk noord, zuid en centraal command. Deze drie stukken vallen onder het hoofdkwartier gevestigd in Vinnitsya. Toen in 1992 definitief het doek viel voor de Sovjet-Unie en de Oekraïense strijdkrachten op eigen benen moesten staan, hadden ze zo'n 3600 toestellen in hun bezit. Hiervan waren er zo'n 850 helikopters, inclusief 285 aanvalshelikopters. Verder hadden ze zo'n 2750 vastvleugelige vliegtuigen. Zo'n 1650 daarvan waren straaljagers. Heden hebben de Oekraïense strijdkrachten zo'n 160 straaljagers, waarvan een derde ongeveer operationeel is. Ongeveer zo'n 15-25 MiG-29's, 10-15 SU-24M Fencers, 20-25 Su-27 Flankers en zo'n 15-20 SU-25 Frogfoots. De Oekraïense luchtmacht heeft ongeveer tussen de 30-35 transport kisten operationeel. Van de 180 Il-76MD's die ze hadden, hebben ze er nu 2-5 operationeel. Daarnaast zijn er nog diverse An-26's, Mi-8 Hips en 1 of 2 Tu-134's. Ook beschikt men over minstens 2 An-30's. Dit zijn kisten die fotoverkenningen en weervluchten uitvoeren. Tevens zijn dit Open Sky bakken. Ook beschikt men over zo'n 20 Il-78 Midas tankers. Maar naar het schijnt, zijn de bijtank componenten verwijderd. Ook van deze toestellen zouden er nog een handvol operationeel moeten zijn.

SU-27

Sinds de onafhankelijkheid in 1991/1992 opereert Oekraïne met zo'n 70 Su-27 Flankers, inclusief nieuw geleverde, voordat de Sovjet-Unie in elkaar stortte. Er waren 2 typen Flankers in gebruik bij de Sovjet air force. Namelijk de Su-27S en Su-27UB 2-zitter en de Su-27P en Su-27UP 2-zitter. De

eerste varianten waren in staat om ongeleide grondwapens af te vuren. Terwijl de Su-27P en Su-27UP voornamelijk gebruikt werden als interceptors tegen westerse toestellen. Vandaag de dag heeft de Oekraïense luchtmacht 57 Flankers in zijn bezit. Zoals eerder beschreven, zijn er tussen de 20-25 operationeel. Doordat de Russen de Krim hebben ingenomen en er een oorlog woed in de Donbas regio (Oost-Oekraïne), worden er weer diverse Flankers uit de opslag gehaald en vliegwaardig gemaakt en van een moderniserings pakket voorzien. Dit 1M pakket is al op diverse Flankers toegepast. Het eerste toestel die dit moderniserings pakket onderging was de 2-zitter "71 Blue". Met deze kist is dit pakket uitvoerig getest en nadat de luchtmacht akkoord had gegeven om het op meer kisten uit te voeren, was de 1-zitter "58 Blue" aan de beurt. De upgrades aan de Flanker zijn o.a. modernisering van de radar, nieuw GPS, satelliet en navigatie systeem, nieuw zelfverdediging systeem en diverse aanpassingen om van civiele en westerse velden te kunnen opereren. Wel had ik op Myrgorod begrepen dat nog niet alle Flankers de upgrade hebben ondergaan. Vandaar dat je ook vaak dezelfde kisten op vliegshows ziet, omdat deze kisten in het buitenland mogen vliegen en de middelen daarvoor hebben. Doordat de Flanker is voorzien van deze upgrade, is alleen al de

range om een doel te beschieten met 30% verhoogd. Ondanks dat de Flanker in staat is de air-to-ground rol te vervullen, wordt hij op dit moment alleen gebruikt voor de air-to-air rol. Ze kunnen worden uitgerust met de R-27ER semi-radar geleide raket en de R-27ET infrarood geleide raket. Voor korte afstand gebruikt men de R-73 infrarood raket. Toen wij op Myrgorod waren stonden er 17 operationele Su-27's.

