

HMS Furious (1917)

Ačkoli ji začali stavět jako křižník, stala se *Furious* prvním válečným plavidlem, jež bylo soustavně nasazováno jako letadlová loď, což vedlo k postupným přestavbám od částečné až k průběžné letové palubě. Spolu s HMS *Argus* patřila ke dvojici letadlových lodí, jež sloužily v obou světových válkách.

Furious, jednu ze tří lodí třídy lehkých bitevních křižníků určených k ostřelování baltského pobřeží a všech dokončených jako loď letadlové, začali stavět 8. června 1915 v loděnici Elswick firmy Armstrong Whitworth na řece Tyne. Roku 1917 byla změněna konstrukce, aby umožnila instalovat krátkou letovou palubu a malý hangár místo přední dělové věže. Později byla odstraněna i zadní věž a nahrazena byla další krátkou letovou palubou na zádi. Po obou

stranách nástavby vedly rampy, jež umožňovaly přemísťovat letadla mezi oběma letovými palubami.

Ačkoli major E. H. Dunning uskutečnil 2. srpna 1917 první úspěšné přistání s letounem Sopwith Pup na *Furious* plující proti větru, při druhém pokusu se zabil. Letadlová loď v té době neměla žádné zachytné zařízení a od přistávání na palubě bylo kvůli vysokému riziku upuštěno. Přilétající stroje byly ponechávány napospas osudu nebo odesílány na pobřežní letiště.

V tomto režimu se 19. července 1918 uskutečnila první operace palubního letectva, jíž byl úspěšný nálet na základnu zepelínů v Tondernu (ve Šlesvicko-Holštýnsku), při němž sedm letounů Sopwith Camel 2F.1 zničilo dvě vzducholodě a jejich hangáry.

Přestavba

Nicméně lodní konstrukce neodpovídala požadovaným akcím, takže *Furious* poznamenaly v letech 1921–1925 další změny, než se stala letadlovou lodí se zcela průběžnou palubou. Zpočátku však byla průběžná paluba používána pouze pro přistávání a na přídi zůstala krátká, níže umístěná paluba pro starty, odstraněná až v roce 1932. Můstek a komín, jež působily pilotům problémy, neboť se kolem nich vytvářely vzdušné víry, byly odstraněny a všechna

řídící stanoviště byla přemístěna pod letovou palubu, kouřové zplodiny byly vyvedeny na záď podle vzoru HMS *Argus*. *Furious* se také stala první letadlovou lodí, jejíž zadní okraj letové paluby byl zaoblen a ostrá hrana byla odstraněna, čímž byl vzdušný proud při kurzu proti větru uhlazen. Též byla na palubě poprvé zkoušena metoda zachytných lan, ačkoli první systém používal podélná lana spíše s úmyslem zabránit letadlům sjet z letové paluby než je zpomalit. Současně byla na letadlové lodi konvertována sesterská plavidla *Courageous* a *Glorious*.

Další změny čekaly *Furious* v letech 1931–1932, kdy byla záď zvýšena až do úrovně letové paluby, a v roce 1939, kdy na pravoboku přibyl malý ostrůvek a loď dostala protiletadlovou obranu v podobě šesti dvojhlavňových kanonů ráže 102 mm a dvou direktorů

HMS *Furious* v kamuflážním nátěru. Tato za první světové války vyvinutá forma vizuálního klamu byla používána po celou druhou světovou válku.

Kouřové zplodiny

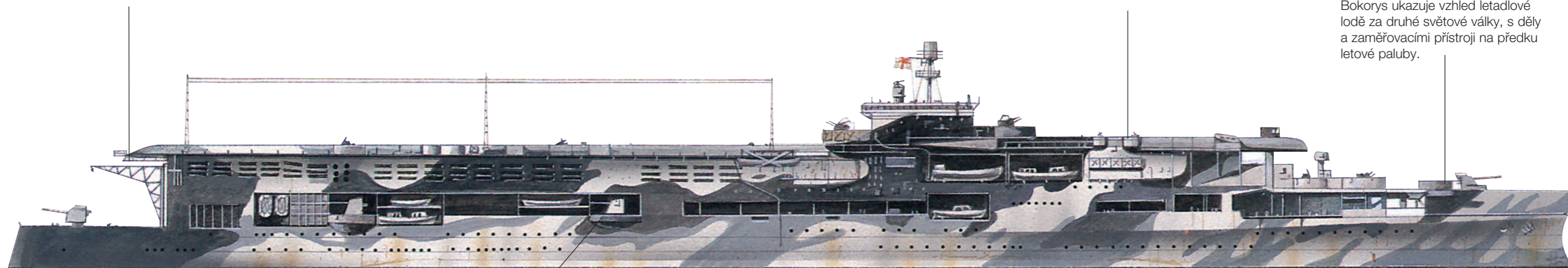
Kouřové zplodiny byly odváděny na záď, do prostoru mezi letovou palubou a střechou hangáru, což pro letouny přistávající zezadu proti větru bylo špatné řešení.

Vzletová paluba

Původně byla snížená vzletová paluba položena přes přídovou nástavbu a s obrysem předě se zužovala.

Bokorys

Bokorys ukazuje vzhled letadlové lodi za druhé světové války, s děly a zaměřovacími přístroji na předku letové paluby.



Děla

Děla byla osazena po bocích hlavní paluby na částečně vysunutých plošinách.



A koli byla HMS *Courageous* postavena na identickém trupu, měla jako letadlová loď jinou konstrukci než *Furious*. Nejlepší uspořádání letadlové lodi bylo stále hledáno.

palby, doplněnou třemi osmihlavňovými dvouliberními kanony pom-pom.

