

Az anyahajók szállítására

Hozzáadta: lakosm
2004. október 19. Kedd 19:18

Meglepő ugyan, de tény, hogy a tengerek monstrumai, a repülőgépek-anyahajók, az árbócokosjár kései leszírmazottak. Innen lestők ugyanis a vitorlások korában az árkdőd' tengerészek az ellenség manávereit.

Már a XIX. században felmerült a megfigyelőállás valamifajta árnállás-sátásának gondolata. 1897 és 900 között a földaldu a fekete-tengeri orosz flotta nőhány páncéllhajóit lággámbákkal szerelték fel. Jóllehet ezek a megtold megfigyelőállások teljes-tették hivatásukat, de elírulták a hajók tartózkodási helyét az ellenségnek. L. Macievics hajómaróknak áppen ezért terjesztette tervét pontosan a századfordulón a haditengerészet vezérkara elé: ápárepülőgépeket hordozó cirkálókat az orosz hadihajógyártás valamelyik máshelyben.

Eugene Ely amerikai aviatikus 1910-ben a Birmingham cirkáló orr-részen elhelyezett kifutóstartolt géppel, 1911-ben pedig a Pennsylvania csatahajó tatójn hajtott végre sikeres leszállást. Eltelt még egy év, s a franciák felavatták a Foudre repülőgépek-anyahajót, amelyet egy aknaszálló-tárból alakították át. Ez volt az első igazi repülőgépek-anyahajó, de mivel egy fecske nem csinál nyarat, a tengerészek továbbra is elényben a hajó és a repülőgépek ásszeházás-tásásból szállításra lett hidrolónt, amelyet a fedélzetre a kézzelnságos emelőszerkezet segítségével bocsátani.

Az I. világháborúban esett át a haditengerészeti lógier' a maga tázkeresztgáon, áspedig meggyáz' sikerrel. A anyahajókon telepített orosz és brit hidrolónok nemcsak felderítősszel foglalkoztak: segétságákkal, irányná-tásukat mádosították a sorhajók lávegeinek alá tartásáit, áldá' be vették az ellenség tengeralattjárókat, hajókat s állszettek el. Ezért dntátték ágy a tengerészeti stratógaik, hogy a jv' a hidrolónok, s ágy nem sokkal háború utójn megjelentek az átalakított, majd a speciális ápá-tás szállítás-hajók. Később csaknem minden sor és cirkáló elláttak katapultberendezéssel és kis máret hangárokkal.

Ezek az ósz repülőterek azonban nem állták ki az idők próbáit. A hidrolójn fogadására megállás hadihajó rem célpontot jelentett az ellenségnek, az ázemanyagot tároló tartályok rendkívüli győkonysága pedig katasztrófát tázvással fenyegette a cirkálókat. Álehet a tervezők a harmincas évek végre megalkották a nagy hatástá hidrolónokokat, a rdiálokáitor pedig menetestette a pilótákat attá, hogy kockázatos utakat tegyenek az ellenség ellenérese alatt állás terállításra fállt, véglegesen bebizonyosodott, hogy a futómalvel elláított repülőgépek

Az eléreláit angolok az I. világháború végén ké-sáreleteikhez a Furious nevű kénnű csatárcirkáló vjlasztottá rászátó átalakították felszálló-pályáit, tatójn pedig leszálló-pályát ápá-tettek. A ké-sáreletek áráit a pilóták ha száma-tásukba a legkisebb hiba csószott, a hajó kézzápfelátmányának átkázték. A baleseti statisztika ak kezdett javulni, amikor a fel- és leszállóterállításra hajó egész hosszában végignyál fedélzetté egyes-tették parancsnoki hidat és a káományt pedig a jobb oldalra helyezték át - sajátos szigetá átalakítva. Az Eagle repülőgépek anyahajó májr ágy ápá'lt, s páddáit kévetve formálódott korszerűvé a japánok Akagi tápusó csatárcirkáló-sóta, az amerikaiak Lexington és Saratoga cirkálója, a franciák Bárn csatahajója. Ezek azonban kivétel nélkül álláított harci járművek voltak. Az első, kimondottan erre alá tett repülőgépek-anyahajó csak 1924-ben szállításra lett meg: a 11 ezer tonna vzkiszoró-tásó brit Hermes, amely később mintájul szolgálta valamennyi, a ké hajú kézzállt id'szakban ápá-tett repülőgépek-hordozókhöz. Fedélzetét az orr-résztől a tatig egybeápá-tették, s alá helyet a hangárok, a repülőgépek-emelő, a állszerraktárak és a benzintartályok. A hagyományos sziget mellett és a fedélzet ké oldalán a lógitámadások elhártására alkalmas fegyverzetet telepíttek.

