

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 árkádú tengerészek az ellenséges manővert.

Már a XIX. században felmerült a megfigyelés valamifajta árnáljárás-társának gondolata. 1897 és 900 között a földaldu a fekete-tengeri orosz flotta nehézsúlyú páncélos hajóit lággal felszerelték fel. Jóllehet ezek a megtold megfigyelésök teljesítették a hivatásukat, de elrúlták a hajók tartózkodási helyét az ellenségesnek. L. Macieievics hajórnok éppen ezért terjesztette tervét pontosan a századfordulón a haditengerészet vezérének: a repülőgépeket hordozó cirkálót az orosz hadihajórtás valamelyik más helyén.

Eugene Ely amerikai aviatikus 1910-ben a Birmingham cirkálór-részén elhelyezett kifutóról startolt géppel, 1911-ben pedig a Pennsylvania csatahajó táján hajtott végre sikeres leszállást. Eltelt még egy év, s a franciák felavatták a Foudre repülőgéppel, amelyet egy aknaszálló-társ alakított át. Ez volt az első igazi repülőgéppel, de mivel egy fecske nem csinál nyarat, a tengerészek továbbra is elnyben a hajó és a repülőgéppel szeszéjzást-társára szállításra lett hidrolint, amelyet a fedélzetre a kábelvezetés emelés szerkezet segítségével bocsátani.

Az I. világháborúban esett át a haditengerészeti légierő maga tázkérésztéggén, és pedig meggyőző sikerrel. A anyahajókon telepített orosz és brit hidrolinok nemcsak felderítéssel foglalkoztak: segétséggel, irányítást és mészdosították a sorhajók lávegeinek célra tartását, a földaldu be vették az ellenséges tengeralattjárókat, hajókat s állították el. Ezért dántáltak úgy a tengerészeti stratégek, hogy a javuló a hidrolinok, s ágy nem sokkal háború után megjelentek az általakótt, majd a speciális gép-társ szállításra hajók. Később csaknem minden sor és cirkáló elláttak katapultberendezéssel és kis motorú hangárokkal.

Ezek az ószás repülőterek azonban nem állták ki az idők próbáját. A hidrolin fogadására megállítható hadihajó remélpontot jelentett az ellenségesnek, az ázanyagot tárolás tartályok rendkívüli győkonysága pedig katasztrófát tázvésszel fenyegette a cirkálókat. És jóllehet a tervezők a harmincas évek végére megalkották a nagy hatástíj hidrolinokat, a rádiólokátor pedig menetesenette a pilótákat attól, hogy kockázatos utakat tegyenek az ellenséges ellenőre se alatt álló területek felé, véglegesen bebizonyosodott, hogy a futó más vel elláított repülőgépek

Az elrelátás angolok az I. világháború végén kő-sőreleteikhez a Furious nevű kábelnyű csatárcirkálót vjlasztották rőszét általakótták felszálló-pályára, táján pedig leszálló-pályát gépelttek. A kő-sőreletek ártát a pilóták ha szám-tásai kba a legkisebb hiba csőszott, a hajók kázelőp felőtménynek átkétek. A baleseti statisztika ak kezdett javulni, amikor a fel- és leszállóterület a hajók egész hosszában végignyő fedélzetté egyesítették parancsnoki hidat és a kőmőnytet pedig a jobb oldalra helyezték át - sajátos szigetelt általakó-tva. Az Eagle repülőgé anyahajó már ágy géppel, s pádáját kávetve formájú dott korszerűvé a japánok Akagi tápusó csatárcirkáló-sőta, az amerikaiak Lexington és Saratoga cirkálója, a franciák Bőarn csatahajója. Ezek azonban kivétel nélkül átótt harci járművek voltak. Az első, kimondottan erre célra gépelt repülőgéppel anyahajó csak 1924-ben szállításra lett meg: a 11 ezer tonna ázkiszoró-társó brit Hermes, amely később mintájul szolgálta valamennyi, a kőtt háború kázelőtti időszakban gépelt repülőgéppel hordozókhöz. Fedélzetét az orr-részétől a tatig egy géppelték, s a helyet a hangárok, a repülőgépek emelői, a szerraktárak és a benzintartályok. A hagyományos sziget mellett és a fedélzet kőtt oldalán a légítámadások elhárítására alkalmas fegyverzetet telepíttek.

Természetesen az utáznók csak az elveket illetően kávettek a modell földaldujait. A japánok, majd az amerikaiak is 20 mm-es lávegekkel felszerelték fel a csatárcirkálókból kialakított repülőgéppel anyahajókat, az 1921-ben gépelt 7,5 ezer tonnás Hoső pedig sziget nélkül álló gépelték a felkelő nap országának hajó géppeltéi - a kőmőnyeket a fedélzetük el. A szakemberek véleménye szerint ennek meg kellett volna kábelnyűtenie a pilóták dolgát, de a japán vjltózat nem állt káelősebben népszerűvé: az ilyen sima fedélzetű hajók kapitányai előgedetlenek voltak ha előnytelen káelővel.

Az eredeti, a szigettel elláított vjltózat ezzel szemben hosszó évekig divatos megoldásnak számított. Ilyen, 10-25 ezer tonna ázkiszoró-társó hajókat géptettek Angliában, az Egyesült Államokban, Japánban és Franciaországban. Ez 30-70 repülőgéppel állomásozott - vadászgépek, torpedóhordozók bombázók, felderítői. Ugyancsak a harmincas években dolgozták ki a fedélzeti légierő taktikáját. Az akció kezdetek a repülőgéppel anyahajó a szélle szembe s amőg a repülőgépeket daruval a fedélzetre emelték, előtte a maximális sebességet. A fedélzet alól kiemelkedő az orr-részén elhelyezkedő gyorsító pályára gurultak. A feladat végrehajtása után a pilóta a fedélzet felől ereszkibocsátotta a főkőz horgot (ez leszállóskor beleakadt a leszállósflyelő kőtelőbe, amelyet a fedélzeten keresztbe feszítettek ki), lerakta a gépet, s elgurult a liftig, amely helyre szállításra masinájait. A II. világháború tengeri csatá már ilyen hajók átkétek meg egymással.

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

Csak 1968-ban, amikor az amerikai kormányzat elfogadta az úgynevezett "ceh" stratégit, 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" év-zilnek nevezték 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 belefoglalt kongresszus "be" az atomhajók "el"nyeit.

Mindenesetre tény, hogy Macievics hajó "m" "k" találmánya hosszú "let"nek és fejlődésnek bizonyult...

Á