

Nummer 6 | december 2025



Onze Luchtmacht

MAGAZINE



Vaarwel Fitter

Afscheid van een voormalige vijand

Autumn waves 2025

Poster: Italiaanse AV-8B

Duitse P-3's naar Portugal

Prijs €6,50



BP 817109 661268506

‘Stalen vriend’ zwaait af bij Poolse luchtmacht

Vaarwel Fitter

Twee vliegers in oranje vliegpakken maken, voor hun missie boven het Ustka-oefengebied boven de Oostzee, de korte wandeling van hun crewroom naar de flightline. Het grondpersoneel kijkt ondertussen naar een opstijgende Su-22 die met een brullende AL-21F-3-motor de lucht in raast. Ze volgen aandachtig het schouwspel op de Poolse vliegbasis Świdwin, totdat het geluid langzaam wegsterft. Zelfs na bijna veertig jaar intensieve operaties blijft een Fitter in actie een indrukwekkend en krachtig beest om te zien. Een beest dat bijna is uitgestorven.

Tekst: Hans Antonissen en Paul Gross

Op 16 september 2022 namelijk ondertekent vicepremier en minister van Defensie Mariusz Błaszczak een order voor 48 FA-50 Fighting Eagles van Korea Aerospace Industries. De kosten bedragen ongeveer 3 miljard euro. Dit is niet alleen de op één na grootste order in de geschiedenis van de Poolse luchtmacht. De aanschaf markeert ook het begin van het einde voor de Su-22 Fitter binnen de Poolse luchtmacht. Dat verhaal begint vier decennia eerder met de aflevering van de eerste Su-22M4's op 28 augustus 1984.

In dienst

Vliegbasis Piła is in dat jaar de eerste Poolse thuisbasis voor de Su-22. Polen brengt het toestel onder bij het 6 Pułk Lotnictwa Mysliwsko-Bombowego (PLM-B, jachtbommenwerperluchtvaartregiment). Die eenheid ontvangt – naast 36 eenzitters – ook 9 tweezits trainers, bestemd voor de opleiding van vliegers en grondpersoneel van de volgende Poolse eenheden. Daarvoor krijgt de Poolse luchtmacht in het begin ook bijstand van instructeurs uit de Sovjet-Unie. Het 40 PLM-B op de vliegbasis Świdwin is in

augustus 1985 de volgende Fitter-eenheid die zijn eerste vliegtuigen ontvangt. In maart 1986 heeft het regiment zijn volledige bezetting van 32 Su-22M4's en vier Su-22UM3K-trainers. Daarna gaan de leveringen verder aan 7 Pułk Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (PLB-R, bommenwerper- en verkenningluchtvaartregiment) gestationeerd op de vliegbasis Powidz.



Het laden van de SRCP-WR-luchtdoelraket is werk voor de experts van 21 BLT. Hoewel het geen echte raket is, zijn de veiligheidsmaatregelen hetzelfde als bij scherpe wapens. Foto: Paul Gross



Squadroncommandant luitenant-kolonel Pirog voert de pre-flight check uit. Daarbij is er extra aandacht voor de bewapening: vier SRCP-WR-luchtdoelraketten. Foto: Paul Gross

Daar arriveren in mei 1986 de eerste vliegtuigen. Op Powidz wordt slechts een deel van het 7 PLB-R opnieuw uitgerust. De twee bestaande Sukhoi Su-20-squadrons krijgen gezelschap van een Su-22-eenheid met twaalf eenzitters en zes tweezitters. Het regiment krijgt iets meer tweezitters omdat ze er ook Su-20-vliegers mee gaan opleiden. Vóór de komst van de tweezits Su-22's hebben deze vliegers alleen de oude Su-7U's tot hun beschikking voor training. In 1997 gaan de Su-20's uit dienst en ontvangt 7 PLB-R meer Su-22's van het opgeheven regiment in Piła.

De laatste Fitter-eenheid is 8 PLM-B op de vliegbasis Miroslawiec, dat in september en oktober 1988 tien nieuwe Su-22M4's ontvangt. De resterende vliegtuigen voor 8 PLM-B zijn oorspronkelijk geleverd aan de andere Poolse eenheden. Die herverdelen hun overschot aan toestellen, nadat de



Kenmerkend beeld van een voormalige Oostblok-vliegbasis, met bontgekleurde betonnen vliegtuigshelters. De twee Su-22 Fitters passen goed in dit plaatje. Foto: Frank Crebas

Grote foto: Nog voor het afscheid was deze Su-22UM3K voorzien van een '50/50'-kleurstelling. De voorkant is voorzien van de oorspronkelijke bruin-groene kleuren, de achterkant is grijs gecamoufleerd, zoals de Fitters vliegen sinds de laatste update. Foto: Frank Crebas



standaardbezetting van een squadron naar tien eenzits- en twee tweezitsvliegtuigen gaat. Uiteindelijk ontvangt Polen negentig eenpersoons Su-22M4's en twintig tweepersoons Su-22UM3K's.

