

# MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



## Sebevražedné čluny

Explozivní čluny první a druhé světové války

Ivo Pejčoch

počet stran 86, fotografií a obrázků 60

vazba brožovaná

doporučená cena bez DPH

běžná cena: 199 Kč, naše cena: 185 Kč, "M"K: 165 Kč

ISBN: 978-80-86930-30-5

V letech první světové války se objevila myšlenka, která oprášila starou technologii zápalných či výbušných lodí a člunů, jež byly v minulých století vypouštěny proti kotvištím nepříteli, přehradám blokujícím přístup k přístavům nebo říčním cestám. Konstrukteři v několika zemích si uvědomili, že spalovací motor jim dává možnosti, o jakých si mohli nechat jejich předci jenom zdát. Malý rychlý člun vybavený silnou výbušnou hlavicí dokázal poškodit či dokonce potopit i velkou válečnou loď. Jeho výroba přitom nepotřebovala

větší množství stavebních normohodin a nespolykala nijak značné finanční prostředky. Relativně levná a snadno vyrobitelná zbraň však měla jiná úskalí. Vzhledem k nevelkým rozměrům ji bylo nutné skrytě dopravit co nejbližší místa útoku, protože na dlouhé plavby po rozbouraném moři nebyla konstruována. Zvláště riskantní byla sama akce, k navedení na cíl se používalo několik systémů, většinou však alespoň v první fázi bylo třeba manuální navedení. Pilot musel ve vysoké rychlosti zaměřit cíl a potom své plavidlo opustit, což bylo samo o sobě velice nebezpečné. K tomu se přičítala hrozba střelby z napadené lodi nebo obrany přístavu, rovněž silná exploze mohla pilota ve vodě smrtelně zranit.

Přesto se explozivní čluny začaly vyrábět a především v letech druhé světové války získaly proslulost a vzbuzovaly obavy mezi námořníky bránícími válečné základny. To byl ostatně významný sekundární efekt nasazení jak výbušných člunů, tak miniponorek. Protivník totiž musel k obraně před těmito levnými prostředky nasadit zpravidla mnohem větší a nesrovnatelně nákladnější síly. Jen sama existence miniaturních námořních zbraní a možnost jejich náhlého úderu tedy pomáhala odčerpávat lidské i ekonomické zdroje nepříteli, který by jinak mohl strážní lodě, mužstvo i patrolující letouny nasadit jinde.

Často lze narazit na názor, že například nasazení německých „jednomužových“ pilotovaných torpéd Neger a Marder skončilo fiaskem, neboť dosáhly jen málo úspěchů a ztráty měly přitom vysoké. To samé se tvrdí i o výbušných člunech. Pokud ovšem poměříme náklady na jejich výrobu a provoz i po-



čet padlých mužů, s tím, co proti nim museli Spojenci nasadit, vidíme, že se jedná o nesrovnatelná čísla. Lapidárně lze konstatovat, že velké množství vojáků, jež bylo nutné nasadit na obranu před miniaturními námořními zbraněmi, by jinde na frontě dokázalo pobít mnohem větší počet příslušníků německých ozbrojených sil. Právě v tomto taktickém i ekonomickém nepoměru musíme spatřovat největší přínos miniponorek a výbušných člunů, ať je nasadila jakákoliv strana.

Pokud odmyslíme různé použité technologie nebo pohonné systémy a způsoby nasazení, lze explozivní čluny v zásadě rozdělit do dvou kategorií. U většiny z nich se předpokládalo, i když někdy spíše v teoretické rovině, že pilot dokáže opustit plavidlo před zasažením cíle a zachráni si život. Japonsko v letech druhé světové války ale vytvořilo námořní obdobu Kamikadze, muže, kteří zahynuli spolu se svým člunem, když jej vedli na cíl až do okamžiku výbuchu. Tak jako vznikla sebevražedná pilotovaná torpéda Kaiten, byly stavěny i hladinové sebedestrukční čluny, u nichž se rovněž s přežitím pilota nepočítalo. Téma zahrnuje i německý typ z první světové války, jako jediný dálkově ovládaný po celou dobu plavby. Vzhledem ke způsobu nasazení však i on do zvoleného tématu patří.

Publikace svým názvem Sebevražedné čluny evokuje skutečnost, že v každém případě představovalo nasazení explozivních plavidel vysoké riziko smrti; ztráty mezi jejich piloty byly opravdu enormní. Z tohoto pohledu lze eufemisticky označit každý z nich za sebevražedný. Ať bojovali na jakékoliv straně, byli jejich piloti vybíráni z fyzicky i psychicky nejzdatnějších adeptů a účast na akci vyžadovala ohromné odhodlání.

