

Samohybná houfnice StuH 42

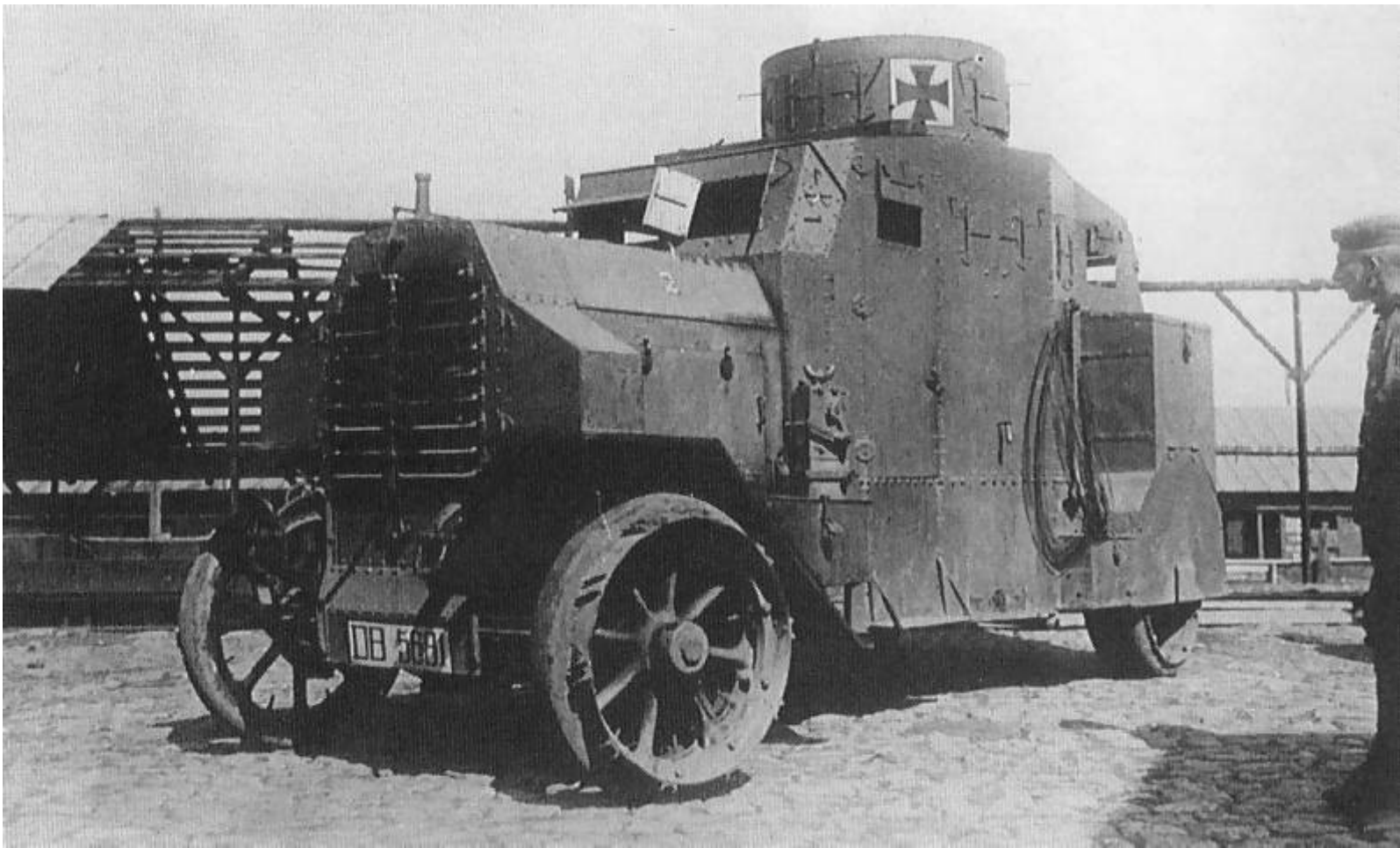


Po skončení první světové války se vojenští teoretici evropských států snažili analyzovat válečnou činnost. V Německu, Itálii a Velké Británii vznikly již na začátku dvacátých let neobyčejně zajímavé studie předpovídající charakter budoucího globálního konfliktu. Italský generál Giulio Douhet vydal knihu *Il dominio dell'aria* (Vzdušná nadvláda - 1921), v níž prezentoval názor, že jakákoliv následující válka v Evropě bude vedena hlavně s použitím vojenské techniky, u níž bude stěžejní úlohu zastávat letectvo a která přenesení válečné operace na území protivníka a zlomí bojového ducha obyvatelstva. Angličan plukovník John Frederick Charles Fuller zase ve své studii *Foundations of the Science of War* (Základy válečné vědy - 1925) předpokládal, že o vítězství na frontě rozhodnou silné tankové formace. Obchvatné operace prováděné mohutnými obrněnými svazky měly prolomit hlavní obranné pozice protivníka. Prolomení linií měly využít rychlé tanky a za podpory letectva obsadit strategické oblasti na území protivníka (průmyslové regiony, administrativní centra, hlavní město), což by jej přinutilo ke kapitulaci. Již během první světové války nasadili Britové v masovém měřítku tanky, a proto celkem oprávněně předpokládali, že tento způsob vedení válečných akcí má velké šance na úspěch. V Německu zase již v roce 1917 vznikla koncepce úderných oddílů - *Stoßtruppen*. Podle ní měla být útočící pěchotě poskytována silná dělostřelecká podpora.