Reorganisatie voor NAVO

Nadat Polen in mei 1999 toetreedt tot de NAVO, reorganiseert het land zijn strijdkrachten ingrijpend. Een van de maatregelen is de vervanging van de luchtmachtregimenten door squadrons en bases in NAVO-stijl. De standaardbezetting van het nieuwe eskadra lotnictwa taktycznego (elt, tactisch luchtmachtsquadron) bestaat uit zestien vliegtuigen, vier meer dan bij de eenheden van een luchtvaartregiment.

Toto

Zit u klaar voor de nummers? Het jaar na toetreding tot de NAVO wordt het 7 PLB-R op Powidz gereorganiseerd tot 6 en 7 elt. In 2006 laat 6 elt zijn vliegtuigen in Powidz achter en verhuist naar Poznań-Krzesiny, waar het nieuwe F-16's ontvangt. Een jaar later vindt 7 elt met zijn Su-22's onderdak op Świdwin, waar Polen de eenheid opheft op 30 juni 2010. Het 8 PLM-B op Miroslawiec reorganiseert per 1 januari 2001 in 8 elt en 9 elt. Het jaar daarop volgt de opheffing van 9 elt en in 2010 verplaatst 8 elt naar Świdwin. Het 40 PLM-B op Świdwin valt per 1 januari 2000 uiteen in twee squadrons: 39 elt en 40 elt. Voor die eerste valt het doek in 2003. In 2010 zijn de Poolse Su-22-eenheden dus teruggebracht tot twee squadrons: 8 elt en 40 elt, met in totaal 32 vliegtuigen. Beide squadrons staan op de vliegbasis Świdwin. Op 1 juli 2010 worden ze – wellicht opmerkelijk – hervormd tot de 21 Baza Lotnictwa Taktycznego (21 BLT, 21e tactische vliegbasis).



De laatste achttien gereviseerde Fitters waarmee 21 BLT vloog, waren zes Su-22UM3K's en twaalf Su-22M4, waaronder dit exemplaar.
Foto: Hans Antonissen

Om binnen de NAVO te kunnen samenwerken, is ook voor de Fitters een eerste upgrade nodig. Hiervoor krijgen de Su-22's Westerse radiotransponders, een vriend-of-vijand-identificatiesysteem (IFF) en anti-collision-lichten. Andere systemen die deel uitmaken van deze update zijn een Trimble 2101AP GPS-ontvanger en een Bendix/King KLU-709 Tactical Air Navigation (TACAN)-systeem. Ook ontvangen de Fitters een ANV-241MMR Instrument Landing System (ILS), een R-862 digitaal bedieningspaneel-radiostation en een ATM QAR/S-54. Deze laatste is voor de weergave van vlucht-, navigatie- en wapensysteem informatie. Al deze aanpassingen zijn noodzakelijk om de avionica- en communicatiesystemen van het vliegtuig NAVO-compatibel te maken.

Poolse Su-22's binnen de NAVO

Direct na de toetreding tot de NAVO op 12 maart 1999 wijst Polen een squadron Su-22's van Powidz toe aan de

NAVO Quick Reaction Force. Later volgt nog een squadron van Świdwin. De eerste vier vliegers van Powidz bereiken in de zomer van 2000 de status van gevechtssklaar. Daarmee zijn ze als eerste Polen bevoegd om binnen de NAVO te vliegen. Vanaf dat jaar doen de Su-22-eenheden mee met vele NAVO-oefeningen. De Su-22's van 21 BLT nemen ook bijna jaarlijks deel aan de Spring Storm- en Hedgehog-oefeningen in Estland. Spring Storm vindt elk jaar plaats, Hedgehog elke drie jaar. Deze laatste is bijzonder omdat Estland reservisten van over de hele wereld ervoor terugroept. Estse reservisten zijn zeer gemotiveerd om aan deze oefening deel te nemen. De ligging van Estland vlak naast Rusland is de belangrijkste verklaring daarvoor. Een afvaardiging van 21 BLT neemt sinds 2013 jaarlijks deel aan een van beide oefeningen, met twee tot vier vliegtuigen. Voor het Poolse

