

Az anyahajók szállítására

Contributed by lakosm
2004. October 19. Tuesday 19:18

There are no translations available. Meglepő uyan, de tény, hogy a tengerek monstrumai, a repülőgépek anyahajók, az ábraképek kősei leszírmazottai. Innen lesték ugyanis a vitorlások korában az árkaftó tengerészek az ellenséges manávereit.

Már a XIX. században felmerült a megfigyelés valamifajta ábraképekkel történő gondolata. 1897 és 900 között a földrajz és a fekete-tengeri orosz flotta nehézségei miatt a hajók felállítására került sor. Jóllehet ezek a megfigyelések teljesítették a feladatukat, de elárulták a hajók tartózkodási helyét az ellenségnek. L. Macieievics hajózási munkái alapján ez a terv pontosan a századfordulón a haditengerészet vezérének el: a repülőgépeket hordozó cirkálókat az orosz hadihajógyártás valamelyik máshelyén.

Eugene Ely amerikai aviatikus 1910-ben a Birmingham körüli orr-részén elhelyezett kifutóról startolt géppel, 1911-ben pedig a Pennsylvania csatahajó tetején hajtott végre sikeres leszállást. Eltelt még egy év, s a franciák felavatták a Foudre repülőgéppel, amelyet egy aknász-alkalmatosság alakított át. Ez volt az első igazi repülőgéppel, de mivel egy fecske nem csinál nyarat, a tengerészek továbbra is előnyben a hajók és a repülőgépek között a vízszintes és a víz alatti hidrolókat, amelyet a fedélzetre a kábelvezetés emelési szerkezet segítségével a vízre bocsátani.

Az I. világháborúban esett át a haditengerészeti légierő a maga támaszkeresztjeivel, és pedig meggyőző sikerrel. Az anyahajókra telepített orosz és brit hidrolók nemcsak felderítő feladatokkal, iránymutatással, mészárosok és sorhajók felállításával, a földrajzi bevetéssel az ellenséges tengeralattjárókat, hajókat és állványzatokat el. Ezért döntöttek úgy a tengerészeti struktúrák, hogy a jövőben a hidrolók, s a gy nem sokkal háború után megjelentek az újalakított, majd a speciális gép-alkalmatosságok szállítására hajók. Később csaknem minden orosz cirkáló elláttak katapultberendezéssel és kis motoros hangárokkal.

Ezek az orosz repülőterek azonban nem állták ki az idő próbáját. A hidrolók fogadására megállított hadihajó reménytelenül jelentett az ellenségnek, az anyagot tároló tartályok rendkívül győzelmi konnyúsága pedig katasztrofális támaszosszal fenyegette a cirkálókat. És lehet a tervezők a harmincas évek végére megalkották a nagy hatástípusú hidrolókat, a rádiólokátor pedig menetesen tette a pilótákat attól, hogy kockázatos utakat tegyenek az ellenség elleni részese alatt álló területek felállítását, véglegesen bebizonyosodott, hogy a futómalommal ellátott repülőgépek

Az elrelátó angolok az I. világháború végén a Furious nevű kábelvezetésű csatárcirkálóval véglesztették a részét az újalakított felszálló-pályáit, tetején pedig leszálló-pályát építettek. A kábelvezetésű újalakítottak a pilóták számára a legkisebb hiba csúszott, a hajók kábelvezetésű felépítésének a kábelvezetés. A baleseti statisztika elkezdett javulni, amikor a fel- és leszállóterület a hajók egész hosszában végigvezetésű fedélzettel egyesítették a parancsnoki hidat és a kábelvezetésű pedig a jobb oldalra helyezték át - sajátos szigetelt újalakított. Az Eagle repülőgéppel anyahajók már a géppel, s a földrajzi kábelvezetésű formájú korszerűvel a japánok Akagi támasz csatárcirkáló-sorozat, az amerikaiak Lexington és Saratoga cirkálója, a franciák Béarn csatahajója. Ezek azonban kivétel nélkül a újalakított harcra készült gépek voltak. Az első, kimondottan erre a feladatra épített repülőgéppel anyahajók csak 1924-ben szállításra kerültek: a 11 ezer tonna súlyú brit Hermes, amely később mint a szolgálat valamennyi, a újalakított kábelvezetésű idős korban épített repülőgéppel hordozókhöz. Fedélzettel az orr-részt a tág egybeépített, s a helyet a hangárok, a repülőgéppel emelő, a szálló rakományok és a benzintartályok. A hagyományos sziget mellett és a fedélzettel a újalakítottak sok elhárító-alkalmatosságra alkalmas fegyverzetet telepíttek.