V období první světové války Němci již nestačili tuto koncepci v plné míře realizovat. Naopak ve francouzské armádě, která ve válce utrpěla těžké ztráty, převážil názor, že je nutno co nejrychleji vybudovat systém trvalých opevnění, jenž bude plnit odstrašující funkci a odradí Němce od dalších pokusů o útok na Francii.

Reichswehr - německá armáda postavená po skončení Velké války - měl čítat pouze 100 000 vojáků. Poraženému Německu bylo zakázáno vlastnit vojenské letectvo a obrněnou techniku, jakož i vyvíjet a vyrábět moderní druhy zbraní. Avšak již v roce 1922 navázali Němci kontakt s představiteli Rudé armády a zanedlouho podepsali smlouvu o vojenské spolupráci se Sovětským svazem. Řada německých firem (Krupp, Junkers) založila své filie ve Švédsku, kde mohly pracovat na vývoji a stavbě prototypů nových letadel, děl či tanků. Měly z čeho vycházet, protože německá armáda hledala již před první světovou válkou nové druhy zbraní, mezi nimiž nechyběla ani samohybná děla.

Samohybná děla císaře Viléma

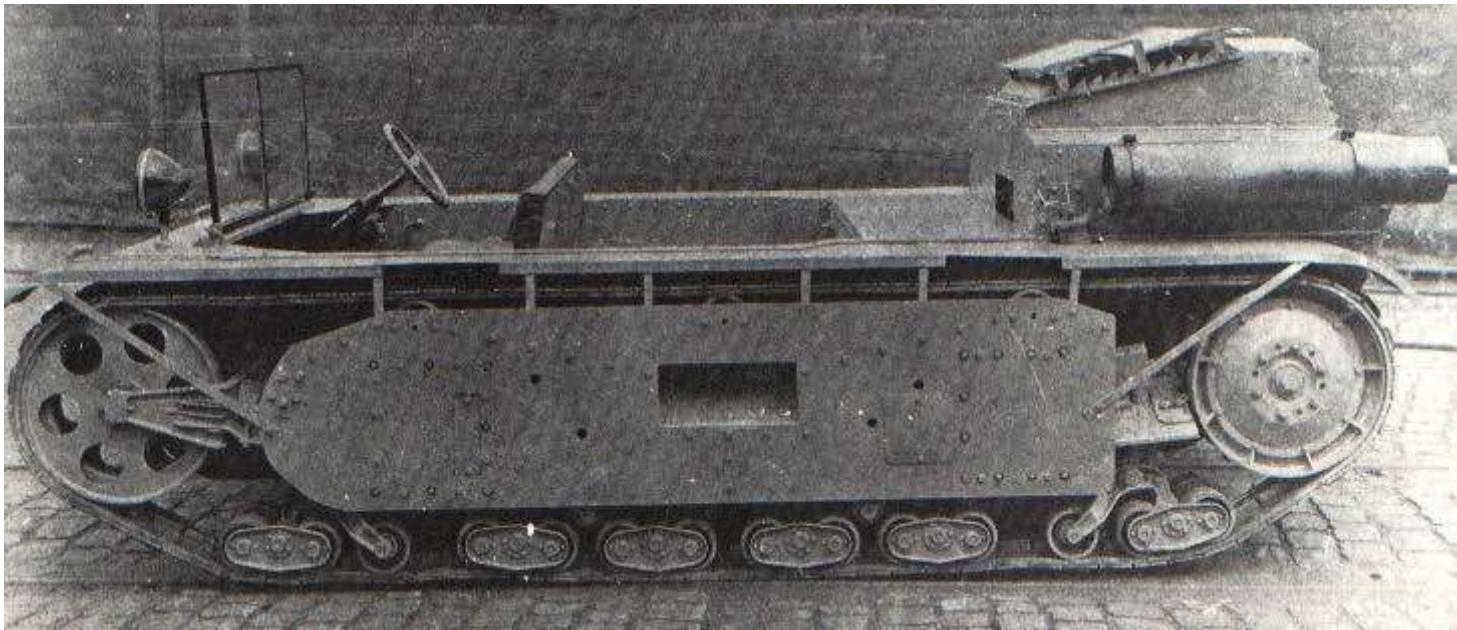


Ehrhardt E-V/4

V roce 1906 předvedla firma Heinrich Ehrhard-Automobilwerke AG na výstavě v Berlíně vozidlo nazvané *Panzerautomobil zur Verfolgung von Luftballons* (obrněný automobil pro ničení pozorovacích balonů). Na speciální plošině byl lafetován kanon ráže 50 mm, jehož obsluha měla ničit pozorovací balony používané již několik let evropskými armádami. O tři roky později bylo na císařských manévrech představeno samohybné dělo ráže 75 mm vyrobené v podniku Friedrich Krupp AG v Essenu. Jednalo se o prototyp postavený na podvozku nákladního automobilu firmy Daimler. Záhy vznikla dvě další vozidla, když firma Heinrich Ehrhard-Automobilwerke vyrobila samohybná děla ráží 65 mm a 77 mm. Nová technika byla přijata do výzbroje císařské armády. Nejznámějším vozidlem tohoto typu byl samohybný protiletadlový systém na obrněném automobilu Ehrhardt E-V/4. Práce na dalších projektech přerušil konec války. Kontrola

německé zbrojní činnosti vykonávaná Mezispojeneckou komisí nebyla v polovině dvacátých let již tak důsledná, což umožňovalo vývoj a výrobu nových druhů zbraní.

