

Oekraïense Marine Luchtvaartdienst



Het verhaal gaat dat als je een Beriev 12 vliegboot kunt vliegen, je ieder ander vliegtuig in de lucht kunt houden. Er zijn nogal wat special skills nodig om dit grote, op een prehistorisch monster gelijkend, amfibische vliegtuig te kunnen tem-

men. Deze dino laat de vlieger zweten tijdens de landing en crosswind maakt deze handeling tot een ware opgave. Te hard remmen tijdens landing of taxiën heeft al menig Beriev 12 met z'n neus op het tarmac doen smakken...

Beriev 12PS '04 geel' vertrekt in het avondzonnetje vanaf Saki voor een avondmissie. Het toestel vliegt bij het Vliegtuig Eskadrily dat ook opereert met de Antonov 2 en de Antonov 24. Let op het bemanningslid die vanuit het raampje in de neus controleert of het landingsgestel goed opkomt. [Foto's: Stephan de Bruijn en Marco Dijkshoorn]

door Stephan de Bruijn
en Marco Dijkshoorn

Kortom het is hard werken in de non-pressurised volledig analoge cockpit met hendels en knoppen en een zwaar op de hand liggende stuurknuppel. Het taxiën voelt aan alsof je met een te zwaar beladen tractor over de weg zwiert en het landen op water (waar deze uit begin jaren zestig stammende veteraan ooit voor is ontworpen) is heden ten dage geen goed plan, in Oekraïne zijn ze lek! Maar wat laat dit vliegtuig menig luchtvaarthart sneller kloppen, prachtig in zijn oerlelijkheid, wereldwijd een uitstervend ras! Saki op De Krim is alwaar de Oekraïense Marine Luchtvaartdienst is gestationeerd.

Eén vliegende component

De Viys'kovo-Mors'ki Syly Ukrayiny (VMSU) oftewel de Oekraïense Marine werd opgericht op 6 april 1992 en heeft haar hoofdkwartier gevestigd te Sebastopol. De VMSU is een onafhankelijk krijgsmachtdeel en bezit één vliegende component, de Saks'ka Aviatsiya Brigada (SABr), gestationeerd op vliegveld Saki (Novofedorivka), net ten zuiden van de stad Saki en ongeveer veertig kilometer ten



Twee vliegwaardige dinosaurïers, waar vindt je dat nog? Deze twee Beriev 12's staan te wachten op wat later op die dag gaat komen: een aantal missies voor de 'Sea Breeze 2012' oefening. Sea Breeze is een jaarlijkse internationale oefening waarin land-, zee- en luchtmachtstrijdkrachten participeren. De Berievs zouden tijdens de oefening voornamelijk maritieme patrouillevluchten uitvoeren.

noordwesten van Simferopol. De SABr bestaat uit twee ongenummerde eenheden, een vliegtuig en een helikopter Eskadrily. Het Vliegtuig Eskadrily is uitgerust met een An-2, een An-24, twee An-26's en zes Be-12's. Het Helikopter Eskadrily met vier Ka-27's en 11 Ka-29's, een Mi-8 en drie Mi-14's. Niet alle toestel-

len zijn operationeel. De primaire taken van beide eenheden zijn Search and Rescue (SAR), Anti-Submarine Warfare (ASW) en transport. Wekelijks worden voornamelijk maritieme patrouille- en logistieke/transportvluchten door alle typen uitgevoerd vanaf Saki. Het inzetgebied van de SABr bevindt zich voornamelijk



De twee Ivchenko AI-20D Series 4 turbopropmotoren worden ook toegepast op de Il-18, Il-38, An-8, An-12 en An-32. Alleen bij het opstijgen geven deze motoren rook af. Op deze foto is duidelijk te zien waarom de Be-12 de bijnaam 'Zeemeeuw' draagt. De gebogen vleugels geven het toestel een heel karakteristieke vorm.

