

BIJEENKOMST OP VRIJDAG 26 FEBRUARI 1954

Voordacht gehouden voor de Vereniging ter beoefening
van de Krijgswetenschap

door

de Kapitein ter Zee Vlieger J. M. VAN OLM

over

„HET OPEREREN MET LICHTÉ VliegKAMPSCHÉPEN”

Voorzitter: Z. E. Luitenant-Generaal M. R. H. CALMEYER

De Voorzitter:

Dames en Heren,

Ik open deze bijeenkomst en geef het woord aan de Kapitein ter Zee Vlieger J. M. van Olm, die hedenavond zal spreken over „Het opereren met lichte vliegekampschepen”.

Kapitein ter Zee Vlieger J. M. van Olm:

Mijnheer de Voorzitter, Excellenties, Dames en Heren,

De ontwikkeling die vliegekampschepen hebben doorgemaakt kan wel beschouwd worden als een zeer unieke. Aan het einde van de vorige wereldoorlog vrijwel nog niet bestaande, was het vliegekampschip 25 jaar later in de tweede wereldoorlog een essentieel element van de vloten van Amerika, Engeland en Japan. In 1918 werd door H.M.S. Furious, het eerste schip dat aanspraak zou kunnen maken op de naam van vliegekampschip, met 7 vliegtuigen een aanval gedaan op de Duitse linies in België; in December 1941 brachten 6 Japanse vliegekampschepen een luchtvloot van 360 vliegtuigen uit in de aanval op Pearl Harbour. In 1945 beschikte de U.S. Navy over ruim 100 carriers. Deze getallen mogen illustreren, welke snelle evolutie dit wapen doormaakte.

Oorsprong en ontwikkeling tot de tweede wereldoorlog

De oorsprong van het vliegekampschip vindt men in de eerste start en de eerste landing op een schip. De eerste start had plaats in November 1910, door George Ely, specialist op het gebied van test- en recordvluchten, van de Amerikaanse kruiser Birmingham.

De Birmingham was voorzien van een afvliegdek op het voorschip van ongeveer 25 meter lengte en 7 meter breedte, onder een hoek van 5 graden helling naar voren. Deze helling was uiteraard bestemd om bij te dragen aan het op snelheid komen van het vliegtuig over de korte afstand van 25 meter. Deze eerste succesvolle start werd in Januari 1911 gevolgd door een aantal landingen op de kruiser Pennsylvania. Op het achterdek van deze

kruiser was een landingsdek aangebracht met een lengte van 32 meter en een breedte van 10 meter. Om de uitloop van het vliegtuig te bekorten waren 22 kabels dwars over dit dek gespannen, met een onderlinge afstand van 90 cm, de uiteinden verzwaard met zakjes ballast van 25 kg. Het vliegtuig was voorzien van een haak om deze kabels, die enigszins boven het vliegdek waren gespannen, te grijpen en op deze wijze de uitloop van het vliegtuig te bekorten.

In beginsel wordt deze landingsmethode nog steeds toegepast, alhoewel de remkabelapparatuur in de loop der jaren technisch een grote vorm van volmaaktheid heeft bereikt.

Aan de verdere ontwikkeling van het starten en landen van vliegtuigen op schepen werd door de Amerikaanse Marine minder voortvarend gewerkt dan in Engeland, waar hieraan wellicht onder de druk van de oorlog meer aandacht werd besteed. Uit uitspraken in de eerste oorlogsjaren in Engeland gedaan, blijkt, dat het luchtprobleem ook als een probleem voor de Marine erkend moet worden. Men realiseert zich, dat niet alleen het overwicht op zee, maar ook het luchtoverwicht boven zee een essentieel element gaat vormen in de oorlogvoering van de vloot om het meesterschap ter zee te bevechten. Uit dit inzicht komt de noodzaak naar voren, om te beschikken over aanvals- en verkenningsvliegtuigen voor operaties met de vloot. Dit leidt er toe dat men een bedrag voor een vliegkampschip op de begroting opbrengt. De minst kostbare en snelste wijze was uiteraard om een bestaand schip als vliegkampschip in te richten en uit te rusten. Hiervoor werd uitgekozen de Engelse kruiser Furious. Dit schip werd voorzien van een vliegdek op het voorschip, derhalve vóór de brugopbouw en de schoorstenen. De start van dit vliegdek gaf uiteraard weinig moeilijkheden: de landing daarentegen werd op hinderlijke wijze belemmerd door de brug en de landingsproeven gaven derhalve geen vruchtbaar resultaat.

Men ging er daarom toe over ook op het achterdek een vliegdek aan te brengen, speciaal voor de landing. Gedurende het eerste proefstadium werd in Augustus 1917 de eerste landing gemaakt op een varend vliegkampschip. Alhoewel de Furious in de eerste wereldoorlog aan enige operaties heeft deelgenomen, moet dit schip toch gezien worden als een proefcarrier. Het heeft uit dien hoofde dan ook talrijke wijzigingen ondergaan. Een tonnage van 20.000 ton en een snelheid van 31 knopen waren zeer gunstige eigenschappen om de verdere ontwikkeling en verdere proefnemingen met dit schip voort te zetten.

Het gebroken vliegdek, de ene helft vóór de brug en schoorstenen en de andere helft daarachter, was echter hoogst onbevredigend. In de eerste plaats omdat de dekruimte te klein was, en in de tweede plaats, omdat bij de landing veel hinder van de wervelingen in de luchtstromingen achter de brug en schoorstenen werd ondervonden.

De volgende stap was dus, brug en schoorstenen te doen verdwijnen, zodat een vliegdek werd verkregen over de gehele lengte van het schip. De navigatiebrug werd aangebracht aan stuurboord en de vliegbrug aan bakboord, beide ter hoogte van het vliegdek, zodat zij geen obstakel vormden voor de vliegtuigen.

In deze periode werden echter reeds meer schepen gebouwd; onder anderen de Vindictive, met vrijwel dezelfde bezwaren als de Furious, en voorts de

Argus. Dit schip kreeg als eerste een doorlopend dek van 150 meter lengte en 20 meter breedte, maar had een kleinere tonnage (14.000 ton) en een veel geringere snelheid. De ervaringen, opgedaan met H.M.S. Furious, Vindictive en Argus werden verwerkt in de bouwplannen voor een nieuw vliegkamp-schip, dat als zodanig op stapel werd gezet. (H.M.S. Hermes). Als bijzonderheid kan daarvan worden vermeld, dat men het probleem van navigatiebrug en vliegbrug oploste, door het zogenaamde eiland, een brugopbouw aan stuurboordzijde van het schip, waarin navigatiebrug en vliegbrug waren ondergebracht en waarbij werd tegemoetgekomen aan de eisen gesteld voor de navigatie, zowel als aan die van het vliegbedrijf wat betreft een goed overzicht over het vliegdek. De bouw met het eiland aan stuurboord vinden wij terug in de verdere ontwikkeling, ook in de tweede wereldoorlog.

In de jaren 1920—1922 beschouwde men het vliegkampschip nog als een hulpschip voor de vloot. Slagschepen bleven als kapitale schepen de kern vormen en deze opvatting bleef behouden totdat in de tweede wereldoorlog daarin een zeer ingrijpende wijziging kwam.

In de verdere ontwikkeling tot 1930 en ook later is men doorgegaan met het verbouwen van slagkruisers en kruisers tot vliegkampschepen, voornamelijk ook ten gevolge van het verdrag van Washington, waarin beperkende bepalingen waren opgenomen voor de grootte van de verschillende marines. Uit economische overwegingen mochten af te schrijven kapitale schepen verbouwd worden tot vliegkampschip. Ook uit het verdrag blijkt dat in die tijd het vliegkampschip niet als kapitaal schip werd beschouwd. In het betreffende artikel wordt gesproken van „a capital ship is defined as a vessel of war, not an aircraftcarrier etc.”

Met twee uitzonderingen, de Britse Hermes en de Japanse Hosho, zijn alle vliegkampschepen die in de periode 1925—1930 werden uitgebracht, omgebouwde koopvaardij-schepen, kruisers of slagkruisers van een meer of minder gelukkige uitvoering. Hierdoor zijn ook ontstaan de grote verschillen in tonnage en snelheid, die variëren van 10.000 tot 33.000 ton en van 14 tot 32 knopen. De ontwikkeling na 1930 gaat in steeds sneller tempo, vooral ook door de ontwikkeling van de vliegtuigen zelf. Vergeleken met de periode na de eerste wereldoorlog is de vliegtuigsnelheid verdubbeld, het gewicht driemaal zo groot geworden en het motorvermogen vervijfvoudigd. Daardoor is ook de betekenis van vliegtuigen voor gebruik in open zee in zeer belangrijke mate toegenomen. Het begrip is gevestigd, dat het luchtoverwicht boven zee een conditie is geworden voor het meesterschap ter zee en dat dit luchtoverwicht daarvan een integrerend deel uitmaakt, een stelling die door de Britse Admiraliteit in 1914 reeds voorzien was en die door de verdere ontwikkeling in de strijd ter zee bewezen werd.

