

ББК 68
Б24

Оформление серии П. Волкова
Цветные иллюстрации художника А.Аксёнова

Б24 **Барятинский М.Б.**
Броня Гитлера. Все танки III Рейха. Самая полная энциклопедия — М.:
Яуза; ЭКСМО, 2014. — 784 с.

ISBN 78-5-699-67099-4

Такой серии еще не было! Эта книга не имеет себе равных. Это — самая полная энциклопедия танков Гитлера и его союзников. Исчерпывающая информация обо всех типах немецких «панцеров» — от легких Pz.I, Pz.II, Pz.35 (t), Pz.38 (t) и средних Pz.III и Pz.IV до тяжелых Pz.V Panther, Pz.VI Tiger, Pz.VIB («Королевский Тигр») и сверхтяжелого Maus, — а также о бронетехнике Италии, Венгрии, Румынии, Финляндии, Словакии, Болгарии и Хорватии. Глубокий анализ побед Панцерваффе, которые по праву считались лучшими танковыми войсками Второй Мировой и уступили первенство советским танкистам лишь в самом конце войны.

УДК 94
ББК 63. (0)

ISBN 978-5-699-67099-4

© М.Б. Барятинский, 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	5
НЕМЕЦКИЕ ТАНКИ ОТ КАЙЗЕРА ДО ФЮРЕРА	7
Panzer I	37
Panzer II	81
Panzer 35 (t)	131
Panzer 38 (t)	165
Panzer III	211
Panzer IV	303
Panzer V Panther	389
Panzer VI Tiger	467
Panzer VIВ Königstiger	585
СВЕРХТЯЖЕЛЫЕ ТАНКИ	647
ТРОФЕЙНЫЕ ТАНКИ	687
ТАНКИ СОЮЗНИКОВ ГЕРМАНИИ	715
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	780



ВСТУПЛЕНИЕ

Без преувеличения можно утверждать, что в годы Второй мировой войны танки сыграли ведущую роль в сражениях на сухопутном фронте. Если говорить о так называемых «странах оси» и присоединившихся к ним государствах Восточной Европы, то наиболее многочисленным и современным танковым парком располагала Германия. И это притом, что к производству танков, равно как и к развертыванию танковых войск, Германия приступила позже некоторых своих союзников, например, Италии. Однако, наличие мощной промышленной базы, а также разработка наиболее продвинутой на тот момент теории применения танковых частей, позволили немцам быстро занять лидирующие позиции. Причем не только в отношении своих союзников, но и относительно всего мирового танкостроения в целом. Тем не менее, сбрасывать со счетов другие «страны оси» не стоит.

Действительно, на 22 июня 1941 года, например, в составе войск, изготовившихся для вторжения в СССР, имелось 4753 танка, из которых 693 машины состояли на вооружении армий — союзниц Германии — венгерской, румынской, финской и словацкой. Довольно внушительный парк, не правда ли?

Другой вопрос, что в основном это были легкие танки и танкетки, по своим боевым качествам несопоставимые с большинством немецких танков. Не отличался новизной и совершенством и итальянский танковый парк. Тем не менее, итальянские танковые части сыграли важную роль в ходе сражений в Северной Африке, а венгерские — в 1944 году на Украине и на территории самой Венгрии. Справедливости ради, правда, необходимо отметить, что во второй половине войны наиболее боеспособные танковые части венгерской, румынской и болгарской армий были оснащены бронетанковой техникой германского производства. По иронии судьбы эта техника использовалась болгарской и румынской армиями в основном в боях уже с немецкими войсками.

В целом же, роль и значение бронетанковых частей союзных Вермахту армий в течении всей войны были невелики и руководством Германии не переоценивались. Союзникам, как правило, поручалось решение второстепенных задач на второстепенных направлениях. На направлениях главных ударов всегда действовали только немецкие танковые части и соединения.



Колонна танков Panzer III на марше



Немецкий танкист в шлеме и защитной маске позирует на фоне своего А7V

НЕМЕЦКИЕ ТАНКИ ОТ КАЙЗЕРА ДО ФЮРЕРА

Как известно, танкостроение в Германии началось в годы Первой мировой войны. Причем, началось как бы нехотя, по причине уж самой крайней необходимости. И дело тут вовсе не в неспособности германской промышленности выпускать танки — она была способна изготавливать любые виды вооружения. Дело, скорее, в психологической неготовности германского генералитета обзавестись этим новым родом оружия. Возможно, имело значение и то, что первым им обзавелся противник. Словом, скепсис в германских штабах по поводу танков был большой. Однако, нельзя было долго отделяться заявлениями типа «Танки — это нелепая фантазия и шарлатанство... Вскоре здоровая душа доброго немца успокаивается, и он легко борется с глупой машиной».

