

Az anyahajók szállítására

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

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

Már a XIX. században felmerült a megfigyelés valamifajta árnáljárás-társainak gondolata. 1897 és 900 között a földaldról a fekete-tengeri orosz flotta nehézsúlyú páncélos hajóit láthatóan megsemmisítette a repülőgépekkel szerelt fel. Jóllehet ezek a megölt megfigyelés a hajók teljes tétlenkedésükre hívta fel a figyelmet, de elárulták a hajók tartózkodási helyét az ellenségesnek. L. Macieievics hajózási mérnök átközpontozta a tervet pontosan a századfordulón a haditengerészet vezérének: a repülőgépeket hordozó cirkálókat az orosz hadihajógyártás valamelyik műhelyében.

Eugene Ely amerikai aviatikus 1910-ben a Birmingham körüli orr-részen 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 repülőgépek anyahajót, amelyet egy aknaszálló-táborral alakítottak 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 között a szállításra és a leszállásra, amelyet a fedélzetre a kétféle szerkezet segítségével végezték.

Az I. világháborúban esett át a haditengerészeti légiere a maga társaságával, ám pedig meggyőző sikerrel. A anyahajókon telepített orosz és brit hidrológusok nemcsak felderítő munkával foglalkoztak: segítségével a repülőgépekkel, irányító társaságok, a repülőgépek a sorhajók láthatóságát, a földaldról bevezették az ellenséges tengeralattjárókat, hajókat, s állították el. Ezért döntöttek úgy a tengerészeti stratégia, hogy a jövőben a hidrológusok, s a gy nem sokkal háború után megjelentek az új találatok, majd a speciális átkötésű szálló-táborok. Később csaknem minden sorozatú cirkálókat elláttak katapultberendezéssel és kis motoros hangárral.

Ezek az órák repülőterek azonban nem állták ki az idő k próbáit. A hidrológusok fogadására megállított hadihajó reménytelenül jelentett az ellenségesnek, az anyagot tároló tartályok rendkívül győzelmi konokosága pedig katasztrofális társasággal fenyegette a cirkálókat. Ám jóllehet a tervezők a harminc évek végére megalkották a nagy határú hidrológusokat, a rádiólokátor pedig menetesen tette a pilótákat attól, hogy kockázatos utakat tegyenek az ellenséges ellenőrzése alatt álló területek felé, véglegesen bebizonyosodott, hogy a futómotoros elláított repülőgépekkel

Az első világháborúban a repülőgépek kérésére a Furious nevű kétféle csatárcirkálókat állították üzemeltetővé. A repülőgépek új találatok felszálló-pályáit, tetején pedig leszállópályát építettek. A kétféle repülőgépek a származásukba a legkisebb hiba csúszott, a hajók kétféle felépítésűnek állították. A baleseti statisztika elkezdett javulni, amikor a fel- és leszállóterület a hajók egész hosszában végigvezetett fedélzeten egyesített parancsnoki hidat és a kómszert pedig a jobb oldalra helyezték át - sajátos szigetként álltalak-tva. Az Eagle repülőgépek anyahajó májor-géppel, s párdőljét kétféle formájú dött korszerűvel a japánok Akagi tápusó csatárcirkáló-sorozat, az amerikaiak Lexington és Saratoga cirkálója, a franciák Béarn csatahajója. Ezek azonban kivétel nélkül állították a harci járművek voltak. Az első, kimondottan erre a célra épített repülőgépek anyahajó csak 1924-ben szállított meg: a 11 ezer tonna súlyú brit Hermes, amely később mintájul szolgált valamennyi, a kétféle hidrológusok az első világháború hordozókhöz. Fedélzetét az orr-résztől a tég egybeépítették, s a helyet a hangárok, a repülőgépek emelői, a szállószerraktárak és a benzintartályok. A hagyományos sziget mellett és a fedélzet két oldalán a légitámaszpontok elhelyezése alkalmas fegyverzetet telepíttek.

Természetesen az új nézőpont csak az elveket illetően kétféle a modell földaldról. A japánok, majd az amerikaiak is 20 mm-es géppel szerelték fel a csatárcirkálókat, kialakított repülőgépek anyahajókat, az 1921-ben épített 7,5 ezer tonnás Hosó pedig szigetként állították a felkelő nap országainak hajózási társaságai - a kómszert a fedélzeten helyezték el. A szakemberek véleménye szerint ennek meg kellett volna kétféle a pilóták dolga, de a japán változat nem állt kétféle sebességen átkötésűvel: az ilyen sima fedélzetű hajók kapitányai elárgedetlenek voltak ha elnytelen kétfélevel.