Alvorens de periode vóór de tweede wereldoorlog af te sluiten is het van belang om na te gaan, hoe men vliegkampschepen op dat ogenblik beschouwde.

Men vindt het zeer nuttige schepen, maar men is toch onzeker over hun waarde in de oorlog en wel voornamelijk omdat vliegkampschepen licht zijn te beschadigen, dus kwetsbaar zijn voor kanon en torpedo, voorts beperkt zijn in hun operaties met vliegtuigen (beperkte afmeting vliegdek, het noodzakelijk in de wind opdraaien bij af- en aanvliegen), brandbaar door de grote hoeveelheden benzine die moeten worden meegenomen en tenslotte moeilijk

waterdicht in te delen door de grote ruimte van de hangar. Men ziet vliegkampschepen nog niet als het voornaamste en als het kapitale schip van de vloot, zoals zij zich in de tweede wereldoorlog ontpopt hebben.

Om deze reden is bij het uitbreken van de oorlog het beschikbare aantal vliegkampschepen van bescheiden omvang en kan men ook niet zeggen, dat sinds 1930 daarin een opvallende verbetering is gekomen. Sinds 1930 werd de U.S.N. bijvoorbeeld slechts versterkt met de nieuwe schepen Enterprise en Yorktown, schepen van 20.000 ton, Japan met twee Ryufoklasschepen van 10.000 ton, de Britse Marine met de Ark Royal van 23.000 ton. Wel staan nog bij het uitbreken van de oorlog op stapel in Engeland 6, in Amerika 2, in Frankrijk 2, in Duitsland 2 en in Japan 2 schepen van 18.000 tot 25.000 ton. Het valt op, dat in deze lijst Italië niet voorkomt.

Organisatie van het vliegbedrijf aan boord en inrichting van de schepen

Na deze inleiding, waarbij ik U het ontstaan en de ontwikkeling van vliegkampschepen geschetst heb, zou ik thans willen overgaan tot het eigenlijke onderwerp van mijn voordracht, nl. de operaties met vliegkampschepen, in het bijzonder dan de lichte vliegkampschepen.

In de eerste plaats zal ik de organisatie en inrichting van een vliegkamp-schip behandelen, om een indruk te geven van de mogelijkheden en beperkingen van deze schepen.

De verschillende afdelingen van de gronddienst van een vliegbasis, waarvan de voornaamste zijn de algemene leiding, het locale vliegbedrijf, de operationele afdeling, de technische dienst, zijn op een vliegkampschip in een zeer compacte ruimte ondergebracht. Dit stelt in de eerste plaats hoge eisen aan de organisatie en in de tweede plaats maakt het vele extra voorzieningen nodig wat de inrichting betreft.

Het vliegdek, bij lichte vliegkampschepen ter grootte van ongeveer 220 meter lengte bij ongeveer 30 meter breedte, is verdeeld in twee gedeelten. Het achterste gedeelte is bestemd voor de landing en voor het opstellen van de formaties om af te vliegen, het voorste gedeelte voor het parkeren van de vliegtuigen na de landing en voor de catapultstarts. Het achterdek is voorzien van een aantal dwars overdek gespannen remkabels die onder dek verbonden zijn aan zware remcylinders. De remkabels worden vóór de landing met hydraulisch werkende steunen enige centimeters boven dek gebracht, zodat een remkabel gegrepen kan worden door de remhaak van het vliegtuig. Zodra de remhaak de kabel grijpt, loopt deze uit, maar sterk geremd door de remcylinders. Hierdoor wordt het vliegtuig op korte afstand tot stilstand gebracht.

Het achterste deel van het vliegdek wordt gescheiden van het voorste deel door twee of drie vangnetten of barriers. Landende vliegtuigen, die onverhoopt alle kabels missen, worden opgevangen in deze vangnetten. Het vliegtuig wordt weliswaar beschadigd, doch meestal niet ernstig, de vlieger ondervindt als regel generlei nadelige gevolgen. Op deze wijze worden de op het voordek geparkeerde vliegtuigen beschermd. Na een goede landing worden de barriers neergelaten en kan het vliegtuig ongehinderd naar het voordek taxiën en daar parkeren.

Onder het vliegdek bevindt zich de hangar, die met 2 of meer liften met het vliegdek is verbonden. Hier worden de vliegtuigen gedeeltelijk geborgen en worden onderhoud en eventuele reparaties uitgevoerd. De vliegtuigen zijn voorzien van opvouwbare vleugels, om een zo groot mogelijk aantal in de kleine ruimte aan boord onder te brengen. Dit aantal is niet beperkt tot de hangar alleen. Aangezien voor de landing, zowel als voor de start slechts een gedeelte van het vliegdek nodig is, kan het resterende deel bestemd worden voor het parkeren van vliegtuigen. Zo kan Hr. Ms „Karel Doorman” een 20-tal Fireflies en Seafuries in zijn hangar bergen en nog een 20-tal aan dek, zonder dat afvliegen en landen daardoor ernstig in het gedrang komen.

Het Hoofd Vliegdiens heeft onder de Commandant de algemene leiding van het vliegbedrijf. Hij heeft onder zich een Officier Vliegdiens, die de scepter zwaait op de vliegbrug, aangebouwd tegen de navigatiebrug in het zogenaamde eiland, de brugopbouw geheel aan stuurboordzijde van het schip. Deze Officier Vliegdiens heeft de directe leiding over het locale vliegverkeer, zowel dat op het vliegdek (start en landing) als dat in het vastgestelde luchtcircuit rond het schip. Hij wordt daarin bijgestaan door een vliegdekkofficier en een deklandingsofficier. Deze laatste brengt de vliegtuigen binnen; de vliegers doen hun landing geheel op zijn aanwijzingen.

Om er van verzekerd te zijn, dat al deze onderafdelingen op de juiste wijze met elkaar samenwerken, heeft de officier vliegdiens behalve zijn ingerichte post op de vliegbrug, de beschikking over de vliegcentrale. Deze centrale houdt alle noodzakelijke gegevens op overzichtelijke wijze bij en is voorzien van communicatiemiddelen naar de verschillende afdelingen. Op deze wijze vormt de vliegcentrale de schakel tussen vliegbrug enerzijds en vliegdek, hangar en deklandingsplatform anderzijds.

Voor de vliegtuigbewegingen buiten het locale verkeer, de vliegoperaties dus, heeft het Hoofd Vliegdiens de beschikking over de Vliegdiensoperatie-officier. Deze laat de operaties uitwerken en geeft opdrachten aan de vliegers. Hij controleert de uitvoering met behulp van een commandocentrale, eveneens ondergebracht in het eiland, waar de nodige gegevens worden geplott, zodat doorlopend een overzicht van de luchtsituatie beschikbaar is. De vliegtuigbewegingen worden geleid door de vliegtuigdirectie-officier, die in zijn directiecentrale met behulp van radio en radar de aanwijzingen daarvoor geeft. Voor de materiële gereedheid zorgen de Chef van de vliegtechnische dienst en de vliegdiensartillerie-officier.

De meteorologische gegevens, die voor een vliegbedrijf van zo groot belang zijn, worden verzorgd door een officier-meteoroloog, eveneens gesteld onder het Hoofd Vliegdiens.

De hier beschreven organisatie is de grondorganisatie van het vliegekamp-schip als vliegbasis. Daarnaast echter zijn de aan boord geplaatste squadrons als regel geformeerd tot een vliegtuiggroep. De commandant daarvan is eveneens onder het Hoofd Vliegdiens gesteld. Hij zorgt voor de gevechtsgereedheid van zijn squadrons en voor de training. Hij heeft de tactische leiding over de formatie in de lucht.

De organisatie en de inrichting moeten aan hoge eisen van paraatheid en gereedheid voldoen, om tegemoet te komen aan de beperkte ruimte. Maar ook snelheid van uitvoering speelt een belangrijke rol. De beperkte af-

metingen van het vliegdek maken het noodzakelijk de starts en landingen uit te voeren met een windsnelheid over het dek van ongeveer 30'. Deze windsnelheid wordt verkregen door de snelheid van de wind te combineren met de eigen snelheid van het schip. Zijwind kan eveneens niet aanvaard worden door de geringe breedte van het dek. Voor het starten en landen moet het schip derhalve in de wind opdraaien. Dit betekent, dat de gehele formatie waartoe het schip behoort in de wind moet opdraaien of dat het vliegkampschip de formatie moet verlaten, hetgeen zijn bezwaren heeft in verband met de bescherming.

Tactisch zijn dit ongunstige omstandigheden en men streeft er derhalve naar de tijden van afvliegen en landen zoveel mogelijk te bekorten. Een efficiënt vliegkampschip bereikt gemiddeld een snelheid van afvliegen van 10 sec. per vliegtuig. De gemiddelde snelheid van landen is 25 à 30 sec. per vliegtuig.

