

PANZER 38(t)

часть 4



**И МАШИНЫ
НА ЕГО БАЗЕ**

PANZER 38(t)

И МАШИНЫ НА ЕГО БАЗЕ
часть 4



ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ СЕРИЯ



Jagdpanzer 38 «Hetzer»

Истребитель танков Jagdpanzer-38 «Хетцер» стал последней удачной боевой машиной, созданной на базе чешского легкого танка LT vz.38 «Прага».

Начавшая Вторую мировую войну Германия в конце 1943 г. имела мало поводов для оптимизма. Сталинград, а потом Курск положили конец любым крупномасштабным наступательным операциям вермахта на Восточном фронте. Летом 1943 г. немцы начали отступать на всей протяженности Восточного фронта, неся тяжелые потери в людях и технике. В мае 1943 г. в Тунисе капитулировал Африканский корпус, кампания в Северной Африке завершилась поражением Германии. Однако, вскоре на юге открылся еще один фронт - в сентябре 1943 г. союзники высадились в Сицилии.

Размах операций сухопутных войск выявил нехватку главной ударной силы - танковых дивизий, которые не могли везде успеть. На протяжении всей войны количество и качество германских танковых дивизий постоянно росло, однако постоянно росла и потребность в них. Пехота, выносившая на своих плечах основную тяжесть боев, требовала для поддержки своих действий танки. В какой-то степени полноценные «панцеры» смогли заменить легкие истребители танков, способные эффективно бороться с бронетехникой противника. Подразделения легких истребителей танков и самоходно-артиллерийских установок придавались пехотным частям, занимавшим оборону на танкоопасных направлениях, они сопровождали пехоту и в наступлении.

Наибольших успехов из бронетехники подобного рода на полях сражений добились штурмовые орудия - безбашенные гусеничные машины, вооруженные 75-мм пушками. Штурмовые орудия находились на вооружении входивших в состав пехотных дивизий рот, отдельных батальонов или бригад. 1943 г. стал для Германии поворотным в производстве бронетехники. Производство средних и тяжелых танков получил приоритет более низкий (а выпуск легких танков был вообще прекращен), чем изготовление разнообразных самоходных пушек: штурмовых орудий, самоходно-артиллерийских орудий, истребителей танков.

К концу 1943 г. массированные бомбардировки авиации союзников промышленных центров Германии привели к изменению программы производства вооружений. Так, 26 ноября 1943 г. американские и английские бомбардировщики в ходе налета на промышленные объекты Берлина сбросили 1414 т бомб, в результате тяжелейшие повреждения получил завод фирмы Алкетт (Altmarkische Kettenwerke). Если в октябре 1943 г. завод поставил вермахту рекордное количество штурмовых орудий Sd.Kfz. 142/1 (StuG III), 255 машин, то после налета, в ноябре - всего 23 самоходные установки. Очередной налет самолетов US Air Force в январе 1944 г. причинил дополнительные повреждения. Ок-

тябрьского уровня выпуска штурмовых орудий удалось достигнуть только в мае 1944 г.

Непосредственно сразу же после ноябрьского налета стал изучаться вопрос о восполнении не построенных фирмой Алкетт машин за счет продукции других заводов. Завод фирмы MІAG в Брауншвейге не имел необходимых производственных мощностей. Логическим решением в данных условиях стала организация выпуска штурмовых орудий на известном своими легкими танками заводе фирмы ВММ (Bohmische Mahrtsche Maschinenfabrik) в Праге. Фирма ВММ строила бронетехнику для нужд вермахта, начиная с 1939 г., ассортимент продукции завода включал легкий истребитель танков Sd.Kfz. 138M самоходно-артиллерийскую установку Sd.Kfz. 138/1M и зенитную установку Sd.Kfz. 140. Рекордный темп поставок был достигнут в ноябре 1943 г. - 152 машины.

Рождение новой производственной программы

На состоявшемся 6 декабря 1943 г. в Берлине совещании представителей военно-промышленных кругов, Гитлер неожиданно поручил фирме ВММ производство штурмовых орудий. Реализации поставленной задачи препятствовало устаревшее оборудование и недостаточные производственные площади завода в



Типичным представителем немецкой бронированной машины непосредственной поддержки пехоты являлось штурмовое орудие StuG III, вооруженное эффективной 75-мм пушкой, установленной в лобовой части неподвижной бронерубки.

Праге, завод был рассчитан на выпуск бронетехники массой 1-12 т, а требовалось строить вдвое более тяжелые машины. Тем не менее, еще в октябре 1943 г. в конструкторском бюро фирмы ВММ началось проектирование нового легкого истребителя танков с полностью закрытой броней неподвижной рубкой. В конечном итоге, официальный заказ на разработку легкого штурмового орудия массой 13 т был выдан представителем вермахта полковником Шади на совещании 18 декабря 1943 г. Спецификация вермахта особо оговаривала максимально сжатые сроки, отводившиеся на проектирование и налаживание серийного производства; в конструкции машины следовало широко использовать отработанные узлы и агрегаты легкого танка Pz.Kpf. 38(t).

Техническое задание предусматривало вооружение самоходки 75-мм противотанковой пушкой Pak-39 с длиной ствола 48 калибров. Ствол не оснащался дульным тормозом. Требуемая скорость движения по шоссе - 50-60 км/ч. Установка брони толщиной 60 мм предусматривалась только в лобовой части машины и на маске пушке; толщина брони бортов, кормы и днища и верхней части машины ограничивалась в целях экономии массы значением 10-20 мм. Броня толщиной 10-20 мм обеспечивала защиту экипажа и агрегатов самоходки только от пуль и осколков снарядов. Немцы потребовали добиться ежемесячного выпуска 250 легких штурмовых орудий уже в апреле 1944 г. Срок - совершенно не реальный, даже несмотря на то, что подготовка производства и про-

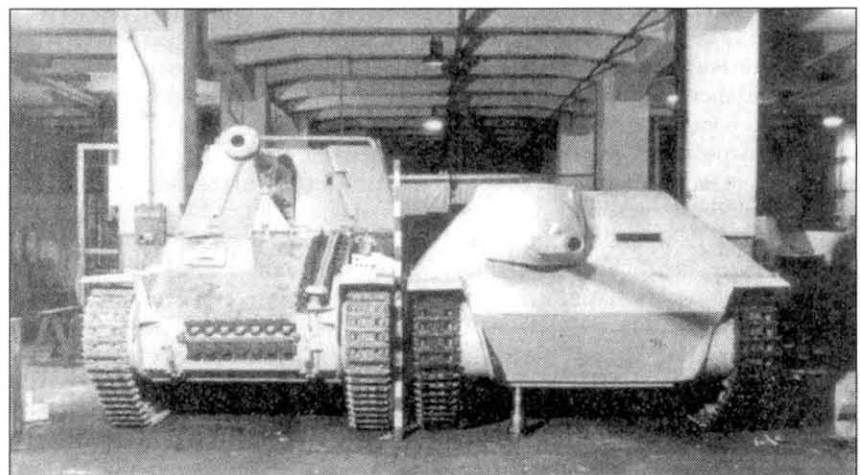
ектирование велись буквально молниеносными темпами. Проектные работы велись под контролем начальника отдела легких бронированных машин из управления вооружений вермахта дипломированного инженера Ганса Бадера. В Берлине разработку курировал полковник Шади. Непосредственно разработкой руководил основатель чешской танковой школы главный конструктор фирмы ВММ Александр Сурин. Под его началом работали как и ветераны чехословацкого танкостроения, так и молодые выпускники Пражского технического училища. Сам Сурин отнюдь не горел желанием интенсивно работать на благо Германии и большую часть времени старался проводить вне КБ, симулируя тяжелую болезнь.

Чертежи окончательного варианта штурмового орудия, получившего обозначение Pz.Kpfw. 38(t)-18,

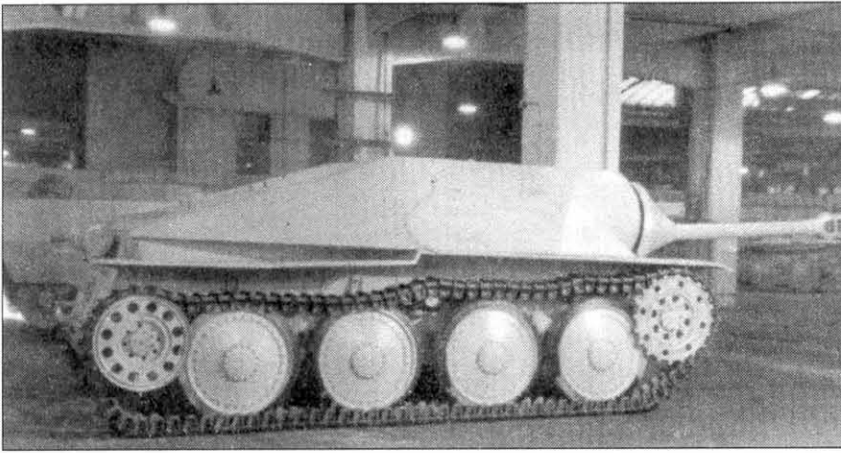
были завершены 8 января 1944 г. Корпус машины должен был выполняться сварным из бронелистов толщиной 60 мм в лобовой части, 20 мм - на бортах и в корме, 8 мм - в верхней части, 10 мм - в нижней. На форму корпуса оказала влияние форма корпуса истребителя танков Jagdpanzer IV, только что запущенного в серийное производство на заводе фирмы Вомаг в Плауэне. Вооружение чешской самоходки также аналогично вооружению Jagdpanzer IV - 75 мм пушка-Pak 39 L/48. Лафет орудия устанавливался на карданном подвесе в маске типа «свиное рыло»; маску разработал немецкий инженер Штольберг. В качестве силовой установки предусматривалось использование усовершенствованного двигателя Прага АЕ-2800. Расчеты показывали, что масса пустой машины составит 13 т, снаряженной - на три тонны больше. Недостатком проекта можно считать смещение пушки к правому борту, что создавало неравномерную нагрузку на ходовую часть машины.

Большинство недостатков конструкции были очевидны еще на стадии проектирования, однако с ними мирились, так как программа производства штурмовых машин носила временный характер. На окончательном варианте предусматривалось установить дизель воздушного охлаждения фирмы Татра, доработать установку пушки и применить улучшенную, более сбалансированную ходовую часть. Усовершенствованный вариант достиг стадии прототипа только к концу войны, а «временная» машина, получившая собственное имя «Хетцер», пожинала славу на поле боя, несмотря на все свои недостатки.

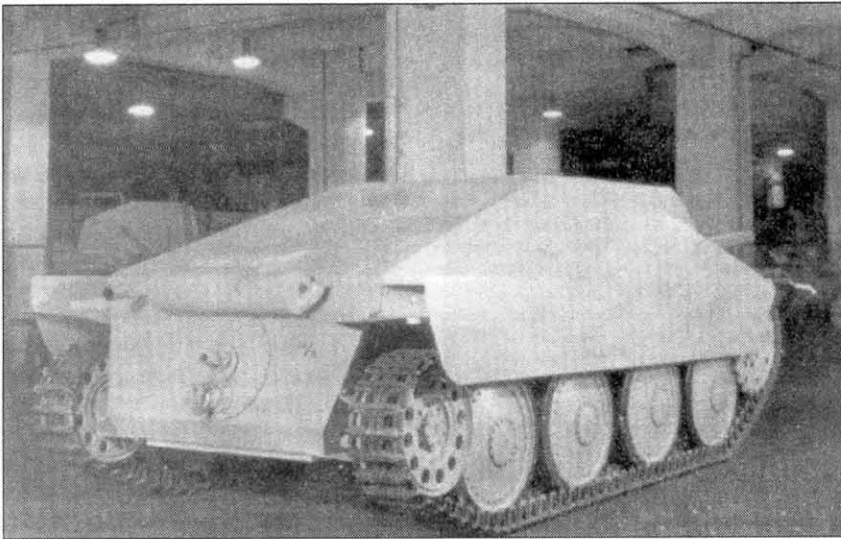
В январе 1944 г. проектно-конструкторские работы велись полным



На снимке - истребитель танков Sd.Kfz. 138M и макет самоходки Jagdpanzer Sd.Kfz. 138/2. Новая машина выгодно отличалась более низким силуэтом.



Макет новой самоходки был изготовлен в январе 1944 г. Деревянный корпус монтировался на модифицированном шасси танка Pz.Kpfw. 38(t). Пушка - 7,5 см StuG-40.



Усовершенствованный макет, оснащенный бортовыми экранами, обратите внимание - орудие не имеет дульного тормоза. Серийные истребители танков Jagdpanzer-38 мало отличались от данного макета.

ходом. 24-го января был готов деревянный макет самоходки. Двумя днями позже комиссия Управления вооружений вермахта, которую возглавлял полковник Томали, осмотрела макет и ознакомились с технической документацией. Германские офицеры одобрили проект, высказав лишь незначительные пожелания, и установили срок постройки трех прототипов - март 1944 г. Выпуск всех видов бронетехники, кроме новых самоходных установок, завод в Праге должен был прекратить в июле 1944 г. На 1944 г. устанавливалось следующее производственное задание по выпуску установок Jagdpanzer-38: начиная с марта ежемесячный темп выпуска должен был составить, 3 машины, затем 20, 50, 100, 200, 300, 600, 800 и 1000.

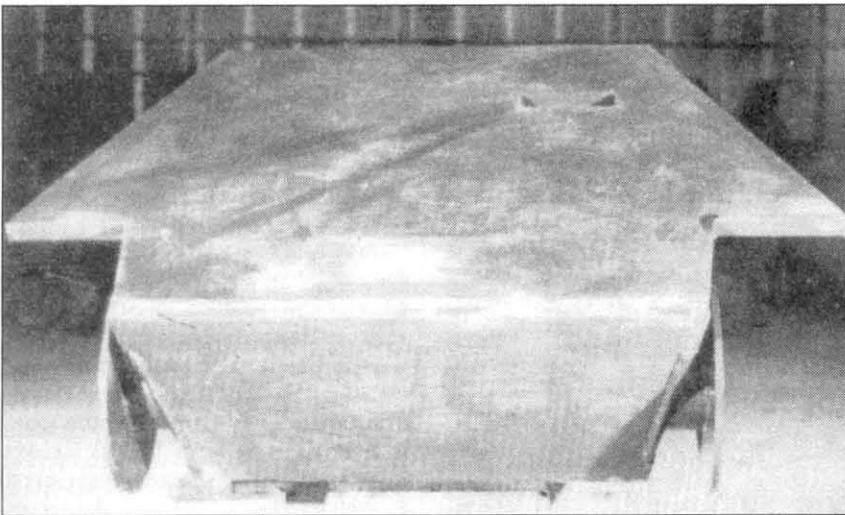
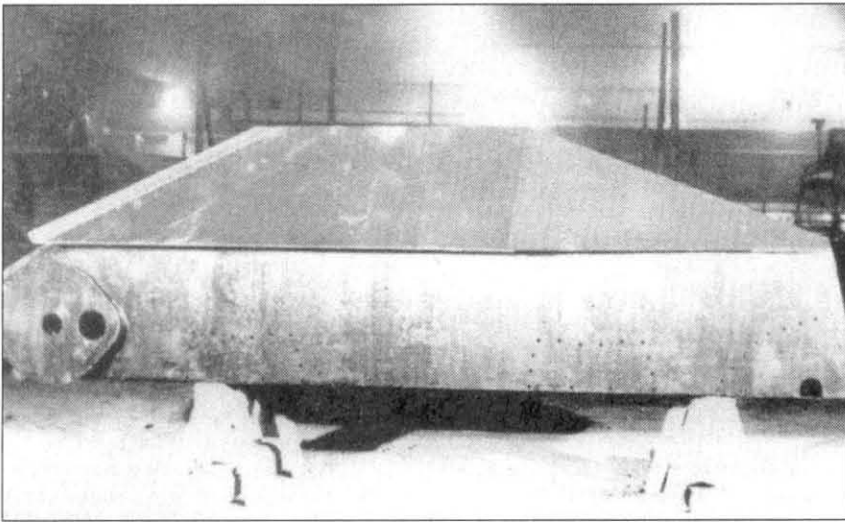
Самоходной установке было присвоено официальное наименование «Sturmgeschütz neuer Art mit 7,5 cm Pak 39 L/48 auf Fahrgestell

Panzerkampfwagen 38(t)» - штурмовое орудие нового типа на шасси танка 38(t), вооруженное 7,5-см пушкой Pak 39 L/48. Это «простенькое» в произношении название на практике не использовалось, хотя бы потому что, главным назначением самоходки стала борьба с танками противника - название «истребитель танков» подходило гораздо больше. Установку переименовали в «Leichte Panzerjäger 38 (t)», но и оно не прижилось, поскольку похожим образом назывались истребители танков, уже выпускавшиеся фирмой ВММ и германскими заводами. Окончательно, в сентябре 1944 г., самоходка стала официально именоваться Jagdpanzer 38(t), в конце ноября 1944 г. утвердили полное официальное наименование «Jagdpanzer 38(t) mit 7,5 cm Pak 39 L/48» или «Sd.Kfz. 138/2». Примерно в это же время солдаты окрестили машину «Хетцером»; хетцер - немецкое название одной из пород гончих

охотничьих собак. Инспектор танковых войск Германии генерал Гейнц Гудериан в письме от 4 декабря 1944 г. просил Адольфа Гитлера утвердить название «Хетцер» в качестве официального наименования истребителя танков Jagdpanzer 38(t).

