



BITEVNÍ LETECTVO

Vznik, vývoj a nasazení bitevního letectva
v konfliktech 20. století

MAREK BRZKOVSKÝ

Bitevní letectvo

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Marek Brzkovský

Bitevní letectvo – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



BITEVNÍ LETECTVO

Vznik, vývoj a nasazení bitevního
letectva v konfliktech 20. století

Marek Brzkovský



ČTI ZA NÁRODÁK!

*První stránka – a jste v národáku. Každá další nás posouvá blíž k vítězství. Co vám čtení přinese?
Zjistíte na www.ctizanarodak.cz. Albatros Media podporuje osvětovou nekomerční kampaň
na podporu čtenářství, kterou inicioval Svaz českých knihkupců a nakladatelů.*

© Marek Brzkovský, 2026
Illustrations © Gustav Hýbner, 2026

ISBN tištěné verze 978-80-264-6079-4
ISBN e-knihy 978-80-264-6081-7 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

OBSAH

Úvod	5
Kapitola 1 Bitevníky ve Velké válce.....	7
Kapitola 2 Znovuzrození bitevníků pod španělskou oblohou	20
Kapitola 3 Sovětské bitevníky v konfliktech třicátých let	27
Kapitola 4 Letouny proti Blitzkriegu.....	35
Kapitola 5 Střemhlavé bombardéry nad východní frontou	47
Kapitola 6 Hawker Hurricane na lovu tanků	55
Kapitola 7 Bitevníky z vrakoviště.....	63
Kapitola 8 Černá smrt na sovětský způsob	72
Kapitola 9 Stíhací bombardéry nad Anglií.....	94
Kapitola 10 Bitevní stuky nad východní frontou	104
Kapitola 11 Sergej Alexejevič Feoktistov, eso z kabiny šturmovíku	123
Kapitola 12 Stíhači při útocích na pozemní cíle	129
Kapitola 13 Otvírák na tanky	145
Kapitola 14 Stíhací bombardéry na západě	160
Kapitola 15 Fw 190 při útocích na pozemní cíle.....	171
Kapitola 16 Mladší bratr černé smrti.....	179
Kapitola 17 Tápání na úsvitu proudového věku	185
Zdroje, výběr	198
O autorovi	199

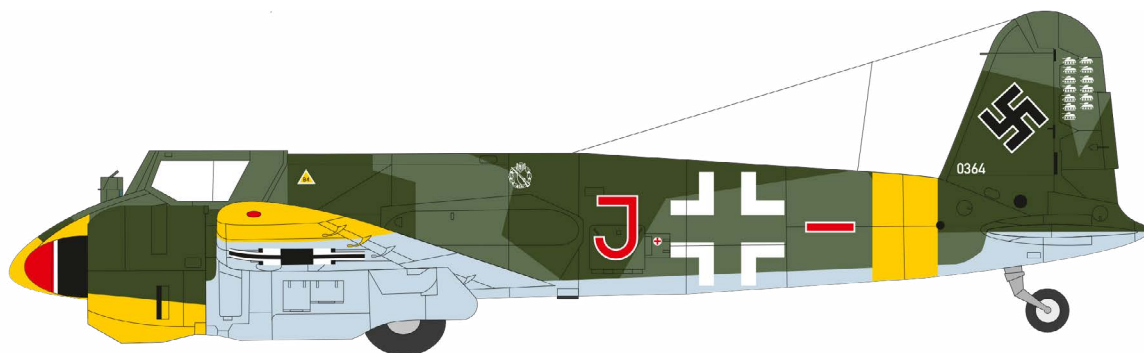
Úvod

Bitevní letectvo bylo vždy tak trochu ve stínu médii oslavovaných stíhačů. Přesto právě bitevní piloti a letouny rozhodovali o výsledku mnoha zásadních bitev druhé světové války. Tato zbraň ale vznikla už během předchozího světového konfliktu a zapojila se i do mnoha následujících. Sledovat její vývoj je mnohdy velmi obtížné, o to však zajímavější.

Německé letectvo už za první světové války zavedlo dvoumístné bitevní letouny vybavené pancéřováním kabiny a motoru, které vlastní pěchotu podporovaly útoky lehkými pumami a palbou z kulometů. V následujících desetiletích ale tato kategorie prakticky zanikla. Během druhé světové války se bojového nasazení dočkaly jen dva opravdové bitevníky. Sovětský Il-2, včetně vylepšeného Il-10 a pak německý dvoumotorový Henschel Hs 129. Oba vznikly už na rýsovacích prknech od počátku jako stroje určené výhradně k útokům na pozemní cíle. Při jejich konstrukci se důraz nekladal na rychlost, ale na odolnost proti poškození. Měly se pohybovat nad cílem poměrně pomalu, útočit na něj opakovaně nejen pumami, ale také ho ostřelovat pomocí palubních zbraní.

Bylo jasné, že se palbě ze země nedokážou vyhnout, a musely proto nést pancéřování. Britové a Američané naopak používali stíhací bombardéry, které oproti bitevníkům sázely na svou rychlost. Na cíl se měly vrhnout nečekaně, odhodit pumy či odpálit neřízené rakety a uniknout vysokou rychlostí z dosahu protiletadlové palby. Tato kategorie se pak hojně užívala i v následujících dekáдах.

Na začátku sedmdesátých let to vypadalo, že kategorie specializovaných, silně pancéřovaných bitevních letounů definitivně zanikla. Po vyhodnocení zkušeností z války ve Vietnamu ale v roce 1977 americké armádní letectvo zavedlo do výzbroje mohutný Fairchild Republic A-10 Thunderbolt II. Nese titanový pancíř o hmotnosti 540 kg, který chrání



Německý bitevní Henschel Hs 129 B

kokpit a všechny hlavní systémy letadla. To mu umožňuje „přežít“ i velmi těžké poškození. Kromě řízených raket určených k ničení tanků nese i výkonný 30mm sedmihlavňový rotační kanon typu gatling. Prvního bojového nasazení se dočkaly během první války v Perském zálivu roku 1991 a mimořádně se osvědčily. Na začátku osmdesátých let zavedlo

do výzbroje bitevní letoun opět i sovětské letectvo. Jednalo se o silně pancéřovaný Suchoj Su-25. Oba typy jsou stále ve službě a počítá se s jejich dalším používáním. Díky nízké rychlosti mohou jejich piloti vizuálně sledovat cíl po delší dobu a pancéřování je chrání proti palbě ze země. Proto jsou mnohem vhodnější pro přímou podporu vlastních jednotek.

KAPITOLA 1

BITEVNÍKY VE VELKÉ VÁLCE

Letectvo udělalo během první světové války obrovský pokrok a na konci tohoto konfliktu již existovalo mnoho specializovaných kategorií. Jednou z nich byly i bitevní letouny určené k útokům na pozemní cíle. Ze začátku šlo jen o upravené stíhačky nebo pozorovací stroje, začaly však vznikat i úplně nové, specializované konstrukce.

Dne 3. prosince 1903 v Severní Karolíně poprvé uskutečnili bratři Wrightové let se strojem těžším než vzduch. Okamžitě pochopili, jakou hodnotu může mít jejich vynález pro vojáky, a už roku 1908 podnikli předváděcí turné po Evropě. Nabízeli při něm svůj Wright „A“, který již předtím prodali i americké armádě. Na svém stroji chtěli nejenom vydělat, ale mysleli si, že nová zbraň zabráni jakékoliv příští válce. Brzy se ukázalo, jak hluboce se mýlí. Už u typu Wright „B“ se experimentovalo s kulometem. Ten obsluhoval druhý člen

posádky a mohl střílet na pozemní cíle ze sedadla na spodním křídle dolů mezi podvozkové lyže. V několika následujících letech evropské armády přijaly do výzbroje i první Blérioty, Voisiny a Farmany. Generálové od nich očekávali, že je budou především informovat o pohybech nepřátelských sil.

