

Максим Коломиец

ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК «ПАНТЕРА»

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Коломиец, Максим Викторович.
К61 Тяжелый танк «Пантера» / Максим Коломиец. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 312 с. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-183901-7

Один из самых знаменитых танков Второй Мировой, сравнимый лишь с легендарными Т-34 и «Тигром», Pz. V Panther проектировался не просто как «тевтонский ответ» нашей «тридцатьчетверке», а как Wunderwaffe, способное переломить ход войны. Однако чуда опять не получилось.

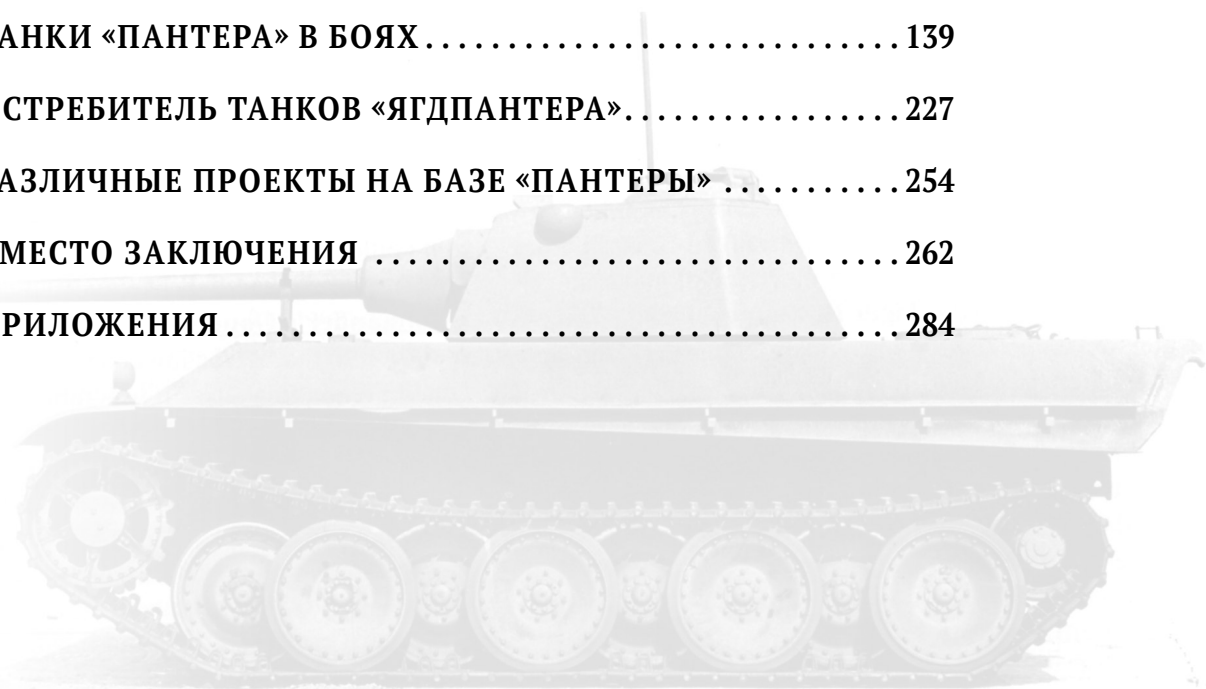
Несмотря на мощную лобовую броню, рациональные углы наклона бронелистов (низкий поклон Т-34!) и великолепную пушку, способную поражать любые танки противника на дистанции до полутора километров, первый опыт боевого применения «Пантер» вышел комом — на Курской дуге они понесли тяжелейшие потери, оказавшись уязвимы в боковой проекции не только для 76-мм противотанковых орудий, но даже для «сорокапятков». Ситуация лишь ухудшилась в 1944 году, когда на вооружение Красной Армии начали поступать новые Т-34-85 и еще более мощные системы ПТО, а качество германской брони резко упало из-за дефицита легирующих присадок. Если же принять в расчет исключительную техническую сложность и дороговизну «Пантеры», все ее достоинства кажутся и вовсе сомнительными.

Тем не менее многие западные историки продолжают величать Pz. V «лучшим танком Второй Мировой». На чем основан этот миф? 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 ли 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.

УДК 623.438.3(430)
ББК 68.513

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ПРЕДЫСТОРИЯ	6
РАЗРАБОТКА «ПАНТЕРЫ»	10
ТАНК «ПАНТЕРА» AUSF. D	39
УСТРОЙСТВО ТАНКА PZ. KPFW. V AUSF. D.....	53
ТАНК «ПАНТЕРА II»	66
ТАНК «ПАНТЕРА» AUSF. A	71
ТАНКИ «ПАНТЕРА» AUSF. G.....	89
«ПАНТЕРЫ» С ИНФРАКРАСНЫМИ ПРИБОРАМИ	105
ТАНК «ПАНТЕРА» AUSF. F И ВОЗМОЖНЫЕ ДАЛЬНЕЙШИЕ ВАРИАНТЫ	109
КОМАНДИРСКИЕ «ПАНТЕРЫ»	118
«БЕРГЕПАНТЕРА»	122
ТАНКИ «ПАНТЕРА» В БОЯХ.....	139
ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ «ЯГДПАНТЕРА».....	227
РАЗЛИЧНЫЕ ПРОЕКТЫ НА БАЗЕ «ПАНТЕРЫ»	254
ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ	262
ПРИЛОЖЕНИЯ	284





Танк «Пантера» Ausf. D, захваченный частями Красной Армии в боях на Курской дуге. Июль 1943 года, общий вид. Машина была направлена в тыл для испытаний и изучения.