В внутренних документах фирмы ВММ разработка самоходной артиллерийской установки часто проходила как «Panzerjäger 38 (t) Programm», немцы же присвоили проекту код «Schildau» (позже - Schlagebach). На заводе фирмы Шкода в Пльзене для самоходок использовался внутренний шифр G-13.

В ходе проектирования совершенно очевидным стали завышенные планируемые темпы выпуска самоходок - реально ежемесячная поставка 1000 машин могла быть при благоприятных условиях достигнута не ранее марта 1945 г. ВММ не имела возможностей выпускать такие установки так быстро и в таком объеме без аномальных усилий. Немцы приняли решение подключить к программе выпуска истребителей танков фирму Шкода из Пльзени. Заводы Шкода занимались производством танков для армии Чехословакии и на экспорт, начиная со второй половины 30-х годов, однако после оккупации страны немцы не воспользовались возможностями фирмы Шкода по выпуску бронетанковой техники. В 1940-43 г. г. на фирме Шкода велись в инициативном порядке на собственные средства вялотекущие работы по проектированию танка. Заводы в Пльзени занимались выпуском комплектующих для танков немецкого производства, в частности поставляли элементы ходовой части для самоходных орудий «Фердинанд» и 7,5-см пушек Pak-40 для штурмовых орудий. Завод осуществлял также капитальный и восстановительный ремонт легких танков Шкода Pz.Kpfw. 35(t) и Крупн Pz.Kpfw. I в 1943-44 г.г. немцы приняли решение наладить на заводах фирмы Шкода выпуск новых легких истребителей танков. Менеджмент фирмы противился подобной перспективе, поскольку пять лет не принимал участия в разработках, которые велись в военное время сумасшедшими темпами с весьма призрачными шансами на успех. Руководство Шкоды, с другой стороны, считало, что фирма должна стать равноправным партнером пражской компании ВММ, а не сливаться в единую промышленную организацию с давним конкурентом. Немцы проявили определенную терпимость и разрешили обеим фирмам сохранить



Бронекорпус истребителя танков. Снимки сделаны на металлургическом комбинате фирмы Польди в Кладно.

относительную самостоятельность. Соглашение о лицензионном выпуске самоходных установок в Пльзене было подписано между фирмами Шкода и ВММ 15 июня 1944 г.

Конструкторы из Праги и Пльзени работали над проектом и дальнейшим совершенствованием машины рука об руку в тесном взаимодействии со специалистами берлинской фирмы Алкетт. Инженеры из Берлина, главным образом, выносили окончательно решение по поводу предложенных вариантов решения возникавших в ходе проектирования проблем, они постоянно консультировали чешских специалистов. Производственным планом предусматривался выпуск первой серийной установки заводом фирмы ВММ в марте 1944 г., а заводом в Пльзене - в июле того же года. На третьем месяце производства ежемесячный выпуск машин на одном заводе должен был составить 100 установок. До конца 1944 г. выпуск самоходок фирмой Шкода должен был сравняться с ежемесячным производством пражского заво-

да, а в марте 1945 г. каждому заводу предстояло построить по 500 самоходно-артиллерийских установок.

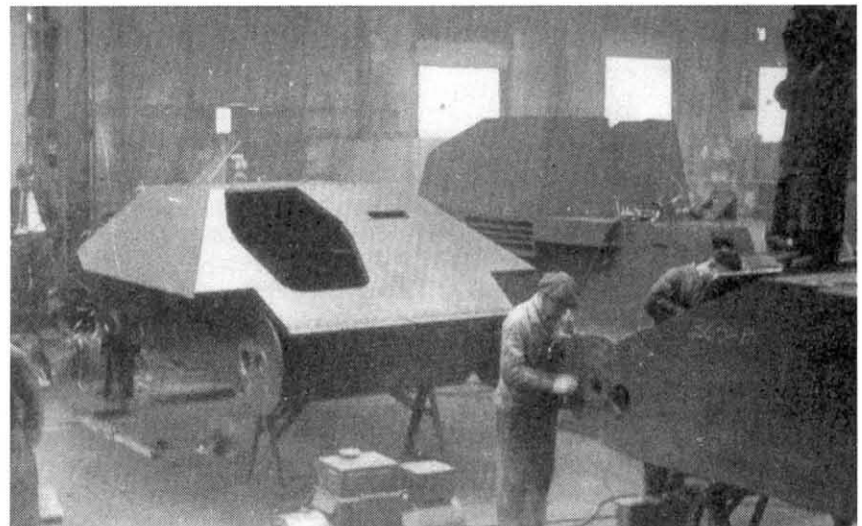
Фирмы ВММ и Шкода являлись главными подрядчиками, однако кроме этих двух производителей,

в программе принимало участие множество мелких фирм, поставлявших комплектующие для самоходок - 316 таких фирм находилось в протекторате Богемия и Моравия, 117 - в Германии и других оккупированных ею странах. Число и местонахождение мелких поставщиков постоянно менялось вследствие изменения конфигурации линии фронта (территория Рейха постоянно сжималась) и из-за бомбежек авиации союзников. Нарушение производственной кооперации не могло не сказаться на темпах выпуска - добиться ежемесячного выпуска в 1000 истребителей танков так и не удалось.

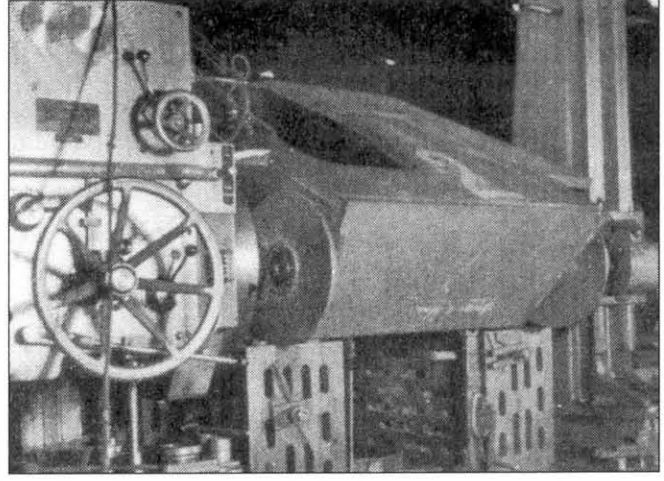
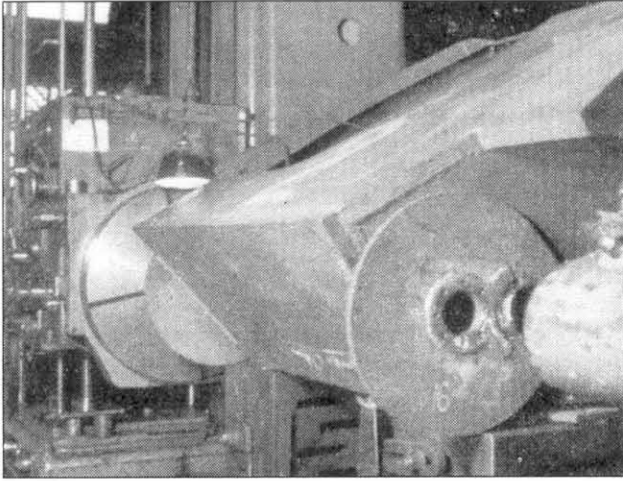
Основные сборочные единицы, бронекорпуса, поставляли чешские металлургические заводы в Витковице, и Кладно, германские заводы фирмы Линке-Хоффман в Бреслоу и фирмы Рурсталь в Геттингене.

Орудия Pak-39 поступали с заводов фирмы Рейнметалл-Борзиг из Унтервфуссены и Зеиц-Верке из Бад-Крюзнаха. Траки для гусениц делали на металлургических заводах в Хомутов и Кралово Поле.

Фирмы ВММ и Шкода отвечали за окончательную сборку и комплектацию истребителей танков. Двигатели поставляли автомобильные заводы «Прага» и Шкода, последний был расположен в городе Млада Болеслав. Трансмиссии изготавливались только на автомобильном заводе «Прага». В конце 1944 г. сборку установок «Хетцер» наладили на расположенном в Слани филиале фирмы ВММ, этот завод изначально использовался для изготовления мостовых конструкций и котельного оборудования. В свою очередь фирма Шкода также готовила вторую сборочную линию на своем но-



Снимок сборочной линии - в заводском цеху одновременно изготавливают истребители танков «Мардер III» и Jagdpanzer -38.



Корпус прототипа истребителя танков Jagdpanzer -38 зафиксирован для высверливания в борту отверстий. Стальные круги наваривались на борта в районе установке ведущих колес только на прототипе.

вом заводе в Рачице (окрестности Градеча-Коралове). Изначально на заводе в Рачице сваривались корпуса из поставленных комбинатом в Витковице бронеплит; кладненский металлургический комбинат поставлял уже сваренные бронекорпуса. В Рачице в самом конце войны удалось собрать только 32 установки и то - не в комплекте, на них отсутствовало вооружение и радиооборудование.

Огромный заказ на Jagdpanzer-38 нашел свое отражение в зарезервированных для шасси заводских номерах. Так фирма ВММ получила заказ на 12-ю серию из 2000

бронированных машин с номерами шасси 321001 - 323000. Поставки самоходок 12-й серии планировалось завершить в конце ноября 1944 г., для самоходок 13-й серии резервировались номера 325001 - 327000. Фирма Шкода должна была строить машины первой серии (номера шасси 323001-325000) в соответствии с заказом SS 4912-0210-8958/44, выданным 14 февраля 1944 г. Очередной заказ на партию установок (номера шасси 327001 - 329000) был выдан 12 июля 1944 г.; наконец последний заказ SS 4902-0210-8970/44 от 19 октября 1944 г. предусматривал изготовление 3000 установок Jagdpanzer-38.

Стоимость одной установки была определена в 54 000 рейхсмарок - примерно половину от стоимости немецкой самоходки Jagdpanzer IV, спроектированной на шасси среднего танка Pz.Kpfw IV. Установки Jagdpanzer IV поступали исключительно на вооружение танковых и панцергренадерских дивизий; при одинаковом с чешскими истребителями танков вооружении, немецкие самоходки имели лучшую бронезащиту. Обратной стороной достоинства Jagdpanzer IV являлось вдвое большее по сравнению с Jagdpanzer-38 количество потребных для изготовления материалов. Фирма Вомаг по-



Испытания третьего прототипа истребителя танков Jagdpanzer -38 на проходимость по тяжелому грунту. Обратите внимание - в нижней части лобового бронелиста машины наварены буксировочные крюки старого типа.



Еще одна фотография, сделанная на ходовых испытания третьего прототипа (номер шасси 321003).

строила 804 Jagdpanzer'a IV первой серии когда в Гитлер в сентябре 1944 г. приказал все орудия Pak-39 L/48 оставлять для вооружения истребителей танков Jagdpanzer-38, а на «четверки» ставить более эффективные орудия Pak-42 L/70 калибра 75 мм. Истребители танков Jagdpanzer-38 предназначались для вооружения подразделений пехотных дивизий. Несмотря на относительную простоту и дешевизну удалось построить примерно четверть из запланированных 11 000 истребителей танков данного типа.

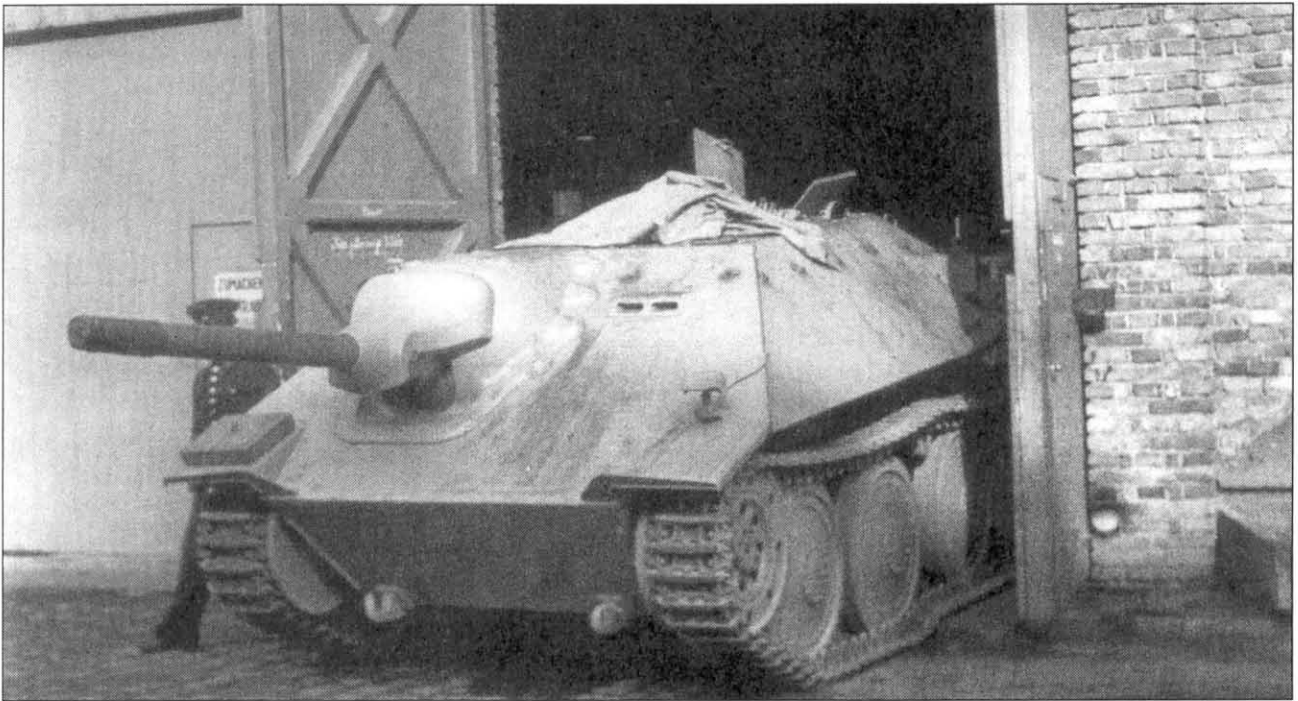
Сборка первых трех истребителей танков Jagdpanzer-38 завершилась в конце марта 1944 г., прототипы имели номера шасси 321001-321003. Опытные машины отличались от серийных более сложным с конструктивной точки зрения узлом установки оружейного лафета и другой формой выступов на корпусе в районе ведущих колес. Форма корпуса истребителя танков оставалась неизменной на протяжении всего серийного производства Jagdpanzer-38. На самоходке использовались двигатель и механизмы поворота, апроби-

рованные на ранее выпускавшихся самоходках, спроектированных на шасси легкого танка Pz.Kpfw. 38(t). Изменения в конструкции моторно-силового блока касались лишь технологии изготовления и сборки. Ходовая часть новой машины отличалась гусеницами с более широкими траками - 2123 мм вместо применявшихся на более ранних самоходках траков шириной 1775 мм. Встречались, впрочем, и машины с гусеницами из узких траков, однако даже в этом случае Jagdpanzer-38 имел лучшую проходимость - опорные катки имели диаметр 825 мм, в то время как диаметр опорных катков танка Pz.Kpfw. 38(t) составлял 775 мм. Новые катки в свое время были разработаны для установки на прототип разведывательного танка Pz.Kpfw. 38(t) n.A.

Весной 1944 г. пражский завод фирмы ВММ выпускал параллельно новые самоходки и истребители танков «Мардер III» Sd.Kfz. 138 Ausf.M. Оба типа установок собирались бок о бок на одной производственной линии вплоть до июля. Даже на первый взгляд бросались в глаза преимущества «Хетцера» перед «Мардером»: более низкий силуэт, полностью закрытый с рациональными углами наклона бронелистов корпус, установленный для самообороны пулемет с круговым обстрелом. Пред-



Истребитель танков Jagdpanzer -38 увяз в глубокой грязи. Оба верхних люка машины открыты; обратите внимание на артиллерийский перископ, видимый в передней секции люка командира. Пулемет не установлен, хотя турель со щитком имеется.



Первый прототип покидает сборочный цех. 1 апреля 1944 г. В это время завод уже начал сборку серийных машин. Наиболее заметным внешним отличием серийных истребителей танков от прототипов являлась маска пушки.