Když v létě 1914 vypukla válka, měly už letadla armády všech mocností. Velení ale stále letectvo považovalo pouze za podpůrnou zbraň pěchoty a dělostřelectva. Proto ani velitelé jednotlivých jednotek neměli příliš



Fokker Eindecker byl jako první letoun vybaven synchronizačním zařízením, které umožňovalo pálit skrz točící se vrtuli



Střelec Halberstadtu CL.II a jeho lehké pumy určené proti živé síle nepřítele

rozsáhlé velitelské pravomoci v oblasti bojového nasazení. Jejich stroje vykonávaly pro nadřízené armádní velitelství veškeré myslitelné letecké úkoly, jako transport rozkazů,

pošty, pasažérů či důležitých náhradních dílů. Kromě toho hlavně korekci dělostřelecké palby pomocí signálních raket či domluvených signálů a později i rádiem.

První útoky na pozemní cíle

To ale mnoha pilotům nestačilo. V prvních týdnech Velké války, během manévrových bojů, se na frontě v odkrytém terénu pohybovaly tisíce mužů, včetně velkých oddílů jezdeckva. Piloti si brzy všimli, že přelety nad nepřátelskými útvary často vyvolávají paniku a zvláště koně reagovali na nízké přelety plašením. Od toho byl již jen kousek k tomu, aby

letci na jízdní útvary nalétávali záměrně, snažili se je rozehnat a působit co největší škodu. K tomu na palubu brali i ruční granáty, které na nepřítele svrhávali, a Francouzi jako první začali používat i ocelové šipky, zvané flešety. Jejich délka se pohybovala zpravidla okolo 15 cm a nejčastěji se vozily v krabicových zásobnících o kapacitě 500 kusů šipek. Říkalo



Německý bitevní Halberstadt CL.II od letky Schlasta 26

se, že dokázala prorazit přilbu, prolétnout kavalistou i koněm, a ještě cinknout o kámen na cestě. Větší pravděpodobnost zásahu skýtala postava ležící oproti stojící, došlo tedy k případům, kdy letci shodili těsně před otevřením zásobníků se šipkami několik granátů a donutili tak napadené vojáky zalehnout. Na podzim sice jezdeckvo z bojiště zmizelo a fronta se změnila v rozsáhlou síť zákopů, myšlenka útočit na nepřítele na zemi se ale dál rozvíjela.

V létě 1915 zařadili Němci do výzbroje první letouny vybavené kulometem se

synchronizačním zařízením, které umožňovalo pálit skrz točící se vrtuli. Letec mířil celým letounem a mohl pálit na cíl velmi přesně. Fokkery E.I se užívaly hlavně pro sestřelování nepřátelských letadel, jejich piloti však také začínali útočit na dohodové vojáky na zemi. Střílet z kulometů na pozemní cíle se stalo rozšířenou praxí i u průzkumných jednotek vybavených vícemístnými letouny. Tam mohl vést palbu i pozorovatel ze své pohyblivé zbraně a letouny této kategorie často nesly i lehké pumy, které působily další škody. V roce 1916 začalo německé císařské letectvo podnikat stále častěji organizované útoky na nepřátelské zákopy, přístupové cesty i cíle těsně za frontou. Účastnily se jich jak jednomístné stíhačky, tak průzkumné letouny upravené pro lehké bombardování.

Kromě palby z kulometů a svrhávání bomb pozorovatelé často brávali do akce i desítky ručních granátů, které v celých věncích věšeli na trup kolem svého stanoviště. Malé vejčité granáty se někdy vozily v drátěných

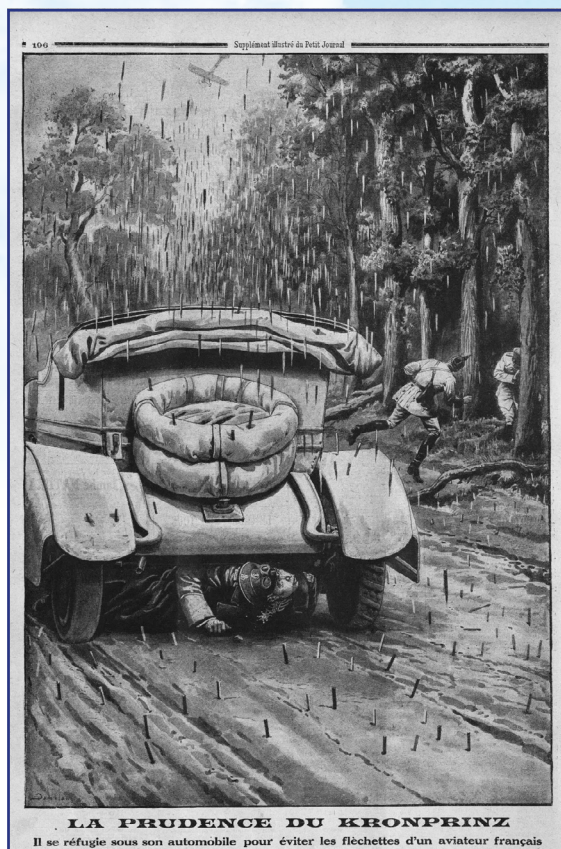


Dodnes v USA dochovaný Halberstadt CL.IV

koších a na nepřítele se z nich rovnou sypaly. Napadená pěchota se samozřejmě útokům bránila palbou z pušek, a hlavně z kulometů, a šlo tedy o velmi nebezpečné akce. Letouny se často vracely proděravěné palbou, nebo se nevracely vůbec. Ukázalo se, že k těmto útokům jsou vhodné jen robustně stavěné stroje, které snesou i velké poškození. Zpočátku se letci snažili bránit proti palbě různými improvizacemi. Jednou z nich, dnes už směšnou, byly litinové pánve pod pilotovou sedačkou. V polních dílnách se na letouny montovaly různé přídatné ocelové plechy stylem „voják se stará – voják má“. Brzy ale došlo i na sériovou výrobu.

