

TSJECHISCHE LUCHTMACHT IN BEWEGING

NIUWE STRUCTUUR

Als zovele voormalige Oostbloklanden en nieuwkomers in de NAVO moest ook binnen de Tsjechische Luchtstrijdkrachten een herstructurering plaatsvinden. Zoals er reeds eerder afslankingen aan de orde waren na de splitsing van Tsjechië en Slowakije in de vorm van het uit dienst nemen van de 'overhead' van aanvalsvliegtuigen (Su-22, Su-25, Mig-23 en Mig-29). Ook deze keer moet de luchtmacht er aan geloven. In het kader van kostenreductie zijn alle strijdkrachten onder één commando geplaatst met het hoofdkwartier in Praag, 'Joint Forces Headquarters' in Olomouc en 'Support en Training Headquarters' in Stara Boleslav. De luchtmacht die operationeel onder 'Joint Forces' valt werd qua personeelsbestand flink uitgedund. Evenals in Nederland gaan er in Tsjechië gewoon bases dicht. Uiteindelijk zullen er in 2007 twee belangrijke bases over blijven voor de gevechtstaken te weten 21 Zakladna Letectva/21 Air Base Caslav en 22 Zakladna Letectva/22 Air Base Namest. De squadrons ontvingen een nieuwe aanduiding en de meeste vliegtuigen kregen een van de NAVO geadopteerde twee of drietonig grijze kleur. Helaas is dit een stuk saaier voor het aangezicht en de soms mooie camouflagepatronen zoals we die gewend waren zijn dus echt verleden tijd.

MIG-21 INTERCEPTOR, EN DAN ?

Het is mooi weer vandaag op Caslav Air Base. Twee Mig-21MFN's van No.211 Tactical Squadron stijgen op voor een missie. Zij hebben hun Air Tasking Order (ATO) ontvangen van het Combined Air Operations Centre (CAOC) in Ramstein ??? Duitsland. Ze vallen rechtstreeks onder NAVO commando (NATO Integrated Air Defense System = NATINEADS). De Mig-21MFN waarbij de N voor NAVO standaard staat is verantwoordelijk voor de luchtverdediging boven Tsjechisch grondgebied. Oorspronkelijk alleen op ICAO standaard (International Civil Aviation Organisation) bleek een modernisering nodig om aansluitend op NAVO landen in ieder geval vanuit navigatie oogpunt te kunnen functioneren. Uit de toenmalige keuze pakketten van moderniseren te weten en/of een volledige upgrade van frame en cockpit (a), nieuwe motor (b), of nieuwe avionica en cockpitkap (c) werd gekozen voor de laatste en goedkoopste optie vijf jaar geleden. Tien van de oorspronkelijk geleverde Mig-21MF haalden het tot de MFN versie.

De upgrade werd uitgevoerd in eigen beheer door de civiele firma LOK (Letecké Opravny Kbely) in Praag en zo ontvingen deze Fishbeds Instrument Landing System (ILS), Distance Measuring Equipment (DME) en VHF Omnidirectional Range (VOR), GPS en IFF voor positie bepaling en ondervraging vriend/vijand. Hiermee werden echter geen voorzieningen voor levensduurverlenging uitgevoerd en dus zal de Mig-21 in 2005 aan zijn operationele einde komen. Tsjechië doet daarmee afstand van een kist die in Europa steeds minder gebruikers kent. Als enig supersonisch element in de luchtstrijdkrachten is hiervoor dan ook door het oppercommando gezocht naar