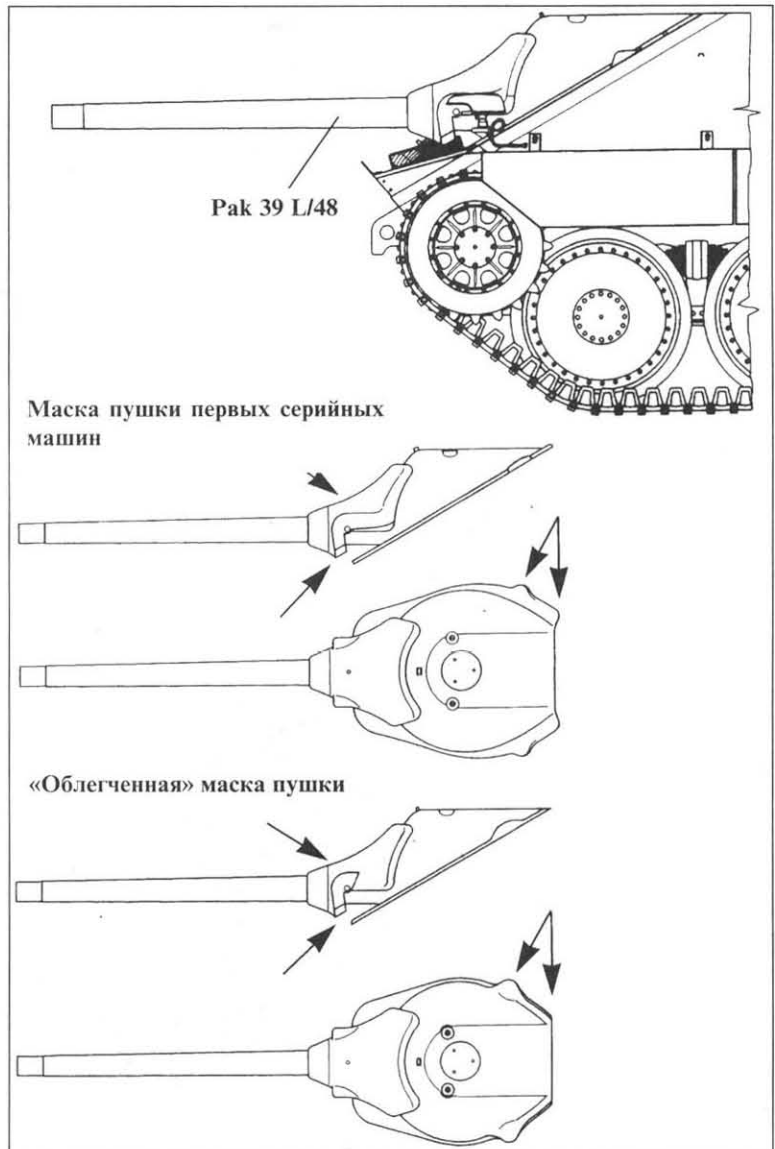
назначенный для оснащения пехотных дивизий, «Хетцер» мог качественно усилить противотанковые возможности этих соединений. В последний год войны истребитель танков Jagdpanzer-38 полностью оправдал связанные с ним ожидания.

Jagdpanzer-38 «Хетцер»

Серийное производство

Первый полностью законченный прототип покинул ворота расположенного в Праге-Либени завода фирмы ВММ 1 апреля 1944 г., вскоре к нему присоединились и две другие опытные машины. Испытаниями прототипов руководили ведущие специалисты департамента моторизованных и бронированных машин управления по вооружениям вермахта (Балер, Зауэр, Шоэди). На заводе, тем временем, в страшной спешке собирали первые двадцать серийных самоходов, чтобы успеть их показать на традиционном смотре новой технике, приуроченном ко дню рождения Адольфа Гитлера. Небольшие, но агрессивные с виду, истребители танков произвели большое впечатление на фюрера германской нации, Гитлер до самой своей смерти постоянно отслеживал производство чешских самоходов. После смотра машины вернули на завод для окончательного завершения сборки и испытаний. В конце апреля первые серийные истребители танков официально передали вермахту. Вооруженные силы рейха тогда же получили и прототипы, одна серийная машина (номер шасси 321023) оставалась на фирме ВММ в течение нескольких месяцев и использовалась в различных испытательных программах.

Истребители танков, собранные в апреле (23 машины) и в мае (50 самоходов), по-





Сборочная линия истребителей танков Jagdpanzer -38, цех завода фирмы ВММ, 19 июня 1944 г.

ступили в испытательные центры управления по вооружениям, в резервные подразделения для обучения экипажей и в дислоцированную в Милау школу истребителей танков (Panzer Jäger Schule). Школа истребителей танков получила семь самоходок, испытательные центры - 14 (две машины поступили в Хиллерслебен, две - в Берген, одна в Вюндорф, пять - в Куммерсдорф, три - в Бирка и одна - в Пултос). Большинство машин (38 штук) получили резервные танковые батальоны. Начиная с июня, истребители танков Jagdpanzer-38 стал получать танковый арсенал в Бреслау, откуда они распределялись по фронтовым частям.

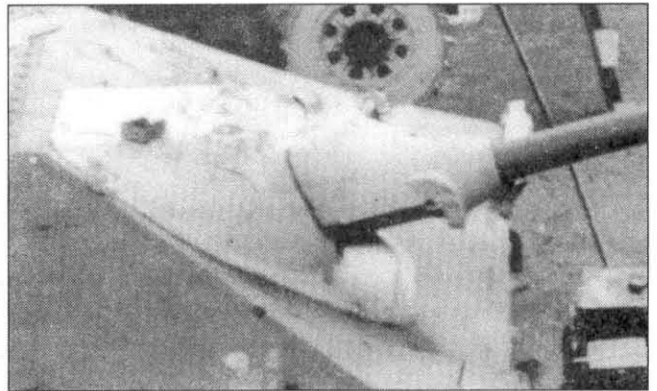
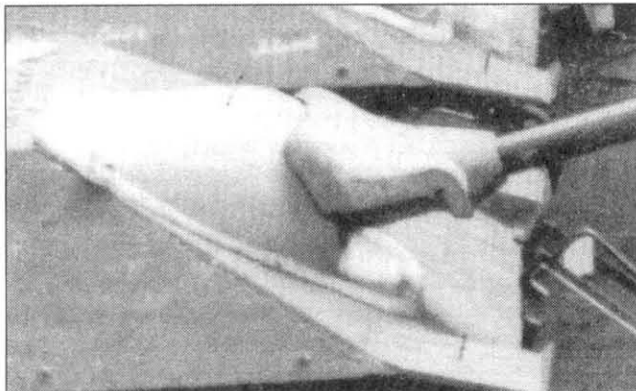
Результаты испытаний и первый опыт эксплуатации новой техники личным составом резервных батальонов немедленно анализировался, при необходимости в конструкторско-технологическую документацию

вносились изменения. Как и ожидалось, главной проблемой стало неравномерное распределение нагрузки на опорные катки ходовой части - нос машины получился перетяжеленным. Перегруз носовой части отрицательно сказывался на плавности хода и приводил к преждевременному износу передней пары опорных катков. Главный конструктор Александр Сурин предложил облегчить лобовой бронелист, просверлив в наименее уязвимых местах отверстия, а получившиеся дыры заварить стальными заглушками толщиной 5 мм. Данное предложение Сурина в Берлине расценили как саботаж, направленный на ослабление боевой эффективности истребителя танков, однако прежде чем из Германии пришло категорическое «нет» на предложение чешского конструктора русского происхождения, завод в Праге успел построить 22 «дырявых» само-

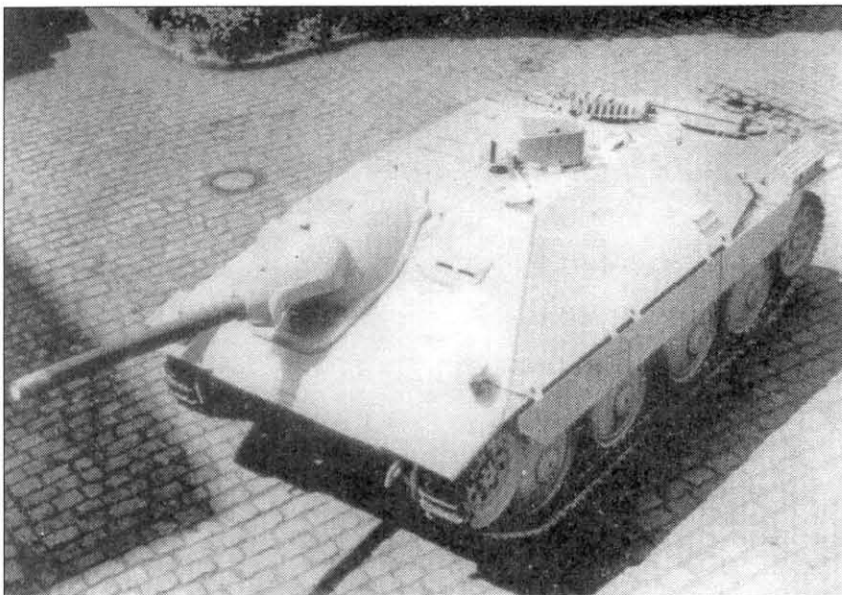
ходки. На этих истребителях танков пришлось сделать броскую надпись: «Не могут быть использованы в бою!» Несколько облегчить носовую часть машины удалось за счет снижения массы лафета пушки. В свою очередь, рессоры передней пары катков пришлось усилить.

Приказом Гитлера от 19 июля 1944 г. выпуску истребителей танков Jagdpanzer-38 присвоили высший приоритет. Последнюю самоходку «Мардер III» завод в Праге изготовил в июле, после чего производственные мощности полностью переключили на сборку новых самоходок.

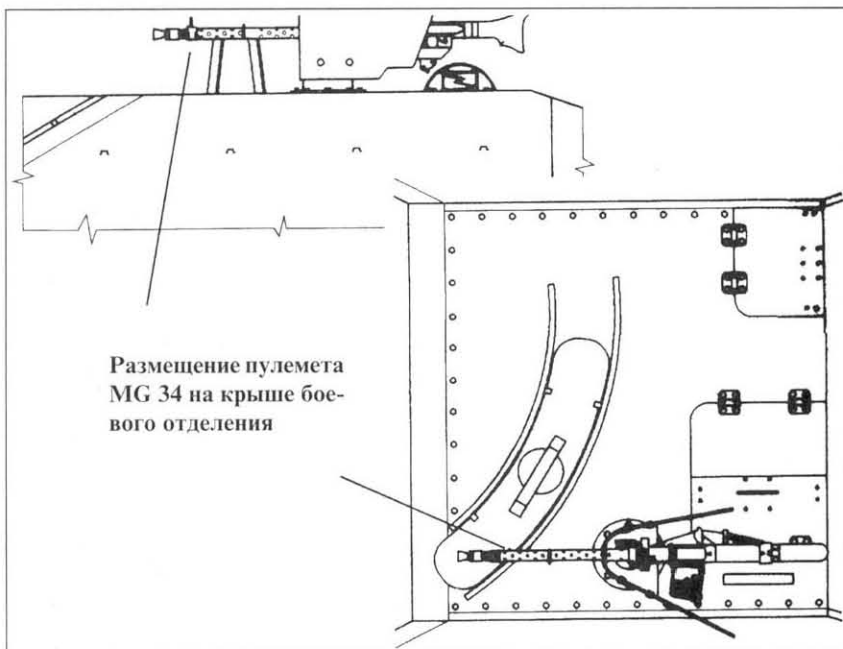
Параллельно с серийным производством вплоть до его прекращения в 1945 г. велось совершенствование конструкции. Основные усилия специалисты направили на упрощение технологии и на облегчение носовой части машины. Каждое изменение, вносимое в документацию изу-



Обратите внимание на различия в деталях бронезащиты узла установки орудия. На снимке слева край бронекорпуса выступает за обрез бортового листа корпуса, на правом - нет. Формы орудийных масок также различны.



Прототип с «тяжелой» орудийной маской самого первого образца.



Размещение пулемета
MG 34 на крыше бое-
вого отделения

чалось в управлении вооружений вермахта. Изменения спускались и сверху, из управления вооружений. Постоянно менялись поставщики комплектующих изделий, менялся материал, из которого изготавливались отдельные детали - все это требовалось учитывать в КД. Нередко новые детали использовались наряду с деталями из старого задела, что также следовало учитывать при сборке истребителей танков. Очень часто дата внесения изменений в документацию не совпадала со временем внедрения изменений в производство; по этой причине установить дату выпуска отдельных машин, располагая фотографиями и датами внесения изменений в КД практически не возможно.

Первый вариант истребителя танков имел маску пушки в виде «свиного рыла» и массивный литой орудийный лафет. Процесс облегчения лафета начался одновременно с запуском самоходки в серийное производство.

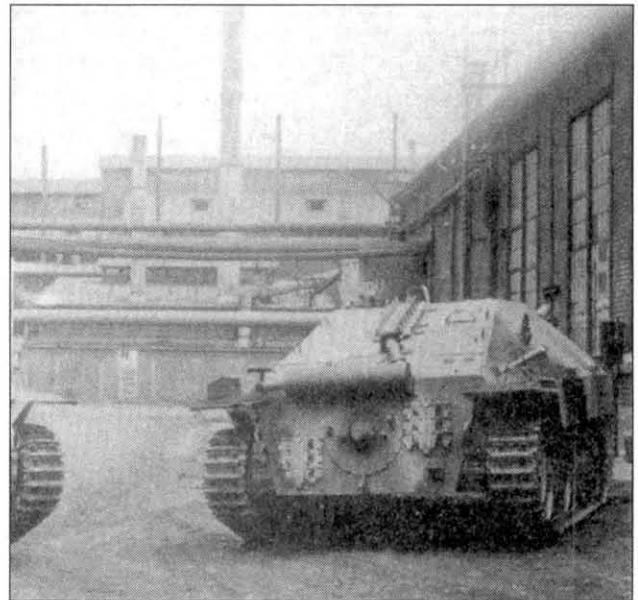
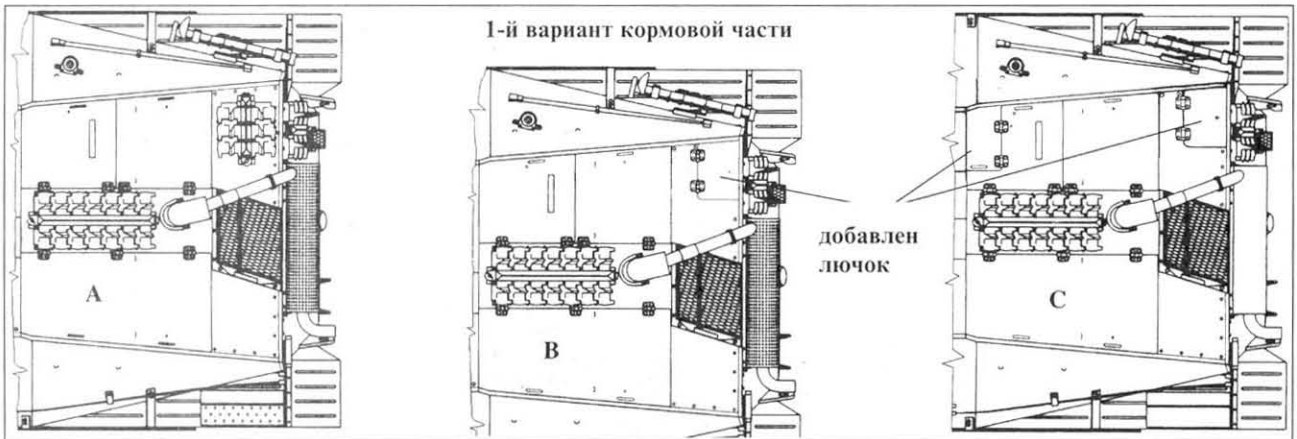
Обзор вперед механику-водителю обеспечивали два зеркальных перископических прибора, установленных на лобовом бронелисте корпуса под литыми стальными колпаками. Конструктивное выполнение этих устройств вполне можно рассматривать как еще один акт саботажа со стороны чешских инженеров. Узкая смотровая щель буквально направляла попавшую в колпак пулю непосредственно в оптическую головку перископа. В бою вероятность попадания пули в колпак была довольно высокой, в большинстве таких случаев перископы выходили из строя. Только после поступления многочисленных жалоб с фронта мас-



Типичные серийные истребители танков «Хетцер» в заводском дворе. Левая машина имеет камуфляжную окраску.



Вид сбоку на прототип серийной машины.



На снимках видны различия кормовых частей двух истребителей танков первой и последней серий.



Истребитель танков «Хетцер», изготовленный фирмой ВММ летом 1944 г. Машина имеет облегченную маску пушки.

сивные литые колпаки заменили легкими, закрывающими оптические головки лишь от дождя и бликов солнца. Практика показала, что оптические головки под легкими колпаками выводило из строя лишь прямое попадание пули.

На серийных истребителях танков устанавливались глушители, закрытые перфорированными кожухами по типу использовавшихся на глушителях самоходных установок Sd.Kfz. 138M.