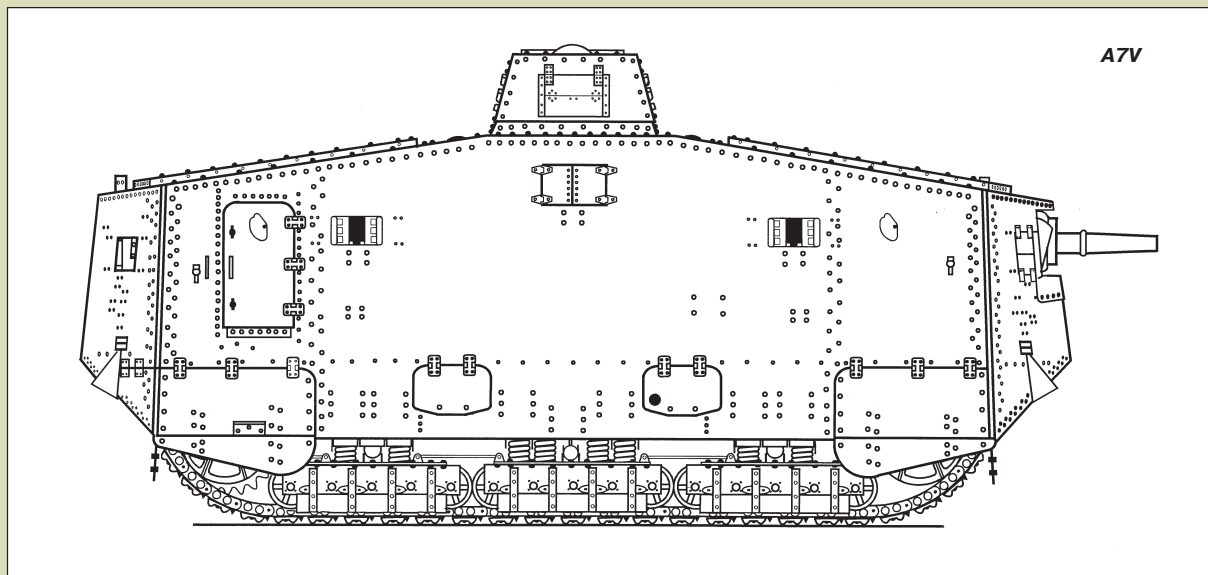
По-видимому, поняв, что здоровая душа хороша только в здоровом теле, не раздавленном «глупой машиной», в военном министерстве в Берлине в

октябре 1916 года состоялось первое совещание, посвященное танкам. На этом совещании была образована техническая комиссия для организации работ по созданию германского танка. В состав комиссии вошли представители крупнейших немецких фирм таких, как «Даймлер», NAG и «Опель», известный автоконструктор А. Хорьх и др. Решением комиссии руководство проектированием танка было возложено на главного инженера Опытного отделения Инспекции автомобильных войск капитана Йозефа Фольмера. В качестве заказчика выступало 7-е (транспортное) отделение Общего управления военного министерства. По-немецки оно сокращенно именовалось A7V — отсюда и появилось название боевой машины.

Проектирование танка велось в большой спешке и завершилось уже к 22 декабря. 16 января 1917 года в Берлин-Мариенфельде было продемонстрировано



Тяжелый танк A7V
и его экипаж



готовое шасси с деревянным макетом бронекорпуса, а уже 20 января Военное министерство подготовило заказ на постройку 100 машин, причем предполагалось, что забронировано будет только 10 из них.

Поскольку в основу компоновочной схемы танка был положен принцип симметрии в продольной и поперечной плоскостях, то в целом танк A7V пред-

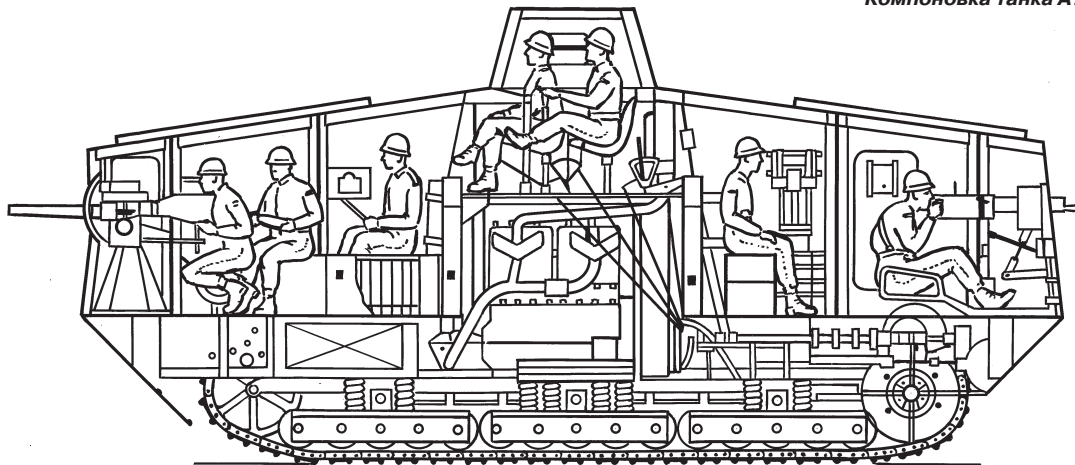
ставлял собой, скорее, подвижный форт, хорошо приспособленный для ведения круговой обороны, чем средство для прорыва обороны противника и поддержки наступающей пехоты. Броневой корпус танка устанавливался на раме и собирался на стальном каркасе с помощью клепки из прямых броневых листов толщиной 15, 20 и 30 мм. Бронирование



Танк A7V Adalbert из состава 3-го штурмового отделения во время перевозки по железной дороге. 1918 год

НЕМЕЦКИЕ ТАНКИ ОТ КАЙЗЕРА ДО ФЮРЕРА

Компоновка танка А7V



ходовой части и подвешенные над днищем спереди и сзади наклонные бронелисты вместе с высоким расположением центра тяжести заметно снижали проходимость машины. Танк А7V уверенно двигался по рыхлому грунту только на ровной местности и легко опрокидывался даже при самом незначительном боковом крене.

