

Van 'Piper Cub' naar 'Air Assault' Divisie

Een zelfstandige luchtmacht, een historische vergissing

R.A. van Putten, majoor der Jagers*

Inleiding

Vrijwel vanaf het moment dat het vliegtuig zijn intrede deed in de militaire arena, is er discussie geweest over de inzet. Niet alleen discussie over inzet, maar ook over de vraag of een zelfstandig luchtwapen niet meer recht deed aan de kwaliteiten van vliegtuigen. Voorlopers hierin waren de Britse strijdkrachten, die al in 1918 hun tot de grondstrijdkrachten behorende *Royal Flying Corps* samenvoegden met de *Royal Naval Air Service* en verhieven tot een zelfstandig krijgsmachtdeel: de *Royal Air Force*. Bij de strijdkrachten van de Verenigde Staten (vs) ontstond pas in 1947 een zelfstandige luchtmacht, de *United States Air Force* (USAF). Deze zelfstandigheid is niet vanzelfsprekend en heeft consequenties gehad voor de grondeenheden.

De strijd van de *United States Army* (*us Army*) voor haar eigen luchtsteun en tactische luchtmobiliteit verdient aandacht. Ofschoon het zwaartepunt van deze strijd al meer dan veertig jaar achter ons ligt, kunnen er nog

steeds lessen uit worden geleerd. Dit artikel beoogt lessen te trekken uit het ontstaan van de eigen luchtmobiliteit van de *us Army*. In het bijzonder wil ik informeren over de werkzaamheden en resultaten van de in 1962 ingestelde *us Army Tactical Mobility Requirements Board* die onder leiding van luitenant-generaal Hamilton H. Howze, in 1962 de definitieve aanzet gaf tot het oprichten van een land-

machtdivisie waarbij de luchtmobiliteit volledig was geïntegreerd.

Van 'Air Service' naar 'Army Air Forces'

Al in de Eerste Wereldoorlog waren er officieren die beargumenteerden dat de missie van de *us Army* niet die van de *Air Service* was.¹ Zo geloofde



Billy Mitchell

(Foto U.S. Department of Defense; collectie NIMH)

* De auteur is werkzaam bij Projectgroep Defensie Helikoptercommando.

¹ De *Army Air Service* werd in 1917 ingesteld. De naam werd op 2 juli 1926 veranderd in *United States Army Air Corps*. Op 20 juni 1941 werd deze naam weer gewijzigd in *United States Army Air Forces*.

de toenmalige majoor William 'Billy' Mitchell dat het luchtwapen in twee categorieën moest worden ingedeeld. Een categorie die ter ondersteuning van grondoperaties zou moeten worden toegevoegd aan divisie, legerkorps en legers. Een andere categorie zou moeten worden gebruikt voor strategische bombardementen op eenheden en materiaal, diep in vijandelijk gebied.

Maar boven alles was er de vrees van veel (us) Army officieren dat een onafhankelijke luchtmacht niet alleen ten koste zou gaan van de lucht-grond samenwerking maar zou leiden tot onverschilligheid ten aanzien van de landmachttaak. Toen Duitsland op 1 september 1939 Polen binnenviel was de *Army Air Corps* net geautoriseerd voor een sterkte van 5.500 vliegtuigen. Wanneer in 1940 ook in de vs de oorlogsmachine zich begint op te warmen, zijn zowel de militaire top als de president zich bewust van de mogelijkheden van de het luchtwapen.² In mei 1940 verordonneerde president Roosevelt de jaarlijkse productie van 50.000 vliegtuigen. De *us Army* verloor terrein en de *Air Corps* kreeg meer middelen, autonomie en macht.

De *Chief of Staff of the us Army*, George C. Marshall, onderkende serieuze problemen die inherent waren aan de wijze waarop de bestaande Generale Staf leiding gaf aan de *us Army*. De Generale Staf hield zich meer bezig met het aansturen van een groot aantal ondercommandanten in plaats van dat er daadwerkelijk voor gedegen stafwerk werd gezorgd. Zo vielen er 40 grote commando's en zo'n 320 kleinere onder directe verantwoordelijkheid van de *Chief of Staff*. Het spreekt voor zich dat het aansturen van zoveel eenheden de

Henry H. 'Hap' Arnold was een pionier op vlieggebied die nog van de gebroeders Wright vliegles kreeg. Hij werd commandant van de 'Army Air Forces'
(Foto U.S. Air Force; collectie NIMH)



bevelslijnen verstopte. Marshall reorganiseerde in 1942 de landmacht in drie grote commando's.

Alle gevechtseenheden werden ondergebracht in de *Army Ground Forces* en de *Army Air Forces*. De logistieke eenheden werden ondergebracht in de *Services of Supply* (later genaamd *Army Service Forces*). De drie componenten van de landmacht kregen ieder een eigen hoofdkwartier met daarbij behorende staf. In deze organisatie bezaten de *Army Air Forces* vrijwel exclusief de controle over alle vliegtuigen. Commandant van de *Army Ground Forces* werd generaal-majoor Lesley McNair. Commandant van de *Army Air Forces* werd Henry H. 'Hap' Arnold. De toegenomen autoriteit van de '*Chief of the Army Air Forces*' was een grote stap voorwaarts voor diegenen die volledige autonomie voor de luchtmacht zochten. Desondanks was er nog steeds veel onenigheid tussen de *Army General Headquarters (Army GHQ)* en de *Army Air Forces* over de inzet van vliegtuigen.

Luchtsteun grondeenheden ondergesneeuwd

Door de toenemende autonomie kwamen de grondeenheden minder aan hun trekken op het gebied van ondersteuning door (lichte) vliegtuigen. Met name binnen de artillerie was er behoefte aan lichte vliegtuigen voor het observeren van vijandelijk gebied teneinde doelselectie en het uitbrengen van artillerievuur te optimaliseren. Dit was geen nieuwe behoefte, ze dateerde al uit de Eerste Wereldoorlog.

De *Army Air Forces* gingen niet op zoek naar *tailor made* oplossingen. Taken voor vliegtuigen werden het liefst in één type gecombineerd (wat leidde tot gecompliceerde vliegtuigen).

Bovendien was er sprake van centrale aansturing (die ten koste ging van de relatie tussen de *Air Force* vliegtuigbemanningen en de *Army* eenheden). Hoewel economischer van aanpak, leidde dit niet tot een optimale taakvervulling, integendeel. Daar kwam

² Hieronder de generaals George C. Marshall, Lesley J. McNair, Henry H. Arnold, Dwight D. Eisenhower, Mark C. Clark. Bij de *us Navy* zag admiraal Enest J. King de luchtmacht als een bedreiging maar maakte zich als *Chief of Naval Operations* wel hard voor marine-vliegtuigen.



Vietnam: soldaat in helikopter nadert doel (circa 1965)

(Foto U.S. Department of Defense; collectie NIMH)

een alternatieve route worden verkend, sneller dan welk voertuig dan ook dit zou kunnen.

In 1941 werden lichte vliegtuigen gebruikt bij een keur aan landmacht-oefeningen. De vliegtuigen werden gevlogen door burgers die vooralsnog weinig of niet betaald kregen. Pas in de loop van 1941 kwam er een redelijke vergoeding voor de vliegers van dit zogenaamde 'Grasshopper Squadron'.³

Het succes dat de lichte vliegtuigen boekten tijdens de oefeningen van 1941 was de aanzet voor het verzoek tot aanschaf van lichte vliegtuigen voor de divisie en legerkorps artillerie-eenheden.⁴

Het werd afgewezen door *Chief of the Army Ground Forces*, generaal-majoor McNair die de mening was toegedaan dat de gecentraliseerde benadering die de *Army Air Forces* voorstonden een eerlijke kans moest krijgen. Met een tweede verzoek tot aanschaf van twintig lichte vliegtuigen werd gewacht op een moment dat generaal-majoor McNair, afwezig was.⁵ Buiten het zicht van *Army Air*

nog bij dat volgens velen binnen het *Air Corps* het toewijzen van een vliegtuig en vlieger teneinde een artilleriewaarnemer te ondersteunen niet bijdroeg tot de status van het *Air Corps*.

Lichte vliegtuigen voor de 'Army Ground Forces'

Invulling van het gemis aan voldoende ondersteuning met lichte vliegtuigen had al in 1940 geleid tot eigen initiatief in de vorm van eenheden die contact opnamen met de *Piper Aircraft Company* voor ondersteuning

met lichte vliegtuigen. Zo werd in deze zomer zelfstandig contact gelegd met de *Piper Aircraft Corporation* voor de ondersteuning met een vliegtuig (L-4 Cub) voor oefeningen in Camp Beauregard in Louisiana. Bij de *Armor School* in Fort Knox, Kentucky was duidelijk geworden dat tanks, ofschoon een perfect wapen voor de moderne oorlogsvoering, ook in potentie verantwoordelijk waren voor enorme verkeersopstoppingen. Met behulp van een licht vliegtuig kon de route voor een tankcolonne worden verkend en in geval van een opstopping (gesprongen brug) kon

³ Toen in juli 1941 een Piper-vlieger de opdracht kreeg een bericht over te brengen naar generaal-majoor Innis P. Swift op Fort Bliss, zag de generaal het vliegtuig ruw landen en gaf als commentaar 'You looked like a damned grasshopper when you landed in those boondocks and bounced around!' Later, toen de generaal de vlieger met zijn vliegtuig terug wenste zond hij het bericht 'Send Grasshopper.'. Het verhaal verspreide zich snel en al vlot stonden de lichte vliegtuigen bekend als 'Grasshoppers.'