Hlavní pohon zajišťovaly čtyři parní turbíny Brown-Curtis zásobované párou z 18 vodotrubných kotlů Yarrow a poháněly čtyři vrtule. Trup byl částečně opancérován pláty o síle 51–76 mm, jež chránily pohonné stroje a kormidelní zařízení. Přibyla též protitorpédová obšívka.

První letouny Sopwith Camel na palubě *Furious* nebyly konstruovány pro letadlové lodě. Ve 20. letech minulého století se objevilo několik uzpůsobených typů pro námořní službu včetně pozorovacích strojů Avro Bison a Blackburn R-1 Blackburn, torpédového bombardéru Blackburn Dart, průzkumného Westland Walrus a stíhaček Gloster Mars X Nightjar a Fairey

Flycatcher. V roce 1940 *Furious* nesla letouny Fairey Swordfish a Gloster Sea Gladiator. Za druhé světové války měla *Furious* pestrý a toulavý osud, když kromě podílů na různých úderech palubního letectva odtransportovala 28 leteckých perutí na různá bojiště. V září 1939 příslušela na Severozápadních přístupech k Domácímu loďstvu a v říjnu a listopadu téhož roku se s 18 torpédovými bombardéry Fairey Swordfish na palubě zúčastnila pronásledování bitevní lodě *Scharnhorst* a křižníku *Köln*. Až do dubna 1940 doprovázela transatlantické konvoje (při jedné misi přepravila do kanadského bezpečí zlaté pruty v hodnotě 18 milionů liber), poté poskytovala letecké krytí torpédoborcům v bitvě o Narvik.

Osamělý bojovník

Když byla *Glorious* potopena *Scharnhorstem*, zbyla *Furious* v norské kampani jako jediná operační letadlová loď. 22. září 1940 zaútočila 11 torpédovými bombardéry Swordfish se 6 krycími stíhačkami Skua na německá postavení kolem Trondheimu, 5 letounů Swordfish a jedna Skua byly ztraceny. Od prosince 1940 do července 1941 transportovala letadla do západní Afriky a na Maltu, do Gibraltaru ještě vojsko, než si musela odskočit na krátkou opravu do loděnice Harland & Wolff v Belfastu, kde byla 8. května zasažena pumou, aniž by byla vážně poškozena. Následně doprovázela konvoj do Archangelsku v severním Rusku, uskutečnila dvě dodávky letadel do Gibraltaru a dopravila další letadla na Jamajku, než odplula na mnohem důkladnější opravu do loděnice amerického námořnictva ve Filadelfii, při níž dostala pokročilý střelecký radar Type 285.

Od července 1942 byla *Furious* opět plně akceschopná a zapojila se do dodávek letadel na obleženou Maltu. Poté pokračovala ve službě ve Středomoří, kde přežila přinejmenším dva pokusy italských ponorek ji potopit. Získala přehledový radar Type 286 proti hladinovým a vzdušným cílům a při operaci Torch (vyložení Spojenců v severní Africe) uskutečnila několik náletů na letiště vichystické Francie v Alžírsku. V únoru 1942 se vrátila k Domácímu loďstvu a sloužila jak u Severozápadních přístupů,

tak při doprovodu konvojů do Ruska. Od srpna do prosince 1943 byla opět opravována. Počátkem roku 1944 se často plavila v norských vodách a podílela se na řadě leteckých úderů, jež měly potopit nebo znehybnit bitevní loď *Tirpitz* kotvící ve fjordu Kaa. V říjnu téhož roku byla vyřazena z aktivní služby a použita pro výcvik leteckých osádek. V březnu 1945 byla vypsána ze seznamu válečných plavidel a přeřazena do rezervy, 23. ledna 1948 byla prodána k sešrotování.

Odlisný vzhled

HMS *Courageous*, která měla tentýž trup jako *Furious*, avšak byla postavena později a jako letadlová loď měla zcela odlišný vzhled s velkým svislým komínem posazeným na malé pravoboku ní ostrovní nástavbě, jež obsahovala navigační můstek a nad ním řídicí stědiště palby. Zábrubník ukazuje nižší, dopředu se sklánějící přední letovou palubu, jež byla po útoku 30. let odstraněna.

Zkušenosti s *Furious* a vylepšení vnitřního uspořádání umožnily *Courageous* nést 48 letadel oproti 36 strojům na palubě *Furious*. Jen lehce opancérované plavidlo potopil v Irsku 17. září 1939 dvěma torpédy U-boot *U-29* typu VII A, takže se stala první letadlovou lodí potopenou za druhé světové války.



HMS *Courageous* ukazuje svoji sníženou letovou palubu na přídi. Za povšimnutí stojí jeřáby na obou bocích. V roce 1931 se stala první britskou letadlovou lodí s příčnými záchytnými lany, jež učinila přistávání bezpečnější.

Takticko-technická data

Rozměry:	Délka 224,1 m; Šířka 26,8 m; Ponor: 8,3 m
Výtlak:	22 900 t, 26 900 t s plným zatížením
Pohon:	18 kotlů Yarrow, 4 reduktorové turbíny Brown-Curtis, 4 hřídele, 67 113 kW (90 000 k na hřídeli)
Rychlost:	30 uzlů (56 km/h)
Dosah:	7 480 nm (13 850 km)
Výzbroj:	10 kanonů BL 140 mm Mk1, 6 protiletadlových kanonů QF ráže 102 mm
Letadla:	36
Posádka:	795