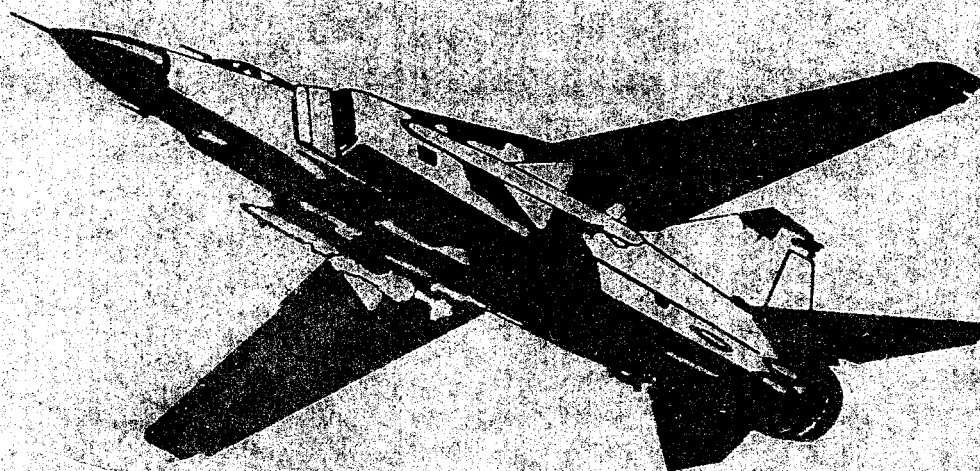


EXNR: 63

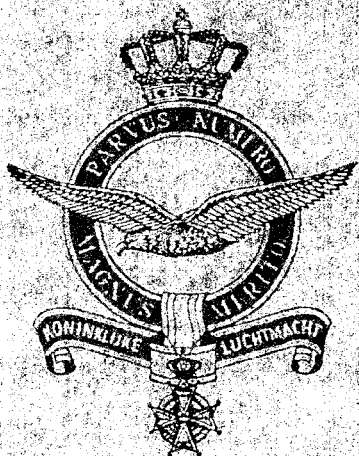
BIB. EX.

KONINKLIJKE LUCHTMACHT



INLICHTINGEN

SAMENVATTING



(ISAM) 3/85

Uitgegeven door de Luchtmachtstaf

Afd. Inlichtingen en Veiligheid

MINISTERIE VAN DEFENSIE
LUCHTMACHTSTAF

2516 BA 's-Gravenhage, 12-04-85
Binckhorstlaan 135
Tel. 070 - 493591

Afd.: Inlichtingen en
Veiligheid.

Aan:

Nr. : AIV/0964/1-85

Zie verzendlijst.

INLICHTINGENSAMENVATTING

ISAM 3/85

Deze ISAM is een nationaal inlichtingendokument.
Behoudens voorafgaande toestemming van het
Hoofd van de Afdeling Inlichtingen en Veiligheid van
de Luchtmachtstaf mag de inhoud niet:

- A. ter inzage worden gegeven aan buitenlanders;
- B. ten overstaan van buitenlanders in discussie
worden gebracht;
- C. worden gekopieerd.

<u>Aan:</u>	<u>Ex.nr.:</u>
Chef Defensiestaf t.a.v. Hoofd Afd. Inl. en Veiligheid	1
C- CTL	2
C- vlb Soesterberg	3
C- vlb Leeuwarden	4
C- 322 Squadron)	5
C- 323 Squadron) d.t.v. C- Vlb Leeuwarden	6
C- GPLV/Vlb Deelen	7
C- 298 Squadron)	8
C- 299 Squadron) d.t.v. C- GPLV/Vlb Deelen	9
C- 300 Squadron)	10
C- vlb Volkel	11
C- 311 Squadron)	12
C- 312 Squadron) d.t.v. C- Vlb Volkel	13
C- 306 Squadron)	14
C- vlb Twenthe	15
C- 313 Squadron)	16
C- 315 Squadron) d.t.v. C- vlb Twenthe	17
C- Vlb Gilze-Rijen/Eindhoven	18+19
C- 316 Squadron)	20
C- 314 Squadron) d.t.v. C- vlb Gilze-Rijen/Eindhoven	21
C- 12 GGW	22+23
C- 3 GGW	24+25
C- 5 GGW	26+27
C- CRC/MiIATCC	28+29
C- LVMG	30
C- 1 LK t.a.v. C- ASOC	31+32
C- CLO	33
C- DELM	34
C- DSM/vlb Woensdrecht	35
C- OCGLS	36
C- KLS tvs C- vlb Ypenburg	37
Defat Warschau	38 *)
Defat Kairo	39 *)
Defat Damascus	40 *)

I.a.a.:

I.a.a.:Ex.nr.:

Voorzitter van het Comité Verenigde Inlichtingen- diensten Nederland	41
Hoofd MARID	42
Hoofd LAMID	43+44+45
Hoofd IDB	46
Hoofd BVD t.a.v. Hr. [REDACTED]	47
DMKLu	48
HPMV Brussel	49
NAK AFCENT t.a.v. Sgt [REDACTED]	50
NAK ZATAF t.a.v. Lt.Kol [REDACTED]	51+52
Neth. Support Unit AAFCE t.a.v. Lt.Kol [REDACTED]	53
C- 1 LVG	54
C- Verbindings Afd. Arnhem t.a.v. Hoofd TOC/EOV	55
NMR SHAPE	56
ATOC-KALKAR W-Dld t.a.v. Maj [REDACTED]	57

Intern aan:

BDL - PCLS - SCO - SCPL	58
H- AOD)	
H- ALBV)	59 *)
H- AV)	
H- AOB	60
H- APL	61
H- Sectie Contra-Inlichtingen	62
AIV/Bibliotheek	63
Circulatie ex. AIV	64

*) Ter info, daarna retour aan het Hoofd van de Afdeling
Inlichtingen en Veiligheid van de Luchtmachtstaf.

INHOUDSOPGAVE

	<u>Blz.:</u>
<u>HOOFDSTUK I - CURRENT INTELLIGENCE</u>	I.1
<u>VLIEG- EN OEFENACTIVITEITEN IN DE "FORWARD AREA"</u>	I.1
- Algemeen	I.1
- Oefeningen	I.1
- Vliegongevallen	I.5
<u>SLAGORDE MUTATIES/VLIEGTUIGEN</u>	I.5
- Gedeelte jabowregiment NEURUPPIN (GSFG-LSK) naar de USSR	I.5
- FLOGGERS-D/J jabowregiment MIMON terug uit de SU	I.5
<u>OFFENSIEVE LSK/TAKTIEK/TRAINING/TECHNIEK</u>	I.5
- "Air-to-air"-training door de gevechtshelicopterregimenten van de GSFG-LSK	I.5
- GSFG-LSK beoefenen met succes "Precision Guided Munitions (PGM) deliveries"	I.6
<u>LUCHTVERDEDIGING/NIEUWE WAPENSYSTEMEN/TAKTIEK</u>	I.7
- K-band capaciteit KITE SCREECH vuurleidingsradar	I.7
<u>ELECTRONISCHE OORLOGVOERING</u>	I.9
- "Stand-off" jamming door COLT	I.9
- Nieuw stoorsysteem in de "forward area"	I.9
<u>STRATEGISCHE LUCHTSTRIJDKRACHTEN</u>	I.10
- "Out-of-area" vluchten van BEARS-H en FOXHOUNDS	I.10
- Vorming nieuw BACKFIRE-regiment	I.10
<u>STRATEGISCHE RAKETSTRIJDKRACHTEN</u>	I.10
- SS-X-25 (mobiele) ICBM ontwikkelingen	I.10
<u>GRONDSTRIJDKRACHTEN</u>	I.13
- Syrië/SS-21	I.13

OVERIGE GEBIEDEN

	<u>Blz.:</u>
<u>OVERIGE GEBIEDEN</u>	I.14
- Syrië/HIP-mijnenlegger	I.14
<u>MILITAIR/ALGEMEEN/POLITIEK</u>	I.15
- Neerschieten lid VS-militaire missie bij de GSFG	I.15
<u>BIJLAGE(N)</u> , behorende bij Hoofdstuk I	1 (1 blz.)
<u>HOOFDSTUK II - HOE VERLOOPT EEN WP-LUCHTAANVAL OP EEN NAVO-VLIEGBASIS ? - EEN OPTIE</u>	II.1-II.11
<u>HOOFDSTUK III - SOVIET MILITARY TRANSPORT AVIATION- ORGANISATION AND OPERATIONAL CAPA- BILITIES</u>	III.1-III.18
<u>HOOFDSTUK IV - VERANDERINGEN BIJ DE WP LSK IN 1984</u>	IV.1-IV.5
<u>BIJLAGE(N)</u> , behorende bij Hoofdstuk IV	1 (1 blz.)

HOOFDSTUK I - CURRENT INTELLIGENCE

VLIEG- EN OEFENACTIVITEITEN IN DE "FORWARD AREA"

1. Algemeen. In de eerste 10 dagen van de maand maart stonden de vlieg- en oefenactiviteiten op een laag niveau. Oorzaken hiervan waren een aantal routinematige "stand-downs" (de viering van de "Dag van de Nationale Volks-armee" in de DDR en de "Dag van de Vrouw" bij de Sowjet LSK), alsmede slechte (vlieg-) weersomstandigheden. In de laatste 2-3 weken van de maand werd het normale oefenniveau weer bereikt, met o.a. een aantal omvangrijke oefeningen (zie pt. 2) en een verplaatsing in het kader van "Advanced Weapons and Tactics Training" (AWATT) door 16 FITTERS-K van het jabowregiment NEURUPPIN (zie pt. 4). Het aantal "Intelligence Collection Flights" (ICFs) bleef, zoals verwacht, t.e.m. 15 maart op een hoog niveau, i.v.m. de NAVO-oefening "WINTEX-'85". Ten behoeve van de voorbereiding voor de luchtbrugfase van de voorjaarstroepenrotatie werden reeds enkele calibratie- en transportvluchten waargenomen. Enkele SA-2, SA-4, SA-6 en SA-8 eenheden begonnen het opleidingsjaar van de NVA-luchtverdediging met een oefening op 8 maart in de oefengebieden ZINGST en LIEBEROSE.

2. Oefeningen. De belangrijkste oefeningen kunnen als volgt worden samengevat:

- a. Op 11 en 12 maart vond in het oefengebied GADOW-ROSSOW een offensieve oefening plaats van de GSFG-LSK met deelname van o.a. 33 FENCERS van het jabowregiment BRAND en 33 FLOGGERS-B van het jabowregiment ZERBST (11 maart) en 31 FLOGGERS-D/J van het jabowregiment FINSTERWALDE (12 maart). De jabows werden tijdens de start- en landingsfase alsmede bij hun aanvallen op de range ondersteund door 6 HIPs-J/K van de EOV-eenheid ALLSTEDT, welke o.a. "stand-off" jamming uitvoerden. In totaal werden \pm 200 sorties gevlogen, waarvan \pm 160 door jagerbommenwerpers.

Commentaar: Dit was de eerste grote offensieve oefening in het trainingsjaar 1985.

- b. Commando/stafoefening. Sinds 11 maart werden voorbereidingen onderkend voor een commando/stafoefening, waarbij waarschijnlijk alle Sowjet strijdkrachten behorende tot het zgn. TVD-West betrokken waren. Deze oefening - o.l.v. de Sowjet Generale Staf, deels vanuit de zgn. commandotrein - hield ook de inzet van LSK in,

o.a. van de GSFG,

o.a. van de GSFG, alhoewel deze beperkt van omvang bleef, waarschijnlijk vnl. door minder goede (vlieg-) weersomstandigheden. De LSK-activiteiten beperkten zich tot liaison-vluchten van helicopters gedurende de gehele periode (11-16 maart) en aanvallen op gronddoelen door twee jabowregimenten, twee helicopter-attack-regimenten, ondersteund door verkennings-BREWERS en HIPs-J/K (15 maart). Of de aanvalsoefening op 11 en 12 maart van de GSFG-LSK (zie pt. 2a) ook verband hield met deze COSTEX kon niet worden vastgesteld. Alhoewel het preciese begin van de COSTEX (mogelijk 14 maart of 15 maart) onbekend bleef, werd deze waarschijnlijk op 16 maart met een omvangrijke alarmoefening afgesloten, ofschoon er indicaties waren dat de oefening ook na deze datum partieel werd voortgezet. De in de DDR van 5-20 maart (in totaal vijf) afgekondigde tijdelijk verboden gebieden in het centrale en zuidelijk deel, hielden waarschijnlijk verband met één en ander.

- c. Op 20 maart namen 10 BREWERS-D van het verkenningsregiment WELZOW (GSFG-LSK) deel aan een verplaatsingsoefening naar het vliegveld KUNMADARAS (Hongarije). de BREWERS vlogen op een hoogte tussen 8500-10.000 m. De laatste verplaatsing van het regiment WELZOW naar KUNMADARAS vond plaats op 16 maart 1984. Op dezelfde dag vlogen 28 FENCERS-C van het jabowregiment BRAND (GSFG-LSK) naar het vliegveld DEBRECEN (Hongarije) op een hoogte van 8000 m. Vier BREWERS-E van het verkenningsregiment WELZOW voerden hierbij "escort"-jamming uit op een hoogte van 9500 m. De laatste keer dat een verplaatsing van het jabowregiment BRAND naar DEBRECEN werd waargenomen was op 16 maart 1984.

Commentaar: De vluchten op 16 maart 1984 maakten deel uit van een grote verplaatsingsoefening, welke ook dit jaar verwacht werd, maar door de slechte (vlieg-) weersomstandigheden gedeeltelijk werd uitgesteld. Later (22 en 25 maart) volgde alsnog een serie verplaatsingen. Op 22 maart naar Polen, bestaande uit het gevechtshelicopterregiment PARCHIM (naar SZPROTAWA), het verkenningsregiment ALLSTEDT (naar OSLA), het jabowregiment FINSTERWALDE (naar ZAGAN) en de jagerregimenten JUETERBOG en KOETHEN (naar resp. CHOJNA en STARGARD). Deze regimenten keerden op 23 maart naar hun resp. thuisbases terug. Op 25 maart vertrokken in totaal ± 60 FENCERS van SZPROTAWA en ZAGAN

en ± 30 FLOGGERS

en + 30 FLOGGERS van KOLOBRZEG (alle VVS LL LEGNICA/Polen) naar de Sowjet-Unie. EOV-ondersteuning waarschijnlijk door één of meerdere BREWERS van BRZEG, alsmede mogelijke escorte door FISHBEDs van STARGARD (aansluitend terug naar thuisbasis) vond hierbij plaats. Alle deelnemende vliegtuigen keerden op 27 maart naar hun resp. thuisbases terug.

- d. Op 20 maart vond in de DDR een luchtverdedigings-oefening plaats met deelname van eenheden van de GSFG-LSK, LL LEGNICA en de NVA-LSK. Als "doel"-vliegtuigen werden o.a. ingezet 12 FISHBEDs-D/F van de jagerregimenten HOLZDORF en TROLLENHAGEN en 5 FLOGGERS-H van de jabo-eenheid DREWITZ. Op deze "doel"-vliegtuigen werd gereageerd door 5 FISHBEDs-D/F van het jagerregiment DAMGARTEN en 2 FOXBATs-E van het jagerregiment FINOW. Als deelnemende g/l GW-eenheden werden o.a. waargenomen de SA-3 eenheden MERSEBURG, BRAND en LUEHE, de SA-4 eenheden RATHENOW en JUETERBOG en de SA-6 eenheden BRUECK, PERLEBERG en HILLERSLEBEN.
- e. BACKFIRES van het bommenwerperregiment BYKHOV voerden op 20, 21 en 22 maart vluchten uit boven de DDR. De vluchten werden op de 1e dag in twee fasen uitgevoerd door in totaal + 25 BACKFIRES. In de 1e fase werden de bommenwerpers tijdens de terugvlucht begeleid door tenminste 8 FLOGGERS-B van het jagerregiment KOLOBRZEG. In de 2e fase en op de andere twee dagen voerden de bommenwerpers dezelfde vluchten uit als in de 1e fase; de vlucht naar de DDR geschiedde op 7500-8250 meter hoogte, in de DDR werd op 5200 m hoogte verder gevlogen. Op de terugvlucht werden de BACKFIRES begeleid door 3 FLOGGERS-B van het jagerregiment KOLOBRZEG. Tijdens de bommenwerper-vluchten werden FITTERS-H van het jaboeregiment TEMPLIN (14 FITTERS-H in de 2e fase, 15 FITTERS-H op 21 maart) waargenomen tijdens het uitvoeren van lucht/grond-aanvallen in het oefengebied PEENEMUENDE en mogelijk ook tijdens aanvallen op doelen in de Oostzee.

Commentaar: De sinds 1983 gebruikelijke landing van BACKFIRES die jaarlijks plaatsvindt op het vliegveld TEMPLIN werd ditmaal niet waargenomen. Mogelijk zal de jaarlijkse verplaatsingsoefening van de bommenwerpers naar TEMPLIN nog worden uitgevoerd. Eveneens ongebruikelijk was de begeleiding door jachtvliegtuigen tijdens de terugvluchten;

deze worden eerder

deze worden eerder verwacht op de heenvlucht. Omvangrijke vluchten van bommenwerpers (BADGERS) naar de DDR zonder tussenlanding werden tot 1977 meerdere malen per jaar waargenomen. Voor wat betreft BACKFIRES blijven deze beperkt tot het uiterste noorden van de DDR en betreft het kleinere aantallen (max. 2). Boven genoemde vliegactiviteiten stonden mogelijk in verband met de WP-oefening "WAL-'85". Deze oefening werd reeds eerder gehouden in juni 1979 en in april 1981.