⁴ Parallel werd er ook door bedrijven zoals *Aeronautical Corporation of America* (vanaf 1941 *Aeronca*), *Piper Aircraft Corporation* en *Taylorcraft Corporation* actief gelobbyd. Het lobbyen beperkte zich niet tot officieren bij de betrokken eenheden, ook de civiele top van het *War Department* werd intensief benaderd.

⁵ Het verzoek werd door brigade-generaal Mark Clark, plaatsvervanger van generaal-majoor McNair, doorgezonden.

Force officieren om, kwam het verzoek uiteindelijk ter tekening bij *Army Chief of Staff* generaal Marshall. Die tekende en de lichte vliegtuigen waren een feit. Naarmate de Tweede Wereldoorlog naderde, kwam er nog meer druk op het testen van lichte vliegtuigen voor gebruik ten behoeve van artillerie-eenheden.

In Fort Sill werd begin 1942 een programma opgezet waarbij met steun van de *Army Air Force* de testen werden uitgevoerd door vliegers die tegelijk werden opgeleid tot landmacht vlieger (*army aviator*). Het resultaat was dat iedere afdeling veldartillerie de beschikking kreeg over twee lichte vliegtuigen, twee vliegers en een vliegtuigmonteur. Iedere artilleriestaf van groeps- of divisieniveau kreeg de beschikking over twee vliegers. Zo kwam het aantal lichte vliegtuigen per infanteriedivisie op tien en de tankdivisies op zes (later acht). De formele toestemming voor de organieke indeling van lichte vliegtuigen bij de *Army Ground Forces* werd op 6 juni 1942 gegeven. De *Army Air Forces* leverde de vliegtuigen en was verantwoordelijk voor het onderhoud, de *Army Ground Forces* waren verantwoordelijk voor de opleiding van de vliegers en de vliegtuigmonteurs.

De Tweede Wereldoorlog

De lichte vliegtuigen bewezen tijdens de Tweede Wereldoorlog hun waarde niet alleen bij het uitvoeren van het leiden van artillerievuur, de organieke taak. Ook bleek hun waarde bij het uitvoeren van koerierdiensten, trans-

port van personeel, (foto-)verkenningen, colonnebegeleiding, relayeren van verbindingen tussen grondeenheden, gewondentransport, noodbevoorrading, het leiden van scheepsgeschut (*naval gunfire*) en zelfs het leiden van bommenwerpers en jachtvliegtuigen naar een doel, *airborne forward air control*, tijdens zogenaamde *horsefly missions*.⁶ Dit betekende dat iedere grondeenheid wel

een taak had voor de lichte vliegtuigen en zo mogelijk lichte vliegtuigen 'leende' voor op dat moment noodzakelijke taken. Deze litanie aan taken betekende niet dat de oorspronkelijke taak, het leiden van artillerievuur, naar de achtergrond werd gedrukt. Integendeel zelfs, de meerderheid van de uitgebrachte artillerievuren werd geleid vanuit lichte vliegtuigen. Uiteindelijk was het verschijnen van een



Luchtopname van twee Stinson L-5's. Deze vliegtuigen hadden een vervoerstaak (Birma 1945) (Foto U.S. Department of Defense; collectie NIMH)

⁶ Tijdens de gevechten in Italië maakte Amerikaanse tankeenheden zulke vorderingen in vijandelijk gebied dat er gevreesd werd dat men zou worden aangezien voor Duitse eenheden. Een L-5 vlieger, Captain Oswald installeerde UHF radios in twee L-5s en gebruikte de *call signs Horsefly Red* en *Horsefly Yellow* in zijn communicatie met de jachtvliegtuigen en zorgde dat de jachtvliegtuigen de juiste doelen aanvielen. Deze operatie markeerde het eerste gebruik van lichte vliegtuigen in de *airborne forward air control* taak.

licht vliegtuig regelmatig voldoende om vijandelijke wapens te laten zwijgen.

Tactisch en tactisch

De focus van de *Army Air Force* lag niet bij de directe ondersteuning van grondeenheden. Vanuit het hoogste niveau (*Army GHQ*) werd het belang van strategische bombardementen benadrukt. In 1943 leidden strategische bombardementen tot grote verliezen omdat jachtvliegtuigen niet in staat waren de bommenwerpers tot diep in Duitsland te begeleiden. Als gevolg hiervan werd overgegaan tot tactische inzet van bommenwerpers. Zo werd het zogenaamde ‘*Oil Plan*’ waarbij strategische doelen, zoals brandstofopslagplaatsen in Duitsland, zouden worden aangegrepen omgezet in het tactische ‘*Transportation Plan*’ waarbij transport en verbindingsknooppunten in Frankrijk werden aangevalen.

Ook deze ‘tactische’ inzet werd door de grondtroepen niet als tactisch ervaren. Het werd ver voorbij de horizon uitgevoerd. De inzet van jachtvliegtuigen voor de directe ondersteuning van de grondeenheden bleef gedurende de gehele oorlog grotendeels onbevredigend. Er was wel eens sprake van een positief ervaren inzet, zoals bij de invasie in Normandië en de doorstoot van generaal Patton naar Noord-Frankrijk, maar over het alge-

meen vond de actie van de *Army Air Forces* plaats ver buiten het zicht van de grondeenheden. Er waren wel centraal georganiseerde *Army Air Force* liaison squadrons die bestemd waren voor de taken die nu door lichte vliegtuigen van de *Army Ground Force* werden uitgevoerd. In effectiviteit werden zij overschaduwd door de direct beschikbare lichte vliegtuigen die organiek deel uitmaakten van de grondeenheden en die de problemen van de grondeenheden beter begrepen.

Grenzen voor de ‘Army Ground Forces’

Elke poging van de *Army Ground Forces* om de mogelijkheden van de lichte vliegtuigen uit te breiden werd scherp gecontroleerd door de *Army Air Forces*. De inzet in 1943 van de lichte vliegtuigen van de *Army Ground Forces* kwam in de problemen tijdens de campagne in Italië. Het vermogen van de lichte vliegtuigen bleek te beperkt om optimaal onder zomerse temperaturen boven het bergachtige terrein te opereren. Het verzoek om zwaardere motoren voor de vliegtuigen leidde tot een memorandum van generaal Arnold waarin hij de aanbeveling deed om alle vliegtuigen van de *Army Ground Forces* onder zijn gezag te plaatsen. Door met succes te refereren aan de onsuccesvolle ondersteuning van artillerie-eenheden door de *Army Air Forces* pareerde generaal McNair deze aanval. Dit voorval geeft aan dat het niet gemakkelijk was voor de *Army Ground Forces* om hun activiteiten op het gebied van vliegtuigen uit te breiden.

De ‘United States Air Force’

In 1947 kwam er met de *National Security Act* een einde aan de twee verschillende militaire departementen, het *Department of War* en het *Department of the Navy*. Er ontstond één departement voor defensie (*the Military Establishment*, later genaamd *Department of Defense*) en in com-

binatie met andere hervormingen in 1949, 1953 en 1958 ontstonden de *Joint Chiefs of Staff*, met aan het hoofd de *Chairman of the Joint Chiefs of Staff*.⁷ Met de *National Security Act* werd de algehele organisatie van de krijgsmacht niet zozeer veranderd, wel werd er een apart derde krijgsmachtdeel naast de *Army* en de *Navy* gecreëerd.⁸ Vanuit de *Army Air Forces* ontstond de *United States Air Force*.

‘Key West’-conferentie

Tijdens een aantal conferenties met de *Joint Chiefs of Staff* werden de scheidslijnen bepaald tussen de verschillende krijgsmachtdelen. Zo werd er tijdens een conferentie in Key West in maart 1948 bepaald dat het gevecht op de grond een taak was voor de *Army*, de strijd in de lucht voor de *Air Force* en de strijd op zee voor de *Navy*. In augustus 1948 werd er tijdens een vervolgonferentie besloten dat elk krijgsmachtdeel de exclusieve autoriteit was voor de oorlogsplanning in zijn eigen domein, met dien verstande dat de mogelijkheden van de andere krijgsmachtdelen in het uitvoeren van de plannen niet mochten worden genegeerd. Een gevolg van deze conferenties was het ‘veilig stellen’ van *naval air* voor de *Navy*.

De taak van de *Navy* was duidelijk en conflicteerde slechts beperkt met de andere krijgsmachtdelen. De verantwoordelijkheden voor de *Army* en de *Air Force* liepen parallel. Met dien verstande dat de *Air Force* de *Army* overbodig achtte in toekomstige conflicten en dat de *Army* voor de uitvoering van zijn primaire taak, de grondoorlog, volledig afhankelijk was van de *Air Force*. In dit licht bezien waren de strategische aspiraties van de *Air Force* een bedreiging voor de *Army*.⁹

Focus van de ‘Air Force’

Vanaf het moment dat de *Air Force* zijn autonome status verkreeg, was het gefocust op grotere, snellere

7 Er was tijdens de Tweede Wereldoorlog in feite al sprake van *Joint Chiefs of Staff*, met de *National Security Act* werd het geformaliseerd.