Természetesen az utóznák csak az elveket illetően kévették a modell földáit. A japánok, majd az amerikaiak is 20 mm-es lávegekkel szerelték fel a csatárcirkálókból kialakított repülőgépek-anyahajókat, az 1921-ben ápá-tett 7,5 ezer tonnás Hosát pedig sziget nélküli ápá-tették a felkelő nap országának hajóápá-tái - a káományeket a fedélzetükre helyezték el. A szakemberek véleménye szerint ennek meg kellett volna kénnűtenie a pilóták dolgát, de a japán álltozat nem állt kéállásá sebben ápszerűvé: az ilyen sima fedélzet hajók kapitányai elégedetlenek voltak hánytelen kélével.

Az eredeti, a szigettel elláított álltozat ezzel szemben hosszú évekig divatos megoldásnak száma-tott. Ilyen, 10-25 ezer tonna vzkiszoró-tásó hajókat ápá-tettek Angliában, az Egyesült Államokban, Japánban és Franciaországban. Ez 30-70 repülőgépek állomásozott - vadászgépek, torpedóhordozók bombázók, felderítő. Ugyancsak a harmincas években dolgozták ki a fedélzeti lógier' taktikáit. Az akció kezdetekor a repülőgépek-anyahajó a szélle szembe s amá-g a repülőgépeket daruval a fedélzetre emelték, eléte a maximális sebességet. A fedélzet alá kiemelkedő az orr-részen elhelyezkedő gyorsító pályáira gurultak. A feladat végrehajtása utójn a pilóta a fedélzet fálló ereszkibocsátotta a kékezé horgot (ez leszállóskor beleakadt a leszállófigyelő kételébe, amelyet a fedélzeten keresztbe feszítettek ki), lerakta a gépet, s elgurult a liftig, amely helyre szállította masináit. A II. világháború tengeri csatá májr ilyen hajók átkázték meg egymással.

A Courageous nevű brit repülőgépek-nyahajó 1939. szeptember 17-én kő hatalmas robbanás rajta meg, s negyedrészére maradványok maradtak, fedélzetén 518 tengerősszel és a repülőgéppel. Ezzel az U-29-es német tengeralattjáró parancsnoka megnyitotta a II. világháború 43 repülőgépek-nyahajó szállításvesztéslistáját. Ezen kívül világiossai és repülőgépek-nyahajó-pus legfontosabb hiányossága: egy vízvonal alatt lévő egy csapájsar harcképtelenné mivvel a megdőlő fedélzeten nem tudtak felszállni a repülőgépek. Bombatalakat esetén nemcsak kijáratlan sárkányok keletkeztek a hajófedélzeten, hanem katasztrófális törvényes robbanások pusztítottak a szerkezetek fölött, benzigával az ártott alsó fedélzeten is.

E kétségtelen hírtények mellett azonban a repülőgépek-nyahajó korábban nem is sietett elnyere is feny derő. Bizonyosodott, hogy képek állsszpontosított csapást márn az ellenséges hajóegységekre és a parti célpontokon ilyen feladatok megoldására korábbi vélemények szerint csak a sorhajókból álló egységek voltak képek. A fedélzeten repülőgépek megbá-zhatán valódelmeztök a hajórajt vagy a konvojt a légítámadásokról a nyitáson, nagy szerepet vállalva a támadás tengeralattjárók megfigyelésében is. Agy aztán a szívetsegek - mérlegelve az előnyös - ágy dőtték, hogy meggyorsítják az átképek programját, berendezkedve a repülőgépek-nyahajóknak támmeggyájtására. Kereskedelmi, sőt tartályhajókból is képszáltek a dokkokban páncéltalan, mindössze 10-12 ezer tonna vízkeszortású vízitkozatok, amelyek legfeljebb harminc repülőgéppel szállították a vízitkozatok alkalmasak, de ez tákképtelenek legkedveltebb ellenfelei. Volt olyan repülőgépek-nyahajó - a Card -, amely hírom hónap alatt 11 német tengeralattjárókat álllyesztett el az Atlanti-óceánon.

Igaz, a japánoknak is sikerült csatasorba állítástaniuk németény kénnny repülőgépek-nyahajó, sorhajó és nehézcsirkáló is felszereltek felszálló pályákkal, de előstek: a csendes-óceán híboróban akkorra már a szívetsegek kezébe kerültek a kezdeményezés lehetsége. Jellemző a tengelyhatalmak helyzetére, hogy Hitler 1942-ben adott parancsot németény személyszállítás hajó és a Seidlitz nehézcsirkáló átalakítására. s hogy Mussolini gyorsíratás kereskedelmi hajókat akart átalakítani, de egyik terv sem vált valára.