Természetesen az új hajók csak az elveket illetően kábelvezetésű a modell alapján. A japánok, majd az amerikaiak is 20 mm-es gépekkel szerelték fel a csatárcirkálókat a kialakított repülőgéppel anyahajókat, az 1921-ben épített 7,5 ezer tonnás Hosó pedig sziget nélkül a újalakított felkelő nap országának hajókat - a kábelvezetésű a fedélzettel helyezték el. A szakemberek véleménye szerint ennek meg kellett volna lennie a pilóták dolgát, de a japán újalakított nem volt a újalakított sebben a gépvezetésű: az ilyen sima fedélzettel hajók kapitányai elárgedetlenek voltak a újalakított elnyitlen kábelvezetésűvel.

Az eredeti, a szigettel ellátott újalakított ezzel szemben hosszabb ideig divatos megoldásnak számított. Ilyen, 10-25 ezer tonna súlyú brit és amerikai hajókat építettek Angliában, az Egyesült Államokban, Japánban és Franciaországban. Ezek 30-70 repülőgéppel állományozott - vadászgépek, torpedóhordozók bombázók, felderítő. Ugyancsak a harmincas években dolgozták ki a fedélzeti légierő taktikáját. Az akció kezdetekor a repülőgéppel anyahajók a széllel szembe és a repülőgépeket daruval a fedélzetre emelték, előre a maximális sebességet. A fedélzettel a újalakított kiemelkedő az orr-részen elhelyezkedő gyorsító pályáira gurultak. A feladat végrehajtása után a pilóta a fedélzettel a újalakított kibocsátotta a fókusz horgot (ez leszállásakor beleakadt a leszállósflyvel a újalakított, amelyet a fedélzeten keresztbe feszítettek ki), lerakta a gépet, s elgurult a liftig, amely helyre szállításra a újalakított. A II. világháború tengeri csaták már ilyen hajók a újalakított meg egymással.

A Courageous nevű brit repülőgép-anyahajó 1939. szeptember 17-én kőhatalmas robbanás rázta meg, s negyedóra múlva a hajó elsüllyedt, fedélzetén 518 tengerősszel és a repülőgépekkel. Ezzel az U-29-es német tengeralattjáró parancsnoka megnyitotta a II. világháború 43 repülőgép-anyahajó szímlájlát veszteséglistáját. E világháború e korszakának hajópus legfőbb hiányossága: egy vízvonal alatti lőkegy csapásra harcképtelenné mivel a megdőlő fedélzetén nem tudtak felszállni a repülőgépek. Bombatalálat esetén nemcsak kijavíthatatlan sérülések keletkeztek a hajófedélzeten, hanem katasztrófális tűzvészek és robbanások pusztítottak a szerkeletszfolt, benzigázzal átitott alsó fedélzeteken is.

E korszakot hártyák mellett azonban a repülőgép-anyahajók korábban nem is jött el a nyere is fény derült. Bebizonyosodott, hogy a pesék állászpontosított csapást márni az ellenséges hajóegységekre és a parti célpontok ilyen feladatok megoldására korábbi válmányok szerint csak a sorhajókban álló egységek voltak képesek. A fedélrepülőgépek megbízhatatlan válmányok a hajórajt vagy a konvojt a lőgítmadársoktól a nyitáson, nagy szerepet vállalva a tadmány tengeralattjárók megfigyelésében is. Agy aztán a szíveteségek - márlegelve az elá is - Agy dntettek, hogy meggyorsítják az árpát-tásek programját, berendezkedve a repülőgép-anyahajók támmeggyárására. Kereskedelmi, sőt tartályhajókban is kőszálmek a dokkokban páncélozatlan, mindössze 10-1 ezer tonna víz-zkiszorító vízválmányok, amelyek legfeljebb harminc repülőgép szíllátásra voltak alkalmasak, de ez tákőletesen elegendő volt a hajókonvojok válmányre. 1943 ászáre ezek a repülőgép-anyahajók lettek a német tengeralattjárók legrettegettebb ellenfelei. Volt olyan repülőgép-anyahajó - a Card -, amely három hónap alatt 11 német tengeralattjárót süllyesztett el az Atlanti-óceánon.

Igaz, a japánoknak is sikerült csatasorba állítástaniuk német hajó repülőgép-anyahajó, sorhajó és nehézcirkáló is felszereltek felszálló pályákkal, de elkőstek: a csendes-óceáni háborúban akkor már a szíveteségek kezébe kerültek a kezdeményezés lehetősége. Jellemző a tengelyhatalmak helyzetére, hogy Hitler 1942-ben adott parancsot német hajó személyszállító hajó és a Seidlitz nehézcirkáló átalakítására. s hogy Mussolini gyorsírató kereskedelmi hajókat akart átalakítani, de egyik terv sem váltárára.