Более простую, а главное - легкую, конструкцию лафета удалось отработать после ряда модификаций летом 1944 г. Сферический лафет монтировался в карданном подвесе,

в результате маска орудия внешне стала выглядеть более стройной - литые приливы на маске в местах установки цапф лафета исчезли.

Необходимость ускорения темпа производства заставила отказаться от чистовой обработки грубого литья, на большинстве машин оставались следы литевых форм.

Упрощение технологии изготовления хорошо видно на примере направляющих колес. Изначально ленивцы изготавливались механической обработкой, в них было по двенадцать отверстий, но вскоре колесо стали делать из двух половинок со сварной вставкой между ними, а вместо двенадцати осталось восемь от-

верстий, часть самоходных установок получила штампованные колеса. Количество отверстий постепенно уменьшалось, как уже говорилось, сначала - до двенадцати до восьми, затем - до шести, а ленивцы самоходок последних серий имели всего по четыре отверстия.

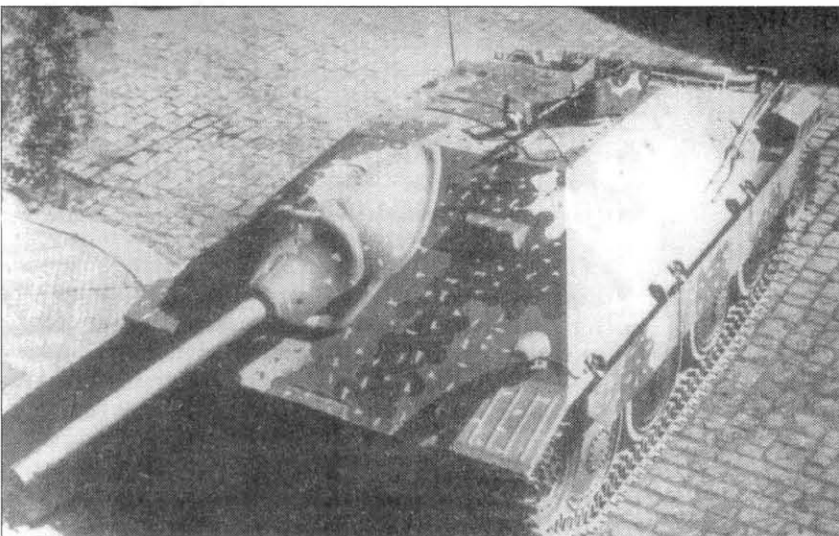
Очень небольшое количество истребителей танков получили бронезащиту глушителя, хотя место для установки бронеколпака предусматривалось на всех машинах.

Среди других внешних изменений, которые претерпел бронекорпус в ходе серийного производства - изменение формы крыши моторного отделения.

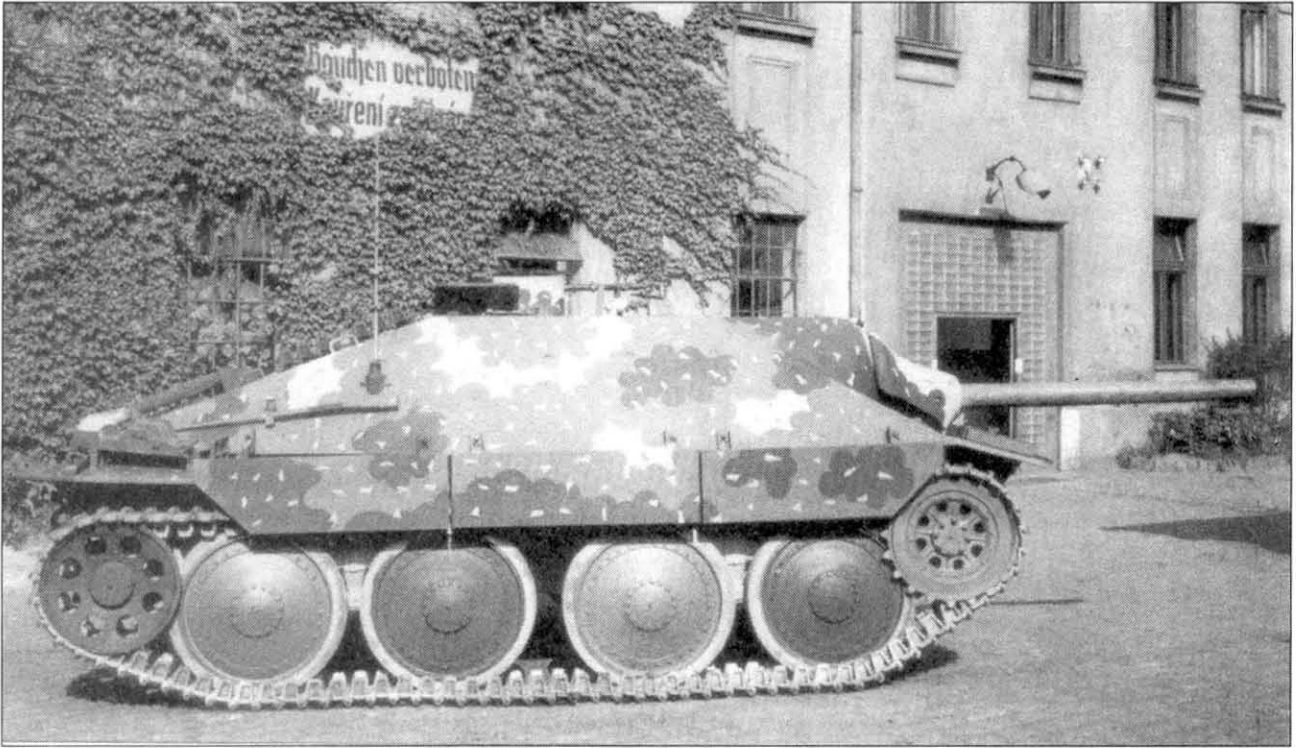
В самом моторном отделении менялось место расположения некоторых агрегатов. Незначительные изменения претерпел интерьер боевого отделения - появились обивка люков, дополнительные поручни и т.д.

Изменения в конструкторской документации внедрялись в производство с большой задержкой, так доработки по корпусу, внесенные в КД летом 1944 г. реально воплотились в металле на серийных машинах лишь в конце года.

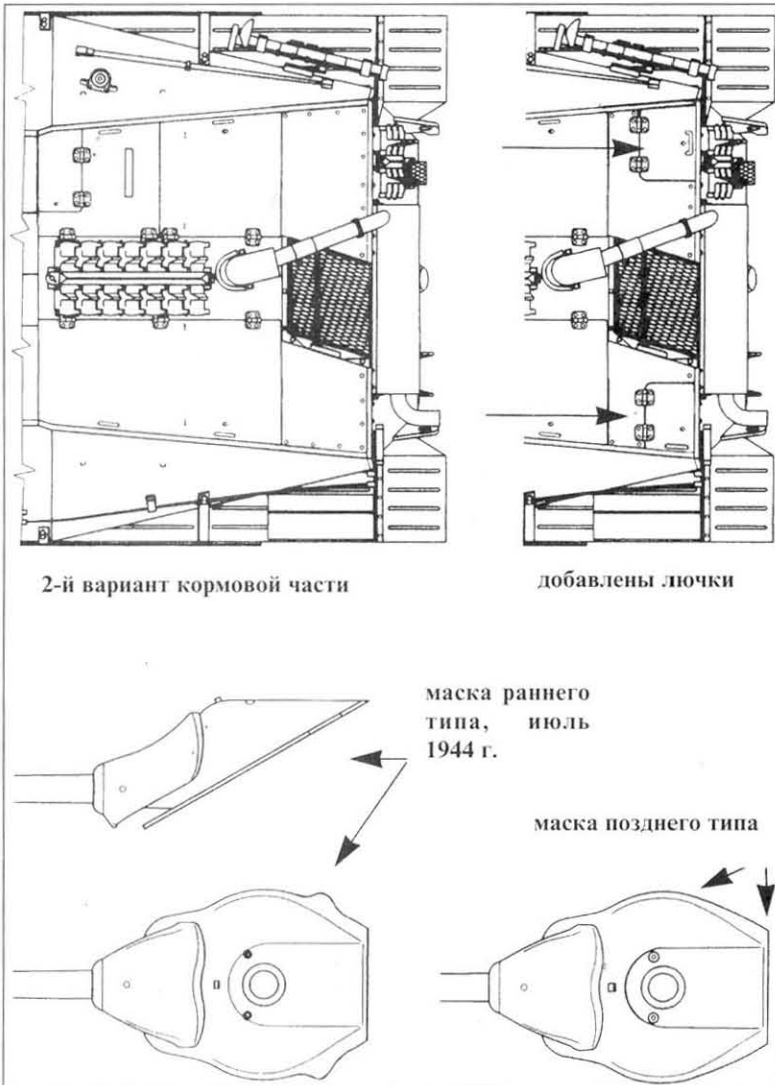
С октября фирма ВММ стала поставлять установки с доработанной ходовой частью, была усилена подвеска опорных катков, увеличена прочность гусеничных трактов, резиновый бандаж катков из-за нехватки материала стали делать более тонким.



Еще один снимок той же самой машины, на крыше боевого отделения имеются круглые гнезда для установки двухтонного крана.



Обратите внимание на модернизированное направляющее колесо; количество отверстий в диске ленивца уменьшено до восьми, однако диаметр дырок стал больше. Интересна камуфляжная окраска машины мелкими контрастными пятнами, выполненная с учетом фронтального опыта.



Дизайн опорных катков также неоднократно менялся. Болтовое соединения колеса с бронедиском быстро разбалтывалось в полевых условиях, поэтому с октября 1944 г. болтовое соединение заменили заклепочным, одновременно уменьшив количество соединений с 32 до 16.

Как упоминалось выше, массивные литые бронекорпаки над оптическими головками перископов механика-водителя заменили легкими металлическими насадками.

С учетом боевого опыта были внесены изменения в установку глушителя. На самоходных установках выпуска октября 1944 г. и позже устанавливались расположенные по диагонали более короткие глушители с пламегасителями на концах.

Истребители танков «Хетцер» выпуска фирмы Шкода

Фирма Шкода испытывала больше проблем с выпуском самоходов, нежели фирма ВММ. Трудности начались с перевода многих цехов на новый для них тип продукции, к примеру на производство бронетехники с большими сложностями пришлось переводить отделение фирмы, занимавшееся выпуском локомотивов. Несмотря на сложности с освоением сборки истребителей танков, завод фирмы Шкода сумел в июле изготовить первые десять «Хетцеров», но отгрузил их поставщику только в третьей декаде августа. Темп выпуска быстро прогрессировал и в декабре Шкода поставила уже 100 машин. Наилучшие результаты были достигнуты в марте 1945 г. - завод изготовил 153 самоход-



Прототип серийной машины, изготовленной фирмой Шкода, в камуфляжной окраске с мелкими контрастными пятнами. Снимок сделан летом 1944 г. Внешне машина практически идентична самоходкам постройки фирмы ВММ.



В бронекорпусах машин поздних выпусков уменьшилось по сравнению с самоходками первых партий количество съемных панелей. На этом снимке видно, что в нижнем правом углу кормового бронелиста отсутствует небольшая правая панель, имевшаяся на первых серийных истребителях танков.



ки и отгрузил 178. Как и фирма ВММ, фирма Шкода организовала вторую сборочную линию в Радчике (окрестности г. Градец Кралове), второй завод Школы получил кодовое наименование «Siedlung Waldheim». Сначала в Радчике только сваривали из бронелистов нижние части корпусов. Полномасштабная сборка началась здесь в конце марта 1945 г., но, все равно, окончательную доводку

изготовленных здесь машин приходилось выполнять в Пльзене или Праге-Смихове.

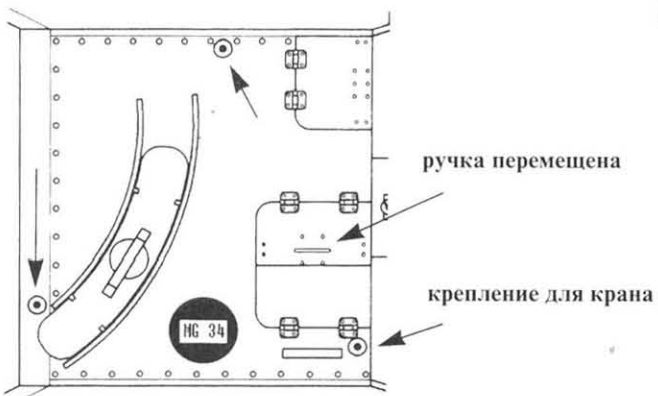
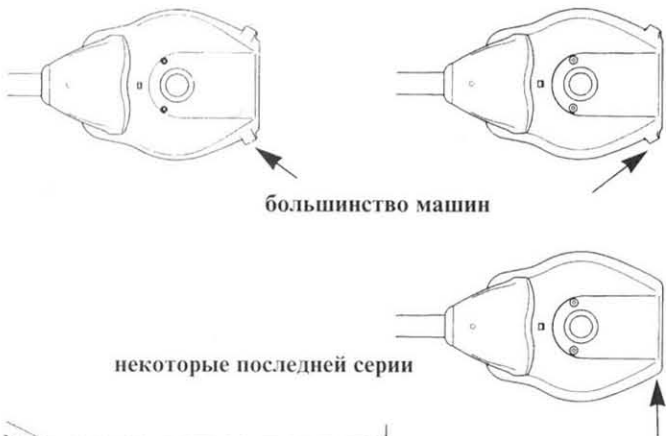
Первые 300 истребителей танков производства фирмы Шкода были отгружены в адрес арсенала в Оппельне (Польша), а оттуда направлены на восточный фронт. Единственное исключение - машина с номером шасси 323211, отправленная 5

декабря 1944 г. на испытательный полигон Куммерсдорф. Сорок собранных в январе 1945 г. установок поступили на арсенал в Оломоуц, оттуда - на арсенал в Графенвохре, затем - на Западный фронт. Истребители танков Jagdpanzer-38, изготовленные обоими фирмами (ВММ и Шкода) направлялись в школу истребителей танков в Миловице.

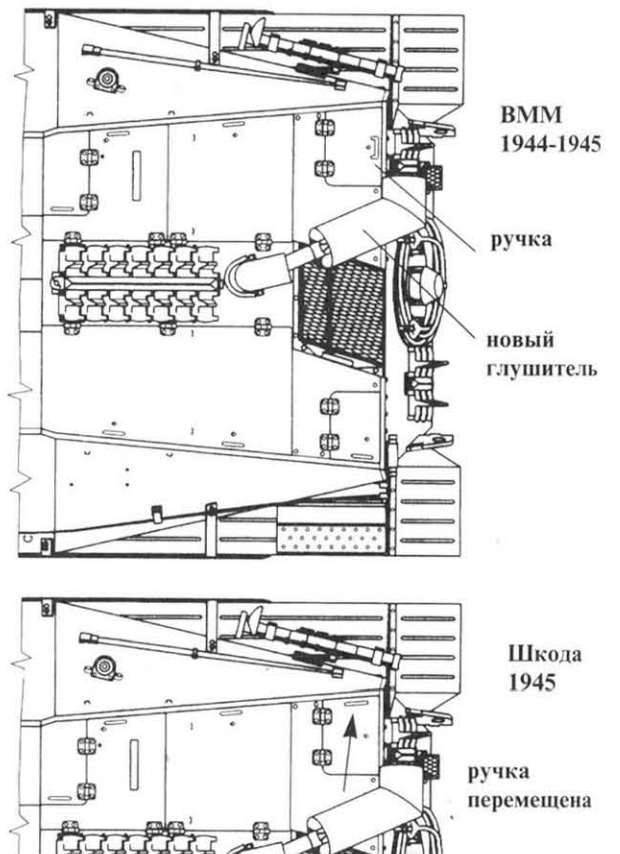


Вид сзади на истребитель танков постройки фирмы Шкода.

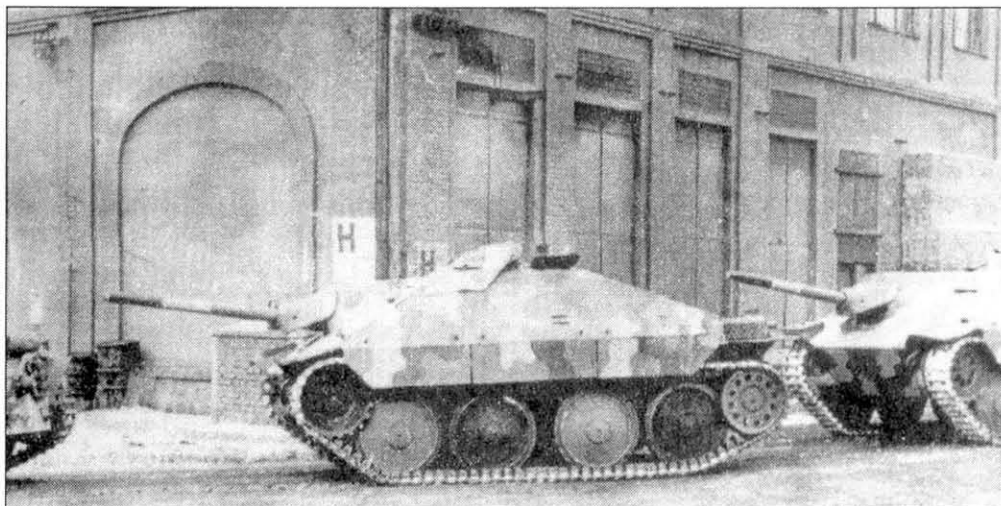
3-й вариант маски пушки



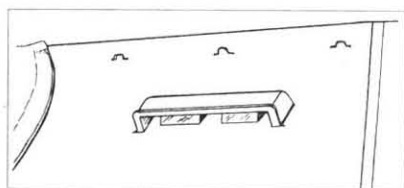
3-й вариант кормовой части



В октябре 1944 г. со сборочной линии начали сходиться истребители танков, в конструкции которых были учтены изменения, внесенные в документацию летом: диски опорных катков стали крепиться заклепками, перископы получили легкие металлические колпаки. Вместе с тем на самоходки продолжали ставить ведущие колеса старого образца.