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 энциклопедию 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 Юрия Пашолока за предоставленные материалы, а также Андрея Крапивного за консультации по вопросам боевого применения.

ПРЕДЫСТОРИЯ

В 1937 году по инициативе инженера Эрнеста Книпкампа (Ernest Kniepkamp) начались проектные работы по созданию танковых шасси с торсионной подвеской и шахматным расположением опорных катков большого диаметра. Книпкамп курировал разработку новых боевых машин в 6-м отделе испытания вооружений управления вооружений сухопутных войск Германии (отдел обозначался как Wa Prüf 6 и занимался вопросами проектирования новых образцов бронетехники, автомобилей и тягачей). 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.). Данная 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 обозначение VK 20.01 (VK – Vollketten, «полностью гусеничное», 20 – масса в тоннах, 01 – порядковый номер проекта) военные не выдвигали никаких конкретных тактико-технических, все решения принимались Книпкампом. По его мнению, в новом шасси должны были использоваться опорные катки большого диаметра, расположенные в шахмат-

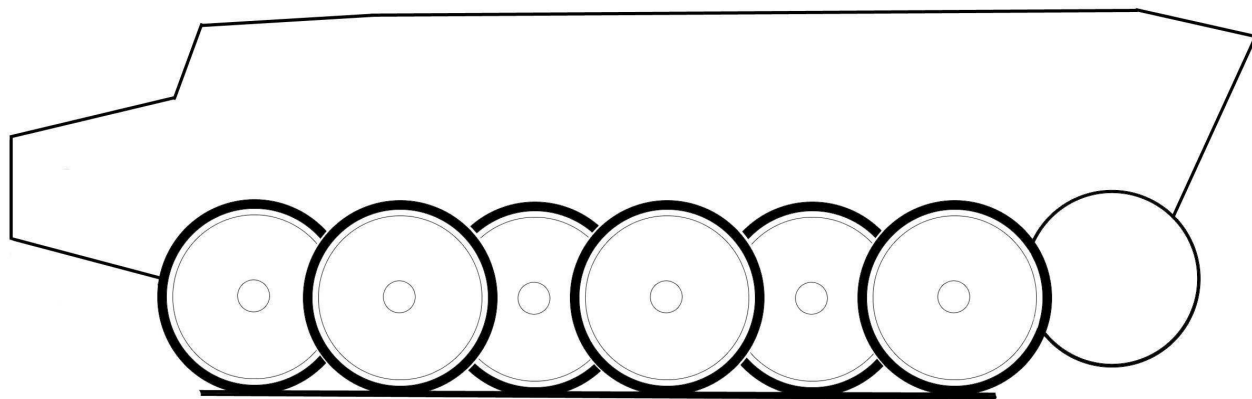
ном порядке, торсионные валы в качестве упругого элемента подвески, двигатель наибольшей возможной мощности (для данного объема корпуса) и полуавтоматическая коробка перемены передач.

В 1938 году оружейно-испытательный отдел управления вооружений поручил фирме Diamler-Benz (Diamler-Benz AG, располагалась в 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. На VK 20.01 (III) предполагалось использовать 6-цилиндровый карбюраторный двигатель Maybach HL 116 мощностью 300 л.с. и торсионную подвеску с шахматным расположением опорных катков. Однако дальнейшего развития в то время данный проект не получил.

После окончания боевых действий в Польше в сентябре 1939 года Diamler-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-испытатель-

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





ного отдела, и не прошли надлежащих испытаний. Поэтому в октябре 1939 года Diamler-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-Diamler-Benz). 15 ноября 1939 года прошло совещание ведущих инженеров и конструкторов фирмы, на котором обсуждались перспективы 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 Diamler-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 сда-

точные испытания, и 21 марта прибыл на завод в Берлин-Мариенфельде для его монтажа на шасси.

В своем докладе 1 августа 1941 года фирма Diamler-Benz сообщала, 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 Diamler-Benz говорилось:

«По опыту боевых действий в России конструкция проектируемого нового танка может считаться устаревшей. Необходимо использовать полученные технические наработки 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 реко-

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 тридцатью четверками на данном направлении стали отправной точкой для разработки «Пантеры».