8 De *United States Marine Corps* werd in 1952 een vierde krijgsmachtdeel, zei het met speciale banden met de *us Navy*.

9 Het debat over de scheidslijnen ging zover dat de *Army Air Forces* ook zeggenschap wilde hebben over luchtdoelartillerie. De *Army Air Forces* waren immers verantwoordelijk voor de controle in de lucht, derhalve behoorden alle wapens die daar strijd leverden tot haar domein. Dit met name op het gebied van *command* en *control* en om *fratricide* te vermijden. Uiteindelijk bleef dit domein bij de *Army*, al duurde dit debat nog een aantal jaren.



De meer complexe XR-12 had de interesse van de US Air Force. De XR-12 is nooit verder dan de testfase gekomen (Collectie R.A. van Putten)



De H-13 helikopter volstond voor de US Army. De H-13 Sioux is van 1945 tot 1976 in productie geweest (Collectie NIMH)

vliegtuigen (met een groter vliegbe-
reik en hoger plafond) en ballistische
raketten. Dit in relatie tot de inzet van
nucleaire wapens. Dit alles ging ten
koste van de interesse voor helikop-
ters en andere langzamere types
vliegtuigen. Zelfs indien betrokken
bij helikopters ging de interesse van
de *Air Force* traditioneel uit naar gro-
tere meer complexe types helikopter
(zoals de XR-12) waar de *Army* vol-
stond met een kleinere, meer eenvoudi-
ger helikopter (H-13).

Taken van Army-vliegtuigen

De problemen tussen de *Army* en de
Army Air Forces in de Tweede We-
reldoorlog waren niet opgelost door
de reorganisaties. De grenzen tussen
de vliegtuigen van de twee krijgs-
machtdelen werden vastgesteld in mei
1949 door het vaststellen van de *Joint
Army-Air Force Adjustment Regula-
tions 5-10-1 'Combat Joint Opera-
tions, etc: Employment of Aircraft for
Performance of Certain Missions.'*
Hierin werd aangegeven welke ge-
wichtsbependingen werden gesteld
aan *Army*-vliegtuigen. Ook werden de
taken vastgesteld, te weten:

- luchtverkenning van de voorste vijan-
delijke gebieden;

- luchtverkenning van te volgen
grondroutes;
- controle vanuit de lucht van mars-
colonnes;
- controle vanuit de lucht van camou-
flage;
- lokale koeriersdiensten;
- noodtransport van gewonden;
- het leggen van lijnverbindingen met
vliegtuigen;
- beperkte bevoorrading door de lucht;
- beperkte luchtfotografie (alleen aan
het front).

Aanvalstaken bleven op het gevechts-
veld exclusief voor de *Air Force*. Ver-
der werd vastgesteld dat de *Army* zou
betalen voor de aanschaf van haar be-
hoefden, maar dat de *Air Force* verant-
woordelijkheid was voor de aankoop,
het onderhoud en onderzoek en ont-
wikkeling van *Army*-vliegtuigen.

Korea

Tijdens het Korea-conflict botsten de
Army en de *Air Force* over de effec-
tiviteit van de door de *Air Force* ver-
zorgde ondersteuning. In vergelijking
tot de ondersteuning van het *Marine
Corps* door hun eigen vliegtuigen,
werd de ondersteuning van de *Army*
door de *Air Force* als mager ervaren.
De voor de grondtroepen noodzake-

lijke *Close Air Support* was niet opti-
maal. Complexe radioverbindingen
en de beperkte beschikbaarheid van
Forward Air Controllers bemoeilijk-
ten de 'bereikbaarheid'.¹⁰ Een ver-
gelijkbare situatie speelde inzake het
transporteren van gewonden van het
gevechtsveld naar de geneeskundige
installaties, waarbij de *Army* niet af-
hankelijk wilde zijn van de *Air Force*.
De *Air Force* wilde de *Army* 'air
power' beperkt zien. De *Army* wilde
wel een stap terugdoen, maar wilde in
ruil hiervoor wel gegarandeerde on-
dersteuning terug.

Bependingen voor Army-vliegtuigen

Om de problemen tussen de *Air Force*
en de *Army* uit de wereld te helpen
vond er in 1951 tussen mei en oktober
een aantal besprekingen plaats tussen
de *Secretary of the Army*, Frank Pace,
Jr., en de *Secretary of the Air Force*,
Thomas K. Finletter. Uitkomst van
deze besprekingen was het loslaten
van het gewichtscriterium voor *Army*-
vliegtuigen en hun taak als uitgangs-

¹⁰ *Forward Air Controllers* behoren nog steeds
tot de *US Air Force*.

punt te nemen. Het concept dat hieruit volgde beperkte de *Army* tot het inzetten van haar vliegtuigen binnen de gevechtszone, een gebied beperkt tot een diepte van tussen de 60 en 75 landmijlen (tussen de 100 en 120 kilometer) ter bevordering van de logistiek, verbindingen en andere gevechtsgerelateerde functies.

De inkt van deze overeenkomst was nog niet droog of onder druk van de *Secretary of Defense* Robert Lovett werd er op 7 november 1952 een nieuwe overeenkomst vastgelegd. Opnieuw werd de *Army* gewichtsbeperkingen voor haar vliegtuigen opgelegd, daar stond tegenover dat het transport van personeel en materieel in de gevechtszone een prioriteit was voor de *Army*-vliegtuigen als alternatief (noodvoorziening) voor steun van de *Air Force*.¹¹ Ook observatietaken, *command* en *control* (C2) van *Army*-eenheden en koeriersvluchten werd een primaire *Army*-taak. Nieuwe taken kwamen er ook bij, met als belangrijkste beperkte *air-medical* evacuatie, inclusief het transport van gewond personeel vanaf het gevechtsveld. Ondanks deze moeite bleef de rivaliteit tussen de *Army* en de *Air Force* bestaan.

In 1956 liet de *Secretary of Defense*, Charles Wilson, een memorandum circuleren waarin de afspraken tussen *Army* en *Air Force* nogmaals werden verduidelijkt. De inzet van *Army*-raketsystemen en -vliegtuigen werd beperkt tot 100 landmijlen voorbij de *Forward Edge of the Battle Area* (FEBA). Luchttransport en tactische luchtsteun waren *Air Force*-taken. Ook de gewichtsbeperkingen werden wederom vastgesteld: *Army*-vastvleugelige vliegtuigen mochten niet zwaarder zijn dan 5.000 lbs en *Army*-helikopters mochten niet zwaarder zijn dan 20.000 lbs.

¹¹ De afmetingen van de gevechtszone waren uitgebreid naar 100 landmijlen, 160 kilometer.

¹² *Army Field Forces Board No. 1 study report* van 16 november 1949.

De helikopter

Ofschoon de *Army* met name gebruik maakte van lichte vliegtuigen, was er al vroeg interesse in de mogelijkheden die de helikopter bood. Al in 1945 waren al 22 R-6 helikopters aangeschaft voor een verscheidenheid aan algemene taken zoals observatie, koeriersdiensten, medische evacuatie en het redden van personeel. Het *Marine Corps* en de *Air Force* schaften ieder een klein aantal tweezits YR-13 helikopters aan. De mogelijkheden van de helikopters waren vooralsnog beperkt. In 1947 kon men niet meer dan een tweetal passagiers met gevechtspakking transporteren. Ook verliep het coördineren van de ontwikkeling van helikopters in samenwerking met de *Air Force* niet goed.

Mede hierom richtte de *Army* zich meer op ontwikkelingen op het gebied van luchtmobilititeit met de per parachute inzetbare *airborne division*. In de tussentijd ging het *Marine Corps* verder met het experimenteren met helikopters. Wel was in november 1949 de uitkomst van een *Army* studie dat er behoefte was aan vijf types helikopters.¹² Onder deze vijf types waren er drie die niet voldeden aan de specificaties zoals in 1949 afgesproken tussen de *Army* en de *Air Force*. De afdeling Planning van de *Army Staff* kwam vervolgens in mei 1950 met de aanbeveling vijf transporthelikoptercompagnies op te richten en uit te rusten.

'Marine Corps' en de helikopter

Bij het *us Marine Corps* was er al vroeg interesse in de helikopter. De commandant van het *Marine Corps* gaf in 1946 opdracht tot het oprichten van een testquadron. De interesse van het *Marine Corps* was gericht op het uitvoeren van een landingsoperatie met helikopters. Een nucleaire dreiging belemmerde het groeperen van schepen voor een amfibische landing. Door luchttransport (helikopters) te gebruiken kon de verspreiding

van schepen worden gerealiseerd en was er tevens een mogelijkheid om gegroepeerd vanuit zee een bruggenhoofd aan land in te nemen.

Toen in augustus 1950 een mariniersbrigade ontplooid in Korea waren er zeven helikopters ingedeeld bij deze eenheid. De helikopters werden primair ingezet voor het vervoer van gewonden vanaf het gevechtsveld. De commandant van de *Fleet Marine Force Pacific* gaf tijdens de 'Inchonlanding' aan dat de inzet van helikopters erg succesvol was en dat het aanschaffen van helikopters een hogere prioriteit moest hebben dan welk ander wapensysteem dan ook.