Text je řazen do kapitol o konkrétních státech, v nichž jsou chronologicky popisovány jednotlivé konstrukce i historie jejich bojového nasazení. Pro přehlednost jsou v kapitole o dané zemi zmíněny čluny z první i druhé světové války pohromadě.

V publikaci používám výhradně fyzikálních jednotek, které jsou pro práce tohoto druhu obvyklé v evropském prostředí, i když zcela neodpovídají mezinárodní soustavě SI. Místo kilowattů jsou tedy používány tradiční koňské síly (někteří autoři užívají zkrácený termín koně), rychlost se udává v uzlech (jedna námořní míle za hodinu), vzdálenosti v námořních mílích (1852 metrů). Ráži lehčích zbraní ale píše zásadně v milimetrech, i když se v současné době začíná prosazovat i v českém prostředí palcová terminologie. Domnívám se však, že běžnému čtenáři je bližší údaj 11,43 milimetru než 0,45 palce, a to se jedná o vůbec nejznámější americký kalibr, u dalších je orientace ještě horší.

Explozivní hladinové prostředky vyvinuté po druhé světové válce již neuvádím, vzhledem k tomu, že zpravidla měly jiný charakter než téma této publikace.

### **O autorovi:**

PhDr. Ivo Pejčoch, Ph.D. (1962) vystudoval obor historie se zaměřením na nejnovější české dějiny na Filosofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Od roku 1990 působil jako šéfredaktor odborného historického měsíčníku HaPM, od roku 2007 je vědeckým pracovníkem Vojenského historického ústavu v Praze. Mezi oblasti jeho odborného zájmu patří dějiny obrněné techniky a válečných lodí, problematika české krajní pravice období první republiky a protektorátu, dále témata útěků za železnou oponu, politických perzekucí padesátých let a třetího odboje.

Je autorem třiceti knih a více než tří set článků v odborných periodících. Vedle knih z řad Obrněná technika a Válečné lodě je autorem publikací Němečtí korzáři (Praha 2006), Tanky Praga (Cheb 2007), Hrdinové železné opony (Cheb 2008), Útěky za železnou oponu (Cheb 2009), Armády českých politiků (Cheb 2009) a dalších. Kromě toho je spoluautorem řady výstav s historickou tematikou a pravidelným účastníkem vědeckých konferencí.

## Ukázka:

### Shinyo

Japonské námořní síly nechaly stavět v ohromných sériích svůj základní typ explozivního člunu, který dostal bojové jméno Shinyo (oceánské zemětřesení). Od poloviny roku 1944 byla tato plavidla nasazována v rozsáhlém měřítku.

Jejich konstrukce byla jednoduchá, hlavním stavebním materiálem bylo dřevo a překližka, i když menší množství člunů dostalo kovovou kostru. V základní verzi, označované Shinyo 1, se jednalo o plavidlo dlouhé šest metrů s výtlačkem 1,37 tuny. Pohonnou jednotkou byl běžný benzinový automobilový šestiválec Nissan nebo Toyota o výkonu 67 koňských sil. Plavidlo s ním dosahovalo rychlosti 26 uzlů a mohlo doplout do vzdálenosti 110 námořních mil. Alespoň na papíře, motory totiž v mnoha případech nedávaly deklarovaný výkon, a čluny tak dosahovaly většinou jen 23 uzlů, některé dokonce pouze 18 uzlů.

V průběhu výroby vznikly různé subverze základního modelu, s trupem zkráceným na 5,1 metru nebo 5,4 metru, u části člunů byl použit motor s výkonem jenom 62 koňských sil.

Hlavní výzbrojí byla explozivní hlavice, uložená v trupu, podle typu měla hmotnost 250 nebo 300 kilogramů. Část Shinyo navíc dostala dvě trubice, sloužící jako vypouštěcí zařízení RAK-12 pro neřízené rakety ráže 119 milimetrů s šrapnelovou hlaví. Pilot je odpaloval proti cílové lodi během přibližovacího manévru, střepiny měly zlikvidovat obsluhu rychlopalných kanonů. Účinek v rychlé plavbě odpalovaných střel bez přesnějšího zaměření byl ale minimální.

Kromě jednomístných člunů existovaly i velitelské, dlouhé 6,5 metru, určené pro dva členy posádky. Nesly na stojanu těžký kulomet ráže 13,2 milimetru, jímž velitel kryl útok svých podřízených. I velitelský člun nesl nálož, poté co všichni jeho podřízený provedli úder, měl se na vybraný cíl vrhnout i on. Velitelská varianta nesla označení Shinyo 5.