Ervaringen opgedaan in de tweede wereldoorlog

Na dit korte overzicht over het vliegbedrijf aan boord, bieden de ervaringen, opgedaan in de tweede wereldoorlog, waarin de vliegkampschepen als wapen zo sterk op de voorgrond zijn getreden, de beste gelegenheid voor de bestudering van de operaties, zoals deze zich hebben voorgedaan en thans worden uitgevoerd.

Het eerste begin, najaar 1939 en voorjaar 1940, was ongelukkig. Er was weinig of geen dreiging van de vijandelijke bovenwatervloot, maar wel van de U-boten die naar buiten kwamen in de Atlantische oceaan. De Engelse vliegkampschepen werden ingezet op de knooppunten van de meest gebruikte handelswegen voor de bestrijding van deze U-boten. Door te weinig bescherming tegen aanvallen van de U-boten zelf, en te weinig bescherming tegen vijandelijke luchtaanvallen, waren de resultaten van deze operaties slecht en moesten deze tijdelijk worden opgeschort totdat in betere eigen bescherming en beveiliging kon worden voorzien. H.M.S. Courageous ging bij deze operaties door een torpedotreffer ten onder.

Ook de actie tegen de Duitse invasie van Noorwegen was weinig gelukkig. Hier werden de vliegkampschepen, behalve voor bescherming van de vloot tegen de U-boten, gebruikt voor overvoer van jachtvliegtuigen naar Noorwegen en voor luchtsteun aan de troepen. Het opereren nabij de Noorse kust stelde de schepen bloot aan vijandelijke aanvallen van jachtvliegtuigen en aan vijandelijke verkenningen, waartegen de eigen luchtafweer totaal onvoldoende was, om zich te kunnen handhaven. De Ark Royal werd in deze actie zwaar beschadigd en de Glorious werd na een succesvolle verkenning van vijandelijke vliegtuigen door de Scharnhorst met artillerievuur tot zinken gebracht.

Deze periode is ongetwijfeld een critieke fase geweest in de geschiedenis van de vliegkampschepen. Om dit te verklaren is het nodig wat dieper in te gaan op de aard van de oorlogvoering ter zee met vliegkampschepen en de mogelijkheden die deze schepen bieden.

De ontwikkeling van het vliegkampschip vóór de oorlog is gegaan in de richting van een type, groot 10.000 tot 20.000 ton, ingericht en uitgerust voor de algemene taak van hulp aan de vloot met vliegtuigen.

Door gebrek aan oorlogservaring heeft men zich niet geheel kunnen realiseren, wat de plaats van vliegkampschepen in een toekomstige oorlog zou zijn of zou worden. Zoals ik reeds vermeldde, zag men het vlieggampschip meer als hulpschip voor de hoofdvloot en was men zich te weinig bewust van de mogelijkheden.

In de oorlogvoering is het van belang om tijdig op de juiste plaats een zo groot mogelijke concentratie van strijdkrachten te verkrijgen, en daarbij is het element verrassing van overheersende betekenis. Vliegkampschepen hebben hier hun grote verdienste in de luchtoorlogvoering, omdat zij combineren de strategische mobiliteit van de vliegbasis met de uitzonderlijk gunstige tactische mogelijkheden van een concentratie van vliegtuigen die de opdracht aanvangt zo dicht mogelijk bij het doel. De beperkingen echter liggen in de geringe omvang van het vlieggampschip als basis, in de geringe eigen bescherming tegen lucht- en onderwateraanvallen, in de geringe artilleristische afweer, in de geringe of geheel ontbrekende bepantsering.

Deze punten, nader uitgewerkt, leiden tot de volgende opmerkingen:

- a. De strategische mobiliteit van de vliegbasis schept — niet in alle maar wel in vele omstandigheden — zeer gunstige voorwaarden om het element van verrassing te bereiken.
- b. De genoemde tactische mogelijkheden van de vliegtuigen — aanvang opdracht zo dicht mogelijk bij doel — geeft de beste kansen om tijdig de juiste plaats te bereiken, want aanvliegroute en aanvliegduur zijn kort en daarmee zijn de mogelijkheden van de vijand tot tegenactie tot een minimum beperkt.
- c. Wat de beperkingen betreft, de geringe omvang van het vlieggampschip beperkt de uit te brengen concentratie aan vliegtuigen, doch hierin kan worden voorzien door een aantal vliegkampschepen in verband samen te voegen.
- d. De geringe eigen bescherming tegen lucht- en onderwateraanvallen maakt begeleiding nodig van escorteurs en van jachtvliegtuigen. Deze laatste zullen als regel eveneens geëmbarkeerd moeten zijn en doen daardoor de geringe omvang als vliegbasis, zoals ik in het vorige punt vermeldde, nog zwaarder wegen.
- e. De geringe artilleristische afweer en de geringe of ontbrekende bepantsering maken begeleiding van artillerieschepen en anti-luchtkruisers onder bepaalde omstandigheden noodzakelijk.

Toetst men thans de acties van de Engelse vliegkampschepen in het begin van de oorlog aan de hier naar voren gebrachte opmerkingen, dan ziet men dat aan verschillende voorwaarden niet werd voldaan. Hieraan moeten naar mijn mening de slechte resultaten worden geweten. Tengevolge van het gebrek aan eigen jachtvliegtuigen had de vijand het luchtoverwicht en ging door vijandelijke luchtverkenningen het element van verrassing grotendeels verloren. Gebrek aan steun door artillerieschepen droeg verder bij tot de slechte resultaten in de actie bij Noorwegen.

De hier genoemde overwegingen gelden in mindere mate voor de onderzeebootbestrijdingsacties op de scheepvaartroutes, alhoewel hier toch ook vijandelijke verkenningen voor steun aan de U-boten plaats vonden en kon-

den worden doorgezet. Als factor kwam hier echter naar voren het tekort aan escorteurs voor de onderzeebootbestrijding, waarvan het aantal in deze acties 2 bedroeg en 4—6 had moeten zijn.

In het algemeen kan dan ook van de operaties in het eerste oorlogsjaar worden gezegd dat te weinig bescherming van escorteurs (torpedobootjagers, fregatten enz.) voor de vliegekampschepen aanwezig was en onvoldoende jachtvliegtuigen voor de luchtafweer. Voorts zou tevens een dekking van artillerieschepen nodig zijn geweest. De actie in Noorwegen is daarom de meest critieke periode voor de vliegekampschepen geweest. Diegenen, die reeds voor de oorlog van oordeel waren dat de grote kwetsbaarheid het vliegekampschip ongeschikt zou maken voor de oorlogvoering ter zee, schenen in het gelijk te worden gesteld.

De verdere oorlogservaringen wijzen echter in andere richting. Reeds in November 1940 schijnt het keerpunt te zijn gekomen, wanneer de Britse Middellandse zee-vloot in de raid op Tarente drie Italiaanse slagschepen onbruikbaar maakt. In deze actie werden de eigenschappen van de vliegekampschepen, zoals ik U die noemde, ten nutte gemaakt. De strategische mobiliteit van het vliegekampschip bracht de torpedovliegtuigen tot 150' van hun doel. De beweging van de vloot bleef geheim door afweer tegen vijandelijke verkenningen met behulp van eigen jachtvliegtuigen, zodat de verrassing volledig was. Elf torpedo's van de torpedovliegtuigen maakten de helft van de Italiaanse slagvloot onbruikbaar.

Het openhouden van de Middellandse Zee voor de verbinding tussen Gibraltar en Alexandrië en voor de bevoorrading van Malta is een ander voorbeeld. Deze acties moesten worden uitgevoerd onder zware druk van de aan de wal gebaseerde Duitse en Italiaanse vliegtuigen en onder dreiging van de Italiaanse vloot. Voor de eigen aan de wal gebaseerde vliegtuigen was het traject te lang om van de eigen walbases te worden bestreken. De taak van de vliegekampschepen lag hier meer op het terrein van het bevechten van het luchtoverwicht ter plaatse van het vlooteskader of van het convooi op zijn route. Hier treedt het voordeel van het vliegekampschip op de voorgrond, dat zijn vliegtuigen de gunstige tactische mogelijkheden bezitten, de opdracht te kunnen aanvangen zo dicht mogelijk bij het doel met een zo groot mogelijke concentratie aan strijdkrachten, terwijl de strategische mobiliteit van de vliegbasis de mogelijkheid schept aanwezig te zijn bij het te beschermen object.

Aan de wal gebaseerde vliegtuigen zouden niet op dezelfde wijze in de bescherming hebben kunnen voorzien, omdat aanvliegroute en aanvliegduur altijd langer zullen zijn en daardoor tijdig ingrijpen op de juiste plaats dikwijls niet mogelijk of veelal onzeker is.