Vznik samohybného dělostřelectva



LSK

V roce 1927 byl v podniku Hanomag v Hannoveru vyvinut prototyp samohybného děla s využitím pásového traktoru Wendeler und Dohrn, na nějž byl instalován polní kanon FK 96/16 ráže 77 mm. Po dokončení testů dostal nový projekt velmi dobré hodnocení zástupců armády. Vyrobená byla rovněž další zajímavá konstrukce - vozidlo s protitankovým kanonem PaK L/45 ráže 37 mm. Firma Krupp vyrobila v roce 1930 další stroj pod názvem LSK (Leichte Selbstfahrlafette Krupp). Primární výzbrojí vozidla o hmotnosti 8 910 kg byl opět polní kanon FK 96/16 ráže 77 mm. S podobnou konstrukcí přišel rovněž podnik Maffei z Mnichova. Výzbroj jeho vozidla RK-Schlepper tvořilo dělo Kw.G. 14 ráže 75 mm. Navzdory příznivým posudkům však práce na těchto projektech nevzbudily zájem vojenských kruhů. Teprve v roce 1935 došlo k přelomu v rozvoji samohybného dělostřelectva.

Generál Erich von Manstein stojící v čele operačního oddělení generálního štábu vypracoval v roce 1935 zvláštní memorandum, v němž uvedl, že je nezbytné zkonstruovat samohybné dělo schopné podporovat útočící pěchotu úderných formací (Stoßtruppen). Manstein doporučoval, aby byla vozidla tohoto typu zařazena mezi pěší jednotky (prapor samohybného dělostřelectva měl být složen ze tří baterií po šesti dělech), což umožní ničit nepřátelská polní opevnění a stanoviště těžkých kulometů. Díky tomu neutrpí pěchota během útoku těžké ztráty, jež byly metlou první světové války. Mansteinovo memorandum vyvolalo ostrou reakci důstojníků, kteří měli na starosti mechanizaci Wehrmachtu. Generál Oswald Lutz a plukovník Heinz Guderian zastávali názor, že podobné úkoly mohou plnit tanky, trval však spor, zda má být tank vyzbrojen kulomety nebo kanonem ráže 75 mm. Nakonec zvítězila koncepce tanku se 75mm kanonem, což ale nemělo zásadní vliv na prosazení Mansteinových požadavků, poněvadž vrchní velitel pozemních vojsk generál Werner von Fritsch, jemuž bylo memorandum adresováno, zaujal k navržené koncepci velmi vstřícné stanovisko. Další rozvoj projektu dostal na starost plukovník Walter Model z technické sekce generálního štábu. Koncepci vozidla měl vypracovat kapitán Hans Rottiger v úzké součinnosti s Armádním zbrojním úřadem (Heereswaffenamt). Po konzultaci s dělostřeleckým inspektorátem nakonec Rottiger předložil návrh obrněného vozu podpůrného dělostřelectva pro pěchotu a protitankovou obranu (Begleitartillerie unter Panzer für Infanterie und Panzerabwehr). Dne 15. června 1936 stanovil inspektorát dělostřelectva technicko-taktické požadavky na samohybné dělo. Jeho hlavní výzbroj měl tvořit kanon ráže 75 mm s náměrem +30° a maximálním dostřelem 6 000 m, přičemž na vzdálenost 500 m měly projektily probíjet pancéřovou desku o tloušťce 40 mm. Původně navržené vozidlo mělo mít otevřený bojový prostor, avšak záhy bylo toto řešení zamítnuto a prostor pro obsluhu kanonu měl být zcela uzavřen. Čelní pancíř měl mít sklon 30° a měl vydržet zásahy projektily ráže 20 mm, což byl standardní kalibr tehdejších protitankových kanonů francouzské armády. Boční desky měly chránit osádku před kulkami ráže 7,92 mm a dělostřeleckými střepinami a právě tato ochrana byla hlavním důvodem zamítnutí otevřeného bojového prostoru. Vozidlo nemělo být vyšší než dva metry, což znamenalo, že mělo být přibližně stejně vysoké jako tanky PzKpfw I či PzKpfw II, ale o 35 cm nižší než PzKpfw III. Podle plánů měla konstrukce vycházet z montážních sestav vyvíjených tanků, což mělo snížit individuální výrobní náklady a usnadnit technickou obsluhu i výcvik osádek.

