

МАКСИМ КОЛОМИЕЦ

«ПАНТЕРА»

ПЕРВАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
ЛЕГЕНДАРНОГО ТАНКА



КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ



БОЛЕЕ 500 СХЕМ И ФОТОГРАФИЙ

УДК 355/359
ББК 68
К 61

Коломиец М.
К 61 **«ПАНТЕРА».** Первая энциклопедия легендарного танка /
Максим Коломиец. — М. : Яуза : Эксмо, 2013. — 336 с.

ISBN 978-5-699-67364-3

Первая полная энциклопедия Pz.V Panther, который западные специалисты величают «лучшим танком Второй Мировой». Всё о легендарной «Пантере», создававшей не просто как «тевтонский ответ» нашему Т-34, но как Wunderwaffe, способное переломить ход войны. Почему чуда не случилось, а первый опыт боевого применения Pz.V на Курской дуге вышел комом? Заслуживает ли этот панцер столь громкой славы, оправдал ли возлагавшиеся на него надежды? Почему, в отличие от Союзников, считавших «Пантеру» страшным противником, наши танкисты ее не то чтобы вовсе не заметили, но ставили куда ниже грозного «Тигра»? Была она «чудо-оружием» — или неудачной, несбалансированной и просто лишней машиной, подорвавшей боевую мощь Панцерваффе? В уникальной энциклопедии ведущего историка бронетехники, иллюстрированной сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий, вы найдете ответы на все эти вопросы, а также исчерпывающую информацию обо всех модификациях тяжелого танка Pz.V Panther и планах его дальнейшей модернизации, об истребителе танков «ЯгдПантера», ремонтно-эвакуационной машине «БергПантера» и различных проектах самоходок, зенитных танков и пусковых установок ракет на базе «Пантеры».

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-67364-3

© Коломиец М.В., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ПРЕДЫСТОРИЯ	6
РАЗРАБОТКА «ПАНТЕРЫ»	10
ТАНК «ПАНТЕРА» Ausf. D	40
УСТРОЙСТВО ТАНКА «ПАНТЕРА» Ausf. D	57
ТАНК «ПАНТЕРА II»	71
ТАНК «ПАНТЕРА» Ausf. A	76
ТАНК «ПАНТЕРА» Ausf. G	94
«ПАНТЕРЫ» С ИНФРАКРАСНЫМИ ПРИБОРАМИ	114
ТАНК «ПАНТЕРА» Ausf. F И ВОЗМОЖНЫЕ ДАЛЬНЕЙШИЕ ВАРИАНТЫ	119
КОМАНДИРСКИЕ «ПАНТЕРЫ»	130
«БЕРГЕПАНТЕРА»	136
ТАНКИ «ПАНТЕРА» В БОЯХ	156
ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ «ЯГДПАНТЕРА»	248
РАЗЛИЧНЫЕ ПРОЕКТЫ НА БАЗЕ «ПАНТЕРЫ»	278
ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ	289
ПРИЛОЖЕНИЯ	311

**«Пантера» Ausf. G из состава
116-й танковой дивизии
в перерывах между боями.
Франция, сентябрь 1944 года (АП).**



ВВЕДЕНИЕ

Немецкий танк «Пантера», пожалуй, является одной из наиболее известных боевых машин в истории мирового танкостроения, находясь в одном ряду с Т-34 и «Тигром». О «Пантере» написано множество статей и книг, причем как у нас в стране, так и за рубежом. Оценивают этот танк весьма неоднозначно, но чаще всего восторженно-хвалебно, особенно в западной литературе.

Представляемая читателю книга является первой попыткой наиболее полно рассказать об истории, производстве и модификациях «Пантеры», о ее боевом применении и оценить, что в ней было хорошо и что плохо, и насколько опасна она была для боевых машин своих противников. Хотя, конечно, для того, чтобы создать полную эн-

циклопедию по «Пантере» потребуется не менее пяти таких книг.

К сожалению, в отечественных архивах практически отсутствуют материалы об истории создания и хронологии выпуска этой боевой машины. Поэтому при подготовке книги автор пользовался западной литературой, написанной на основе немецких производственно-конструкторских материалов. Однако, как выяснилось, и в этих книгах встречается большое количество противоречивых фактов. Также использовались документы отечественных архивов, прежде всего касающиеся испытаний трофейных машин и боевого применения.

При написании книги автор, прежде всего, пытался показать, что история создания и производства

«Пантеры» была весьма сложным и неоднозначным процессом. Он потребовал от руководства промышленности III рейха и командования сухопутных войск принятия решений, которые не всегда соответствовали сложившейся ситуации.

Хочется поблагодарить всех тех, кто оказал помощь в подготовке и написании данной работы. Прежде всего, это мой друг Владимир Лопатин, без переводов которого вряд ли было бы возможно создание данной книги. Также хочется поблагодарить моего «товарища по оружию» Юрия Пашолка, исследователя истории танкостроения, за предоставленные архивные материалы, а также Андрея Крапивного и Павла Шиткина за консультации по вопросам боевого применения.

ПРЕДЫСТОРИЯ

В 1937 году по инициативе инженера Эрнеста Книпкампа (Ernest Kniepkamp), курировавшего разработку боевых машин в 6-м отделе испытания вооружения (обозначался как Wa Pruef 6, занимался вопросами проектирования новых образцов бронетехники, автомобилей и тягачей) управления вооружений сухопутных войск, начались проектные работы по созданию танковых шасси с торсионной подвеской и шахматным расположением опорных катков большого диаметра. К этому времени такая ходовая часть, которую разработал Э. Книпкамп, была успешно опробована на полугусеничных артиллерийских тягачах, спроектированных для вермахта (Sd.Kfz. 7, Sd.Kfz. 10, Sd.Kfz. 11 и т.п.). Такая схема с шахматным расположением опорных катков позволяла максимально облегчить нагрузку на них, и соответственно повысить живучесть резиновых бандажей. А проблема износа бандажей на танках в то время стояла довольно остро.

При проектировании нового танкового шасси, получившего обо-

значение VK 20.01 (VK – Vollketten, «полностью гусеничное», 20 – масса в тоннах, 01 – порядковый номер проекта), военные не выдвигали никаких конкретных тактико-технических требований, все решения принимались Книпкампом. По его мнению, в новом шасси должны были использоваться опорные катки большого диаметра, расположенные в шахматном порядке, торсионные валы в качестве упругого элемента подвески, двигатель наибольшей возможной мощности (для данного объема корпуса) и полуавтоматическая коробка перемены передач.

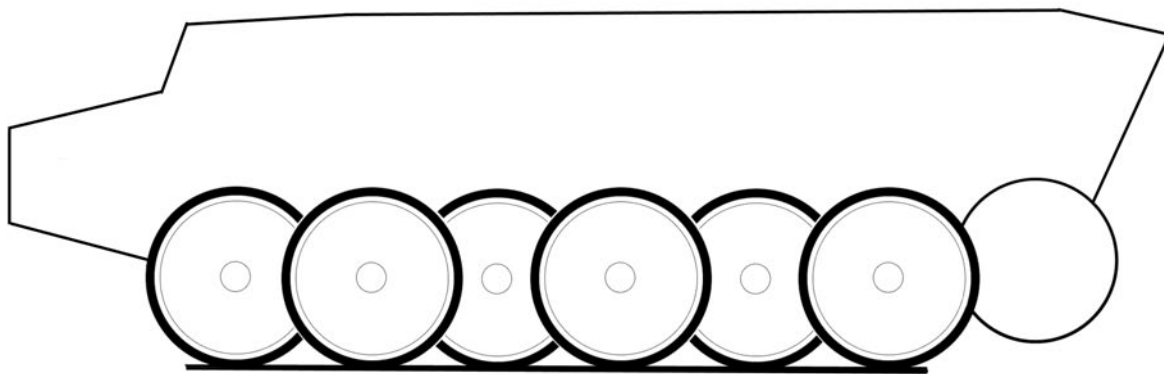
В 1938 году оружейно-испытательный отдел управления вооружений поручил фирме Daimler-Benz (Daimler-Benz AG, Берлин-Мариенфельде) спроектировать 20-тонное танковое шасси для замены Pz. III. Шасси получило обозначение VK 20.01 (III). При этом в разработке предполагалось использовать идеи, предложенные Книпкампом.