В носовой части корпуса на тумбе устанавливалась 57-мм пушка «Максима-Норденфельда» с длиной ствола в 26 калибров. В боекомплект входили 100 унитарных выстрелов с осколочно-фугасными снарядами, 40 с бронебойными и 40 с картечными. Начальная скорость бронебойного снаряда составляла 487 м/с, бронепробиваемость — 20 мм на дальности 1000 м. Шесть 7,92-мм пулеметов MG 08 монтировались на вертлюжных установках в бортах и корме корпуса. Боекомплект пулеметов состоял из 10–15 тыс. патронов.

Для достижения требуемой скорости движения — 10 км/ч — из-за нехватки мощных двигателей конструкторам пришлось применить силовую установку из двух двигателей «Даймлер» мощностью 100 л.с. каждый с работой каждого мотора на гусеницу одного борта. Коробка передач — трехскоростная, тракторного типа. Поворот машины осуществлялся торможением одной гусеницы. Минимальный радиус поворота составлял 2,2 м и был примерно равен ширине колеи машины. Ходовая часть была выполнена по типу трактора «Холт». Боевая масса танка достигала 30,5 т, экипаж состоял из 18 человек.

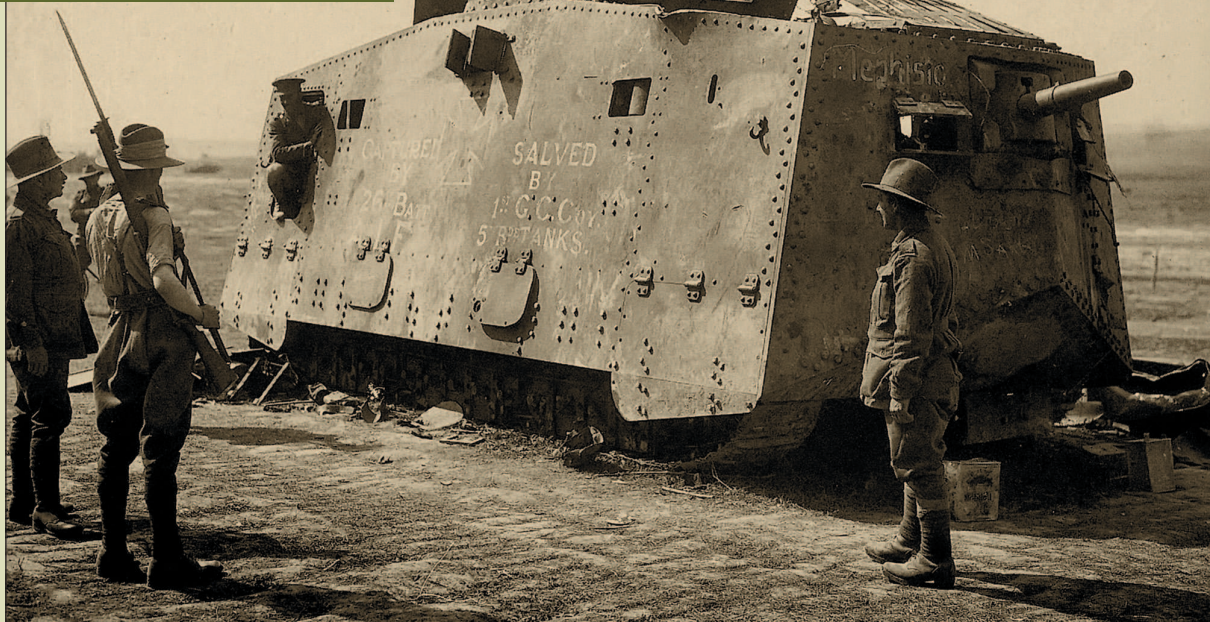
В ходе испытаний опытных образцов танка А7V выявился целый ряд серьезных недостатков в системе охлаждения двигателей, трансмиссии и ходовой

части. Их устранение в условиях постоянно ухудшающегося экономического положения Германии и острого дефицита различных материалов сильно затянуло работы, поэтому сборку первого серийного танка А7V удалось завершить только в октябре 1917 года. Заказ на изготовление был увеличен с 10 до 38 единиц, но затем его уменьшили до 20 машин — решили подождать результатов боевого применения. В отличие от англичан и французов, возлагавших на новый род оружия большие надежды, немцы по-прежнему относились к танкам весьма скептически. Так, например, генерал-фельдмаршал Гинденбург, осмотревший первые 10 машин А7V, сказал: «Вероятно, они не принесут большой пользы, но так как они уже сделаны, то мы попробуем их применить».