Su-22-squadron zijn de Estse oefeningen zeer waardevol. "Net als in Polen voeren we hier CAS-missies [Close Air Support] en AR-missies [Aerial Reconnaissance] uit", vertelt de laatste squadroncommandant op Świdwin, luitenant-kolonel Grzegorz Pirog. "Maar dit is voor ons vooral een gelegenheid om te kunnen samenwerken met andere eenheden en vliegtuigen, waaronder F/A-18's, F-35's en Typhoons." Een zeer bijzondere lokale Poolse oefening voor de Su-22 is de jaarlijkse DOL-oefening. Zo'n DOL (Drogowy Odcinek Lotniskowy, oftewel vliegveldwegsectie) vindt echter voor het laatst plaats in 2003 en daarna pas weer in 2023. Tijdens deze oefening gebruiken de Fitters een snelwegstrook voor vliegoperaties. Vooral voor de breedvleugelige Su-22 is dit een uitdaging. De geprepareerde wegstrook is zo smal dat de vleugels van de Sukhoi's aan beide zijden uitsteken.



De oranje pakken vallen niet alleen op, ze hebben ook een groot nadeel. "Omdat ze zo warm zijn en niet ademen, worden ze ook wel condoom genoemd", geeft major-general Starzyński aan. "Na een vlucht zit er veel water in." Foto: Frank Crebas



De eerste vlucht met de Su-22 staat plaatsvervangend commandant van de operationele luchtmacht major-general Ireneusz Starzyński nog helder voor de geest. "Na het opstijgen was ik overtuigd dat landen onmogelijk was door de snelheid van zo'n grote zware kist."
Foto: Hans Antonissen

De Fitter fit houden

Door de jaren heen houdt Polen zijn Su-22's operationeel door regelmatig onderhoud en de nodige revisies en updates. Oorspronkelijk stelt de fabrikant de levensduur vast op 1.500 vlieguren of 2.300 landingen in twintig jaar. Daar komen in 1998 tot 2.000 vlieguren of 3.000 landingen of 20 jaar bij voor de Su-22M4. De Su-22UM3K's gaan naar 2.000 vlieguren of 4.000 landingen of 20 jaar. Na het verstrijken van deze parameters volgt levensduurverlenging met steeds twee jaar of 200 vlieguren, als onderdeel van regulier groot onderhoud. Aanvullende diagnostische en controlewerkzaamheden maken een nog langere levensduur mogelijk. Uiteindelijk komt de Su-22M4 zelfs op 3.000 vlieguren of 3.000 landingen of 30 jaar en de Su-22UM3K op 3.000 vlieguren of 4.000 landingen of 30 jaar. Dus loopt de Fitter na drie decennia inzet in 2014 tegen de dan geplande einde levensduur aan. Met een klein beetje rek "gaan de Fitters in 2016 met pensioen en worden ze vervangen door tweedehands F-16's", zo luidt een officiële verklaring uit 2014. Maar in april



Naast close air support en verkenning was ondersteuning van de zeestrijdkrachten een van de taken van de Fitter in de laatste jaren. Foto: Patrick Roegies

2015 kondigt het Poolse Ministerie van Defensie de toewijzing van 36 miljoen euro aan voor een kleine upgrade van achttien vliegtuigen. Die kan doorgaan na grondige inspectie van de structurele integriteit van de vliegtuigen. Vooral voor de tweezitters is die van belang, omdat die aanzienlijk meer landings- en startcycli doorstaan dan de gevechtsvariant.

'Echt héél erg sterk'

Het programma voor levensduurverlenging loopt van 2015 tot 2017. Daarin reviseert WZL-2 (Wojskowe Zakłady Lotnicze No2, Military Aviation Plant-2) de achttien geselecteerde Fitters op de luchthaven van Bydgoszcz. De motoren krijgen een revisie bij WZL-4 in Warschau. De toestellen ontvangen Poolse RS-6113-communicatie-

Een duo Fitters keert terug van een trainingsmissie. De Su-22 heeft in totaal vier luchtremmen waarvan er bij het voorste toestel twee uitgeklaapt zijn. Foto: Paul Gross





Hoe groot, robuust en misschien lomp de Su-22 op de grond ook mag lijken, in de lucht is het toestel met de bijzonder zwenkvlugels een ranke verschijning. Foto: Stephan de Bruijn



Reserveonderdelen voor de Su-22 waren de laatste jaren geen probleem. Van de 110 geleverde Fitters kregen 18 de laatste updates. Veel andere casco's waren beschikbaar als donor. Foto: Hans Antonissen



