

Několik poznatků o ruském letectvu

Jedním z velmi důležitých činitelů ve vedení nynější války je letectvo.

Abv tato zbraň mohla splnit svůj úkol, musí být jí použito ve velkém množství a je proto úlohou průmyslových podniků v zázemí, aby bojiště bylo včas a v dostatečném množství zásobeno. O dobré zásobování velkým množstvím letounů stará se ruský letecký průmysl, který jest vybudován po celém území Sovětského Svazu. Jedním z nejdůležitějších středisek válečného průmyslu leteckého je tak zvaná „Stalinova linie“, která zahrnuje pás území, táhnoucího se od severního polárního kruhu na jih po obou stranách pohorí Ural (zhruba rovnoběžně s frontou ve vzdálenosti asi 1200 km). Ural překypuje rudami vzácných a lehkých kovů a olejem. Stalinova linie byla zbudována ve třech pětiletkách v řetěz dolů, továren, elektráren, hutí, vysokých pecí atd. Své jméno získala proto, že Stalin dal podnět k jejímu vybudování. Nyní byla ještě rozšířena o továrny, které byly závčas evakuovány buď přímo z území, obsazeného nepřítelem a též z nebezpečné blízkosti fronty. Zaměstnává stá tisíce dělníků, vysoce kvalitních. V Uralu je geologicky vzácná kombinace obrovských ložisek bauxitu a uhlí těsně u sebe. Obojí jest snadno přístupné a dovoluje povrchní otevřené dolování. Četné horské řeky dodávají velké množství levné elektrické energie, které pak je používáno pro elektrolitickou výrobu hliníku, tak enormně důležitého pro letecký průmysl.

Další neméně důležitá střediska na lehké kovy jsou: V Kazakstanu, Centrální Asii, Kavkazu, Sibiři a na Dalekém Východě. Kapacita železnic na Urale byla velmi zvětšena s ohledem na překotný průmyslový vývoj a na snadné a rychlé zásobování bojující armády. Mnohé železnice byly zdvojeny a jinde postaveny nové tratě.

Nestačí nám však jen bezvadně vyrobené letouny, nýbrž musíme mít též dostatek pohonných látek a mazadel výborné jakosti. Těmito produkty SSSR oplývá. K známým olejovým centrům v Baku, Grozném a Maikopu v poslední době přistoupilo další těžení olejů z ložisek hlavně v krajině mezi Volhou a Uralem v Baškiru, Prikamiji a Blagusaniji, Centrální Asii, Braginsku a Dálném Východě. Že metody těžby jsou velmi vydatné, dokazuje velké množství „Stachanovců“ v olejovém průmyslu. Nejen, že těžba

oleje s vysokým obsahem oktanu byla velmi zvýšena, ale jsou budovány též nové rafinerie, které pracují nedávno objevenou metodou, pomocí níž nyní se vyrábí kvalitní letecký benzin z nafty o nízkém oktanovém indexu. Mnohé vrty dodaly předpokládané množství oleje pro rok 1941 již za devět měsíců.

Abv byla zajištěna kvalita materiálu, bezvadná jakost benzinu a mazadel pro výrobu letounů, jsou ve všech průmyslových střediscích zřízeny výzkumné a kontrolní ústavy, laboratoře a také několik vysokých technických škol. Všechny tyto ústavy a laboratoře jsou kontrolovány „Ústřední sovětskou akademií věd“. Bezvadná organizace ruského válečného průmyslu, posíleného dodávkami z Anglie a z Ameriky, jest jedním z velmi důležitých hlavních prvků pro jejich vítězství.

Jak jest viděti, má SSSR veškeré materiální předpoklady pro výrobu letounů.

Nestačí však mít jen dostatek materiálu a továren, jest zapotřebí mít též dostatek vhodných typů letounů pro všechny bojové úkoly. O konstrukční stránku je neméně dobře postaráno. Ústavy pro odborné školení vědeckého a technického dorostu byly zřizovány již během první pětiletky a výzkumnictví se vždy těšilo zvláštní pozornosti vlády. Mělo privilegované postavení a velké sumy peněz byly na ně věnovány, i když neposkytlo pozitivních výsledků hned na začátku. Teprve válka ukázala, jak prozíravý byl tento postup.