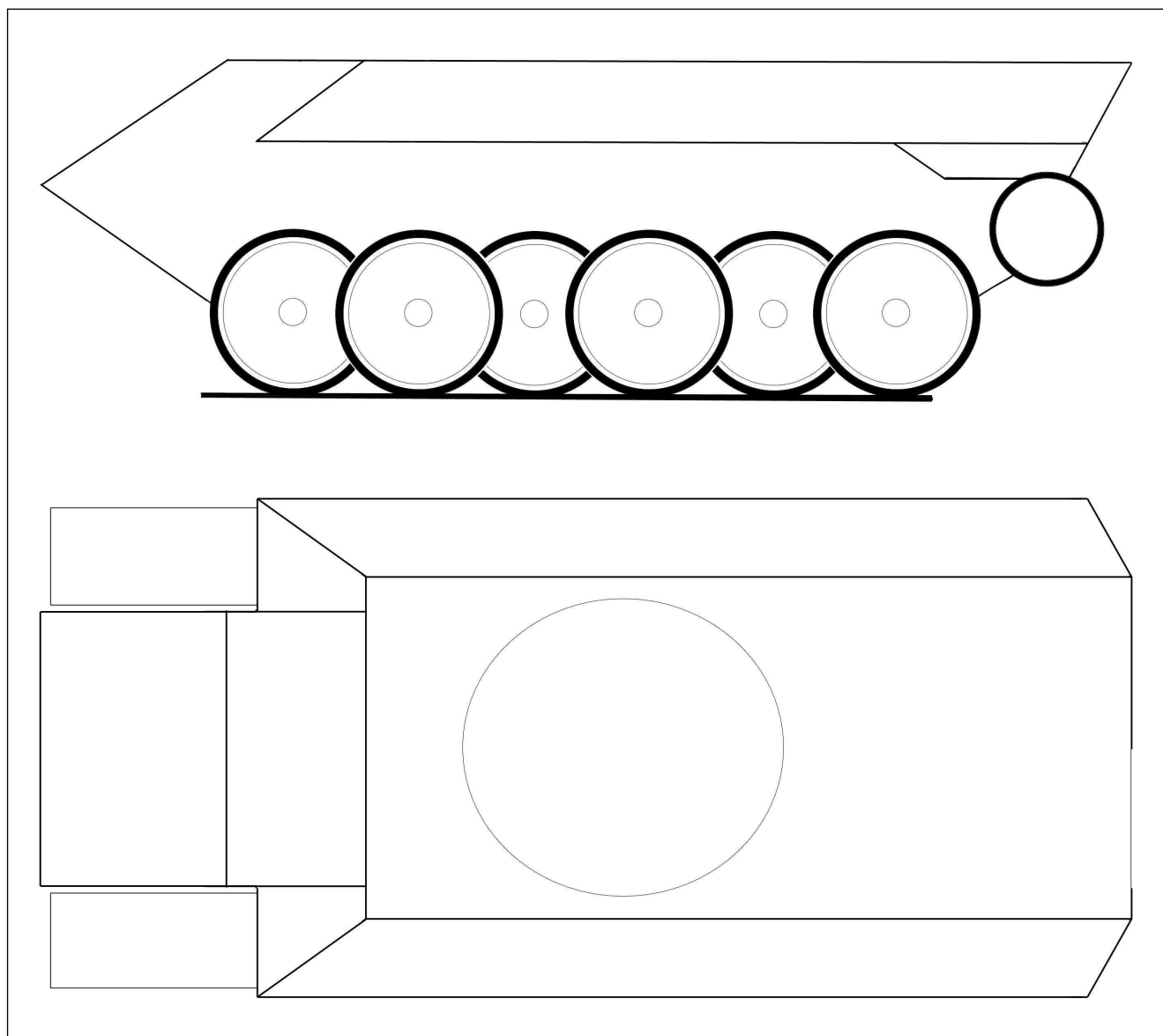
**Проект
20-тонного шасси
VK 20.02 (М)
фирмы MAN
с наклонным
расположением
броневых листов
корпуса. Ноябрь
1941 года.**

мендации Книппкампа, 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 листовых 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) прекратили.

Поняв бесполезность попыток убедить руководство фирм Daimler-Benz и Krupp в необходимости оснастить танки торси-





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

онной подвеской, Э. Кникамп в начале 1940 года обратился с подобным предложением к компании MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) AG, располагалась в Нюрнберге). 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 (M) собрано, но необходим монтаж агрегатов трансмиссии. По варианту VK 20.02 (M) ведутся проектные работы».

Шасси VK 20.02 (M) 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 диаметров 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 (M), установив броневые листы под большими углами наклона к вертикали, подобно тридцатьчетвероч-

ным: лобовой 50-мм лист – 55°, верхняя часть бортовых 40-мм – 40°, а 40-мм кормовой – 30°. Чертеж шасси VK 20.02 (M) 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 (M), 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 – Diamler-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».

РАЗРАБОТКА «ПАНТЕРЫ»

Видимо отправной точкой для проектирования нового танка, ставшего впоследствии известного 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 Книпкамп (оба из WaPruef 6), профессор Ф. Порше, директор фирмы Steyr доктор Хаккер, доктор Роланд (фирма Vereinigte Stahlwerke), директор фирмы Diamler-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 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 превосход-

ство над машинами противника. Но уже за Березиной 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 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 [из числа имевшихся к началу кампании] в строю осталось



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