Боевое крещение танков А7V состоялось в марте 1918 года. Во время наступления в Пикардии немцы ввели в дело 19 танков (из них — 9 трофейных). Этот и последующие бои с участием танков А7V показали, что на ровной открытой местности эти машины ведут себя неплохо, однако на пересеченной они тут же застревали и не просто отставали от пехоты, которую должны были поддерживать огнем, но и превращались в неподвижные мишени. Артиллерии противника не стоило большого труда вывести их из строя или уничтожить.

Наиболее же известен бой с участием А7V, состоявшийся 24 апреля 1918 года у Виллер-Бретоне. Мало того, что в нем были задействованы все три имевшиеся на тот момент «штурмовых отделения» танков А7V, так еще в ходе этого боя состоялось первое в истории столкновение танков с танками. Три А7V 3-го «штурмового отделения»

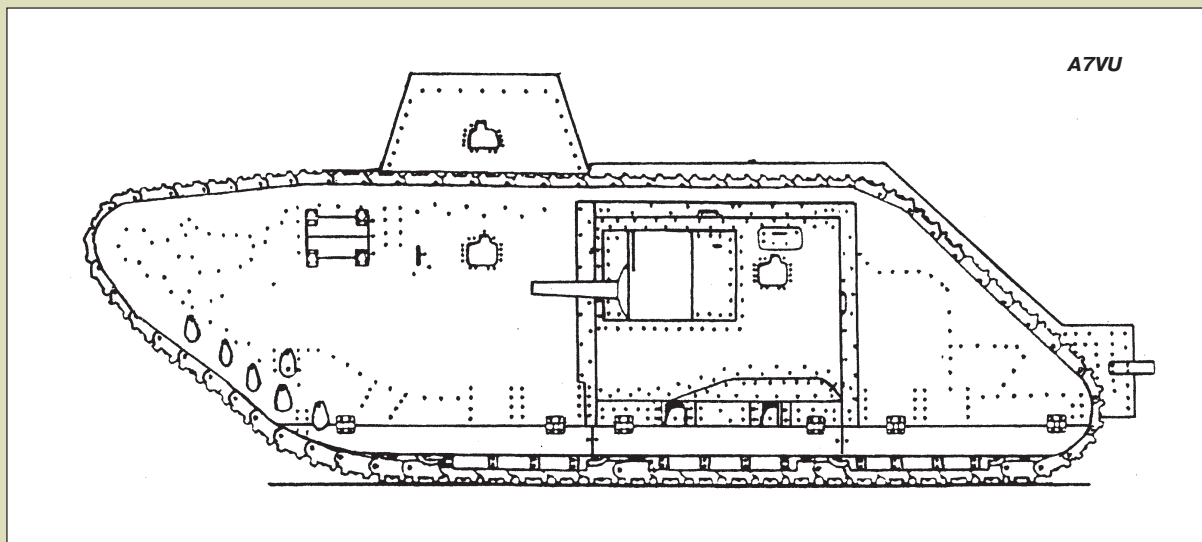
Австралийские пехотинцы осматривают захваченный танк A7V Merphisto. Сейчас этот единственный сохранившийся немецкий танк периода Первой мировой войны демонстрируется в музее г. Брисбен (Австралия)



Точная копия танка A7V Wotan находится в танковом музее Бундесвера в г. Мюнстер (Германия)



НЕМЕЦКИЕ ТАНКИ ОТ КАЙЗЕРА ДО ФЮРЕРА



встретились с тремя английскими танками Mk IV (одним артиллерийским и двумя пулеметными). Сначала бой складывался для них удачно — головной A7V подбил два английских пулеметных танка, однако затем был сам уничтожен несколькими выстрелами артиллерийского Mk IV. Два оставшихся A7V обстреляли третий английский танк и заставили его отойти, но и сами были вынуждены отступить из-за приближающихся английских сил. Восточнее места первого боя в тот же день состоялась стычка одного A7V с группой средних британских танков Mk A «Уиппет», не имевших пушечного вооружения. Один «Уиппет» был подбит, а еще три получили повреждения.

В последующих боях A7V ничем особым не отличились, и германские войска с большим предпочтением стали использовать трофейные английские танки, тем более. Что их было больше, чем немецких. Справедливости ради нужно сказать, что неудачи, постигавшие танки A7V, были обусловлены не только недостатками конструкции, но и малочисленностью машин и плохой подготовкой их экипажей — у немцев просто не было времени и возможности проводить должное обучение.

По результатам проведенных в Германии всесторонних испытаний трофейных английских танков Mk IV Ставка главного командования выдала задание на проектирование танка по английскому образцу. Проект получил обозначение A7VU. Для этого танка использовалось шасси A7V, полностью заимствовалась и моторно-трансмиссионная группа, а вот гусеница «по-английски» охватывала корпус. По бокам от двигателей располагались симметричные пушечные спонсоны. Корпус A7VU в продольном сечении имел форму ромба, правда,