Проект такой машины был представлен оружейно-испытательному отделу 14 декабря 1938 года. При этом рассматривалось только шасси без башни и вооружения. В VK 20.01 (III) предполагалось использовать 6-цилиндровый карбюраторный двигатель Maybach HL 116 мощ-

ностью 300 л.с. и торсионную подвеску с шахматным расположением опорных катков (так называемая Schachtellaufwerk). Кстати, VK 20.01 (III) являлся первым проектом танка, в котором предполагалось использовать шахматное расположение опорных катков. Однако дальнейшего развития в то время данный проект не получил.

После окончания боевых действий в Польше в сентябре 1939 года Daimler-Benz получила из войск большое количество рекламаций, касающихся ненадежной работы подвески и трансмиссии танков Pz. III Ausf. E. Однако фирма заявила, что данные элементы были приняты к производству вопреки ее желанию, по настоянию инженеров оружейно-испытательного отдела, и не прошли надлежащих испытаний. Поэтому в октябре 1939 года Daimler-Benz получила разрешение спроектировать новое танковое шасси по своим требованиям и без контроля со стороны 6-го отдела испытания вооружения. Новая машина сначала получила обозначение GBk, а позже VK 20.01 (D) (D – Daimler-Benz). 15 ноября 1939 года прошло совещание ведущих инженеров и конструкторов фирмы, на котором обсуждались перспективы

**Проект 20-тонного шасси
VK 20.02 (M) фирмы MAN
с шахматным расположением
опорных катков подвески.
1940–1941 года.**





создания нового танкового шасси. В ходовой части VK 20.01 (D) предполагалось использовать расположенные в шахматном порядке опорные катки большого диаметра с листовыми рессорами в качестве упругого элемента. В качестве силовой установки предполагалось применение дизеля MB 809 мощностью 350 л.с., который разрабатывался фирмой Daimler-Benz.

Проект VK 20.01 (D) был окончательно готов в декабре 1940 года, а к февралю 1941-го планировалось завершить сборку шасси. Первый образец дизеля MB 809 12 марта 1941 года прошел сдаточные испытания, и 21 марта прибыл на завод в Берлин-Мариенфельде для его монтажа на шасси.

В своем докладе 1 августа 1941 года фирма Daimler-Benz сообщила, что шасси VK 20.01 (D)

при массе 22,25 тонны развивает скорость до 50 км/ч. Ходовая часть состояла из шести опорных катков диаметром 700 мм, расположенных в шахматном порядке, и имела гусеницы шириной 440 мм.

Но 22 декабря 1941 года в докладе, направленном совету директоров фирмы Daimler-Benz говорилось:

«По опыту боевых действий в России конструкция проектируемого нового танка может считаться устаревшей. Необходимо использовать полученные технические разработки для проектирования нового образца с более мощным вооружением и толстой броней».

15 сентября 1939 года задание на разработку нового танкового шасси, получившего обозначение VK 20.01 (IV), получила фирма Krupp. Однако, несмотря на ре-

Танк Т-34 из состава 4-й танковой бригады М. Катукова, подбитый в боях между Орлом и Мценском частями 2-й танковой группы Гудериана. Октябрь 1941 года. Именно бои с тридцатьчетверками на данном направлении стали отправной точкой для разработки «Пантеры» (ЯМ).

комендации Книпкампа, фирма отказалась от использования конструкции его подвески с шахматным расположением опорных катков. Вместо этого Krupp применила шесть опорных катков на листовых рессорах (по типу подвески танка Pz. IV). Опытный экземпляр шасси предполагалось изготовить к декабрю 1940 года, но 16 мая 1940-го отдел испытания вооружения распорядился приостановить работы.

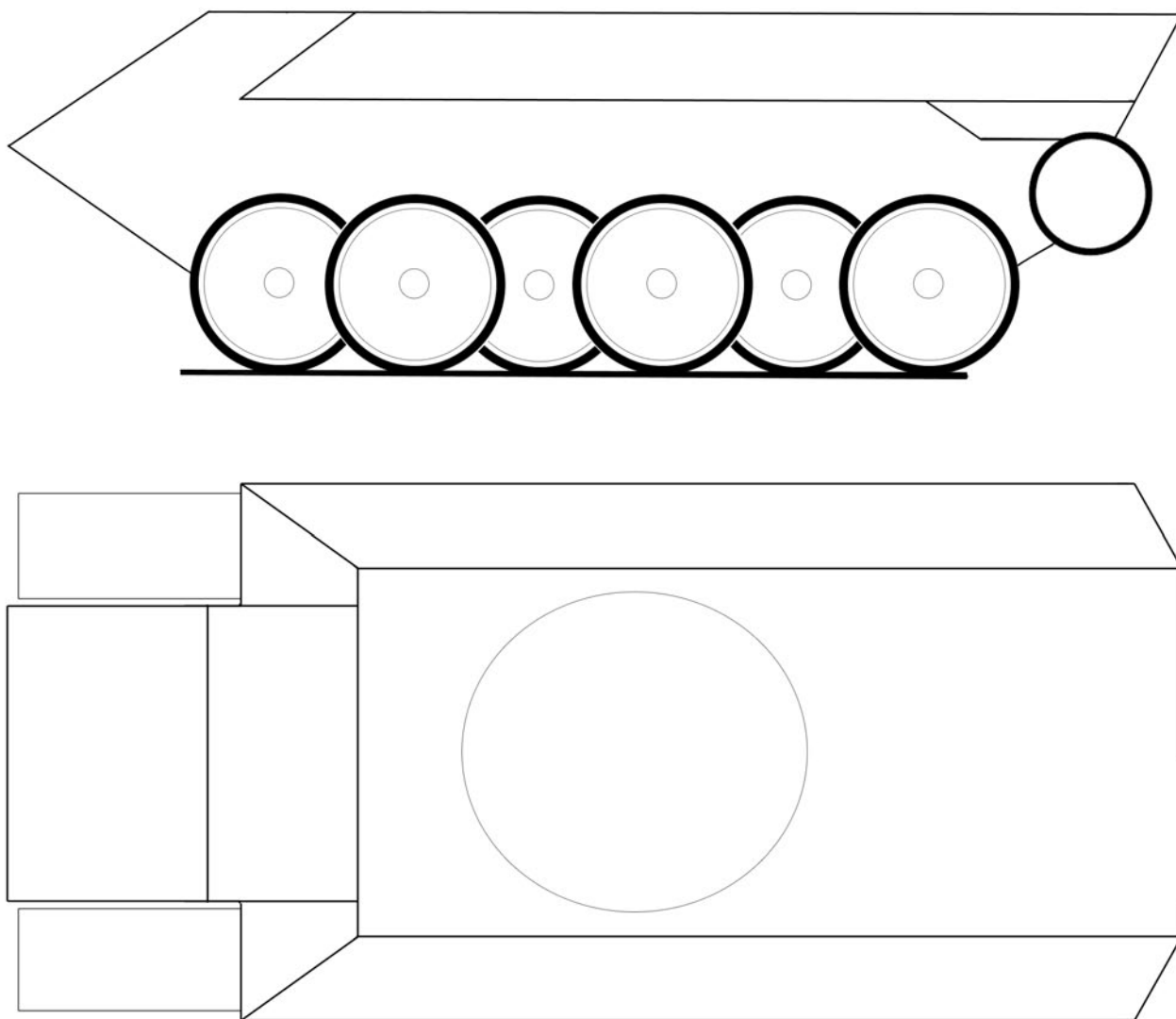
Однако фирма Krupp в конце мая 1940 года начала работу над танком собственной конструкции, получившем обозначение VK 20.01 (K). Машина должна была иметь 30–50-мм броню, двигатель Maybach HL 116 или HL 115 и башню с 50-мм пушкой KwK L/42. В ходовой части предполагалось использовать катки большого диаметра с шахматным расположением, но на листо-