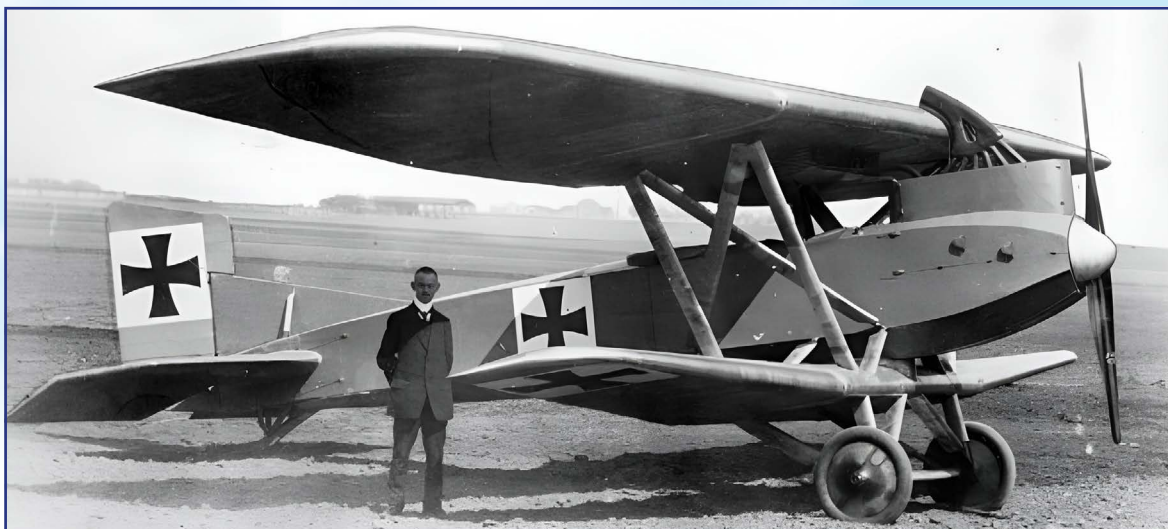
Německé dvoumístné stroje

Pro tuto nebezpečnou činnost se užívala především kategorie dvouplošníků třídy CL. Asi nejvíc se ze začátku osvědčil Halberstadt CL.II. Ten byl původně konstruován jako dvoumístný stíhací, ale brzy přešel k útokům na pozemní cíle a jednotky, které je měly ve výzbroji, se přejmenovaly na Schlachtstaffeln. Předností halberstadtů byla nejen robustnost, ale hlavně pancéřování. Šlo o přídatné, dodatečně montované ocelové pláty, které chránily pilotní prostor, motor a palivové nádrže. Posádky do akcí nosily i ocelové pěchotní přilby. Protože často létaly velmi nízko nad bojištěm zamořeným bojovými chemickými látkami, mívaly i plynové masky. K prvnímu nasazení Halberstadtů CL.II došlo v září 1917 při odrážení útoku britské pěchoty u Péronne. Nasazení těchto bitevníků bylo velmi úspěšné, a tak vznikaly další Schlachtstaffeln.



Dobové ztvárnění útoku flešetami
na německou kolonu

Když dne 30. listopadu podnikli Němci protiútok u Cambrai, měly bitevní letky za úkol oslabit nepřátelské pozice ostřelováním a měly rozhodující zásluhu na úspěchu. Na začátku velké císařské jarní ofenzívy roku 1918 měli již Němci k dispozici 38 Schlachtstaffeln. U některých tehdy už létaly i nové Halberstadty CL.IV nebo Hannover CL.III. Ve velkých počtech systematicky útočily na místa, kam pak udeřila vlastní pěchota. Němečtí bitevní piloti létali co nejnižší a opět prokázali účinnost této taktiky. Jejich cílem se stávaly i nepřátelské dělostřelecké baterie, které se jim někdy dařilo úplně umlčet. Velmi náročné byly



Junkers J.I a jeden z jeho konstruktérů Ing. Fritz Brandenburg

útoky na dohodová letiště. Ta se totiž nacházela poměrně daleko za frontou, a bitevníky tak musely letět dlouhou dobu nad nepřátelským územím, odkud na ně pálila každá hlaveň.

Dosavadní zkušenosti ukázaly, že k bitevním akcím by se hodil ještě mnohem odolnější letoun. V Německu se na takovém už dlouho pracovalo u společnosti Junkers & Co.

Pancéřovaný speciál

Všechny letouny té doby měly velmi podobnou konstrukci. Trupy a křídla se stavěly z dřevěných žeber a nosníků a kryl je potah z lakovaného plátna. Vše se spojovalo lepením a šroubováním a připomínalo to spíše výrobu čalouněného nábytku než moderní strojírenství. Dne 28. ledna 1917 ale vzlétl prototyp firmy Junkers, nesoucí tovární označení Junkers J 4. Šlo o letoun zcela nové koncepce a doslova revoluční stavby. Měl kostru z duralu a některé více namáhané části z oceli. Křídla i ocasní plochy byly potažené duralovým vlnitým plechem o tloušťce 0,38 mm, který se vyznačoval výbornou pevností. Celou příď s řadovým motorem Benz Bz IV o výkonu 147

kW tvořila pancéřová vana z 5 mm silných plechů z chromové oceli. Tato mimořádně odolná skořepina vážila 470 kg a chránila pilota, pozorovatele i benzinovou nádrž tvořící část pilotovy sedačky. Jen část trupu za pracovními prostorami posádky krylo lakované plátno jako u běžných letounů té doby. Křídla měl navíc samonosná a s jen minimem vzpěr.

Jeho tvůrce Hugo Junkers chtěl původně stavět jednoplošník. Inspektorát německého vojenského letectva ale zadal vývoj dvouplošníku, což Junkers takřka obešel tím, že spodní křídlo zkonstruoval mnohem menší než horní. Jeden z jeho konstruktérů Ing. Fritz Brandenburg na první lety vzpomínal: „*Nebyl to žádný*

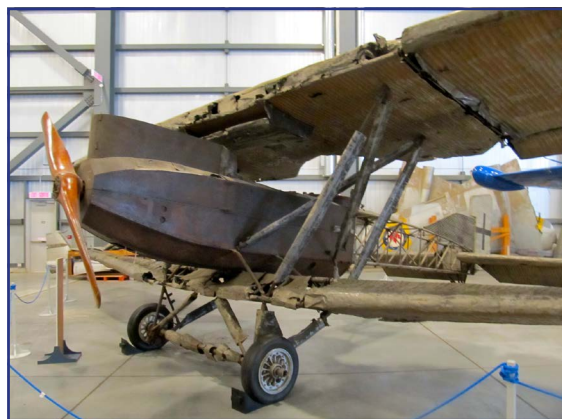


Pancéřovaná příd' Junkersu J.I

jednoduchý experiment. Stroj byl velmi těžký na ocas a pilot, aby ho udržel ve vzduchu, musel úplně potlačit řídicí páku. Podařilo se nám to ale vyřešit. Pak začalo dlouhé a obtížné období vystrojování, zalétávání a úprav pro frontové využití. Provedli jsme nesčíslné množství dílčích zkoušek pro jednotlivé části. Potíže působilo zabudování pancéřové vany, ale i to se podařilo vyřešit rukou v ruce se závěrečnými zkouškami kovových dílů.“

Letoun úspěšně prošel všemi testy a v březnu následovala objednávka na 50 sériových strojů. Dostaly vojenské označení Junkers J.I. Ukázalo se ale, že Junkers & Co není schopný zakázku uskutečnit, a tak musela vzniknout společnost Junkers-Fokker Werke AG, využívající výrobních kapacit společnosti Fokker. Ta měla mnohem větší zkušenosti s hromadnou výrobou. První sériový letoun vojenské letectvo převzalo už v červenci a do výzbroje ho

dostala letka určená ke spolupráci s armádou Flieger-Abteilung 19. Nad nepřátelské území v oblasti Yper poprvé vyrazil 1. srpna 1917. Let probíhal v pouhých padesáti metrech nad zemí a v husté palbě z pěchotních zbraní. Junkers sice dostal několik zásahů, posádka však bezpečně donesl domů.