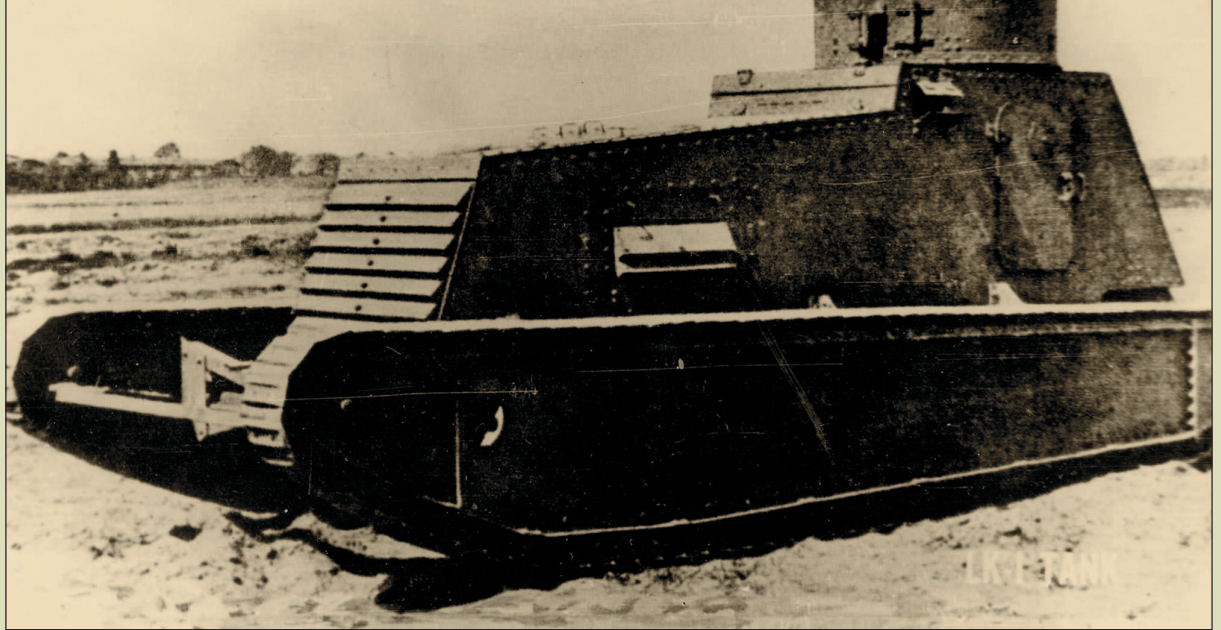
более угловатую, чем у английских танков. Толщина брони уменьшилась до 20 мм, но, тем не менее, масса танка возросла до 40 т.

Испытания нового танка начались в июле 1918 года. По сравнению с английскими тяжелыми танками A7VU имел преимущества в бронезащите и обзоре для экипажа, а также упругую подвеску. Однако масса его была слишком велика. Работы над этим танком были прекращены, а опытный образец разобран.

В годы Первой мировой войны немецкие конструкторы поэкспериментировали и с легкими танками. При этом они первыми широко использовали при их создании автомобильные агрегаты. Итогом этой работы стало создание танка с передним расположением двигателя и задним — трансмиссии и боевого отделения. В глаза бросалось внешнее сходство с английским средним танком Mk A «Уиппет». В отличие от последнего немецкий LK-I имел вращающуюся башенку с пулеметом MG 08. Испытания LK-I состоялись в марте 1918 года. Несмотря на то, что они прошли достаточно успешно, решено было доработать его конструкцию — усилить бронезащиту, улучшить ходовую часть и приспособить танк для массового производства.

Итогом стало создание легкого танка LK-II, в противовес которому свою конструкцию предложил Круп. Оба проекта рекомендовали к дальнейшей разработке в пулеметном варианте с вращающейся башней. Чуть позже к ним добавился пушечный вариант LK-II, на который впоследствии и пал выбор командования. Его испытания, правда, привели к замене 57-мм пушки на 37-мм. Установка пушки заставила отказаться от башни, пушка монтировалась в неподвижной рубке, располагав-

Легкий танк LK I
(фото на стр. 12
и на стр. 13 вверху)



шейся в кормовой части корпуса. Боевая машина массой 8,5 т могла передвигаться со скоростью до 16 км/ч.

Планировалось уже в декабре 1918 года выпустить первые 10 LK-II, а с апреля 1919 года довести их выпуск до 200 машин в месяц. Однако этим планам не суждено было сбыться — в ноябре 1918-го война закончилась. Нет никакого сомнения, что массовое применение легких танков LK-II имело бы гораздо больший успех, чем тяжелых, но их производство так и ограничилось несколькими опытными образцами.

В конце марта 1917 года в германской Ставке главного командования разработали техтребования и на «сверхтанк» массой до 150 т, получивший название K-Wagen (Kolossal-Wagen или просто Kolossal). Проект был утвержден 28 июня 1917 года. Предполагалось защитить танк 30-мм броней и вооружить двумя или четырьмя пушками калибра 50–77 мм, четырьмя пулеметами и двумя огнеметами. Экипаж должен был состоять из 18 человек. Скорости движения в 7,5 км/ч планировалось достичь за счет использования двух двигателей мощностью 200–300 л.с. каждый. Для перевозки по железной дороге K-Wagen мог разбираться на 15–20 частей.