Проект 20-тонного шасси VK 20.02(M) фирмы MAN с наклонными расположением броневых листов корпуса. Ноябрь 1941 года.

вых рессорах. Шасси VK 20.01 (K) без башни было собрано в ноябре 1941 года, но после испытаний дальнейшие работы по нему прекратили. К этому времени фирма Krupp вела разработку более совершенного проекта VK 20.02 (K). Он должен был иметь массу 23 тонны и вооружаться 50-мм пушкой KwK L/60. Параллельно шло проектирование варианта VK 23.01 (K) с торсионной подвеской и 75-мм пушкой. Однако в декабре 1941 года все работы по VK 20.02 (K) и VK 23.01 (K) были прекращены.

Поняв бесполезность попыток убедить руководство фирм

Daimler-Benz и Krupp в необходимости оснастить танки торсионной подвеской, Э. Книппкамп в начале 1940 года обратился с подобным предложением к компании MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) AG, Нюрнберг). Эскизный проект шасси, получившего обозначение VK 20.01 (M), был завершен к 10 октября 1940 года. Четырьмя месяцами позже фирма подготовила чертежи второго варианта шасси – VK 20.02 (M) – с другой трансмиссией. По состоянию на 18 августа 1941 года ход работ выглядел следующим образом:



«Шасси VK 20.01 (М) собрано, но необходим монтаж агрегатов трансмиссии. По варианту VK 20.02 (М) ведутся проектные работы».

Шасси VK 20.02 (М) должно было иметь лобовую броню толщиной 50 мм, 40 мм на бортах и 14,5 мм на крыше и днище. Машину предполагалось оснастить подвеской с шахматным расположением опорных катков диаметром 880 мм, использовавших торсионы в качестве упругого элемента. В качестве силовой установки рассматривался карбюраторный двигатель Maybach HL 90 с трансмиссией Maybach OG-32-6-16 или Zahnradfabrik SMG 91 и механизмами поворота фирмы MAN.

После знакомства с советскими танками Т-34 инженеры фирмы MAN перепроектировали корпус VK 20.02 (М), установив броневые листы под большими углами

наклона к вертикали, подобно тридцатьчетверочным: лобовой 50-мм лист — под углом 55 градусов, верхнюю часть бортовых 40-мм — под углом 40 градусов, а 40-мм кормовой — под углом в 30 градусов. Чертеж шасси VK 20.02 (М) с таким вариантом корпуса был датирован 25 ноября 1941 года.

Примерно в это же время отдел испытания вооружения выдал фирме MAN задание на разработку более тяжелого 24-тонного шасси с корпусом, подобным по конструкции советскому Т-34. Эта машина получила обозначение VK 24.01 (М), но подробных сведений о ее конструкции обнаружить не удалось. Правда, в истории фирмы MAN, написанной после окончания Второй Мировой войны, говорилось:

«Шасси VK 20.01. VK. 24.01 и VK 30.01 представляли собой последовательные этапы развития.

На их основе с учетом требований Wa Pruef 6 и был спроектирован танк «Пантера».

Таким образом, в 1938–1941 годах три различные фирмы — Daimler-Benz, Krupp и MAN — вели работы над шасси, оснащенных ходовой частью конструкции инженера Э. Кникампа — с опорными катками большого диаметра, расположенными в шахматном порядке и торсионной подвеской. В результате этого удалось еще до появления «Пантеры» отработать элементы ее подвески и ходовой части. Наибольших успехов в этом добилась фирма MAN, которая в конце концов и стала «прародителем» танка «Пантера».

Рейхсминистр вооружения и боеприпасов А. Шпеер знакомится с трофейной тридцатьчетверкой на полигоне в Германии. Весна 1942 года (ЯМ).



РАЗРАБОТКА «ПАНТЕРЫ»

Видимо отправной точкой для проектирования нового танка, ставшего впоследствии известным как «Пантера», стало посещение специальной комиссией из представителей промышленности 2-й танковой армии генерал-полковника Г. Гудериана. Последний осенью 1941 года выступил с инициативой о срочной разработке нового танка, способного бороться с советскими Т-34 и КВ. Состав комиссии, которую возглавлял полковник Фихтнер (глава отдела испытания вооружения управления вооружений сухопутных войск), был весьма внушительным: майор Руден и старший советник Книпп-

камп (оба из WaPruef 6), профессор Ф. Порше, директор фирмы Steyr доктор Хаккер, доктор Роланд (фирма Vereinigte Stahlwerke), директор фирмы Daimler-Benz Вунтдерлих, директор артиллерийского отдела фирмы Krupp Дорн, ведущий инженер фирмы Henschel Адер, инженер фирмы MAN Освальд и ведущий инженер фирмы Rheinmetall Циммер.

Комиссия прибыла под Москву в штаб 2-й танковой армии 18 ноября 1941 года. Ее встретили офицеры штаба армии во главе с командующим генерал-полковником Г. Гудерианом, который во время первого заседания сказал:

«Во время польской и французской кампаний, а также во время первых боев в России, наши танки имели превосходство над машинами противника. Но уже за Бerezиной мы столкнулись с тяжелыми танками русских, превосходящими

наши и имевшими толстую броню и мощное вооружение.

При нашем дальнейшем движении на восток количество новых тяжелых танков русских становилось все больше, в то время как количество наших боеспособных танков уменьшалось. Это было связано как с возросшими боевыми потерями, так и с малым количеством и медленной поставкой необходимых для ремонта запасных частей. В настоящий момент русские имеют столько же танков, сколько и мы. Но для восстановления утраченного превосходства нам необходим новый более совершенный танк.

Во время кампании в России мы столкнулись с рядом серьезных непредвиденных трудностей — обилие пыли летом приводило к быстрому выходу из строя двигателей, а осенняя распутица сделала дороги совершенно непроходимыми, даже

Деревянная модель танка VK 30.01(D) фирмы Daimler-Benz, показанная на заседании управления вооружений сухопутных войск 22 января 1942 года.





Деревянная модель танка VK 30.01(D) фирмы Daimler-Benz. На приведенных фото хорошо видно, что проект внешне действительно сильно напоминает тридцатьчетверку.

для танков. Для движения по ним требуются танки с меньшим удельным давлением на грунт. Добавила проблем и наступившая зима — отмечаются случаи замерзания гусениц, а глубокий снежный покров затрудняет движение.

На сегодняшний момент в строю осталось 50% автомашин, 75% полугусеничных тягачей и 20% танков [из числа имевшихся к началу кампании]. Еще 20% танков ремонтируются, 30% пришлось списать как безвозвратные потери, а 30% не могут быть восстановлены из-за отсутствия запасных частей.