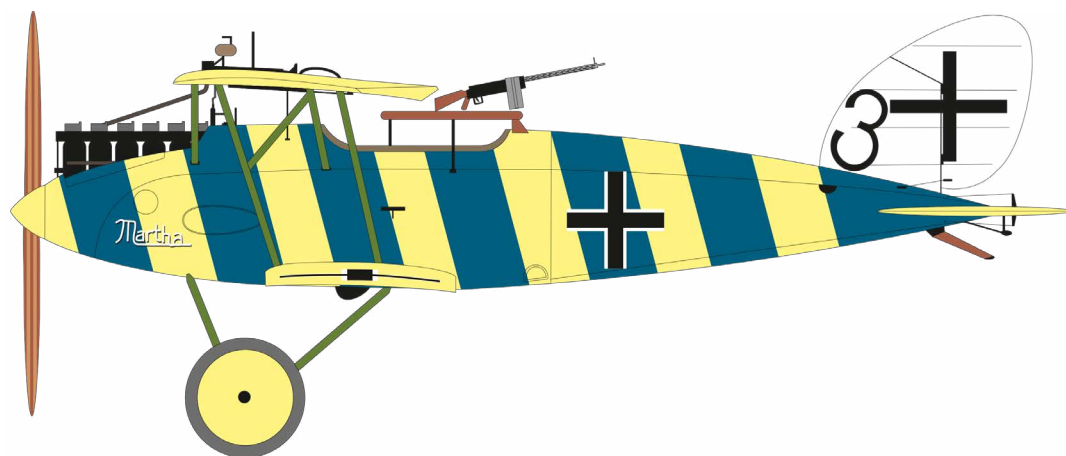
Junkers J.I vystavený v kanadském Národním leteckém muzeu v Rockcliffe

J.I nad frontou císařské ofenzívy

V létě 1917 výrobce dodával další Junkersy J.I letkám určeným ke spolupráci s pěchotou, Flieger Abteilung-Infanterie. Kromě přímých útoků na nepřátelské pozice ručními granáty nebo kilogramovými pumami Fliegermaus podnikaly hlavně průzkumné lety nad postavení nepřítele v nízkých výškách. S vlastní pěchotou komunikovaly pomocí světlic, dýmovnic, praporků a barevných terčů. Některé stroje dostaly dokonce radiostanice, aby mohly komunikovat s veliteli vlastní pěchoty. Šlo vlastně o přímou leteckou podporu v tom nejmodernějším pojetí. Letouny si brzy získaly přízeň pilotů, kteří je láskyplně přezdívali jako Möbelwagen, stěhovací vůz, nebo Fliegender Panzer, létající tank. Jako velká nevýhoda se ale ukázal jejich dlouhý rozběh při startu, který činil až 125 metrů, a dlouhý dojezd při přistávání. Junkers J.I měl totiž přistávací rychlost 80 km/h. To komplikovalo provoz z rozbahněných polních letišť ve Francii. Šlo většinou jen o rovnější pole či louky s nijak nezpevněným

povrchem. Junkersy J.I proto musely po jarních a podzimních deštích často operovat ze stálých základů dál za frontou. To samozřejmě značně zkracovalo dobu, po kterou mohly operovat v bojové oblasti. Přesto bylo velení letectva spokojeno a už v prosinci 1917 přišla další objednávka na 100 dalších kusů. Na nejméně jednom letounu se experimentovalo s dvojicí kulometů mířících pod úhlem 45° dolů po směru letu, ty se však neosvědčily kvůli obtížnému zaměřování.

Na jarní ofenzívu roku 1918 jich mělo německé letectvo na frontě už více než sto a poskytovaly útočící pěchotě neocenitelné služby. Létały nad frontou v minimální výšce i v dešti střel, protože pancéřová vana byla pro pěchotní zbraně i střepiny granátů neprůstřelná. Díry v křídlech tolik nevadily a je doložený i návrat stroje, který dostal 400 zásahů! Dohodoví stíhači na J.I prý stříleli i zápalným střelivem, které se oficiálně smělo používat jen proti balonům, a ani tak letoun nevzplál.

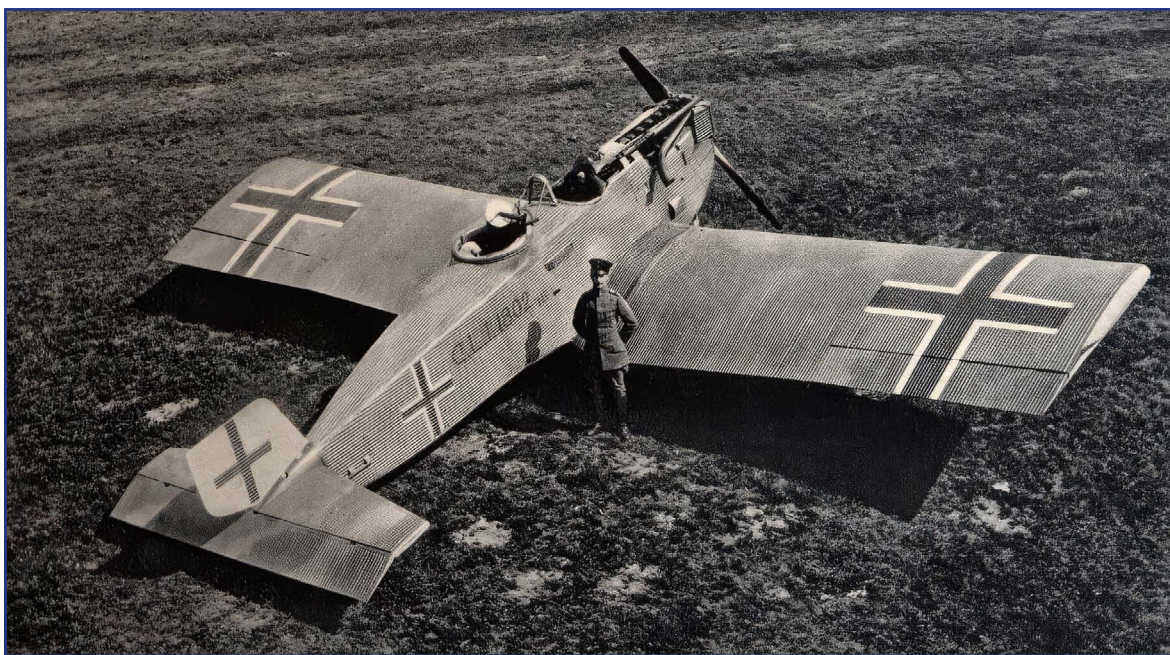


Německý bitevní Halberstadt CL.II od letky Schlasta 21

Nad nepřátelským územím prý nebyl žádný sestřelen a do rukou dohodových vojáků se jako první dostal až vrak na opuštěném letišti po ústupu z podzimu 1918. Německé velení objednalo celkem 303 těchto letounů, dokončit se jich podařilo jen 227 a vojenské letectvo jich do stavu zařadilo 189. Po kapitulaci padlo do rukou vítězů mnoho J.I a vzbudil i zaslouženou pozornost. Jeden se v květnu 1919 dostal jako válečná kořist i za oceán a dnes se nachází v kanadském Národním leteckém muzeu na letišti Rockcliffe. V národním muzeu vědy a techniky v Miláně se pak ještě dochovala pancéřová příď a duralová příhradová kostra zadní části trupu.

Hugo Junkers i přes úspěch jeho bitevníku tvrdil, že budoucnost patří samonosným jednoplošníkům a od konce roku 1917 pracoval na stroji továrního označení Junkers J 10. Šlo o mohutný dvoumístný letoun celý z vlnitého

plechu. Tentokrát však neměl onu pancéřovou vanu typickou pro J.I. Od vzletové dráhy se poprvé odlepil 4. května 1918 a po dokončení testů přišla objednávka na 47 kusů, které měla opět produkovat společnost Junkers-Fokker Werke AG. Letoun měl velmi aerodynamický tvar, a i přes svou váhu létal rychlostí 190 km/h. Náběh výroby však byl velmi pomalý a do kapitulace stačilo císařské letectvo převzít jen šest kusů označovaných jako Junkers CL.I. Přesto se do boje dostaly. Už od začátku roku 1919 v Pobaltí probíhaly střety německého dobrovolnického sboru generála von der Goltze s Rudou armádou. Z letiště ve Ventspilsu operovalo i několik z mála vyrobených CL.I a jeden z nich po poruše přistál za frontovou linií a byl ukořistěn Rudými. Druhý jim pak padl do rukou na opuštěném letišti nedaleko Rigy. Oba vzbudily zaslouženou pozornost a putovaly do Moskvy k prostudování a testům.



