



Kap. b. b. ANDELKO KALPIĆ
Beograd

Prvi nosači aviona

Pojava aviona i njegova upotreba za ratne svrhe urbzo je kod velikih ratnih mornarica istakla zahtjev za iznalaženje odgovarajućih rješenja za upotrebu aviona na otvorenom moru. U 1915. godini britanski transatlantik »Campania« uvršten je u sastav ratne mornarice nakon što je pregrađen u brod za transport hidroaviona. To je prvi brod koji je imao izgrađenu palubu za poletanje aviona, te se smatra pretečom nosača aviona.

Prvi pokušaji o upotrebi aviona sa brodova, međutim, otpočeli su znatno prije početka prvog svjetskog rata. U SAD i Velikoj Britaniji s uspjehom je izvršeno nekoliko poletanja s palube krstarica odnosno bojnih brodova sa platforma dugih 25–40 metara. (1910 god.). U to vrijeme konstruišu se i prvi katapult (pomoću komprimiranog vazduha) za izbacivanje aviona. Nešto kasnije ove probleme na sličan način rješava i ratna mornarica Francuske.

Prva iskustva u ratu sa ovakvim rješenjima ukazala su na niz slabosti. Pregradnjom dijela ratnog broda da bi mogao nositi avion (hidroavion) smanjivana je u znatnoj mjeri vatrena moć glavne artiljerije, tražila se naročita obučenost pilota za prilično riskantno poletanje a kapacitet prijema aviona (hidroaviona) bio je mali. Još uvijek u svim ovim rješenjima razmatra se isključivo upotreba hidroaviona koji pomoću specijalnih točkova (odnosno katapulta) poleću sa platforme broda a spuštaju se na površinu mora. S tim u vezi dolazi se do ideje da se izgradi brod specijalne namjene: nosač hidroaviona za podršku pomorskih snaga na otvorenom moru. Praksa rata sve je više zahtijevala da se nađe što povoljnije

rješenje kako bi se avion uveo u borbu protiv podmornica i iskoristio kao prvorazredno sredstvo za izviđanje. Rješenje je potraženo u takovom brodu čija bi paluba bila dovoljno prostrana ne samo za poletanje već i sletanje aviona. Prvi takav pokušaj učinjen je pregradnjom putničkog broda »Campania« od 20.000 Brt, koja je najprije preuređena u nosač hidroaviona (1915) da bi ubrzo zatim ponovo pretrpjela promjene kada je u 1916. godini izgrađena paluba za poletanje aviona nešto nagnuta prema krmi s tim što je na predjelu krme bio i prostor opredjeljen za prihvat dirizabla.

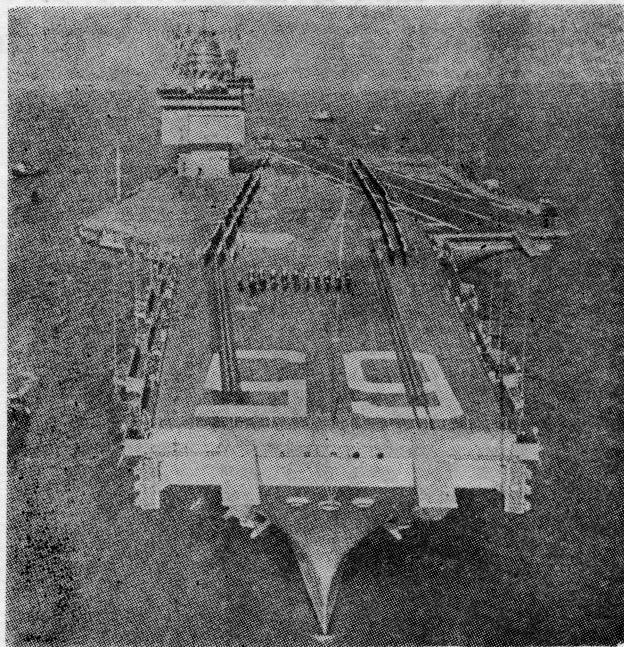
Na sličan način preuređena je 1917. godine teška krstarica »Furious« (V. Britanija) od 19.100 tona deplasmana. Sa krstarice su skinuti glavni pramčani topovi (od 457 mm), izgrađena je paluba za poletanje duga oko 50 m. Hidroavioni su mogli da polijeću sa ove platforme pomoću specijalnih kolica kada je brod mirovao na sidru ili bio u plovidbi. Ovaj brod raspolagao je hangarom za smještaj 10 hidroaviona i potrebnim uređajima za njihov opravak i održavanje kao i specijalnim zaštitnicima od vjetra. Po tonaži i velikoj brzini (31,5 čv) »Furious« je bio namijenjen za dejstva na otvorenom moru. Sada se pojavljuje problem spuštanja hidroaviona na oceanskim prostranstvima gdje obično vlada uzburkano more u situaciji kada su oni suviše daleko da bi mogli doletjeti do svojih baza na kopnu, jer u to doba hidroavioni (i avioni) raspoložu sa malim akcionim radiusom dejstva. Iz tih razloga došlo je krajem 1917. godine do ponovne preadaptacije »Furious-a«. Skinuta je glavna artiljerija (457 mm) i jarbol na krmi, pomoćno naoružanje (topovi i torpeda) također su