К началу кампании мы (речь идет о 2-й танковой группе. — *Прим. автора*) имели 1000 танков, и еще 150 было получено на пополнение в ходе боев. Тем не менее на сегодняшний день из этого количества боеспособно только 150 машин.

Советские 44 и 52-тонные танки (речь идет о Т-34 и КВ. — *Прим. автора*) вооружены 76,2-мм пушкой и тремя пулеметами... Толщина брони корпуса достигает 80 мм (иногда она усилена до 100 мм), башни — 100 мм. Броневые листы установлены под большими углами наклона, что часто приводит к ри-

кошету даже 88-мм снарядов. Русские танки быстрее и подвижнее наших Pz. III и Pz. IV.

К недостаткам танков противника следует отнести отсутствие командирской башенки, из-за чего они имеют плохой обзор, а также то, что на большинстве машин нет радиостанций. Из-за этого советским командирам сложно управлять подразделениями, насчитывавшими более 10 танков.

Для разработки нового типа танка необходимо:

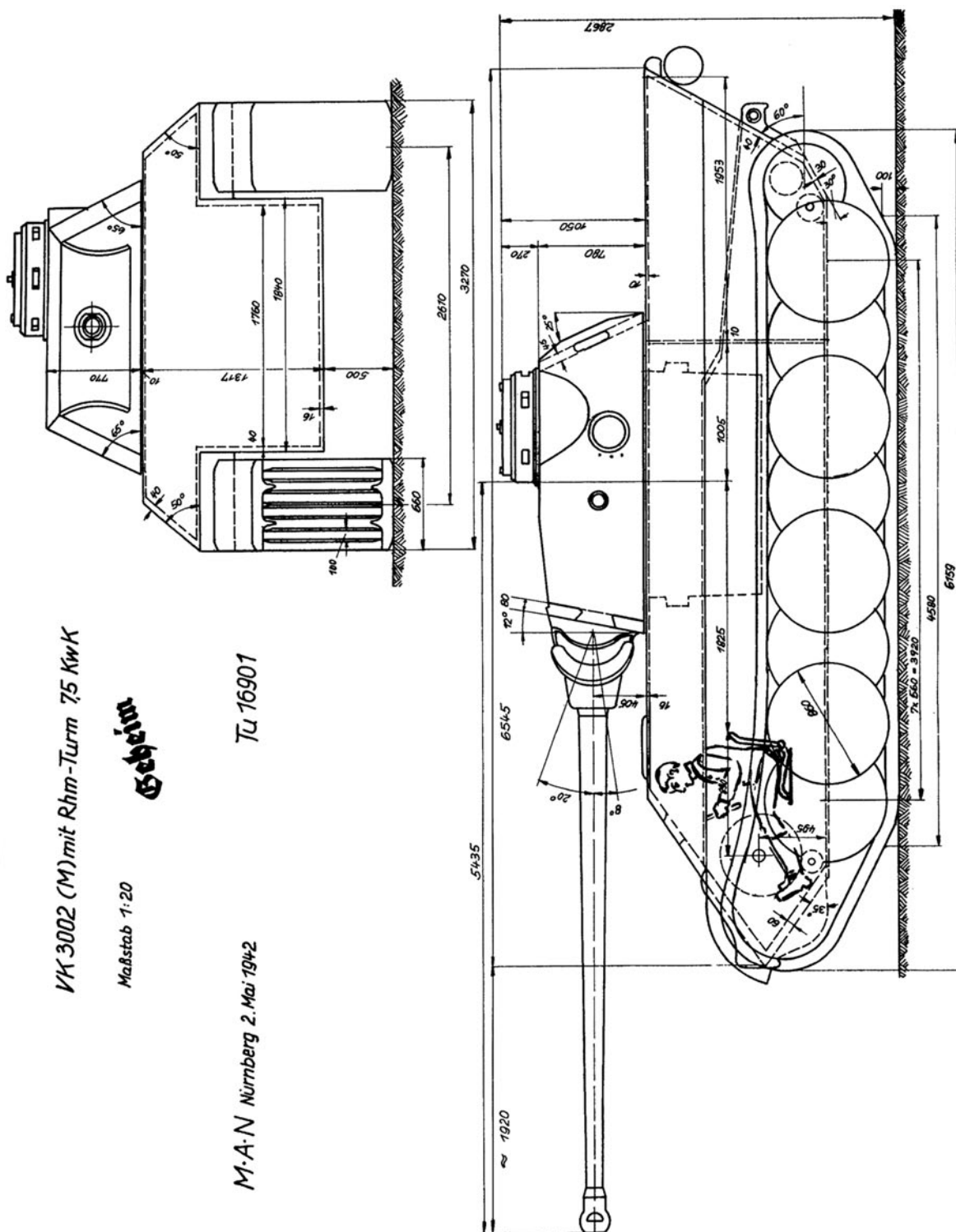
1. Вооружить имеющиеся на вооружении типы танков более мощными орудиями, которые смогли бы пробивать броню русских танков на тех же дистанциях, на которых русские пушки пробивают нашу броню. Это может быть временное решение, так как ни в коем случае нельзя снижать выпуск танков, а на создание новой боевой машины требуется время.

2. Новый танк должен получить толстую броню, новую более совершенную подвеску с широкими гусеницами, мощное вооружение и двигатель... Также должны быть значительно улучшены ходовые характеристики танка».

В ходе поездки на фронт комиссия полковника Фихтнера посетила поле боя, где осмотрела подбитые советские и немецкие танки, а также встретила с техниками и ремонтниками 24-го танкового корпуса. 21 ноября 1941 года на заключительной встрече прошло обсуждение требований для проектирования нового танка, основными из которых были признаны усиленные вооружения и бронирования, а также повышение проходимости и подвижности.

Результаты поездки комиссии на фронт были доложены «наверх», и уже 25 ноября 1941 года управление вооружений сухопутных войск заключило договор с фирмами Daimler-Benz и MAN на проектирование и изготовление опытных образцов 30-тонного танка, получившего обозначение VK 30.01. Предполагалось создать боевую машину со следующими характе-

Эскизный проект танка VK 30.02(M) фирмы MAN, представленный на рассмотрение «танковой комиссии» в мае 1942 года.
По внешнему виду этот проект уже сильно напоминает будущую «Пантеру».