Jednoplošný bitevní Junkers CL.I

Dohodové bitevníky

Útokům na pozemní cíle se věnovalo samozřejmě i francouzské a britské letectvo. Ve druhé polovině války hlavně camely napadaly německé zákopy palbou z kulometů a lehkými pumami. Na začátku roku 1918 probíhaly v Orfordness důkladné testy stíhaček Sopwith Camel nesoucích čtveřici tříštivých pum o váze 11 kg zavěšených pod křídly. Když pak Němci v březnu téhož roku zahájili svou poslední ofenzívu na západní frontě, několik perutí camelů na postupující pěchotu útočilo pomocí pum a ostřelování z kulometů. Vedly si při tom velmi úspěšně a během léta a podzimu posledního válečného roku stíhací bombardéry podporovaly útoky vlastních pozemních sil pravidelně. Nenesly však žádné pancéřování, a tak mívaly těžké ztráty. Britské letectvo proto zadalo vývoj stroje odvozeného od stíhačky Sopwith Snipe. Ten měl dostat pancéřované sedadlo pilota, palivové nádrže a pancéřové pláty na boky pilotní kabiny. Letoun označovaný jako Sopwith TF.2 Salamander poprvé vzlétl 27. dubna 1918 a došlo i na zahájení sériové výroby. Několik prvních strojů ještě na podzim dorazilo na frontu do Francie, k jejich bojovému nasazení však již patrně nedošlo. Ani Francouzi nenasadili žádný specializovaný bitevník, ale k útokům na pozemní cíle na konci války užívali Salmsony 2A2 vybavené dodatečným pancéřováním.



První prototyp Sopwithu TF.2 Salamander

Letadla proti tankům

Cílem německých bitevních letců se stávaly i tanky, které se na bojišti poprvé objevily již roku 1916. Například Johannes Hohmann ze Schlasta 15 ve svých vzpomínkách napsal: „Ještě jednou jsem

se vrhl na šest tanků a zasypal je lehkými bombami a pak i střelbou z kulometů.“ Další z německých pilotů, desátník Gerl ze Schlachtstaffel 26b, napsal, že dvoumístné stroje jeho jednotky

útočily na tanky poměrně často: „Ruční granáty jsme ze vzduchu házeli na zvláště cenné cíle, jako jsou kulometná hnízda v kráterech po granátech, minomety a tanky.“ K útokům na obrněnce bitevní piloti s úspěchem používali střelivo Spitz mit Stahlkern, což znamená „špičatá s ocelovým jádrem“. Tato střela se skládala z pláště z poměděného ocelového plechu s měkkou olověnou výplní na špičatém tvrzeném ocelovém jádru. Bitevní piloti brzy zjistili, že při střelbě z krátké vzdálenosti dokážou strop korby britských tanků řady Mark prostřelit. Dne 9. srpna 1918 se do útoku na Frammerville připravovala 1. australská divize, podporovaná několika tanky. V tuto chvíli se nad nimi objevilo šest bitevních letadel, které se spustily do útoku. V záznamech o tom se píše: „Zřejmě byly svrženy pouze čtyři bomby, což způsobilo mírné ztráty.“ Pod útok bitevníků se dostala i sesterská 2. australská divize: „Při shromažďování

jednotek na ně zaútočil ‚cirkus‘ německých letadel, bylo jich asi půl tuctu. Létala nízko a kulomety a několika bombami napáchala jen malou škodu. Pak je napadlo několik britských stíhačů.“ K tomuto boji se patrně vztahuje nárok poručíka Gatelye z 201. stíhací perutě, který ve stejné oblasti sestřelil dva letouny, které ve svém hlášení označil jako dvoumístné halberstadty.

O tom, jaký význam Britové útokům na své tanky přikládali, svědčí operační deník podplukovníka J. W. Michella, který mimo jiné ke 23. srpnu 1918 poznamenal: „Tanky postupovaly, střílely a všude odváděly dobrou práci. Během odpoledne množství nepřátelských letadel v určitých intervalech létalo nízko nad naší oblastí, střílelo z kulometů a shazovalo na naše vojáky malé bomby. Bylo to extrémně otravné, ale napáchaly jen malé skutečné škody.“ K velmi dobře zdokumentovanému útoku letounů na tanky došlo



Britský tank Mark IV šlo na krátkou vzdálenost prostřelit i speciální průbojnou kulometnou municí



Ernst Udet před svou stíhačkou Fokker D.VII

23. srpna 1918 během rozsáhlé britské ofenzívy mezi Amiens a St Quentin. Tě se účastnily i britské tanky Mark IV a Mark V od 2. tankového praporu. Kolem sedmé hodiny ráno vzletly na hlídku do oblasti fronty dva stíhací Fokkery D.VII, za jejichž řízením seděli nadporučík Robert von Greim a četař Johann Pütz od letky Jasta 34. Když spatřili nepřátelské obrněnce, sklopili přídě svých stíhaček a zahájili na ně palbu z dvojice kulometů ráže 7,92 mm v přídí. Podle von Greimova hlášení se ale od bočních pancířů kulky jen neškodně odrážely. Proto znovu nabrali výšku a pak zaútočili střemhlavým letem. Pancíř na horní straně korby tanku byl totiž podstatně slabší a oba prý tanky vážně poškodili, či dokonce zničili.

Německé záznamy udávají, že několik tanků bylo při ranním útoku zasaženo a jeden se při překonávání zákopu převrátil. Do záznamů

3. praporu se také dostalo hlášení: „*Tanky a pěchota pohybující se vpřed na podporu se ocitly pod bombardováním ze vzduchu, ale bez většího účinku.*“ Zajímavý detail se vyskytuje v dalším hlášení: „*Právě v tu chvíli, kdy muži na obloze zaslechli rachocení kulometů, vzhledli a spatřili tam dvě britská letadla střílející bílé světlice, varování před protiútokem.*“ Na jeden britský tank zaútočil i druhý nejlepší německý stíhač Ernst Udet. Ve svých pamětech sice událost nedatoval, podle některých indicií k tomu došlo patrně 21. srpna 1918.

Toho dne na německé pozice u Arrasu útočilo hned pět tankových praporů a Udet na ten den později vzpomínal: „*Spíme pod našimi letadly a probudili nás za úsvitu. Tanky se blíží! Paliwo a munice byly přivezeny v noci. Domlouváme se na hlídkových sektorech a vzletáme. Vidím je mezi Bapaumem a Arrasem. Před nimi se vznášá*

kouřová clona a pod jejím krytem se plazí po rovné travnaté pláni. Je jich patnáct, mocné ocelové želvy. Lezou, lezou, lezou. Už minuly předsunuté německé pozice, druhá linie, dál pokračují v pohybu směrem k našemu týlu. Klesáme, střílíme ze všech našich kulometů, stoupáme nahoru a znovu se řítíme dolů. Žádný výsledek. Jako když datel klepe. Německá pěchota se stáhla za železniční násep na trati Bapaum-Arras. Tyčí se nad bažinatými loukami jako pevnostní zeď z balastního kamene vysoká čtyři metry. Odtud jejich kulomety střílejí kamsi do kouřové clony, která vypadá jako pára v prádelně. Bez zastavení a bez jakéhokoli užitku. Želvy lezou dál. Jeden z tanků právě dorazil na násep, nemotorně šplhá do svahu a valí se po kolejích. Vidím, jak naši vojáci běží, opouštějí své pozice a táhnou za sebou kulomety. Mizí za nerovným terénem a do příkopů naplněných vodou. Tank pomalu stoupá po železničním náspu a střílí po nich. Teď k němu můžu jít ze strany. Letím ve výšce jen pár metrů. Jsem tak blízko, že mohu spočítat nýty na jeho ocelových plátech. Dokonce na jeho straně vidím rozmazaný jetelový list, buď symbol štěstí, nebo znak pluku. Znovu nad ním letím, tak nízko, že se má kola téměř dotýkají horní části dělové věže. Otočím se a vrátím se k němu.“