- f. Op 26 maart vond in Polen, het noorden van de DDR en boven de Oostzee een WP-luchtverdedigingsoefening (v.w.b. de NVA-LSK/LV genaamd: "Frühlingsgewitter-'85") plaats met deelname van eenheden van de GSFG-LSK, LL LEGNICA en van nationale eenheden in Polen en de DDR (met inbegrip van g/l GW-eenheden). Het merendeel van de deelnemende jagereenheden werd zowel in een verdedigende als in een aanvallende rol ingezet. De oefening werd o.a. gekenmerkt door tussenlandingen op andere vliegvelden.
- g. Op 26, 27 en 28 maart vond in de oefengebieden JUETERBOG, ELBE-Z en ALTENGRABOW de offensieve NVA-oefening "ZEITSIGNAL-'85" plaats met deelname van o.a. FISHBEDS van de verkenningsseenheid PRESCHEN, FLOGGERS van de jabo eenheid DREWITZ en helicopters van de gevechtshelicoptereenheid COTTBUS. Door de slechte (vlieg-) weersomstandigheden bleven de vliegactiviteiten beperkt van omvang. Door CURLS en HIPs werden LL-troepen afgeworpen/afgezet t.b.v. het vormen van een bruggehoofd.
- h. Op 29 maart werd in de vroege ochtend een multi-nationale LVD-oefening waargenomen boven de "forward area" en W-USSR. De nadruk lag hierbij op de inzet van vrijwel alle typen g/l GW-systemen. Als doelvliegtoegen fungeerden o.a. BADGERS, FOXBATs, FLOGGERS en FENCERS (geringe aantallen) en incidenteel helicopters. De waargenomen hoogten van de doelvliegtoegen concentreerden zich op de middelbare hoogteband met incidenteel waargenomen hoogten van 200 m (helicopters) en 600-900 m (BADGERS en FENCERS).

3. Vliegongevallen.

3. Vliegongevallen. Op 16 maart j.l. stortte een FISHBED-J van het jagerregiment DREWITZ (NVA-LSK) neer. Het ongeval gebeurde kort na de start. Reden voor het neerstorten was een defect aan een hydraulisch systeem. De piloot kon zich met gebruikmaking van zijn schietstoel in veiligheid stellen. Hiermee komt het aantal vliegongevallen bij de WP-LSK in de "forward area" dit jaar op twee.

SLAGORDE MUTATIES/VLIEGTUIGEN

4. Gedeelte jabowregiment NEURUPPIN (GSFG-LSK) naar de USSR. Van 20-28 maart werden 16 FITTERS-K van het jabowregiment NEURUPPIN naar de SU verplaatst. Logistieke ondersteuning werd verleend door een COCK van het transportregiment SESHCHA (VIA). Het betreft hier waarschijnlijk een verplaatsing in het kader van "AWATT". De laatste maal gebeurde dit in de maand juni van vorig jaar. Toen ging echter het gehele regiment naar de SU.

5. FLOGGERS-D/J jabowregiment MIMON terug uit de SU. Op 20 februari j.l. blijken - na een verblijf van 9 dagen in de SU - de FLOGGERS-D/J van het jabowregiment MIMON (CGF-LSK) te zijn teruggekeerd naar de thuisbases (vide ISAM 2/85, Hoofdstuk I, blz. 5).

Commentaar: Dezerzijds is momenteel geen informatie bekend m.b.t. het doel van het tijdelijke verblijf van een gedeelte van het jabowregiment MIMON in de Sowjet-Unie. In ISAM 2/85 werden verschillende opties vermeld, t.w.: "AWATT", omwisseling FLOGGERS-D tegen FLOGGERS-J of modificatie FLOGGERS-J. Hoewel in eerste instantie het er op lijkt dat de verplaatsing in het kader stond van "AWATT" kunnen naar dezerzijdse mening de overige opties niet als vervallen worden beschouwd en wel om de navolgende redenen:

- normaliter vinden in het kader van "AWATT" logistieke ondersteuningsvluchten plaats. Voorzover d.z.z. bekend vonden deze niet plaats;
- verplaatsingen in het kader van "AWATT" vangen over het algemeen pas aan tegen het einde van het eerste kwartaal.

OFFENSIEVE LSK/TAKTIEK/TRAINING/TECHNIEK

6. "Air-to-air"-training door de gevechtshelicopterregimenten van de GSFG-LSK. Evenals in het vorige trainingsjaar zetten de gevechtshelicopterregimenten van de GSFG-LSK hun "air-to-air"-training van 1 november '84 - 28 februari '85 slechts in geringe omvang voort. In totaal werden slechts

32 sorties waargenomen.

32 sorties waargenomen. Het hoogste aantal missies werd gevlogen door de gevechtshelicopterregimenten WEIMAR-NOHRA en MAHLWINKEL, bij de regimenten BRANDIS en STENDAL was de oefenactiviteit gering, terwijl bij het regiment PARCHIM geen "air-to-air"-training werd waargenomen. Bij het gevechtshelicopterregiment WEIMAR-NOHRA werden op 21 december 1984 voor het eerst 's nachts sorties gevlogen, in totaal drie.

7. GSFG-LSK beoefenen met succes "Precision Guided Munitions (PGM) deliveries". In februari werden door de Sowjets met FLOGGERS-D/J, 13 "Tactical Air-to-Surface Missiles" (TASMs) afgevuurd en 9 "Laser Guided Bombs" (LGBs) afgeworpen op de ROSSOW range. Van de TASMs waren er 6 van het type AS-14b (televisie-geleid). Het doel voor de TASMs was een groep van tanks tegen een donkere achtergrond, terwijl de LGBs werden afgeworpen boven de landingsbaan van de range. Tijdens drie TASM sorties werd geen missile afgevuurd en gedurende één LGB sortie werd geen bom afgeworpen omdat er problemen waren met de wapensystemen.

8. Gedurende het hele programma hadden de vliegers, die met de TASMs vlogen, in het algemeen problemen om het televisie volgsysteem op één enkele tank te "locken". De kruisbanen van het systeem stabiliseerden in het begin wél over een tank, maar begonnen daarna af te wijken naar de rand van de donkere achtergrond, waartegen de tanks waren geplaatst. Dit probleem moet waarschijnlijk worden geweten aan het lage contrast tussen de tanks en hun achtergrond. Het systeem zoekt in zo'n geval naar een groter contrast en vindt dat aan de rand van de achtergrond. Vijf van de TASMs scoorden een voltreffer en één keer werd een tank volledig vernietigd. Tevens werd tijdens deze oefeningen de confirmatie verkregen dat de televisie-geleide AS-14b een "launch and leave" wapen is. Bij twee lanceringen behoeften de vliegers de missiles niet meer te geleiden, omdat deze zelf met behulp van hun interne televisie-geleiding op hun doel afgingen. Het LGB afwerpen was zeer effectief. Eén LGB viel zes tot zeven meter verder dan het gewenste inslagpunt. De overige acht waren voltreffers.

Commentaar: In de praktijk hebben de Sowjets tot nu toe altijd gewerkt met doelen met een hoog contrast (witte panelen tegen een donkere achtergrond) bij het oefenen met PGM. Deze oefening is de eerste waarbij doelen met een laag contrast of (één keer) een donker doel tegen een lichte achtergrond werden waargenomen.

LUCHTVERDEDIGING/NIEUWE

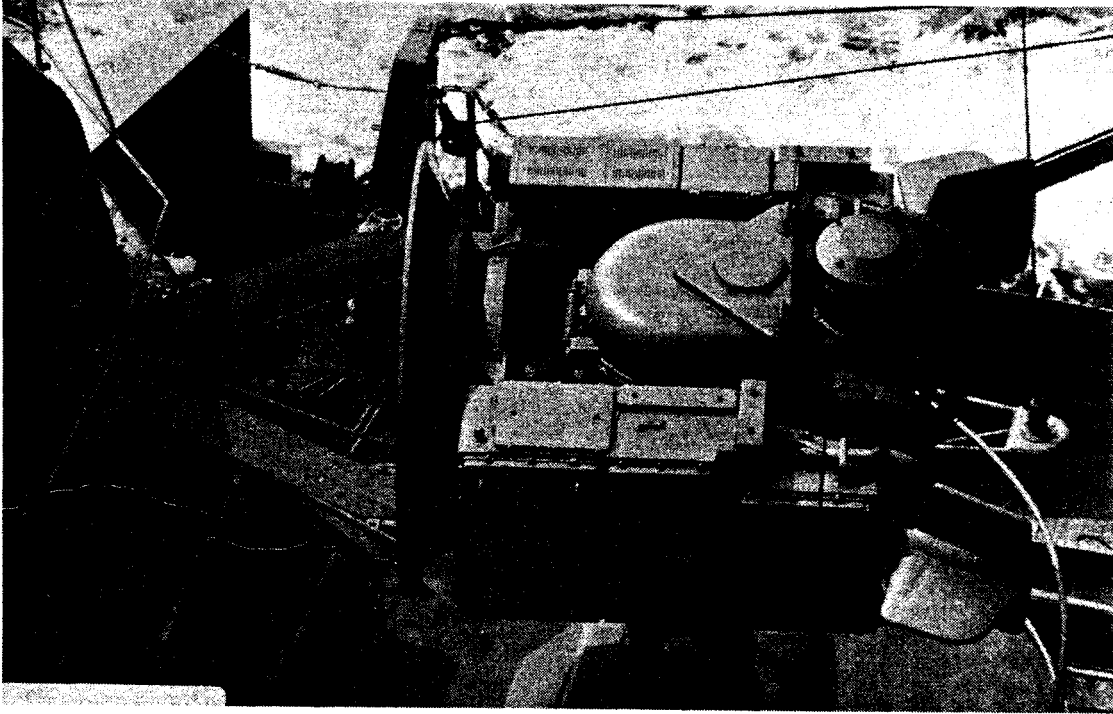
LUCHTVERDEDIGING/NIEUWE WAPENSYSTEMEN/TAKTIEK

GEHEIM
B-2

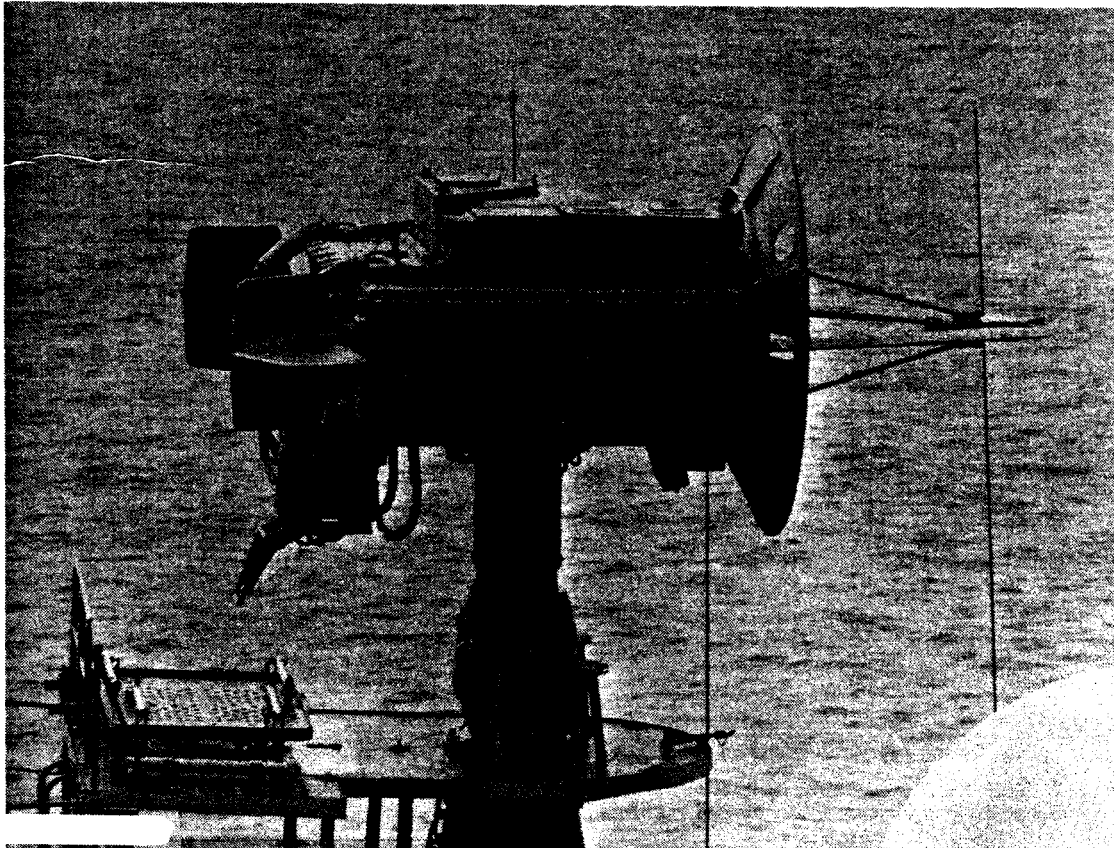
9. K-band capaciteit KITE SCREECH vuurleidingsradar.
In aanvulling op het gestelde in ISAM 2/85, Hoofdstuk I, para 11, kan worden gemeld dat onlangs K-band signalen zijn ontvangen welke afkomstig waren van de geleide wapen kruiser KIROV en de "destroyer" ZAKHAROV. Deze K-band emissies maakten deel uit van ontvangen C-356A signalen, welke gecorreleerd zijn met de KITE SCREECH-A vuurleidingsradar. De gemeten frequentiewaarden tijdens bovenstaande intercepties bedroegen: 32,6 GHz (afkomstig van de KIROV) en 36,0 en 36,3 GHz (afkomstig van de ZAKHAROV). Verder kan nog worden vermeld dat bij intercepties op een later tijdstip géén radar "scan" werd waargenomen. De KITE SCREECH AAA vuurleidingsradar wordt gebruikt op Sowjet-schepen van de KIROV, KRIVAK-II, UDALOY, SOVREMENNY en SLAVA Klasse.

Commentaar: Bovenstaande intercepties bevestigen de K-band capaciteit van de KITE SCREECH radar. De toepassing van K-band technologie in een LVD-rol impliceert een verbeterde "tracking" capaciteit, alsmede een verhoogde resistentie tegen ESM en ECM middelen, zeker gezien het feit dat aan NAVO-zijde nauwelijks adequate ESM en ECM-apparatuur m.b.t. K-band radars voorhanden is. De afwezigheid van een radar "scan", welke werd geconstateerd tijdens verschillende intercepties, is mogelijk een indicatie voor het gebruik van "monopulse tracking" techniek.

Foto KITE SCREECH-A



KITE SCREECH-A, AAA vuurleidingsradar.



KITE SCREECH-B, AAA vuurleidingsradar.

ELECTRONISCHE

ELECTRONISCHE OORLOGVOERING

10. "Stand-off" jamming door COLT. In maart 1985 werd door een COLT van STRAUSBERG (NVA-LSK/LV) boven het trainingscentrum LIEBEROSE "stand-off" jamming gebruikt. De inzet duurde van 7 tot 30 minuten en werd vanuit vier verschillende invalshoeken op een hoogte van 1850 m gevlogen. Het effect van deze gerichte storingen was echter gering. Dit werd geweten aan een te klein vermogen en de ongunstige invalshoeken, terwijl de vluchthoogte hierop ook mede van invloed kan zijn.

Commentaar: Nog niet eerder werden stoorsignalen uit een COLT gedetecteerd, maar dat kan geweten worden aan dezelfde hierboven beschreven factoren die de effectiviteit van het systeem verminderen. De operationele waarde van EDV-gerelateerde vluchten door een daartoe uitgeruste AN-2/COLT wordt d.z.z. betwijfeld. Mogelijk heeft een dergelijke inzet slechts training ten doel.

11. Nieuw stoorsysteem in de "forward area". Gedurende het afgelopen jaar zijn meerdere malen onbekende of niet-systeem gecorreleerde signalen ontvangen, afkomstig uit de "forward area". Naar nu is gebleken, zijn deze signalen afkomstig van een nieuw type "heliborne" stoorsysteem, dat waarschijnlijk momenteel wordt ingevoerd. Dit, waarschijnlijk "smart-noise", stoorsysteem wordt toegepast in een "stand-off" jamming rol tegen "Early Warning"/acquisitie radars in de D- t.e.m. G-band (1000-6000 MHz). Het stoorsysteem heeft een automatische "search and lock" capaciteit en een reactietijd (na afstemming op de stoorfrequentie) van ongeveer 10 seconden. De gemeten frequentieband bedraagt 1300-5080 MHz. Aangenomen wordt dat de ontvangen T1144, T1145 en T1146 stoorsignalen afkomstig zijn van deze nieuwe "airborne jammer". Voor de technische parameters van deze signalen, zie de bijlage behorende bij dit hoofdstuk.

Commentaar: Het is nog onbekend of dit nieuwe stoorsysteem een aanvulling is op bestaande "jammers", zoals bijvoorbeeld de A310Z, of dat het hier gaat om een nieuwe generatie, ter vervanging van oudere "heliborne" stoorapparatuur, werkzaam in de D- t.e.m. G-band. Ook is er nog geen aanwijzing m.b.t. het toegepaste type helicopter-platform.

STRATEGISCHE

STRATEGISCHE LUCHTSTRIJDKRACHTEN

12. "Out-of-area" vluchten van BEARs-H en FOXHOUNDS.

Op 19 maart vlogen 2 BEARs-H, lanceerplatform voor het nieuwe "Air Launched Cruise Missile", de AS-15, tesamen met 3 BISOs, waaronder een tanker-versie, een missie naar een gebied NO van IJsland. Het bijtanken geschiedde onder bescherming van 2 FOXHOUNDS. Dit is de tweede "out-of-area" vlucht van de BEARs-H (de eerste vlucht vond plaats op 30 november 1984) en de eerste "out-of-area" vlucht van de FOXHOUNDS. Door op een wijze zoals thans is waargenomen te opereren, zou de gevechtsradius van de BEAR-H een gebied beslaan, dat zich uitstrekt tot nabij wateren van de N-Amerikaanse Oostkust. Het toegevoegde bereik van de AS-15 ALCM, zou een uitgebreide doellooptie (-planning) mogelijk maken.