Člun typu Shinyo byl vyloženě sebevražednou zbraní. V prvních výrobních modifikacích docházelo k iniciaci bojové hlavice po nárazu trupu do cíle, kdy zborcení trupu člunu aktivovalo detonátor. Pilot mohl v tomto případě alespoň teoreticky před srážkou s cílovou lodí skočit do vody a pokusit se odplavat, i když drtivá většina z nich zůstala v kabině až do samého konce. U pozdějších výrobních bloků byl použit spouštěč, aktivovaný přímo pilotem, tomu už tak nebyla dána ani hypotetická naděje na záchranu. Celkem byl postaven ohromující počet 6197 člunů Shinyo všech verzí...

Cílem bylo dokončení skutečného obojživelného plavidla. Bistio nebyl v námořní oblasti žádným nováčkem, podle jeho projektu se vyráběly slavné torpédové čluny MAS, před válkou se také podílel na návrzích pokusných miniponorek a rovněž na výše zmíněném nerealizovaném projektu „přeskokovacího člunu“.

Vodní tank navrhli Bistio jako jednoduchý dřevěný trup hranatého tvaru, kolem jehož obvodu byly nataženy pásy se silnými drapáky. Pohon zajišťovala dvojice elektromotorů Roggini-Balbo o výkonu po poných pěti koňských silách. Energií odebraly ze tří akumulátorů pro čtyřicet hodin. Není divu, že s takto smyšlným výkonem dosahoval člun na hladině.



Vodní tanky na hladině, v popředí Cavallo



Vrak vodního tanku Grillo po vyproštění rakouským námořnictvem

— 12 —

21, 29, 31 a 43. Na Peckadorských ostrovech operovaly ze základny Mako odčlky 24, 25 a 105. V Číně byly rozmístěny na základnách Xiamen a Zhoushan odčlky 46, 52, 104, 108, 113, 114 a 115, na ostrově Hainan odčlky 32 a 33 a v Haikou odčlky 28, 30, 101 a 192.

Na domácích japonských ostrovech byly připraveny velké počty výrobních člunů, které měly pomoci odrazit spojenecké výsloňní, obklopené v podmátních návisích. Američané plánovali na 1. listopad 1945 zaútočit ohromné invazí na Kjúsú, 1. března 1946 by následovalo vylodění na Honšú. Shinyo byly v oblasti vlastních domácích ostrovů rozmístěny v následujících jednotkách:

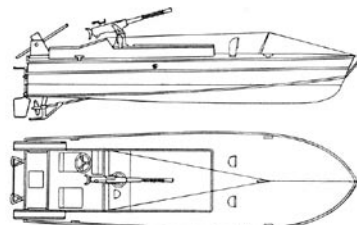
**Honšú**  
Oblast Tóchia odčlky 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 17  
Oblast Čiba odčlky 55, 58, 59, 60, 98, 129, 130 a 139  
Símuda odčlky 57  
Širaka odčlky 136, 137 a 140  
Fukushima odčlky 141  
Mjagi odčlky 146  
Takajama odčlky 120  
Čukudadžima odčlky 121, 122

**Kjúsú**  
Oblast Aburacu odčlky 54, 117 a 126  
Oblast Kagošima odčlky 47, 53, 51, 63, 64, 105, 112, 121, 124, 125, 130, 135 a 138  
Hosojima odčlky 48  
Nagasaki odčlky 62, 65, 143 a 144  
Amakusa odčlky 119  
Ósima odčlky 111  
Karaku odčlky 118

**Šikoku**  
Kóči odčlky 49, 50, 128 a 132  
Saijumo odčlky 134 a 142  
Sunosaki odčlky 135  
Tokusima odčlky 145

Předtím vši legové došlo ke dvěma útokům výrobních člunů ještě po kapitulaci. Seznam těchto útoků dostal pilot odčlky 126 na Šikoku zvláštní informaci, že se Američané vylodili. Rozhodli se na ně zaútočit, ovšem opět se opakovala historie s vybuchem motoru jednoho plavidla a rozstředěním posádky na ostrově. Što jedenáct pilotů uhořelo nebo zemřelo při

— 41 —



Výbušný člun Shinyo 5, velitelská verze

středit. Proto vývěk pilotů Shinyo sítěnvali, aby bylo možné na souostroví rozmístit první jednotky, vybavené touto nehmátnou zbraní.