De strategische mobiliteit van het aan de wal gebaseerde vliegtuig zelf biedt hier geen oplossing. In de eerste plaats is de strategische mobiliteit van het benodigde type vliegtuig nl. het jachtvliegtuig, niet groot, maar bovendien zal het in de praktijk niet mogelijk zijn doorlopend een concentratie vliegtuigen bij het te beschermen object te handhaven op gelijkwaardige wijze als het vliegekampschip hierin voorziet. Dit zou neerkomen op een doorlopende patrouille, hetgeen een te groot aantal vliegers en vliegtuigen zou eisen in verhouding tot de te beschermen belangen.

Ik moet hierbij opmerken, dat hetgeen ik zojuist naar voren heb gebracht

niet algemeen geldt, doch allcen in bepaalde omstandigheden. Immers, indien de vliegbasis aan de wal — en dan bedoel ik hiermee alle vliegbases behorende tot de betrokken fighter organisatie — een zodanige geografische positie heeft ten opzichte van het te beschermen maritieme object, dat aan de eisen tijdig, met voldoende concentratie aan vliegtuigen en op de juiste plaats praktisch evengoed wordt voldaan als door een vliegekampschip, dan is de bescherming met aan de wal gebaseerde vliegtuigen even goed mogelijk.

Dit houdt echter in een zekere nabijheid van de wal, en zodra deze nabijheid wordt overschreden zal het vliegekampschip moeten optreden.

Een groot deel van het aardoppervlak wordt ingenomen door de oceanen en daarom zullen er vele omstandigheden en situaties zijn waarin het vliegekampschip het aangewezen wapen is.

Tenslotte moge ik wat deze periode betreft nog een derde voorbeeld noemen, namelijk de actie tegen de Bismarck in de Atlantische oceaan, waarbij dit kapitale schip door ingescheepte vliegtuigen van H.M.S. Victorious en Ark Royal zodanig werd beschadigd en in zijn snelheid beperkt, dat het tenslotte door een torpedo-aanval van een kruiser en door de slagschepen King George V en Rodney kon worden vernietigd.

Uit het verloop van de acties van vliegekampschepen in deze eerste oorlogsjaren blijkt, dat men twee hoofdgroepen van taken kan onderscheiden. De offensieve taak, waaronder ik zou willen verstaan het bevechten van het luchtoverwicht en de aanval op havens, bases, schepen in open zee; de defensieve taak, t.w. verkenningen van de handelswegen, opsporen van onderzeeboten, controle op de bewegingen van koopvaardij schepen en bescherming daarvan door escorteren van convooien.

Voor de offensieve taak werd sterk behoefte gevoeld aan snellere jachtvliegtuigen en zwaardere aanvalsvliegtuigen, zomede grote aantallen daarvan. Begrijpelijkerwijze leidde dit tot de bouw van grote vliegekampschepen.

Dit is het punt, waar men tot de erkenning komt dat het grote vliegekampschip met zijn aanvalsvliegtuigen, door zijn strategische mobiliteit gecombineerd met de gunstige tactische mogelijkheden van zijn vliegtuigen, in aanvalskracht de meerdere wordt van het slagschip. De aanvalskracht van de vliegtuigen reikt verder dan die van het kanon.

Enige vergelijkende getallen omtrent aanbouw van slagschepen en vliegekampschepen zijn interessant om in dit verband te worden vermeld. Gedurende de oorlog zijn in Amerika, Engeland, Duitsland, Japan en Italië 28 slagschepen en slagkruisers gebouwd, waarvan 26 vóór de oorlog besteld en 2 gedurende de oorlog. In deze zelfde periode zijn 54 grote vliegekampschepen gebouwd, waarvan 14 vóór de oorlog op stapel werden gezet en 40 in de oorlog. Een duidelijk bewijs van de grote verschuiving, welke ten aanzien van deze kapitale schepen heeft plaats gehad.

Hiermede doen de zware vliegekampschepen hun intrede als de kapitale schepen van de vloot.

Hierdoor ontstaat echter tevens een groot onderscheid tussen het zware en het lichte vliegekampschip. Dit laatste wordt bestemd voor de tweede groep van taken, omvattende de bestrijding van onderzeeboten, de begeleiding van vlootformaties of convooien voor afweer tegen onderzeeboten en eventueel tegen vliegtuigen.

Tot de lichte vliegekampschepen behoren de schepen van 10—20.000 ton,

snelheid 24'—32', aantal vliegtuigen 30 tot 50. Door het grote tekort aan carriers tijdens de oorlog hebben zich daarnaast nog ontwikkeld de escort-carriers, gebouwd op de romp van koopvaardij-schepen en het koopvaardij-vliegkampschip, een olietanker of graanschip, voorzien van een vliegdek.

Aangezien deze beide typen ook bij de Nederlandse Marine ingedeeld zijn geweest en de operaties daarvan, naast die van de vlootvliegkampschepen, zich later ontwikkeld hebben tot de Hunterkiller operaties van thans, zou ik deze operaties hier gaarne willen behandelen.

De escortcarrier dan, oorspronkelijk als vrachtschip op stapel gezet, is een klein soort carrier van 10—15.000 ton, snelheid 15'—18' en ruimte voor 20—30 vliegtuigen. Alhoewel door tonnage en snelheid zeer beperkt, hebben deze schepen een groot deel van de taak van het lichte vliegkampschip op zich moeten nemen, tengevolge van het grote tekort dat aan dit laatste type bestond.

Ter aanvulling daarvan werden voorts, uitsluitend voor de begeleidings-taak van convoeien in de Atlantische oceaan, 19 olietankers en graanschepen van een vliegdek voorzien en uitgerust met 4—6 vliegtuigen. Twee Nederlandse tankers van de Anglo-Saxon behoorden ook tot deze klasse. Zij waren bemand met Nederlands koopvaardijpersoneel en voor het vliegbedrijf met personeel van de Nederlandse Marine Luchtvaartdienst. Deze schepen werden in de convoeien zelf opgenomen. Zij namen nog 95 % van hun oorspronkelijke lading aan graan of olie mee en openden de mogelijkheid het convooi over zijn eigen vliegtuigen te doen beschikken. Als regel gingen twee, maar bij voorkeur drie of vier van deze schepen met een convooi mede. Het aantal vliegtuigen bij het convooi bedroeg derhalve 10—20. Uiteraard werden de operaties beperkt door het kleine aantal vliegtuigen, de geringe lengte van het vliegdek (150 meter) en de geringe snelheid (11 tot 12 mijl). Er bestond daardoor slechts een klein snelheidsoverschot ten opzichte van de gemiddelde snelheid van het convooi, welke varieerde van 7 tot 10 mijl, hetgeen de operaties bemoeilijkte.

Ondanks deze beperkingen werd het principiële voordeel van carriers bereikt, te weten dat ter plaatse van het convooi een concentratie van vliegtuigen aanwezig was, zo dicht mogelijk bij hun doel (aanvallende onderzeeboten) om tijdig en op de juiste plaats in te grijpen.

Om wat nader op deze operaties in te gaan is het nodig de aanvalstactiek van de vijandelijke onderzeeboten te beschouwen. Op de generale koersen van de convoeien tussen Engeland, Amerika en Canada werd een linie van U-boten uitgelegd. De U-boot die een convooi verkende liet de andere boten van de linie op zich verzamelen, terwijl de U-boot commandant zelf doorlopend het convooi bleef schaduwden. Zodra alle boten verzameld waren werd in de loop van de dag opgestoomd naar een positie vóór het convooi, en wel boven water om het nodige snelheidsoverschot te verkrijgen. Bij het invallen van de duisternis werd van deze positie de aanval met alle verzamelde boten ingezet. Tot 1943 hebben deze aanvallen geleid tot dikwijls enorme verliezen in de convoeien. Luchtverkenning van geallieerde zijde was veelal niet mogelijk, aangezien de aan de wal gebaseerde vliegtuigen een groot gedeelte van dit terrein niet konden bereiken; de weinige beschikbare lichte vloot- en escortcarriers konden het terrein evenmin voldoende bewaken.

De indeling van koopvaardij-vliegkampschepen bij de convoien bracht hierin grote verandering. Het was thans mogelijk met vliegtuigen een verkenning te maken van 80 tot 100 mijl vóór het convooi om een eventuele linie te verkennen, ongeveer de afstand welke het convooi in een dagperiode of een nachtperiode aflegde. Daarnaast werden overdag patrouilles gevlogen op een afstand van 20 tot 25 mijl, rond het convooi, hetgeen juist het traject was dat de verzamelde U-boten gebruikten om van de schaduwpositie achter het convooi te komen tot de aanvalspositie vóór het convooi. Door de actie van de vliegtuigen werden de U-boten ondergedrukt en derhalve beperkt in hun vrijheid van beweging en in hun snelheid, waardoor zij niet meer de strategische en tactische posities konden bereiken nodig voor de aanval.