Útočil znovu a znovu, dokud se tank nepokusil z prudkého svahu sjet dolů. Naklonil se, převrátil na stranu a začal klouzat dolů. Udet v tu chvíli zaútočil znovu a začal pálit do jeho nepančerovaného dna korby. Posádka uvězněná uvnitř se snažila dostat co nejrychleji ven a podařilo se jim otevřít jeden z poklopů. Jak ale opouštěli relativní bezpečí, které skýtal pancíř, chtěl na ně německý stíhač opět zahájit palbu. Závěry jeho kulometů už ale zaklapaly naprázdno. Další slavný německý stíhač Theo Osterkamp v roce 1935 v časopise Deutsche Flugillustrierte

uveřejnil velmi podrobnou a barvitou vzpomínku na souboj s britským tankem. V ní tvrdil, že měl v kulometech nabitou průbojnou, zápalnou a stopovkovou municí, takže mohl sledovat, jak přesně střílí. Nejprve během tohoto letu sestřelil dvoumístný průzkumný letoun a slétl až k zemi, aby mohl pozorovat jeho dopad. Sám o tom napsal: „Náhle registruji těžkou kulometnou palbu z pravé strany. Co je tohle? Vidím, jak velká oválná věc se houpe přes krátery po granátech a vyplivuje oheň z každé střílny. Britský tank!“ První útok podnikl z boku, ale nepozoroval žádný účinek. Navíc po něm posádka obrněnce zahájila palbu z kulometů. Změnil proto taktiku a zaútočil na něj svrchu. Palbu zahájil z pouhých deseti metrů a zjevně uspěl.

Nalétl proto tímto způsobem ještě několikrát: „S pekelnou radostí vidím, jak průbojná SMK-munice prokousává jeho pancíř. Bylo to, jako bych propichoval karton nebo pohlednici hřebíkem. Jednou, dvakrát a pak znovu. Ten zatracený pes při otáčení už nestřílí. Letím kolem něj. Sklouzl na stranu a leží na jedné straně jako mrtvý hroch. Když jsem odlétal, tank byl hotový a zahaloval ho oblak černého olejového kouře. Létám nad našimi liniemi a vidím naše vojáky, jak mávají a jásají jako blázni, a představuji si, že slyším jejich vytí radostí.“ Osterkamp si ale z tohoto letu přivezl 28 průstřelů ve své stíhačce. Ve všech těchto případech se cílem útoků německých stíhačů staly britské tanky Mark IV nebo V. Je znám jediný případ, kdy byl jako zničený ohlášen francouzský, či spíše americký Renault FT. Došlo k tomu 6. října 1918 a zničit ho měl Hermann von Lechner. Za pár týdnů první světová válka skončila. Za cenu obrovských obětí přinesla mnoho zkušeností a technických novinek, v následujících desetiletích s nimi ale různé státy naložily dost odlišně.

Létající kanony

Ke kategorii bitevních letounů patří i stroje dnes označované jako gunshipy – dělové čluny. Jejich hlavní výzbrojí je kanon větší ráže na ničení odolných cílů jako pevnůstky, tanky nebo nepřátelské lodě. Už v létě a na podzim roku 1913 se ve Francii zkoušela montáž kanonu Hotchkiss ráže 37 mm do trupové gondoly letounu Voisin. Ten ji měl totiž svařenou z ocelových trubek a očekávalo se, že vydrží zpětný ráz zbraně. Nasazení se dočkal až Voisin V s jednoranným kanonem Puteaux stejné ráže. Roku 1915 jich přišlo několik na frontu a užívaly se k útokům na německé pozice a jejich posádky sestřelily i několik pozorovacích balonů. Příliš se ale neosvědčily, pro rychlost střelby jedné rány za minutu. Bojově létaly asi do léta 1916 a další verze už nevznikly. Stejnou zbraň užívaly i ruské létající čluny M-9, které se dočkaly i nasazení proti tureckým lodím v Černém moři. Mnoho konstruktérů se zabývalo myšlenkou montáže zbraně ještě větší ráže, která by dokázala ohrozit i těžké válečné lodě. Asi nejdál došli Němci. Od května 1916 zkoušeli na třímotorovém letounu *Zeppelin-Staaken* VGO.II kanon ráže 130 mm! Ten pálil svisle dolů projektily o váze 12 kg. Obrovský letoun o rozpětí 42 metrů výstřely kupodivu vydržel, k bojovému nasazení však nedošlo.



Kanon Puteaux ráže 37 mm

KAPITOLA 2

ZNOVUZROZENÍ BITEVNÍKŮ POD ŠPANĚLSKOU OBLOHOU

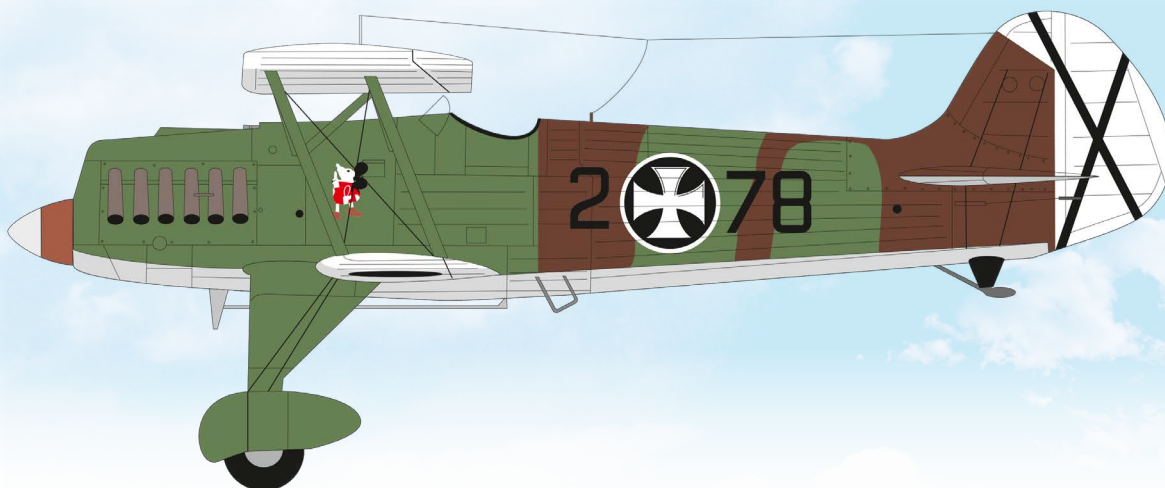
Krvavá občanská válka ve Španělsku v letech 1936–1939 se stala doslova zkušebním polygonem pro nedávno odtajněnou Luftwaffe. Zkoušely se zde nové letouny a taktické postupy a první bojové zkušenosti získali i letci, kteří se později proslavili v druhém světovém konfliktu. Právě zde Němci začali pilovat i techniku bitevních ztečí.