Su-24

Oekraïne opereert met drie varianten van de Fencer. Namelijk de Su-24M Fencer-D en de Su-24 MR Fencer-E. De eerste is een tactische bommenwerper variant. De tweede is de fotoverkenning versie van de Fencer. De derde variant is niet operationeel meer binnen de Oekraïense luchtmacht. Dit was namelijk de Su-24MP Fencer-F voor elektronische oorlogsvoering. Van de eerste twee varianten zijn er ongeveer 5-10 stuks operationeel. De Fencer wordt alleen ingezet voor verkenning en ground attack. Filmpjes op YouTube laten zien, dat ze vooral goed zijn in het laag en hard vliegen. Toen wij op Myrgorod waren stonden er twee van deze super gave kisten op QRA. En ze vlogen inderdaad laag en hard. Schitterend om te zien en voor mij ook de eerste keer dat ik kisten zo laag over me heen heb zien komen. Tot op heden zijn er geen plannen om de Fencer uit te faseren,



An-32P



SU-24MR



SU-27P



SU-27P



L-39MI

maar er zijn ook geen plannen om ze te moderniseren.

L-39

Ook een type binnen de Oekraïense luchtmacht is de door Tsjechië gebouwde L-39 straal trainer, die ook een moderniserings pakket ondergaat. Dit wordt uitgevoerd door Odessa Aircraft Repair, in het gelijknamige Odessa. Na de upgrade gaat de L-39 door het leven als de L-39M1 standaard. Er wordt onder andere een beter presterende motor in gezet, als ook een vliegdata recorder. De L-39 wordt uiteraard ingezet voor de opleiding van piloten, maar ook om piloten vliegers te laten maken. Daarvoor wordt deze kist gebruikt, omdat het nu eenmaal goedkoper vliegen is dan met de MiG-29 of de Su-24. Van de 40 L-39's die in dienst zijn bij de luchtmacht, is ongeveer de helft operationeel. Van die 20 heeft meer dan de helft deze upgrade ondergaan. Met twee fabrieken in Odessa en Chuguev waar de L-39 wordt gerepareerd en geupgraded, is Oekraïne een master geworden in het modificeren van deze kist. Wat erin heeft geresulteerd dat er honderden L-39's zijn geëxporteerd over de hele wereld. Alleen al in de USA zijn er meer dan 250 over de toonbank gegaan.

Zaterdag 22 april ging voor mij de KLM vlucht van Amsterdam rechtstreeks naar Kiev. Daar aangekomen eerst naar een voor Oekraïense begrippen goed hotel net buiten de luchthaven om onze spullen te droppen. Op zondag zou het grootste gedeelte van de groep aankomen. Om de tijd te doden ben ik naar het museum op Kiev-Zhuliany gegaan. Ik ben niet zo'n museumklant, maar dit vond ik toch wel een mooi museum met een grote collectie en de meeste kisten staan er redelijk netjes bij. Maandag onze eerste dag naar Nizhin waar de Ukraine Ministry of Emergencies gevestigd is. Ik had me opgegeven als chauffeur en deze rit was gelijk de tendens voor de rest van de week, gaten in het wegdek vermijden.

Toen we aankwamen bij de poort, wat je eigenlijk geen poort kon noemen midden in een woonwijk, werden we al snel binnen gelaten. Eenmaal binnen konden we naar hartenlust fotograferen. Nieuwste aanwinst voor deze eenheid zijn 3 EC-145's. Voor de rest vliegen ze met de Mi-8, An-26, An-30 en de An-32. Ook stonden er nog enkele kisten in stored. Wel leuk om te zien dat dit veld gelijk lekker Oostbloks aandoet. Crewchiefs die een paar meter van een toestel een peuk staan te roken. Lekker op een oude fiets naar de kisten toe fietsen. Daar kennen ze allemaal nog geen protocollen.