Het eerste transportsquadron dat met de *1st Marine Division* werd ontplooid bestond uit 15 H-19 Chickasaws die in staat waren tot het transporteren van zes militairen met gevechtspakking. Na een oorspronkelijke inzet als middel voor de bevoorrading van troepen ontwikkelde de helikopter zich tot een transportmiddel voor gevechtssoldaten om deze snel in te kunnen zetten. Uiteindelijk had het *Marine Corps* tien



squadrons helikopters ontplooid in Korea.

'Army' en de helikopter

De oorlog in Korea en de positieve ontwikkelingen bij het *Marine Corps* leidden binnen de *Army* ook tot versnelde ontwikkelingen.

De plannen om te komen tot het oprichten van helikoptereenheden werden versneld en op 1 december 1950 werd de *1st Transportation Helicopter Company* in Fort Sill, Oklahoma, opgericht. Deze eenheid (in 1951 hernoemd als *6th Transportation Helicopter Company*) arriveerde 6 januari 1953 in Korea. In maart 1953 vond de eerste bevoorradingsvlucht plaats en in mei werd voor het eerst een troepenverplaatsing plaats met helikopters.

Aan het eind van het Korea-conflict waren er twee *Army* helikopter compagnieën (georganiseerd in een helikopterbataljon) in het inzetgebied. Daarnaast waren er plannen tot het oprichten van 12 transporthelikopterbataljons.



'Cavalry - and I don't mean horses'

Tijdens het conflict in Korea hadden de tanks en (pantser)voertuigen grote problemen in het ruige heuvelachtige terrein. De mobiliteit van de troepen kwam in het gedrang. In het begin van de jaren vijftig waren er nauwelijks richtlijnen voor luchtmobiliteit bij de *Army* en wat er was, droeg niet de stempel van formeel beleid. Een belangrijke aanzet tot de ontwikkeling van luchtmobiliteit was een artikel dat in 1954 werd gepubliceerd in het opinieblad *Harper's*. In 1954 was de bekende generaal-majoor Gavin, voormalige commandant van de *82nd Airborne Division*, G-3 bij het *Department of the Army*. Hij schreef een artikel met de titel *'Cavalry, and I don't mean horses'*. Dit artikel was in feite een onofficiële opsomming van een aantal stafstudies die onder zijn verantwoording waren geschreven. Eén van de uitgangspunten was het introduceren van een soort cavalerie, niet te paard maar door de lucht en daardoor met een tienvoudige snelheid verplaatsbaar.

Generaal Gavin nam verder maatregelen om een ontwikkeling te forceren en manoeuvreerde personeel met de juiste attitude naar de *Infantry School* op Fort Benning, Georgia, om daar te werken aan een doctrine voor de inzet van helikopters in het gevecht. De commandant van de *Army Infantry School*, brigade-generaal Herbert B. Powell zette een aantal militairen aan het werk onder aanvoering van de plaatsvervangend commandant van het bij Fort Benning behorende *Lawson Army Airfield*, majoor William A. Howell.

Deze groep militairen ging, voornamelijk in de avonduren en weekeinden, enthousiast aan de slag. Eerst

Op Fort Benning werd geëxperimenteerd met het bewapenen van de UH-19 Chickasaw

(Collectie R.A. van Putten)

werd er gewerkt met Sikorsky H-19's en later met Sikorsky H-34's. Ook hier ging men materiaal verzamelen en contacten leggen met de industrie. Met name de contacten over het bewapenen van de H-34 helikopter verliepen goed. Maar door onvoldoende steun en onvoldoende beschikbare wapensystemen werden de experimenten begin 1958 gestopt. De opgedane ervaringen zouden in de nabije toekomst gebruikt worden.

Het nucleaire tijdperk

Mobiliteit wordt van levensbelang

Niet alleen de mobiliteitsproblemen in Korea leidden tot de vraag naar luchtmobiliteit. Met de verkiezing van president Dwight D. Eisenhower ging er ook een andere koers op het gebied van Defensie gevoerd worden. Het republikeinse kabinet van Eisenhower was economisch conservatief. Dit betekende een sluitende begroting, die alleen bereikt kon worden door te snijden in defensieaangelegenheden. Het streven was om de bondgenoten de conventionele landstrijdkrachten te laten leveren en zelf zorg te dragen voor technische assistentie en ondersteuning door lucht- of zeestrijdkrachten. De republikeinen waren verder van mening dat een nucleaire overmacht voldoende zou zijn om de communisten af te stoppen.

Deze benadering betekende een inkringing van de *us Army*. Ter compensatie van de reductie in grondtroepen werd geïnvesteerd in tactische nucleaire wapens. Deze stap in de richting van nucleaire oorlogsvoering leidde bij de *us Army* ook tot de vraag naar lichte mobiele eenheden. Zware gepantserde eenheden zouden immers te traag en daardoor te kwetsbaar zijn voor een nucleaire aanval. *Army Chief of Staff* generaal Ridgway gaf in april 1954 opdracht aan de *Army Field Forces* om de volgende doelen na te streven bij de vorming van de divisies in het nucleaire tijdperk: grotere gevechtskracht ratio tegenover ondersteunende eenheden; grotere mobiliteit en flexibiliteit van de gevechtseenheden;

maximaal gebruik maken van technische ontwikkelingen; optimalisering van het voortzettingsvermogen van de grondeenheden en ontwikkelen van een doctrine om de veranderingen te ondersteunen.

Dit alles moest vóór 1 januari 1956 gerealiseerd zijn. Met name het aspect mobiliteit, flexibiliteit en het optimaal gebruik maken van technische ontwikkelingen gaven een zetje in de rug van het luchtmobile denken. In december 1955 kwam er een *Army War College*-studie waarin werd gesproken van een compleet luchttransportabele divisie van 8600 man. De divisie was gebouwd rond vijf kleine, *self supporting, battle groups* met eigen organiek ingedeelde artilleriecapaciteit.

De *battle groups* zouden voldoen aan 'dispersion of forces', in de diepte van het gevechtveld kunnen worden ingezet conform de vereiste mobiliteit en flexibiliteit. De organieke divisie-artillerie zou onder andere beschikken over het nucleaire *Honest John* grondgrond raketsysteem. De divisie kende minimale logistieke en administratieve ondersteuning en had geen tanks, luchtdoelartillerie, genie of verkenningseenheden. Ofschoon veel generaals het ontwerp verfoeiden werd de zogenaamde 'PENTANA' studie voortgezet. 101 Airborne Division werd getest als 'pentomic' divisie.¹³ In 1959 werden een aantal eenheden gereorganiseerd in 'pentomic' divisies.

'Army'-vliegers, opleiden van generaals

In 1955 bleek dat er van de 2500 vliegers van de Army, er slechts 4 procent een rang had van majoor of hoger. Gezien het toenemende belang van *Army Aviation* was het noodzakelijk dat er ook hoger gegradueerden vlieger waren. Vanaf 1956 was er een speciaal opleidingsprogramma voor kolonels en generaals. De geselecteerden voor deze opleiding waren officieren met veel toekomstperspectief die ook daadwerkelijk zouden parti-

cipen in de ontwikkelingen op het gebied van luchtmobiliteit. In 1959 waren er al elf generaals die actief vlogen.¹⁴ Behalve het opleiden tot vlieger van 'generaalsmateriaal' werden er ook oriëntatiecursussen verzorgd voor kolonels en generaals, waarbij de mogelijkheden en beperkingen van landmachtvliegtuigen uit de doeken werd gedaan.

Bewapende helikopters

In de Tweede Wereldoorlog was er al geëxperimenteerd met bewapening op de lichte vliegtuigen van de *Army*. Zo is er sprake geweest van een L-4 die was uitgerust met bazooka anti-tank raketten.¹⁵ Ook vonden er al experimenten plaats met bewapening op helikopters in het Korea-conflict.¹⁶ Maar het was de commandant van de in 1954 opgerichte *Army Aviation School* in Fort Rucker, Alabama, brigade-generaal Carl I.

Hutton, die in 1956 vaststelde dat bij het transport van militairen over het gevechtveld met behulp van helikopters er adequate bescherming in de vorm van bewapende helikopters noodzakelijk was. Generaal Hutton verzocht kolonel Jay D. Vanderpool van de *Combat Developments Office* van zijn *Army Aviation School* om de mogelijkheden van bewapende helikopters te onderzoeken en te testen.¹⁷ Deze testen vonden plaats door personeel op vrijwillige basis in de avonden en in de weekends.

'Vanderpool's Fools'

Kolonel Vanderpool ging met zijn opdracht aan de slag en scharrelde (door het gebrek aan voldoende fondsen) zowel *Air Force* depots als *Navy*-voorraden af op zoek naar bruikbare middelen. Ook legde hij contacten met de wapenindustrie. Vanderpool onderzocht tevens de beperkingen van de *air frames*: hoe zwaar konden de helikopters worden belast. Hiermee zette hij alerte industriële ondernemers op het spoor van nieuwe ont-

wikkelingen. Zo wist hij zonder geld, met een schets op een papieren servetje de belangrijkste ontwikkelaar van General Electric te bewegen een raketsysteem voor een helikopter te ontwikkelen en dit binnen drie maanden af te leveren. De testen op Fort Rucker gingen verder. Beproevingen met 30 mm machinegeweren, .50 machinegeweren en Oerlikon-raketten vonden plaats. Eerst vonden statische tests plaats, vervolgens werd er getest tijdens het *hoveren* van de helikopter en uiteindelijk werd er ook tijdens de vlucht gevuld.

