

Terugkeer van de MiG-21



NATO-Days Ostrava

Afgelopen september was het exact 24 jaar geleden dat de laatste MiG-21's van de Tsjechische luchtmacht hun thuisbasis Ostrava-Mosnov voorgoed verlieten. De legendarische MiG-21's van het 82. Samostantná Stíhací Letk (SSLt) vertrokken op die dag vanwege de grootscheepse reorganisatie van de Tsjechische luchtmacht naar Přerov Air Base. Daarna reden er 24 jaar lang geen 'Fishbeds' op Ostrava's rolbanen. Maar op donderdag 15 september 2016 rond 18.00 uur doemden twee bekende silhouetten op voor de landingsbaan. Enkele minuten later reden er opnieuw twee MiG-21's op de rolbaan van Ostrava-Mosnov. Dit keer twee Roemeense exemplaren van Baza 86 Aerian Borcea uit het uiterste zuidoostelijke puntje van Roemenië. Beide MiG's waren deelnemers aan de 16e NATO Days op 'Leos Janacek Ostrava Airport', zoals het vliegveld officieel heet. In dit artikel een verslag van dit evenement.

Historie Ostrava Airport

Leos Janacek Ostrava Airport is een vliegveld dat zo'n 20 km. ten zuidwesten van de op één na grootste stad van Tsjechië (Ostrava) ligt. Na de bezetting van Tsjecho-Slowakije in 1939 gebruikten de Duitsers de huidige locatie voor het eerst als vliegveld. Gezien de ligging net ten zuiden van de Poolse grens konden de Duitsers dit vliegveld bijzonder goed gebruiken bij hun inval in Polen in september van datzelfde jaar. Na de Duitse nederlaag kreeg het vliegveld in de periode 1945 tot 1956 weer een agrarische bestemming. In 1956 begon de 'herbouw' van het vliegveld die ongeveer drie jaar duurde. Het vliegveld kreeg zowel een militaire als een civiele functie. De civiele functie was nodig omdat er in Ostrava wel een civiel vliegveld was, maar dit lag werkelijk midden in de enorm groeiende stad en was sterk verouderd. Vanaf 1 oktober 1959 was het vliegveld tevens de thuisbasis van de luchtmacht van Tsjecho-Slowakije.

In de periode 1959 - 1993 stonden er vele MiG-types op Ostrava. De MiG-15, de MiG-19 en uiteindelijk tientallen MiG-21's. In de 'hoogtijdagen' van de Koude Oorlog stonden er 36 MiG-21PF's op Ostrava. Na het vertrek van de laatste MiG-21's in september 1993 kreeg het vliegveld een volledig civiele functie. Het vliegveld groeit nog steeds. Vorig jaar werd de spoorlijn met bijbehorend station opgeleverd waardoor het vliegveld nog gemakkelijker bereikbaar is vanuit Ostrava.

In 2015 verwerkte het vliegveld meer dan 300.000 passagiers. Een aanzienlijk aantal al steekt dit natuurlijk nog wel erg schril af tegen de 58 miljoen passagiers die Schiphol in 2015 verwerkte.

Alhoewel de militaire geschiedenis van het vliegveld intussen dus bijna 25 jaar achter ons ligt is het toch de militaire luchtvaart die een kleine week per jaar de boventoon voert op Ostrava. Dat is namelijk tijdens de 'NATO-Days' die jaarlijks in september plaatsvinden.

De Roemeense MiG-21 MF-75 Lancer C 6824 van Esc 861 in de landing na zijn spectaculaire show [Hans Drost, 18 september 2016]

De geschiedenis van de NATO Days

In 2001 leefde bij de top van de Tsjechische strijdkrachten de sterke wens om zich aan te sluiten bij de NAVO. En hoewel de daadwerkelijk toetreding tot de NAVO nog acht jaar op zich liet wachten, weerhield dat de organisatoren er niet van om in september 2001 reeds de eerste NATO Days te organiseren. Deze vonden slechts een paar weken na de aanslagen op de Twin Towers plaats. Het was de bedoeling om het Tsjechische volk te tonen dat de veiligheid en bescherming van de burgers niet in het geding waren ondanks de vergaande reorganisatie van hulpdiensten en strijdkrachten.

