

### POOLSE MI-14 IS AAN VERVANGING TOE.

*De maritieme Mil Mi-14 in Polen is aan vervanging toe. Eigenlijk stond dit op het programma voor 2015. Maar toen bleek dat de Mi-14 deel zou gaan uitmaken van een veel groter project wat ook vervanging van luchtmacht en legerhelikopters in zal houden met een uitgeschreven competitie aan verschillende bedrijven waarover de beslissing valt in 2015. Het lijkt er op dat het misschien toch nog iets langer zal duren. Veel kan dit niet zijn, en binnen het project zal de maritieme vervanging voorrang krijgen. Een mooi moment om de Mi-14 nog één keer onder de loep te nemen.*

### MI-14 MEEST BEKEND IN POLEN

Nergens kwam de aanraking met de Mi-14 zo dicht bij de burgers van West Europa als in Polen. Immers zo verbreid in dienst is dit type nooit geweest. Er waren Oost Duitse exemplaren die na de val van de muur en de hereniging van Duitsland nog enige tijd in de Luftwaffe dienden, maar dat was al vrij snel over en binnen de strijdkrachten van Bulgarije en Joegoslavië waren er ook enkele exemplaren actief. Deze zijn inmiddels ook al lang buiten dienst. Eigenlijk vlogen de grootste series in Rusland zelf die ze erfde uit de Sovjet unie tijd. Ook Rusland is er inmiddels klaar mee. Een deel kwam bij nieuwe staten terecht zoals Georgië en Oekraïne en deze zijn nog operationeel. Van de enkele exemplaren geleverd aan Cuba, Jemen Noord Korea, Syrië, Libië en later aan Pakistan is de status onbekend. De Mi-14 werd ontworpen uit de Mi-8, maar vergeleken met dit type werden er maar bescheiden aantallen geproduceerd. Op de thuismarkt in Rusland is uiteindelijk Kamov veel succesvoller gebleken in de ontwikkeling van maritieme helikopters met meer geschikte types voor operaties vanaf schepen. Daardoor werd de MI-14, die alleen vanaf het land opereerde niet sterk doorontwikkeld. In 1981 kocht Polen 4 Mi-14PS reddingshelikopters en 12 Mi-14PL ( ook wel Mi-14PW genoemd) voor de onderzeebootbestrijding waar toen midden in de koude oorlog ook echt behoefte aan was. Later werden er een tweetal Mi-14PL omgebouwd naar reddingshelikopters.

### ONTWORPEN VOOR MEERDERE TAKEN

De Mi -14 kreeg krachtiger motoren Klimov TV3-117 om langer boven zee te presteren. Het landings systeem is intrekbaar en de waterdichte romp is zo geconstrueerd dat het toestel amfibische capaciteit heeft. Een ander opvallend kenmerk is de grote bolvormige radoom onder de romp waarin een grote ' Iniziativa 2M' zoekradar is gemonteerd. Het onderzeeboot detectie systeem bestaat uit een 'Eye 2' sonarsysteem, OKA-60 Sonobuoys die vanuit cassettes worden afgeworpen en een sleepbaar APM-60 'Orsha' MAD systeem terwijl in een wapenruim torpedo's en dieptebommen kunnen worden meegenomen. Om tijdens de detectie als de APM-60 is neergelaten stil boven de zee te kunnen 'hangen' is een AP-34-B autopilot/autohover met SAU-14 auto control system ingebouwd die samenwerkt met de DISS-15 doppler snelheids meter en RW3 radio hoogtemeter. Voor ontwerper MIL was deze avionics combinatie de eerste keer dat het werd toegepast en dermate complex dat het zeven jaar duurde om dit voor elkaar te krijgen. Inmiddels heeft de Poolse marine voor de onderzeebootbestrijdings taak enkele Kaman SH-2 Seasprites in dienst.

### GROTE SAR HELIKOPTER

De SAR versie heeft interessante karakteristieken. Er is een intrekbare hoist, een groot zoeklicht aan beide zijden van de romp en er kunnen 10-20 reddingsvloten worden uitgeworpen (ook voor meer personen). In de cabine is ruimte voor 10 geredde personen inclusief twee stretchers en mogelijk meer (afhankelijk van gewicht) terwijl reddingsvloten op sleeptouw kunnen worden genomen (!). Reddingen gaan iets anders dan bij Westerse helikopters. In een soort mand kunnen drie personen tegelijk omhoog worden gehesen. Een normale vlucht wordt door vier bemanningsleden gedaan met een piloot en piloot/waarnemer, een navigator-radar operator die het 7071 zoeksysteem bedient en een hoist operator. Anders dan bij de onderzeeboot bestrijdingsversie waar de operators centraal rond een tactische display zijn gepositioneerd is de reddingsversie makkelijk toegankelijk met een grote deur en

een open cabine. De Mi-14 kan vier uur in de lucht blijven en heeft een bereik van 900-1000 km, maar veiligheidshalve wordt er niet verder dan 200 kilometer van de vliegbasis gevlogen.

## **VERBETERINGEN IN EIGEN LAND**

In de periode 1995-1997 volgde er modificaties die door de eigen industrie werden uitgevoerd op WSL-1 in Lodz die ook onderhoud uitvoert. De technische universiteit van Gdansk en een technisch instituut van de luchtmacht waren hierin betrokken, het betrof verbeteringen aan de OKA-2 sonobuoys en plaatsing van Koden 911 GPS en Radwar RS6106-7 radiosystemen voor de SAR variant. Latere verbeteringen in 2002 betroffen betere IFF en verbetering aan de APM-60 magnetometer. Er zijn enkele exemplaren verongelukt en er werd één nieuw air frame gekocht in 2010. De Poolse marine vliegt met de toestellen vanaf Siermirowice, Darlowo ( 44th Naval Air Base) en wordt in de SAR taak ondersteund door de W-3RM 'Anakonda' die echter een kleinere capaciteit heeft.

## **CONCURRENTIESTRIJD BARST LOS.**

De behoeften voor Polen als vervanging van de Mi-14 worden genoemd in een 'tender' die wordt uitgeschreven voor vervanging van helikopters in zowel luchtmacht, landmacht als marine taken. Hierin genoemd een aantal van 48 transportversies, 16 SAR versies en 6 ASW versies waarbij deze laatste aangeeft dat de aandacht toch ook weer in de onderzeebootbestrijding blijft, en dat heeft alles te maken met het grillige gedrag van Vladimir Putin en zijn Baltische vloot. De order zal gaan naar een Westerse helikopter fabrikant en de gegadigden hebben allen een verbinding met de Poolse vliegtuigindustrie. Airbus helikopters heeft een connectie met Heli Invest/WZL-1 en biedt de EC-725 Caracal aan terwijl Agusta Westland dit met de AW-149 via PZL Swidnik doet. Ook de Sikorsky S-70i Black Hawk via PZL-Mielec maakt een heel goede kans. In de loop van 2015 zal duidelijk worden wie er met de buit vandoor gaat.

---

Kees Otten & Wim Das

---