De Antonov 2 waarmee de Oekraïense Marine Luchtvaartdienst vliegt is in zeer goede conditie, ondanks de vele jaren van dienst. Het toestel wordt ingezet voor de training van piloten en als verbindingsvliegtuig.



boven de Zwarte Zee, de Zee van Azov (ten oosten van De Krim) en het omvangrijke rivierengebied ten noorden van De Krim. De circa dertig toestellen van de SABr hebben een aantal missies toegewezen gekregen; het opsporen en neutraliseren van vijandelijke oppervlakteschepen, onderzeeboten, amfibische elementen, patrouille- en transportschepen, het leggen en bestrijden van zeemijnen, het uitvoeren van verkenningsvluchten, elektronische oorlogsvoering en doelzoeken voor de VMSU-aanvalsschepen, het vernietigen van maritieme infrastructuur en als laatste de ondersteuning van Oekraïense amfibische eenheden.

Beperkt budget

Door het beperkte budget dat de SABr kreeg toegewezen is het lange tijd niet in staat geweest haar toestellen adequaat te onderhouden. Dientengevolge is heden ten dage slechts een derde van alle toestellen operationeel inzetbaar, waardoor bemanningen niet voldoende kunnen trainen. Voor het jaar 2011 was bijvoorbeeld begroot dat een Oekraïense marinevlieger gemiddeld circa 67 vliegreuren zou maken, maar dat werden er maar 32. De algehele inzetbaarheid van de SABr is dan ook verre van voldoende om de aan haar toegewezen missies uit te voeren. Gelukkig komt daar verandering in, een verhoging van het toegewezen VMSU defensiebudget zal ten goede gaan komen aan de SABr waardoor vliegtuigen en helikopters een grondige overhaul zullen ondergaan. Het voordeel in deze is dat voor vrijwel alle types het onderhoud binnenslands kan worden uitgevoerd. Oekraïne heeft na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie een succesvolle eigen luchtvaartindustrie

weten te behouden met het Antonov Design Bureau en Kharkov State Aircraft Manufacturing Company als belangrijkste spelers. Daarnaast zijn er nog verschillende onderhoudscentra in de Oekraïne, zoals AVIAKON te Konotop, ODESAVIAREMSERVICE te Odessa, LSARP te Lvov en Repair Plant 410 te Kiev-Zhuliany. Het land heeft dus een hoog luchtvaart kennisniveau en is niet afhankelijk van derden.

Beriev 12 Chayka (Mail)

De Russisch geproduceerde Beriev 12 Chayka (Zeemeeuw), NAVO-code-naam Mail, werd eind jaren vijftig als onderzeebootbestrijdingstoestel ontwikkeld. Het eerste productietoestel zag in december 1963 zijn levenslicht. Een kleine tien jaar later, in juni 1973, rol-

de de laatste en 143ste Chayka uit staatsfabriek nummer 86 te Taganrog. Het is niet zo vreemd dat het toestel met bijnaam zeemeeuw door het leven moest; de gebogen vleugels geven het toestel van voren gezien de aanblik van deze vogel die opstijgt. Deze gebogen vleugels zorgen ervoor dat de motoren aanzienlijk hoger zijn gepositioneerd waardoor er minder (zee)water in de motoren kan komen bij een waterlanding. De staart en neus van het toestel zijn voorzien van *Magnetic Anomaly Detectors (MAD) booms* voor het opsporen van onderzeeboten en het afspeuren van zeeoppervlakten naar schepen. Een toestel werd overigens in 1965 als Be-14 gebouwd, dit toestel kreeg geen MAD-booms en werd voorzien van additio-

Deze An-26 is voorzien van vier externe ophangpunten, twee aan iedere zijkant van de romp. Hieraan kunnen ongeleide bommen en zeemijnen worden bevestigd. Nogal bijzonder voor een transportvliegtuig!