De eerste editie was heel kleinschalig en vond plaats op een vrijdagmiddag van 14.00 tot 18.00 op een festivalterrein midden in Ostrava. Het motto van de eerste editie (en alle edities daarna) was

'Our security cannot be taken for granted and there is no prosperity without security'. De middag bestond uit presentaties van commando's, politie en brandweer. Het enige vliegende onderdeel van de eerste NATO Days was een Bell-412 van de Tsjechisch politie. Er kwamen bijna 10.000 toeschouwers af op het festijn.

Ook de 2002-editie werd nog op



een vrijdagmiddag gehouden op het festivalterrein in Ostrava. Dit keer als een 'schaduwonderdeel' van de NAVO-top die in dezelfde periode in Praag plaatsvond. Het aantal bezoekers kwam dat jaar al op 15.000 uit. Ook nu zorgde de Tsjechische politie voor het enige vliegende onderdeel. In 2003 verhuisde het festijn naar de huidige locatie. Al was het allemaal nog zo kleinschalig dat het zich volledig afspeelde op het zuidelijke platform van het vliegveld. De 2003-editie was wel meteen goed voor 25.000

toeschouwers. Ook nu was er geen sprake van een echte airshow, maar naast de gebruikelijke politiehelikopter gaf nu ook een Mi-24 van de Tsjechische luchtmacht een demonstratie. In de jaren 2004 en 2005 was er nog steeds geen sprake van een vliegshow, maar toch groeide het evenement wel in omvang en bezoekersaantallen. In 2005 brachten 35.000 toeschouwers een bezoek aan het evenement. Mondjesmaat groeide ook het aantal vliegtuigen. Waar het evenement in 2004 nog slechts een

Mi-35 Hind van het Tsjechische 221.vrl in speciale 'Kostya' beschildering [Henk de Ridder, 18 september 2016]

E-3 van Geilenkirchen wist te strikken, daar konden de toeschouwers in 2005 al genieten van een Mi-17, een W3A Sokol en een Tornado F3 van 111 Squadron van Leuchars. De laatste

Saab Viggen SE-DXN 7/52 van de Swedish Historic Flight tijdens één van de schaarse zonnige momenten [18 september 2016, Henk de Ridder]





was gekomen voor de static, maar de bemanning vond dat het publiek wel wat extra spektakel verdiende en verzocht de organisatie of ze 's middags een demo mochten geven. De RAF Tornado is daarna tot en met 2010 steeds van de partij geweest.

De RAF had de smaak te pakken en stuurde in 2006 maar liefst 21 vliegtuigen naar Ostrava. Het verhaal gaat dat er tijdens een vergadering bij het Ministerie van Defensie op Whitehall, London, werd gevraagd in welke exotische plaatsen de RAF op dat moment opereerde. Het antwoord

van de RAF-gedelegeerde was duidelijk "Afghanistan, Irak enOstrava". Naast de RAF was in 2006 ook de USAF voor het eerst present. Van Lakenheath kwamen twee F-15C's en twee F-15E's .

In 2007 trok het, nog steeds eendaagse evenement, al ruim 60.000 toeschouwers en steeg het aantal deelnemende landen en vliegtuigen ook flink. Hoogtepunt voor Centraal- (en Oost) Europa was de landing van een Engelse Typhoon, een primeur. In 2008 was de KLu voor het eerst aan-

B-1B 85-0089 in de regen op weg terug naar RAF Fairford, en na een overnachting, verder naar Dyess AFB, Texas [19 september 2016, Henk de Ridder]

wezig op Ostrava. De Nederlandse delegatie bestond uit een Apache, een Chinook en drie F-16's waaronder de demo. Helaas voor de organisatie viel de 2008-editie letterlijk en figuur-

B-52H 60-0038 van het 307th BW/ 93rdBS AFRC vlak voor vertrek. Ook zij vlogen via Engeland terug naar de V.S. [19 september 2016, Hans Drost]





lijk in het water. Het weer was zodanig slecht dat vrijwel de volledige vliegshow werd geannuleerd.