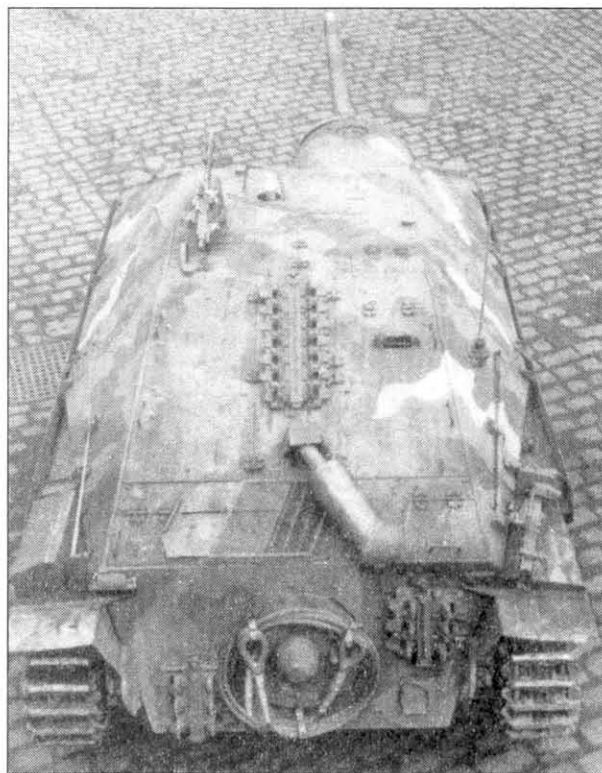
Машины последней серии начали сходиться со сборочной линии в конце октября 1944 г. Их наиболее заметное внешнее отличие - прямые задние надгусеничные крылья. Открывающиеся панели в крыше моторного отделения на машинах поздних выпусков остались такими же, как и на предшествующих вариантах. Форма буксировочных крюков модернизирована.



легкий козырек над смотровым прибором механика-водителя



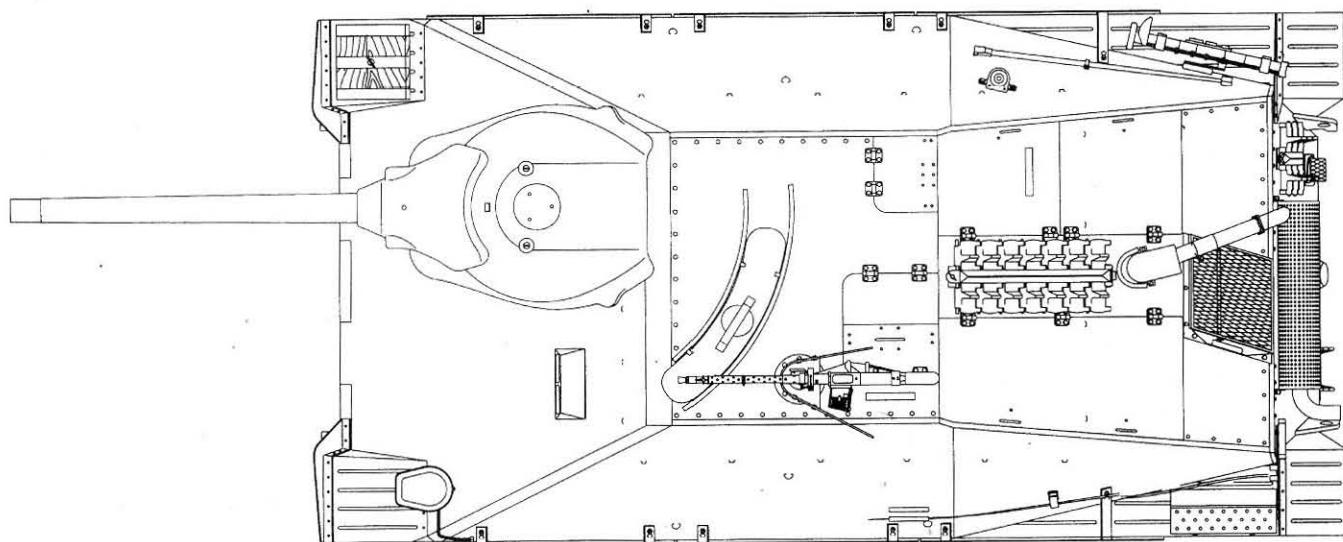
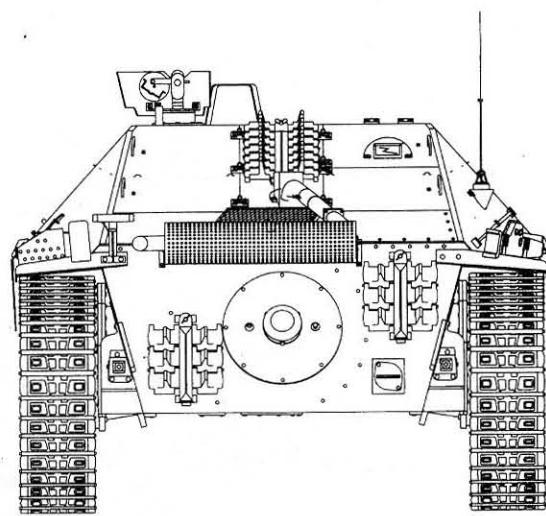
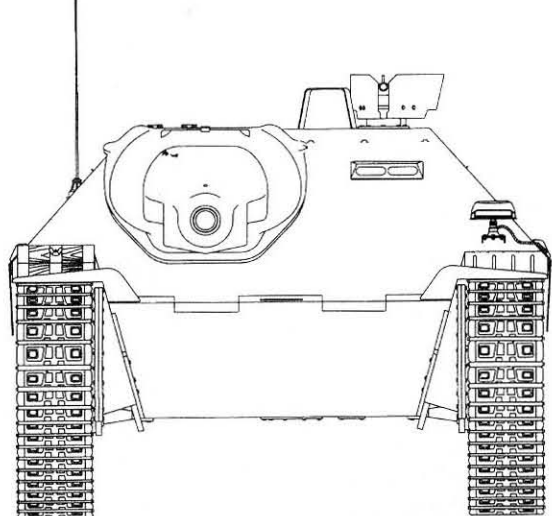
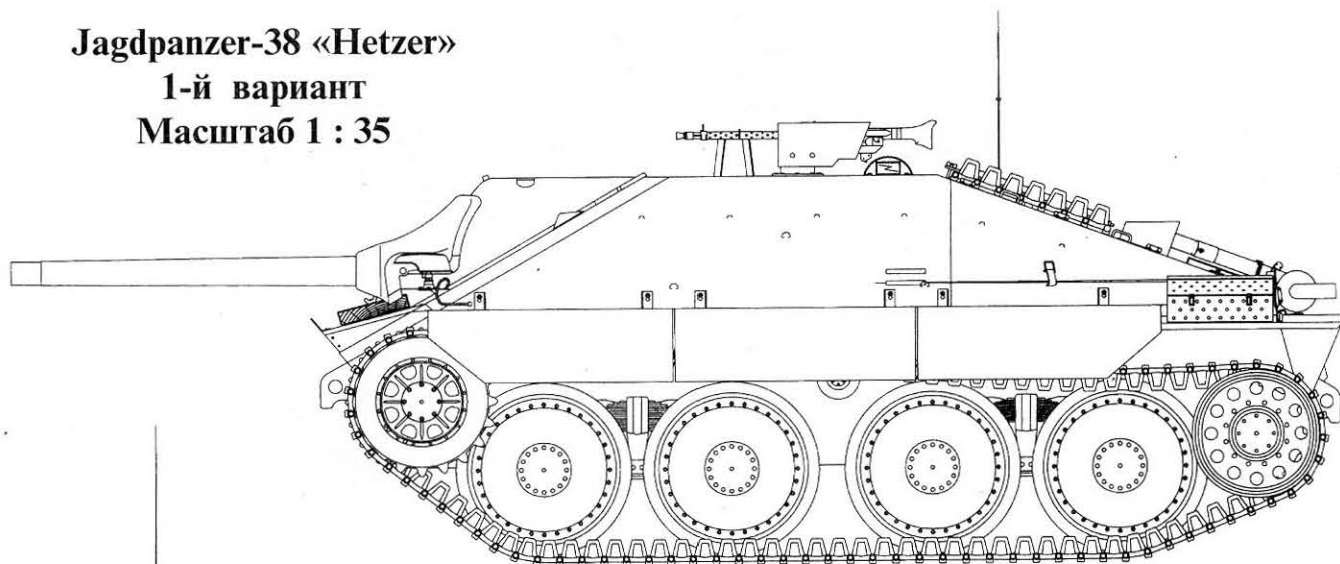
варианты крепления крыльев



Жagdpanzer-38 «Hetzer»

1-й вариант

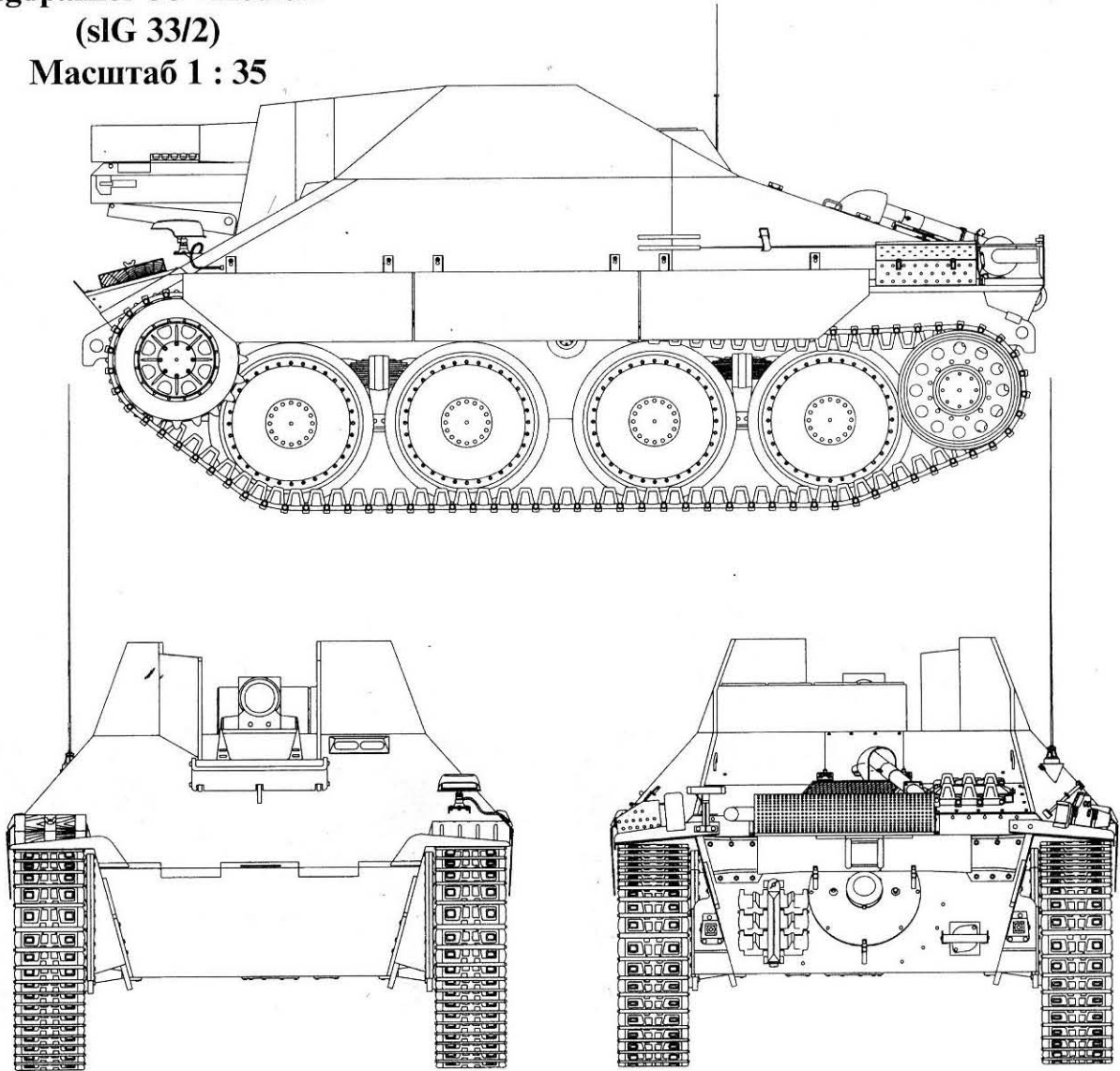
Масштаб 1 : 35



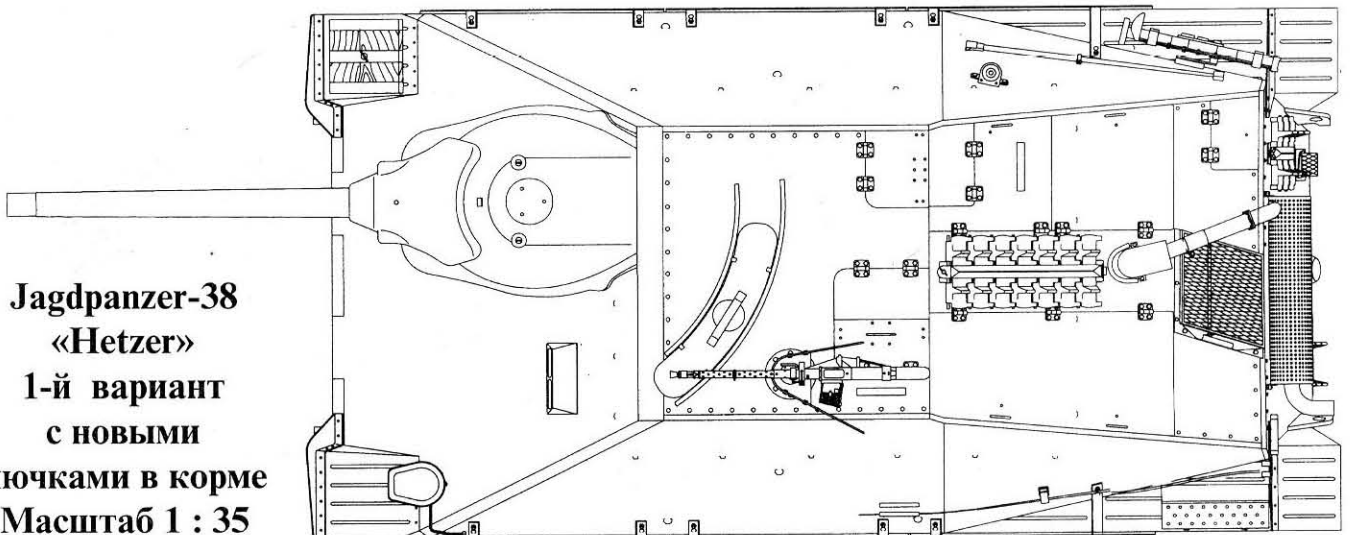
Jagdpanzer-38 «Hetzer»

(sIG 33/2)