Deze Kamov 27PL (NAVO-aanduiding 'Helix-A') onderzeebootbestrijdingshelikopter stijgt spectaculair op vanaf het 'Oefendek' op Saki. Hier wordt nog met regelmaat door de Russen gebruik van gemaakt om dekpersoneel en piloten te laten trainen met het opereren vanaf een vliegdek-schip. Het oefendek bevat ook een schans.

nele SAR-apparatuur en ophangpunten onder de vleugels. De wapenruimte werd vervangen door een laadvloer. De Be-14 bleek uiteindelijk te duur voor verdere productie. Elke Russische marinevloot kreeg een onafhankelijk onderzeebootbestrijdingsregiment (OPLAP) toegewezen. Een OPLAP bestond toentertijd uit 24 toestellen. Het initiële uitgangspunt was om de Be-12 in te zetten als onderzeebootbestrijder maar de ontwikkelingen van langeafstandbewapening van onderzeeboten ging dermate snel dat het toestel voor die rol al nagenoeg bij ingebruikname verouderd was. Het vliegbereik van 3.300 km was simpelweg niet meer voldoende en de ASW-

rol werd voornamelijk door de Ilyushin 38 overgenomen.

Politiek conflict

Na de verzelfstandiging van de Oekraïne in 1991 bleef Rusland de Zwarte Zeevloot claimen. In 1992 werd een aantal schepen geconfisqueerd door de Oekraïense bemanningen wat resulteerde in een hevige, voornamelijk politieke, strijd die vier jaar voortduurde. Pas in 1996 werd een groot gedeelte van de inventaris van de Zwarte Zeevloot officieel overgedragen aan Oekraïne, inclusief de Beriev 12's. In totaal verkreeg de VMSU zestien Beriev 12's (aangeduid als *Izdeliye Ye*). Twaalf toestellen kre-

gen de aanduiding Be-12PL, de overige waren Be-12PS (*Izdeliye 3Ye*, de maritieme SAR-variant). Mogelijk is een van de toestellen geüpgraded naar de Be-12N (*Izdeliye YeN*) maar dat is tesamen met het hoe en waarom tot op heden onbevestigd gebleven. De Oekraïense Berievs hebben niet altijd op De Krim gestaan. In 1996 werd een onafhankelijk marine luchtvaart squadron (OMAE) opgericht op Mykolayiv-Kul'bakino, zo'n honderd kilometer ten noord-oosten van Odessa. Tot 2003 opereerden de toestellen vanaf deze locatie, waarna werd besloten ze te verhuizen naar Saki.

Beperkt operationeel

Medio juli 2012 waren drie Be-12's operationeel inzetbaar en twee toestellen stonden in onderhoud op het onderhoudsplatform van Saki. Eén toestel had op dat moment geen propellers, maar nieuwe lagen al klaar en was nagenoeg gereed voor hernieuw-

De Kamov 29TB (NAVO-aanduiding 'Helix-B') is een aanvals- en transporthelikopter. Onder de vleugels zitten bevestigingspunten voor wapenruimte en in het toestel zelf is ruimte voor zo'n 16 manschappen. Ze worden zowel vanaf land als op schepen van de Oekraïense Marine ingezet.



De Krim

De Sovjet Unie had tot 24 augustus 1991 de macht over Oekraïne. Na de onafhankelijkheid van de Oekraïne bleef een gedeelte van de zeer strategisch gesitueerde De Krim nog onder erfpacht in bezit van Rusland, de haven van Sebastopol aan de westkust van De Krim waar de omvangrijke Russische Zwarte Zee vloot haar thuishaven heeft en een tweetal Russische (marine) vliegbases. Het gaat om de 7057th Naval Aviation Base Kacha (An-26, Beriev 12, Mi-8, Ka-27) en de 2-7057th Naval Aviation Base Gvardeskoye (Su-24).



De Viys'kovo-Mors'ki Syly Ukrainy oftewel de Oekraïense Marine opereert met twee Antonov 26's voor transportdoeleinden, dit is de andere.

de actie. Het andere toestel onderging ten tijde van het bezoek onderhoud aan het hydraulische systeem en ook deze zou spoedig het luchtruim weer gaan kiezen. Eén Be-12 stond in groot onderhoud bij EARZ op Yevpatoriya (circa twintig kilometer ten noorden van Saki). Dit toestel zal nog dit jaar aan de vloot worden toegevoegd zodat, als voornoemde Chayka's vliegwaardig blijven, er dan zes operationele SABr Be-12's zijn.