Ve dvacátých letech jako by všichni na zkušenosti získané s bitevním letectvem za Velké války úplně zapomněli. To platilo i v Německu. Vrchní velitel obnovované Luftwaffe *Hermann Göring* byl totiž bývalý stíhač. Na základě vlastních zkušeností z první světové války tvrdil, že nasazení letounů do přímých pozemních bojů je neefektivní a může leda tak podlomit morálku nepřítele. Proto se žádný specializovaný bitevník nevyvíjel. V létě 1936 vypukla ve Španělsku

občanská válka a brzy tam dorazily první německé letouny a letci. Ve výzbroji stíhacích útvarů byl standardní stíhací letoun Luftwaffe, dvouplošník Heinkel He 51. Do konce září 1936 zaznamenali němečtí stíhači 19 sestřelů republikánských letounů, a to za minimálních ztrát. Po nástupu sovětských stíhaček koncem roku však vyšla rychle najevo omezená bojová hodnota He 51. Nízká maximální rychlost, podprůměrná stoupavost a dostup. Se sovětskými



Heinkel He 51 Legionu Condor, Španělsko, podzim 1936



Na tomto He 51 létal ve Španělsku budoucí slavný generál stíhačů Adolf Galland

polikarpovy se nemohly měřit ani v obratnosti a němečtí piloti volali po urychleném přezbrojení na nové jednoplošné Messerschmitty Bf 109.

V listopadu 1936 se vznikem Legionu Condor došlo ke zformování stíhací Jagdgruppe J/88, tvořené čtyřmi staffel vybavenými

He 51B-1. Již na konci března 1937 došlo ale ke zrušení jedné z nich a druhá – 2./J 88 – prošla přezbrojením na bojeschopnější Messerschmitty Bf 109 B. Ty převzaly stíhací úkoly a He 51 začínaly pomalu přecházet k útokům na pozemní cíle. Ty patřily mezi běžné úkoly stíhačů už dříve, ale postupně se stávaly denní realitou.



Přídavné nádrže Heinkelů He 51 se ve Španělsku často používaly jako improvizované napalmové pumy

Bitevník z nouze

K odtajnění Luftwaffe došlo teprve roku 1935 a její první stíhačkou se stal dvouplošník Heinkel He 51. Jeho vývoj začal ještě v době, kdy bylo Německo svázáno podmínkami Versailleského míru. Prototyp He 51, nesoucí kvůli utajení svého skutečného určení civilní poznávací značku, poprvé vzlétl už v květnu 1933. S ohledem na to, že se jednalo o stíhačku, to byl poměrně rozměrný dvouplošník, jehož pohonnou jednotku tvořil řadový motor BMW VI o výkonu 559 kW. Letové vlastnosti a výkony nového stíhacího typu velení uspokojily a továrna Heinkel Flugzeugwerke obdržela zakázku na sériovou výrobu. První kusy dodala na jaře 1935 a stroje dosahovaly rychlostí 330 km/h. Na podtrupový závěsník šla umístit odhazovatelná přídavná nádrž o obsahu 170 litrů. Střeleckou výzbroj tvořily dva synchronizované kulomety MG 17 ráže 7,92 mm, umístěné na horní straně přední části trupu před kabinou. Stroj měl příjemné letové vlastnosti, bohužel mu však chyběly potřebné výkony. Byla to daň za spojení poměrně rozměrného a hmotného draku s příliš slabou pohonnou jednotkou. Vzniklo i několik desítek strojů vybavených dvojicí plováků pro starty a přistání na moři. Vývoj letectví v tehdejší době však probíhal velkou rychlostí a už od jara 1937 začaly He 51 u stíhacích jednotek nahrazovat moderní jednoplošné Bf 109 a dvouplošníky pomalu přecházely k bitevním jednotkám. Na začátku 2. světové války už zmizely i u těch a dosloužily u cvičných útvarů. Poslední dosloužily pro naprosté opotřebení v průběhu roku 1943.



Trojice Heinkelů He 51 v předválečné kamufláži Luftwaffe

V únoru 1937 začaly k útvarům přicházet nové He 51 C-1. Ty nosily závěsníky Elvemag 6C10X na šest tříštivých pum po 10 kg a do této podoby se upravovaly také starší He 51B-1. K nepříjemnému incidentu došlo 24. února 1937, kdy první Heinkel He 51 B-1 ve zcela neporušeném stavu padl do rukou republikánům. Jeho pilot nadporučík Otto Hans Winterer od 2./J 88 nouzově přistál na vládním území v prostoru Los Navalmorales a jeho letoun byl posléze dopraven do SSSR. Zde prošel sérií důkladných testů a Sověti zjistili, že jejich Polikarpovy I-16 disponují mnohem lepšími výkony.

Útoky na pozemní cíle se nyní staly hlavní náplní pilotů He 51 v bitvách u Guadalajary a u Brunete na jaře a v létě 1937. Začátkem května dorazil do země brzy už slavný letec

Adolf Galland. Ze začátku sloužil u technického zabezpečení Legie Condor, kde zalétával nově dodaná a po poškozeních opravovaná letadla. V létě však zasáhl do bitvy u Brunete, kde absolvoval své první operační lety právě jako pilot Heinkelu He 51. Zakrátko pak převzal vedení 3./J 88. Ta se zaměřovala převážně na bitevní útoky, a tak nedosáhl žádného sestřelu. Sám Galland na letoun vzpomínal: „*He 51 byl jasně výkonnostně slabší jak v rychlosti, tak ve výzbroji, ve stoupavosti a obratnosti, prostě skoro ve všech parametrech, podle nichž se hodnotí stíhačky. Museli jsme se tedy soubojům vyhýbat a věnovat se výlučně pozemním cílům.*“ Koncem léta se účastnil bojů na severu Španělska při dobývání „ocelového kruhu u Bilbaa“, kde jeho letka poskytovala útočící pěchotě neocenitelné služby.

Dělníci války

Na přelomu let 1937–1938 se pak účastnil bojů u Teruelu a na tehdejší boje vzpomínal: „*Nacionalistické pěchotě jsme my, bitevní letci, poskytovali odlehčení a přímou podporu, a proto nás měli tak rádi. Trabajadores – dělníci, jak nám říkali, měli za úkol bránit pohyb za nepřátelskými zákopy, zabraňovat přísunu záloh a v zárodku ničit protiútoky. Němečtí hloubkoví letci se stali neoddělitelnou součástí každé nacionalistické operace. Rudí neměli nic, co by postavili našim bitevním letadlům.*“ Galland se do Německa vrátil až začátkem léta 1938. Ve Španělsku na He 51 odlétal na 300 bojových letů, za což po návratu obdržel Španělský kříž ve zlatě s brilianty.

Zteče proti pozemním cílům se staly specialitou 1. letky, která často podnikala hloubkové

lety do nepřátelského týlu čtveřicí He 51, útočící pak na silniční dopravu. Jejich cílem se stávaly hlavně nákladní automobily, zásobující vším potřebným frontové útvary. Konvoje většinou nedisponovaly žádnou skutečnou protiletadlovou výzbrojí a vojáci se bránili prakticky jen palbou ručních zbraní. I ta ale mohla být pro He 51 velmi nebezpečná, neboť neměly žádné pancéřování pilotního prostoru ani pohonných jednotek. Němci útoky na automobilovou dopravu označovali jako Kochenjagd – lov divokých prasat. Nebylo to však bez nebezpečí a například 13. května 1937 jednotka díky palbě ze země odepsala dva stroje i s piloty. Hořkou pachů pak zanechala účast na náletu proti Guernice, kde He 51 ostřelovaly ulice města a silnici vedoucí skrz něj. V červnu



Heinkel He 112 během testování ve Španělsku. Jeho kanon byl účinný i proti tehdejším tankům

jednotka dostala na vyzkoušení prototyp moderního Heinkelu He 112, vybavený kanonem ráže 20 mm v duté hřídeli vrtule. Max Schulz ho s úspěchem používal proti obrněným cílům a zničil na něm nejméně dva republikánské tanky. Odepsal ho však při nouzovém přistání 19. července. Na podzim jednotka předala své opotřebované He 51 a přešla na moderní Messerschmittu Bf 109.