Масштаб 1 : 35



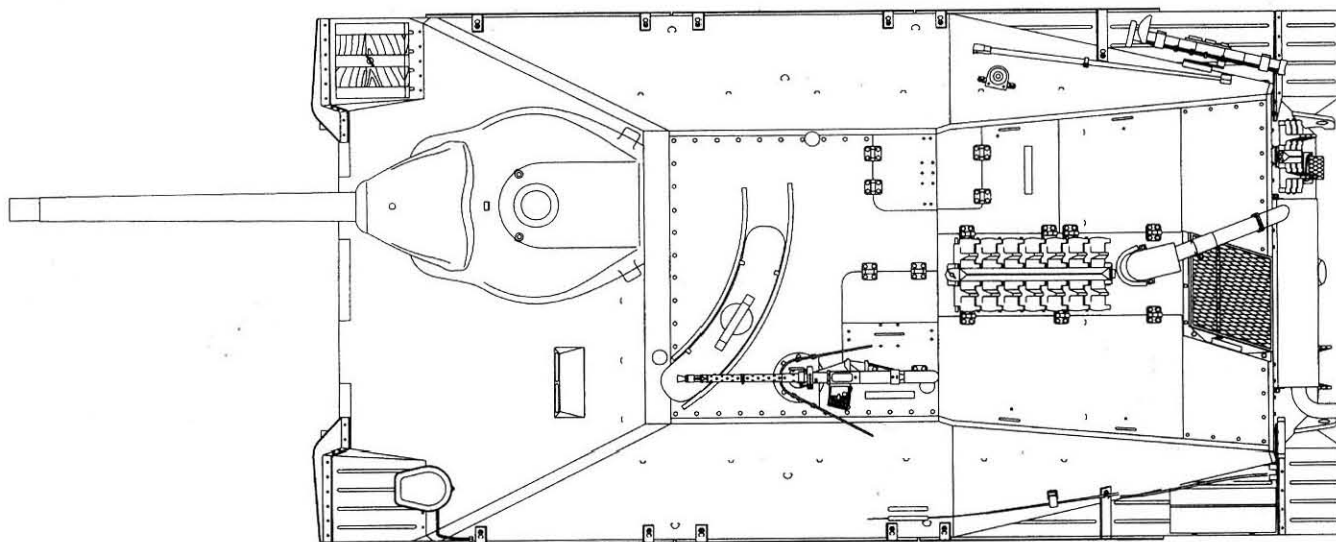
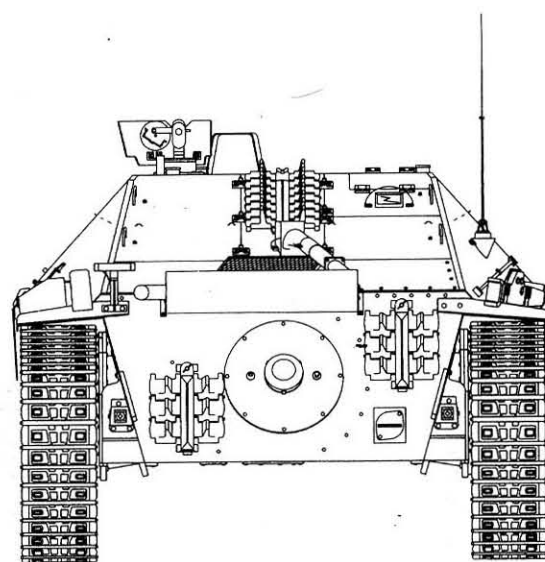
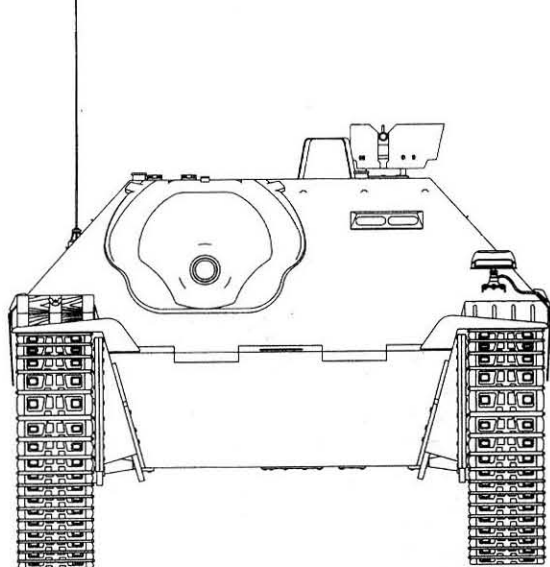
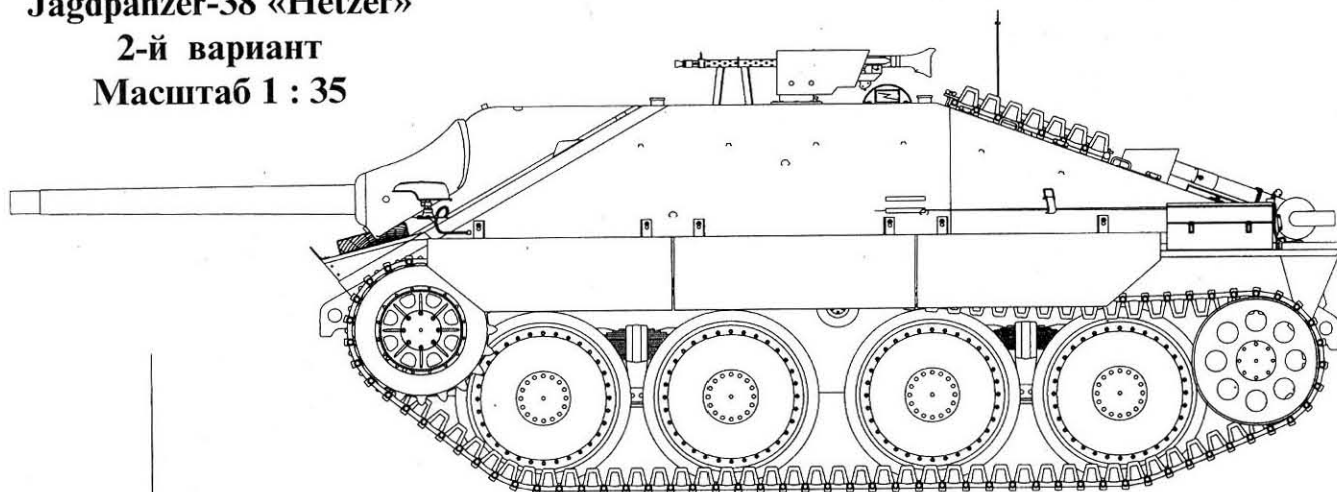
Jagdpanzer-38
«Hetzer»
1-й вариант
с новыми
лучками в корме
Масштаб 1 : 35



Jagdpanzer-38 «Hetzer»

2-й вариант

Масштаб 1 : 35

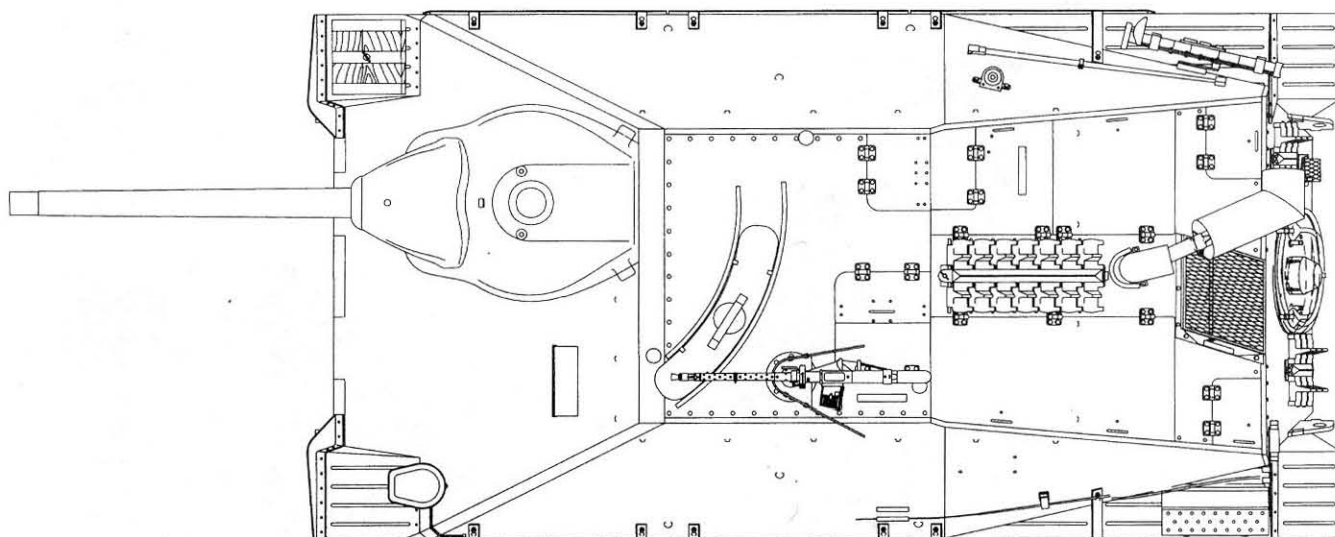
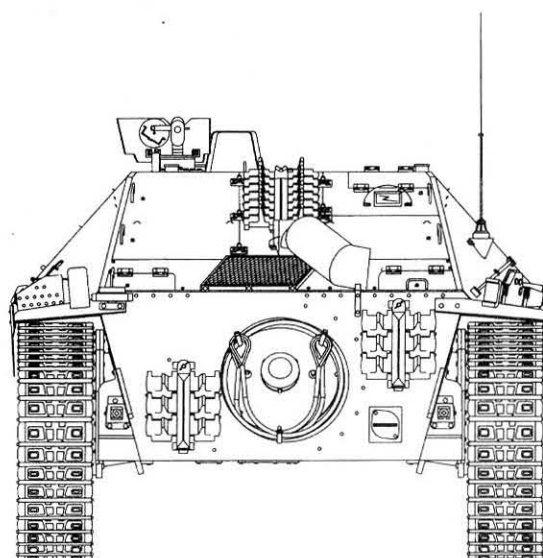
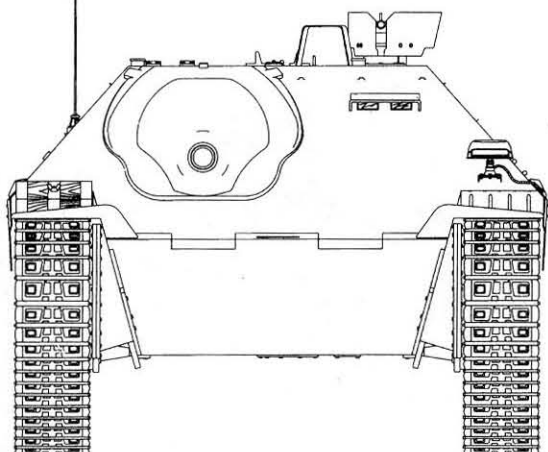
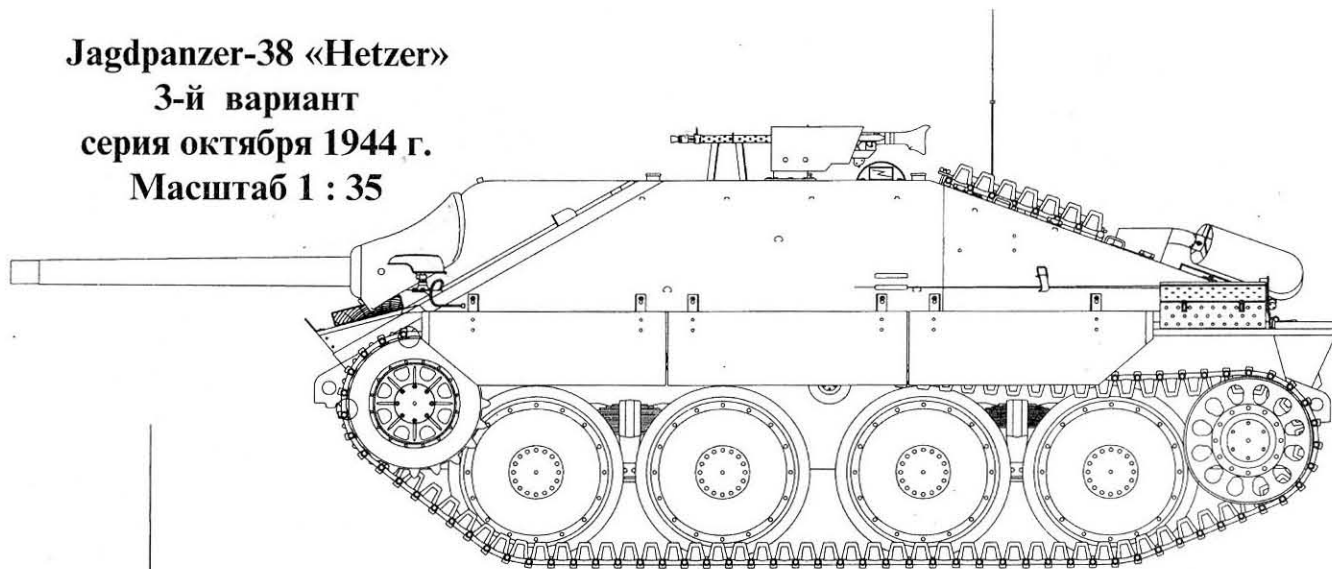


Jagdpanzer-38 «Hetzer»

3-й вариант

серия октября 1944 г.

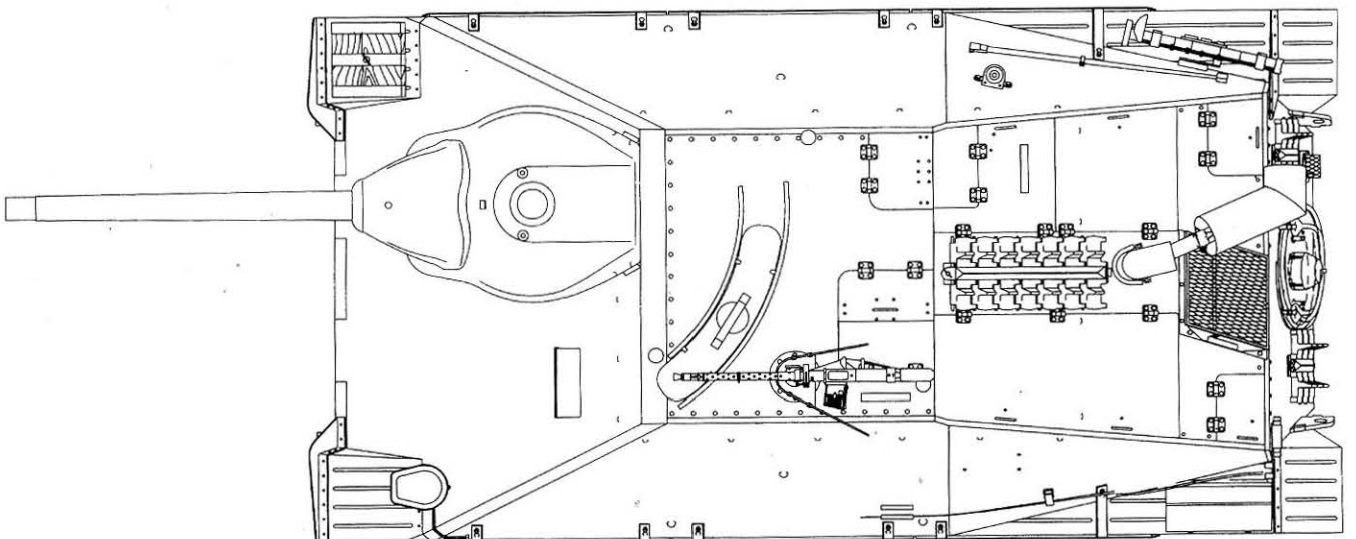
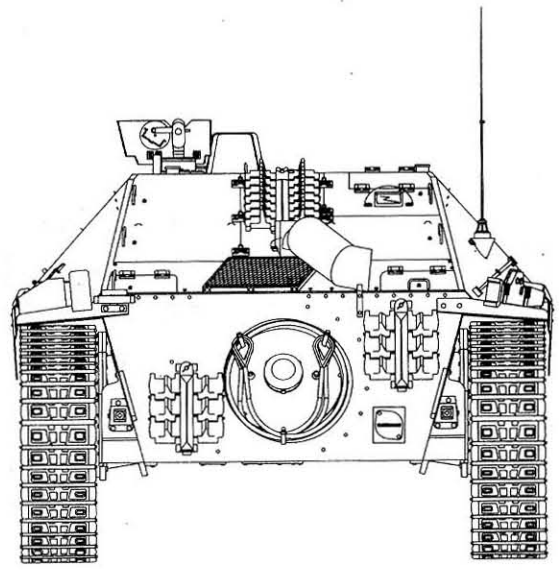
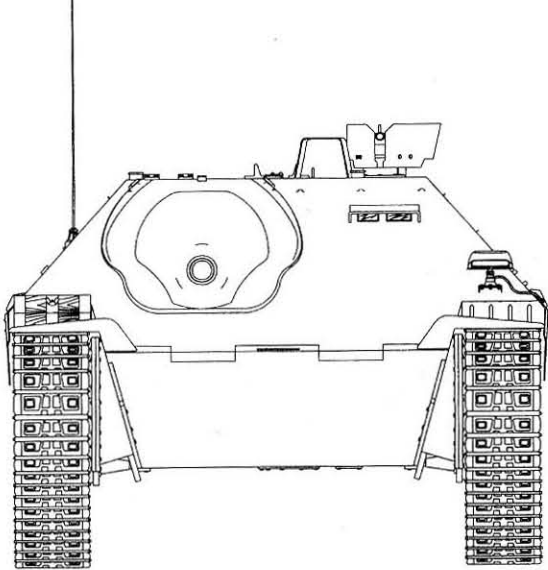
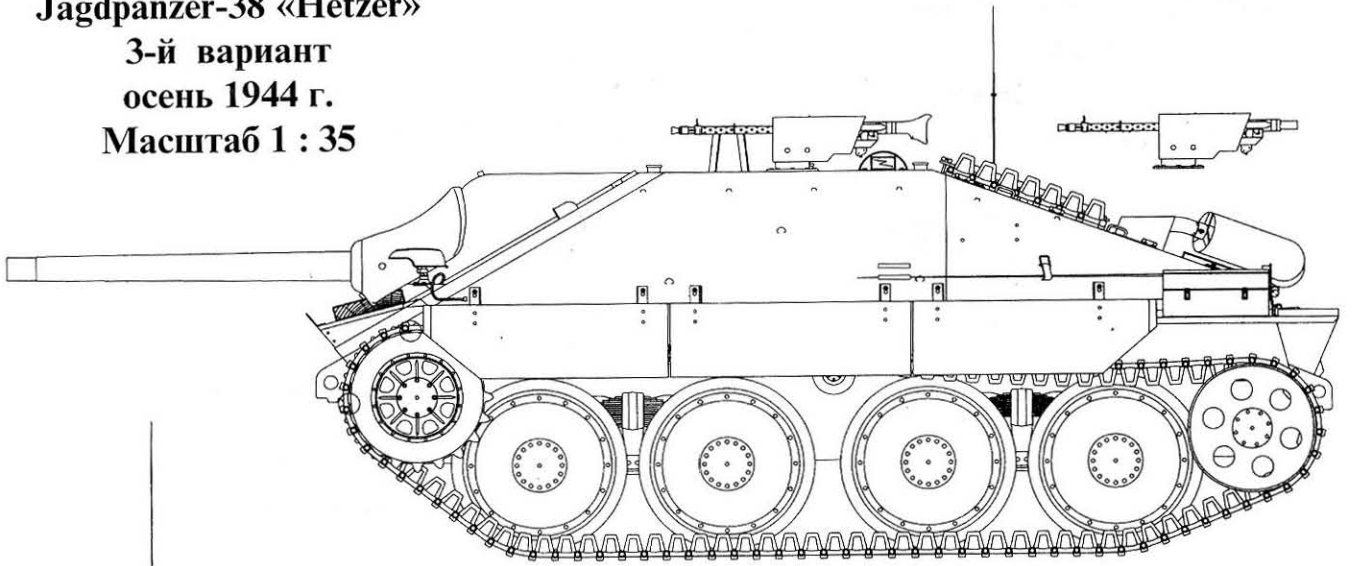
Масштаб 1 : 35