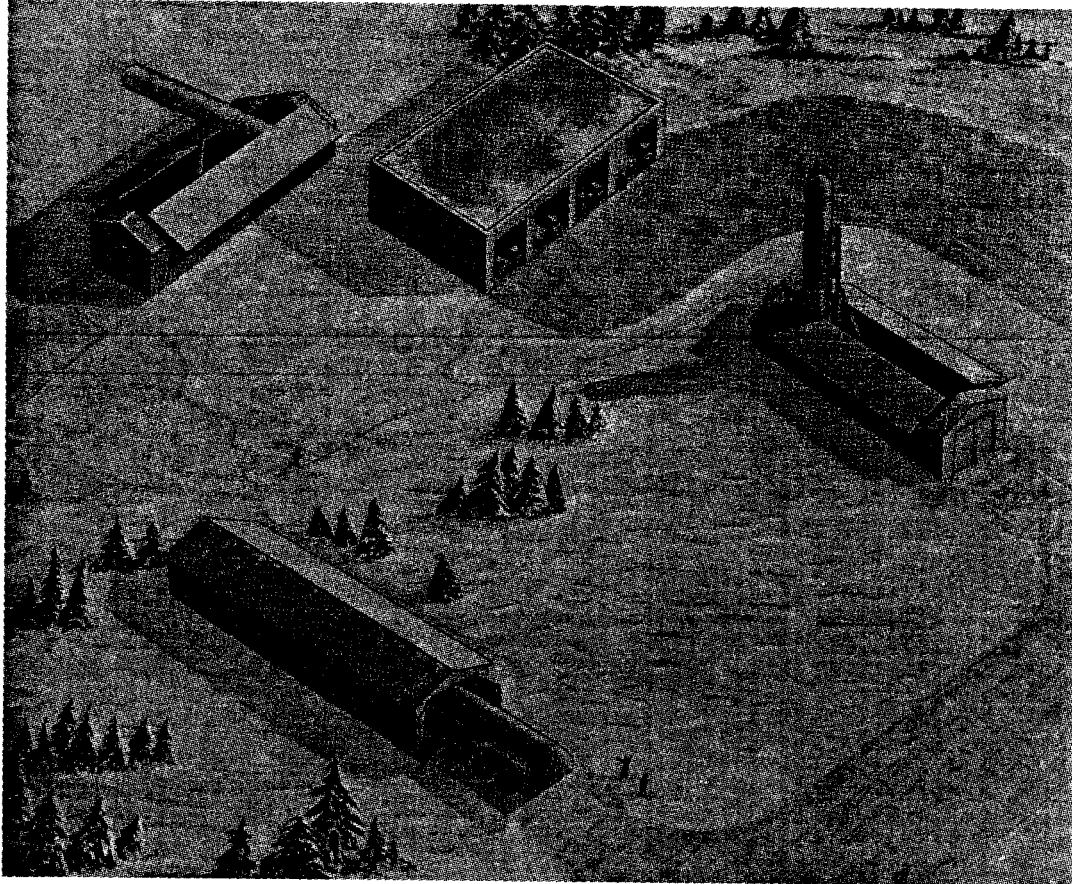
13. Vorming nieuw BACKFIRE-regiment. Op het vliegveld PRILUKI in de SU (VVS LL SMOLENSK), KIEV-MD, wordt momenteel een nieuw BACKFIRE-regiment gevormd.

Commentaar: Na het operationeel worden van dit regiment zal het totaal aantal BACKFIRE-regimenten van de Sowjet-LSK zeven bedragen, waarvan er vijf staan opgesteld tegenover de NAVO (+ 100 vliegtuigen).

STRATEGISCHE RAKETSTRIJDKRACHTEN

14. SS-X-25 (mobiele) ICBM-ontwikkelingen. De aanleg van mobiele SS-X-25 bases in het centrale en westelijk deel van de SU is in de afgelopen maanden met voortvarendheid voortgezet. Het betreft hier enerzijds de aanleg op gedeactiveerde SS-7 sites en anderzijds de verbouwing van SS-20 sites. Een SS-X-25 basis vertoont min of meer dezelfde karakteristieken als die van een SS-20 eenheid, t.w. negen zgn. "single-bay"-garages t.b.v. TELs en additionele garages voor ondersteunende diensten/uitrusting. De TEL-garages zijn echter langer dan die t.b.v. de SS-20 en als zodanig is het onderscheid tussen SS-20 en SS-X-25 gerelateerde (vredes-) opstellingen duidelijk te maken.

Tekening "Artist Impression"



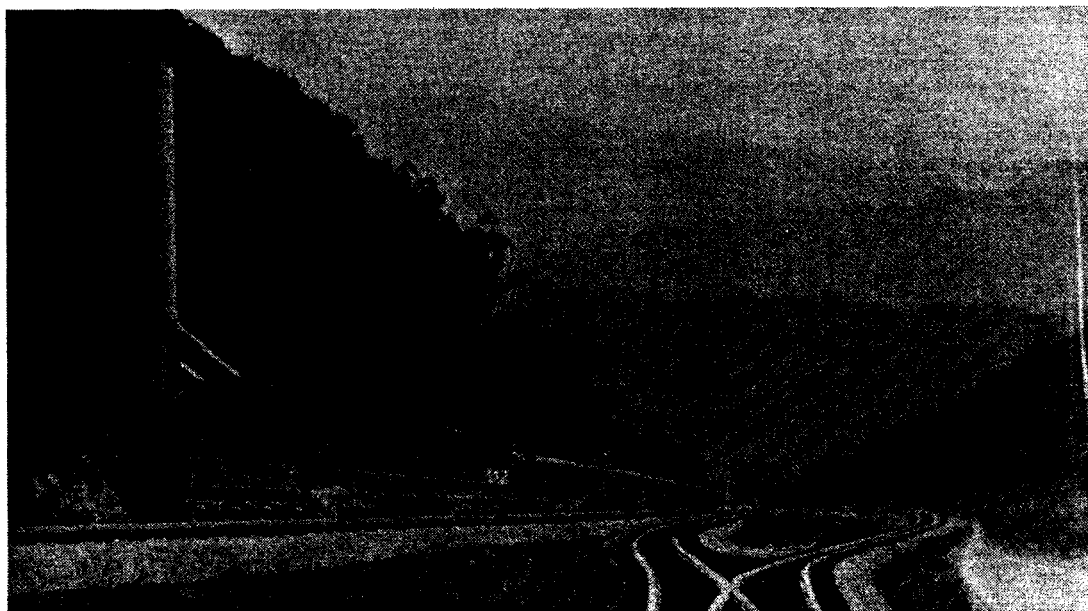
"Artist Impression" van SS-X-25 basis.

15. Op één basis, t.w. te YOSHKAR OLA is de bouw nagenoeg compleet en naar verwachting kan operationele ingebruikstelling binnen enkele maanden een feit zijn. SS-X-25 uitrusting is aldaar nog niet vastgesteld. Overige SS-X-25 activiteiten vinden plaats op vijf SS-20 complexen te YURYA en op een SS-20 basis te VERKHNYAYA SALDA in Centrale SU, terwijl mogelijk voorbereidingen plaatsvinden op drie andere gedeactiveerde SS-7 sites nabij het eerdergenoemde YOSHKAR OLA.

16. De voltooiing van de eerste SS-X-25 basis loopt vooruit op de verwachte IOC van dit wapensysteem. Het is mogelijk dat het testprogramma, ofschoon slechts 17 testvluchten zijn waargenomen tegenover de gebruikelijke 20 à 30, met slechts twee mislukkingen zo succesvol wordt geacht, dat IOC mogelijk is met eventuele latere verfijning van het operationele concept. Het wapen is getest zowel over grote als over minder grote afstanden.

17. Naar verwachting

17. Naar verwachting zal het totale moderniseringsprogramma van het ICBM-arsenaal 400 mobiele SS-X-25's omvatten en tenminste nog eens 100 "rail-mobile" SS-X-24's, e.e.a. te realiseren tegen begin 1990. De overlevingskansen van de ICBM-strijdmacht en de mogelijkheden voor een "re-strike" zouden voor de Sowjets bij realisatie van dit programma belangrijk toenemen.



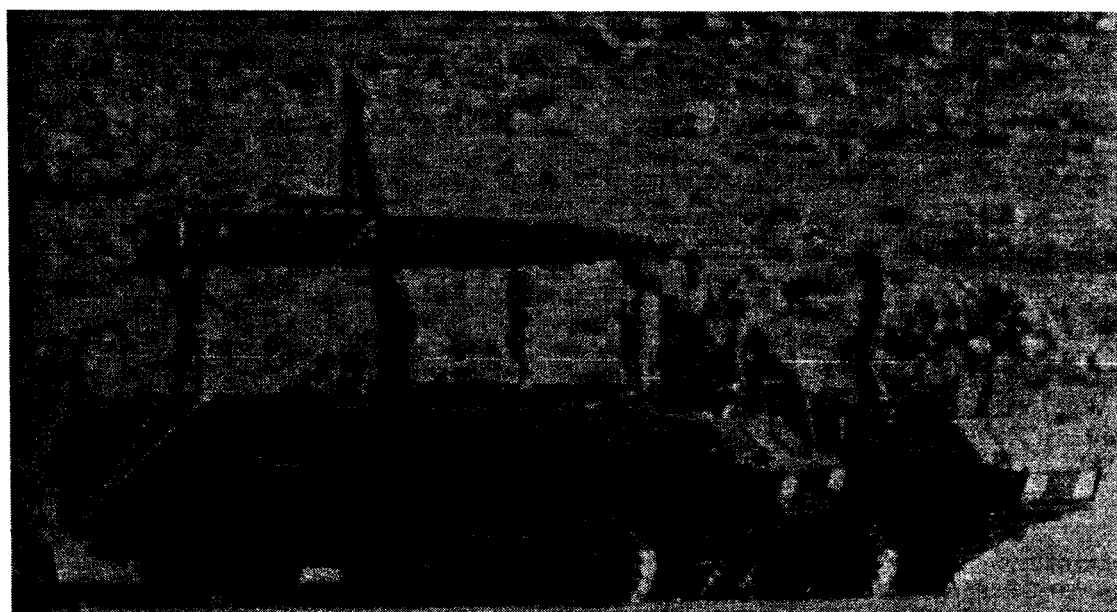
SS-X-24 "rail-mobile"-versie.

18. Beide genoemde systemen zullen dienen als opvolgers van de SS-11, SS-13 en SS-17. Ofschoon tijdens de testfase van de SS-X-25 slechts één "RV" werd waargenomen, wijst het bestaan van een zgn. "Post Boost Vehicle" op een potentiële MIRV-capaciteit. Aan de SS-X-24 wordt een 10-voudige "MIRV-capability" toegekend.

GRONDSTRIJDKRACHTEN

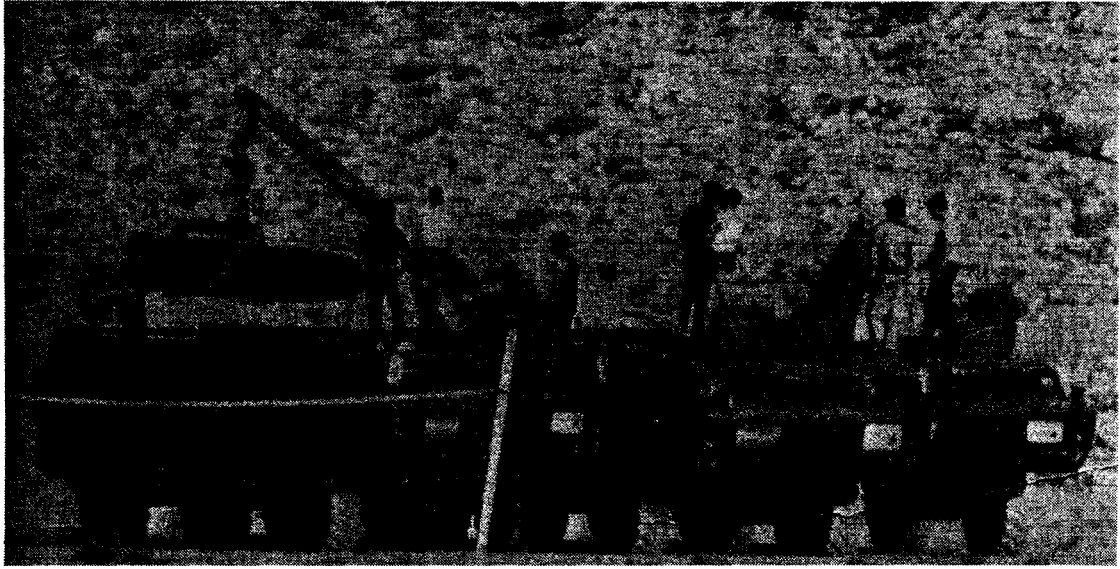
GRONDSTRIJDKRACHTEN

19. Syrië/SS-21. In aanvulling op ISAM 7/84, Hoofdstuk I, para 18 zijn hierna twee foto's opgenomen, die het overladen van de SS-21 raket tonen d.m.v. een herbevoorradersvoertuig.



Overladen SS-21 raket.

Foto Overladen

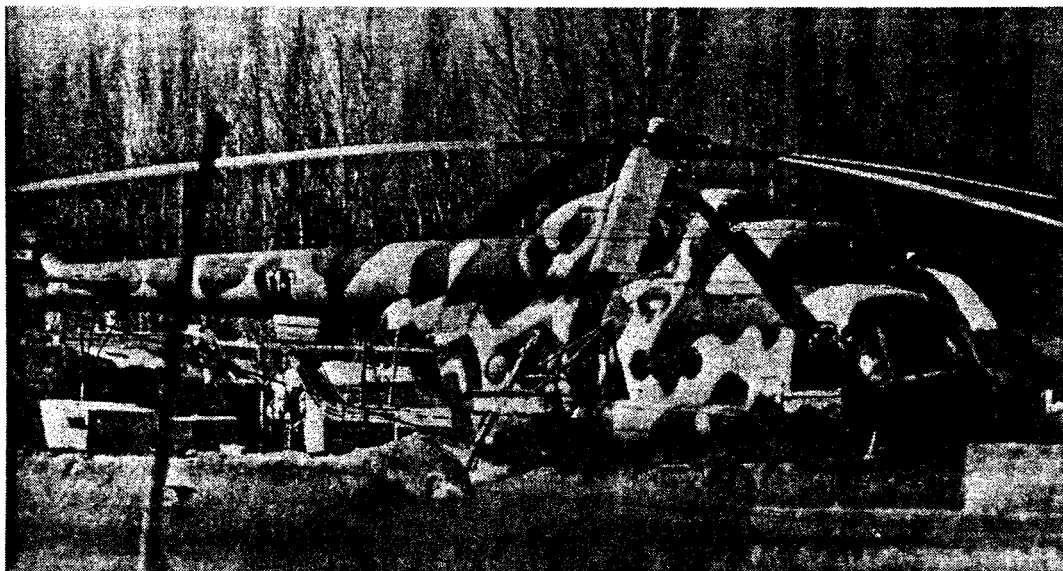


Overladen SS-21 raket.

OVERIGE GEBIEDEN

20. Syrië/HIP-mijnenlegger. Onderstaand is een foto opgenomen van een op het Syrische heli-veld MARJ-AS-SULTAN gestationeerde HIP-C, voorzien van een goot t.b.v. het leggen van landmijnen.

Foto HIP-C met goot



HIP-C met goot t.b.v. mijnen leggen.

Commentaar:



MILITAIR/ALGEMEEN/POLITIEK

21. Neerschieten lid VS-militaire missie bij de GSFG.
Als aanvulling op de berichtgeving in de persmedia, werd van Engelse zijde (via NAVO) t.a.v. het neerschieten van een lid van de Amerikaanse militaire missie bij de GSFG, de volgende aanvullende informatie ontvangen.

22. De betreffende VS-militair werd op 24 maart te 15.40A door een Sowjet schildwacht neergeschoten in het oefengebied LUDWIGLUST (PE 60), tijdens het uitvoeren van een (twee mans) routine verkenning van

genoemd gebied,



genoemd gebied, dat grenst aan, doch geen deel uitmaakt van, het LUBTHEN permanent verboden gebied. Er bevinden zich tankgarages en ranges, een regelmatig doel voor verkenningstours van de geallieerde missies. Terwijl de officier + 300 m van zijn voertuig was verwijderd, werden vanuit het permanent verboden gebied door een Sowjet schildwacht drie schoten op hem afgevuurd. Zijn chauffeur trachtte eerste hulp te verlenen, maar dit werd door de Sowjet militair verhinderd.

23. Het incident veroorzaakte bij de GSFG interesse op hoog niveau en binnen één uur was de Chef Staf GSFG ter plaatse aanwezig. Alle Sowjet activiteiten richtten zich op het aanwijzen van de schuldige(n) en er werden geen pogingen ondernomen om op welke wijze dan ook assistentie te verlenen. Genoemde Chef Staf vroeg letterlijk aan de Amerikaanse chauffeur: "Waarom heb je je officier gedood?".

24. De Chef van de Amerikaanse missie werd eerst te 1800A op de hoogte gebracht. Deze arriveerde te 2100A ter plaatse en werd beschuldigd van de schending van het "mission charter", het binnendringen van een permanent verboden gebied en het op flagrante wijze veronachtzamen van Sowjet verboden t.a.v. oefengebieden. De Sowjet houding t.a.v. het incident was in het algemeen "arrogant defensief". Hun standpunt was dat de Amerikaan binnen het permanent verboden gebied was en was gewaarschuwd alvorens gericht op de benen werd geschoten.

25. Voor het laatst vond een dergelijk "schiet"-incident plaats in 1963, waarbij destijds een Engelse onderofficier gewond raakte. Sinds 1981 is er bij herhaling op voertuigen van de missies geschoten, echter zonder persoonlijke gevolgen. De laatste dode viel in maart 1984, toen een wagen van een Franse onderofficier opzettelijk werd geramd.

