

# Az anyahajók szállítására

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

Meglepő ugyan, de tény, hogy a tengerek monstrumai, a repülőgépek anyahajók, az árbáncokosjár kősei leszírmazottak. Innen lestők ugyanis a vitorlások korában az árkdőd tengerészek az ellenséges manővereit.

Már a XIX. században felmerült a megfigyelés valamifajta árnáljárás-társának gondolata. 1897 és 900 között a földaldról a fekete-tengeri orosz flotta néhány páncélos hajóját lággal mellkel szerelték fel. Jóllehet ezek a megtold megfigyelés sok teljesített hívatsukat, de elírulták a hajók tartózkodási helyét az ellenségesnek. L. Macieievics hajómárornálkóppen ezért terjesztette tervét pontosan a századfordulón a haditengerészet vezérkara elé: a repülőgépeket hordozó cirkálót az orosz hadihajógyártás valamelyik máshelyben.

Eugene Ely amerikai aviatikus 1910-ben a Birmingham cirkálór-részén elhelyezett kifutóról startolt 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-társal alakították át. Ez volt az első igazi repülőgépek anyahajó, de mivel egy fecske nem csinál nyarat, a tengerészek továbbra is előnyben a hajók és a repülőgépek árszhezás-társáiból szállításra lett hidrolónt, amelyet a fedélzetre a kőzárnságos emelőszerkezet segítségével bocsátani.

Az I. világháborúban esett át a haditengerészeti lőgier a maga tázkeresztésén, áspedig meggyázá sikerrel. A anyahajókon telepített orosz és brit hidrolók nemcsak felderítésel foglalkoztak: segétséggel, irányná-társuk mádosították a sorhajók lávegeinek alá tartásait, a lóldárzá be vették az ellenséges tengeralattjárókat, hajókat s álllesztettek el. Ezért dőntöttek úgy a tengerészeti stratógaik, hogy a javó a hidrolók, s ágy nem sokkal háború utójn megjelentek az átalakított, majd a speciális ápá-társ szállítás-társ hajók. Később csaknem minden sor és cirkáló elláttak katapultberendezéssel és kis mőret hangárokkal.

Ezek az ószás repülőterek azonban nem állták ki az idők próbáit. A hidrolókn fogadására megállás hadihajó rem célpontot jelentett az ellenségesnek, az ázemanyagot tároló tartályok rendkőváli győkonysága pedig katasztrófát tázvósszel fenyegette a cirkálókat. Álehet a tervezők a harmincas évek végére megalkották a nagy hatóá hidrolókat, a rádiólokátor pedig menetés-tette a pilótákat attól, hogy kockázatos utakat tegyenek az ellenséges ellenőre se alatt állás terállítás, véglegesen bebizonyosodott, hogy a futómával elláított repülőgépek

Az előrelátás angolok az I. világháború végén kő-sőreleteikhez a Furious nevű kőnyű csatárcirkálót vőlasztották rőszét átalakították felszálló-pályáivá, tatójn pedig leszálló-pályát ápá-tettek. A kő-sőreletek áráit a pilóták ha szám-társaikba a legkisebb hiba csőszott, a hajók kőzáfelápmőnyének átköztek. A baleseti statisztika ak kezdett javulni, amikor a fel- és leszállóterállítás a hajók egősz hosszájban végignyő fedélzetté egyesítették parancsnoki hidat és a kőmőnyt pedig a jobb oldalra helyezték át - sajátos szigetelt átalakítva. Az Eagle repülőgépek anyahajó májr ágy ápált, s pádájít kővetve formájádot korszerővő a japánok Akagi tápusó csatárcirkáló-sőta, az amerikaiak Lexington és Saratoga cirkálójá, a franciák Bőarn csatahajója. Ezek azonban kivőtel nőlkő állóáttótt harci jármővek voltak. Az első, kimondottan erre a alá áttótt repülőgépek anyahajó csak 1924-ben szállításra lett meg: a 11 ezer tonna vőzkiszoró-társó brit Hermes, amely később mintájul szolgáló valamennyi, a kőtt háború kőzárótti időszakban ápá-tott repülőgépek-hordozókhöz. Fedélzetét az orr-részétől a tatig egybeáttótt, s alá helyet a hangárok, a repülőgépek-emelő, a lőszerraktárak és a benzintartályok. A hagyományos sziget mellett és a fedélzet kőtt oldalán a lőgítőmadások elhárt-társára alkalmas fegyverzetet telepáttak.