In 2009 werden de NATO Days voor het eerst verspreid over twee dagen gehouden. Op zaterdag kwamen er 85.000 en op zondag 50.000 belangstellenden. Ook was het gebied waarop het evenement plaatsvond aanzienlijk vergroot. Vrijwel het gehele vliegveld werd nu gebruikt voor de NATO Days. Hierdoor werd het voor de organisatie mogelijk om nog meer deelnemers naar Ostrava te halen. De grote publiekstrekker in 2009 was de C-5A Galaxy van de 105th Airlift Wing. Ook de KLu was weer aanwezig met de F-16 demo.

Van 2010 tot en met het 15-jarig jubi-

leum in 2015 zien we dat het evenement steeds verder groeit. Het aantal toeschouwers stijgt tot ruim boven de 200.000 en het aantal deelnemende landen loopt op naar 16 in 2015. De vliegshow wordt sinds 2010 over zowel de hele zaterdag als ook de hele zondag uitgesmeerd.

Elk jaar kende zijn eigen hoogtepunten: 2010 met een B-52, twee RAF Harriers en een RAF E-3;

2011 met een B-52, twee USAF C-130's en twee Israëlische F-15D's;

2012 met maar liefst 2 B-52's (waarvan één in de show);

2013 met een An-24;

2014 met een Turkse RF-4E en een CV-22B Osprey en

2015 met B-52 en een CV-22.

Een Oostenrijkse EF2000 van het 1ste Staffiel van Zeltweg is een niet veel geziene gast op airshows.

[18 september 2016, Henk de Ridder]

NATO Days 2016

Dit jaar stond dus de 16e editie van de NATO Days op het programma, gehouden op 17 en 18 september. Een tweedaags evenement, maar aangezien de eerste bezoeker (een KC-135) al op maandag 12 september binnenkwam en het merendeel van de bezoekers pas op maandag

De AS365N3+ '43' uit Litouwen was één van de weinige kisten op de static die goed te fotograferen was [18 september 2016, Hans Drost]





De Hongaarse Saab Gripen 40 van MH59 vlak voor vertrek op de rolbaan bij het showplatform [19 september 2015, H. Drost]



Net als bij de allereerste editie van de NATO Days was ook dit jaar de Tsjechische Politie aanwezig. Dit keer met de OK-BYT een AB-412 [18 september 2016, Henk de Ridder]



De Let L-410FG blijft een leuke verschijning. Deze kist maakte op zondag alleen even een doorstart [18 september, H. Drost]

19 september vertrok kunnen we wel spreken van een evenement dat een week heeft geduurd. Enkele deelnemers, zoals de B-52, de B-1 en een Duitse Eurofighter arriveerden op dinsdag, op woensdag kwam er nog een Duitse Eurofighter en oefenden de Duitsers hun show. De meeste bezoekers arriveerden evenwel op donderdag 15 september en de meeste show rehearsals vonden plaats op vrijdag 16 september. Helaas werd de 2016 editie weer gekenmerkt door slecht weer. De weken voorafgaand aan de NATO Days was het weer in geheel Centraal Europa prachtig, maar vrijdag aan het einde van de middag sloeg het weer om. Dit resulteerde in een zaterdag met heel veel regen, maar gelukkig een vrijwel droge zondag.