vervanging. Keer op keer sloeg het noodlot toe in het land dat door grote overstromingen werd geteisterd in 1997 en 2002 waarbij veel geld van de belastingbetaler naar de wederopbouw ging. Vanzelfsprekend moest op andere minder urgente terreinen bezuinigd worden en werd een lease overeenkomst van 24 Zweedse JAS 39 Gripen's omgezet in 12 JAS 39C plus twee JAS 39D tweezitters. De lease die in 2005 ingaat en voor 10 jaar geldt is een welkome oplossing omdat aankoop door de luchtmacht zoals oorspronkelijk gewild al helemaal niet meer aan de orde was. Overigens is er van alles aangeboden door NAVO partners waaronder tweedehands F-16MLU uit Nederland of België. Plannen voor een aanloop in het transitie traject in de vorm van piloot uitwisselingen is er niet en dus is het nog allemaal de vraag hoe het gaat lopen. In ieder geval wil de Deputy Commander van Caslav, Josef Hlava aan ons kwijt dat als het zover is er ook volledige bewapening zal worden toegepast zoals bij de Gripen past inclusief beyond visual range wapens. Nog even zal de Mig-21 dus moeten doorgaan daarbij ondersteund door de Mig-21 onderhouds faciliteiten op Ceske Budovice.

L-159 ALCA, HET EIGEN PRODUCT

Het andere squadron gevechtsvliegtuigen op Caslav is het 212 squadron met de L-159 ALCA (Advanced Light Combat Aircraft) gemaakt door Aero Vodochody in Tsjechië zelf. Deze vliegtuigen beginnen al aardig bekend te raken in onze streken waar ze in tegenstelling tot de Mig-21MFN vaker gesignaleerd worden. Zeer trots is men op dit toestel welke een doorontwikkeling is van de L-39 familie. Hij heeft de cockpit van een F-16 laat men ons weten, en daar hebben ze toch wel een beetje gelijk in. Het moet voor de Tsjechen toch een feest zijn als je naar het instrumentarium kijkt om hiermee te vliegen. Multifunctionele kleuren displays, HOTAS controlesysteem (Hands-On-Throttle-And-Stick) en moderne Head Up Display geven veel overzicht en bedieningsgemak aan de Piloot. Informatie komt via geavanceerde sensorsystemen zoals een Inertial Navigation System (INS) en een Multi-Mode Pulse Doppler Radar die simultaan 8 luchtdoelen op grote afstand kan ontdekken en volgen met een submode die vier doelen volgt in een luchtgevecht of 9 doelen voor grondaanval.

De capaciteit van de radar is "track while scan". Vanzelfsprekend zijn er ook GPS en een IFF-transponder aanwezig. Een countermeasures dispensing system en een radar warning receiver (RWR) dragen bij aan de beveiliging van piloot en vliegtuig. De zgn. AMOS-unit verzorgt goede "debriefings" mogelijkheden met data transfer system, een videorecorder en een HUD-camera. Uit de wapensystemen bestaat de keuzemogelijkheid voor verschillende typen raketten, clusterbommen en geleide bommen uit het NAVO standaardpakket. Tevens zijn er ophangpunten voor ECM-pods, doel aanwijssystemen en natuurlijk raketten voor zelfverdediging zoals de Sidewinder. Naast de offensieve taak kan de ALCA ook ingezet worden interceptiewerk hoewel het toestel met z'n maximale snelheid van 936 km/u eigenlijk veel vermogen tekort komt hiervoor. Zo enthousiast was men over dit toestel in het begin dat men een order plaatste voor 72 stuks die ook allen geleverd werden. Goed voor de eigen luchtvaartindustrie en werkgelegenheid, maar minder gunstig voor de belastingbetaler.

Door de veranderde inzichten is de behoefte van de luchtmacht stukken bijgesteld ondanks dat de aanschafkosten en operationele kosten relatief bescheiden zijn. Thans zou men een squadron met 18 stuks operationeel en 6 in reserve willen aanhouden. De overige toestellen waarvan er inmiddels een crashte zou men het liefst verkopen in een aantrekkelijke deal. Men kan dan van de opbrengst vier 2 tweezitters kopen of uit eenzitters ombouwen omdat hiervoor behoefte bestaat. Tot die tijd echter staan de kisten in de opslag. De ALCA vormt met z'n moderne snuffjes en 4^e generatie cockpit al wel een opstapje naar het Gripen tijdperk en deelname aan het NATO Squadron Exchange Program van Air North geeft ook mogelijkheden om NAVO gevechtstechnieken te leren kennen.