De consequenties voor de helikopters bleken beperkt. Er ontstonden wel wat kleine scheurtjes in het helikopterframe, maar het testen ging door. Ook versplinterde plastic cockpitglas tijdens het afvuren van een machinegeweer. Er werden veel mechanische problemen geconstateerd, maar ondanks het persoonlijke gevaar bleef de eenheid van kolonel Vanderpool (beter bekend onder de geuzennaam 'Vanderpool's Fools') doorgaan met de beproevingen.

'Sky Cavalry'

De beproevingen met bewapende helikopters waren overigens maar een deel van het werk van Vanderpool. Een andere klus die hij van Hutton had gekregen was het bestuderen van

¹³ Naar haar onderverdeling in vijf *battle groups* naar het Griekse woord voor vijf 'penta' in combinatie met het woord *atomic* 'pentomic division' genoemd.

¹⁴ Ook de eerste generaal kwam om als helikoptervlieger. Generaal-majoor Bogardus S. Cairns, commandant van de *Aviation School* was op slag dood toen hij op 9 december 1959 met zijn H-13 Sioux helikopter neerstortte.

¹⁵ Majoor Charles Carpenter van de *Fourth Armored Division* had zijn L-4B (met de naam 'Rosie the Rocketeer') met zes bazooka's bewapend en vernietigde minimaal vijf Duitse tanks.

¹⁶ Het *Marine Corps* had hier het voortouw in genomen.

¹⁷ Nadat generaal Hutton was overgeplaatst naar de *7th Army* in Duitsland, ging hij daar in 1959 verder met het uittesten van wapenpakketten voor helikopters.



De OV-1 Mohawk kon in principe voor 'Close Air Support' worden gebruikt (Collectie R.A. van Putten)

armed airmobile tactical organizations or formations. De uitkomst van deze studie was overigens een uitvinding op zich. Een combinatie van oude elementen en nieuwe ideeën. Het uitgangspunt was een organisatie-model van de Hertog van Wellington, waarbij de cavalerie met paarden optrad, de dragonders bestonden uit infanterie die bereden werd ingebracht en te voet het gevecht aanging en een ondersteuning door met paarden getrokken artillerie.

De tactische gedachten werden in de vorm van een training uitgeprobeerd. Hierbij werd 'Sky Cavalry' geïntroduceerd, waarbij werd opgetreden aan de hand van het laatste voorschrift uit 1936 voor het optreden van de cavalerie te paard. De *Sky Cav* ontwikkelingen leidden in 1960 tot de ontwikkeling van *Aerial Reconnaissance and Security Troop* (ARST). De opzet van de ARST was het verder testen van de klassieke cavalerietaken; verkenning, flankbeveiliging en het slaan van de

vijand. Na veel testen en training werd er geconstateerd dat bewapende helikopters capabel konden worden geacht voor de traditionele cavalerietaken. In 1962 werden alle gepantserde verkenningseenheden van de divisies uitgerust met een *air cavalry troop*.

Niet alleen helikopters en lichte vliegtuigen

De indruk kan mogelijk ontstaan dat de ontwikkelingen alleen maar gingen in de richting van lichte vliegtuigen en helikopters. Niets is minder waar, het ging de *Army* om het vullen van de gaten die de *USAF* liet vallen. Zo speelden ook de Mohawk, een vastvleugelig tweemotorig verkenningsvliegtuig en de Caribou, een licht transportvliegtuig een belangrijke rol. Het zijn dan ook deze types vliegtuigen die naast helikopters een belangrijke rol zouden gaan spelen in de conclusies van de *Howze Board*.

Mohawk

De AO-1 Mohawk was het resultaat van een *Navy*-project, bedoeld om een tweemotorig verkenningsvliegtuig te ontwikkelen voor het *us Marine Corps*.¹⁸ Toen er tijdens de ontwikkeling problemen optraden besloot de *Navy* de *Army* te erbij te betrekken teneinde de kosten te delen en het project, financieel gezien, binnen de perken te houden. Nadat bleek dat de Mohawk ongeschikt was voor landingen op het dek van een vliegdekschip stopte de *Navy* het project. Ondanks het feit dat de Mohawk *underpowered* bleek, was het vanuit het gezichtspunt van de *Army* een vliegtuig met veel potentie. Ofschoon bestemd voor verkenningstaken, had de *Marines Corps* er op gestaan dat het ook in staat moest zijn bommen af te werpen. De Mohawk bezat ophangpunten voor vliegtuigbommen en zou

¹⁸ AO staat voor *Army Observation*.

in principe voor *Close Air Support* gebruikt kunnen worden.

Caribou

De AC-1 Caribou was een bestaand civiel transportvliegtuig van de *Haviland Aircraft Factory*.¹⁹ Het was ontworpen om gebruikt te worden in Noord-Canada. Het beladen van het vliegtuig ging via de laadklep achter in het vliegtuig (*ramp*). Het was daarvoor extra geschikt voor militaire doeleinden, het beladen ging op deze manier sneller en de lading hoefde in principe niet in het vliegtuig getild te worden. Ofschoon de capaciteit minder dan eenderde van die van een *Air Force C-130 Hercules* was, was het vliegtuig interessant voor de *Army* omdat de beperkte wioldruk het vliegtuig geschikt maakte om vanaf onverharde landingsstrips te opereren.

Aanloop richting 'Howze Board'

Aan het eind van de jaren vijftig kwam de *Army Staff* tot de conclusie dat er lijn moest komen op het gebied van haar *army aviation*. Er waren te veel programma's die in verschillende richtingen gingen. Veel onderdelen hadden hun eigen verantwoordelijkheid op het gebied van vliegtuigen en ontwikkelden zich onafhankelijk van andere eenheden. Met tegenzin brachten het *Transportation Corps* en het *Signal Corps* hun testactiviteiten onder op Fort Rucker bij de *Army Aviation Test Board*, maar er bleven nog steeds veel activiteiten versplinterd over, zowel op onderdeelniveau als bij de staven. Omdat er geen lijn in zat was er onvrede bij het Congres omtrent de motivering en rechtmatigheid voor bepaalde budgetten (die ook slecht konden worden verdedigd en ook de industrie kon slecht op de wirwar van plannen anticiperen).

In juni 1959 bezat de *US Army* 5.500 vliegtuigen en helikopters; de meeste niet met de kwaliteit die benodigd was. Hiertegenover stond een behoef-



UH-1 Huey-helikopter (Collectie NIMH)

te van 6.400 vliegtuigen en helikopters. Rekening houdend met vredesverliezen en veroudering van de vliegtuigvloot, was het perspectief voor de toekomst van de *army aviation* niet goed. Een van de belangrijkste beslissingen in deze tijd was het besluit over te gaan tot de ontwikkeling van de XH-40 *Bell Utility Helicopter* en het uit te rusten met een krachtige turbinemotor. Ofschoon ontwikkeld als vliegende ambulance, werd voorzien dat het mogelijk het meest bruikbare vliegende platform zou kunnen zijn dat ooit in productie was geweest. Tot in deze tijd bewijst de UH-1 Huey, zoals het type uiteindelijk werd aangeduid, zijn waarde.

Het 'Army Aircraft Development Plan'

In oktober 1959 initieerde de *Army Chief of Research and Development*, luitenant-generaal Arthur G. Trudeau, een *Army Aircraft Development Plan* teneinde richting te geven aan de onderzoek- en ontwikkelactiviteiten voor de eerstkomende tien jaar. Dit plan zou de bestaande ruimte tussen de *Army*- en *Air Force*-capaciteiten moeten dichten. Het plan leidde tot drie doelen, te weten: een vliegtuig of

helikopter voor observatie, bemane verkenning en tactisch transport.²⁰ De *Army Study Requirements* werden op 1 december 1959 gepresenteerd aan de industrie. De industrie had voldoende informatie om aan de slag te gaan.

De 'Rogers Board'

In 15 januari 1960 werd onder voorzitterschap van de plaatsvervangend commandant van *Continental Army Command* (CONARC), luitenant-generaal Gordon B. Rogers de '*Army Aircraft Requirements Review Board*' ('*Rogers Board*') ingesteld. Deze commissie borduurde voort op het *Army Aircraft Development Plan* en had tot doel de ontwikkeling van *Army*-helikopters te beschouwen en tot voorstellen te komen voor de aanschaf en ontwikkeling van helikopters en vastvleugelige vliegtuigen voor de *Army*. Dit in relatie tot de ontwikkelingen en voorstellen van de industrie. Vanuit die hoek werden er 119 con-

¹⁹ AC staat voor Army Cargo

²⁰ De eerste stappen waren reeds genomen op het gebied van onbemande verkenningsvliegtuigen, *drones*.

cepten van 45 bedrijven ingediend ter evaluatie door de commissie.