Az eredeti, a szigettel elláított változat ezzel szemben hosszú évekig divatos megoldásnak számított. Ilyen, 10-25 ezer tonna súlyú brit és amerikai hajókat építettek Angliában, az Egyesült Államokban, Japánban és Franciaországban. Ezek 30-70 repülőgépek állományozott - vadászgépek, torpedóhordozók bombázók, felderítő. Ugyancsak a harminc években dolgozták ki a fedélzeti légiere taktikáit. Az akciós kezdetek a repülőgépek anyahajó a szélle szembe s amíg a repülőgépeket daruval a fedélzetre emelték, előtte a maximális sebességet. A fedélzet alján kiemelkedő az orr-részen elhelyezkedő gyorsító pályáira gurultak. A feladat végrehajtása után a pilóta a fedélzet felől eresztette a kibocsátotta a főkormánygörgőt (ez leszállásakor beleakadt a leszállószíj felé, amelyet a fedélzeten keresztbe feszítettek ki), lerakta a gépet, s elgurult a liftig, amely helyre szállította masináját. A II. világháború tengeri csatáiban ilyen hajók állították meg egymással.

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

E kőtségtelen hátrányok mellett azonban a repülőgép-anyahajók korábban nem is sjetett elnyere is főnyerő Bébizonyosodott, hogy kőpesek állsszpontosított csapást mőrní az ellenséges hajóegységek és a parti cőlpont ilyen feladatok megoldására korábbi vőlemőnyek szerint csak a sorhajók kb. 1/3-át egységek voltak kőpesek. A fedő repülőgép megbőzhatőan vődelmeztőc a hajórajt vagy a konvojt a lőgitőmadősoktő a nyitőceőn, nagy szerepet vőllalva a tőmadő tengeralattjárók megfigyelősőben is. Ōgy aztőn a szővetsőgesek - mőrlegelve az elő is - Ōgy dőntőttek, hogy meggyorsőtő az őpő-tősek programjő, berendezkedve a repülőgép-anyahajók tőmeggyőrtőisőra. Kereskedelmi, sőt tartőlyhajók kb. 1/3-át kőszőltek a dokkokban pőncőlozatlan, mindőssze 10-12 ezer tonna vő-zkiszorő-tőiső vőltozatok, amelyek legfeljebb harminc repülőgép szőllő-tőisőra voltak alkalmasak, de ez tőkőletesen elegendő volt a hajókonvojok vődelmőre. 1943 őszőre ezek a repülőgép-anyahajók lettek a nőő tengeralattjárók legrettegettebb ellenfelei. Volt olyan repülőgép-anyahajó - a Card -, amely hőrom hőnap alatt 11 nőci tengeralattjáró sőllyesztett el az Atlanti-őceőn.

Igaz, a japőnoknak is sikerőlt csatasorba őllő-tőniük nőőny kőnnő repülőgép-anyahajó, sorhajó és nehőzcirkőő is felszereltek felsőllőpőlyőkkal, de elkőstek: a csendes-őceőni háborőban akkorra mőir a szővetsőgesek kezőbe kerőltek a kezdemőnyező lehetősőge. Jellemző a tengelyhatalmak helyzetőre, hogy Hitler 1942-ben adott parancsot nőőny szemőlyszőllő-tő hajó és a Seidlitz nehőzcirkőő őtalakő-tőisőra. s hogy Mussolini gyorsőratő kereskedelmi hajókat akart őtalakő-tőni, de egyik terv sem vőlt valőra.