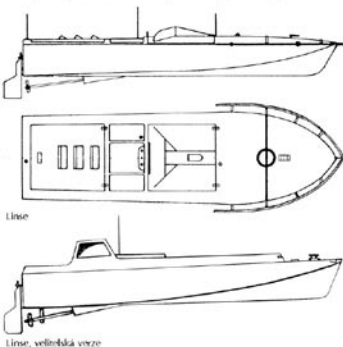
V září 1944 bylo postaveno prvních šest odčlky námořních sebevražedných člunů a začalo jejich rozmisťování na základny. Odčlky s označením 1 až 5 umístili na ostrovy Čiudžima a Fiahadžima v Boninsóu souostroví, odčlky 6 až 18 byly vyslány na Filipíny. Zde došlo k rozdělení úkolů mezi námořní a armádní jednotkami: dispozičními výrobními čluny. Zatímco armádní Maru-ji byly dislokovány na různých základnách podél pobřeží ostrova Luzon, námořní Shinyo se – s výjimkou odčlky 6 – soustředily na Corregidoru, klíčovém bodě japonské obrany. V době zahájení amerického vylodění měly odčlky debarakodovat 300 výrobních člunů, pro které bylo k dispozici 600 palét a na 2500 mužů obslužného personálu.

Spěch, s jakými byli piloti i výzbroj rozmisťováni, se však projevoval v nedostateku přípravenosti personálu i samotných odčlů. Když přivázli odčlky do Manily na palubách dřevěných tankovců, piloti čluny prakticky nemohli ovládat, na zkompletování plavidla a přípravu k plavbě nebyli dostatečně vycvičení odborníci, scházeli pyrotechnici, kteří by speciálními hořevy do trupu umístili výbušné hlavice. Podobná situace byla i u ostat-

— 36 —

ty se přibližovaly v noci nízkou rychlostí, výhled výbušné hlavy za ními v odstupu dvanácti metrů. Piloti měli zvolit cíl, především korci- či níkladní plavidla, potom na ně namířit a svyžit rychlost na maximum. Aktivovali potom rádiový povolený systém a dovedli šest metrů před zábrana opustit plavidlo. Komandé naváděl pak převažal druhý muž velitelského člunu, operátor. Rádiovými povoly dohláhl navádění člunů a sledoval je až z cílové oblasti. Potom pilot oběhl a madl se zmlouč z doahu, pokud je našel, měl vyvednout také oba kolegy z vody. Operátor si orientaci člunů, jež řídil, usnadňoval díky pozicím světlům, zeleným na bočních a červeným na zádi. Pilot výbušného člunu je zapnul, než své plavidlo opustil. Konstrukce vrátili počítala s tím, že byla vylázně pouze ze zadu, takže je posádka napadené lodi nemohla spatřit.

Povelová aparatura byla převzata od pozemního vojska, které podobnou vyzbroj pro dálkové ovládání plovoucí stroje, nosící výbušné nálož.

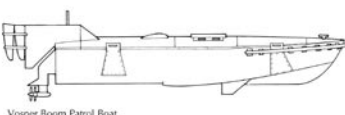


Line, velitelská verze

— 65 —

Na základě této zkušenosti byly nasazeny větší padáky o průměru 29,3 metru, které dokázaly padající člun zbrzdit na bezpečnou rychlost. Pilot před shodem přestoupil z letadla do člunu a pevně se připrpal do silně polstrovaného prostoru uvnitř trupu. Když plavidlo doselo na hladinu, rozepnul rychlozápný svých popruhů a přesunul se dozadu k řízení.

Poprvé byl BPB se skutečným živým pilotem, poručíkem D. Coxem, na palubě shozen 10. června 1944. Nosným letounem byl těžký čtyřmotorový bombardér Lancaster, před přiletěm do cílové zóny prolezl Cox do pumovnice a odtud se vssoukal do trupu svého člunu. Pak následoval shoz z výšky 1550 metrů, dostatečně, aby se plně rozvezl padák. A dostatečně i k tomu, kdyby došlo k nečekané komplikaci. Cox měl totiž i osobní padák a v nehorjinných případech by padající plavidlo opustil a přistál jako



Vosper Boom Patrol Boat



Britský bombardovací letoun Avro Lancaster se zavěšeným člunem BPB

— 81 —

## OBSAH

ÚVOD	5
ITÁLIE	8
TANKS MARINI GRILLO	10
M.A.T., M.T., M.T.M., M.T.R.	15
BATELLI RAMOGGINO	28
JAPONSKO	30
SHINYO	33
TYP N-1 MARU-NI	46
TYP K-K-GATA-TAI	57
NĚMECKO	58
FERNLENKBOOTE	60
LINSE	64
TORNADO	72
RAKOUSKO-UHERSKO	74
VYVOJ EXPLOZIVNÍCH ČLUNŮ V RAKOUSKO-UHERSKU	76
VELKÁ BRITÁNIE	78
VOSPER BOOM PATROL BOAT	80
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	83

— 85 —