Рассматривая конструкцию «к-вагенов» довольно трудно представить себе как германское командование предполагало применять эти колоссы. Очевидно, немцы верили в возможность прорыва

фронта с помощью своего рода подвижных крепостей. Что ж, они были не одиноки — подобные идеи возникали в те годы во всех воюющих странах. Однако всерьез к ее реализации приступили только немцы. Впрочем, уже 18 октября 1917 года Опытное отделение Инспекции автомобильных войск пришло к выводу, что такой танк пригоден только для позиционной войны, так как он представлял собой своего рода «подвижный форт». Тем не менее, в апреле 1918 года на заводах «Рибе» в пригороде Берлина Вайсензее и «Вагонфабрик Вегман» в Касселе приступили к изготовлению 10 танков. К концу войны на «Рибе» практически закончили сборку одного танка, для второго были готовы бронекорпус, основные агрегаты и узлы, за исключением двигателей. После поражения Германии в соответствии с Версальским договором все это было разобрано и пошло на переплавку.

Следует подчеркнуть, что хотя вышеперечисленные образцы и были единственными, изготовленными в металле, их созданием дело не ограничилось. В течение всего 1918 года в Германии появлялись все новые и новые проекты как тяжелых, так и легких танков.

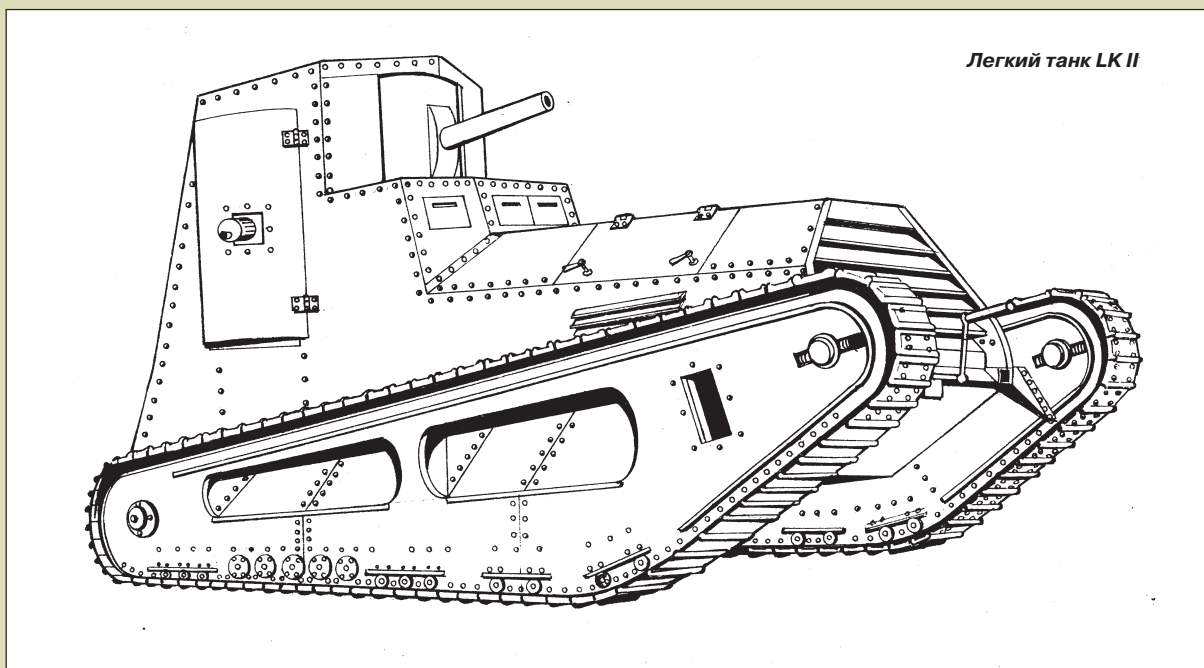
Так, например, параллельно с разработкой легкого танка фирма «Крупп» представила проект «малого штурмового танка», вооруженного 57-мм пушкой и пулеметом. Проект одобрения не получил, поскольку уступал уже испытанному LK-I и