TECHNISCHE PARAMETERS T1144, T1145 en
T1146 SIGNALEN

[REDACTED]

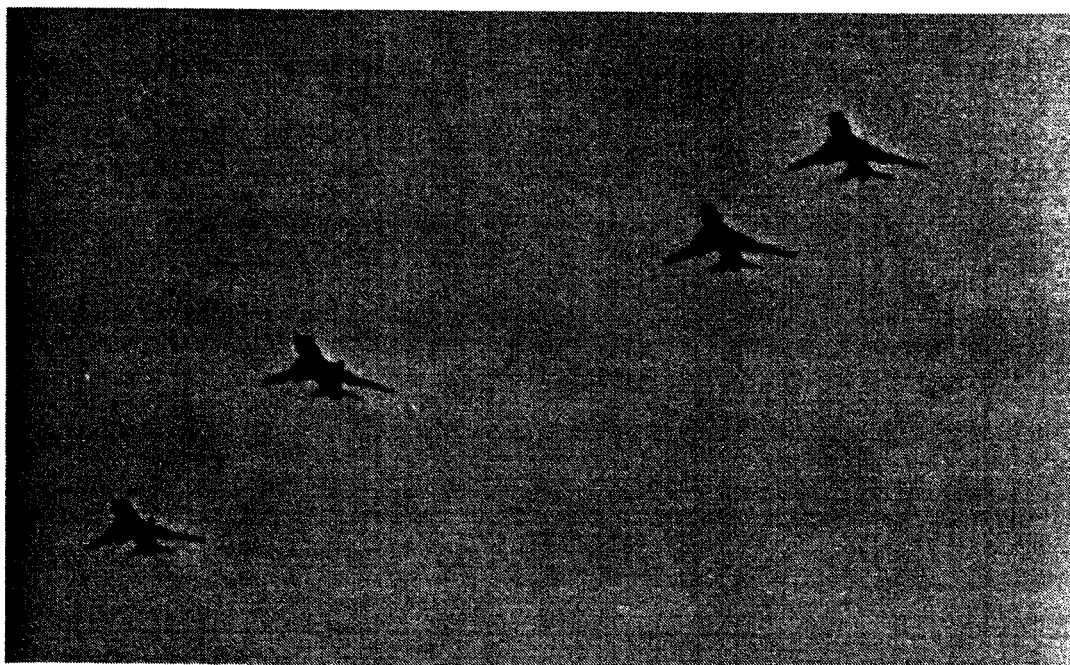
[REDACTED]	:	[REDACTED]
[REDACTED]	:	[REDACTED]
[REDACTED]	:	[REDACTED]
[REDACTED]	:	[REDACTED]
[REDACTED]	:	[REDACTED]

[REDACTED]

HOOFDSTUK II - HOE VERLOOPT EEN WP-LUCHTAANVAL
OP EEN NAVO-VLIEGBASIS? - EEN OPTIE

INLEIDING

1. In de "AIV-Appreciatie van de offensieve luchtdreiging tegen de Centraal Europese Sector inclusief Nederland in een conventioneel conflict (nr. AIV/0925/C-84, d.d. 7 februari 1984), is een beschouwing opgenomen over de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van de WP-LSK, die in een NAVO-WP conflict offensief tegen de Centraal Europese Sector kunnen worden ingezet.
2. Alhoewel in genoemde appreciatie is aangegeven welke vliegtuigen/wapensystemen tegen NAVO-vliegbases naar verwachting zullen/kunnen worden ingezet, is gebleken dat een nadere indicatie over het mogelijke verloop van een dergelijke aanval gewenst c.q. interessant zou zijn.
3. Deze aanval - als onderdeel van het algemene WP-luchtoffensief ("Air Operation") - zal in dit hoofdstuk als "Optie" c.q. "Illustratief Concept" worden beschreven, waarbij de volgende aspecten aan de orde komen: de luchtaanval vanuit Sowjet oogpunt gezien, het verloop van de algemene luchtaanval, middelen die het WP ter beschikking staan, de aanval op een NAVO-vliegbasis en een waarde-oordeel hierover.
4. Uitdrukkelijk moet worden gesteld, dat aan de hier beschreven optie geen absolute waarde moet worden toegekend, aangezien er vele varianten voor een aanval op een vliegbasis mogelijk zijn.



DE LUCHTAANVAL VANUIT SOWJET OOGPUNT GEZIEN

5. Uit Sowjet oogpunt gezien wordt een "aanval" gedefinieerd als "het geheel van op elkaar afgestemde gevechtshandelingen, met betrekking tot doel, tijd en plaats, die volgens een bepaald plan uitgevoerd worden, zodat het gestelde doel bereikt wordt". V.w.b. de luchtaanval is dit concept reeds zeer oud. In de 30-er jaren werd dit concept voor de eerste maal besproken en in de 2e Wereldoorlog toegepast in de vorm van een operatie ter verkrijging van luchtoverwicht. Hierbij werden strategische en tactische luchtmachteenheden ingezet. De tactische eenheden hadden hierbij de taak de aanvallende bommenwerpers te ondersteunen door de luchtverdediging uit te schakelen en jagerescorte te geven. Tegenwoordig (40 jaar later) wordt dit concept nog altijd gehandhaafd en zal een eventuele oorlog op dezelfde wijze worden gevoerd, de middelen en de te gebruiken tactieken/technieken zullen daarentegen sterk verbeterd zijn.

6. Het Warschau Pact voelt zich in een aantal opzichten bedreigd: ten eerste is het LSK-potentieel van de NAVO een onmiskenbare dreiging voor de landstrijdkrachten en het aanwezige tactische/strategische kernwapen-potentieel van het WP, ten tweede is het mogelijk dat een conventionele oorlog zal uitlopen in een nucleaire. In deze fase zal een aanzienlijk deel van de inzet van nucleaire wapens van de NAVO geschieden d.m.v. vliegtuigen.

7. De militaire planning van het WP voorziet in het, in een vroeg stadium, bereiken van luchtoverwicht als voorwaarde voor de uitvoering van het offensieve concept van de landstrijdkrachten en uiteindelijk voor de overwinning. Om dit doel te bereiken zullen geconcentreerde en intensieve aanvallen op het nucleaire potentieel van de NAVO, op de "command and control" en de NAVO-luchtverdediging deel uitmaken van de WP doel-planning. De daaruit voortkomende eisen te stellen aan het WP luchtpotentieel verklaren de omvangrijke moderniseringsprogramma's bij de Sowjet LSK.

8. In vergelijking met de situatie in de jaren '30 en '40 zijn op het ogenblik door voortdurende moderniseringsmaatregelen naast de VVS luchtlegers ook de LSK'n van de MD/GOF's in staat om door luchtaanvallen mee te werken aan het verkrijgen van luchtoverwicht. De luchtaanval is natuurlijk geen volledig op zich zelf staande operatie. Hij maakt deel uit van een gezamenlijke operatie van Marine-, Land- en Luchtstrijdkrachten.

HET VERLOOP VAN EEN

HET VERLOOP VAN EEN (ALGEMENE) LUCHTAANVAL

9. Een WP luchtaanval zou als volgt kunnen verlopen:

- a. Door strategische vliegtuigen worden "Anti Radiation Missiles" (ARMs) ingezet tegen NADGE-stations. In de eerste aanvalsgolf worden jagerbommenwerpers ingezet die een bres slaan in de HAWK-gordel en selectief NIKE-stellingen aanvallen. Hierbij worden, ter verwarring van de NAVO-LVD op diverse wijzen ondersteunende ECM uitgevoerd.
- b. Vijf à tien minuten later worden de gaten in de LVD-gordel eveneens door jagerbommenwerpers benut om zowel vliegvelden als g/g GW-stellingen en "command and control"-bunkers aan te vallen met het doel de uitvoering van de NAVO-LVD verder te beperken en het tactische nucleaire potentieel te vernietigen.
- c. Middellzware bommenwerpers vliegen 10 - 20 minuten na de tweede aanvalsgolf door de LVD-gordel om grotere doelen, m.n. vliegvelden en mogelijk industrieën, verkeersknooppunten, etc. aan te vallen.

10. De aanval op een NAVO-vliegveld kan zodoende deel uitmaken van de tweede of derde aanvalsgolf. Het onder punt 9 beschreven verloop werd tot nu toe als het meest waarschijnlijke aangenomen. Het is eventueel echter mogelijk om met de nieuwe generatie vliegtuigen om de NAVO LVD-gordel heen te vliegen. Verder is de inzet van gevechtshelicopters of zogenaamde "air mobile units" tegen HAWK-batterijen en LVD-commandoposten zeker niet ondenkbaar.

MIDDELEN DIE HET WARSCHAU PACT TER BESCHIKKING STAAN

11. Het Warschau Pact beschikt over een diversiteit aan wapensystemen, waarmee een NAVO-vliegveld aangevallen kan worden. De grootste dreiging gaat uit van het hoge aantal vliegtuigen van het WP. T.o.v. Centraal-Europa kan het WP over het volgende aanvalspotentieel beschikken:

- a. jabo's van de GSFG-LSK, de CGF-LSK en de LSK van de drie Westelijke MD's;
- b. jabo's van de Nationale LSK'n in de DDR, Polen en Tsjechoslowakije;

c. een gedeelte van

- c. een aantal middelzware bommenwerpers;
- d. een gedeelte van de VVS luchtlegers (m.n. FENCERS).

Zonder de strategische bommenwerpers heeft het WP in het bovengenoemde gebied nog altijd de beschikking over \pm 1700 primair offensieve gevechtsvliegtuigen (exclusief verkennings/EOV vliegtuigen). De nationale LSK'n nemen hiervan maar een derde deel voor hun rekening. Het taktische aanvals-potentieel wordt aangevuld door bommenwerpers van de VVS luchtlegers. Van de totaal 492 bommenwerpers van het type BADGER, BLINDER en BACKFIRE kunnen ruim 375 bommenwerpers in Europa worden ingezet. Hierbij moet worden opgemerkt dat jabo's van het type FITTER en FLOGGER alleen over een beperkte "All-weather"-capaciteit beschikken en dan nog als ze ingezet worden tegen zogenaamde "Large area" - doelen, zoals vliegvelden enz., terwijl de FENCERS en bommenwerpers onder deze omstandigheden volledig inzetbaar zijn, maar ook voor precisie-aanvallen ("punt" - doelen) is visuele waarneming gewenst c.q. noodzakelijk.

DE AANVAL OP EEN NAVO-VLIEGVELD

12. Door het intensief storen, onderdrukken en vernietigen van de taktische NAVO-luchtstrijdkrachten, zullen de WP aanvals-middelen worden beschermd, zal de dreiging voor de landstrijdkrachten minder worden en zullen de aanvoerlijnen intact blijven. De belangrijkste doelstelling is derhalve het vernietigen of uitschakelen van het NAVO LSK-potentieel. De NAVO-vliegvelden worden, in volgorde van prioriteit, als volgt onderverdeeld:

- a. vliegvelden met nucleaire aanvalswapens;
- b. vliegvelden met LVD-middelen;
- c. vliegvelden met conventionele aanvalsmiddelen.

13. Een onderverdeling van doelen op een NAVO-vliegveld zou dan als volgt kunnen zijn:

- a. start- en taxibanen;
- b. shelter-area's;
- c. maintenance-area's;
- d. verkeersleidingsfaciliteiten;
- e. POL-opslagplaatsen;

f. munitie-opslag;

f. munitie-opslag;

g. vliegveld-LVD.

Deze sub-doelen worden beoordeeld op het feit of het mogelijk is ze aan te vallen, of het lonend is en met welke effectiviteit ze aangevallen kunnen worden.

14. Na zorgvuldige afwegingen zou tot de volgende conclusies kunnen worden gekomen:

- a. start- en taxibanen zijn zeer lonend om aan te vallen, omdat alleen daarvoor een vliegveld langdurig lam gelegd kan worden, m.d.v. dat reparatie (RRR) een redelijk lange tijd in beslag kan nemen;
- b. shelters zijn alleen van belang indien zich ook daadwerkelijk een vliegtuig in de shelter bevindt. Zekerheid hieromtrent kan natuurlijk niet vooraf gegeven worden. Het aantal vliegtuigen dat moet worden ingezet voor het vernietigen van shelters zal i.v.m. de te verwachten uitwerking van de wapens en door de ligging en het aantal shelters in de "shelter-area" zeer groot moeten zijn;
- c. de overige doelen zijn minder lonend, omdat het effect van een aanval alleen indirecte gevolgen heeft. Een uitzondering hierop is de luchtverdediging van een vliegbasis. Om te bereiken dat het verlies aan gevechtsvliegtuigen zo gering mogelijk zal zijn, is het zeer belangrijk dat de luchtverdediging rond een vliegbasis wordt uitgeschakeld. Het totaal aantal vliegtuigen dat hiertoe zal worden ingezet, hangt af van de effectiviteit van het betreffende LVD-systeem.

15. De beoordeling van het te verwachten effect van een aanval op de diverse doelen die op een NAVO-vliegbasis voorkomen, zou kunnen leiden tot de hypothese dat:

- a. de startbaan in eerste instantie aangevallen moet worden (onderbreking op drie plaatsen), eventueel na uitschakeling van de luchtverdediging van de desbetreffende vliegbasis;

b. alle overige

- b. alle overige doelen een lagere prioriteit hebben, zij worden dan alleen aangevallen als daarvoor ruimschoots middelen aanwezig zijn;
- c. gelegenheidsdoelen (bijv. vliegtuig buiten de shelter), voor zover mogelijk, onmiddellijk worden aangevallen;
- d. shelters niet aangevallen worden.

16. Met betrekking tot de inzet van een bepaald aantal vliegtuigen is zeer opvallend dat voorzover dit uit oefeningen/training kon worden vastgesteld telkens sprake is van een vrijwel compleet regiment. Het aantal dat zal worden ingezet bij de aanval op een NAVO-vliegveld verschilt per type vliegtuig en rekening houdend met gereedheidspercentages en "nuclear withhold" zouden volgende aantallen kunnen worden verwacht:

	<u>TYPE</u>	<u>AANTAL</u>
a. Jabows	FENCER	20
	FLOGGER	36
	FITTER	36
b. Bommenwerpers	BADGER	28
	BACKFIRE	20
	BLINDER	28

17. Van deze aantallen is 70 - 80% bestemd voor de eigenlijke aanval, terwijl de overige vliegtuigen ondersteunende gevechtsopdrachten krijgen. Per regiment zal dan een onderverdeling plaatsvinden, die als volgt zou kunnen zijn. Van de 36 jagerbommenwerpers van het type FLOGGER en FITTER worden 24 vliegtuigen ingezet tegen start- en taxi-banen. De overige 12 worden tegen de luchtverdediging en de doelen met een lagere prioriteit ingezet. Van de 20 FENCERS worden er 16 tegen de startbaan en 4 tegen de LVD ingezet. Bij de bommenwerpers is het mogelijk, dat b.v. twee groepen van 10 bommenwerpers tegen start- en taxibanen en de acht andere bommenwerpers in ondersteunende functies, zoals ECM, worden ingezet.

18. Verloop van de aanval. Na vaststelling van de mogelijke middelen waarmee de aanval zou kunnen worden uitgevoerd en het aantal vliegtuigen dat benodigd zou zijn, ontbreekt nog een belangrijk facet, nl. het aangeven van een mogelijk scenario. Uitdrukkelijk moet worden gesteld dat het hierna aangegeven scenario natuurlijk niet de enige vormgeving van een aanval is. Andere varianten zijn zeker mogelijk. Het hierna beschreven scenario is echter, na bestudering van een groot aantal oefeningen van de WP-LSK, het meest voor de hand liggend. Als aanname vóóraf moet ervan uitgegaan

worden dat:

worden dat: "Het de WP-Luchtstrijdkrachten in de eerste aanvalsfase gelukt is om de NAVO LVD-gordel op drie plaatsen te doorbreken en de NAVO in deze gebieden geruime tijd geen gebruik zal kunnen maken van haar C3-faciliteiten t.b.v. de LVD".

19. In de tweede aanvalsgolf worden FITTERS, FLOGGERS en FENCERS ingezet. Zij maken gebruik van de eerder geslagen "gaps" in de LVD-gordel. Ter bescherming van de jagerbommenwerpers tegen jagers van de NAVO, begeleiden eigen jagers van het type FISHBED en FLOGGER de jabows. Deze "fighter escort" vliegt mee tot boven het aan te vallen vliegveld en geven tijdens de aanvalsactie van de jabows "top cover", waarna ze de jabows weer begeleiden op de terugvlucht. Een andere mogelijkheid is dat de jagers tussen de jabows en de jagers van de NAVO invliegen, b.v. in de vorm van "combat air patrol". Deze optie lijkt waarschijnlijk gezien de geringe coördinatieproblemen die zich hierbij zouden voordoen tussen jagers en jabows.

20. De jagerbommenwerpers vliegen op een hoogte van ± 300 m met een snelheid van 800 km/u. Ruim 5 - 10 minuten voor de jabows de FLOT overvliegen, zijn EOY-vliegtuigen reeds in "orbit". In het gebied nabij een bres voeren 4 - 6 BREWERS (eventueel in combinatie met de inzet van de CUB-C/D) op een hoogte vanaf 3500 m "stand-off"-jamming uit. Enkele EOY-helicopters van het type HIP kunnen bovendien op een hoogte van 1500 m opereren. Op het moment dat de jabows de FLOT over zijn, krijgen de EOY-vliegtuigen de opdracht de diverse ECM-middelen in te zetten. Dat wil niet zeggen, dat alle systemen direct worden ingeschakeld. Er zal voor een schakering qua aard, omvang en tijdsduur van de ECM worden gezorgd. De airborne Electronic Counter Measures worden aangevuld met stoorzenders op de grond, die zich voornamelijk tegen de meldings- en gevechtsleidingsverbindingen van de NAVO richten.

21. Alles wijst erop, dat de Sowjets in "pairs" opereren. Het aanvliegen zal in formaties van vier geschieden. De "pairs" zullen dan dicht achter elkaar vliegen. Zover als mogelijk en nodig is wordt gebruik gemaakt van terreinmaskering teneinde radar-detectie van de NAVO LVD te voorkomen, dit wil zeggen dat het aanvliegen van het doelgebied via verschillende routes mogelijk is, althans voor zover de combat-radius van de jabows dit toestaat. Ongeveer 40 à 50 km voor het doel, dalen de jabows naar hun aanvalshoogte (< 300 m) onder verhoging van de snelheid (max. 580 kt \dot{s}). Gelijktijdig schakelen de vliegers hun "self-protection"-jammers in. De formatie van vier wordt aangehouden totdat met de aanvalsfase wordt begonnen.