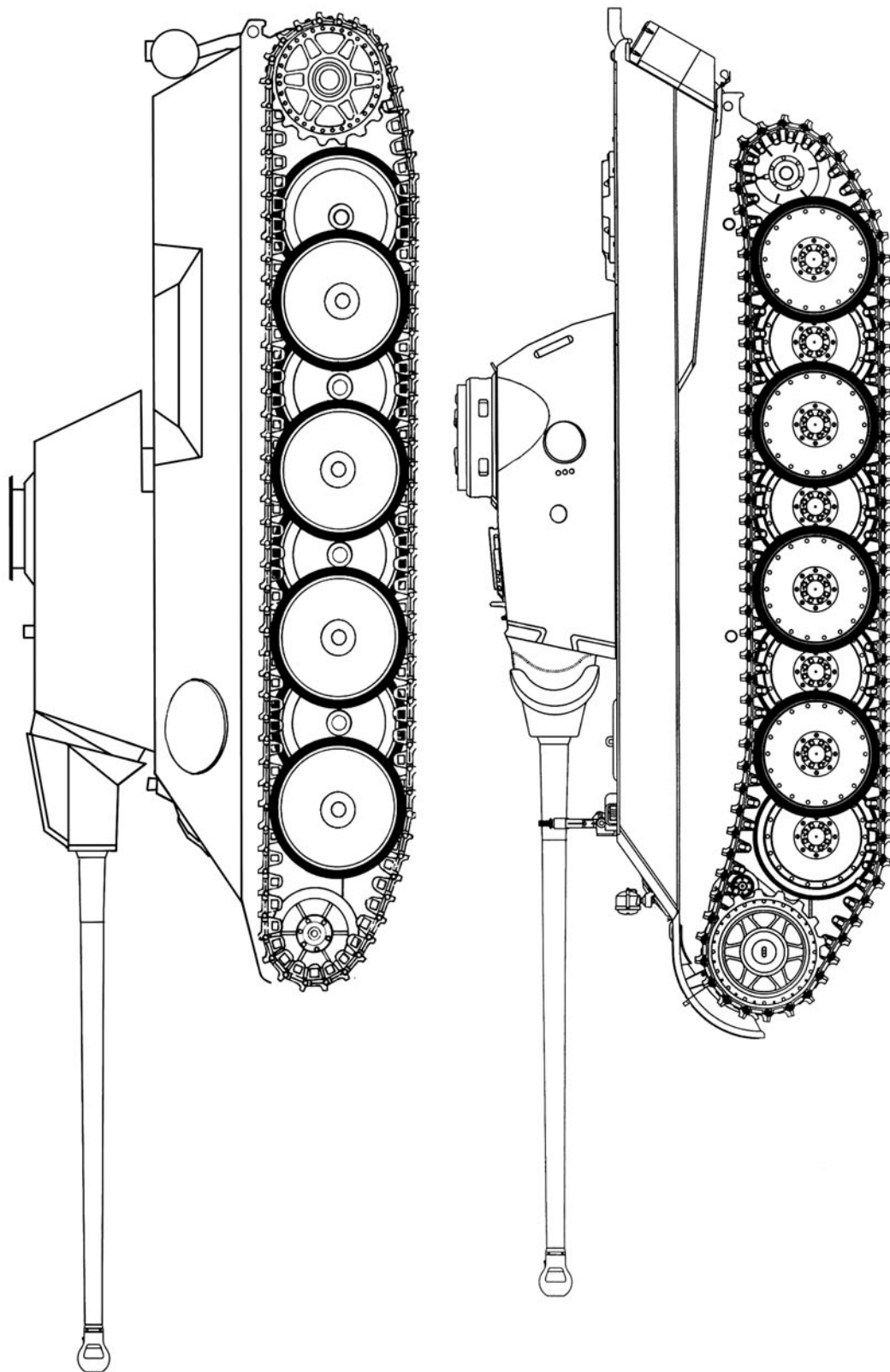
VK 3002 (M) mit Rhm-Turm 75 KwK

Maßstab 1:20

Geheim

M.A.N Nürnberg 2. Mai 1942

Tu 16901



Общие виды проекта VK 30.01 (D) фирмы Daimler-Benz (вверху) и VK 30.02 (M) фирмы MAN (внизу).

ристикami: масса 32,5 тонны, максимальная ширина 3150 мм, высота не более 2990 мм, клиренс не менее 500 мм, бронекорпус с наклонным расположением бронелистов (лоб 60 мм при 35 градусах, бортовые 40 мм при угле в 50 градусов). Предполагалось установить на танк двигатель мощностью 650–700 л.с., при этом система охлаждения должна была обеспечивать надежную работу при температуре наружного воздуха до +42 градусов (для возможности боевых действий в Северной Африке). Машина должна была преодолевать склоны крутизной 35 градусов и вертикальные преграды высотой 800 мм, развивать максимальную скорость 55 км/ч.

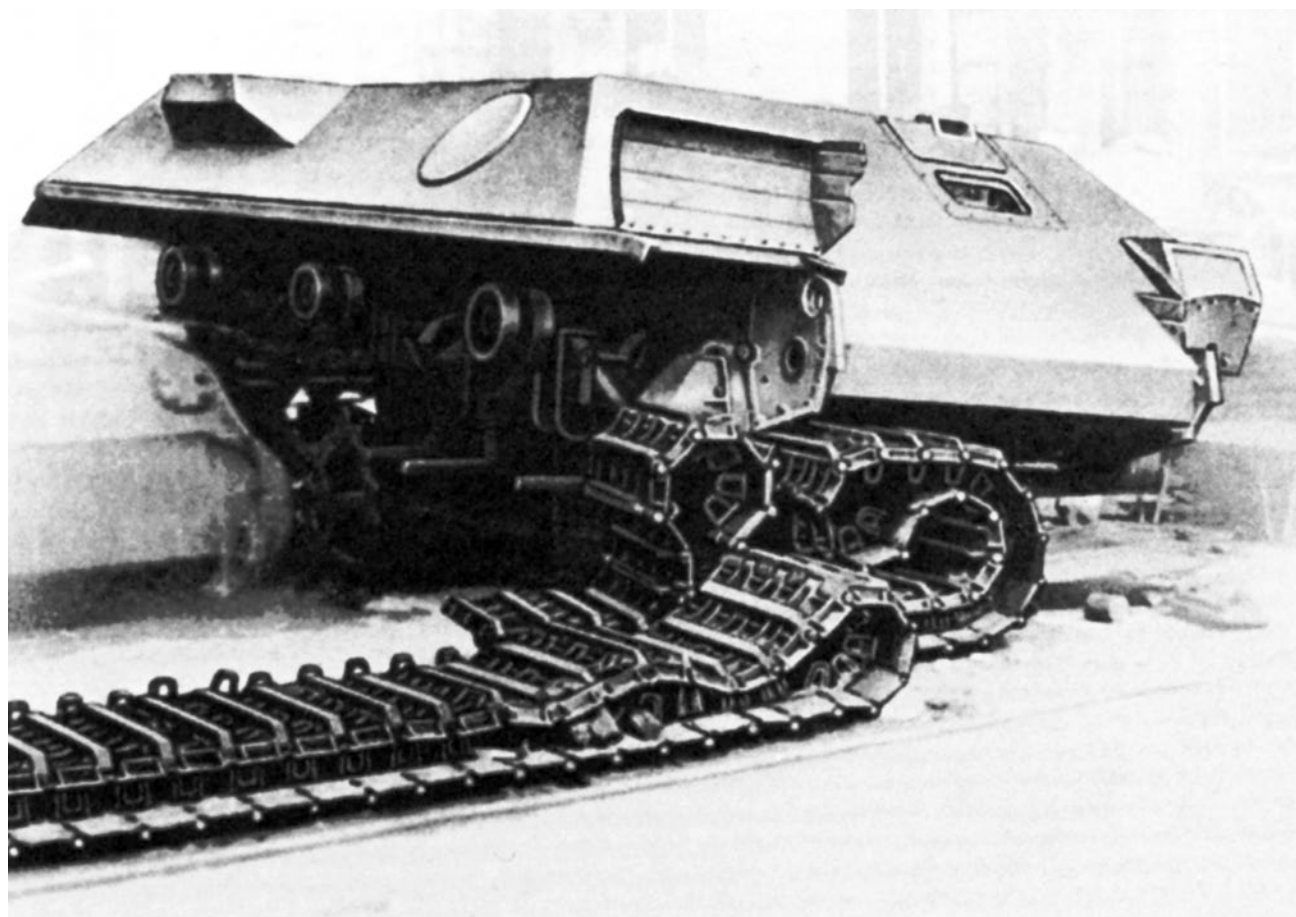
Так и не законченный сборкой корпус танка VK 30.01(D) на заводе компании Daimler-Benz.