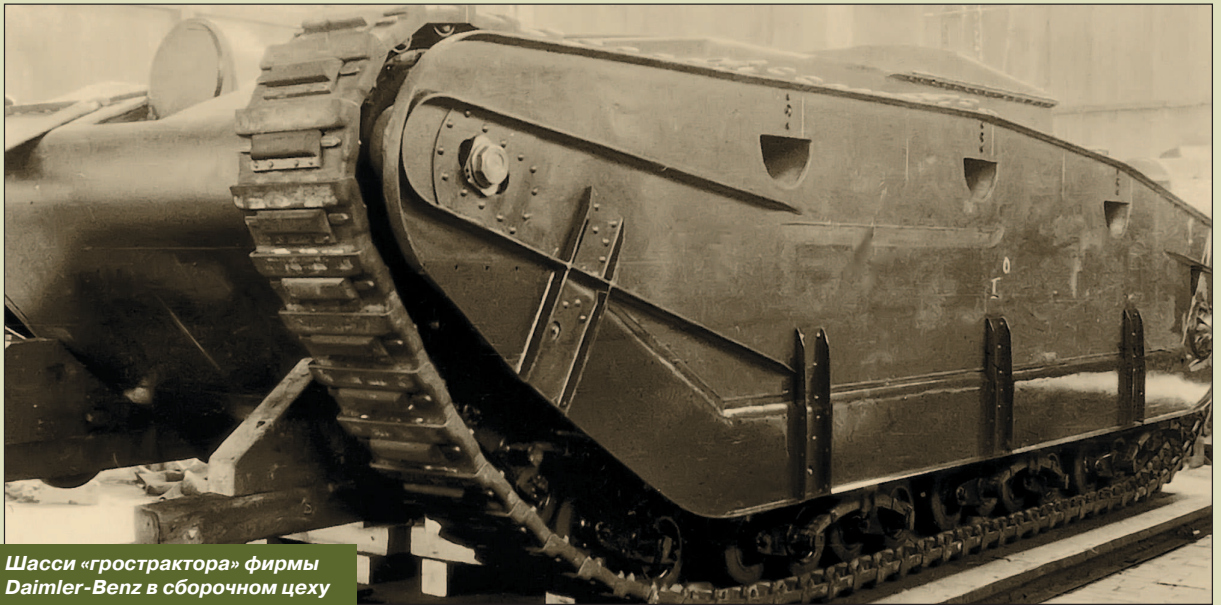
НЕМЕЦКИЕ ТАНКИ ОТ КАЙЗЕРА ДО ФЮРЕРА



разрабатывавшемуся LK-II. Незадолго до конца войны появился и более перспективный проект легко-го танка LK-III. Ходовую часть и схему управления LK-II в нем сохранили, но компоновку изменили — двигатель перенесли в кормовую часть машины, а отделение управления и боевое сместили вперед.

Особого внимания заслуживает проект «тяжелого штурмового» танка Oberschlesien («Верхняя Силезия»), представленный в середине 1918 года. Танк этот имел классическую компоновку с передним расположением отделения управления, средним — боевого, задним — моторного. Основное воору-





Шасси «гросстрактора» фирмы Daimler-Benz в сборочном цеху

жение — 57-мм пушка — размещалось во вращающейся цилиндрической башне с командирским куполом. Кроме того, два пулемета были установлены в передней и задней малых башнях. Двигатель мощностью 180 л.с. должен был обеспечить машине массой 20 т скорость 16 км/ч. Оригинальным решением было среднее расположение ведущего колеса — оно входило в зацепление с верхней ветвью гусеницы и защищалось броней. В октябре 1918 года было принято решение об изготовлении двух опытных образцов, но выполнить его не удалось, проект так и остался нереализованным.

Как известно, положения Версальского договора запрещали Германии производить танки и иметь в составе армии танковые части. Но нет такого запрета, который нельзя было бы обойти, тем более при тогдашних способах контроля.

В течение 1919–1921 годов по заказу шведской и венгерской армий было собрано чуть больше двух десятков легких танков LK-II, испытания и эксплуатация которых проходила при участии немецких специалистов. Правда, выплаты репараций в 1923–1924 годах полностью заставили почти на три года отказаться от дальнейших работ. Но время не было потрачено зря — за эти годы удалось разработать тактико-технические требования к новым конструкциям танков.

Первое техническое задание на новый танк тяжелого типа под обозначением *Armeewagen 20* было выдано фирме «Крупп» в апреле 1926 года. Вслед за этим аналогичное задание получила фирма «Рейнметалл», а годом позже — «Даймлер-Бенц». Вскоре название изменили на *Grosstraktor* («большой трак-

тор»), в целях конспирации создавая видимость разработки машины для народного хозяйства. Техническим заданием на танк предусматривались следующие характеристики: масса 15 т, скорость 40 км/ч, размещение одной 75-мм пушки в главной башне и 2–4 пулеметов в малой башне, корпусе и в спаренной установке с пушкой. Танк должен был преодолевать стенку высотой до 1 м, уклон в 30° и брод глубиной 0,8 м (отдельным пунктом предусматривалась возможность плавания). Длина танка должна была составлять 6 м, высота 2,4 м, удельное давление на грунт — порядка 0,5 кг/см².

Каждой из трех фирм предстояло построить по два прототипа из неброневой стали толщиной 6–13,5 мм. Примечательно, что армейское командование сразу рассчитывало внедрить принцип взаимозаменяемости основных узлов тяжелых танков, что повлияло на их внешний вид и конструктивные элементы. Так, например обе башни у вариантов фирм «Рейнметалл» и «Даймлер-Бенц» были одинаковыми и изготавливались фирмой «Рейнметалл». На «крупновском» и «ренинметалловском» танках использовались одинаковые 6-цилиндровые бензиновые авиадвигатели BMW-Va мощностью 250 л.с. Конструкторы фирмы «Даймлер-Бенц» установили на своем танке собственный авиамотор DIVb мощностью 260 л.с.