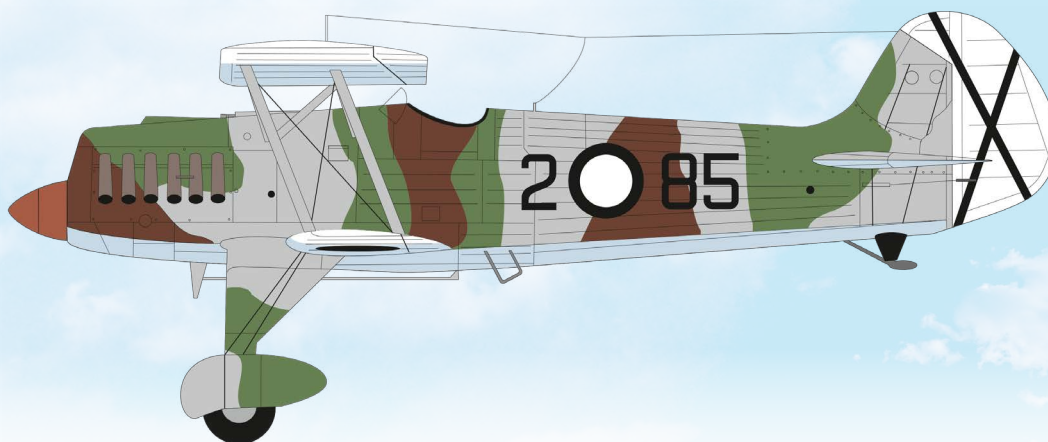
Ve druhé polovině roku 1937 se na útoky proti pozemním cílům specializovala také

3./J 88 bojující na severu Španělska. He 51 mohly pro prodloužení doletu nosit pod trupem přídatnou nádrž, které však většinou nebylo třeba. Proto její místo nahradila nádrž naplněná směsí oleje a benzínu. K výbuchu ji po dopadu na zem přivedly dvě kilogramové zápalné pumy připevněné po stranách. Jednalo se o improvizaci vzniklou přímo u útvaru a předchůdce amerického napalmu. Ze začátku ji velitel staffel ani nehlásil na štáb a prozradilo ho až obrovské navýšení spotřeby oleje.

Bitevník proti tankům

Během zimy se 3./J 88 účastnila bitvy o Teruel a významně přispěla k vítězství nacionalistů. Dne 20. února 1938 poručík Eckerhard Priebé v ulicích města zásahem všech šesti pum o váze 10 kg zničil tank T-26. Na jaře ale začaly její ztráty stoupat z důvodu zvyšujícího se počtu republikánských 20mm protiletadlových

kanonů. 3./J 88 pak předala zbývající He 51 Španělům a přezbrojila se na nové Bf 109. Adolf Galland později nasazení He 51 ohodnotil: „Užívali jsme je ze začátku buď jako stíhačky, nebo jako bitevní letadla pro potírání pozemních hnízd odporu, jak to bylo obvyklé v první světové válce. K přesnému dělení mezi



Tento He 51 v neobvyklé tříbarevné kamufláži létající roku 1937 ve Španělsku

stíhačkami a bitevníky došlo až později, podle zkušeností z dalšího průběhu občanské války.“ Vyřazení Heinkelů He 51 z výzbroje Legionu Condor ale ještě neznamenalo konec bojové činnosti typu v občanské válce. Převzalo je španělské povstalecké letectvo a k bitevním útokům je užívalo až do ukončení občanské války na jaře 1939. V tu dobu mělo ve stavu ještě 61 Heinkelů He 51.

Na jaře 1937 byl do nově vzniklé experimentální stíhací jednotky *Versuchs Jagdgruppe* VJ/88 zařazen roj pěti nově testovaných dvouplošníků Henschel Hs 123. Ačkoliv jejich původní role spočívala ve střemhlavém bombardování, ve Španělsku záhy přešly k bitevním akcím, ke kterým se hodily o mnoho lépe. V březnu 1937 se roj Henschelů přesunul na madridskou frontu. Zde jeden z letounů 25. března zasáhla protiletadlová palba a pilot musel svůj letoun opustit na padáku. Dopadl mezi frontové linie doprostřed prudké přestřelky. Než se k němu probili nacionalističtí Maročané, vykrvácel. V polovině roku roj Hs 123 působil u železného prstence okolo baskického Bilbaa, kde protiletadlová palba

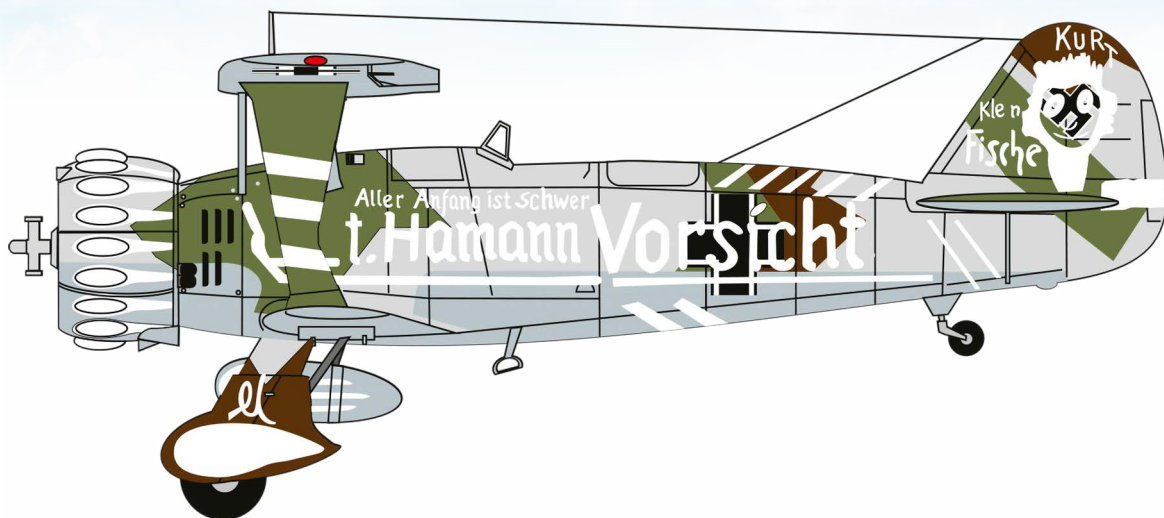
v rozmezí několika týdnů sestřelila tři tyto bitevníky. Zbylé dva pak v srpnu převzalo španělské letectvo.



Adolf Galland na začátku své kariéry působil také jako bitevní pilot He 51 a Hs 123

Několikaměsíční nasazení ukázalo, že tyto robustně stavěné stroje jsou k útokům na pozemní cíle mnohem vhodnější než He 51. Hvězdicový motor byl totiž mnohem odolnější než řadový agregát, který se po zásazích do chladiče a ztrátě chladicí kapaliny brzy zadřel. Hs 123 se v reálném nasazení mimořádně osvědčily a není zcela jasné, proč do válkou zmítaného Španělska nedorazily další kusy

tohoto v budoucnu tak úspěšného letounu. Jako obrovský přínos se také ukázaly zkušenosti, které v tomto konfliktu získali němečtí letci. Mnoho z nich pak v září 1939 sloužilo u jediné bitevní skupiny Luftwaffe té doby II.(Sch.)/LG 2. Kampaně proti Polsku se účastnil i Adolf Galland, který zde v kabině Hs 123 odlétal kolem třiceti bojových letů.



Tento Henschel Hs 123 A sloužil krátce před válkou u cvičné 3/SFGr. 50

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy ***Bítevní letectvo*** .
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.