В качестве вооружения предполагалось использовать башню с 75-мм пушкой KwK L/70 — еще 18 июля 1941 года контракт на проектирование башни с таким орудием для 45-тонного танка VK 45.01 (H) получила фирма Rheinmetall. Последняя получила задание приспособить башню и для установки на шасси VK 30.01.

Здесь следует сделать некоторое отступление и немного рассказать о том, как в Третьем рейхе осуществлялось проектирование и производство бронетехники. Выше уже несколько раз упоминался 6-й отдел испытания вооружения (Waffen-Pruef 6). Наряду с другими аналогичными отделами (в 1944 году их было 13) он входил в состав управления вооружений сухопутных войск. Каждый отдел занимался своей проблематикой (связь, оптика, ракетное оружие и т.д.), и в принципе

по назначению и функциям примерно соответствовал главным управлениям, имевшимся в структуре Красной Армии (главное артиллерийское, автотракторное, инженерное и т.д.).

Общее руководство деятельностью отделов осуществлял штаб управления вооружений сухопутных войск, который с апреля 1940 года и до конца войны возглавлял генерал артиллерии Э. Лееб. Общее руководство деятельностью этих отделов осуществлял штаб управления вооружений сухопутных войск, который с апреля 1940 года и до конца войны возглавлял генерал артиллерии Э. Лееб. В свою очередь, сам Лееб подчинялся главному командованию сухопутных войск, которое с декабря 1941 года возглавлял А. Гитлер, а также начальнику Генерального штаба.





В задачи управления вооружений входило обеспечение войск в достаточном количестве вооружением, боевой техникой и снаряжением, а также разработка и испытание новых образцов. К началу французской кампании в управлении работало более 25 тысяч человек, большая часть из которых занималась приемкой серийной продукции военного назначения на заводах рейха.

6-й отдел испытания вооружения (его возглавлял полковник Фихтнер, а с конца 1943 года и до конца войны полковник Хольцхауэр) курировал разработку, испытание и организацию серийного производства новых образцов бронетанкового вооружения, а также ар-

мейских автомобилей и тягачей (в дальнейшем в тексте этот отдел для удобства восприятия будет называться «отдел испытаний танкового вооружения». — *Прим. автора*). По этим вопросам офицеры отдела тесно сотрудничали с инженерами и конструкторами соответствующих фирм и заводов, разрабатывали тактико-технические требования для проектирования новых образцов и курировали работу гражданских специалистов.

Деятельностью промышленных предприятий, занимавшихся выпуском военной техники (в том числе и танков) руководило рейхсминистерство вооружений и боеприпасов, 2 марта 1943 года переименованное в рейхсминистерство

Испытание первого опытного шасси «Пантеры» Versuchs-Panther № 1 (V 1). Сентябрь 1942 года. Башня еще не установлена, вместо нее смонтирована рубка с дополнительным грузом (ЯМ).

вооружения и военной промышленности. Его деятельностью руководил Ф. Тодт, а после его гибели с 9 февраля 1942 года и до конца войны — А. Шпеер. В составе рейхсминистерства имелась так называемая «танковая комиссия», которую одно время возглавлял конструктор Ф. Порше. Комиссия была создана как некий совещательный орган для решения вопросов о разработке новых образцов техники и организации серийного выпуска боевых

машин. Часто комиссия работала в тесном сотрудничестве с представителями отдела испытаний танкового вооружения, также для работы в ней привлекались офицеры из штаба танковых войск вермахта.

Таким образом, система разработки новых образцов бронетанкового вооружения в Германии выглядела следующим образом. Управление вооружений сухопутных войск в лице отдела испытаний танкового вооружения (Wa Prüf 6) выдавала компаниям задание на разработку того или иного образца. После того как проект был готов, его обсуждали представители Wa Prüf 6 и «танковая комиссия» (или работники рейхсминистерства вооружений), затем изготавливался опытный образец и проводились его испытания под

контролем Wa Prüf 6. Если машина удовлетворяла предъявляемым к ней требованиям, ее принимали на вооружение. Решение по этому вопросу принимал лично Гитлер после соответствующего доклада рейхсминистра вооружений или личного осмотра опытного образца. Таким образом, можно сказать, что управление вооружений являлось заказчиком, а рейхсминистерство вооружения — исполнителем. Правда, существовал один нюанс — изготовлением бронетехники (или любого другого оружия) занимались частные компании, с которыми управление вооружений рассчитывалось за произведенную продукцию. В результате рейхсминистерство являлось как бы промежуточным звеном между заказчиком и непосредственным исполнителем — фирмой-производителем. Это, естественно, создавало дополнительную бюрократическую волокиту при решении задач по организации выпуска вооружения и военной техники.

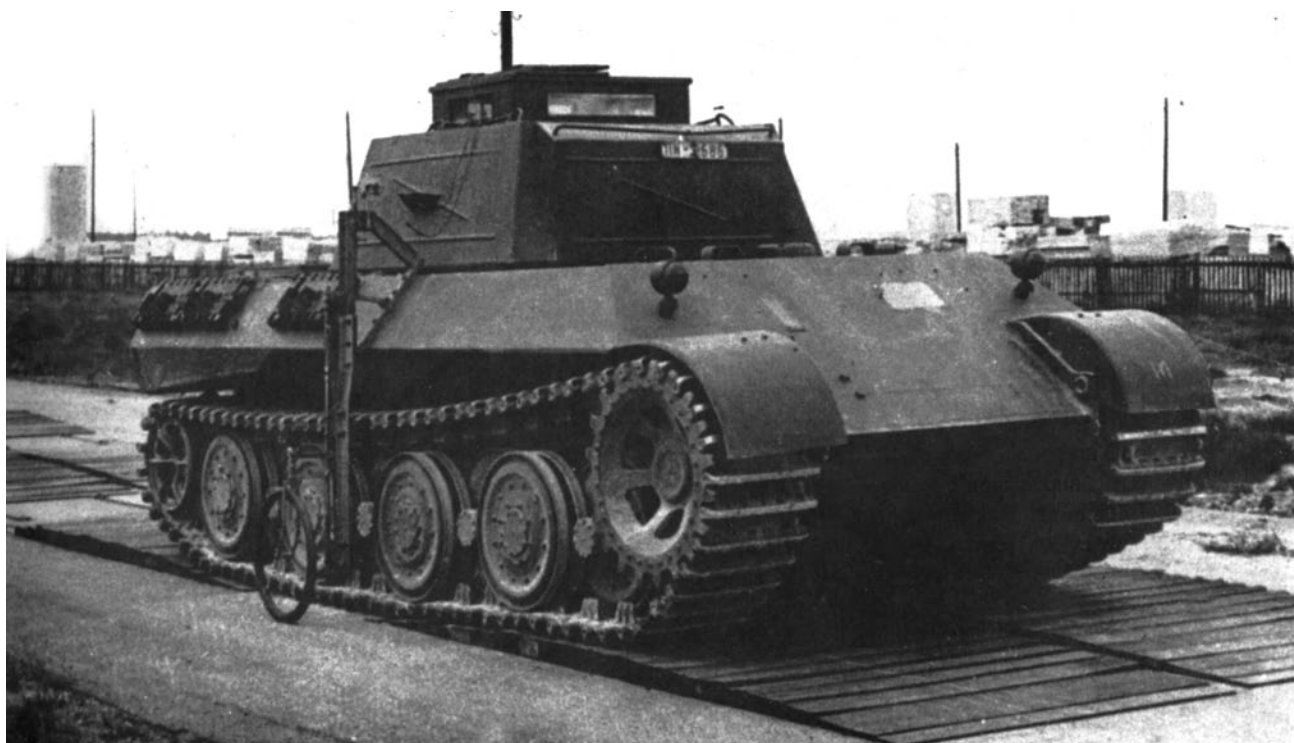
Кроме управления вооружений сухопутных войск и рейхсмини-