Bij een eventuele verkenning werd de U-boot door het vliegtuig gelocaliseerd en werden escorterende schepen naar de plaats gedirigeerd om de vervolging aan te vangen. De verliezen van de convoien verminderden belangrijk en de U-boten zochten een ander terrein van actie op.

De hier beschreven begeleidingstaak van de koopvaardijvliegkampschepen is dezelfde voor escortcarriers of lichte vlootvliegkampschepen, die ingedeeld zijn in of nabij het convooi of de vlootformatie. Met deze grotere schepen evenwel worden de mogelijkheden ruimer, zowel wat betreft de onderzeebootafweer als de luchtafweer. Deze begeleidingstaak in of nabij het convooi heeft echter een sterk defensief karakter door de gebondenheid aan het te begeleiden object. De achtervolging van U-boten met escorteurs en vliegtuigen moet vroegtijdig worden afgebroken, omdat vlootformatie of convooi niet onbeschermd mag worden gelaten, zodat een aanval veelal niet plaats vindt.

Hunter-killer operaties

Een meer offensief optreden in de onderzeebootbestrijding is daarom naast de begeleiding nodig. Vernietiging van vijandelijke onderzeeboten is het hoofddoel, en daarom moeten zij worden aangegrepen in hun bases, en voorts op de aanmarswegen en op hun operatieterrein. Dit laatste is de taak van het lichte vliegkampschip.

Oorspronkelijk was deze taak opgedragen aan zgn. support groups, bestaande uit zes of acht onderzeebootjagers. De U-boten werden opgespoord naar aanleiding van ontvangen inlichtingsrapporten of meldingen, vervolgens gejaagd, en zo mogelijk vernietigd. Het is begrijpelijk dat door indeling van een carrier bij deze groepen, met eigen begeleiding van escorteurs, een zeer belangrijke uitbreiding kon worden gegeven aan de mogelijkheden tot opsporing, achtervolging en vernietiging van de onderzeeboten.

Op deze wijze dan ontstond het verband van schepen, dat later door de Amerikanen de „Hunter-killer Group” genoemd werd. De tactiek van deze groepen heeft zich tijdens en na de oorlog zodanig ontwikkeld, dat de „Hunter-killer” operaties momenteel tot de meest effectieve onderzeebootbestrijdingsoperaties behoren, voornamelijk door een vergaande coördinatie van zee- en luchtmachtkrachten.

De basis, waarop deze operaties berusten, is de volgende.

Met vliegtuigen wordt door middel van uitgebreide luchtverkenningen ge-

tracht de onderzeeboten op te sporen. Indien dit leidt tot een verkenning van een onderzeeboot, wordt het contact vastgehouden met de middelen die het vliegtuig ten dienste staan, visuele, radar, sonoboeien en andere nog modernere middelen. De eerste twee zijn alleen maar bruikbaar indien onderzeeboot of periscoop boven water zijn. Sonoboeien, door het vliegtuig afgeworpen, geven met behulp van geluidsgolven een indicatie van de plaats van de onderzeeboot onder water. Deze gegevens worden automatisch radiografisch overgebracht naar het vliegtuig. Indien het vliegtuig bij deze nasporingen een voldoende zekere plaats van de onderzeeboot krijgt, zal zo mogelijk een aanval worden gedaan met dieptebommen of raketten. In dit stadium is het echter zeer belangrijk om zo spoedig mogelijk de aanvalsgroepen bestaande uit enige onderzeebootjagers aan te trekken. Deze schepen kunnen uiteindelijk door hun eigenschappen en ter beschikking staande middelen op grondiger wijze de achtervolging inzetten en tot vernietiging overgaan, dan met een vliegtuig het geval is. Nauwe samenwerking van de vliegtuigen met deze schepen moet er tenslotte toe leiden, dat de schepen de directe achtervolging kunnen inzetten en tot de aanval kunnen overgaan. Het vliegkampschip blijft met zijn escorteurs op de achtergrond buiten de gevaarszone.

Het succes van deze Hunter-killer operaties hangt af van de samenwerking tussen schip en vliegtuig. Hiervoor is nodig speciale training van scheeps- en vliegtuigbemanningen en een moderne apparatuur en uitrusting. Het eerste vergt veel personeel, het laatste veel ruimte. Om aan deze eisen te kunnen voldoen komt men tot een samenstelling van het Hunter-killer verband als volgt:

- a. een of meer lichte vlootvliegkampschepen;
- b. onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen met uitgebreide radar voor de verkenning en de nodige opsporings- en aanvalspartuur. In verband met de uitgebreide apparatuur wordt deze soms over 2 vliegtuigen verdeeld, die dan in paren opereren. De Avengers, die wij thans bij de Marine Luchvaartdienst in gebruik gaan nemen en die interim vliegtuigen zijn, werken op deze wijze in paren;
- c. jachtvliegtuigen voor bescherming tegen luchtaanvallen;
- d. escorteurs voor de bescherming van het vliegkampschip;
- e. enige aanvalsgroepen van onderzeebootjagers;
- f. zo mogelijk aan de wal gebaseerde onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen.

In deze samenstelling bezit de Hunter-killer groep een belangrijk offensief element.

Doeltreffendheid moet worden verzekerd door een samenwerking tussen scheeps- en vliegtuigbemanningen, die aan hoge eisen voldoet en die verkregen wordt door een juiste doctrine en door veelvuldige oefening in het verband van de groep.

Speciale training van personeel en uitgebreide moderne apparatuur zijn voorts nodig om de verschillende handelingen snel en doelmatig te doen verlopen.

Gecombineerd met de strategische mobiliteit van het verband, kan op verrassende wijze een concentratie van strijdkrachten worden ingezet voor Hunter-

killer operaties op de oceaan, die een zeer krachtige bestrijding zullen vormen van het dreigende onderzeebootgevaar.

Moderne verbeteringen

Alvorens te eindigen zou ik gaarne nog Uw aandacht willen vestigen op enige nieuwe uitvindingen, die de verdere ontwikkeling van de vlieggkamp-schepen en het opereren daarmee in de toekomst belangrijk ten gunste zullen beïnvloeden, en wel het zogenaamde „angled deck” en de „stoomcatapult”.

Het „angled deck” is een Engelse uitvinding, in 1951 uitgewerkt. De aansporing daartoe waren de problemen van het landen van de moderne straalvliegtuigen met hun hoge landingssnelheden. Niet alleen de grotere snelheden, maar ook het grotere gewicht stelde problemen ten aanzien van de remkabelinstallatie voor het verkrijgen van de juiste deceleratie. Toch moest ook de uitloop van vliegtuig met remkabel groter worden. De bestaande vliegdekken boden daar nauwelijks de ruimte voor en zouden dit in de toekomst zeker niet doen. Het „angled deck” dan is een speciale strip voor start en landing, die 8 à 10° naar BB gedraaid is ten opzichte van de langsschepse richting van het hoofddek. Het vangt aan bij de achterrand van het hoofddek, doch is dan onder de genoemde hoek voor zover nodig uitgebouwd naar bakboord. Het eindigt ongeveer tegenover het eiland. Het beslaat dus ook een gedeelte van het hoofddek.

Het „angled deck” is voorzien van een klein aantal remkabels (4—6). Een enkel vangnet is aanwezig voor bepaalde noodgevallen, maar dit wordt als regel niet gebruikt. De bedoeling van dit dek is het volgende.

De landing wordt in tegenstelling met de bestaande methode uitgevoerd mét motorvermogen, en wel met zoveel motorvermogen dat indien geen kabel wordt gegrepen, het vliegtuig voldoende gelegenheid heeft om door te starten.

De voordelen daarvan zijn de volgende. Bij de landing heeft de vlieger geen obstakels meer voor zich, zoals de vangnetten en de geparkeerde vliegtuigen op het voordek. Een psychologische factor die de landing gunstig zal beïnvloeden.

Het ongevalpercentage zal belangrijk worden verminderd. Een mislukte landing waarbij geen kabel wordt gegrepen eindigt niet meer in de barrier, met de daaraan verbonden schade aan het vliegtuig.

De ruimte op het hoofddek voor het parkeren en behandelen van vliegtuigen wordt belangrijk groter.

Het voorste deel van het hoofddek kan gebruikt worden voor catapulteren van vliegtuigen, terwijl tegelijkertijd van het „angled deck” vliegtuigen op de normale wijze starten. In dezelfde tijd kunnen derhalve meer vliegtuigen afgevoegen worden dan met het oude dek het geval is.

Landingen kunnen sneller op elkaar volgen, omdat gelande vliegtuigen, na losmaken van de remkabel, direct naar het hoofddek afdraaien. Er hoeft derhalve niet gewacht te worden, tot het gelande vliegtuig over de neergelaten barriers is getaxied en op het voordek is geparkeerd, voordat de volgende landing kan plaats vinden.

Eerder in mijn voordracht heb ik U reeds gewezen op de beperking van de tactische mogelijkheden, gedurende starts en landingen. Deze laatste punten verminderen deze beperking in belangrijke mate.