Sturmgeschütz III



V roce 1937 dostal závod Daimler-Benz AG Werk 40 v Berlíně Marienfelde objednávku na postavení dřevěné makety vozidla nazvaného Panzerabwehrkanone Selbstfahrlafette (samohybný protitankový kanon). Byla dokončena za několik týdnů. Posléze bylo vyrobeno pět vozidel, všechna na podvozcích tanku 2/ZW, neboli PzKpfw III Ausf. B (v. č. 90216-90220), a jejich název byl změněn na Panzerselbstfahrlafette III (obrněná samohybná lafeta III). Podvozek tvořilo osm zdvojených pojezdových kol ve dvou pojezdových vozících, které byly odpruženy listovými péry upevněnými na bočním pancíři korby. Nahoře byl pás podpírán třemi kladkami s gumovými bandážemi. Vpředu bylo hnací kolo a vzadu napínací kolo. Pohonnou jednotkou byl benzinový motor Maybach HL 108TR o výkonu 186,4 kW (250 HP). Agregát doplňovaly rychlostní skříně s převodovkou Zahnradfabrik ZF SFG 75 (pět rychlostních stupňů vpřed a jeden vzad), bočními převody a

planetovým převodovým mechanismem, spojka a hydraulické brzdy. Otáčivý moment byl z motoru do převodové skříně přenášen pomocí kardanového hřídele pod podlahou bojového prostoru. Korba byla pancéřována 14,5 mm silnými deskami, čelní desky nástavby měly tloušťku 50 mm, boční a zadní 30 mm a horní 10 mm. Na bocích nástavby byly navíc pod úhlem 60° upevněny další desky silné 9 mm. Výzbroj tvořilo dělo StuK 37 ráže 75 mm s délkou hlavně rovnající se čtyřiadvacetinásobku ráže, odměř činil 24°, deprese -10°, elevace +20°. Hmotnost stroje dosahovala 16 tun. Jelikož bylo třeba tato vozidla dokončit co nejdříve, nebyla obrněna pancéřovou, nýbrž jen měkkou ocelí. Měla být používána především ke cvičným účelům, proto je obdržel dělostřelecký školní pluk (Artillerie Lehr Regiment) v Aterborgu. Vozidla prošla polygonovými zkouškami, které dopadly příznivě, a tak v polovině roku 1938 dostala firma Daimler-Benz objednávku na 30 kusů samohybných děl.

Výroba měla být zahájena v říjnu 1938. Firma Daimler-Benz současně rozběhla výrobu tanků PzKpfw III Ausf. F (5/ZW), a proto bylo navrženo, aby byla samohybná děla stavěna na stejném podvozku. Zbrojní úřad k tomu dal souhlas, avšak v praxi to znamenalo zpoždění expedice první série vozidel. Když se 23. května vojenští představitelé dotázali na postup prací na samohybných dělech, ukázalo se, že žádné z vozidel nebude dokončeno v termínu stanoveném na červenec 1939. Částečnou omluvou pro výrobce byly problémy s převodovým ústrojím. Na mimořádné poradě 13. října 1939 byl stanoven harmonogram dalších prací vedoucích k zahájení sériové výroby. Termín předání první série vozidel byl přesunut na 1. dubna 1940. Mělo se jednat o 30 kusů, ale v prosinci byl tento počet zvýšen na 50 kusů. Současně se měla od dubna firma Daimler-Benz připravovat na výrobu dalších 250 děl expedovaných po 20 kusech měsíčně. Dne 12. prosince byly na polygonu v Kummersdorfu zahájeny testy prvního sériového stroje s plnohodnotným pancířem z válcovaných pancéřových desek. Při testech bylo vozidlo ostřelováno z protitankového kanonu PaK 35/36 na vzdálenost 100 m. Ukázalo se, že dva projektily probily štít kanonu a jeden probil čelní desku korby. Kruppovy závody dostaly za úkol vypracovat nový typ pancéřového štítu kanonu (sériové exempláře dostaly 50 mm silný štít typu Krupp-Appa III) a zároveň bylo nařizováno zesílit čelní desku korby na 50 mm. Generál Karl Becker, který dohlížel na projekt jakožto zástupce odboru výzbroje, navíc doporučil, aby firma Krupp vyvinula nový kanon ráže 75 mm, ale s hlavní o délce jedenačtyřicetinásobku ráže, z níž by ústová rychlost projektilu činila 685 m/s.