22. Als het vliegveld beschikt over een LVD-eenheid, die een dreiging vormt voor de WP jabows, zullen als eerste, afhankelijk van de soort LVD-middelen, tot max. acht jabows in "pairs" tegen de LVD worden ingezet. Tegen radar geleide wapensystemen wordt, ca. 5 km voor het bereik van het

bijbehorende wapen-

bijbehorende wapensysteem is bereikt, "chaff" ingezet, ten behoeve waarvan korte tijd een stijgende aanvalshoek van 10° wordt aangenomen. Ook zou de zgn. COBRA-manoeuvre kunnen worden toegepast. Tegen de LVD zetten de jabows ongeleide raketten alsmede TARMs in. Als het vliegveld niet over een LVD-eenheid beschikt, of als de aanwezige eenheid geen wezenlijke dreiging vormt, dan worden alle jabows ingezet bij de aanval op het vliegveld. Het hoofddoel blijft het op drie plaatsen vernietigen van de startbaan, alsmede het onbruikbaar maken van de taxibanen. Om dit doel te bereiken is het nodig dat telkens 8 FITTERS of FLOGGERS, resp. telkens 4 - 6 FENCERS in "pairs" uit tenminste twee aanvalsrichtingen op drie plaatsen op het vliegveld hun lucht-grond aanvallen uitvoeren. Hierbij kan b.v. gebruik gemaakt worden van "high drag bombs" met een booster-ontsteking in de laatste fase, zodat de uitwerking versterkt wordt. Deze bommen lijken sterk op de Westerse "DURANDAL". Ze zullen worden afgeworpen op een afstand van 1000 - 1200 m, vanaf een hoogte van 250 - 300 m, bij een snelheid van ± 450 kts en een duikhoek van 10°. Een typische bewapening van de FENCER voor vliegveld-"attack" zou kunnen zijn: 8x 500 kg "concrete piercing bombs" of 30x 100 kg bommen voor start- en rolbaan-"mining". Echter voor het aanvallen van vliegvelden meer in het achterland zou deze belading beperkt moeten worden tot resp. 6x 500 kg of ongeveer 24x 100 kg.

23. Bij de aanval op een NAVO-vliegveld met een LVD-eenheid blijven er minder vliegtuigen over die kunnen worden ingezet tegen de doelen met een lagere prioriteit. Een onderverdeling kan als volgt worden gemaakt:

VLIEGVELD MET LVD-EENHEID

<u>Type vliegtuig</u>	<u>Aantal</u>	<u>Inzet tegen:</u>					
		<u>LVD</u>	<u>Startbaan</u>	<u>Maintenance area's</u>	<u>Verkeersleiding</u>	<u>POL</u>	<u>Munitie-opslag</u>
FLOGGER/FITTER	36	8	24	4	-	-	-
FENCER	20	4	16	-	-	-	-

VLIEGVELD ZONDER LVD-EENHEID

<u>Type vliegtuig</u>	<u>Aantal</u>	<u>Inzet tegen:</u>					
		<u>LVD</u>	<u>Startbaan</u>	<u>Maintenance area's</u>	<u>Verkeersleiding</u>	<u>POL</u>	<u>Munitie-opslag</u>
FLOGGER/FITTER	36	-	24	8	2	2	-
FENCER	20	-	16	4	-	-	-

24. In de derde aanvalsgolf worden ook middelzware bommenwerpers tegen de NAVO-vliegvelden ingezet. De bommenwerpers worden begeleid of voorafgegaan door jagers, die evt. aanvallende vliegtuigen moeten onderscheppen. Voordat de bommenwerpers worden ingezet moet het WP in het desbetreffende gebied

in een vaste

in een vaste tijdsperiode een luchtoverwicht hebben. De bommenwerpers vliegen "en route" op middelbare hoogte, de laatste fase vliegen ze op lage hoogte. Net als in de 1e en 2e fase wordt er EOv-ondersteuning ("stand-off jamming") gegeven. Daarnaast zullen meevliegende "RECS a/c" "chaff-corridors" leggen en met stoorzenders EOv-bescherming geven aan de bommenwerpers. De bommenwerpers vliegen waarschijnlijk in "pairs" of in grotere formaties, onder EOv-begeleiding, waarbij tussen de formaties een afstand van ± 1 minuut behouden wordt. De bommen worden afgeworpen vanuit een horizontale vlucht op een hoogte van 600 - 1000 m, met een snelheid variërende van 350 kts tot mach .85 (afhankelijk van type).

25. Het is niet bekend of de bommenwerpers in staat zijn om speciale startbaan- of shelter-vernietigende wapens mee te nemen. Een andere mogelijkheid is met een zo groot mogelijk aantal verschillende bommenwerpers een zodanige schade aan te richten dat het vliegveld lange tijd niet meer operationeel inzetbaar is. Het ontruimen van de startbaan zal door het gebruik van cluster-bombs met verschillende ontstekings tijden bemoeilijkt worden (tijdsverloop: enkele minuten tot 24 uur).

WAARDE-OORDEEL

26. Algemeen. Bij een beoordeling van de te verwachten successen van de aanval op een vliegveld wordt ervan uitgegaan, dat het de WP-strijdkrachten, in de eerste aanvalsfase, gelukt is om meerdere bressen in de NAVO LVD-gordel te slaan. Gezien de middelen die het WP ter beschikking staan, is deze aanname reëel. Het WP is meer en meer in staat om, behalve via de bressen, ook via de flanken aan te vallen. In zo'n geval is het slaan van een bres niet meer nodig. Voor de aanval op een vliegveld gebruikt het WP een aantal vliegtuigen dat zeer hoog is. Hoge aantallen en geschikte ondersteuningsmaatregelen, zoals ECM en "fighter escort", garanderen een grote kans op het slagen van een sortie. Dit geldt voor alle gevechtsvliegtuigen die worden ingezet.

27. Jagerbommenwerpers. De kans op slagen van een jaboraanval op primaire doelen is groot. Voor de aanval op start- en taxibanen staan genoeg, voor deze taak geschikte, jaborws ter beschikking. Ter vergelijking: het WP zet 24 FITTER/FLOGGERS tegen een startbaan in. In de "ACE Conventional Weapons Guide" wordt de werking van 12 F-4's met 6x 500 lbs als toereikend gezien om een startbaan van 200' breedte en 12" dikte op drie plaatsen te onderbreken.

28. Bij modernere wapenplatforms, zoals b.v. de FENCER, uitgerust met een wapen als b.v. de MW-1, is volgens een recente studie de inzet van drie vliegtuigen al genoeg om een vliegveld voor korte tijd uit te schakelen. In de daaropvolgende aanvallen kan deze tijd met de inzet van een nog kleiner aantal vliegtuigen verlengd worden. De inzet-mogelijkheden tegen shelters zijn nog beperkt (330 mm raketten).

Tegen andere

Tegen andere doelen, zoals hangars, verkeersleidingsfaciliteiten etc. bestaan daarentegen goede inzetmiddelen.

29. De uitzichten op succes van de WP-jabows worden vooral verminderd door de mogelijke aantasting van de gevechtskracht vóór het bereiken van het doel. Problematisch kunnen hier de vliegende NAVO LVD-strijdkrachten en de LVD-eenheden nabij het aan te vallen vliegveld zijn. De begeleidende resp. in CAP vliegende WP-jagers zullen de NAVO jachtvliegtuigen trachten uit te schakelen om zodoende de aanval op de WP-jagerbommenwerpers onmogelijk te maken. Door op bepaalde zwaartepunten een zeer grote overmacht aan jagerescorte in te zetten, kan dit het WP gedurende een zekere tijd gelukken.

30. Een deel van de aanvallende eenheid zal de specifieke opdracht hebben de LVD-eenheid nabij het vliegveld uit te schakelen. Dit is van belang bij de uitwerking van het aanvalsplan en de uitvoering daarvan, bijvoorbeeld v.w.b. het tijdsverloop van de aanval en het aantal in te zetten vliegtuigen, zowel tegen het hoofddoel als de doelen met een lagere prioriteit. Bovendien is de aanwezige LVD-eenheid een onzekere factor v.w.b. het succes van de missie, ook al wordt een groot aantal vliegtuigen ingezet.

31. Bommenwerpers. Voor wat betreft de te verwachten successen van de inzet van bommenwerpers tegen NAVO-vliegvelden kan opgemerkt worden dat:

- a. De tot nu toe ter beschikking staande geleide wapens (lucht-grond) met conventionele lading en de bommenwerpers als wapenplatform, door hun grote CEP, voor de inzet als afstandswapens tegen vliegvelden nauwelijks in aanmerking komen.
- b. De inzet van bommenwerpers alleen dan succes heeft als voor tenminste de duur van de operatie in het desbetreffende gebied een duidelijk luchtoverwicht bestaat.
- c. Het niet bekend is of de bommenwerpers kunnen beschikken over een shelter- of een startbaanvernietigend wapen. Desalniettemin kan door de inzet van het grote aantal en type wapens die de bommenwerpers mee kunnen voeren het vliegveld tijdelijk uitgeschakeld worden. Effect over een grote oppervlakte is mogelijk.
- d. Alleen ná voorbereidende aanvallen door jagerbommenwerpers op de aanwezige LVD-eenheid het zinvol is bommenwerpers in te zetten. De inzet van bommenwerpers tegen vliegvelden met een niet volledig operationele LVD-eenheid of zonder luchtverdediging zonder meer te verwachten is.

32. Doordat het

32. Doordat het WP de beschikking heeft over een groter aantal jagerbommenwerpers dan bommenwerpers en de jagerbommenwerpers bovendien sneller en beweeglijker zijn, gaat van deze de grootste dreiging voor de vliegvelden uit. Daarbij komt nog dat de "weapon-load" van jagers aanzienlijk vergroot is en dat de bewapening beter geschikt geworden is voor het aanvallen van start- en taxi-banen. Pas nadat het WP erin is geslaagd een luchtoverwicht te verkrijgen zal de inzet van bommenwerpers zinvol zijn. In beide gevallen zal goed verspreide en veelzijdige NAVO-luchtverdediging het de WP-strijdkrachten zeer moeilijk maken het beoogde doel te bereiken.

SLOTOPMERKINGEN

33. Andere wijzen waarop NAVO-vliegbases op korte of langere tijd zouden kunnen worden uitgeschakeld (LL-operaties, acties door gespecialiseerde sabotage-eenheden e.d.) zijn in dit hoofdstuk weloverwogen buiten beschouwing gebleven. Voor deze onderwerpen wordt verwezen naar de "AIV-appreciatie van de WP gronddreiging tegen de Centraal Europese Sector en m.n. tegen KLu-onderdelen in Nederland en de BRD" (nr. AIV/O925/F-84, d.d. 6-3-1984).

34. Alhoewel in de in pt.1 genoemde appreciatie een paragraaf is opgenomen over de mogelijke toekomstige (conventionele/chemische) inzet van Short Range Ballistic Missile-wapensystemen (SRBM) van de typen SS-21, SS-22 en SS-23, tegen NAVO-vliegbases en LVD-middelen, is ook dit onderwerp bewust buiten beschouwing gelaten. De actuele dreiging is mede op grond van nog ontbrekende technische gegevens een onderwerp van discussie binnen de Westerse Inlichtingendiensten en derhalve nog niet exact aan te geven.

[REDACTED]

HOOFDSTUK III - SOVIET MILITARY TRANSPORT AVIATION-
ORGANIZATION AND OPERATIONAL
CAPABILITIES

VOORWOORD

1. De Voyenno-Transportnaya Aviatsiya (VTA) is de zelfstandige luchttransport-organisatie van de Sowjet LSK. De belangrijkste taak van de VTA is het verzorgen van luchttransport t.b.v. luchtlandingsoperaties, het invliegen van zgn. "air assault"-eenheden en de logistieke ondersteuning van een dergelijke operatie. Vanaf 1970 is deze organisatie eveneens belast met het uitvoeren van Radio Electronic Combat Support (RECS) missies ter ondersteuning van operaties van de Sowjet LSK.

2. Onder de titel Military Transport Aviation is onlangs door de Defense Intelligence Agency (DIA) een studie uitgegeven. In deze studie wordt de VTA beschreven waarvan onderstaand het deel "Organization" en "Operational Capabilities" is weergegeven. De lezer wordt verwezen naar ISAM 11/84, Hfdst. I, para 28 voor aanvullende informatie betreffende de stoorcapaciteiten van CUB-C/D. Gedetailleerde informatie betreffende de inzet van luchtlandingstroepen en "air assault" eenheden is weergegeven in de AIV-appreciatie van de WP-gronddreiging tegen de Centraal Europese Sector en m.n. tegen KLu-onderdelen in Nederland en de BRD, blz. 4 e.v. (AIV/O925/F-84, d.d. 6 maart 1984).

ORGANIZATION

3. Military Transport Aviation, one of the three operational elements of the Soviet Air Force, is administratively controlled by the Commander in Chief, SAF. Operationally, VTA is a Reserve of the Supreme High Command (VGK), meaning that in peacetime control is held by the Minister of Defense acting through the General Staff and the Commander, VTA. The VTA commander also serves as a Deputy Commander in Chief, SAF.

4. VTA's operational forces are currently organized into five airlift divisions with three to four regiments each, four independent airlift regiments, one independent special purpose (ECM) regiment, and a headquarters squadron (figure 1). VTA units are deployed in 11 military districts. The 5 divisions, comprising 16 airlift regiments, are located in the western USSR. Also in this area is the single special purpose regiment which provides REC support to various elements of the Soviet Armed Forces. Two independent regiments are located along the Sino-Soviet border. One independent airlift regiment is located in the Transcaucasus MD near the Iranian and Turkish borders, and another is opposite Afghanistan and the Western PRC.

Figure 1. VTA

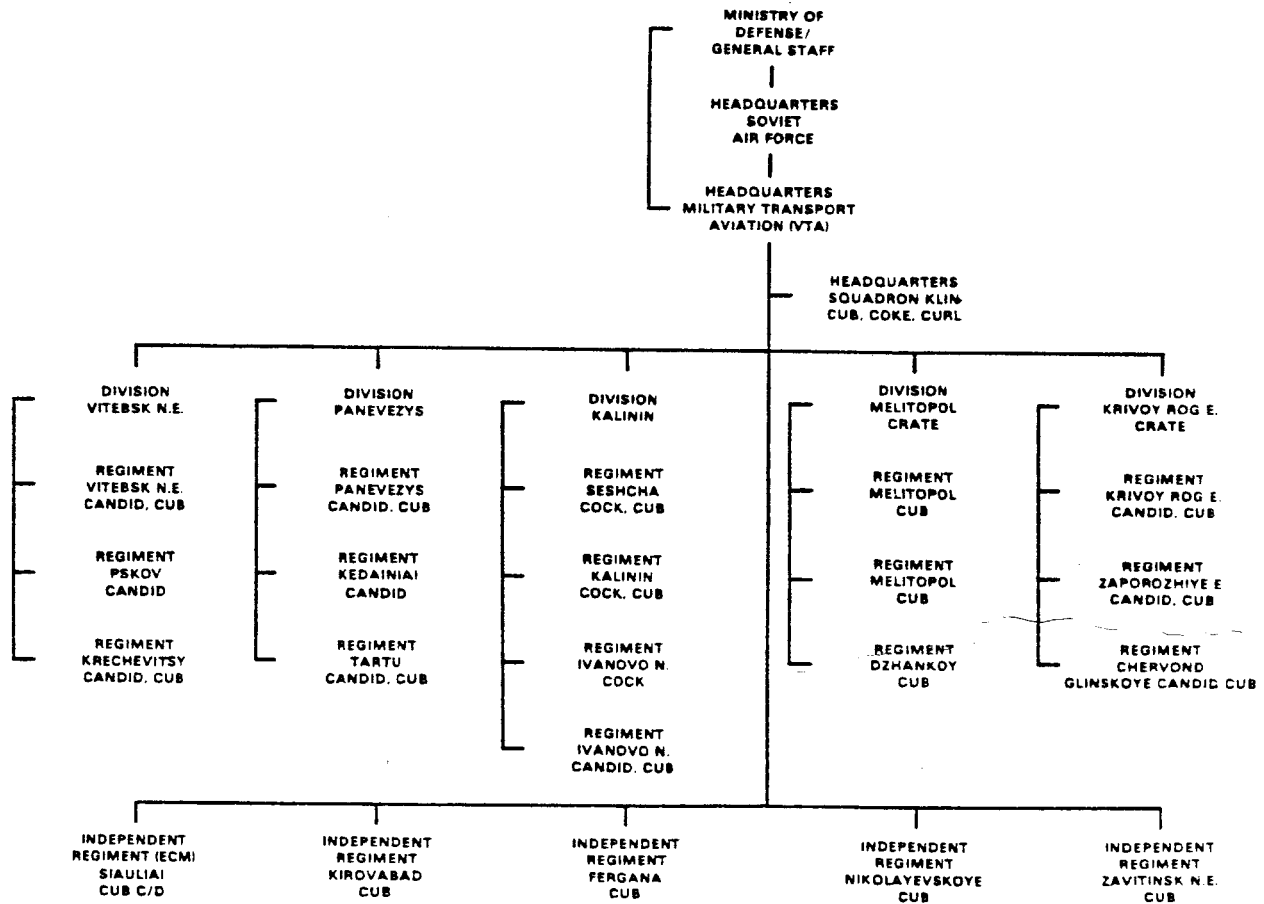


Figure 1. VTA Organization

5. A typical VTA CUB airlift regiment is equipped with 33 aircraft, organized into 3 squadrons of 11 aircraft each. The 3 AN-22/COCK heavy airlift regiments have 19 aircraft each, with a few CUBs in 2 of them. When

regiments reequip

[REDACTED]

regiments reequip with the IL-76/CANDID, they initially adhere to an interim standard of 25 CANDIDs and 4 CUBs. However, the recent trend appears to be toward a standard of 28 CANDIDs and no CUBs. A regiment at IVANOVO North, equipped with 14 CANDIDs and 17 CUBs, is probably an operational conversion unit.

6. When VTA was virtually a CUB-only force, each airlift division had two IL-14/CRATE light transports for intradivisional support missions. As the divisions have been reequipped with CANDIDs and COCKs, the CRATEs have been reassigned. In the three existing heavy airlift divisions a few CUBs are now retained for intradivisional support. As the other two divisions convert from CUB to CANDID, CUBs will replace CRATEs there as well. The VTA headquarters squadron at KLIN has a small number of CUBs, AN-24/COKEs, and AN-26/CURLs for headquarters support.

7. The mobility of the VTA force enables it to provide airlift support wherever it is needed. VTA's capability to support the Airborne Forces is enhanced by the collocation of several VDV airborne units with VTA regiments. All major VDV airborne units are located within 100 miles of a VTA regiment, and additional departure airfields are usually located nearby to facilitate large-scale uploading operations. On the other hand, none of the known air assault brigades and battalions are collocated with VTA units, so VTA aircraft would have to deploy to nearby departure airfields in all cases.

CAPABILITIES/TACTICS

8. Airborne Assault Operations. VTA and the Soviet Airborne Forces (VDV) have a close working relationship, and VTA devotes considerable training time to its mission of airborne assault. Training includes day and night paratroops, close formation flying, and low-level navigation. Some training is conducted in a real or simulated ECM environment. VTA's proficiency in conducting a large-scale airland operation in a short time was demonstrated dramatically in the December 1979 invasion of Afghanistan.