prilagođeni stvaranju prostrane palube za poletanje i sletanje aviona duge 90 m. Izgrađen je još jedan hangar. Radovi su završeni u martu 1918. godine. Tek tada postoji u sastavu pomorskih snaga brod s kojeg mogu da polijeću i na čiju palubu mogu da slijeću avioni. Dok je poletanje sa broda bilo uglavnom dobro riješeno, bilo pomoću katapulte ili korištenjem palube uz brzu plovidbu broda protiv vjetrova, samo sletanje predstavlja ozbiljan problem, nesigurno je unatoč sve šire primjene sredstava (čelik čela) za usporavanje brzine kod sletanja i dovodi do čestih gubitaka aviona. Dejstva na moru u toku prvog svjetskog rata sve su u većoj mjeri zahtijevala da se nađu što brže i što bolja rješenja kako bi avion (hidroavion) mogao da djeluje u sastavu pomorskih snaga i na otvorenom moru.

U toku 1914—1918. godine rađeno je na čitavom nizu studija i izvršeno je više praktičnih pokušaja za realizaciju planova kako bi se pomorske snage osposobile da na otvorenom moru raspoložu sa odgovarajućom podrškom iz vazduha. Za taj period karakteristična su uglavnom dva rješenja. Jedno je veoma radikalno i ide za tim da konstruktivno tehnički i taktički razvije novu vrstu broda namijenjenu isključivo za nošenje i prihvat aviona, a drugo ide za tim da pojedini veliki ratni brodovi (krstarice i bojni brodovi) imaju vlastiti avion (hidroavion) koji je uglavnom služio za izviđanje. (Nijemci su u to vrijeme tražili rješenje za prihvat dirizabla na brodove). Činjenica je da u tadašnjoj ratnoj praksi ni jedno ni drugo rješenje nije imalo neku naročitu ulogu. Međutim, poslije prvog svjetskog rata razvoj nosača aviona poprima sve šire razmjere, dok opremanje većih brodova hidroavionima ima manji značaj (da bi poslije drugog svjetskog rata veći broj brodova, razarača, bio opremljen helikopterima).

Drugi svjetski rat će u punoj mjeri afirmirati ulogu nosača aviona čak do te mjere da on postaje kod velikih mornarica glavni brod (capital ship) preuzimajući tako tu ulogu od bojnog broda koji je to imao gotovo osamdeset godina. Razvijaju se u velikim ratnim mornaricama nosači aviona

sposobni da prime 60—120 aviona najboljih borbenih osoblja, a bojni brodovi nestaju iz popisa flotnih lista. Nosač aviona za proteklih pedeset godina doživio je veoma brz razvoj i mnogi tvrde da je prešao kulminaciju svoje uloge pojavom projektila, a naročito podmornica kao nosača projektila, te da je njegov značaj od 1960. godine u znatnoj mjeri umanjnjen.



Nosač aviona »Forestal« (SAD)