De vermindering van beschadiging door „barrier crashes” weegt, door de

hoge kosten van de moderne straalvliegtuigen, gemakkelijk op tegen de kosten van het aanbrengen van een „angled deck”.

De eerste proeven werden genomen op een Britse carrier, waarop een „angled deck” getekend was. De resultaten daarvan waren zodanig, dat de U.S.N., die van de proeven op de hoogte was gesteld, de Essex Class Carrier „Antietam” van een „angled deck” voorzag, in Amerika genaamd „canted deck”.

De verbouwing kostte 1 mln dollar, doch de U.S.N. is van mening, dat dit bedrag reeds is goedge maakt door de veel mindere beschadigingen aan de vliegtuigen.

Ruim 5000 landingen werden gemaakt zonder ongelukken. 115 Vliegtuigen misten de remkabels en moesten doorstarten. Bij het oude dek zou een groot deel van deze 115 vliegtuigen in de vangnetten terecht zijn gekomen, met de daaraan verbonden beschadigingen.

De resultaten van deze proeven zijn geweest dat vele carriers van een „angled deck” zullen worden voorzien. Ook voor de „Karel Doorman” is deze verbouwing in studie genomen.

De stoomcatapult heeft tegenover de luchtdrukcatapult het voordeel dat de installatie eenvoudiger en lichter is, terwijl er grotere kracht mee kan worden uitgeoefend. De stoom wordt verkregen van de ketels van het schip, zodat geen afzonderlijke luchtinstallatie meer nodig is.

De start van straalvliegtuigen neemt zoveel ruimte, dat door de beperkte deklengte het afvliegen van een formatie vliegtuigen in gedeelten zou moeten geschieden, hetgeen te tijdrovend zou zijn. De stoomcatapult komt hieraan tegemoet en brengt voorts de mogelijkheid, om ook vliegtuigen van groter gewicht te catapulteren. De grens ligt niet meer bij de minimum luchtsnelheid, die door catapult en vaart van het schip voor afvliegen moet worden verkregen, maar bij de sterkte van het vliegtuig en de versnelling die de vliegers kunnen verdragen.

Mijnheer de Voorzitter,

Ik ben hiermede gekomen aan het einde van mijn voordracht. Ik zou deze echter gaarne besluiten met de volgende conclusies.

Vliegkampschepen hebben zich ontwikkeld tot een wapen, dat voor de moderne oorlogvoering onmisbaar is.

De strategische mobiliteit gecombineerd met de tactische mogelijkheden van de vliegtuigen, maken het mogelijk op verrassende wijze op de juiste tijd en op de juiste plaats een concentratie van vliegtuigen uit te brengen in gebieden, waar dit voor andere strijdkrachten niet mogelijk is.

Bestrijding van en bescherming tegen onderzeeboten kan het best geschieden door Hunter-killer groups, bestaande uit lichte vliegkampschepen en onderzeebootjagers, zo mogelijk gesteund door aan de wal gebaseerde Marinevliegtuigen, die in nauw verband samenwerken, beschikken over speciaal opgeleid personeel en voorzien zijn van moderne apparatuur en uitrusting.

Het „angled deck”, de stoomcatapult en andere moderne verbeteringen aan de inrichting van vliegdek, hangar en liften verruimen de mogelijkheden van vliegkampschepen zodanig, dat ook de snellere en zwaardere straalvliegtuigen van de toekomst van deze schepen kunnen opereren.

De Voorzitter:

We zullen nu een kwartier pauze houden.

Willen degenen, die vragen hebben te stellen over het onderwerp van hedenavond of opmerkingen wensen te maken, zich opgeven bij de secretaris.

15 Minuten pauze

De Voorzitter:

Ik geef thans het woord eerst aan de Schout bij Nacht Nuboer.

Schout bij Nacht b.d. J. F. W. N u b o e r :

Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren,

Dat ik het woord gevraagd heb, is niet om de door de geachte inleider geponeerde stellingen te bestrijden, want ik onderschrijf die ten volle. Het is alleen mijn bedoeling de redenen voor het falen van de Britse vliegekampschepen in het begin van de oorlog nader te belichten.

In 1917 werd onder felle politieke strijd de Royal Air Force geboren en als gevolg van die strijd ging men zo ver, dat men aan de R.A.F. het absolute monopolie gaf voor het gebruik van militaire vliegtuigen. De Britse Marine, die toen de enige zeemacht was, die met vliegtuigen met behulp van een vliegekampschip op zee opereerde, verloor al haar vliegtuigen. Zij mocht de vliegekampschepen behouden, doch de vliegtuigen kwamen onder de R.A.F. Deze organisatie werd pas in 1935 herzien. Pas daarna kreeg de Marine weder haar eigen Fleet Air Arm, doch dat was slechts luttele jaren voor de oorlog. De Britse organisatie was om twee redenen fataal voor de vliegekampschepen.

In de eerste plaats had de R.A.F. vanzelfsprekend meer interesse voor haar eigen taak, de luchtoorlog, dan voor de zee-oorlog. Alle beschikbare gelden werden dus gebruikt voor de ontwikkeling en productie van moderne jachtvliegtuigen en strategische bommenwerpers. De boordvliegtuigen hadden geen belangstelling en het resultaat was, dat de Britse vliegekampschepen in 1939 met volkomen verouderde vliegtuigen waren uitgerust.

In de tweede plaats en dat was nog veel erger, had de Britse Marineleiding de belangstelling voor de vliegekampschepen gedeeltelijk verloren en kon zij er niet toe komen in deze schepen iets anders te zien dan een welkom, doch nauwelijks essentieel hulpschip voor de vloot. Alleen zo is te verklaren, dat in April 1940, toen de Britten een operatie op de Noorse kust inzetten, waarvan zij voorzagen, dat deze wellicht tot scherpe Duitse reacties aanleiding zou geven, van de drie vliegekampschepen van de Home-Fleet de twee grootste in Egypte waren, om daar jachtvliegtuigen voor de R.A.F. heen te brengen. Waren deze schepen ter plaatse geweest, dan zou de Duitse overval op Noorwegen wellicht mislukt zijn. Ondanks de successen van de zo verouderde carrier-vliegtuigen bij de aanval op Tarente, de slag bij Matapan en de vervolging van de „Bismarck", bleef de Britse Marineleiding in deze schepen slechts hulpschepen zien. Zelfs na Pearl Harbour gaf ze er de voorkeur aan, haar twee grote vliegekampschepen in de Indische Oceaan als transportschip

van jachtvliegtuigen voor de R.A.F. te gebruiken inplaats van deze schepen geconcentreerd in te zetten in de strijd tegen de Japanse aanvalsvloten.

De gevolgen van deze Britse misvatting zijn uitermate ernstig geweest. De reden is m.i. de afgunst, waarmede de R.A.F. jarenlang de Marine belet heeft een eigen vliegdiens te onderhouden. Ik zou hier voor ons de les uit willen trekken, dat wij toch vooral een dergelijke heilloze onderlinge strijd moeten vermijden en ieder het zijne moeten gunnen voor de vervulling van de eigen taak.

Majoor Vlieger wnr R. A. S l e e u w :

Mijnheer de-Voorzitter, Dames en Heren,

Naar aanleiding van het betoog van de Kapitein ter zee vlieger Van Olm, wilde ik graag een nadere belichting verzoeken van het volgende probleem:

Ik meen te hebben begrepen, dat men de mening is toegedaan, dat convoien beschermd door één of meer lichte vliegekampschepen met hun zeer grote entourage aan beschermende oorlogsbodems in een toekomstige oorlog nog steeds kunnen worden gebezigd. Een dergelijke concentratie van schepen moet ongetwijfeld als een buitengewoon lonend doel voor een aanval met moderne massa-vernietigingsmiddelen worden aangemerkt. Hierdoor wordt mijns inziens de „veiligheid” van de basis van de „scaborne airpower” ter bescherming van het convooi in feite nog meer in gevaar gebracht dan voorheen. Het komt me voor, dat er zeer zeker een realistischer en economischer oplossing mogelijk moet zijn. Indien we nagaan, welke functies de vliegtuigen van vliegekampschepen vervullen, dan blijkt, dat hieronder vallen:

- a. De directe luchtverdediging.
- b. De Hunter-killer operatiën.

De directe luchtverdediging ontwikkelt zich steeds meer in de richting van regionale verdediging met „surface to air guided weapons”. Ten aanzien van het convooi zou opstelling van een aantal van dergelijke batterijen op de vrachtschepen mijns inziens aanbeveling verdienen. De totale vervoerscapaciteit zal hierdoor betrekkelijk weinig verminderen en de kosten voor het bouwen en exploiteren van de tot op heden hiervoor bestemde carrier plus beschermende aanhang zijn niet nodig. Temeer, daar bij luchtaanvallen op convoien in het bijzonder het gebruik van „air to surface guided weapons” de meest voor de hand liggende aanvalswijze vormt. Afweer van guided weapons met jachtvliegtuigen is feitelijk onmogelijk en vereist normaal gesproken ook guided weapons.