Montáž vozidel měla zajišťovat továrna Daimler-Benz 40 v Berlíně. Motory Maybach HL 120 TR o výkonu 223,7 kW (300 HP) i převodové skříně SRG 32-8-145 měla dodávat firma Maybach Motorenbau GmbH (samotné motory byly vyráběny rovněž továrnou Nordbau). Pancéřové desky korby a nástavby, jakož i štít kanonu dodávala ocelárna Brandenburger Eisenwerke GmbH, hlavníovou výzbroj firmy Krupp a Wittenauer Maschinenfabrik AG (zásoba munice 44 nábojů), radiotechniku firma Hans Windhoff a optická zařízení (zaměřovače) firma Leitz. V prosinci 1939 byl vyroben jeden exemplář, v lednu 1940 čtyři kusy, v únoru jedenáct kusů, v březnu sedm kusů a v dubnu rovněž sedm kusů. Nové samohybné dělo bylo poprvé bojově nasazeno v květnu 1940 na západní frontě. Dne 28. března zbrojní úřad opět změnil název zbraně na Gepanzerte Selbstfahrlafette für Sturmgeschütz 7,5 cm Kanone, zkráceně Sturmgeschütz III, který jí zůstal až do konce války. První série 50 samohybných děl dostala podle armádní nomenklatury vojenské označení Sd.Kfz. 142 a výrobní index Ausf. A. První vozidla byla přidělena nově zformovaným bateriím útočných děl Sturmgeschütz batterie 640, 659 a 660 na začátku dubna. Do července vzniklo dalších šest baterií a velitelství útočného dělostřelectva, jemuž byly všechny baterie podřízeny. V červnu se rozběhla výroba vozidel verze B, která dostala novou pohonnou jednotku Maybach 120 TRM o výkon u 223,7 kW (300 HP) a převodovou skříň ZF SSG 77 s šesti rychlostmi vpřed a jednou vzad. Děla byla stavěna na novém podvozku vyvinutém pro tank PzKpfw III Ausf. H (7ZW). Pojezdová kola byla široká 95 mm (u verze A jen 75 mm) a pás byl široký 400 mm (u verze A jen 380 mm). Sérii v počtu 300 kusů dodala firma Alkett, která v červnu 1941 zahájila výrobu samohybných děl další verze C. Namísto dosud používaného panoramatického zaměřovače byl do nových vozidel montován periskopový zaměřovač typu Sfl. ZF. 1. Jelikož jeho okulár vyčníval nad pancíř nástavby, byly z ní odstraněny dva hranaté průlezy a nahrazeny jediným pravoúhlým otvorem. Okulár periskopu byl chráněn po celé délce navařeným úhelníkem. Současně s montáží nového zaměřovače byl změněn rovněž tvar desky nástavby kryjící místo střelce. V čelní desce nástavby již nebyl potřebný otvor pro starší typ zaměřovače, a tak dostalo vozidlo novou plnou desku o tloušťce 30 mm a sklonu 60°. Bylo vyrobeno pouze 50 kusů této verze, protože již v září přešel podnik Alkett na výrobu samohybných děl verze D, jichž bylo dodáno 150 kusů. Vozidla verzí C a D se lišila pouze umístěním schránek na nářadí a výstroj osádky uvnitř bojového prostoru. Současně s výrobou verze D se rozběhla i výroba verze E. Samohybná děla Ausf. E byla vybavena radiostanicí pro příjem i vysílání typu FuG 16, kterou obsluhoval nabíječ, zatímco starší, výhradně přijímací stanici FuG 15 obsluhoval velitel. Radiostanice FuG 16 byla umístěna ve zvláštním výklenku na boku nástavby. Díky tomu se v bojové sekci uvolnilo místo vpředu, kam bylo možno přidat přepravníky na další munici, a palebná síla tak vzrostla na 50 nábojů. Zbrojní úřad objednal sérii 500 kusů této verze, ale objednávka byla zakrátko zrušena a nakonec bylo do března 1942 vyrobeno 284 exemplářů Sturmgeschütz III Ausf. E. Analýza činnosti jednotek útočného dělostřelectva na východní frontě totiž prokázala, že samohybná děla vyzbrojená kanonem StuK 37 s krátkou hlavní nejsou schopna účinně bojovat proti tankům protivníka.