HELIKOPTERS IN DE PICTURE

In tegenstelling tot de jachtvliegtuigen zitten de helikopters niet in het verdomhoekje. De Mi-24 Hind vloot werd zelfs nog niet lang geleden uitgebreid met 7 splinternieuwe Mi-24V toestellen. Rusland had nog wat schuld uitstaan en compenseert dit zoals we dat wel vaker gezien hebben met vliegtuigen of helikopters. Dat de helikopterdeal wel doorging was eigenlijk een beetje tegen het zere been van de transporteenheid die zich al rij rekende met de An-70 uit de Oekraïne. Ontwikkelings en leveringsproblemen gooiden roet in het eten en Rusland verliet het project. De voorgenomen aanschaf van drie stuks bij de Russen ging niet door en de vereffening vond dus alleen plaats met helikopters. Tijdens de overstromingen zijn de helikopters veelvuldig ingezet en hebben goed werk geleverd waarbij het dan ook veel beter te verkopen is aan het publiek als je een aanschaf moet motiveren. Vanaf Prerov, de 23^e Helicopter base (23 zVrl / 23. Zalkadna Vrtulnikoveho Letectva) vliegen de Mi-24D/V in het 231^e Attack Helicopter Squadron.

Zoals bij andere Oost-Europese NAVO luchtmachten vormt zo'n Mi-24 vloot de slagkracht in het geheel en met een gecombineerde sterke gevechtscapaciteit en plaats voor troepen een waardevol element. Lange tijd was verwacht dat eerdere versies van de Mi-24 zouden kunnen worden gemoderniseerd in het Visegrad project waar naast Tsjechië ook Hongarije, Polen en Slowakije in vertegenwoordigd waren. Een gezamenlijk prototype kwam echter tot nu toe niet van de grond en begin dit jaar verliet Polen het project en ging in zee met British Aerospace. Het lijkt erop dat ieder nu weer voor zichzelf staat en het is niet denkbeeldig dat ook Tsjechië voor een buitenlandse firma zou kunnen kiezen. Het probleem is echter niet zozeer de mainframes zelf die nog genoeg levensduur hebben, maar de inbouw van geavanceerde avionica en digitale techniek die nu eenmaal veel geld kosten. Het werkpaard in de Tsjechische luchtmacht is de bekende Mi-17 opererend in het 232^e Helicopter Squadron ook vanaf Prerov, een alleskunner op transportgebied en ook gebruikt voor para dropping.

Het waren deze toestellen die lange tijd samen met Slowaakse Mi-17's taken vervulden binnen IFOR en SFOR in voormalig Joegoslavië, opererend vanaf Banja Luka. De Mi-17's worden met kleine ingrepen aangepast als nodig, zoals chaff/flares systemen of verstevigde pantser of kleine verbeteringen in het instrumentarium. Mi-17's opereren ten behoeve van de Navo Rapid Reaction Forces indien gewenst.

REDDINGSWERK IN 3 ZONES

Tsjechië is ruwweg verdeeld in 3 cirkels. Binnen deze gebieden worden alle Search and Rescue activiteiten en ambulancewerk verzorgd door het leger en Politie waarbij er geen civiel netwerk bestaat. In de Oostelijke en Westelijke cirkel vliegen hiervoor W-3W helikopters bij het 233^e Helicopter SAR Squadron vanaf Prerov in het oosten en een dependance vanaf Plzen in het Westen. De W-3's werden overigens begin jaren negentig geruild voor de uit dienst genomen Mig-29's die de Polen overnamen en waren splinternieuw. De middencirkel wordt bestreken door Bell 212's van de Politie vliegend vanaf Ruzyne airport in Praag.

TRANSPORTEENHEID, EEN MIX VAN TYPES

Zoals de Hercules in veel Westerse landen de standaard transportkist is zo komen we in Oost-Europa overal de Antonov An-26 tegen. In Tsjechië is dat niet anders. Toch is de transporteenheid een mix van typen zoals we dat ook van de Klu kennen. Voor het zwaardere transport dus de An-26 waarvan er minstens 1 capaciteiten heeft voor ELINT missies (Electronic Intelligence) en voor het wat lichtere transportwerk zijn er een aantal LET L-410 Turbolet's in dienst. Er vliegen verschillende types zoals de L-410T en L-410UVP die worden ingezet in de tactische transport en verbindingstaken. Ook paradropping is mogelijk. De toestellen vliegen deels in camouflage, deels in blauw/wit/rode kleuren. Een ander deel van de L-410 vloot zijn L-410FG met een glazen neus die luchtfotografie taken hebben. Een ander toestel met een glazen neus is de Antonov An-30 waarvan er 1 in dienst is en werk verricht in het OPEN SKIES verdrag.