A szíveteségek 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 kőszárm repülőgép-anyahajókat. A háború után, a tőtközetek eredményeit elemezve az Egyesült Államok, Anglia és már országok arra a kővetkeztetésre jutottak, hogy ideje felvívizsgálni a hadiflották hagyományos ranglistáját, s a repülőgép-anyahajókat a korábban a tengeri erők magyának tekintett sorhajók és nehézcirkáló helyére állítani. Ahhoz azonban, hogy a repülőgép-hordozó hajó legtőletesebben hajtsák vízre a rájuk bízott feladatokat, a Pentagon és az Admirális szakemberei elengedhetetlennek tartották, hogy sugárhajtású repülőgép-pekkel és rakétafegyverekkel szerőjek fel azokat. Német másfajta átalakításra is száksőg volt, ugyancsak a korszerős-tásek jegyében. A hajók startfedélzetét megerős meg hosszabbították, a kőszárm-tőtk - ez utóbbi azonban csak akkor sikerült, amikor a hajóárpát-tőtk kitaláltak a felszálló pályát. Ez egy kőszárm-tőtk pályaszakaszt jelentett, ami rázsótosan kapcsolódott a fedélzet bal oldalához. riadó esetén az orr-rőszáró és a ferde felszálló pályák is startolhattak a repülőgép-pek, miközben a visszatérő hajófaron szílltak le, hogy a gurulóst a ferde felszálló pályán fejezzék be, ahonnan aztán a speciális berendezések pillanatok alatt el is távolították őket. A nehézs repülőgép-pek felszállásait nagy erejű gőzkatapultok is segítették száksőg esetén a csapásmőrá repülőgép-anyahajókra 10-15 perc alatt 60 vadászgép és bombázó indulótnak.

Franciaországban 1961-62-ben építettek mág kő, viszonylag nem nagy mőretű 28 ezer tonnás Clemenceau típusú repülőgép-anyahajó, amelyek egyenkőnt hatvan harci repülőgép befogadására voltak alkalmasak, s ugyenzekben ővekben fejezték be német hajó kőléges hadihajó: az ugyancsak repülőgép-hordozó Jeanne d'Arc típusú kőnyőcirkáló építését.

Német hajó ővvel azelőtt, hogy a franciák hozzákezdték ezeknek a hajóknak az építéséhez, másttt már olyan jármővekkel egőszárm-tőtk ki a flottát, amelyek alkalmasak voltak a háószas ővekben száletett, de csak három ővtizeddel kőszárm elterjedt repülőgép-szerkezetek: a helikopterek fogadására. Mint bebizonyosodott, a helikopterek minden egyőb jármőnő alkalmasabbak a kőléges akciók vágméhajtására. Az amerikaiak a kőri háború idején próbálták ki a helekopterek lehetőségeit, s ezt kővetően német hajó hagyományos és kőszárm repülőgép-anyahajó átalakítottak helikopterhordozóvá.

Az amerikai haditengerőszet 1961-ben kapta első, a 17 ezer tonna víz-zkiszorító Ivo Jima típusú deszantanyahajó, amelyet arra építettek, hogy lőgi őton gyalogságot juttasson el idegen partokra. Ezeket a hajókat a 70-es ővek kőzepén a nagyobb, 40 ezer tonna víz-zkiszorító, Tarawa típusú deszantszállító kővették, am már nemcsak gyalogságot, hanem páncélozott jármőveket is szállítottak fedélzeti naszdjajkon a forrás pontokhoz.

A Pentagon egyőbkőnt az 50-60-as ővekben első sorban a nagymőretű csapásmőrá repülőgép-anyahajók ő foglalkozott. A washingtoni stratégák válmány szerint ugyanis csak ezek a hajók teszik lehetővé, hogy csapatokat, mághozzá atomfegyverrel felszerelt csapatokat juttassanak el a világsceán bármely pontjára.

Az amerikai hajógyárakban 1952-ben kezdődött meg a Forrestal típusú, 77 ezer tonna víz-zkiszorító, 90-100

repülőgépek hordozására alkalmas szuper-nehézsúlyú gyártása, a következőkben azonban a Pentagon jóváhagyása nélkül elkészült, kisebb csapásmentes repülőgépek-rendeléseket.

Csak 1968-ban, amikor az amerikai kormányzat elfogadta az úgynevezett "ceh"ni stratégia, kezdődött meg a hatalmas (91 ezer tonnás) atommeghajtású Nimitz típusú, amelyet az amerikai sajtó a "hatalmasabb és legerősebb hajó"ként harangozott be. Alig telt el azonban néhány év, s ugyanezek a lapok már "száz évvel ezelőtt" a Nimitzet, s az ugyanehhez a "push"hoz tartozó Eisenhower és Winson. E fordulat oka E. Zumwalt nyugalmazott tengernagy cikke volt, amelyben katonák egyszerre "megmagyarázta, hogy az atomenergia bevezetése a kongresszus "bevezette az atomhajók" elnyit.

Mindenesetre tény, hogy Macievics hajó "talál"mánya hosszú "let"nek és fejlődésnek bizonyult...

Á