Sovětská lekce



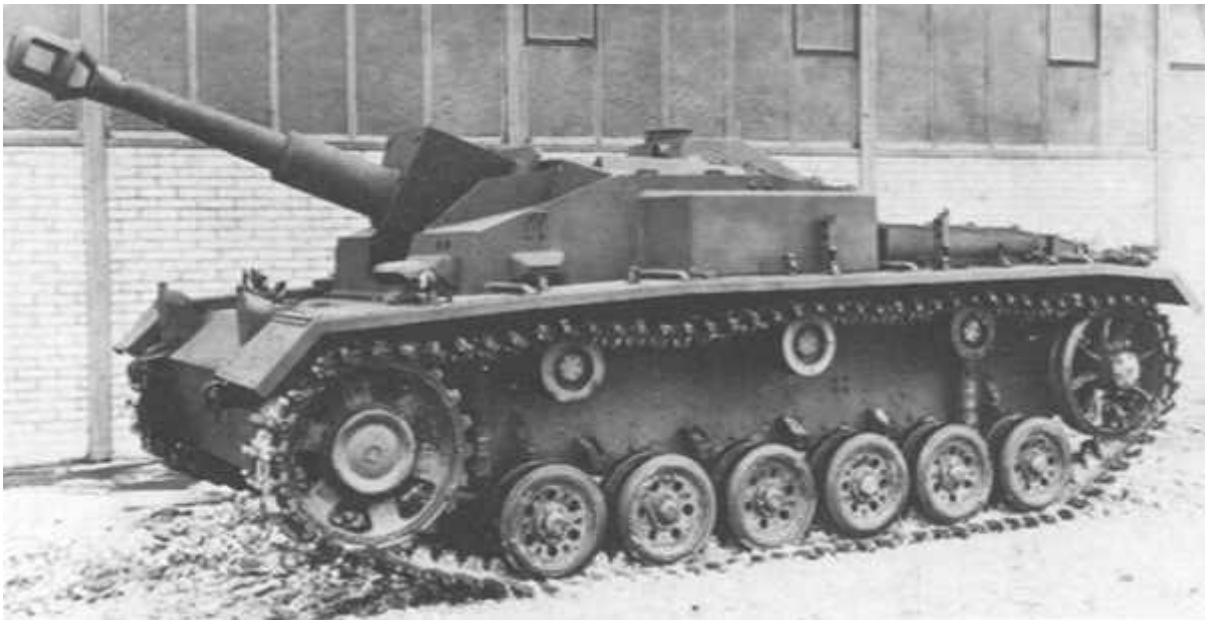
StuG III na východní frontě

Práce na nové verzi samohybného děla vyzbrojeného kanonem ráže 75 mm s dlouhou hlavní byly zahájeny již v září 1939. Specialisté ze zbrojního úřadu předpokládali, že samohybná děla přidělená pěším divizím budou plnit dva základní úkoly - ničení opevnění a boj s nepřátelskými tanky. Uvědomovali si, že kanon KwK 37 ráže 75 mm ani jeho varianta StuK 37 lafetovaná do samohybných děl nejsou dostatečně silnou výzbrojí. V prosinci 1939 představila firma

Daimler-Benz dřevěnou maketu vozidla Lang s.Pak. Vývojem nového kanonu se zabývali konstruktéři u Kruppa, nové vozidlo Daimler-Benz tudíž mohlo být předvedeno teprve po dodání makety nové zbraně. Prototyp kanonu Lang 7,5 cm Kanone (Pz. Sfl.) o hmotnosti 1 400 kg a s hlavní o délce čtyřicetinasobku ráže byl dokončen v dubnu 1940. Když v červnu 1941 Wehrmacht zaútočil na Sovětský svaz, bylo nutno zařadit nové samohybné dělo co nejrychleji do služby. Do kanonu 7,5 cm StuK 37 L/24 byla nabíjena protitanková munice typu Kanone Granate Panzer (K.Gr.Panz.rot.) o hmotnosti 6,8 kg, projektil měl ústovou rychlost 380 m/s a dokázal na vzdálenost 100 m probít pancéřovou desku silnou 41 mm a skloněnou pod úhlem 30°, na vzdálenost 500 m desku silnou 39 mm, na vzdálenost 1 000 m desku silnou 35 mm a na vzdálenost 1 500 m desku o síle 33 mm. Používané kumulativní projektily typu Gr.38Hl/A o hmotnosti 4,5 kg a ústové rychlosti 450 m/s měly ještě o něco lepší parametry průbojnosti - na vzdálenost 100 m propalovaly 70 mm silný pancíř. Kumulativní munice typu Gr.38/Hl/B dokázala propálit desku o tloušťce 75 mm a munice typu Gr.38/Hl/C desku o tloušťce 100 mm. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto co nejrychleji přezbrojit samohybná děla účinnějšími kanony. K adaptaci byl vybrán tankový kanon KwK 40 ráže 75 mm, který se pod označením 7,5 cm StuK 40 L/43 stal na začátku roku 1942 primární výzbrojí vozidel Sturmgeschütz III Ausf. F. Kvůli nové zbraní musel být ve stropě nástavby instalován elektrický ventilátor sloužící k odvětrání bojového prostoru. Palebný průměr činil 54 kusů munice. Kanon měl charakteristický štít z 30 mm silných pancéřových desek, který chránil brzdovratné zařízení. Bylo vyrobeno 182 exemplářů této verze. V červenci 1942 byla zahájena výroba modifikované verze F. Tato vozidla dostala kanon s delší hlavní (L/48) a přídatné pancéřování čelního pancíře korby (+30 mm) i čelní desky nástavby (+30 mm). Série 183 modifikovaných exemplářů byla dokončena v září 1942, ale současně s ukončením výroby verze F zahájila firma Alkett výrobu vozidel na novém podvozku určeném pro tank PzKpfw III Ausf. J (8/ZW). Tato samohybná děla dostala označení Ausf. F/8 (8. výrobní série). Do prosince 1942 bylo vyrobeno 334 exemplářů. Zvýšení výroby samohybných děl bylo umožněno především ukončením produkce tanků PzKpfw III.

Frontové nasazení nových samohybných děl vyzbrojených kanony StuK 40 znatelně zefektivnilo boj proti sovětským středním tankům T-34, i když v boji proti těžkým tankům KV-1 se situace příliš nezlepšila. Navíc stále zůstával ne zcela uspokojivě vyřešen problém ničení opevnění. Jednalo se hlavně o podporu pěchoty při bojích v městském prostředí. Sověti byli schopni zorganizovat obranu ve všech větších městech a jejich dobývání způsobovalo německé straně těžké ztráty. Útočící pěchota potřebovala mobilní zbraň schopnou likvidovat obranná postavení v městské zástavbě. Tak vznikl projekt samohybné houfnice.