9. A one-time movement of all the equipment and personnel assigned to an entire airborne division would exceed the entire lift capacity of VTA. Although VTA's capabilities have been increasing since the introduction of the CANDID in the mid-1970s, the lift requirements have also been increasing rapidly. This situation is due to the increase in the number of BMD airborne amphibious combat vehicles assigned to the airborne division. In the past there was only 1 BMD-equipped regiment with 100 vehicles in each division; now there are 3 regiments per division, for a divisional total of over 300 BMDs. This improvement places a greater burden on VTA. The potential

lift requirements

lift requirements of VTA have also been increased by the establishment of the new air assault brigades and battalions, although many of their lift requirements in crisis or war may be satisfied by helicopter.

10. For combat operations, airborne units probably would leave behind their administrative personnel and some equipment such as trucks. The circumstances of each individual mission are unique, and movement priorities would be tailored accordingly. Keeping this in mind and judging from observed Soviet operational practices, a better characterization of VTA capabilities would be as follows: In a theoretical lift using all available transports simultaneously, VTA could deliver the combat and combat support elements of one airborne division (three regiments plus division-level elements), or six BMD-equipped airborne regiments, including minimum ground support and supplies. More realistically, however, such a move would have to compete with other wartime missions that would limit the aircraft for airborne assault operations. Table 1 depicts typical airlift aircraft requirements for VDV units and air assault brigades.

11. With all VTA's heavy airlift assets and most of the medium-lift CUBs deployed in the western USSR, along with nearly all of the VDV airborne divisions and most of the air assault brigades/battalions, the Soviet air assault potential is well-positioned toward operations in Central Europe. Numerous airfields in nearby Warsaw Pact countries would be available for recovery and servicing, adequate fighter coverage is close at hand, and VTA crews are familiar with the area. Nevertheless, the inherent flexibility of air transport, increasingly enhanced by the growing number of long-range CANDIDs, allows VTA to deploy an airborne force at relatively short notice anywhere along the Soviet periphery. This was exemplified by the December 1979 invasion of Afghanistan, when large numbers of COCKs and CANDIDs deployed airborne elements from VITEBSK in the Belorussian Military District to bases near Afghanistan, and from there into the country itself.

12. On the other hand, VTA has been inadequately prepared to engage in long-range assault operations. The force's long-range capability has been limited by its continuing reliance on medium-range CUBs. For example, approximately 100 CUBs are required to lift essential elements of a BMD-equipped airborne regiment to a maximum combat radius of 450 nautical miles (High-Low-High). Only approximately 70 CANDIDs are needed to lift the same unit out to a High-Low-High radius of about 1,900 nautical miles (table 1). The continued delivery of CANDIDs is relieving the range problem somewhat. Another practical limit is the effective combat radius of those Soviet fighters needed to escort any transport assault, and/or conduct ground attack and defense suppression missions near the intended drop or landing site. VTA transports do have

some protection:

some protection: CUBs and CANDIDs have 23-mm cannon in tail turrets; all three VTA transports, especially CANDIDs, have self-protection ECM capabilities; and some ECM-specialized CUBs are available. However, prudent Soviet planning would probably still call for friendly fighter support, especially in a high-threat environment. Maximum effective combat radius for such fighters support mission is approximately 400-450 nautical miles.

13. Planning an airborne operation, whether it is an airdrop or an airlanding, is a complex procedure. An important point to remember is that, although a mission might call for the insertion of an entire airborne division into an area, it is unlikely that more than one airborne regiment would be inserted at any one time, primarily due to the unavailability of sufficient numbers of VTA transports at any one time. Thus it might take multiple sorties by the same aircraft over one or more days to insert a large force.

Table 1

Lifting Combat and Combat Support Elements of Airborne Units *

<u>Airborne Unit</u>	<u>AN-12/CUB</u> (Airdrop/Airland)	or	<u>IL-76/CANDID</u> (Airdrop/Airland)	or	<u>AN-22/COCK</u> (Airdrop/Airland)		
<u>VDV DIVISION</u>							
Airborne Battalion	24	21	16	14	12	9	
Airborne Regiment	111	95	75	65	52	43	
Airborne Division	572	497	395	341	267	229	
<u>AIR ASSAULT BRIGADE</u>							
Assault Battalion (BMD)	23	18	-	-	-	-	
Air Assault Battalion (non-BMD)	7	5	-	-	-	-	
Air Assault Brigade **	125	102	-	-	-	-	
<u>ARMY-SUBORDINATE</u>							
<u>AIR ASSAULT BATTALION</u>	24	19	-	-	-	-	

Notes/Assumptions:

* Above figures assume the lift of only the combat and combat support elements, plus the medical elements, of each unit. Most but not all trucks and other support vehicles are included in the computations. The figures are approximate only and can vary widely depending on mission, distance, and method of loading.

** Loading figures for the entire type brigade assume two BMD battalions and two non-BMD battalions. Several brigades have differing combinations of these battalion types.

Adjust these

[REDACTED]

Adjust these figures accordingly if necessary. It is assessed that the CUB will be the principal fixed-wing transport for air assault brigades/battalions, while CANDIDs and COCKs will lift VDV elements.

14. For an airdrop operation, preparing the drop zone is very important to the Soviets, at least in peacetime. Whether the drop is routine training or an important demonstration, a drop zone team on the ground prepares the site, places navigational beacons, and appears to control the aircraft at the drop time. In wartime these pathfinder teams might be very difficult to insert into the intended area, and this may represent a weakness.

15. The Soviets also discuss the use of dummy airdrops to confuse enemy radars as to the real drop sites. Since a divisional airdrop would require at least three drop zones (and preferably five or more drop zones), a number of false insertions en route could significantly confuse the enemy and thus buy precious time for the airborne unit.

16. Peacetime airdrop tactics always include one or more weather reconnaissance aircraft flying the route up to 5 hours before the drop, another precaution which in combat would likely not be possible. The airdrop itself is usually made from a stream formation. The basic unit is a pair of aircraft assembled into groups, each of which forms a stream, usually of 14 or more aircraft, all of the same type (although in large airdrops the types can be mixed if there is some time interval between types). Formation details are shown in figure 2. Drop altitudes in peacetime have been noted as low as 300 meters for personnel and 450 meters for equipment, although the norm is usually 600 meters or higher. Wind velocity should be lower than 7 meters per second (13.6 knots). Undoubtedly in combat conditions all these parameters would be stretched or ignored depending on the situation. En route tactics probably would call for the aircraft to fly in stream formation at a medium-to-high altitude to a preselected point behind the battle area, where the formation would descend to a low penetration altitude to avoid enemy detection and SAM/AAA fire. The usual altitude observed in peacetime is about 500-700 meters above ground level, although in wartime this could be reduced. Upon approach to the drop zone, further altitude adjustments would be made if necessary. Routes to and from the drop area would be carefully selected to avoid enemy positions and air defense coverages.

17. Airlanding tactics would call for a stretched-out stream formation, perhaps as much as 10 minutes or more between aircraft to allow for each aircraft to approach the landing zone, land, and clear the runway. Allowance also has to be made for enabling aircraft to take off after unloading their cargo. Such an operation depends heavily on the amount of apron space at the landing zone airfield as well as a

competent team

competent team on the ground to control the landing, unloading, and aircraft turnaround operations. Similar route selection and en route tactics to those of an airdrop would be employed.

18. From the viewpoint of the airborne troops, airlanding is preferable to airdrop. Airdrop subjects the airborne force to widespread scattering, which results in time delay as the dropped unit assembles on the ground and recovers its heavy equipment. Airlanding, in contrast, concentrates troops and equipment on the ground for immediate combat deployment. However, airlanding obviously presupposes that an acceptable landing field is available (hence the frequently observed exercise scenario in which a parachute force seizes an airfield by surprise, which is subsequently exploited through the airlanding of follow-on forces). Even when an airfield is available, airlanding subjects the transport aircraft to greater hazard than does airdrop, and this may be a decisive factor in deciding between the two methods of insertion.

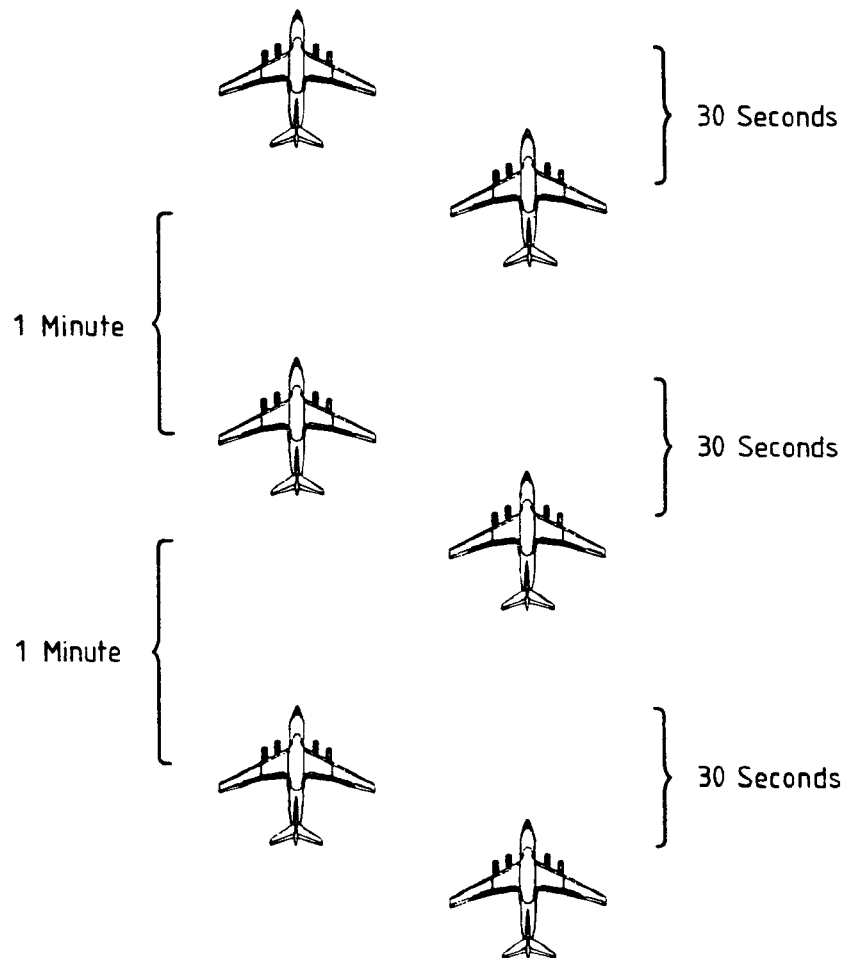


Figure 2. VTA Airdrop Tactics.

19. Air Logistics.

19. Air Logistics. VTA, with its large force of cargo-configured transport aircraft, is well equipped to perform a variety of logistic tasks. Two major constraints on VTA capabilities probably are the limited numbers of aircraft capable of lifting outsize equipment (COCK only), and of long distance operations (COCK en CANDID). Table 2 depicts the amount of selected Soviet military equipment which can be carried by each type of VTA transport.

20. Only VTA's 57 COCKs are capable of lifting outsize equipment such as medium tanks and missile systems with their transporter-erector-launchers. However, the air transport of large numbers of these items has probably not been a major Soviet goal. This limitation, moreover, makes the movement by air of such units as motorized rifle and tank divisions unfeasible.

21. Similarly, VTA's relatively small fleet of long-range transport aircraft (COCK, CANDID) has presented a serious restriction on long distance airlift operations in peacetime. Medium-range CUBs can be and have been used in distant operations. Their use, however, required the scheduling of more frequent en route servicing stops, and/or the utilization of larger numbers of aircraft carrying reduced payloads. As CANDID supplants CUB in the VTA inventory, this constraint is becoming less significant.

Table 2
Air Transportability of Selected Soviet Military Equipment
 (Maximum Cargo Capacity)

	<u>Airdrop Mission *</u>			<u>Airland Mission</u>		
	<u>CUB</u>	<u>CANDID</u>	<u>COCK **</u>	<u>CUB</u>	<u>CANDID</u>	<u>COCK</u>
<u>Equipment in Airborne Forces:</u>						
23 mm AA Gun (ZU-23-2)	2	or 4	or 5	2	or 4	or 10
ATGM Launcher Vehicle AT3/t (BRDM Variant)	2	3	4	3	3	4
Amphibious Airborne Combat Vehicle (BMD)	2	3	4	2	3	4
Armored Reconnaissance Vehicle (BRDM/BRDM-2)	2	3	4	2	3	4
85 mm SP Assault Gun (ASU-85)	-	2	2	1	2	2
122 mm Howitzer (D-30)	2	3	4	2	3	8
140 mm Rocket Launcher (RPU-14) (GAZ-66 Towed) (MRL only)	3	4	5	3	4	10
122 mm Rocket Launcher (GAZ-66 Mounted)	-	3	4	2	3	4
ASC Vehicle (BRDM-2 Variant)	2	3	4	2	3	4

Truck 4x4 Utility

	<u>CUB</u>	<u>CANDID</u>	<u>COCK **</u>	<u>CUB</u>	<u>CANDID</u>	<u>COCK</u>
Truck 4x4 Utility (UAZ-69/469)	2	4	6	3	4	12
Truck 4x4 Airborne Variant (GAZ-66B)	2	3	4	2	3	4
Ambulance UAZ-450A	2	4	5	2	4	5
Truck 6x6 (ZIL-131)	-	2	3	-	2	3
Truck 6x6(URAL-375D)	-	-	3	-	2	3
Truck 6x6 (KRAZ-255B)	-	-	2	-	2	2
Truck Decontamination (DDA-66)	-	-	4	-	-	4

Other Ground Equipment:

Medium Tanks (T-54/55/62/ 64/72/80)	-	-	-	-	-	2
Light Tank (PT-76)	-	-	-	-	2	3
Amphibious Armored In- fantry Vehicle (BMP)	-	-	-	-	2	3
Armored Combat Vehicle (BTR-60P/PB/70/152)	-	-	-	1	2	3
100 mm Antitank Gun (T-12/ 12A)	2	3	3	2	3	6
122 mm Howitzer Self- Propelled (M-1974)	-	-	-	-	2	3
122 mm Rocket Launcher (BM-21)	-	-	3	-	2	3
152 mm Howitzer Self- Propelled (M-1973)	-	-	-	-	1	2
23 mm Anti aircraft Gun (ZSU-23-4)	-	-	-	-	1	3
57 mm Anti aircraft Gun (S-60)	1	2	3	1	2	3
FROG-7 Launcher	-	-	-	-	-	2
SCUD-B Launcher	-	-	-	-	1	2
SCALEBOARD (missile, canister, RV)	-	-	-	-	1	2
SCALEBOARD (missile, canister, launcher)	-	-	-	-	-	1
SS-20 TEL (w/o missile)	-	-	-	-	1	1
SS-20 Missile (in canister, on dolly)	-	-	-	-	-	1
SS-21 TEL (w/o missile)	-	-	-	-	1	2
SAM SA-3 Transporter	-	-	-	-	-	3
SAM SA-3 Launcher	-	-	-	-	-	4
SAM SA-4 TEL	-	-	-	-	-	3
SAM SA-6 TEL	-	-	-	-	-	3
SAM SA-8 TEL	-	-	-	-	-	2
SAM SA-9 TEL	-	-	-	-	3	4
STRAIGHT FLUSH Vehicle- mounted Radar	-	-	-	-	-	3
LONG TRACK Vehicle- mounted Radar	-	-	-	-	-	2
THIN SKIN-B Truck, Trailer, and Radar	-	-	-	-	-	1

PAT HAND Vehicle-

	<u>CUB</u>	<u>CANDID</u>	<u>COCK</u> **	<u>CUB</u>	<u>CANDID</u>	<u>COCK</u>
PAT HAND Vehicle-mounted Radar	-	-	-	-	-	3
LONG TRACK Vehicle w/dis-assembled radar	-	-	-	-	1	2
FLAT FACE Radar	-	-	-	-	2	3
Truck 6x6 (ZIL-151/157)	-	2	3	-	2	3
Truck 6x6 (GAZ-66/A)	-	3	4	-	3	4
Artillery Tractor (AT-6)	-	-	-	2	3	5
Artillery Tractor (AT-P)	-	-	-	3	4	6
<u>Aircraft:***</u>						
FISHBED (all variants)	-	-	-	-	2	2
FITTER-A	-	-	-	-	-	2
FITTER (Variable geometry)	-	-	-	-	-	1
FLAGON	-	-	-	-	-	1
FLANKER	-	-	-	-	-	1
FLOGGER	-	-	-	-	1	1
FORGER	-	-	-	-	-	2
FOXBAT	-	-	-	-	-	1
FOXHOUND	-	-	-	-	-	1
FROGFOOT	-	-	-	-	1	1
FULCRUM	-	-	-	-	1	1
HIND	-	-	-	-	-	1
HIP	-	-	-	-	-	1
HOPLITE	-	-	-	-	2	2

* At present, only the 23 mm AA gun (ZU-23-2), BRDM, BMD, UAZ-69/469, ASU-85, and the GAZ-66B are known to have been airdropped. Other equipment is assessed airdroppable based on volume and weight of equipment plus platforms, parachutes, and other rigging equipment.

** Airdrop data for the COCK are included because it has demonstrated an airdrop capability, but its primary function is to airland outsize material.

*** Assume the aircraft are being transported under a rapid deployment scenario, with only limited disassembly being accomplished for shipping. For delivery from the factory, a more thorough disassembly is possible. For example, a variable-geometry (VG) FITTER can be delivered by one CANDID, while five CUBs can deliver three VG FITTERS. Similarly, 3 CUBs can deliver 2 FISHBEDs if they are sufficiently disassembled.

22. Since the late 1960s, VTA has gradually increased its proficiency in long distance airlift operations. Table 3 depicts the major airlifts which VTA has conducted since 1967. The most intensive sustained airlift was the one conducted to Egypt and Syria during the October 1973 war. More than 650 sorties were flown from the 2-week period of hostilities, with the rest occurring in the following 2 weeks. By comparison, the most recent airlift to the Middle

East, the one

East, the one in 1982 to Syria following the Israeli invasion of Lebanon, was at a much lower intensity level over a much longer period. Both, flying a route to avoid Turkish airspace, accomplished their intended missions with minimum problems.