Mi-2

Op dag 2 gingen we naar Myrgorod. Dit veld was voor mij sowieso het hoofddoel van deze reis. En ik had niet durven hopen dat we daar zoveel zouden gaan zien. Wel mooi om te zien dat in het hotel waar wij zaten in Myrgorod, dat een 3-sterren hotel is, maar dat er een ster was afgefallen. 'S ochtends hadden wij nog tijd om rond te kijken in Myrgorod. Lekker een beetje oude treinen en vrachtwagens op de foto zetten is ook leuk. Om 1 uur waren we welkom, omdat ze toen gingen vliegen. Eenmaal op het veld aangekomen ging iedereen bij ons in het busje uit zijn dakpan. 15 Flankers op lijn en 2 Fencers op QRA. Ook stond er een L-39. Gelijk erna kregen we een kleine domper, omdat we de Fencers niet mochten platen. Maar later werd dit gelukkig omgezet en mochten we ze alleen niet op de flightline fotograferen. Daar konden we wel mee leven. De Su-27's gingen de hele dag helemaal los met vliegen. We kregen zelfs nog (ik denk speciaal voor ons) een solo display van de Su-27. Ook de Su-24 vlogen allebei. Er werd die dag ook nog aan avondvliegen gedaan.

Super gaaf om te zien hoe ze dat in Oekraïne doen. Er rijden dan heel veel auto's met gigantische lampen op het dak naar de baan. Zodra de Flanker voor de baan hangt, zetten ze gelijktijdig de lampen aan zodat de hele baan verlicht wordt. Zodra de kist is geland zetten ze alles weer uit. De dag werd afgesloten met een avondshoot bij een Flanker. De dag erna waren we uitgenodigd op Poltava. Dit veld huisvest een groot museum waar diverse toestellen staan en het leuke is dat je het merendeel in mag. Gaaf om eens in een Bear of een Backfire te zitten. Daarna was het tijd om de operationele kisten te bekijken. Er stond niet heel veel maar de kwaliteit was wel hoog, want er stonden 2 Mi-2's en een Mi-8. En dat te weten dat ze nog zo'n 5 Mi-2's operationeel hebben. Daarvan stonden er twee op lijn en een in onderhoud. De maand ervoor was er nog een Mi-2 verongelukt, waarbij helaas de piloten om het leven zijn gekomen.

Na Poltava was het een zeer lange rit naar Kherson. Na een rit van 10 uur aangekomen in Mykolaiv. Nou ben ik best wel wat gewend, want ik heb aan autocross gedaan. Maar dat is 3 keer een kwartier. Maar in Oekraïne zijn de wegen zo slecht dat we dit 2 uur achter elkaar hadden. We waren allemaal helemaal afgedraaid en iedereen wilde snel naar bed. De dag op Kherson was helemaal top. Lekker weer met een strakblauwe lucht en 25

graden. Dat was wel even wat anders, want de rest van de week was het erg koud. Zeker op Poltava had je het gevoel dat je op de noordpool zat. Met een graad of 5 en een harde wind heb je het na 2 uur overal koud. Dus dit was genieten. Er vlogen diverse Mi-24's en Mi-8'en. Ook zijn we naar de stored area gelopen en konden we alles mooi fotograferen. Ik denk dat we op een paar toestellen na, die in onderhoud stonden, alles gefotografeerd hebben.

Aan het einde van de dag zijn we nog langs Mykolaiv/Kulbakino gereden, waar de Mig-29's en de Su-25's zijn gestationeerd. Ook is op dit veld sinds de val van de Krim de marine gevestigd. Van een afstand konden er een paar marine kisten gelezen worden. Dag 5 gingen we weer terug naar Kiev. Daar waren we welkom op het militaire gedeelte van de luchthaven Kiev/Borispol. Hier ging men speciaal vliegen voor ons. Hier staan diverse transportkisten en een paar Mi-8'en. Best gescoord hier met 2 vliegende An-30's, 2 An-26's en 2 Mi-8'en. Ook was het gaaf dat er een Tu-134 stond.

Al met al een erg gave trip en veel meer gezien dan we verwacht hadden. We hadden verwacht op Myrgorod maximaal 10 Flankers te zien. Dit bleken er veel meer. En niemand had Fencers durven hopen. Daarom wil ik ook allereerst de Oekraïense luchtmacht bedanken. Daarnaast Alexander Golz en 4Aviation voor het mogelijk maken van deze fantastische reis.

Tekst en foto's: Fred Peursem



Mi-8MT



Mi-8MTV-2



Mi-24P