Het was de eerste keer dat de vliegtuigindustrie in die grote mate betrokken was geraakt bij de *Army* behoeften. De evaluatie vond plaats in twee fases. Een eerste technische evaluatie en een tweede operationele evaluatie. De evaluaties waren afgerond op 28 februari. De *Rogers Board* deed aanbevelingen voor de aanschaf van de drie types: observatie, verkenning en tactisch transport. Het adviseerde voor het observatievliegtuig direct te beginnen met het uitschrijven van een competitie voor de industrie met een minimale selectie van twee types voor volledige ontwikkeling en competitieve tests. De productie van het geselecteerde type vliegtuig zou moeten plaatsvinden in 'Fiscal Year' 1964 (vanaf oktober 1963).

Met de invoering van dit nieuwe type zouden de oude types observatievliegtuigen, te weten de L-19, H-18 en H-23 uit moeten faseren. Voor het verkenningsvliegtuig adviseerde de commissie meer beproeving van mogelijke sensoren, *data-link* en het verwerken van inlichtingen gegevens alvorens de karakteristieken van het te ontwikkelen vliegtuig konden worden vastgesteld.²¹ Dit nieuwe vliegtuig zou in 1970 in moeten stromen. De commissie kwam voor de transportvliegtuigen tot de slotsom dat er meer gegevens bekend moesten zijn over

de specifieke behoeften van de *Army* op het gebied van luchttransport. Er moest een speciaal programma worden opgesteld voor de ontwikkeling van een helikopter of *short-take-off-and-landing long-range* vliegtuig als opvolger van de op dat moment in ontwikkeling zijnde Chinook en Caribou voor de periode na 1970.

Andere conclusies van de *Rogers Board* waren: het instellen van een beleid dat erop gericht zou zijn minimaal elke tien jaar (of zonodig korter) een type vliegtuig te vervangen aan de hand van de veranderde operationele eisen of technische ontwikkelingen; het advies aan het *Department of the Army* en *Continental Army Command* om te komen tot een studie waarbij de wenselijkheid van een concept van 'whether the concept of air fighting units was practical'; en of er een testeenheid moest worden opgericht om dit concept te beproeven.²²

Op 19 maart 1960 ging de *Army Chief of Staff* akkoord met de aanbevelingen van de *Rogers Board* voor wat betreft de implementatie van de voorstellen

op het gebied van ontwikkelen en aanschaffen van vliegtuigen. Voorts werd er personeel op staffuncties benoemd om de verantwoordelijkheid voor dit beleid op zich te nemen. Voor wat betreft de studie inzake *air fighting units* werd de *Deputy Chief of Staff for Operations* opgedragen zorg te dragen voor de voorbereidingen in deze richting. Hoewel het belang van de *Rogers Board* later is overschaduwd door de *Howze Board* en de testen met *11th Air Assault Division*, gaf de *Rogers Board* in belangrijke mate richting aan de ontwikkeling, aanschaf en personele planning op het gebied van *US Army aviation*.²³

Presidentschap van John F. Kennedy

Met de komst van democratische president John F. Kennedy, kwam er een einde aan het voortborduren op een 'alles of niets' (*total retaliation*) nucleaire oorlog. De waarschijnlijkheid dat een volgende oorlog ook op conventionele wijze zou kunnen worden gevoerd, werd ingezien. Het antwoord

21 Link 4, een niet beveiligd datalink systeem bestaat reeds sinds de vijftiger jaren.

22 Het voorstel bestond uit het oprichten van vijf *air cavalry regiments* (een voor ieder van de vijf parate legerkorpsen) met elk 175 *utility* helikopters en 85 lichte *observation* helikopters.

23 De *Rogers Board* gaf ook de aanzet bij de eenheden om kritisch te kijken naar de wijze waarop de vliegtuigeenheden waren georganiseerd. Zo deed de *Aviation Officer* van *101st Airborne Division* het voorstel om de gefragmenteerde vliegorganisatie van de divisie te centraliseren. Hij onderbouwde zijn voorstel, presenteerde het aan divisiecommandant Generaal-majoor William C. Westmoreland, en kreeg de formatie gedaan van de *101st Combat Aviation Battalion (Provisional)*, de eerste van zijn soort in de *US Army*.



Gewonde U.S. Marines bij de Kari San berg worden per helikopter geëvacueerd (1951) (Foto U.S. Navy; collectie NIMH)

hierop was volgens de Kennedy-regering een *'flexible response'*. Dit had met name consequenties voor de *US Army*. Naast het plaatsen van militairen in West-Europa, paste hier een aparte militaire organisatiestructuur waarbij de krijgsmacht ingericht was op alle mogelijke militaire conflicten. Van *low intensity guerrilla wars*, oorlogsvoering met grote gepantserde eenheden tot en met nucleaire oorlogsvoering.

Bij de *Army* ging men over tot de ROAD (*Reorganization Objectives Army Division*). De divisie bestond uit een divisiestaf waar een variabel aantal bataljons aan was toegevoegd. Nieuw waren hierbij de volledig gemechaniseerde infanteriebataljons. De divisie kon, afhankelijk van de opgedragen taak, haar structuur bepalen. Er waren drie brigadestaven die primair twee tot vijf manoeuvre bataljons konden aansturen. Ook was er extra divisieartillerie toegevoegd. Verder was er een *Aviation Battalion* met de transportcapaciteit om een infanteriecompagnie in één slag te kunnen vervoeren. Dit laatste betekende een verdubbeling van de aantallen helikopters in de divisies.

McNamara, de aanzet tot de 'Howze Board'

De aangepaste organisatiestructuur voor de *Army* was slechts één van de maatregelen die *Secretary of Defense* Robert S. McNamara invoerde. Daarnaast zocht hij onder andere naar mogelijkheden om de ratio achter het militaire planningsysteem te vergroten. Geen krijgsmachtdeel zou iets wijzigen in zijn eigen structuur zonder de benodigdheden en plannen van de andere krijgsmachtdelen in ogenschouw te nemen. Ook wilde hij een balans tussen de krijgsmachtdelen zodat de president meer keuzemogelijkheden had tussen de verschillende strategische opties die de krijgsmachtdelen te bieden hadden. McNamara liet zich voorlichten over de stand van zaken voor wat betreft de aanschaf van nieuwe vliegtuigen voor de *Army*.

Een briefing door de, zojuist voor de vliegopleiding geslaagde, *Director of Army Aviation*, brigade-generaal Clifton Von Kann, bracht McNamara andere informatie dan die hij via de normale *chain of command* binnenkreeg. Nadat de *Secretary of Defense* nog meer informatie op onorthodoxe wijze binnenkreeg, nam hij het besluit om een commissie aan te stellen die zich moest buigen over de behoeften van de *Army* op het gebied van tactische mobiliteit, de *Army Tactical Mobility Requirements Board*.

Het startsein voor de instelling van de commissie werd gegeven in de vorm

van twee memoranda van *Secretary of Defense* McNamara naar de *Secretary of the Army* (staatssecretaris voor de landmacht) Elvis J. Stahr. In duidelijke taal werd met naam en toenaam de doelstelling en samenstelling voor de commissie duidelijk gemaakt. De *Army Chief of Staff*, generaal George H. Decker was des duivels over het feit dat de hiërarchie was omzeild en dat 'subversieve elementen' op deze manier hun gelijk probeerden te halen. Er was echter geen houden aan, de *Secretary of the Army* kreeg dusdanige deadlines opgedragen dat er alleen maar met 'ja' kon worden gereageerd. De *Army* moest de commis-



Generaal H.H. Howze (1908-1998) (Collectie R.A. van Putten)

sie wel de hoogst mogelijke prioriteit geven (met uitzondering van daadwerkelijke militaire operaties).

Binnen een week was luitenant-generaal Hamilton H. Howze, commandant van het XVIII *Airborne Corps*, aangesteld als voorzitter van de *Army Tactical Mobility Requirements Board*. Op 3 maart 1962 werd de formatie van de *Howze Board* bekrachtigd met een schrijven van *United States Continental Army Command* en ging de commissie van start.

De 'Howze Board'

De *Howze Board* kreeg vier maanden de tijd om zijn afsluitende rapport te presenteren. Het was van mei tot in augustus 1962 op vijf locaties in de Verenigde Staten actief. Het uitvoerend comité van de commissie bestond uit 20 personen, waarvan 15 militair. In totaal bestond de *Howze Board* uit 199 officieren, 41 onderofficieren en soldaten en 53 burgers.²⁴ De commissie, met name het uitvoerend comité, was niet echt onpartijdig: alle deelnemers waren gescreend op hun (positieve) attitude ten opzichte van *Army Aviation*. Er was wel een liaison van de *Air Force*, maar die was alleen welkom bij de uitvoeren van testen. De commissie had zijn hoofdkwartier in Fort Bragg. In het toegewezen gebouw werd dagelijks tot na middernacht gewerkt. Alle werkzaamheden werden in een koortsachtig tempo verricht en de leden van de commissie reisden dwars door het land. Er werd eindeloos gebrainstormd en de papierstroom die werd geproduceerd was enorm.

De 'Field Test Group'

Het veldwerk werd uitgevoerd met een gevechtsgroep (voltijds) en het parttime gebruik van twee andere gevechtsgroepen, plus de artillerie en genie-eenheden van de *82nd Airborne Division*. Ook waren er 125 helikopters en 25 vastvleugelige vliegtuigen beschikbaar. Het slechte nieuws was

dat personeel en materieel slechts zes weken beschikbaar waren. Het testprogramma verbruikte meer dan 11.000 vlieguren, waarbij er voornamelijk laag werd gevlogen en er geëxperimenteerd werd vanaf niet geprepareerde start en landingslocaties zonder formele luchtverkeersleiding.