Ягдпанцер-38 «Hetzer»

3-й вариант
осень 1944 г.

Масштаб 1 : 35





В мае 1945 г. часть собранных истребителей танков оставалась на заводе с неокрашенными масками пушек. К этому времени легкий металлический щиток, закрывающий сверху перископы механика-водителя был стандартизирован.

Специализированные модификации на базе истребителя танков Jagdpanzer-38

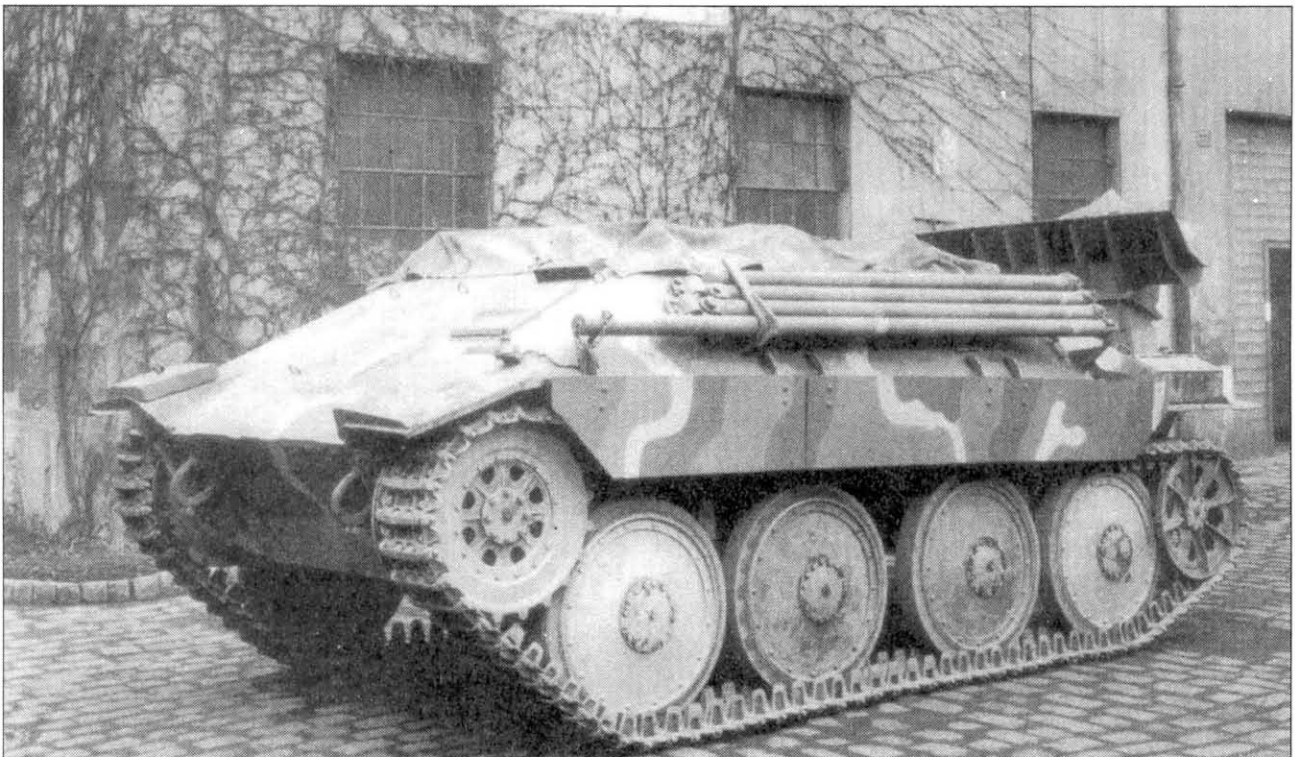
Эвакуационный танк Bergepanzer-38

Вскоре после начала серийного выпуска истребителей танков появилась необходимость в эвакуационно-буксировочной машине на базе самоходки Jagdpanzer-38. Предполагалось, что на вооружении придан-

ной дивизии роты из 14 «Хетцеров» будет находиться и одна машина - Bergepanzer-38. Разработку эвакуационной машины фирма ВММ начала летом 1944 г., за основу взяли базовую конструкцию истребителя танков. Вооружение на Bergepanzer-38 не устанавливалось, стенки бронекорпуса выполнялись более низкими, верх боевого отделения - открытый. Над рассчитанным на двух человек боевым отделением монтировались

три трубчатых дуги для тента. На кромках стенок корпуса крепились гнезда под установку пулемета MG-34, сам пулемет вне боевой обстановки хранился в боевом отделении. В верхней части кормового бронелиста двенадцатью болтами крепилась массивная ферма, к середине фермы приваривались проушины для буксировочного троса. В состав специального оборудования входил складной двухтонный кран, стойки крана крепились в трех гнездах на стенках корпуса; в нерабочем положении разобранный кран укладывался на левой стенке корпуса. Кран предназначался для замены двигателя, орудия и других массивных элементов конструкции истребителя танка Jagdpanzer-38. Bergepanzer-38 после монтажа специального тяжелого подъемника со стрелой длиной 3500 мм и базой 250x250 мм мог поднять и всю самоходку.

На месте орудийного лафета монтировалась лебедка производства фирмы Баумгартен из Ньюрупена. Лебедка работала за счет отбора мощности от основного двигателя. На машинах раннего выпуска буксировочный трос укладывался на лобовой бронелист корпуса, на более поздних машинах трос стали класть на крышу моторного отделения. В январе 1945 г. фирма ВММ изготовила образец эвакуационной машины, оснащенный массивным ножом-отвалом, который крепился к кормо-



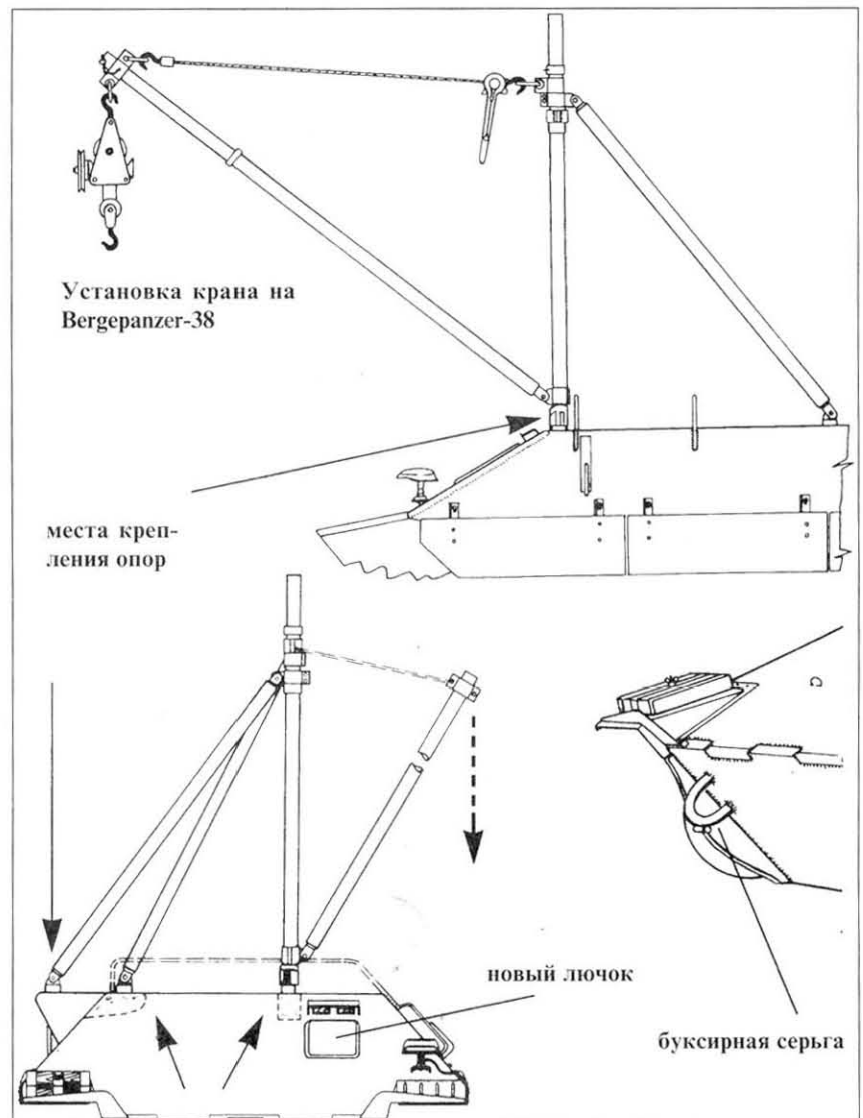
Демонстрация эвакуационной машины Bergepanzer-38 на заводе фирмы ВММ. Прототип имел опускаемую опору, которой не оснащались серийные БРЭМ.

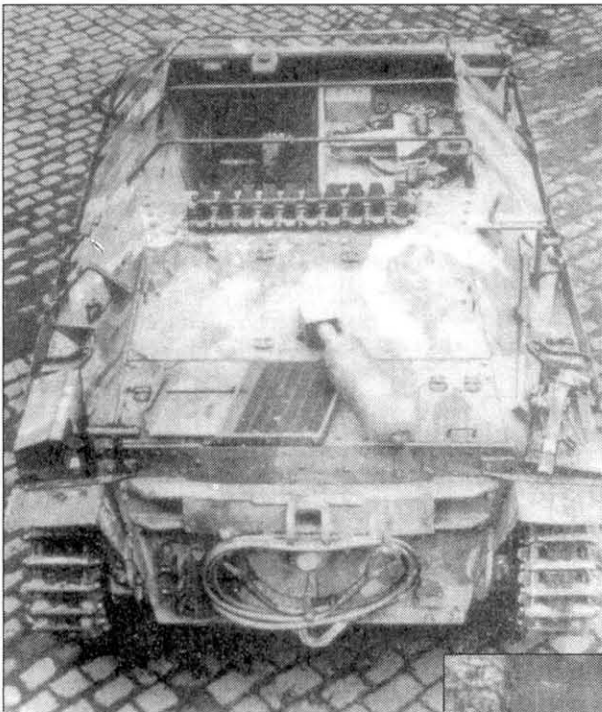


БРЭМ Bergepanzer-38 с опущенной дополнительной опорой, опора поднималась и опускалась при помощи лебедки и троса.

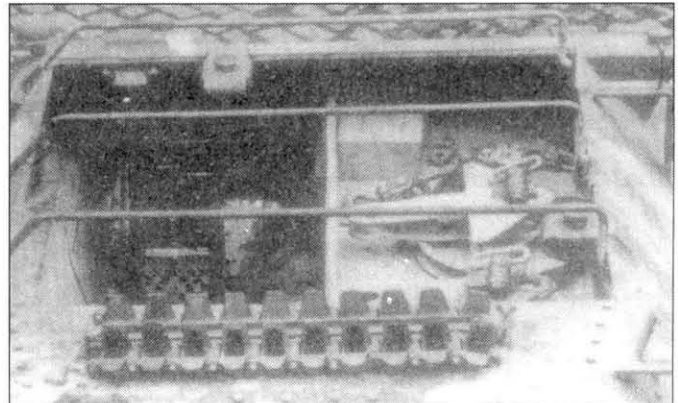
вому бронелисту. На марше отвал поднимался вертикально. Отвал был установлен на машину с номером шасси 322519. Испытания прототипа проводились в Жалужанах и затянулись до конца войны. Опытная БРЭМ с ножом-отвалом простояла в Жалужанах рядом с церковью аж до 1948 г.!

Производственный план, выданный в конце сентября 1944 г., предусматривал изготовление до конца года 170 эвакуационных машин Bergepanzer-38. В январе 1945 г. темп выпуска БРЭМ должен был достигнуть 70 машин в месяц, 57 из этих 70 следовало комплектовать лебедкой. Прототип эвакуационной машины Bergepanzer-38 проходил испытания в Куммерсдорфе в сентябре 1944 г. Чтобы ускорить поступление БРЭМ в боевые подразделения было принято решение переделать в Bergepanzer-38 64 уже построенных в июне и июле истребителей танков. Согласно документации фирмы ВММ в БРЭМ модернизировали восемь истребителей танков, построенных в мае, два - июньского выпуска и восемь - августовского. С сентября по декабрь 1944 г. завод в Праге поставил еще 83 БРЭМ, в первые месяцы 1945 г. - 80 эвакуационных машин. Реальные цифры выпуска БРЭМ, как можно заметить, оказались куда ниже планируемых. Неизвестно сколько из поставленных машин было построено «с нуля», а сколько - переделано из истребителей танков, также неясно все ли машины полностью комп-





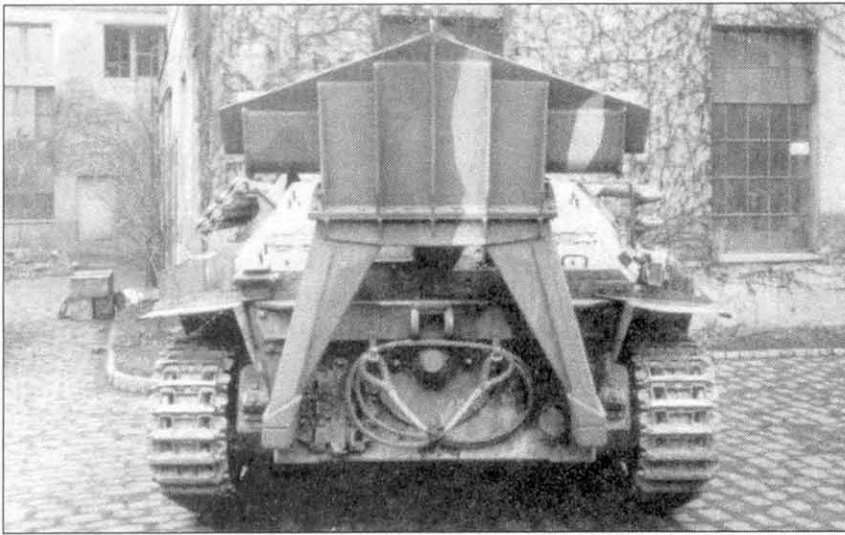
Вид справа на прототип БРЭМ Bergepanzer-38 с опорой, поднятой в транспортное положение. Обратите внимание на штампованное направляющее колеса с шестью отверстиями.



Вид сверху на боевое отделение БРЭМ, справа установлена лебедка фирмы Баумгартен. Обратите внимание на кронштейн с срезом под опору козлового двухтонного крана. Поперек боевого отделения установлены трубчатые дуги для тента.