Одинаковой была и компоновка «гросстракторов»: в передней части корпуса находилось отделение управления, на крыше которого устанавливались две цилиндрические башенки со смотровыми щелями. За ним располагалось боевое отделение, а в средней части корпуса — моторно-трансмисси-

НЕМЕЦКИЕ ТАНКИ ОТ КАЙЗЕРА ДО ФЮРЕРА

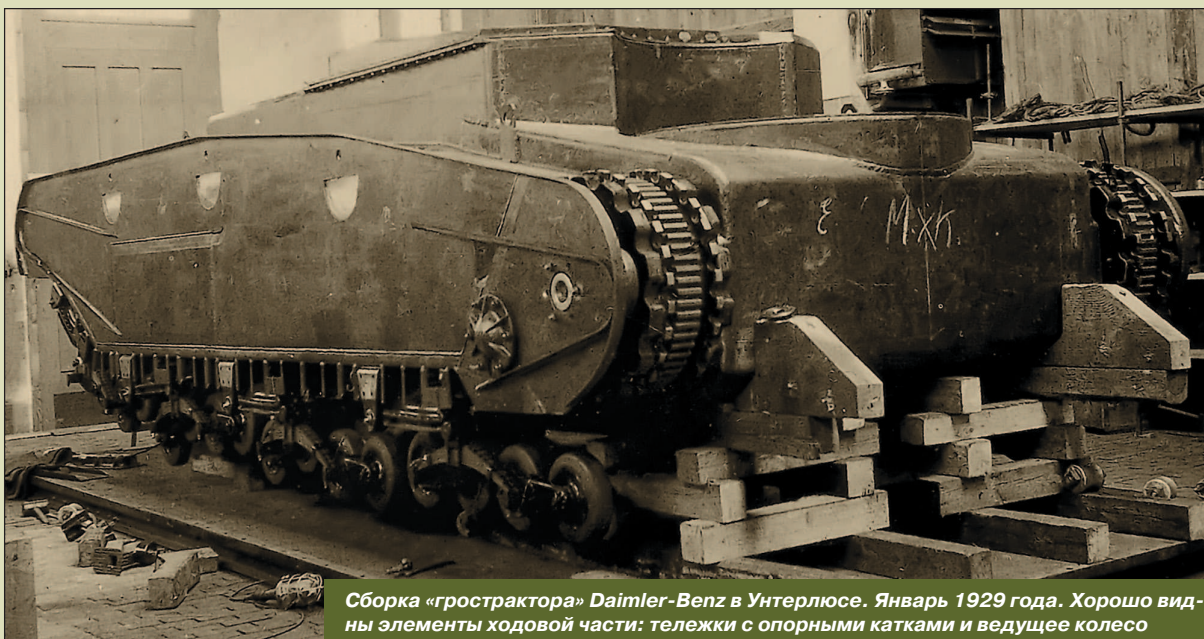


Вид на шасси «грострактора» Daimler-Benz сзади сверху. Хорошо видно отверстие для погона кормовой башни

онное. На корме корпуса разместили одноместную башню, оснащенную одним пулеметом. Экипаж танка состоял из 6 человек. 75-мм пушки с длиной ствола 20 калибров были разработаны фирмой «Рейнметалл» (для танков «Рейнметалл» и «Даймлер-Бенц») и «Крупп» (для своего танка). Орудие имело углы наведения от -2° до $+60^\circ$ по вертикали и боезапас 104 выстрела. Спаренный с пушкой пулемет независимо от пушки имел вертикальные углы наведения от -7° до $+65^\circ$. Большой угол возвышения имел и пулемет, установленный в кормовой башне. По-

скольку большие углы возвышения позволяли вести огонь по воздушным целям, танк оснащался двумя прицелами — TRF3 (для стрельбы по наземным целям) и SZF2 (для стрельбы по воздушным целям).

Ходовая часть, при видимой идентичности, у «гростракторов» несколько различалась. Например, у танка «Даймлер-Бенц» она состояла из 16 сдвоенных катков малого диаметра на один борт, заблокированных в восемь тележек, трех поддерживающих катков, переднего направляющего и заднего ведущего колеса. При этом, шесть теле-



Сборка «грострактора» Daimler-Benz в Унтерлюсе. Январь 1929 года. Хорошо видны элементы ходовой части: тележки с опорными катками и ведущее колесо



Вид спереди на даймлеровский «гросстрактор». В носовой части размещался прожектор, закрытый броневым кожухом

жек опорных катков соединялись в три блока, а две передние оставались «независимыми». В качестве упругих элементов подвески использовались пластинчатые полуэллиптические рессоры. В свою очередь, у танка «Крупп», применительно к одному борту, имелось 14 опорных катков (крайние катки были чуть большего диаметра) сблокированных в семь тележек, и два одиночных опорных катка спереди и сзади, три поддерживающих катка, переднее направляющее и заднее ведущее колесо. Ходовая часть танка фирмы «Рейнметалл» применительно к одному борту состояла из 16 опорных катков сблокированных в восемь тележек, трех одиноч-

ных катков (два впереди и один сзади) и трех поддерживающих катков. Расположение ведущих и направляющих колёс не изменилось. Этот танк единственный из всех имел эвакуационный люк в бортовом экране.

Несмотря на внешнюю схожесть и близкие габаритные размеры масса танков существенно отличалась друг от друга, колеблясь в пределах от 15 т («Даймлер-Бенц») до 19,32 т («Рейнметалл»).

Сборку всех танков предстояло производить на заводе фирмы «Рейнметалл» в Унтерлюсе. Судя по документам она началась 1 августа 1928 года в обстановке строжайшей секретности. Первые два танка



Крыша моторно-трансмиссионного отделения, вид в корму