De *Air Force* ondersteunde met jachtbommenwerpers en stelde voor een week 16 C-130's beschikbaar. Een aantal tests werd uitgevoerd om de resultaten van eenheden met elkaar te vergelijken. Hierbij moet worden gedacht aan conventionele eenheden tegenover luchtmobiele eenheden en werden de resultaten van oefeningen met helikopters afgezet tegen de resultaten met vastvleugelige vliegtuigen waarbij ook de verschillen tussen de C-130 en de Caribou goed tot uiting kwamen.

Eveneens werden de resultaten met luchtmobiele 105 mm houwitseren vergeleken met die van de 4.2 inch mortieren. Andere tests waren vanaf het begin al ongeschikt voor conventionele eenheden en werden uitgevoerd door experimentele luchtmobiele eenheden. Ook werden verschillende gevechtsomgevingen nagebootst. Moerasachtig gebied in Georgia simuleerde de terreinkenmerken van Vietnam. Een counter-guerrilla-oefening werd uitgevoerd in bergachtig terrein en bosachtig gebied in West-Virginia. In de omgeving van Fort Bragg werd geoefend met een scenario waarbij een luchtmobiele eenheid in een vergelijkbare situatie terechtkwam als de Amerikaanse eenheden die zich in Korea vanuit de Pusan perimenter moesten terugtrekken.

Deze grotere oefeningen werden in mei voorafgegaan door zestien tests met kleinere eenheden naast nog dertig andere *side-tests*. In een kleinere oefening werd bijvoorbeeld een luchtmobiel peloton met UH-1's vier mijl verplaatst over moeilijk begaanbaar terrein, en werd er na ontplooiing een aanval uitgevoerd. Een operatie die normaal meer dan 24 uur zou kosten. De *side-tests* bestonden uit onder an-

dere uit het vaststellen van de benodigde *take off* en *landing* afstanden voor de C-130, C-123 en AC-1 transportvliegtuigen. Ook werd er munitie en wapens getest zoals 1.000 pond bommen die van lage hoogte met de Mohawk werden afgeworpen. Elke test werd geëvalueerd. Generaal Howze beschreef deze tests later als 'tactische experimenten' en niet als tests in de wetenschappelijke betekenis. Het ging er gewoon om wat wel en wat niet werkte.

Voorbeeld van een 'field test'

Een van de oefeningen behelsde het transport door de lucht van een bataljon met bevoorrading voor twee weken over een afstand van ongeveer 450 kilometer. Verkenningsvliegtuigen zochten een zandstrook, helikopters zetten een beveiligingseenheid aan de grond en vervolgens landden Caribous op het niet voorbereide terrein om (pro memori) lichte bulldozers aan de grond te zetten (de *Army* bezat dit materieel niet zodat het over land moest worden aangevoerd).

De bulldozers werkten vier uur aan het prepareren van een landing strip zodat een C-130 kon landen, een lading kon lossen en (in een enorme stofwolk) weer kon opstijgen. Er werden zes C-130's ingevlogen en ieder vliegtuig vertrok voordat de volgende landde.²⁵ Na elke landing moesten de bulldozers 15 minuten aan de slag om de landing strip weer in orde te maken, maar na het zesde vliegtuig was het zand zo los dat alleen Caribous en helikopters konden landen. Dit alles gebeurde in een fase dat men

²⁴ Het grote aantal had te maken met het feit dat alle eenheden en organisaties die van doen hadden met de consequenties van de *Howze Board* waren vertegenwoordigd. Het betrof in feite een verkooptruc, het uiteindelijke concept moest worden gedragen door alle gebruikers.

²⁵ De benadering was dusdanig revolutionair dat de C-130's werden gevlogen door testvliegers van Lockheed.

bij het Pentagon beweerde dat de C-130 onder alle omstandigheden kon concurreren met de Caribou.

'War gaming'

Ook *war gaming* maakte deel uit van de studie. Met behulp van de *Research Analysis Corporation* (RAC), een researchinstelling van de overheid, en de *Combat Operations Research Group* (CORG van CONARC), werd er een scenario beproefd dat uitging van een Russische inval in Iran.²⁶ Het betrof een inval via het Zagrosgebergte, een ruig en bergachtig terrein. Van de Amerikaanse eenheden werd het uiterste vereist op het gebied van strategische mobiliteit. Uit deze sessies bleek dat een luchtmobiele divisie strategisch snel was te ontplooiën en dat de capaciteiten deze eenheid in staat stelden de Sovjet eenheden goed af te stoppen, mits deze hun verplaatsing zouden beperken tot het gebruik van wegen. Indien de opmars buiten het wegnen zou plaatsvinden zou het terrein de verplaatsing dusdanig vertragen dat er voldoende tijd was om zwaardere conventionele eenheden naar Iran over te brengen en bijtijds een defensieve opstelling in te nemen. Met name de snelle verplaatsing van lichte eenheden door de lucht gaf de luchtmobiele divisie haar kracht²⁷.

Zuidoost-Azië

Informatie over de condities en mogelijkheden in Zuidoost-Azië werd verzameld door een zeven man sterke afvaardiging van de *Howze Board* dat in juli een bezoek bracht aan de *Military Assistance Advisory Groups* in Zuid-Vietnam, Laos en Thailand. Eveneens werden de *Marine Task Force 116 Headquarters* in Udorn, Thailand, bezocht. Commandanten werden door het *Howze Board* team gebriefd over de activiteiten van de *Board* en benodigde informatie en meningen werden ter plaatse ingewonnen en doorgestuurd naar de verschillende studiegroepen van de commissie. Eén van



De reusachtige Sky Crane CH-54A helikopter

(Foto U.S. Department of Defense; collectie NIMH)

de meningen die werd geregistreerd, was die van *Air Force* en *Marine Corps* officieren die beweerden dat het bewapenen van helikopters geen optie was omdat de helikopter eenvoudigweg niet geschikt zou zijn als wapenplatform!

Organisatievormen

De *Howze Board* bestudeerde de toepassing van *Army* vliegtuigen in de oorspronkelijke vorm van bereden cavalerie, met name op het gebied van verkenning, beveiliging en doelopsporing. Als oorlogstheater werd gedacht aan Zuidoost-Azië, Europa, Noordoost-Azië en het Midden-Oosten. Alle mogelijke vliegtuigtypes werden in de studie meegenomen, zowel bestaande als nog te ontwikkelen zoals de in zijn testfase verkerende CH-1 Chinook (later kwam de typeaanduiding CH-47) en de nog in ontwikkeling zijn *heavy lift* helikopter, de CH-54 Tarhe (ook wel bekend als *Skycrane*). In totaal kwam de commissie tot dertien organisatievormen die alle mogelijke toepassingen binnen de *Army* hadden. Een van de meest vernieuwende concepten betrof de *Air Cavalry Combat Brigade* (ACCB) om vanuit de lucht de historische cavalerietaken uit te voeren. Per

leger werd er een ACCB voorzien, bestaande uit 316 vliegtuigen, waaronder 144 gevechtshelikopters.

Op het gebied van de luchtmobiele divisie werd begonnen met de 'simpelste' lichtste en meest luchtmobiele eenheid die kon worden ontwikkeld, een eenheid die was afgestemd op het Zuidoost-Aziatische theater. Iedere *air assault* divisie zou moeten beschikken over 459 vliegtuigen, de overgrote meerderheid zou uit helikopters bestaan. Een complete divisie zou in drie slagen te transporteren zijn. De eenheden zouden over het gevechtsveld moeten manoeuvreren met behulp van transporthelikopters, beschermd door gevechtshelikopters.

Een groot gedeelte van de traditionele uitrusting zou niet meer benodigd zijn. Het aantal voertuigen zou inkrimpen van 3452 naar 1000. Voor de divisie artillerie werd gekozen voor

²⁶ Zowel CORG als CONARC was er bij betrokken om zowel te analyseren als om studies uit te voeren

²⁷ Generaal Howze zelf plaatste wat vraagtekens bij de positieve uitkomsten van het *war gaming*. Zoals hij zelf stelde kon het menselijke aspect slecht worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld de verminderde stemming van een commandant met last van aambeien.

105 mm houwitseren en Little John-raketsystemen die door de lucht transportabel waren met de CH-1 Chinook. Tevens kende de divisie 24 Mohawks ten behoeve van CAS en 6 Mohawks in de verkenningstaak. De infanteriecompagnieën kenden geen voertuigen en hadden geen mortieren: de zware wapens zouden op bataljonsniveau worden gecentraliseerd.

Aanbevelingen van de 'Howze Board'

Het eindverslag van de *Howze Board* werd aangeboden in de vorm van een aanbiedingsbrief van twee kantjes, een samenvatting van twintig kantjes, een vijf centimeter dik rapport en een meer dan vijftig centimeter dik dossier. Het rapport ademde eigenlijk maar één conclusie uit; neem het luchtmobiele concept over. De hiervoor genoemde organisatievormen werden beschreven en er werd een voorstel gedaan om vijf *air assault* divisies te ontplooiën die de plaats van 16 normale divisies zouden innemen. Ook zouden er drie *air cavalry combat brigades* en vijf *air transport brigades* aan de structuur van de *US Army* moeten worden toegevoegd. De aanbevelingen waren dusdanig indrukwekkend dat het *Department of the Army* besloot het testen een vervolg te geven. De *airmobile division* en de *air transport brigade* zouden worden beproefd.