Voor Hunter-killer operatiën hebben we vooral betrekkelijk langzame vliegtuigen nodig met een zo groot mogelijke „airborne endurance”. Dit betekent dus bijvoorbeeld vliegboten met een bijzonder grote „payload” aan brandstof, „Hunter” en „Killer”-apparatuur alsmede vernietigingsmiddelen. Worden deze gestationeerd op veiliger, d.w.z. makkelijker te verdedigen of als doel minder lonende vliegbases op het vaste land, dan zal de zo noodzakelijke beveiliging van de zeewegen met „airborne seapower” of liever gezegd „airpower” aanzienlijk goedkoper en doelmatiger kunnen plaats vinden dan met het lichte vliegekampschip en zijn kostbare aanhang. Zeer zeker in de toekomst.

Beantwoording opmerkingen van Schout bij Nacht Nuboer:

Mijnheer de Voorzitter,

Ik ben Schout bij Nacht Nuboer zeer erkentelijk voor de aanvulling en verduidelijking, die hij op mijn voordracht heeft gegeven. Naast het minder goede inzicht, dat voor de oorlog in Engeland bestond omtrent het gebruik van vliegekampschepen, is inderdaad ook de ontwikkeling geremd door de naar mijn mening onjuiste organisatie, nl. dat het vliegend personeel en de vliegtuigen aan boord van de vliegekampschepen hoorden tot de R.A.F.

De controverse, die ten aanzien van dit punt bestaat, is kort geleden wederom opgebracht in the House of Lords. Lord Trenchard stelde, dat het gebruik van vliegekampschepen in een toekomstige atoomoorlog van zo weinig waarde zou blijken, dat het beter zou zijn deze niet meer te gebruiken of de sterkte daarvan zeer belangrijk in te krimpen. De hierdoor vrijkomende middelen zouden beter kunnen worden benut voor de R.A.F. en om deze reden zou het dan aanbeveling verdienen het luchtwapen dat nog nodig zou zijn voor de Marine weder geheel onder de R.A.F. te brengen.

Uit de debatten en ook uit andere publicaties over dit onderwerp is echter wel gebleken, dat de voor de oorlog genomen beslissing om aan de Royal Navy een Fleet Air Arm te geven juist is geweest. Deze beslissing werd genomen naar aanleiding van een diepgaand onderzoek door de Inskip-commissie. De verdere ontwikkeling tijdens en na de oorlog en de te verwachten toekomstige ontwikkeling van het Marine luchtwapen geeft onvoldoende grond om de vliegdiens bij de Marine geheel op te heffen. Ik geloof dan ook, dat uit de gevoerde debatten de gevolgtrekking kan worden gemaakt, dat men in het algemeen de noodzaak ziet om bij de Marine te beschikken over een Marine vliegdienst, en dat de Marineleiding de verantwoording hoort te hebben voor het operationele gebruik en het beheer van dit Marine luchtwapen.

Beantwoording vraag Maj. Sleeuw:

Mijnheer de Voorzitter,

Het is naar mijn mening zeer de vraag of een concentratie van schepen, zoals men in een convooi met de daarbij behorende begeleiding aantreft, wel zo'n buitengewoon lonend doel is voor een aanval met moderne massa-vernietigingsmiddelen.

Afgezien nog van de concentratie van afweermiddelen welke aanwezig is, wordt, vergeleken met een landobject, extra bescherming verkregen door de mobiliteit. De plaats van het convooi is niet bekend en door de uitgestrektheid van de zeegebieden moeilijk vindbaar. Bovendien verandert de positie doorlopend, zodat deze van ogenblik tot ogenblik telkens weer moet worden vastgesteld. Dit stelt hoge eisen aan de tactiek van de aanval en aan de apparatuur die daarvoor nodig is; in het algemeen zal daardoor de trefkans verminderen en het massavernietigingsmiddel moeilijker zijn bestemming kunnen bereiken.

Ik ben het met Maj. Sleeuw eens, dat geleide projectielen en atoomwapens

de veiligheid ernstig zullen bedreigen. Met de ontwikkeling van deze wapens zal echter ook de afweer daartegen doeltreffender worden. „Guided missiles” zullen ongetwijfeld bestreden moeten worden met „guided missiles”, in dit geval de „surface to air guided missiles”. De taak die de vliegkampschepen in de luchtafweer hebben te vervullen, zou er dus in de toekomst toe kunnen leiden dat vliegkampschepen zich wellicht meer en meer zullen ontwikkelen tot vliegbases voor geleide projectielen.

Dat deze schepen daardoor tenslotte voor de luchtafweertaak zouden kunnen vervallen, omdat dit zou kunnen geschieden van batterijen voor geleide projectielen opgesteld op de koopvaardij schepen van het convooi, betwijfel ik ten sterkste.

De omvangrijke vuurleiding- en directiesystemen, de ingewikkelde apparatuur van het geleide projectiel zelf e.d. eisen veel ervaren personeel en uitgebreid onderhoud voor het gebruik en het beheer van deze projectielen en daarvoor zal behoefte bestaan aan een basisschip.

Wat betreft de onderzeebootbestrijding door middel van Hunter-killer-operaties zal naar mijn mening niet volstaan kunnen worden met aan de wal gebaseerde vliegtuigen alleen.

In verband met de grote uitgestrektheid van de zeegebieden zullen van de wal opererende vliegtuigen niet altijd in voldoende aantal beschikbaar kunnen zijn op het moment dat zij nodig zijn. Zoals ik in mijn voordracht reeds naar voren bracht, combineren vliegkampschepen de strategische mobiliteit van de vliegbasis met de gunstige tactische mogelijkheden van vliegtuigen die hun opdracht aanvangen zo dicht mogelijk bij het doel. Hierdoor kan op verrassende wijze en op de juiste tijd en plaats een concentratie van vliegtuigen worden uitgebracht in gebieden, waar dit voor aan de wal gebaseerde vliegtuigen onmogelijk is. Ik kan dan ook de mening van Maj. Sleeuw niet delen, waarbij hij zegt dat de beveiliging van de zeewegen met van een walbasis opererende grote vliegtuigen goedkoper en doelmatiger zal kunnen plaats vinden. Naast deze laatste is ook het vliegkampschip in de oorlogvoering ter zee onmisbaar.

Wel zal de verdere ontwikkeling van de Helicopter van invloed zijn op de onderzeebootbestrijding. Op het ogenblik heeft de Helicopter nog het bezwaar van een onvoldoende vliegduur en onvoldoende draagvermogen voor de benodigde uitrusting, terwijl voorts de besturing lichter gemaakt en vereenvoudigd zal moeten worden. Verwacht mag worden, dat met de huidige technische ontwikkeling, in de toekomst aan deze bezwaren in grote mate tegemoet zal worden gekomen, zodat dan Helicopters een belangrijk aandeel zullen nemen in de onderzeebootbestrijding. Dit zou ten gevolge kunnen hebben, dat de inrichting van het vliegkampschip wat vliegdek betreft belangrijk zal kunnen worden vereenvoudigd en dat men dan eigenlijk niet meer kan spreken van een vliegkampschip zoals dat in de tegenwoordige vorm bestaat. Naar mijn mening echter zal ook bij het gebruik van Helicopters een schip als vliegbasis nodig zijn, aangezien ook in dit geval het opereren van Helicopters van de verschillende koopvaardij schepen van het convooi op bezwaren zal stuiten wat betreft organisatie, onderhoud van materieel en tactische leiding.

In het algemeen ben ik van mening, dat wellicht de vorm van het vliegkampschip in de toekomst zich misschien belangrijk zal wijzigen, doch dat men in de zee-oorlog behoefte zal blijven voelen aan varende vliegbases.

De Voorzitter:

Alvorens de spreker van hedenavond te danken wil ik eerst nog vermelden, dat zich zojuist het 2100e lid heeft opgegeven, aan wie dus, zoals op het convocatiebiljet staat aangegeven, door het bestuur een boekwerk zal worden aangeboden. Mag ik de persoon in kwestie nog verzoeken zijn naam precies op te geven bij de secretaris?

Dan dank ik de Kolonel Van Olm voor de heldere en duidelijke wijze, waarop hij het onderwerp van deze bijeenkomst heeft uiteengezet.

Het spijt mij, dat niet meer leden hedenavond belangstelling hebben getoond, om dit zo belangrijke onderwerp aan te horen. Ik weet dat het weinig baat, om hier verder iets over te zeggen, maar ik hoop, dat de aanwezigen, degenen die afwezig zijn geweest ervan zullen overtuigen, dat zij een interessante lezing hebben gemist.

Ik dank Kolonel Van Olm nogmaals, ook voor de wijze waarop hij de hem gestelde vragen heeft beantwoord.