23. The two actual invasions, Czechoslovakia in 1968 and Afghanistan in 1979, illustrate the considerable capability VTA has for high-intensity insertion of airborne forces, particularly against a peripheral target.

Table 3
Significant VTA Airlift Operations

<u>Time</u>	<u>Operation</u>	<u>Distance (NM)</u>	<u>Remarks</u>
Jun - Jul '67	Resupply Egypt and Syria	1.500	350 flights in four weeks. Overflew Yugoslavia. First VTA airlift to Third World.
Aug '68	Invasion of Czechoslovakia	500	Some 300 CUB sorties in one night. Vital to overall success. Smooth operation.
Jul '70	Relief Operation to Peru	7.000	Only 22 of 65 scheduled COCK and CUB sorties completed. Many problems.
Oct - Nov '73	Resupply Egypt and Syria	1.850	Over 850 CUB sorties, plus some COCKs, in 4 weeks. Up to 78 sorties per day. Smooth operation.
1975 - 1976	Military Aid to MPLA in Angola	6.250	More than 70 COCK and CUB sorties, up to 7 sorties per day. Fairly smooth operation.
Nov '77 - Apr '78	Military Aid to Ethiopia	3.000-4.000	100 flights, mostly COCK and CUB. Several overflight clearance problems delayed the airlift. Otherwise a smooth operation.

Feb - Apr '79

<u>Time</u>	<u>Operation</u>	<u>Distance (NM)</u>	<u>Remarks</u>
Feb - Apr '79	Military Aid to Vietnam	4.000	Over 50 sorties, of all 3 VTA air- craft types. Apparently smooth operation, but overflight problems did occur.
Dec '79	Invasion of Afghanistan	500	300 flights over 3 days. Smooth operation.
Jun '82 - Feb '83	Resupply Syria after Israeli invasion of Lebanon	1.500	Approximately 100 flights, 2 per day at peak. Smooth operation.

24. In airlifts involving much longer distances, the intensity necessarily lessens and other problems have arisen. The airlift to Ethiopia in 1977-78 apparently was carried out with a high degree of professionalism. Experience gained during earlier such operations to Angola and the Middle East was apparent in the success of this mission. VTA again demonstrated its capability and efficiency in transporting substantial quantities of equipment and personnel over long distances. Its use in the Ethiopian operation demonstrated the USSR's willingness to use its airlift capability to shore up clients in an unstable situation.

25. The Ethiopian experience points out the problems inherent in planning an out-of-country airlift over great distances. Overflight, landing, and staging rights must be obtained from countries to be transited. These rights can play a very important role in determining the success or failure of an airlift. During the 1973 Middle East War, for example, the Soviets were largely denied overflight rights from Turkey, forcing them to use a much longer route over Hungary and Yugoslavia. This limited the number of sorties flown and the amount of military aid delivered. The same problem plagued them in the Ethiopian airlift, causing the Soviets to fly longer alternate flight routes as various countries denied overflight rights. Another critical factor is the need to set up advance bases with adequate supplies and maintenance support.

26. A further factor which limits Soviet air transport capabilities has been a low aircrew-to-aircraft ratio. VTA has had an estimated 1.3 aircrews per operational aircraft. With such a low ratio, crew fatigue comes into play rather early, particularly on long distance operations. VTA aircrews probably stay together as a group and are assigned to a single aircraft. Thus, with no readily available backup crews, VTA transport use is limited to the normal crew duty day of

12-16 hours.

12-16 hours. Aircraft which are capable of continuous operations may sit idle for the lack of available crews. However, recent evidence indicates the ratio may be improving. If the Soviets can provide more aircrew to their CANDID and COCK units, VTA would be in a better position to conduct higher-intensity long-range airlifts, if adequate crew staging is accomplished.

27. The limited support capability available to VTA is another major constraint, particularly in out-of-country operations. There is an apparent lack of cargo-handling equipment and organization, limited home base maintenance support, and no known deployable maintenance system or spare parts kits.

28. Despite these constraints, VTA's capability to provide logistics support for Soviet power projection in times of peace and crisis, and for Soviet military operations in war, has increased dramatically since the 1960s, is considerable now, and will continue to improve as the Soviets gradually reduce or eliminate the constraints.

29. REC Support. The CUBs-C/D were introduced into the Soviet inventory in 1969, and in 1970 an operational CUB ECM regiment was formed at SIAULIAI in the Baltic Military District (MD) (figure 3). Originally all 41 CUBs, a mix of CUBs-C and CUBs-D, were in this regiment and subordinate to VTA. However, since 1977 13 CUBs-D have been relocated, 6 to CHITA Northwest Airfield (Transbaykal MD), 2 to AKHTUBINSK-VLADIMIROVKA (North Caucasus MD), 3 to SARY SHAGAN (Central Asian MD), and 2 to EMBA (Central Asian MD). These 13 are probably subordinated to the air forces of their respective MDs, while the other 28 remain subordinated to VTA.

30. The 28 ECM-configured CUBs assigned to VTA provide the force with a considerable ECM capability. The ECM CUB is one of the most sophisticated and powerful jamming platforms currently in operation. Both CUB-C and CUB-D variants have highly flexible click jammers, which can effectively cover the frequency range of every NATO surveillance radar. These systems, along with noise jamming and chaff, make these aircraft extremely formidable jamming platforms. The CUB-D variant differs from the CUB-C in having four side-mounted external pods (as opposed to smaller belly-mounted pods), a larger chin-mounted radome, and the tail gun position of the basic CUB transport (figure 3). CUB-D has a mutual-protection chaff capability as opposed to the CUB-C's self-protection chaff. CUB-C and CUB-D are assessed to have nearly the same ECM suite, but the repeater jammers on the CUB-D cover a wider frequency range than those on the CUB-C. The CUBs-D would probably be used to escort VTA transport formations, while the CUBs-C would be used on stand-off jamming missions. The ECM CUB's relatively slow speed limits its escort jamming potential to operations with VTA. The aircraft, however, has a relatively long loiter time and is capable of providing effective stand-off jamming and

chaff support to

chaff support to the bombers, fighter bombers and other attack assets of the AA VGK, Soviet Naval Aviation, and the air forces of the fronts.

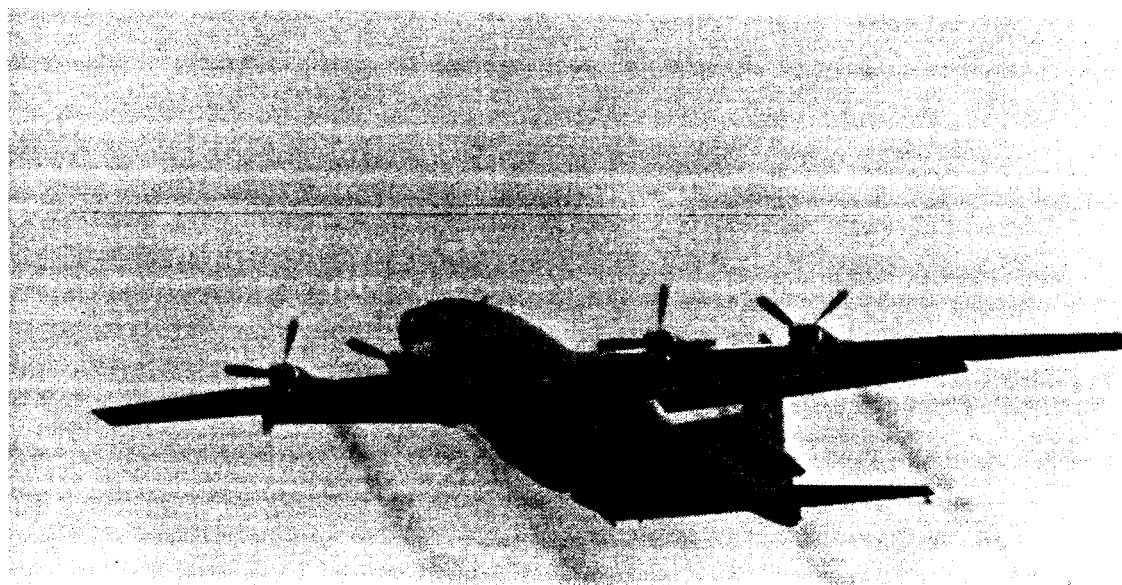


Figure 3. AN-12/CUB-D ECM Aircraft.

31. Aircraft Capabilities.

a. AN-12/CUB (figure 4)

- (1) CUB, a medium-range turboprop, has been the backbone of the VTA fleet for over 20 years. At least five versions of the aircraft have at one time or another been assigned to VTA. The most advanced model, the AN-12 BP, can carry a maximum payload of 20 metric tons to a range of 800 nautical miles (NM). With full internal fuel, it can carry 4.5 metric tons to a range of 3,940 NM. The aircraft's paratroop capacity is 60. CUB can carry all items of combat equipment currently assigned to Soviet airborne divisions. It has proven itself to be a rugged and reliable aircraft, but has some inherent deficiencies. The CUB's cargo cabin is unpressurized, thereby limiting the aircraft's troop-carrying capability. To participate in a personnel lift, CUB would have to use individual oxygen masks. In either case, troop effectiveness is reduced. Unlike more advanced cargo transports, the loading ramp

for CUB is

[REDACTED]

for CUB is carried in the cabin and must be mounted manually before wheeled cargo can be loaded or unloaded. This deficiency results in increased unloading and turnaround times. In contrast to CUB-C/D, CUB transports are not assessed to have an organic ECM capability, although it is possible that the tailguns may be equipped with chaff cannon rounds in the initial load to foil an enemy fighter's AI radar.

- (2) The CUB is also assessed to have a limited reconnaissance and bombing capability. Two AFA-42 cameras are installed as a set to provide single and two-strip photography, providing the potential to photograph foreign territory while ostensibly on transport or disaster relief missions. CUB can also drop night photoflash bombs and illuminating flares. General purpose and other bombs up to 100 kg could be carried in place of photoflash bombs. Recently an open Soviet source has discussed practice with dropping heavy loads of bombs from the cargo compartment of a transport, presumably a CUB. Such a practice, reminiscent of US use of C-130s in this role in Southeast Asia, would probably be most useful in such counterinsurgency situations as Afghanistan.

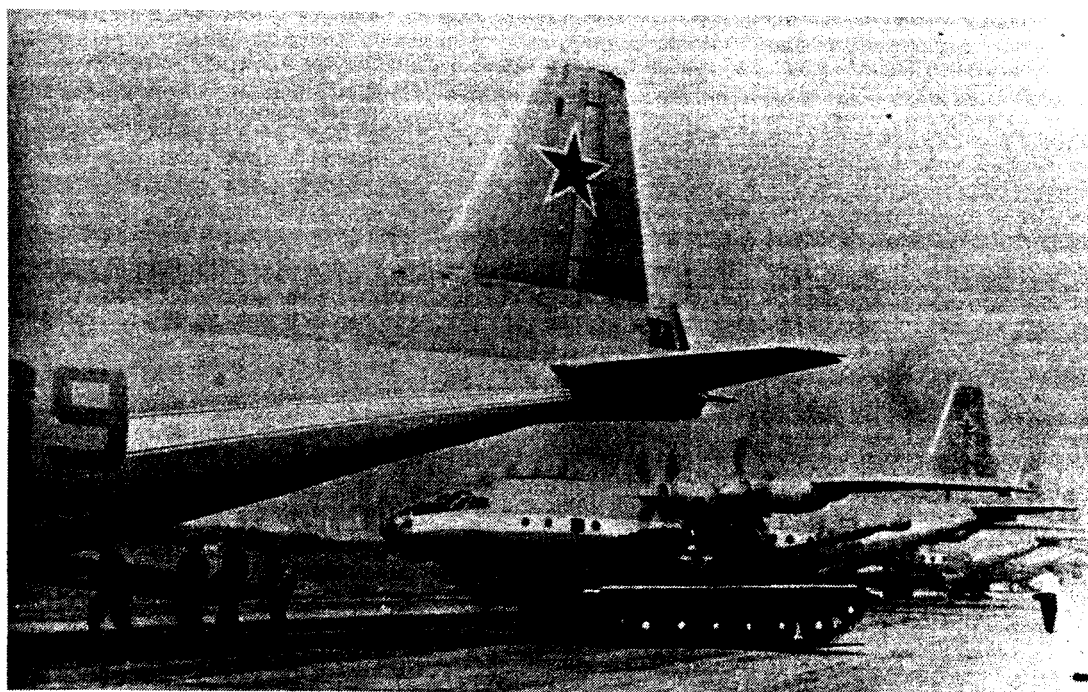


Figure 4. AN-12/CUB unloading ASU-85.

b. AN-22/COCK

b. AN-22/COCK (figure 5)

COCK, a long-range turboprop, is the largest Soviet transport aircraft. It can carry all items of equipment assigned to airborne, motorized rifle, and tank divisions, as well as such items as missile systems with their transporter erector launchers. COCK has a maximum payload of 80 metric tons, which can be carried to a range of 2,245 NM. With full fuel, the aircraft can carry about 40 metric tons to a range of 4,625 NM. The paratroop capacity of COCK is 175. The Soviets have experienced some mechanical problems with COCK, a fact which may account for the low production total of only about 70 aircraft. However, the aircraft provides the only Soviet outsize lift capability and continues to be used. COCKs are assessed to have some self-protection chaff capability.

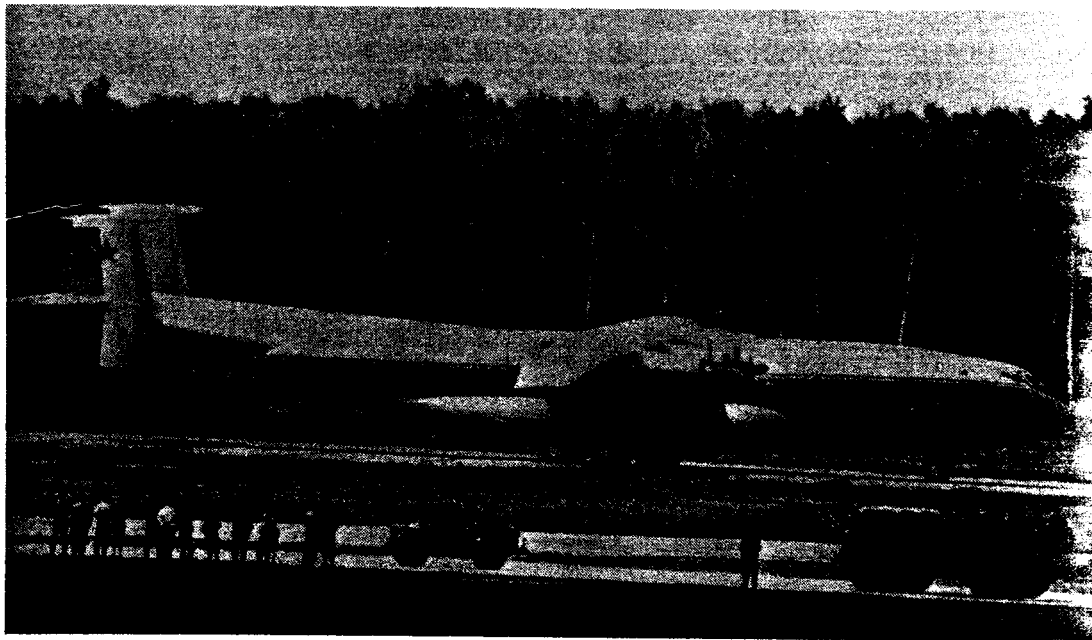


Figure 5. AN-22/COCK

c. IL-76/CANDID (figure 6)

(1) CANDID, a long-range jet, is the newest VTA transport aircraft and the first Soviet-manufactured jet cargo carrier.

jet cargo carrier. CANDID represents a marked improvement over CUB in all aspects of air transport activities. Its maximum payload, while only half that of COCK, is twice that of CUB, and its range capabilities are considerably more impressive. CANDID also offers increased speed and improved cargo handling systems over both of the older VTA transports. Two basic variants exist. The IL-76T/CANDID-A is the basic civilian model and is used principally by Aeroflot. Because it lacks the tailgun position and other military-related equipment (such as ECM gear) which the military model has, its maximum payload of 40 metric tons can be carried to a range of 3,070 NM. With full internal fuel, a payload of more than 12 metric tons can be carried to a range of 5,460 NM. The second variant, the IL-76M/CANDID-B, is used by VTA and most export customers. It has a tailgun position with two twin-barrel 23-mm cannons guided by the BOX TAIL radar. The CANDID-B can carry the 40 metric ton maximum payload to a range of 2,670 NM. With full internal fuel it can carry a payload of about 8 metric tons to a 5,270 NM range. Variants of both models, designated IL-76TD and IL-76MD, have begun to appear, reportedly reflecting an additional 6 metric tons of fuel load.

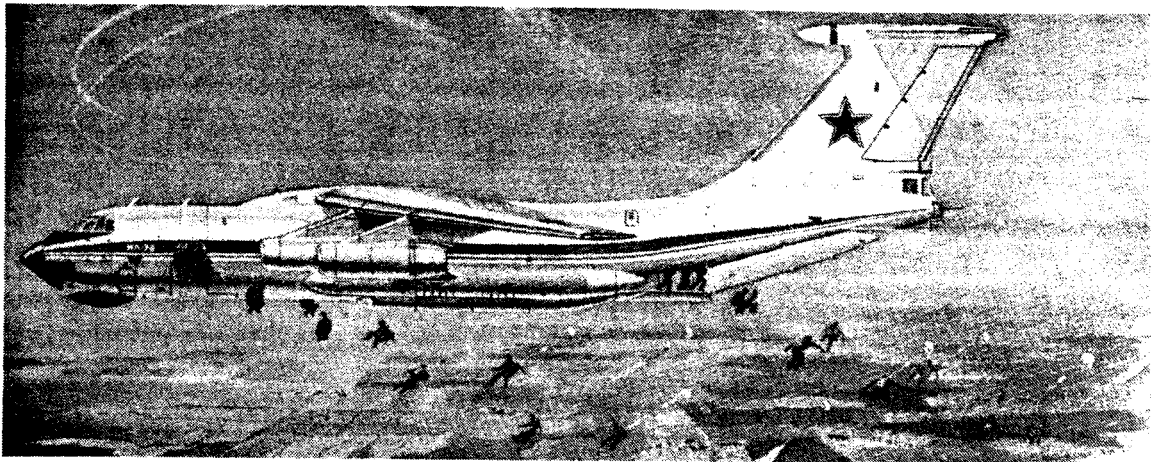


Figure 6. IL-76/CANDID-B. Artist impression showing the drop of paratroopers.