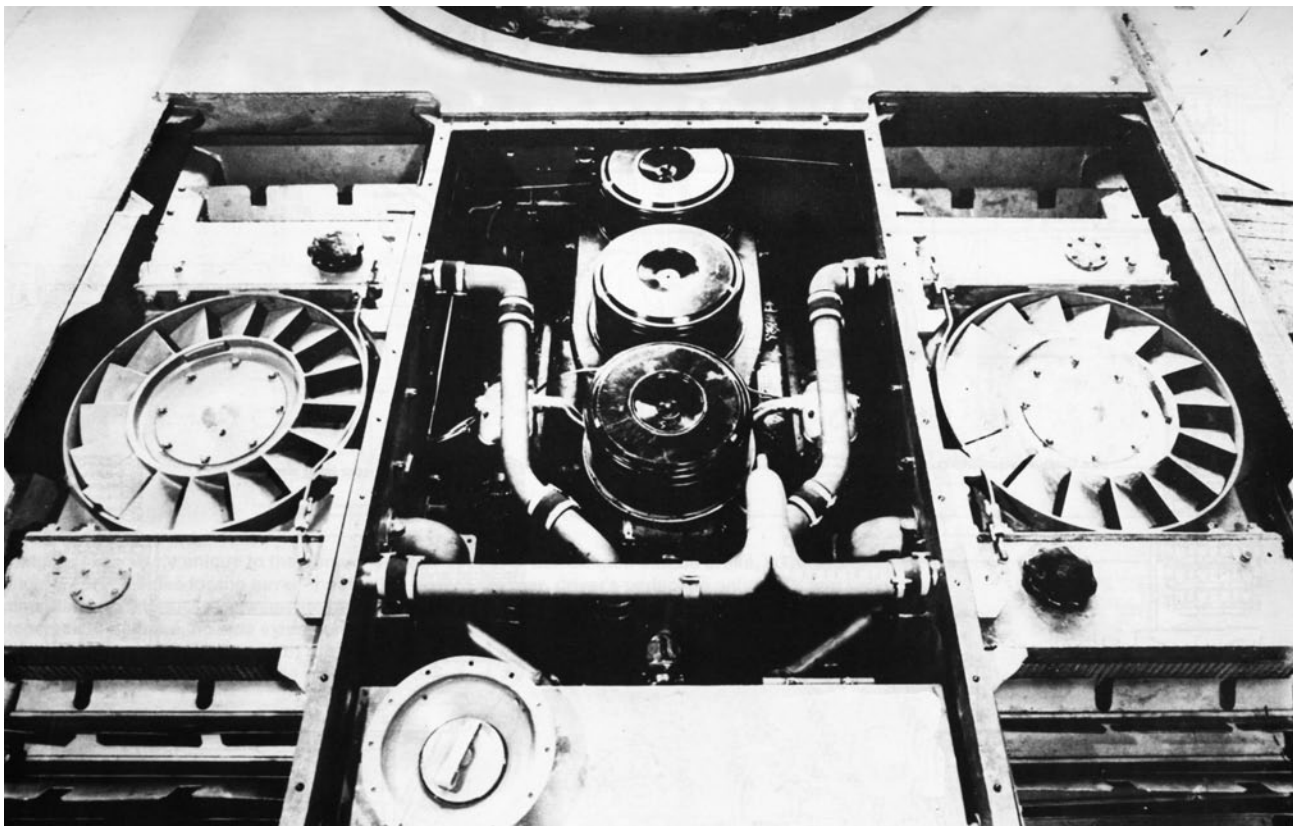
стерства вооружения в Третьем рейхе существовала еще одна структура, которая участвовала в работах по созданию новых образцов бронетехники — это штаб генерала-инспектора танковых войск.

Данная должность была утверждена Гитлером 28 февраля 1943 года с назначением на нее генерал-полковника Г. Гудериана (занимал ее до 28 марта 1945 года). В функции генерала-инспектора входили организация и обучение танковых частей, обеспечение фронта личным составом и техникой, распределение изготовленных на предприятиях бронеединиц, обобщение полученного боевого опыта в использовании танковых частей, разработка уставов и наставлений и т.п. Ему подчинялись запасные и учебные части, а также школы и училища танковых войск. Генерал-инспектор танковых войск подчинялся непосредственно Гитлеру.

Новая должность Гудериана не подразумевала его участие в процессе разработки новых образцов бронетехники. Однако, поль-

В дальнейшем шасси *Versuchs-Panther № 1 (V 1)* использовалось для различных опытных работ, например для испытания цельнометаллических опорных катков с внутренней амортизацией (ЯМ).





зуюсь своим положением и влиянием («отец германских танковых войск» как-никак), он нередко присутствовал на обсуждении новых проектов и давал свои рекомендации. А то, что Гудериан подчинялся непосредственно Гитлеру, позволяло ему вмешиваться и в вопросы выпуска танков.

Таким образом, система проектирования танков в Германии и организация их серийного выпуска осуществлялась по довольно сложной схеме. Заказ выдавался управлением вооружений сухопутных войск, причем это можно было сделать непосредственно какой-то компании, минуя рейхсминистерство вооружения. С последним требовалось согласовать вопросы серийного выпуска, но при этом требовалось решать часть проблем непосредственно с фирмой-производителем. Кроме того, некоторую так сказать «долю дестабилизации» мог внести в процесс штаб генерала-инспектора танковых во-

йск. Кроме того, следует учитывать, что все указанные структуры имели разную подчиненность — а это требовало довольно четкой организации всей работы. Очень часто это было сделать крайне сложно, в результате чего на решение каких-то проблем или разработку образца затрачивалось много времени, а получаемые на выходе результаты оказывались неудовлетворительными.

Но вернемся к проектированию машины VK 30.01. 9 декабря 1941 года в управлении вооружений прошло первое заседание, на котором рассматривался ход работ по проектированию нового 30-тонного танка. При этом выяснилось, что уложиться в заданную массу 32,5 тонны не удастся. В результате было решено увеличить массу машины до 36 тонн.

22 января 1942 года в управление вооружений рассматривались эскизные проработки новых боевых машин. Фирма MAN предста-

Вид на моторно-трансмиссионное отделение второго опытного образца «Пантеры» Versuchs-Panther № 2 (V 2). В центре хорошо виден двигатель (на опытных образцах, как и на первых серийных, стояли Maybach HL 210), справа и слева — радиаторы и вентиляторы системы охлаждения.

вила только чертежи своего танка под обозначением VK 30.02 (M), точнее, только шасси без башни. Инженеры Daimler-Benz, помимо чертежей, показали и деревянную модель танка VK 30.01 (D). Кроме того, на заседании была рассмотрена и модель танка, созданная по требованиям управления вооружения.

Модель Daimler-Benz «внешне очень походила на советский Т-34 и имела такую же компоновку — двигатель, коробка передач и ведущие колеса сзади, боевое отделение в центре, отделение прав-

ления спереди». В результате этого лобовые листы корпуса были установлены под большими углами наклона к вертикали. В ходовой части использовались опорные катки большого диаметра, расположенные в шахматном порядке, но на листовых рессорах. Фирма также предлагала башню своей конструкции с 75-мм «рейнметалловской» пушкой KwK L/70.