Alle transporttoestellen vliegen bij het 241 Mixed Transport Squadron vanaf de 24^e Transport Air base (24. Zakladna Dopravniho Letectva) Kbely bij Praag. De An-26 en L-410 zijn ook ingezet ten behoeve van UN-missies zoals bijvoorbeeld de eerdergenoemde IFOR en SFOR. Een deel van 241 squadron heeft VIP-taken en is te vinden op Ruzyne Airport waar een speciaal gedeelte gereserveerd is voor regeringsvliegtuigen. Een Canadair CL-601-3A Challenger en 2 vrij nieuwe Tupolev. De Tupolevs werden in een regeling met Rusland verkregen. De Tu-154M's staan ter beschikking van de president en diplomaten. Hoewel de 2 toestellen slechts enkele jaren oud zijn is de technologie wat betreft geluidsreductie jaren achter en dus zal op menig luchthaven buiten de normen gescoord worden. Wat dat ene punt betreft zou het beter zijn geweest een Airbus te hebben zoals soms enigszins hardop gedacht wordt. Een ander deel van de VIP vloot vliegt vanaf Kbely waar 2 Yakovlev Yak-40 's en een Antonov An-24V hogergeplaatste militairen kunnen vervoeren. Er is ook een helikoptersquadron op Kbely, het 242^e Helikoptersquadron met enkele W-3A's voor transport en enkele Mi-8PS VIP-helikopters.

TRAININGSTRAJECT, DEELS GEPRIVATISEERD

Voor jaren was de trainingsbasis Pardubice, maar deze basis is 1 januari 2004 opgeheven in de militaire structuur en er vinden nu civiele activiteiten plaats. De L-39C's werden deels naar Caslav en deels naar Namest overgebracht. Wat betreft het opleidingsgedeelte is er een contract afgesloten met een civiele firma LOM Malecice (LOM= Ledecke Opravovne Malecice) die overigens voor 100%

eigendom is van de regering. Zij opereren in het CLV = Centrum Ledeckeho Vycviku met verschillende typen vliegtuigen. Een kadet afkomstig van de luchtvaart academie in Brno kan de elementaire vliegopleiding volgen op de Zlin Z-142 en als er 50 uur opzitten kan hij een keuze maken. Of je wordt helikopterpiloot en vlieg je verder met de MI-2, of je gaat over op jet-training. In dat geval gaat de opleiding verder op de L-39C die beheerd worden door LOM. Als je voor de grotere transportvliegtuigen kiest dan worden eerst nog 50 uren op de Zlin Z-142 gedaan en wordt daarna overgeschakeld op de L-410. Een helikopter of transportpiloot kan zo naar een squadron en moet alleen enige transitie krijgen op een nieuw type indien nodig. De jet-piloten gaan eerst nog enige taken leren zoals luchtverdediging, grondaanval en verkenningmissies. Zij kunnen dit leren op de L-39ZA in Namest (221 squadron) waar geavanceerde training plaats vindt alvorens men naar een squadron toevloeit. De mooie L-29 Dephins zijn helaas uitgefaseerd, er staan er nog in opslag op Caslav. ch oogpunt maar uitgefaseerd(kiezen)

TOEKOMST, KOSTENBEHEERSING

Wat de toekomst zal brengen is grotendeels afhankelijk van de kostenbeheersing. De lijnen zijn uitgezet, maar veel zal afhangen van efficiënt uitvoeren en taken zullen verder moeten worden ingekrompen of afgestoten als het niet haalbaar blijkt. Voor de rest zijn de Tsjechische Luchtstrijdkrachten professioneel en wordt er hard gewerkt om een duidelijke rol binnen de Navo te vervullen.

Wim Das & Kees Otten

Dutch Aviation Support