Vanaf 2014 wijst de organisatie elk jaar een land aan dat als speciale gast aanwezig is. In 2014 waren dat de Polen, in 2015 de Zweden en dit jaar waren onze oosterburen de speciale gast. Dat uitte zich in een aparte Duitse hoek op de static waar vrijwel al het vliegend materieel van de Duitsers ten toon werd gesteld, maar waar ook de Duitse politie en de Duitse landmacht met hun materieel te vinden waren. Dit varieerde van een boot van de Duitse politie tot de Panzerhaubitze 2000 en van een Duits opblaasspringkussen tot Leopard tanks.

De static was hoofdzakelijk gesitueerd in de noordoostelijk hoek van het vliegveld. Het aantal vliegtuigen op de static was enorm en de omvang van sommige exemplaren ook. Een static met naast fighters en helikopters ook nog eens een B-1, B-52, KC-135, A400, E-3 en twee P-3's geeft toch aardig wat volume! Vanwege het feit dat ze volledig waren ingebouwd en met een aantal wielen in het gras stonden, vroeg de bemanning van de B-52 zich op zondagmiddag al af of ze de volgende dag wel (op tijd) zouden kunnen vertrekken.

De vliegshow op zaterdag en zondag was de moeite waard. De NATO Days hebben over het algemeen maar één stuntteam op het programma staan. Dit jaar was dat het Frece Tricolori. De rest van het programma wordt gevuld met solo displays. Dit jaar was het aanbod van Typhoons wel erg groot. In de show zagen we een Oostenrijkse, Duitse, Spaanse, Italiaanse en Engelse Typhoon voorbij komen. Andere hoogtepunten waren de spectaculaire show van de Rafale, de Zweedse historic Flight en natuurlijk de Roemeense MiG-21.



De show stond bol van de Eurofighters. Hier de Duitse deelnemer. De 30+68 met speciale 60 jaar Luftwaffe beschildering [18 september, Henk de Ridder].

Vertrekdag

Op maandag, de vertrekdag, was het weer helaas bar slecht. De hele dag was het grijs, miezerig en mistig, met een temperatuur die net de 10 graden aantikte. Tot overmaat van ramp konden we ook nog eens niet op ons beoogde plaatsje gaan staan (ten noorden van de startbaan) omdat de mist daarvoor echt te dik was. In plaats daarvan kozen we een plek langs de rolbaan aan begin van de startbaan. Vanwege de sterke oostenwind rekenden we er wel een beetje op dat wij daar het meeste spul toch wel voorbij zouden zien komen. Toen we daar om 8.30 uur aankwamen hoorden we de B-1 al draaien. Met de nodige spoed renden we, met de keukentrap over de schouders, door de sompige en modderige akker naar het hek, waar we met 10 cm. bruine klei onder de schoenen en aan de broek aankwamen. We moesten vervolgens nog ruim twee uur wachten totdat de B-1 daadwerkelijk vertrok. En al die tijd stond die arme crew-chief maar voor de B-1 te wachten tot ze eindelijk clearance kre-

gen om te vertrekken. Op de rolbaan kwamen de vliegtuigen voorbij die in de show voor hadden vlogen en de vliegtuigen die door de organisatie op zondagavond vanaf de static naar het showplatform waren gesleept. Gelukkig hoorden de B-52, de B-1 en de MiG-21 daar ook toe. De andere kisten die op de static stonden gingen helaas allemaal met de wind in de rug weg. Alleen als ze heel laag bleven konden we aan de andere kant van de baan zien wat er echt was vertrokken. Bij de meeste kisten moesten we het doen met meldingen via de scanner. Rond het middaguur waren de meeste kisten vertrokken en nadat de MiG-21's met hun kenmerkende afterburner-geluid afscheid hadden genomen besloten ook wij om te vertrekken.

Alhoewel de vertrekdag veel beter had kunnen zijn, vinden we dat het bezoek aan de NATO Days 2016 - ondanks de 1.200 km rijden - toch echt de moeite waard was. Voor 2017 staat de show alweer in onze agenda: 16 en 17 september 2017!