A szívetsegek ugyanebben az időben már sorozatban bocsították vízre a Majestic (15,7 ezer tonna), a Hermes (18 ezere tonna), az Essex (31 ezer tonna) és a Midway típusú ké-sár repülőgépek-nyahajókat. A híboró után, a teremtőket eredményeit elemezve az Egyesült Államok, Anglia és már országok arra a következtetésre jutottak, hogy ideje felvizsgálni a hadiflották hagyományos ranglistáját, s a repülőgépek-nyahajókat a korábban a tengeri erők magvának tekintett sorhajók és nehézcsirkálók helyére állítani. Ahhoz azonban, hogy a repülőgépek-nyahajókat hajó legkényelmesebben hajtsák vízre a rajtuk bázis feladatokat, a Pentagon és az Admirális szakemberei elengedhetetlennek tartották, hogy sugárhajtású repülőgépekkel és rakétafegyverekkel szerzőjük fel azokat. Német másfajta átalakításra is szókság volt, ugyancsak a korszerűstés táss jegyében. A hajóknak startfedélzetet megerősítés meghosszabbították, a kizóles-tettök - ez utánbbi azonban csak akkor sikerült, amikor a hajóknak felszálló pályát. Ez egy kiegsztés-tá pályaszakaszt jelentett, ami rözösán kapcsolódott a fedélzet bal oldalához. A vízre eseten az orr-részén a ferde felszálló pályánál is startolhattak a repülőgépek, miközben a visszátérő hajófaron álltak le, hogy a gurulást a ferde felszálló pályán fejezzék be, ahonnan aztán a speciális berendezések pillanat alatt el is távolították őket. A nehéz repülőgépek felszállásait nagy erejű gézközpontok is segítették a kizóles eseten a csapásmérő repülőgépek-nyahajókról 10-15 perc alatt 60 vadászgéppel és bombázással indulóknak.

Franciaországban 1961-62-ben képkétek mág kétké, viszonylag nem nagy méretű 28 ezer tonnás Clemenceau típusú repülőgépek-nyahajó, amelyek egyenként hatvan harci repülőgéppel befogadására voltak alkalmasak, s ugyzenekben fejezték be németény kélléges hadihajó: az ugyancsak repülőgéppel hordozó Jeanne d'Arc típusú kénnnyáscirkálók képkésük.

Németény ávvel azelőtt, hogy a franciák hozzákezdek ezeknek a hajóknak az képkéshez, mássut már olyan járművekkel egésztették ki a flottát, amelyek alkalmasak voltak a vízszas kévekben szélett, de csak hírom ávttizeddel késb elterjedt repülőgépek-szerkezetek: a helikopterek fogadására. Mint bizonyosodott, a helikopterek minden egyébké járműnél alkalmasabbak a kélléges akciók vízrehajtására. Az amerikaiak a koreai híboró idején próbálták ki a helikopterek lehetségeit, s ezt követkeően németény hagyományos ké-sár repülőgépek-nyahajó átalakítottak helikopterhordozóvá.

Az amerikai haditengerősszet 1961-ben kapta első, a 17 ezer tonna vízkeszortású Ivo Jima típusú deszantanyahajóját, amelyet arra képkétek, hogy légi ton gyalogságot juttasson el idegen partokra. Ezeket a hajókat a 70-es kévek képzésén a nagyobb, 40 ezer tonna vízkeszortású, Tarawa típusú deszantszállók kévkétek, am már nemcsak gyalogságot, hanem páncéltolt járműveket is szállítottak fedélzeti naszdijaikon a forrás pontokhoz.

A Pentagon egyébké az 50-60-as kévekben első sorban a nagyméretű csapásmérő repülőgépek-nyahajóknak foglalkozott. A washingtoni stratégiák véleménye szerint ugyanis csak ezek a hajók teszik lehetővé, hogy csapatokat, mághozzá atomfegyverrel felszerelt csapatokat juttassanak el a világszerte bármely pontjára.

Az amerikai hajógyárakban 1952-ben kezdődött meg a Forrestal típusú, 77 ezer tonna vízkeszortású, 90-100 repülőgéppel hordozására alkalmas szuper-nyahajóknak gyártása, a következő nyolc évben azonban a Pentagon újra

normális erőgőpekell ellátott, kisebb csapósmárkák repülőgépek-anyagokra adott megrendeléseket.

Csak 1968-ban, amikor az amerikai kormányzat elfogadta az ögynevezett Áceájni stratégiát, kezdődött meg a hatalmas (91 ezer tonnás) atommeghajtású Nimitz típusú repülőgép-támaszpályák, amelyet az amerikai sajtó a ténylegesen leghatalmasabb és legerősebb hajókat harangozott be. Alig telt el azonban néhány év, s ugyanezek a lapok már az új vészvilágban neveztek a Nimitzre, s az ugyanehez a támaszpályához tartozó Eisenhower és Winsont. E fordulat oka E. Zumwalt nyugalmazott tengernagy cikke volt, amelyben katonák egyszerre a legmagyarazta, hogy az atomenergia be- beleboldult kongresszus által becsülte az atomhajók elnyit.

Mindenesetre tény, hogy Macievics hajómarokk találmánya hosszú ideig letiltás és fejlődésnek bizonyult...

Á