Sturmhaubitze 42



Hned v první fázi války na východní frontě se Němci střetli s novým, dosud neznámým těžkým tankem KV-2, vyzbrojeným kanonem ráže 152 mm, jehož vznik byl spojen s tzv. zimní válkou mezi Sovětským svazem a Finskem. V prosinci 1939 dostal Kirovský závod za úkol vyrobit tank vyzbrojený houfnicí ráže 152-203 mm, který by byl schopen ničit opevnění Mannerheimovy linie. Práce na projektu byla svěřena konstrukčnímu týmu pod vedením Jozefa Jakovleviče Kotina, výzbroj dostala na starost skupina inženýra Nikolaje Vasiljeviče Kurina z konstrukční kanceláře dělostřeleckého odboru. Jako primární výzbroj byla vybrána houfnice M-10 ráže 152 mm zkonstruovaná Fjodorem Fjodorovičem Petrovem, která byla zařazena do výzbroje Rudé armády v roce 1938. Této zbraní byla upravena kolébka, zkrácena hlaveň a dostala nový odměrný mechanismus. Zákluz byl zkrácen na 860 mm a nabíjení usnadňoval speciální podavač munice. Houfnice M-10T mohla střílet tříštivo-trhavými granáty OF-530 o hmotnosti 40 kg a s ústovou rychlostí 525 m/s nebo protipancéřovými granáty vz. 1915/28 o hmotnosti 51 kg a s ústovou rychlostí 436 m/s. Zásoba munice činila 36 granátů. Prvního bojového nasazení se tanky KV-2 dočkaly v březnu 1940 na finské frontě, kde ničily protitankové zátarasy z žulových balvanů i dělostřelecká palebná postavení. Bojový debut dopadl na výbornou, žádné střele se nepodařilo probít 110 mm silný pancíř na věži tanku. Němci se o síle tanku KV-2 přesvědčili 23. června, kdy jediný sovětský stroj zastavil u litevského města Raseiniai postup 6. tankové divize a podařilo se jej zneškodnit až po těžkých dvoudenních bojích. Po ukořistění několika nezničených tanků KV-2 a jejich otestování došli Němci k závěru, že nejde o příliš zdařilou konstrukci, což ale neznamenalo, že by Wehrmacht neměl dostat podobně „neprůstřelná“ bojová vozidla. Jediná zbraň, jež splňovala podmínky kladené na takový projekt, byla polní houfnice leFH 18 ráže 105 mm.

Tato houfnice byla zkonstruována v roce 1927 v podniku Rheinische Metallwaren und Maschinenfabrik a nahradila vysloužilou houfnicí leFH 16 ráže 105 mm, pamatující ještě první světovou válku. Projektanti adaptovali řadu součástí polního děla FK 18 ráže 75 mm. Palbu bylo možno vést na vzdálenost 3 500 m až 10 700 m. Houfnicemi byl vyzbrojen dělostřelecký pluk v rámci pěší divize, který tvořily tři prapory po třech bateriích. Každá baterie měla čtyři děla tažená koňmi, takže pluk disponoval celkem 36 houfnicemi. V tankových, motorizovaných a lehkých divizích bylo po jednom pluku motorizovaného dělostřelectva, který však tvořily pouze dva prapory houfnic ráže 105 mm, takže pluk disponoval celkem 24 houfnicemi. Dělostřelecký pluk v rámci horské divize měl pouze jeden prapor, takže disponoval 12 houfnicemi. V průběhu války se předepsané stavy dělostřeleckých pluků měnily, nicméně houfnice leFH 18 ráže 105 mm a později modifikované leFH 18/40 stejné ráže sloužily na frontě až do konce války (existovalo 28 verzí této zbraně). Celkem bylo vyrobeno 6 933 houfnic verze leFH 18 (tažených koňmi i motorovými vozidly), 10 245 kusů verze leFH 18/40, 662 kusů verze leFH 18/2 určené pro samohybná polní děla Sd.Kfz. 124 Wespe a 1 264 kusů verze určené pro vozidla StuH 42.

Zbrojní úřad poslal 2. prosince 1941 firmě Alkett písemný požadavek na zahájení příprav ke spuštění výroby nového samohybného děla vyzbrojeného houfnicí ráže 105 mm. Měsíčně mělo továrnu v Borsigwalde opustit 12 kompletních strojů. Vozidlo měla zkonstruovat firma Daimler-Benz a novou verzi houfnice leFH 18 firma Rheinmetall. Lafeta s kolébkou a náměrný mechanismu s byly stejné jako u děla StuK 40. První prototyp houfnice byl připraven v březnu 1942. Prvotní plán předpokládal výrobu pěti vozidel v prosinci 1941, dalších pěti v lednu 1942 a dvou v únoru. Firma Alkett použila při jejich výrobě samohybné dělo StuG III verze F. Série dalších pěti kusů na podvozcích verze F/8 byla dokončena v květnu 1942. Náměr hlavně činil -6°/+20°, odměr hlavně 20°. Hlaveň houfnice od ústové brzdy po blok závěru měřila 2 766 mm. Celková délka zbraně byla 2 941 mm podobně jako u polní verze. Byla používána dělená munice. Její zásoba činila 36 granátů, z toho 26 protipancéřových a deset kumulativních. Protipancéřové granáty typu 10 cm PzGr o hmotnosti 14,25 kg se zápalníkem BdZf probíjely na vzdálenost 500 m pancéřovou desku o tloušťce 56 mm skloněnou v úhlu 30°, na vzdálenost 1 000 m desku o tloušťce 52 mm a na vzdálenost 1 500 m desku o tloušťce 49 mm. Kumulativní granáty typu 10,5 cm Gr39 rot Hl/A o hmotnosti 12,30 kg se zápalníkem AZ38 byly schopny propálit pancíř o tloušťce 80 mm skloněný v úhlu 30°, granáty 10,5 cm Gr39 rot Hl/B pancíř o tloušťce 90 mm a granáty 10,5 cm Gr39 rot Hl/C pancíř o tloušťce 100 mm.