(2) The VTA

- [REDACTED]
- (2) The VTA CANDID-B is assessed to have an extensive self-protection ECM system, incorporating chaff as well as jammers tailored to cope with air surveillance radars, ground-based fire control systems, and airborne radars. While a single CANDID-B cannot provide complete protection against all threats by itself, a formation configured so that each aircraft covers a portion of the frequency spectrum can provide a high degree of protection. While Soviet confidence that a CANDID-B force can penetrate hostile defenses is thus enhanced, prudent planning would still dictate defense suppression and ground support missions by fighters if at all possible.
- (3) CANDID reconnaissance and bombing capabilities similar to those of the CUB probably exist, but details have not yet become evident. External wing pylons have been observed on some CANDID-B, and a camera system is reported by some sources to be available for mounting in the CANDID. Therefore, a photoflash capability and potential bombing capability is assumed. The palletized bombing capability mentioned above under CUB may also apply to CANDID.

HOOFDSTUK IV - VERANDERINGEN BIJ DE WP LSK IN 1984

VOORWOORD

1. In dit hoofdstuk wordt een globaal overzicht gegeven van de meest belangrijke gebeurtenissen gedurende 1984 bij de Warschau-Pact LSK in de "forward area" en de Westelijke Militaire Districten (MD) van de SU.

INTRODUCTIE FULCRUM/FLANKER

2. Tegen de verwachting in bleef introductie op grote schaal van de "nieuwe generatie" vliegtuigen in de "forward area" en de drie Westelijke MDn in het afgelopen jaar uit. Alleen op de vliegbasis ROSS in het MD Wit-Rusland werd de MIG-29/FULCRUM geïntroduceerd. Momenteel produceert de Sowjet-Unie zeven FULCRUMs per maand en de verwachting is dan ook dat het regiment op ROSS in de nabije toekomst op volledige operationele sterkte zal worden gebracht. De thans op genoemd vliegveld aanwezige FULCRUM-vliegers hebben inmiddels een zodanig trainings-niveau bereikt, dat ze in staat zijn "live" lucht-lucht aanvallen uit te voeren met "Air-to-Air missiles". De eerste van dit type missies werd waargenomen boven de Kaspische Zee. De introductie van de FULCRUM in de "forward area" behoort dit jaar zeker niet tot de onmogelijkheden.

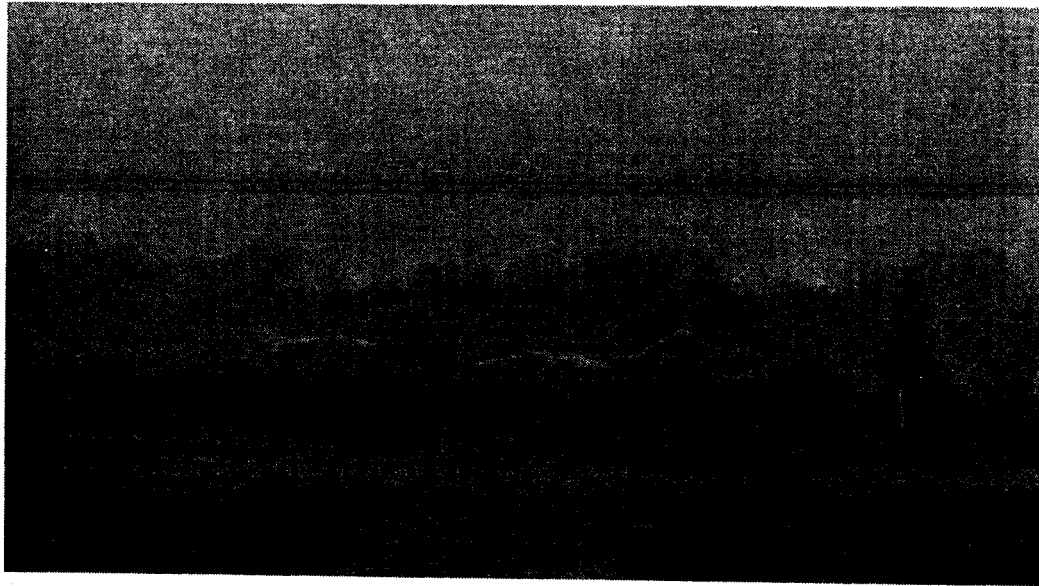
3. De produktie van de SU-27/FLANKER is het afgelopen jaar achtergebleven bij de verwachting. Er deden zich initieel problemen voor met de motoren, maar deze problemen lijken te zijn opgelost. Momenteel produceert de Sowjet-Unie ongeveer vijf FLANKERs per maand. Zoals reeds eerder in de ISAM werd gesignaleerd, is het merendeel van de thans op de vliegvelden in de "forward area" aanwezige vliegtuigshelters niet geschikt (qua afmetingen) voor het onderbrengen van de hiervoor genoemde nieuwe type jagers. Op het Poolse vliegveld STARGARD (LL LEGNICA) zijn minimaal 10 vliegtuigshelters in aanbouw, die zowel voor de FULCRUM als de FLANKER geschikt zijn. Een eventuele deployment van de FLANKER naar STARGARD is in de toekomst zeer wel mogelijk, omdat in het algemeen de invoer van een nieuwe jager bij het LL LEGNICA op niet al te lange termijn wordt verwacht. Een jager van het type FLANKER wordt veel beter geschikt geacht voor het ondersteunen van de aanvalsmissies van de FENCERS dan de thans hiervoor ingebruik zijnde typen FLOGGER en FISHBED.

OVERIGE WAPENSYSTEMEN/VERBETERINGEN

4. Terwijl de invoer van de "nieuwe generatie" vliegtuigen in 1984 achterbleef bij de verwachting vonden er wel op uitgebreide schaal kwalitatieve verbeteringen plaats bij

de Warschau-Pact

de Warschau Pact luchtstrijdkrachten. Op de vliegbasis ZAGAN (LL LEGNICA) werd de FENCER-C gedeeltelijk vervangen door de FENCER-D.



FENCER-D op ZAGAN

Alhoewel de preciese implicaties van deze FENCER-versie moeilijk zijn vast te stellen wijst een eerste analyse op verbetering van de avionics (mogelijk ondergebracht in de verlengde neussectie) en de stabiliteit bij subsone snelheden (zie ISAM 11/84, Hfdst. I, para 18). De MIG-27/FLOGGERS op het vliegveld ALTENBURG (GSFG) werden vervangen door een modernere versie, terwijl op JUETERBOG en KOETHEN (beide behorende tot de GSFG) gemodificeerde MIG-23/FLOGGERS werden waargenomen. De Sowjet Unie kreeg ook de beschikking over meer offensieve eenheden in de "forward area" door interne verplaatsingen. Zo werden de MIG-27/FLOGGERS van CHORTKOV (MD KARPATEN) verplaatst naar de vliegbasis MIMON (CGF) terwijl het met de MIG-21/FISHBED uitgeruste "air defence" regiment van MIMON naar CHORTKOV werd verplaatst. Deze trend om meer offensieve eenheden in de "forward area" te plaatsen of verbeteringen in dit opzicht door te voeren, deed zich ook voor bij de nationale luchtstrijdkrachten. Tsjechoslowakije was het eerste NSWP-land dat de beschikking kreeg over de SU-25/FROGFOOT. Op het vliegveld HRADEC KRALOVE werd de eerste FROGFOOT-eenheid in april 1984 gevormd en momenteel bestaat deze uit ongeveer twaalf stuks van dit type.

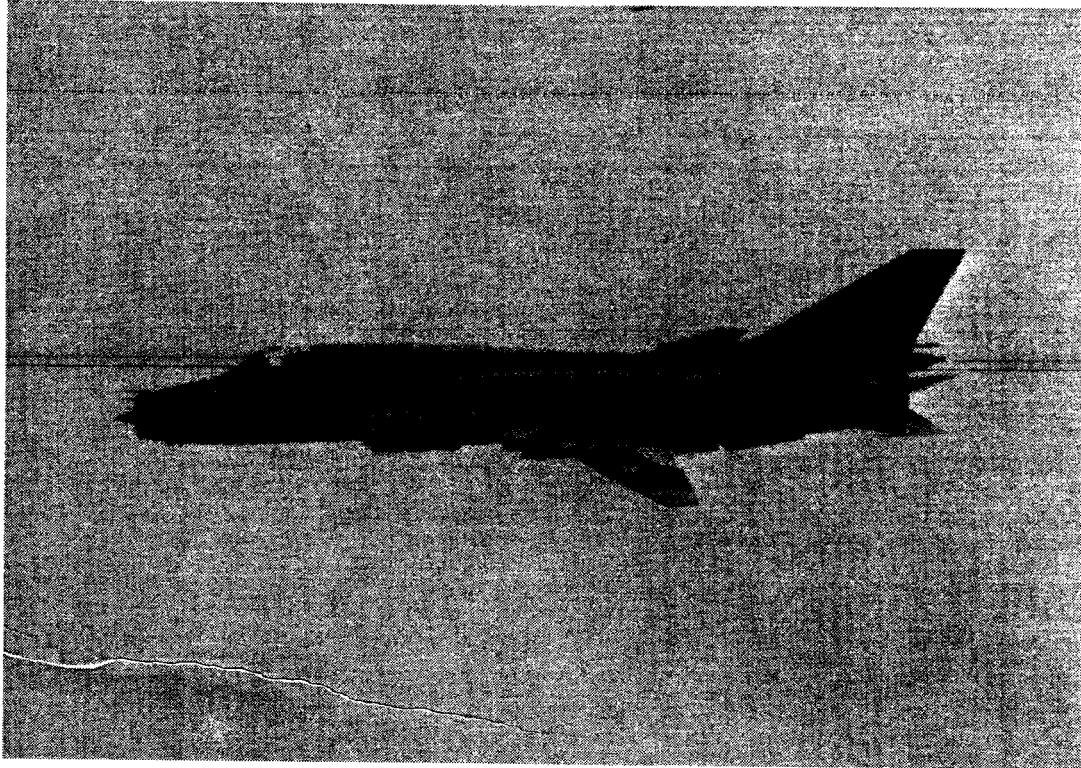
FROGFOOTs op HRADEC



FROGFOOTS op HRADEC KRALOVE

De Sowjet Unie produceert momenteel naar schatting vijf FROGFOOTS per maand, zodat de verwachting is dat de eenheid op HRADEC KRALOVE nog in 1985 zal uitgroeien tot een volledig regiment. Tsjechoslowakije was ook het eerste NSWP-land waaraan een moderne versie van de SU-17/FITTER werd geleverd. Een eenheid bestaande uit FITTERS-K wordt momenteel gevormd op het vliegveld PARDUBICE. Polen kreeg eveneens in 1984 de beschikking over FITTERS. Deze vliegtuigen bevinden zich momenteel op het vliegveld PILA, waar ze de verouderde FRESCO gaan vervangen. Ook de NVA-LSK/LV ontvingen in 1984 FITTERS. Deze FITTERS zijn, na een korte tijd op ROTHENBURG (trainingsbasis van de NVA-LSK/LV) geweest te zijn, op de nieuwe vliegbasis LAAGE geplaatst, waar hoogstwaarschijnlijk een nieuwe "attack"-wing wordt gevormd. De invoer van deze moderne "fighter-bomber" in de genoemde NSWP-landen duidt op een streven naar standaardisatie van "fighter-bombers" in de "forward area", waarbij tegelijkertijd de verantwoordelijkheid van de NSWP-landen m.b.t. de "offensive air support"-taak toeneemt.

FITTER-K

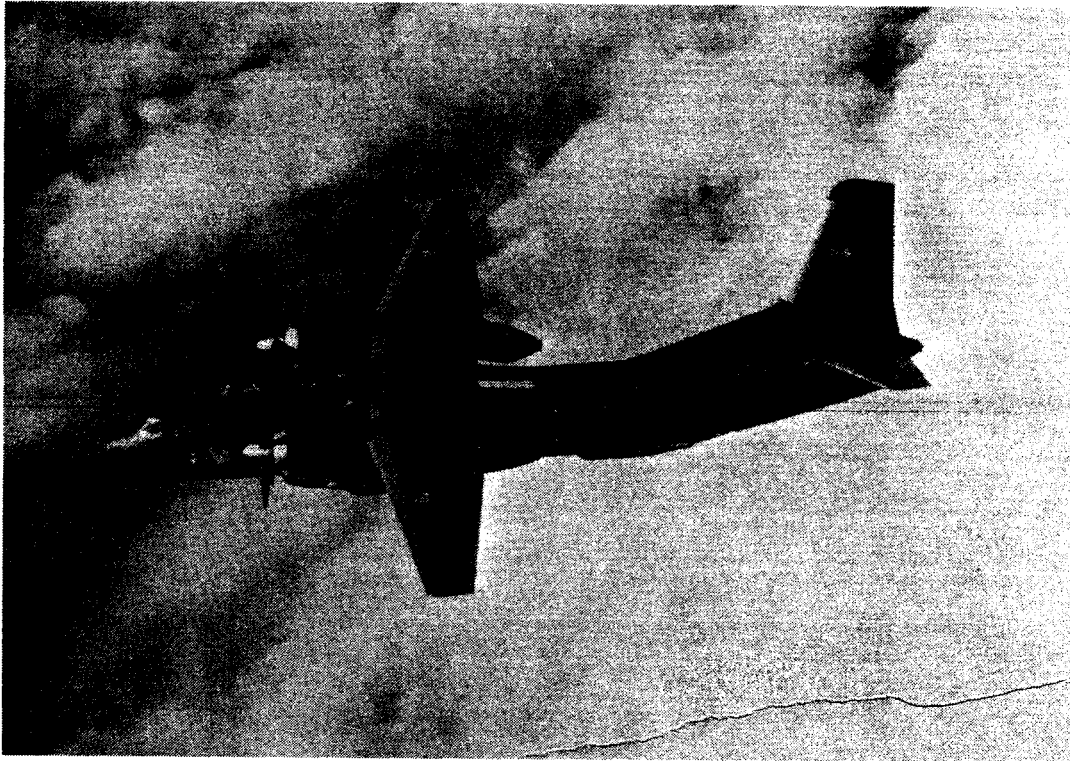


FITTER-K

5. Ook de helicoptereenheden ondergingen in 1984 veranderingen waarvan de meest opvallende de invoer van de MI-9/HIP-G bij de NVA-LSK was (zie ISAM 9/84, Hfdst. I, para 14). Waarschijnlijk vond er ook een uitbreiding van het aantal helicopters in een ECM-rol plaats; helicopters van het type HIP-K werden voor de eerste maal ook waargenomen op MIMON (CGF) en DRESDEN-HELLERAU (GSFG). Indicaties zijn aanwezig dat Tsjechoslowakije als eerste NSWP-land ook over de HIP-K beschikt.

6. Naast genoemde veranderingen deden zich in 1984 nog twee interessante ontwikkelingen voor. In juni 1984 werd de IL-76/MAINSTAY AWACS voor de eerste maal waargenomen in de "forward area". De MAINSTAY, een gemodificeerde IL-76/CANDID, nam deel aan de oefening "ZAPAD-'84". Deze deelname moet waarschijnlijk gezien worden als test van het "platform" om ondersteuning te geven aan "offensive air operations". Op het Oost-Duitse vliegveld DRESDEN-VLOTZSCHE (NVA-LSK) werden gemodificeerde AN-26/CURLs waargenomen. Het betreft hier drie vliegtuigen met mogelijk een modificatie t.b.v. het verzamelen van SIGINT. Aangezien de desbetreffende vliegtuigen na de modificatie ook ingezet zijn voor transportvluchten wordt aangenomen dat het hier een systeem betreft dat naar behoefte geïnstalleerd kan worden.

NVA-LSK AN-26/CURL



NVA-LSK AN-26/CURL

7. Tegenover de Central Region stonden in 1984 ongeveer 4500 "tactical fighters" en "fighter-bombers" opgesteld verdeeld over de "forward area" en de drie westelijke Militaire Districten. Dit aantal is globaal hetzelfde als in 1983, met dien verstande dat er m.b.t. de AOBAC een groot aantal rolveranderingen heeft plaatsgevonden vooral bij de categorie "air defence fighters" (deze veranderingen zijn al verwerkt in AOBAC I d.d. 10-8-1984). Een groot aantal van deze "fighters" valt tegenwoordig onder de categorie "tactical fighter" (primair ter ondersteuning van de Landstrijdkrachten) of "Multi-Role". Deze verandering in de rolcodes is het gevolg van de reorganisatie van de Sowjet Luchtstrijdkrachten waarbij de "PVO"-eenheden werden verdeeld over de Militaire Districten en "Groups of Forces". Een overzicht van de "WP tactical AOB" is opgenomen als bijlage bij dit hoofdstuk. De eenheden van het Luchtleger VINNITSA zijn hierin apart opgenomen aangezien de verwachting is (MC 161) dat deze eenheden primair in Zuid-Europa ingezet zullen worden.

WARSAW PACT TACTICAL AIR ORDER OF BATTLE

ROLE (1)	FORWARD AREA (2)		WESTERN MDs (3)	SUB- TOTAL	VVS AA TOTAL LEGNICA	GRAND TOTAL	VVS AA VINNITSA (4)
	SOVIET	NSWP					
AIR DEFENCE	-	882	-	882	-	882	-
TACTICAL FIGHTERS	85	254	89	428	14	442	15
MULTI-ROLE	377	-	531	908	135	1043	126
DUAL CAPABLE	342	-	501	843	180	1023	180
CONVENTIONAL ATTACK	43	547	56	646	-	646	-
RECCE/RECS	130	139	152	421	44	465	33
TOTAL	977	1822	1329	4128	373	4501	354
ATTACK/ASSAULT HELICOPTERS	830	432	458	1720	-	1720	

Notes: 1. Figures include combat-capable trainers in operational units.

2. The Forward Area includes the German Democratic Republic, Czechoslovakia and Poland.

3. The Western Military Districts include the Air Forces of the Baltic MD, Belorussian MD and Carpathian MD.

4. The Soviets would likely employ VVS Air Army VINNITSA against NATO's Southern Region, but some of its forces could supplement VVS Air Army LEGNICA for use against the Central Region.

5. Source of data: SHAPE/SACLANT/CINCHAN AOBAC, Part I, Section 2, dated 10 Aug '84.