Reactie van de 'Air Force'

De *Air Force* reageerde stevig op de *Howze Board*. De reactie was begrijpelijk, indien een aantal van de taken, zoals tactisch luchttransport, CAS en verkenningstaken, die nu bij de *Air Force* waren ondergebracht zouden verschuiven naar de *Army* zou dat enorme consequenties hebben. Er werd gevreesd voor de C-130 vloot, de helft van de tactische verkenningsvliegtuigen en 40 procent van de jachtbommenwerpers. Er gingen stemmen op binnen de luchtmacht om 'alles wat vloog' (*aviation for the*

aviators) naar de *Air Force* te halen. Er werd ingeschat dat dit voorstel bij McNamara geen kans van slagen zou hebben. Een commissie onder leiding van luitenant-generaal Gabriel P. Disosway kwam wel met een dik rapport waarin op technische en doctrinaire gronden van leer werd getrokken tegen de aanbevelingen van de Howze Board.

Met de technische argumenten werd het gebruik van helikopters als wapenplatform bekritiseerd en werd gesteld dat *Air Force*-jachtbommenwerpers effectiever waren. En ook de Mohawk in de bewapende rol, organiek ingedeeld in landmachtdivisies, stuitte de *Air Force* ernstig tegen de borst. Het ging hier niet om technologie, maar om taak en missie. De aanbeveling de Mohawk te bewapenen was een open aanval op de afspraken die tussen de *Army* en de *Air Force* waren gemaakt. Deze werd niet door de *Army Staff* ondersteund, maar gaf duidelijk aan hoe ontevreden de *Army* was over de eenzijdige *Close Air Support* afspraken en de noodzaak voor snel beschikbare CAS voor grondcommandanten. Deze aanbeveling had sowieso grote impact bij de *Air Force*. De *Air Force* ging over tot het evalueren van haar CAS en luchttransportverplichtingen. Een gevolg was onder andere dat de *Air Force* verzoeken indiende voor extra eenheden jachtbommenwerpers. De *Air Force* ging op zoek naar een compromis, dat compromis werd uiteindelijk gevonden in 1966 in de *Johnson-McConnell Agreement*.

'11th Air Assault Division (Test)'

Gedurende meer dan twee jaar werden de uitrusting, organisatie en tactieken van *11th Air Assault Division (Test)* ontwikkeld, getest, verfijnd en wederom getest. De fundamenten voor een luchtmobiele/*air assault* doctrine werd in deze periode gelegd. En al lang voordat het testen van *11th Air Assault Division (Test)* was afgerond, was het al duidelijk welke rich-

ting het uit zou gaan op het moment dat het personeel ter beschikking zou zijn en het personeel getraind. Het was de opmaat naar grootschalige luchtmobiele operaties in Vietnam.

'10th Air Transport Brigade'

De *10th Air Transport Brigade* werd samengesteld uit verschillende bataljons met zowel vastvleugelige vliegtuigen als helikopters. De eenheid werd toegevoegd aan de *11th Air Assault Division (Test)*. De taak van *10th Air Transport Brigade* was het onderhouden van een *air line of communication* teneinde voorraden te transporteren naar de divisie te velde.

'1st Cavalry Division (Airmobile)'

Naarmate het beproeven van *11th Air Assault Division (Test)* ten einde liep en de oorlog in Vietnam escaleerde, werd de beslissing genomen het ervaren personeel bij elkaar te houden en een luchtmobiele divisie in Vietnam te ontplooiën als *1st Cavalry Division*. De oorspronkelijke *1st Cavalry Division* was geplaatst in Korea, op 1 juli 1965 werd deze eenheid *2nd Infantry Division* en op hetzelfde moment werd de *11th Air Assault Division (Test)* omgenummerd in de *1st Cavalry Division (Airmobile)* en voorbereid voor het vertrek naar Vietnam. Op 28 juli 1965 begon het transport naar Vietnam. Op 18 september 1965 was het eerste gevechtscontact en op 10 oktober vond de eerste luchtmobiele brigadeactie plaats ('*Operation Shiny Bayonet*').

'Johnson-McConnell Agreement'

Op 6 april 1966 ondertekenden John P. McConnell, *Chief of Staff* van de *US Air Force* en Harold K. Johnson, *Chief of Staff* van de *US Army* een akkoord, de *Johnson-McConnell Agreement*. Het werd de *Army* nu toege-



Personeel en uitrusting bij het hoofdkwartier van het mobiele hospitaal (Korea 1951) (Foto U.S. Army; collectie NIMH)

staan helikopters te ontwikkelen en ontplooiën binnen een gevechtstheater. Dit ontplooiën zou gelden voor alle inzetmogelijkheden, inclusief troepentransport en bewapende inzet. In ruil hiervoor gaf de *Army Aviation* zijn grotere transportvliegtuigen (Caribou) op en werd vrijwel een nagenoeg pure helikopterorganisatie. Vanaf 1966 staat de *US Army* bekend als toonaangevend op het gebied van ontwikkeling van helikopters, helikopterwapens, tactieken en doctrine.

Afsluiting

Vanaf het moment dat vliegtuigen hun intrede bij de krijgsmacht deden is duidelijk geweest dat ze hun nut hadden. Het probleem was dat er vanaf het begin keuzes moesten worden gemaakt: directe ondersteuning van grondeenheden of inzet in de diepte. Successen in de diepte hebben ontegenzeggelijk grotere invloed op het verloop van de oorlog dan het met

vliegtuigen ondersteunen van bataljons of brigades. Dat neemt niet weg dat er meer en meer behoefte is ontstaan aan zowel directe ondersteuning door jachtbommenwerpers als flexibel inzetbare vliegtuigen voor hand en spandiensten.

Het grote probleem was, en is, dat de landstrijdkrachten de luchtstrijdkrachten nodig hebben, maar omgekeerd niet. In zoverre is het een grote historische vergissing geweest de luchtstrijdkrachten in eerste instantie volledig los te koppelen van de landstrijdkrachten (de *US Navy* heeft haar vliegtuigen ook niet ‘verloren’ aan de *Air Force*). In ieder geval had er vanaf het begin een duidelijke afbakening van taken moeten zijn waarbij de landstrijdkrachten ook daadwerkelijk een vliegende component in eigen beheer hadden. Hoewel niet geheel economisch, de verantwoording voor *Close Air Support* had bij de grondcomponent moeten blijven.

Bij de Amerikaanse strijdkrachten is het uiteindelijk nog redelijk op zijn pootjes terechtgekomen, al heeft het veel moeite gekost. Nadat eigen vliegtuigen veilig waren gesteld en het belang van tactische luchtmobili-

teit vanaf de Korea-oorlog toenam, is de beslissing om potentiële generaals tot vlieger op te leiden een belangrijke stap geweest. Dit leidde in eerste instantie tot een grote hoeveelheid initiatieven opdat het tekort aan *Close Air Support* en luchtmobiliteit kon worden opgelost.

Uiteindelijk wist men op het moment dat de tijd rijp was, de juiste man op de juiste plaats (McNamara) te voorzien van voldoende informatie zodat hij de aanzet kon geven tot één van de meest succesvolle ontwikkelingen binnen de *US Army*: de *Air Assault* divisie. Deze ontwikkeling is ingeleid door het werk van de *Army Tactical Mobility Requirements Board* onder leiding van generaal Hamilton H. Howze. Het probleem van de tactische luchtmobiliteit werd hiermee voor een groot gedeelte opgelost. Na de *Johnson-McConnell Agreement* werden de scheidslijnen tussen de *US Army* en de *Air Force* nogmaals duidelijk vastgelegd, zodat de *Army* nu ongehinderd kon werken aan gevechtshelikopters. Het onderwerp CAS is voor de *US Army* nog niet naar volle tevredenheid opgelost. Integendeel, deze problematiek speelt nog steeds.

Omdat de geschiedenis zich normaal gesproken herhaalt, is het goed om kennis te hebben van de problemen die bij de krijgsmacht van de Verenigde Staten hebben gespeeld. Het artikel geeft verder inzicht in bepaalde trends die internationaal zijn overgenomen en het maakt duidelijk waarom er zo'n duidelijke scheiding is tussen de *Army*-eigen *Army Aviation* en de *USAF*.²⁸

Literatuur

- Bergerson, Frederic A., *The army gets an air force*.
- Bradin, James W., *From hot air to hellfire*.
- Butterworth, W.E., *Flying Army*.
- Cheng, Christopher C.S., *Air mobility, the development of a doctrine*.
- Howze, Hamilton H., *A Cavalryman's Story*.
- Stanton, Shelby L., *Anatomy of a division (1st Cav in Vietnam)*.
- Stockfish, J.A., *The 1962 Howze Board and Army Combat Developments*.

²⁸ Trends zoals de vorming van helikopter-eenheden en de ontwikkeling van gevechtshelikopters.