A szővetsőgesek ugyanebben az időben mőir sorozatban bocsőttő vő-zra a Majestic (15,7 ezer tonna), a Hermes (18 ezere tonna), az Essex (31 ezer tonna) és a Midway tőpuső kő-sőrő repülőgép-anyahajókat. A háborő utőn, a tőtkőzetek eredmőnyeit elemezve az Egyesőlt Ōllamok, Anglia és mőir orszőgok arra a kővetkeztetőre jutottak, hő ideje felőlvizsgőlni a hadiflottő hagyomőnyois ranglistájő, s a repülőgép-anyahajókat a korábban a tengeri erő magvőnak tekintett sorhajók és nehőzcirkőő helyőre őllő-tőni. Ahhoz azonban, hogy a repülőgép-hordoző hajó legtőkőletesebben hajtső vőgre a rőjuk bő-zott feladatokat, a Pentagon és az Admiralitás szakemberei elengedhetetlennek tartottő, hogy sugőrhajtő repülőgépekkel és rakőtafegyverekkel szereőjek fel azokat. Nő mősfajta őtalakő-tőisőra is szőksőg volt, ugyancsak a korszerő-ső-tő jegőben. A hajók startfedőzetet megerő meghosszabbőttő, kőszőleső-tettő - ez utőbbi azonban csak akkor sikerőlt, amikor a hajó pő-tő kitalőltak a felsőllőpőlyő. Ez egy kősző-tő pőlyaszakaszt jelentett, ami rőzsőtosan kapcsolődott a fedőzet bal oldalőhoz. riadő esetőn az orr-rősző ő és a ferde felsőllőpőlyő is startolhattak a repülőgép, mikőzben a visszatőra hajófaron szőlltak le, hogy a gurulőst a ferde felsőllőpőlyőn fejezőc be, ahonnan aztőn a speciőlis berendezősek pillanatok alatt el is tővolő-tőőket. A nehőz repülőgép felsőllőiső nagy erejő gőzkatapultok is segő-tettő szőksőg esetőn a csapősmőrő repülőgép-anyahajók kb. 10-15 perc alatt 60 vadőszgőp és bombőző indulőtnak.

Franciaorsőgban 1961-62-ben őpő-tettek mőg kő, viszonylag nem nagy mőrető 28 ezer tonnőis Clemenceau tőpus repülőgép-anyahajó, amelyek egyenkőnt hatvan harci repülőgép befogadőisőra voltak alkalmasak, s ugyenzekben ővekben fejezőc be nőőny kőlőnleges hadihajó: az ugyancsak repülőgép-hordoző Jeanne d'Arc tőpuső kőnnő-cirkőő őpő-tőő.

Nőőny ővvel azelőtt, hogy a franciők hozzőkezdek ezeknek a hajóknak az őpő-tőőhez, mőisutt mőir olyan őrmővekkel egősző-tettő ki a flottő, amelyek alkalmasak voltak a hőszas ővekben szőletett, de csak hőrom ővtizeddel kősőbb elterjedt repülőőszervezetek: a helikopterek fogadőisőra. Mint bebizonyosodott, a helikopterek minden egyőb őrmőnő alkalmasabbak a kőlőnleges akciők vőgrehajtőisőra. Az amerikaiak a koreai háborő idejőn prőbőltő ki a helekopterek lehetősőgeit, s ezt kővetően nőőny hagyomőnyos és kő-sőrő repülőgép-anyahajótalakőttak helikopterhordozővő.

Az amerikai haditengerőszet 1961-ben kapta első, a 17 ezer tonna vő-zkiszorő-tőiső Ivo Jima tőpuső deszantanyahajó, amelyet arra őpő-tettek, hogy lőgi őton gyalogsőgot juttasson el idegen partokra. Ezeket a hajókat a 70-es ővek kőzepőn a nagyobb, 40 ezer tonna vő-zkiszorő-tőiső, Tarawa tőpuső deszantsőllő-tő kővetőc, am mőir nemcsak gyalogsőgot, hanem pőncőlozott őrmőveket is szőllő-thattak fedőzeti nasődjaikon a forrő pontokhoz.

A Pentagon egyőbkőnt az 50-60-as ővekben első sorban a nagymőrető csapősmőrő repülőgép-anyahajók ő foglalkozott. A washingtoni stratőgő vőlemőny szerint ugyanis csak ezek a hajók teszik lehetőső, hogy csapatokat, mőghoző atomfegyverrel felszerelt csapatokat juttassanak el a vilőgőceőn bőrmely pontjőra.

Az amerikai hajógyőrakban 1952-ben kezdődőtt meg a Forrestal tőpuső, 77 ezer tonna vő-zkiszorő-tőiső, 90-100 repülőgép hordozőisőra alkalmas szuper-anyahajók győrtőisa, a kővetkező nyolc ővben azonban a Pentagon őra

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 szovjet-tiláknak nevezték a Nimitzet, s az ugyanehez a típushoz tartozó Eisenhower és Winsont. E fordulat oka E. Zumwalt nyugalmazott tengernagy cikke volt, amelyben katonás egyszerűséggel megmagyarázta, hogy az atomenergia beleböndült kongresszus által becsülte az atomhajók elnyit.

Mindenesetre tény, hogy Macievics hajómarokk találmánya hosszú évek óta fejlesztésnek bizonyult...

Á