Dan dank ik ook de debaters, die door hun vragen en opmerkingen hebben bijgedragen tot verdieping van inzicht in het behandelde onderwerp en verzoek ik hen, alsook de inleider, het gesprokene van hedenavond in de loop van de volgende week schriftelijk in te leveren bij de redacteur van onze vereniging.

Hiermede sluit ik deze bijeenkomst.

STELLINGEN

1. Het ontstaan van vliegekampschepen in de eerste wereldoorlog is gegrond op het inzicht van de Britse Marine Staf, dat luchtoverwicht boven zee een essentieel element zal worden in de oorlogvoering ter zee.
2. De ontwikkeling van vliegekampschepen in de periode tussen de beide wereldoorlogen richt zich op de algemene taak, om aan de Vloot, waarvan de slagschepen de kern vormen, steun te verlenen met behulp van vliegtuigen.
3. In de 2e wereldoorlog bewijst het vliegekampschip zijn grote waarde als vliegbasis door zijn eigenschappen van mobiliteit, concentratie van luchtsrijdkrachten, gecombineerd met verrassend optreden.
Een onderscheid komt naar voren tussen zware vliegekampschepen voor aanvaldoeleinden en lichte vliegekampschepen voor de begeleidingstaak en voor de onderzeebootbestrijding. De zware vliegekampschepen worden de kapitale schepen van de vloot.
4. In de na-oorlogse ontwikkeling worden de lichte vliegekampschepen met hun vliegtuigen en toegevoegde schepen, geformeerd als Hunter-killer groep, door coördinatie van zee- en luchtsrijdkrachten de meest effectieve offensieve strijdkrachten voor de onderzeebootbestrijding.
De begeleiding van convoeien voor de bescherming tegen onderzeeboten en de bescherming tegen luchtaanvallen is mede de taak van het lichte vliegekampschip.
5. De uitvinding van het „angled deck” verruimt de mogelijkheden van vliegekampschepen voor moderne, snellere en grotere vliegtuigen in belangrijke mate, hetgeen van grote betekenis is voor de taak welke deze schepen in de oorlogvoering hebben te vervullen.

MEDEDELINGEN VAN HUISHOUDELIJKE AARD

NIEUWE LEDEN

Nederland

's-Gravenhage: F. H. Knottenbelt, Lt. Kolonel K. Lu.; L. Houtman, Kap. v. d. T.D.; W. Franken, V.N.R.
 Amsterdam: A. P. Barten, V.N.R.; J. J. Kamevaar, V.N.R.
 Bergen op Zoom: J. Hooftman, Maj. der Genie.
 Dokkum: A. Polman, V.N.R.
 Ermelo: J. van Loozen, Kap. Inf.
 Harlingen: F. Nieuwenhuis, V.N.R.
 Katwijk a/d Rijn: W. A. Mayer, Kap. Vlieger K. Lu.
 Koog a/d Zaan: A. B. Fienig, V.N.R.
 Leeuwarden: M. R. Mulder, V.N.R.
 Leiden: P. W. J. Bergers, 1e Luit. Inf.
 Meppel: R. J. Voortman, V.N.R.
 Rotterdam: J. Fricling, Luit.-Kolonel Intendant.
 Sassenheim: D. Limburg, 1e Luit. Art.
 Tilburg: K. Winkel, 2e Luit.
 Uitgeest: D. de Ridder, S.M.I.N.R.
 Utrecht: A. J. van Ijsseldijk, V.N.R.
 Voorburg: Mr W. de Bruijn, Referendaris Ministerie van Oorlog.
 Vreeswijk: J. G. v. Leeuwen, V.N.R.
 Vught (N.-Br.): J. B. M. van den Boom, Kap.; J. K. Anten, Kap.
 Werkendam: F. W. A. Damen, Vaandrig.
 Zeist: F. J. van Norden, V.N.R.
 Zevenbergsche Hoek: L. J. B. Damen, Vaandrig.

Nederl. Nieuw-Guinea

J. O. de Lange, res. 1e Luit. Inf., Hollandia-Ifar.

Buitenland

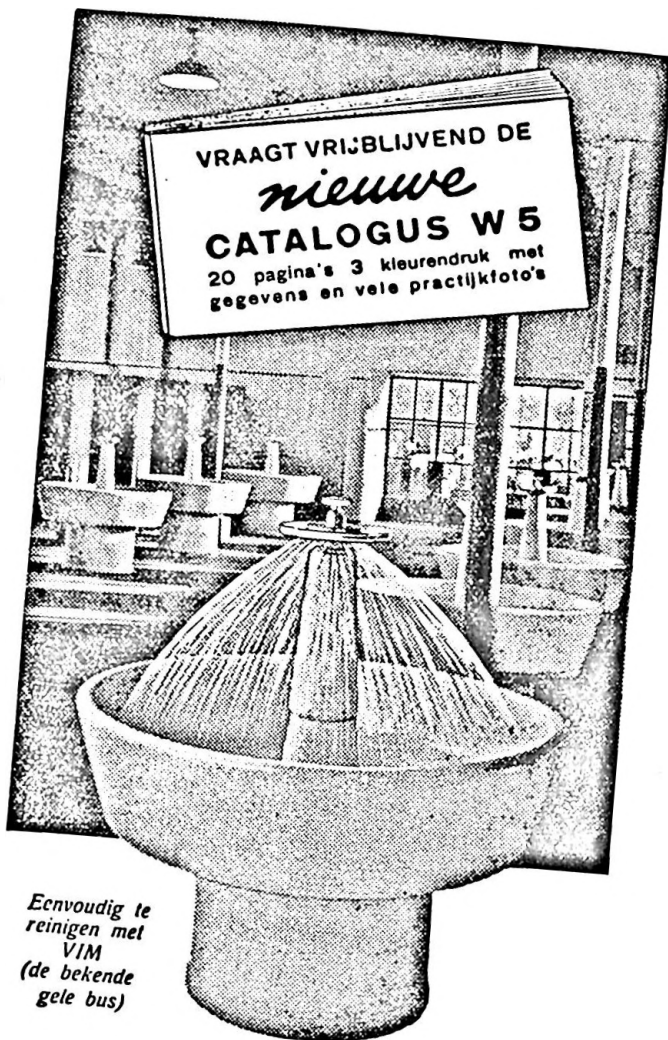
Parijs: C. L. de Jong, Luit. Kolonel Intendant.

De contributie voor het werkjaar 1953—1954 (1 Oct. 1953—30 Sept. 1954) is vastgesteld op f 10,—. De leden, die *zulks nog niet gedaan hebben*, wordt verzocht hun contributie wel te willen storten op postrekening 78828 van de Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap, Den Haag.

W.J. 1952 en afl. I, II en III '53/'54 zijn aan de leden verzonden.

Het Bestuur van de Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap is thans als volgt samengesteld: M. R. H. Calmeyer, Lt-Gen. G.S., Voorzitter; I. A. Aler, Lt-Generaal-Vlieger, b.d., President-Directeur van de K.L.M.; D. A. van Hilten, Lt-Generaal b.d., Redacteur Orgaan en W.J.; H. Schaper, Schout bij Nacht-Vlieger, Vlagofficier Marine Luchtvaartdienst; J. J. de Wolf, Brigade-Generaal der Genie; J. H. Couzy, Generaal-Majoor der Artillerie; L. Brouwer, Commandeur, plv. Chef Marine Staf; E. J. C. van Hootegem, Kolonel Gen. Staf, Directeur H.K.S.; Mr F. R. Mijnlieff, Raadadviseur in algemene dienst bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken belast met de leiding van de afd. Openbare Orde en Veiligheid; D. Berlijn, Lt-Kolonel Vlieger Waarnemer; A. V. van den Wall Bake, Kolonel van de Gen. Staf; J. P. Boots, Res. Luit.-Kolonel b.d., Secretaris-Penningmeester, Van Alkemadeaan 215, Den Haag, Telefoon 774621.

Geeft bij adresverandering kennis aan de Secretaris-Penningmeester,
 van Alkemadeaan 215, 's-Gravenhage
 en vergeet vooral niet ons een nieuw lid op te geven



VRAAGT VRIJBLIJVEND DE
nieuwe
CATALOGUS W 5
20 pagina's 3 kleurendruk met
gegevens en vele practijkfoto's

Door en door
hetzelfde
oersterke
materiaal
(5-6 cm. dik).

Interne
bewapening
met
rondstaal.

NIEUWE
waterfilm-
verdeler.

Eenvoudig te
reinen met
VIM
(de bekende
gele bus)

8 persoons *Ocriet* wasfontein

Ocriet wasfonteinen zijn zo sterk als een bunker.
Reeds honderden zijn in gebruik in kazernes, mili-
taire kampen en op vliegvelden. Vraagt catalogus W 5
aan.

Ocriet FABRIEK N.V.

BAARN - TELEFOON K 2954 - 3641 (4 lijnen)