Op Yevpatoriya staan mogelijk nog vier tot zes VMSU Be-12's. Wat de plannen met deze toestellen zijn is niet duidelijk, maar waarschijnlijk zijn deze toestellen gekannibaliseerd om de rest van de vloot vliegwaardig te maken/houden. De Oekraïense Be-12's worden niet meer ingezet voor onderzeebootbestrijding, alle apparatuur, inclusief die van de MAD-boom, is verwijderd. Of ze nog daadwerkelijk kunnen landen op water is maar zeer de vraag. Zeker een deel van de toestellen die werden

gezien op Saki, was overduidelijk lek en dus niet meer in staat te drijven.

HELIX, HIP en HAZE

Het exacte aantal Kamovs bij de SABr is onbekend gebleven. Feit is dat de toestellen niet in al te beste conditie verkeerden. Links en rechts lagen wat staartgedeeltes waarvan aangenomen wordt dat de rest van de helikopters is gekannibaliseerd en vervolgens verschromt. Voor eind 2012 zullen drie Kamov helikopters naar AVIAVOENRE-MONT te Sevastopol gaan voor een klassieke *overhaul*. Eind 2013 worden deze drie Kamovs weer terug op Saki verwacht.

Alleen de helikopters van de SABr zijn nog uitgerust met ASW apparatuur en kunnen die missie ook nog uitvoeren. De Ka-27's van het helikopter *Eskadrily* kunnen aan boord van het vlaggenschip van de VMSU, het *Krivak III*-klasse fregat de *Hetman Sahaidachnyi* (U130) worden geplaatst. De SABr inventaris kent twee typen Ka-27, de PL

voor ASW en de PS voor SAR/transport. De Ka-29 is een bewapende versie van deze helikopter en is uitgerust met een 7,62mm mitrailleur en een 30 mm kanon. Aan de pylons kunnen pods voor 20 mm ongeleide rockets worden gehangen, evenals de AT-6 *Spiral* (air-to-ground of anti-ship) radio geleid *missile*.

De SABr Mi-8 is momenteel niet vliegwaardig en stond in troosteloze toestand op een van de platformen. Toch is het de bedoeling om deze oudgediende weer vliegwaardig te maken en in te zetten voor voornamelijk personenvervoer en lichte vrachtluchten. De drie Mi-14's zijn er beter aan toe, één *Haze*, recentelijk voorzien van een nieuw camouflagepatroon is in smeteloze conditie en vliegwaardig met een werkende *dipping sonar* en wordt ingezet voor kustpatrouilles en ASW. Een tweede exemplaar stond in een opvallend licht blauw/wit kleurenschema en oranje *cheatlines* op het onderhoudsplatform en benodigde alleen nog een staartrotor. De derde aanwezige Mi-14 was er duidelijk minder aan toe en stond in een saai grijs marine kleurenschema te wachten op een toekomstige onderhoudsbeurt.

COLT en CURL

Opvallende aanwezigen op Saki zijn zeker de werkelijk prachtige lichtblauw/blauw gespotten An-2 en twee in nagenoeg hetzelfde camouflagepatroon gespotten An-26's. Recentelijk werden de drie Antonov's weer volledig inzetbaar na een grondige onderhoudsbeurt. De An-2 en An-26's worden gebruikt voor (*multi engine*) training, personeelsvervoer en lichte tot middelzware transportvluchten. Opvallend in deze is dat één van de twee An-26's is voorzien van vier externe ophangpunten, twee aan iedere zijkant van de romp. Hieraan kunnen ongeleide bommen en zeemijnen worden bevestigd.

□

Deze Mi-14PLM was waarschijnlijk net terug van het staatsonderhoudsbedrijf AVIAVOENRE-MONT in Sevastopol, hij was om door een ringetje te halen. Bij dit bedrijf onderhouden ze de Mi-2, Mi-8, Mi-14, Mi-17, Ka-25, Ka-27, Ka-28 en Ka-32 van veel internationale gebruikers.