MLadí ruští konstruktéři ukázali, že jsou hodni péče jim věnované. Několik z nich vyniklo: Iljušin, který nedávno obdržel vyznamenání „Hrdina socialistické práce“, navrhl dva úspěšné dvoumotorové bombardovací letouny CKB 26 a DB 3A, jež nyní dokazují své skvělé vlastnosti na frontě. Dalším jeho úspěchem je bitevní letoun, velmi rychlý a tak těžce obrněný, že kulometná palba a střepiny granátů mu neublíží. Pouze přímý zásah granátem jej poškodí, ne zničí. Je vyzbrojen kulomety a velkorázovým dělem. Používá se ho proti tankům. Tento typ byl Iljušinem nazván „Stalin“. Jest spolu se starším střemhlavým bombardovacím letounem „Stormovikem“ postrachem německých obrněných jednotek. Stíhací letouny, o kterých se v poslední době zmiňuji zprávy,

0, 5 42
jsou dva: I 17, o němž mluví s nadšením členové R.A.F. peruti, která se nedávno vrátila z Ruska, a MIG stíhač, navržený Artemem Mikojanem a přezdívaný „Muška“. Tento typ byl na podzim vydán v nové serii, schopné pro létání v ruské zimě.

Konstruktor Boris Špitální sestrojil velmi úspěšný letecký kanon s neobvyklou kadencí, kterého Rusové používají nyní u svých nejnovějších stíhačích letounů.

Všechny tyto druhy letounů jsou vyráběny na běžícím pásu ve velkých továrnách, které byly vybudovány v rekordním čase v ruských stepích.

Od začátku války s Německem, Rudé letectvo mělo velký podíl v různých fázích bojové činnosti. Jeho úkoly lze zhruba vyčísti asi takto:

1. Obrana Moskvy a Leningradu.
2. Rušení nepřátelského týlu.
3. Spolupráce s pozemními jednotkami.
4. Dálkové bombardování nepřátelského zázemí.

Německé letectvo začalo již v prvních dnech války s přípravami náletů na hlavní město. Němci zvláště doufali v úspěch 53. letecké skupiny, vybavené dálkovými bombardovacími letouny typu CONDOR. Jiné měly stroje HEINKEL III. Také 26. peruť pro dálkové bombardování byla tímto úkolem pověřena. Měla letouny typu JUNKERS 88 pro bombardování střemhlav. Okolo 15. července m. r. tyto útvary měly 250-300 letounů s přibližně 180-200 cvičenými posádkami pro dálkové lety v noci. Do půli srpna počet posádek schopných nočního létání se snížil na 100 až 120 a počet letounů na 150-180. Německé velitelství je posílilo 14. srpna čtyřmi letkami dálkových bombardérů, asi přibližně 80-100 letadel, které byly poslány ke Smolensku ze západní Evropy.

Při prvním náletu na Moskvu letadla neletěla výše než 3.000-3.500 metrů, druhý den 4.000-4.500 metrů. Těžké ztráty při obou náletech je přiměly létat výše a od té doby neletěly nikdy pod 6.000-7.000 metrů.

Cesta s letiště trvala asi 2 a 1/2 hodiny. První skupina užívala osvětlovacích raket a zápalných bomb. Další používaly vysoce traskavých a průrazných bomb. Úhrnem 2.500 letadel se účastnilo 30 náletů na Moskvu za 2 a 1/2 měsíce. Celkem bylo nesenno ne méně než 1.800-2.000 tun bomb. Jen asi 100 letadlům se povedlo proniknouti nad Moskvu v této časové periodě. Při tom velké procento svržených bomb nezpůsobilo žádných vážných škod.