Dne 2. října 1942 bylo vozidlo předvedeno Adolfu Hitlerovi. Vůdce Třetí říše nebyl přesvědčen o prospěšnosti nové zbraně, avšak ministr zbrojení Albert Speer ho dokázal přemluvit, aby novou koncepci nezavrhoval a po dokončení zkušební série dal její exempláře vyslat na frontu. Prvních devět vozidel mělo být dokončeno během několika týdnů, nejpozději do 10. října. Šest z nich vzniklo přestavbou verze F a tři přestavbou verze F/8. Dne 13. října byl vůdce informován o splnění úkolu. Houfnice byly vyslány na frontu u Leningradu a přiděleny 3. baterii 185. praporu útočných děl (Sturmgeschütz Abteilung 185). V bojích na frontě se projevíly nemalé přednosti nového bojového vozidla, např. jeho nízká silueta umožňovala osádce vést palbu na protivníka z relativně malé vzdálenosti. Po těchto zkušenostech vydal Hitler 6. února 1943 rozkaz k sériové výrobě těchto strojů. Firma Alkett ji měla zahájit od 20. března a měsíčně mělo továrnu opouštět 30 samohybných houfnic. Výrobek obdržel oficiální název Sturmgeschütz III für 10.5 cm Stu.Haub. 42 (Sd.Kfz. 142/2). Sériová produkce začala v březnu 1943 a trvala do března 1945 (podle některých pramenů bylo ještě v dubnu 1945 smontováno posledních 48 kusů). Vzhledem k zahájení výroby samohybného děla StuG III Ausf. G vycházely všechny vyráběné houfnice z této verze. Podvozky houfnic měly sériová čísla z bloku 91001 až 94250 a nad 105001. Od května 1943 byly na vozidla instalovány 5 mm silné představné pancéřové desky (tzv. Schürzen) na ochranu před kumulativními střelami z pancéřovek (při zásahu došlo k předčasnému vytvoření kumulativního paprsku, který pak nepropálil vlastní pancíř). Od července se vozidla začala chránit před magnetickými příložnými náložemi antimagnetickou pastou Zimmerit, jež byla nanášena na všechny povrchy s výjimkou vany podvozku, stropu nástavby, štítu kanonu,

blatníků, reflektorů a sporadicky i na představné desky. Od listopadu byly nosné kladky s gumovými bandážemi přidržíjící horní stranu pásů nahrazeny kladkami celokovovými. Zaveden byl rovněž nový, z betonu odlévaný 80mm štít kanonu typu Saukopfblende (prasečí hlava). Od léta 1944 byl na strop nástavby lafetován stálý kulomet MG 34 obsluhovaný nabíječem. Byl chráněn úzkým, 10 mm silným pancéřovým štítem ve tvaru písmene V Nabíječ ovládal zbraň ocelovým lankem připevněným ke spoušti.

Organizace jednotek



Samohybné houfnice Sturmhaubitze 42 začaly být přidělovány jednotkám útočného dělostřelectva v březnu 1943. Prapory měly po třech bateriích, každá z nich disponovala sedmi samohybnými děly StuG III a třemi samohybnými houfnicemi StuH 42. Podle nových tabulek platných od 1. února 1944 se měla každá baterie skládat ze tří čet. Četa měla tři vozidla StuG III, jednu houfnici StuH 42 a velitelskou sekci s jedním vozidlem StuG III a jednou houfnicí StuH 42. Od června začala platit nová organizace KstN 446, podle níž měly mít prapory po dvou bateriích. První měla mít čtrnáct strojů, z toho čtyři houfnice StuH 42, druhá deset strojů, z toho tři houfnice StuH 42. Houfnice byly přiděleny rovněž rotám útočných děl v divizích pancéřových granátníků (po čtyřech k rotě) a jako doplnění je dostaly též prapory stíhačů tanků.

StuH 42 v československé armádě



Po válce se v rámci sběru trofejního německého materiálu na území ČSR našlo celkem 30 útočných houfnic StuH 42, přičemž opravit se dalo 22 strojů. Všechna vozidla, včetně neopravitelných, byla do prosince 1947 stažena do skladu tankového materiálu v Milovicích. Koncem roku 1947 započaly v ČKD Praha-Libeň práce spojené s opravou prvních 8 kusů. Začátkem roku 1948 bylo rozhodnuto o jejich zařazení do výzbroje tankosamohybných dělostřeleckých pluků, a to pod označením 105 mm samohybná houfnice vz. 18/40N. Už 4. května 1949 odevzdali zástupci ČKD po úspěšných jízdných a střeleckých zkouškách ve VVT Jince zástupcům tankového vojska první 4 opravené samohybné houfnice. Zbylé 4 převzala armáda v létě 1949 a všechny je uložila ve skladech 1. dělostřeleckého pluku. Začátkem listopadu bylo všech 8 vozidel uloženo u 11. tankové brigády v Dědicích. Posléze prošly sklady různých jednotek, až byly pravděpodobně koncem roku 1954 z výzbroje čs. armády vyřazeny.

Zdroj:
Amercom SA
internet