Проект фирмы MAN имел обычную для немецких танков того времени компоновку с задним распо-

ложением двигателя и передним — трансмиссии и ведущих колес. Эти шасси, как и представленная модель танка, разработанного в управлении вооружений, внешне походили на Pz.IV, но с шахматным расположением опорных катков ходовой части.

Здесь следует сказать, что между фирмами MAN и Daimler-Benz существовала довольно жесткая конкуренция при разработке нового танка. Ведь та фирма, чей проект принимался к серийному производству, и получала основной заказ на изготовление новой боевой машины, и контролировала работу других предприятий, привлекаемых к изготовлению нового танка. Соответственно, все это обеспечивало большие финансовые вливания — а государственные заказы всегда были желанными для любых фирм в любое время, и тогда, и сейчас.

Кроме того, необходимо сказать об особенностях производства танков в Германии во время Второй мировой войны, отличавшихся от системы, принятой у нас

в стране. Дело в том, что в Советском Союзе разработка новой боевой машины велась одним предприятием, которое проектировало танк полностью — и бронекорпус, и трансмиссию, и установку вооружения. При организации серийного производства изготовление части узлов и агрегатов передавалось другим заводам-смежникам, которые вели их выпуск по чертежам головного предприятия (исключение составляли двигатель, вооружение, электрооборудование и радиостанция). Такое положение дел позволяло сосредоточить, что называется, в одних руках весь процесс проектирования и производства, что позволяло достаточно оперативно решать возникающие технические и технологические проблемы.

В Германии дело обстояло несколько иначе. Фирма-разработчик занималась фактически проектированием шасси танка, при этом чаще всего для трансмиссии использовались агрегаты и механизмы (коробка передач, механизмы поворота и т.д.), созданные дру-

**Второй опытный образец «Пантеры»
Versuchs-Panther № 2 (V 2). Осень
1942 года. Машина уже имеет
«рейнметалловскую» башню
с 75-мм пушкой. Характерные
особенности этой машины — выступ
в левом борту башни для монтажа
командирской башенки и орудие
с «грушевидным» однокамерным
дульным тормозом. Вопреки
утверждениям некоторых авторов,
эти детали характерны только
для этого образца «Пантеры»
V 2, и на серийных машинах
не встречаются.**





гими фирмами. Так же обстояло и с башней — как правило, ее разрабатывали компании, занимавшиеся выпуском вооружения (например, Rheinmetall). Такая система значительно увеличивала сроки проектирования новых танков, так как требовалось время на согласование тех или иных чертежей между несколькими фирмами. В этом случае были проблемы и при организации серийного выпуска — при перебоях с получением каких-то агрегатов или узлов с фирмы-смежника (например, при бомбежке последней авиацией союзников) программа выпуска танков оказывалась под угрозой срыва. Кроме того, также требовалось время на согласование чертежей и технологии между предприятиями при внесении изменений в конструкцию боевой машины.

23 января 1942 года проекты новых танков фирм MAN и Daimler-Benz с необходимыми пояснениями и комментариями были показаны Гитлеру, который должен был принять решение о том, ка-

кую машину рекомендовать к серийному производству. Однако фюрер не смог прийти к какому-то определенному мнению, и распорядился изготовить к маю 1942 года по одному опытному образцу танков VK 30.02 (M) фирмы MAN и VK 30.01 (D) Daimler-Benz.

Рейхсминистр вооружения и боеприпасов Ф. Тодт, понимая сложности выбора одного из проектов нового танка, предпринял попытку провести стандартизацию обеих проектов. Встреча представителей фирм MAN и Daimler-Benz была назначена на 2 февраля 1942 года. Но за несколько дней до нее — 28 января — руководство Daimler-Benz (член совета директоров компании Киссель и директор головного предприятия Оберлендер) по собственной инициативе провели совещание с рейхсминистром Тодтом и полковником Фихтнером, начальником отдела испытаний танкового вооружения управления вооружений сухопутных войск.

В ходе обсуждения проекта VK 30.01 (D) Фихтнер настаивал

Второй опытный образец «Пантеры» Versuchs-Panther № 2 (V 2). Осень 1942 года. Вид с правого борта.

на использовании торсионной подвески, считая ее более удачной, а также высказался против предложенной компоновки машины (с задним расположением ведущих колес и трансмиссии) и указал на то, что гусеницы Daimler-Benz уже, чем предлагаемые в проекте MAN. В целом Фихтнер выступал против VK 30.01 (D), выступая за машину VK 30.02 (M) разработки MAN. Такое обстоятельство объяснялось тем, что «мановские» инженеры тесно сотрудничали с военными из управления вооружений, и представители последней, естественно, всячески поддерживали «свою» фирму.

Однако руководство Daimler-Benz не сдалось — на следующий день, 29 января 1942 года, они вновь встретились с Ф. Тодтом и сумели его убедить в превосходстве своего проекта. В частности, Кис-

сель заявил, что подвеска на листовых рессорах позволяет не только снизить общую высоту машины на 200 мм, но и позволяет обойтись без амортизаторов, необходимых при использовании торсионов. Что касается более узких гусениц, то это компенсировалось большей длиной опорной поверхности, чем у предлагаемой машины MAN, в результате чего удельное давление у Daimler-Benz оказалось меньше. Кроме того, отстаивая проект своей фирмы, Киссель сказал:

«Наша машина имеет значительно лучшие ходовые качества и проходимость на местности и при преодолении противотанковых препятствий. Размещение трансмиссии и ведущих колес сзади позволяет не только увеличить объем боевого отделения, но и установить лобовые листы со значительными углами наклона, что повышает их снарядостойкость.

Внутренний вид башни второго опытного образца «Пантеры» V 2. Хорошо виден выступ в борту под командирскую башенку и механизм открытия башенного люка.

Помимо карбюраторного двигателя Maybach, на нашем танке можно установить разрабатываемый Daimler-Benz дизель MB 507».

Кроме того, Киссель заметил, что предлагаемое Тодтом сотрудничество его фирмы и MAN не принесет результатов, и подчеркнул, что спроектированный на Daimler-Benz танк полностью соответствует выдвинутым военными требованиям. Он также заявил, что не сомневается в том, что VK 30.01 (D) будет принят на вооружение, а завершающие работы по его проектированию фирма Daimler-Benz проведет за свой счет.

В результате рейхсминистр Ф. Тодт одобрил проект VK 30.01 (D), и согласился с тем, что от сотрудничества между двумя фирмами следует отказаться. Кроме того, Киссель договорился с Тодтом о том, что последний поддержит их проект в переговорах с Гитлером. Также стороны договорились о том, что к концу июня — началу июля 1942 года Daimler-Benz изготовит пять прототипов VK 30.01 (D), при этом на первом из них предполагалось установить дизель MB-507.

Обрадованный таким удачным поворотом событий, председатель совета директоров Daimler-Benz Киссель 3 февраля 1942 года сообщал одному из директоров своей фирмы:

«Конечно, вам будет приятно слышать, что мне удалось убедить рейхсминистра принять решение в пользу предложенного нами нового танка. Когда об этом узнают господа из управления вооружений и MAN, они будут очень удивлены».

Действительно, поддержка Тодтом проекта VK 30.01 (D) стала неприятным сюрпризом для фирмы MAN и стоящих на их стороне представителей управления вооружений. Один из конструкторов MAN вспоминал об этом:

«2 февраля 1942 года, прибыв на встречу с представителями Daimler-Benz мы узнали, что встреча отменена, а Киссель сумел убедить рейхсминистра Тодта принять их проект без изменений. Доктор Книпкамп был сильно удивлен таким решением.

Позже полковник Фихтнер сообщил нам, что Daimler-Benz по-