Luftwaffe těžce doplatila na tyto nálety. Za 2 měsíce bylo sestřeleno více než 110 letadel, aniž se přiblížila k Moskvě, sovětskými stíhači, asi 60 protileteckým dělostřelectvem a tři letadla se zřítily po srážce s balonovými barážemi. Zajaté posádky vypověděly, že německé ztráty byly denně 90-100 letadel na celé frontě. Sovětští stíhači nejen je sestřelovali kulometnou a kanonovou palbou, ale také jim rozbíjeli kormidla svou vlastní vrtulí a nemalý počet německých letadel byl takto poslán v troskách k zemi. Sovětské letectvo zároveň podnikalo účinné nálety na německá letiště, buď v noci nebo ve dne, letem nízko při zemi, způsobujíc tak nepříteli škody velmi značné.

23. ledna uplynulo právě půl roku od prvního německého náletu na Moskvu. Za tu dobu sestřeleno celkem 959 německých letadel v okolí Moskvy. V tomto počtu nejsou letadla, sestřelená v pozemních bitvách na moskevské frontě, ani ta, která byla zničena na zemi. Největší ztráty měla Luftwaffe nad Moskvou 29. října, kdy ruští stíhači a protiletadloví dělostřelci sestřelili 49 letadel. Za největšího náletu 6. listopadu, kdy 250 letadel se pokusilo dostat na město, 34 z nich bylo sestřeleno. Během tohoto půl roku se pokusilo celkem 8.000 německých letadel bombardovat Moskvu. Ztráty tedy činí 12%. nečítaje letadla poškozená nebo ta, která se rozbila při přistání. Dále—jen 207 letadlům se podařilo shodit bomby na Moskvu, to je 2 a 1/2%, 2 a 1/2% úspěšných proti 12% sestřelených znamená dosud největší porážku v existenci Luftwaffe.

Ruská zimní ofenziva je zároveň úspěchem ruského letectva. Na příklad v bitvě o Klín hrála letadla význačnou úlohu. Němci začali ústup o několik dnů dříve, než padlo město samo. Nekonečné proudy vojska se pohybovaly západně k Volocholamsku. Cesta k městu Tera-jeva Sloboda byla doslovně přecpána německými auty, tanky a děly. Němci se pokoušeli odsunout aspoň část svých vojsk a výzbroje z dosahu Rudé armády. Tomu se muselo zabránit za každou cenu, aby se neohrozil úspěch sovětského útoku. Průzkumné letouny hlásily začátek tohoto ústupu, načež ruští letci po několik dnů mocně útočili na nepřátelské přesuny. 14. a 15. prosince útoky dostoupily vrcholu. Za den 14. prosince jen v oblasti Klínu bylo provedeno Rusy asi 400 letů. Letci zde bojovali jedinou správnou taktikou v dané situaci. Nejdříve vždy napadli čelo každého ustupujícího proudu, čímž se ucpaly

cesty a provoz uvázl. Pak napadli nízkým letem stojící kolony, bombardovali je a ostřelovali z kulometů a kanonů. Účinek byl hrozný. Na cestách, vedoucích z Klinu na západ, byla později nalezena sta poškozených nákladních aut, množství tanků v nepopsatelném zmatku, které ucpaly cesty pro další jednotky. Tisíce mrtvol pokrývalo tento prostor. Hluboký, měkký sníh nedovolil obcházení těchto překážek a tím katastrofa byla ještě hroznější. Major-generál S. A. Chudjakov, jeden z velitelů letectva, operujícího na moskevské frontě, soudí, že tato operace byla jednou z nejúspěšnějších od začátku války. Je to vzorný příklad zmodernisování poslední taktické fáze bitvy, pronásledování ustupujícího nepřítele ze vzduchu. Od této doby bylo již vybojováno mnoho takových bitev.

Ruské letectvo zasahuje do pozemních bitev také tím, že ničí nepřátelské tanky a tak napomáhá zmenšiti německou převahu v tancích. V takových operacích se vyznačují výše již zmíněné dva typy: „STORMOVIK“ pro bombardování střemhlav a „STALIN“ — obrněný letoun. Několik čísel, vybraných z oficiálních komuniké, „Sovětské informační kanceláře“, poví o těchto úspěších více než dlouhý článek.