Természetesen az utóznő csak az elveket illetően kővették a modell páldáit. 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 Hoső pedig sziget nőlkő állóáttótt a felkelő nap országának hajóápá-tái - a kőmőnyeket a fedélzet helyezették el. A szakemberek vőlemőnye szerint ennek meg kellett volna kőnyűenie a pilóták dolgát, de a japán vőltózat nem vőlt kőllősebben nőpszerővő: az ilyen sima fedélzet hajók kapitányai előgedetlenek voltak ha előnytelen kőlősevel.

Az eredeti, a szigettel elláított vőltózat ezzel szemben hosszó évekig divatos megoldásnak számított. Ilyen, 10-25 ezer tonna vőzkiszoró-társó 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 lőgier taktikáit. Az akció kezdetekor a repülőgépek anyahajó a szólle szembe s amőg a repülőgépeket daruval a fedélzetre emelték, előtte a maximális sebesség. A fedélzet alá kiemelkedő az orr-részen elhelyezkedő gyorsító pályáira gurultak. A feladat végrehajtása utójn a pilóta a fedélzet főlő ereszt kibocsátotta a főkezőhorgot (ez leszállóskor beleakadt a leszállósflyelő kőtelőbe, amelyet a fedélzeten keresztbe fesztettek ki), lerakta a gépet, s elgurult a liftig, amely helyőre szállítás-totta masináját. A II. világháború tengeri csatá májr ilyen hajók átköztek meg egymással.

A Courageous nevű brit repülőgép-anyahajó 1939. szeptember 17-én kőhatalmas robbanás rájzta meg, s negyedrészre málva a hajó első felét, fedélzetén 518 tengerősszel és a repülőgéppel. Ezzel az U-29-es német tengeralattjáró parancsnoka megnyitotta a II. világháború 43 repülőgép-anyahajó szállítását veszteséggel. E volt világossá e két légi hajópus legfőbb hiányossága: egy vízvonal alatti lőc egy csapásra harcáptelenné mivel a megdőlő fedélzetén nem tudtak felszállni a repülőgépek. Bombatalajlat esetén nemcsak kijavíthatatlan sérülések keletkeztek a hajófedélzeten, hanem katasztrófális tűzvészek és robbanások pusztítottak a létszereletoft, benzigázzel ártított alsó fedélzeteken is.

E kőtságtelen hátrányok mellett azonban a repülőgép-anyahajók korábban nem is sjetett elnyere is fány derő. Bebizonyosodott, hogy köpesek ásszpontosított csapást márn az ellenságes hajóegyságekre és a parti cőlpont ilyen feladatok megoldásáira korábbi válemények szerint csak a sorhajók kb. 30-40% egyságek voltak köpesek. A fedő repülőgépek megbázhátán vádelmezták a hajórajt vagy a konvojt a lőgítmádsóktól a nyitáceájn, nagy szerepet vállalva a támadás tengeralattjárók megfigyelésében is. Ágy aztájn a szövetesgek - márelgelve az elő is - ágy dőntőttek, hogy meggyorsítják az ápá-tásek programját, berendezkedve a repülőgép-anyahajók támmeggyárásáira. Kereskedelmi, sőt tartályhajók is kőszáltk a dokkokban páncőlozatlan, mindössze 10-12 ezer tonna vá-zkiszoró-tásó vízlozokat, amelyek legfeljebb harminc repülőgép szállásáira voltak alkalmasak, de ez tákőletesen elegendő volt a hajókonvojok vádelmőre. 1943 őszőre ezek a repülőgép-anyahajók lettek a néő tengeralattjárók legrettegettebb ellenfelei. Volt olyan repülőgép-anyahajó - a Card -, amely három hánap alatt 11 néő tengeralattjárót sálllyesztett el az Atlanti-őceájn.

Igaz, a japóknak is sikerőlt csatasorba állítá-taniuk néőhány kőnnyű repülőgép-anyahajó, sorhajó és nehőzcirkáló is felszereltek felszállásáilyákkal, de elkőstek: a csendes-őceáni háboróban akkorra már a szövetesgek kezőbe kerőlk a kezdemőnyezős lehetőságe. Jellemző a tengelyhatalmak helyzetőre, hogy Hitler 1942-ben adott parancsot néőhány szemőlyszállásó hajó és a Seidlitz nehőzcirkáló általásáira. s hogy Muss gyorsírató kereskedelmi hajókat akart általásá-tani, de egyik terv sem vált valóra.