Deze Su-22M4 is behalve van een fraaie haaienbek, ook voorzien van een markering op de neus van de laatste DOL-oefening in 2023 en de badge van 8 elt. Foto: Paul Gross

radio's, terwijl de eerdere R-862 van Sovjet-makelij als reserve blijven. De metrische eenheden van de vlieginstrumenten maken plaats voor imperiale. De belangrijkste upgrades zijn verder een gps-ontvanger, een nieuw TACAN-systeem, een nieuw ILS en een digitale videorecorder. Deze laatste kijkt door het elektro-optische vizier van de S-17VG gunsight van de Su-22M4. De gemoderniseerde vliegtuigen krijgen ook een nieuw kleurenschema in twee grijs tinten. Een andere duidelijk zichtbare externe aanpassing is de bladantenne direct achter de cockpit. Zo blijft de degelijke Su-22 nog weer tien jaar langer in dienst én veilig. De robuustheid van de Fitter is legendarisch en redt dan ook menig vlieger het leven. Een voorbeeld is een noodlanding op Miroslawiec vanwege een defect aan het hoofdlandingsgestel. De Su-22 kan alleen zijn neuswiel uitklappen. De standaard-procedure voor deze situatie schrijft een landing op het gras voor. Dat gebeurt volgens plan, de vlieger stapt ongedeerd uit en na enkele kleine reparaties is het vliegtuig na een maand alweer in gebruik. Bij een andere gelegenheid in Frankrijk vliegt een opstijgende Su-22 door een zwerm ganzen en landt daarna veilig. Lokale Franse Mirage 2000-vliegers zijn verbijsterd en geven de Poolse piloten aan dat een Mirage dit niet zou hebben overleefd. Of zoals de met 2.000 uren op de Su-22 zeer ervaren Fitter-vlieger Pirog benadrukt: "Het vliegtuig is érg sterk. Echt héél erg sterk."

Stalen vriend

De laatste jaren vervult de Fitter-vloot de taken van grondaanval, luchtsteun (close air support), ondersteuning van zeestrijdkrachten en verkenning. Dat is ook wat de vervangende FA-50's op Świdwin gaan doen. Pirog: "Veel van de huidige Su-22-vliegers zullen overstappen naar de FA-50. Daarna kunnen ze eventueel door naar de F-35." Want ook dat type krijgt Świdwin als thuisbasis. Voor het huisvesten van beide typen zijn op de basis volop bouwwerkzaamheden bezig. Daarom vindt het afscheid van de iconische swingwing-jachtbommenwerper afgelopen 10 en 11 september ook niet plaats op de laatste thuisbasis, maar op Miroslawiec. Als onderdeel van de afscheidsceremonie maken op de eerste dag drie Su-22UM3K's een afscheidsvlucht over Powidz, Piła en Świdwin. Alle drie dragen daarbij een speciale beschildering.



Het afscheid van de formatie 'Fitter 01-03'.

Een Su-22UM3K draagt nog steeds de Tiger Meet-kleuren uit 2005, een draagt een combi van nieuwe en oude kleuren, en een is voorzien van een staart in Poolse kleuren voor 40 jaar Fitter en het afscheid van het type.

Foto: Stephan de Bruijn

Terug boven Mirosławiec volgt een reeks flypasts door het trio en door een enkele Su-22M4 uitgerust met een KKR-1 electronic intelligence- en fotoverkenningsspod. De militaire ceremonie waarmee de Su-22 officieel uit dienst gaat bij de Poolse luchtmacht is een dag later. Kolonel Roman Stefaniak, commandant van 21 BLT, verwoordt de gestalte van de Fitter treffend in zijn afscheidsspeech: "Ik neem met grote spijt afscheid van dit vliegtuig. Hij is mijn stalen vriend geworden." Na vier decennia, van het einde van de Koude Oorlog tot ver in de 21e eeuw met opnieuw spanning tussen Oost en West, is de Su-22 in Europa dus uitgestorven. Of bijna, want het lijkt erop dat enkele toestellen nog even doorvliegen met de – enorm grote – KKR-1. ●



De KKR-1-ELINT-fotoverkenningsspod past niet onder een ander Pools type. Volgens major-general Starzyński wordt de taak ervan op termijn overgenomen door de Turkse Bayraktar. Foto: Stephan de Bruijn

De zon is ondergegaan voor de Su-22 bij de Poolse luchtmacht. De FA-50 neemt de taken de komende jaren over. Foto: Frank Crebas