16. listopad: V 7 dnech bojů na jižní frontě letectvo zničeno 113 německých tanků.

25. listopad: Za dnešní den Rudé letectvo zničilo 107 německých tanků.

6. prosinec: Rudé letectvo zničilo a poškodilo 115 německých tanků, několik obrněných vozů, přes 750 nákladních aut s vozskem a zásobami.

Dále bylo hlášeno 24. listopadu, že pilot jménem Molotov svým Stormovikem právě zničil 70tý německý tank. Jedna peruť protitankových letounů zničila 608 německých tanků za 3 měsíce.

Taktikou jest mezi těmito letouny a pozemními jednotkami vzájemné spojení během boje, kde letadla bombardují cíle, bránící v postupu operujícím jednotkám a tak umožňují obsazování cílů za poměrně malých ztrát a v krátkém čase.

Územní rozložení německého průmyslu, který je většinou v západní části Německa, způsobilo, že hlavní úloha bombardování německého zázemí připadla R.A.F. Nicméně cíle ve východním Německu jsou též navštěvovány ruským letectvem a obě letectva se sešla již nad hlavním městem Německa — Berlínem. Mezi cíli nedávno zmíněnými

v ruských zprávách jsou: Královec, Riga, Vratislav, Gdansk, Lübeck atd. Účastní se jich piloti a navigátoři, známí celému světu přeletem severního polu před několika lety — brig. velitel Vodopjanov, plukovník Alexejev, starší lieutenant E. Rusep a kapitán navigátor Štěpenko.

Ruské letectvo, jak je viděti, prokázalo své výtečné vlastnosti nescíslněkrát a svou vysokou bojovou hodnotu jak v létě, tak také v zimě. Nápadně v těchto akcích jeví se, a to hlavně v zimě, připravenost Rusů proti Němcům. Můžeme pozorovati několik charakteristických rysů v zimním období. Jakmile totiž uhodily větší mrazy, německá činnost ve vzduchu se nápadně zmenšila. Zajatci vypovídali, že to není tím, že by bylo málo benzínu, nebo letadel, nýbrž nedostatkem pozemního personálu a nemožností nastartovat motory za mrazu. 3-4 mechaniků musí býti užito pro jedno letadlo v zimě, kdežto v létě stačí pouze jeden. Německá letadla nejsou také všechna opatřena lyžemi a mohou startovati jen, když je velmi málo sněhu na letišti. Někteří němečtí piloti museli létat v letních kombinesách, což velmi snížilo jejich výkon a morálku.

HEINKEL 113, chlouba Němců, má vodní chlazení, které prochází náběžnými hranami křídél, okolo pilotovy kopule a pak ke kormidlům. I slabý mráz stačí chlazení toto dokonale vyřadit. Němci používají zoufalých metod na zahřátí zamrzlého chlazení svých letadel. Tak na příklad nedávno vypálili selský statek, jen aby mohli nastartovat zamrzlé motory, což se jim však přesto nepodařilo. Často se stalo, že Rusové, jakmile okupovali některé německé letiště, našli spoustu sudů se syntetickým benzinem, který následkem mrazu ztratil své fyzikální vlastnosti, rozštěpil se v část vodnaté kapaliny, na jejíž povrchu plovaly části ztuhlých tuků. Z toho je jasné viděti nepoužitelnost syntetického benzínu za velkých mrazů.

Ruské letectvo však ještě čekají velké úkoly na jaře a v létě tohoto roku. Německo, které připravuje jarní ofenzivu podle hesla „Letos nebo už nikdy“, se nezastaví před žádnými obětmi, jen aby dosáhlo svého cíle.

Přesvědčení o vítězství, které je často vyslovováno ruskými mluvčími, je však opodstatněno a podloženo fakty. Je jisto, že ruské letectvo vykonalo všechny přípravy, aby bylo rovnocenným, ne-li lepším partnerem v gigantickém zápase.

(Použito zpráv ruských a britských.)