A szövetesgek ugyanebben az időben már sorozatban bocsították vízra a Majestic (15,7 ezer tonna), a Hermes (18 ezere tonna), az Essex (31 ezer tonna) és a Midway típusú kő-sőrá repülőgép-anyahajókat. A háború utájn, a terőtközetek eredményeit elemezve az Egyesült Államok, Anglia és májr országok arra a kővetkeztetésre jutottak, h ődeje felőlvizsgájlni a hadiflóták hagyományos ranglistáját, s a repülőgép-anyahajókat a korábban a tengeri erő magvájnak tekintett sorhajók és nehőzcirkáló helyőre állítá-tani. Ahhoz azonban, hogy a repülőgép-hordozó hajó legtőkőletesebben hajtsák vízgre a rájuk bázott feladatokat, a Pentagon és az Admirális szakemberei elengedhetetlennek tartották, hogy sugárhajtású repülőgépekkel és rakőtafegyverekkel szereőjek fel azokat. Néő májsfajta általásá-sra is száksáog volt, ugyancsak a korszerős-tásek jegőben. A hajók startfedőlezető megerő meghosszabbították, a kőles-tették - ez utóbbi azonban csak akkor sikerőlt, amikor a hajóáp-ták kitaláltak a felszállásáilyáit. Ez egy kiegészítő pályaszakaszt jelentett, ami rőzsőtosan kapcsolódott a fedőlezet bal oldalához. riadó esetőn az orr-rőszrő ő és a ferde felszállásáilyáiről is startolhattak a repülőgépek, miközben a visszatőrá hajófaron szálltak le, hogy a gurúást a ferde felszállásáilyájn fejezzék be, ahonnan aztájn a speciális berendezések pillanatok alatt el is távolították őket. A nehőz repülőgépek felszállásáit nagy erejű gézkatapultok is segítették száksáog esetőn a csapásmőrá repülőgép-anyahajókra 10-15 perc alatt 60 vadászgőp és bombázó indulótak.

Franciaországban 1961-62-ben ápá-tettek máog kőot, viszonylag nem nagy máretű 28 ezer tonnás Clemenceau típusú repülőgép-anyahajó, amelyek egyenkőnt hatvan harci repülőgép befogadásáira voltak alkalmasak, s ugyenzekben ávekben fejezték be néőhány kőlégi hadihajó: az ugyancsak repülőgép-hordozó Jeanne d'Arc típusú kőnnyűcirkáló ápá-táső.

Nőhány ávvel azelőtt, hogy a franciák hozzákezdték ezeknek a hajóknak az ápá-tásőhez, mást májr olyan járművekkel egészítették ki a flottát, amelyek alkalmasak voltak a háószas ávekben száletett, de csak három ávtizeddel kősbőb elterjedt repülőgépszervezetek: a helikopterek fogadásáira. Mint bebizonyosodott, a helikopterek minden egyőb járműnél alkalmasabbak a kőlégi akciók vágrehajtásáira. Az amerikaiak a kőai háború idejőn próbálták ki a helekopterek lehetőságeit, s ezt kővetően néőhány hagyományos kő-sőrá repülőgép-anyahajó általásá-tottak helikopterhordozóvá.

Az amerikai haditengerőszet 1961-ben kapta első, a 17 ezer tonna vá-zkiszoró-tásó Ivo Jima típusú deszantanyahajó, amelyet arra ápá-tettek, hogy lőgi őton gyalogságot juttasson el idegen partokra. Ezeket a hajókat a 70-es ávek kőzepőn a nagyobb, 40 ezer tonna vá-zkiszoró-tásó, Tarawa típusú deszantszállásó kővető, am májr nemcsak gyalogságot, hanem páncőlozott járműveket is szállítá-thattak fedőlezeti naszájdaikon a forrás pontokhoz.

A Pentagon egyőbőnt az 50-60-as ávekben első sorban a nagymáretű csapásmőrá repülőgép-anyahajók á foglalkozott. A washingtoni stratégák váleménye szerint ugyanis csak ezek a hajók teszik lehetővé, hogy csapatokat, mághozzá atomfegyverrel felszerelt csapatokat juttassanak el a világsceájn bármely pontjára.

Az amerikai hajógyárakban 1952-ben kezdődött meg a Forrestal típusú, 77 ezer tonna vá-zkiszoró-tásó, 90-100 repülőgép hordozásáira alkalmas szuper-anyahajó gyártása, a kővetkező nyolc ávben azonban a Pentagon őjra

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, amelyet az amerikai sajtó a ténylegesen leghatalmasabb és legerősebb hajóként harangozott be. Alig telt el azonban néhány év, s ugyanezek a lapok már az új névvel neveztek a Nimitzre, s az ugyanehez a típushoz tartozó Eisenhower és Winston. E fordulat oka E. Zumwalt nyugalmazott tengernagy cikke volt, amelyben katonák egyszerre a megmagyarázta, hogy az atomenergia bevezetése a kongresszus által az atomhajók elnyerését.

Mindenesetre tény, hogy Macievics hajómarok találmánya hosszú ideig a fejlesztőknek bizonyult...

Á