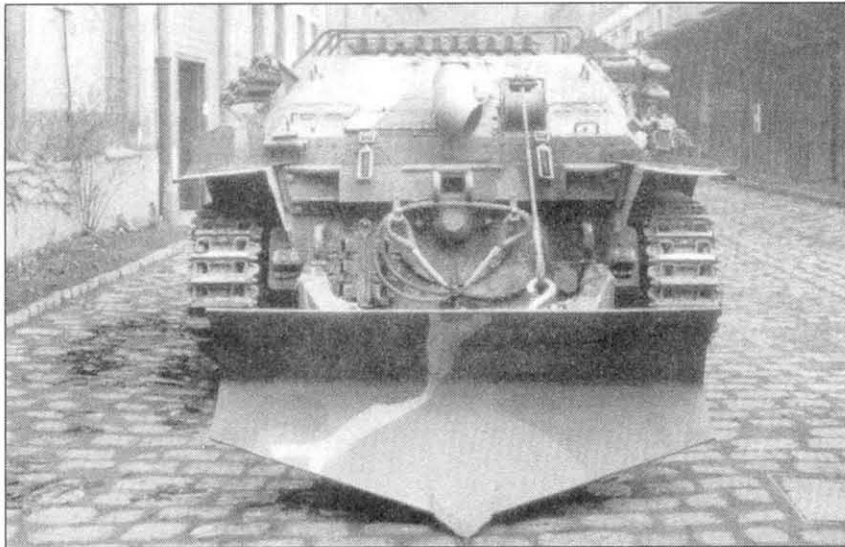


Еще одна фотография прототипа БРЭМ Bergepanzer-38.



На снимке хорошо видна опускаемая опора опытной БРЭМ, поднятая в транспортное положение. Изготовление и установка опоры значительно затягивало процесс постройки БРЭМ, именно поэтому опоры на серийные машины не монтировали.

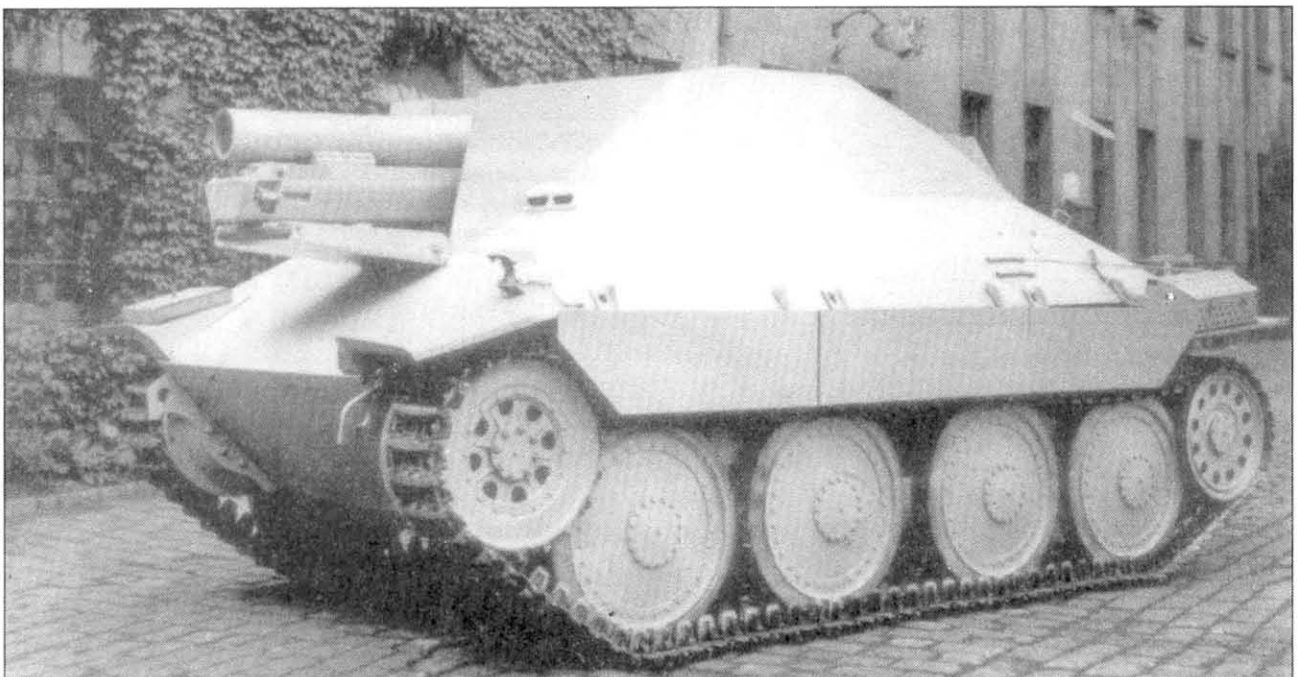
лектовались специальным оборудованием (кран, лебедка). Существуют снимки военного времени, на которых четко видны массивные фермы, укрепленные на кормовых бронелистах машин, однако по снимкам невозможно установить - это БРЭМ, или истребители танков (сфотографирован четко вид сзади). Наконец неизвестно какие роты истребителей танков все-таки получили машины Bergepanzer-38, а какие - нет.



Самоходное орудие Jagdpanzer-38 sIG-33/2 и разведывательный танк Aufklarungspanzer-38

Открытый сверху бронекорпус, разработанный для машины Bergepanzer-38, использовался также и в конструкции других модификаций. В сентябре 1944 г. истребитель танков Jagdpanzer-38 (номер шасси 321079) майского выпуска был переоборудован в опытную самоходно-артиллерийскую установку, вооруженную тяжелой пехотной гаубицей sIG-33/2. Конструктивно САУ была близка установке Sd/Kfz. 138N «Грилле», разработанной на основе истребителя танков «Мардер III». Гаубица устанавливалась в лобовом

Прототип БРЭМ Bergepanzer-38 с опорой, опущенной в рабочее положение. Конструкция опоры была востребована фирмой ЧКД в 50-е годы при производстве БРЭМ VT-34 на базе танка Т-34.



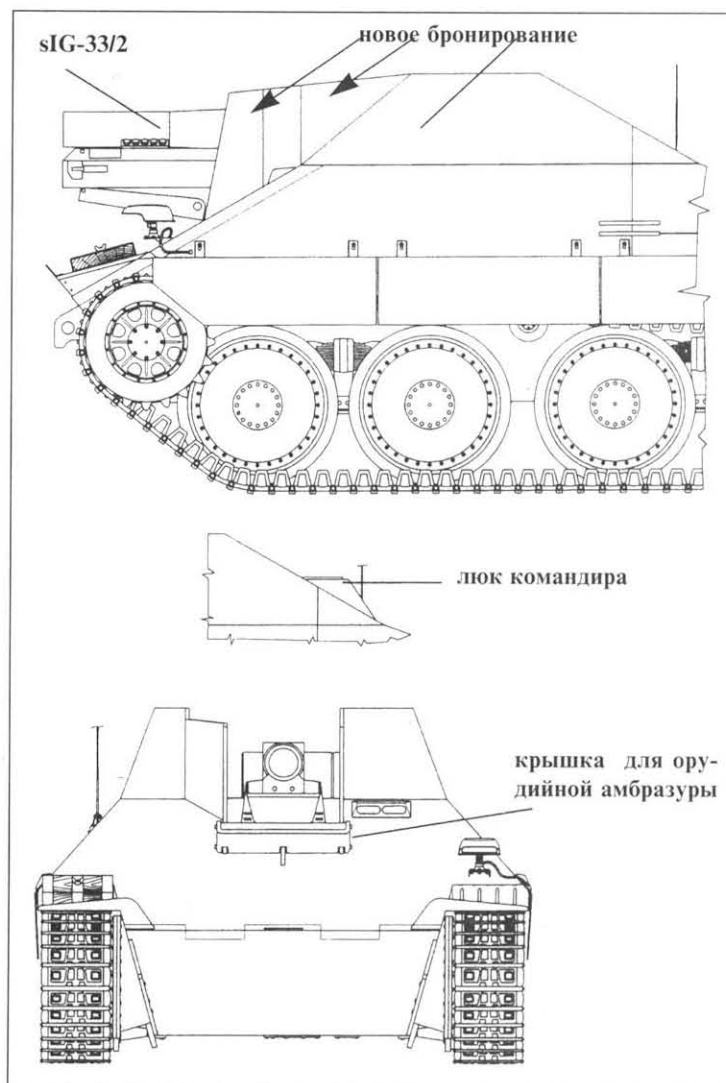
Прототип самоходной установки «Хетцер», вооруженной 150-мм гаубицей sIG-33/2. Фотография сделана на заводе фирмы ВММ в Праге, сентябрь 1944 г.

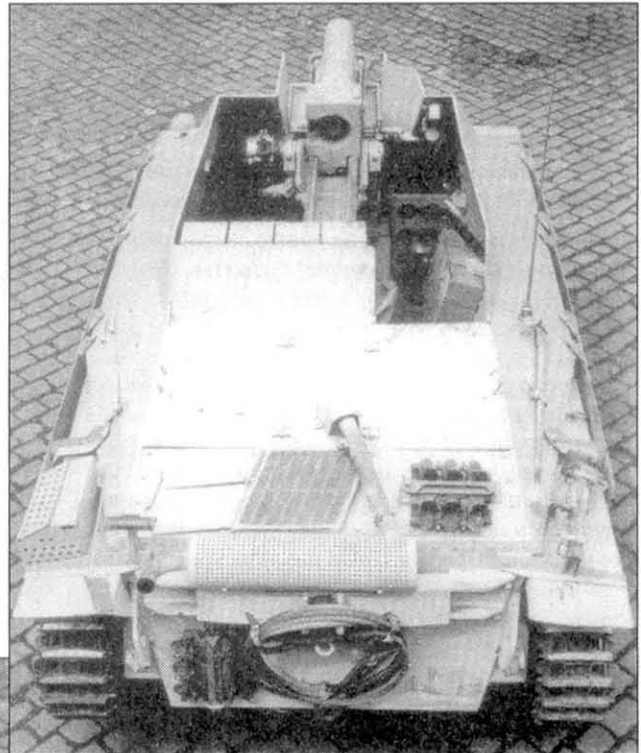
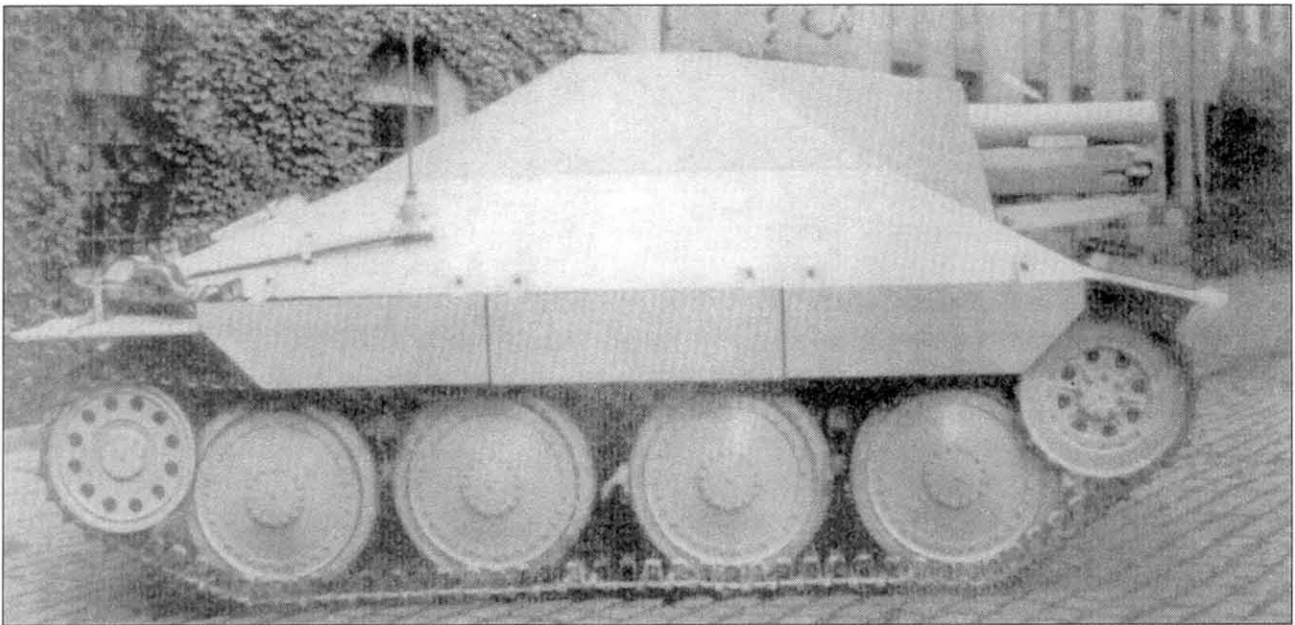


Когда гаубица поднималась на максимальный угол возвышения, вырез в лобовом бронелисте мог закрываться специальным щитком, этот же щиток стабилизировал лафет орудия при движении самоходки.

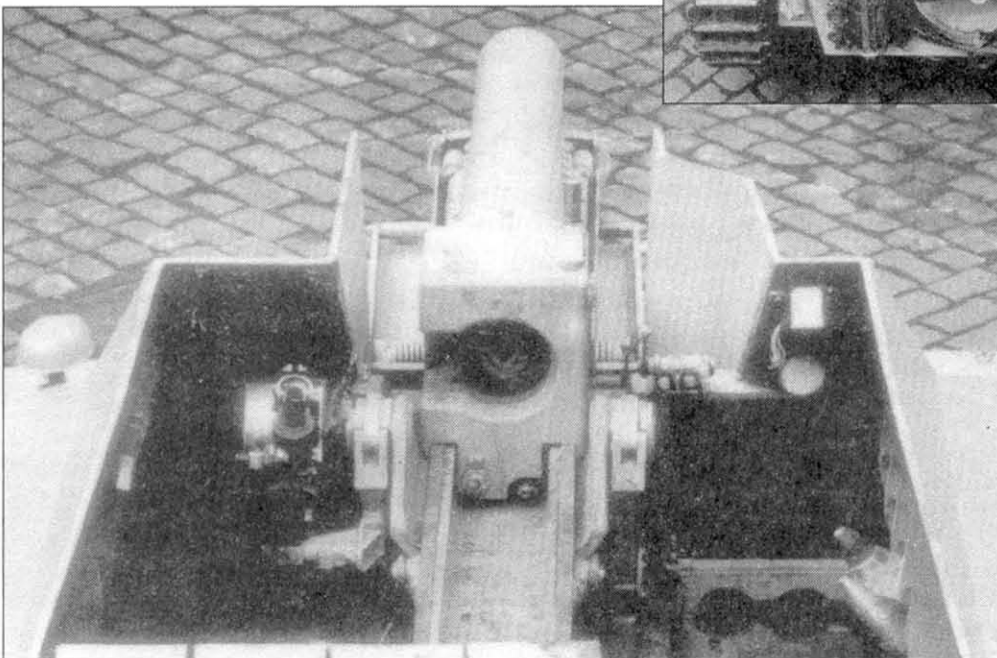
бронелисте и имела ограниченный сектор обстрела по горизонту. Для лучшей защиты экипажа стенки бронекорпуса нарастили дополнительными бронелистами толщиной 10 мм, которые нижней частью крепились изнутри стенок исходного бронекорпуса. Согласно германским источникам всего было изготовлено 30 САУ на базе истребителей танков Jagdpanzer-38, шесть из них переделали из уже построенных самоходок, остальные - изготовили заново. Вся партия была поставлена в период с декабря 1944 г. по февраль 1945 г. В документации фирмы ВММ никаких упоминаний о выпуске САУ, кроме постройки прототипа, не обнаружено. Скорее всего, САУ собирались из незаконченных чешских истребителей танков какой-нибудь немецкой фирмой, вероятно - Алкетт. Опытный образец самоходно-артиллерийской установки в течение нескольких послевоенных лет находился на базе хранения трофейной техники в Миловице.

Разведывательный танк Aufklärungspanzer-38 (Gerat-564) также представлял собой вариант исходного образца с низким корпусом. Экипаж машины состоял из трех человек, вооружение - короткоствольная 75-мм пушка K51 L/24. Конструктивно установка орудия была близка к установке тяжелой гаубицы на САУ. Опытный разведывательный танк изготовила фирма ВММ, 29 сентября 1944 г. его доставили на Куммерсдорфский полигон. В массовое производство танк не передавался. Та же участь постигла и прототип самоходной зенитной установки Bergepanzer-38, вооруженной 20-мм пушкой Flak-38. Существует всего три фотографии плохого качества, на которых запечатлены три таких машины на улицах Праги в мае 1945 г. Пушка монтировалась в средней части корпуса и, видимо, имела круговой обстрел, а





Вид спереди и сзади на самоходную установку «Хетцер», вооруженную 150-мм гаубицей.



Казенная часть гаубицы sIG-33/2 крупным планом. С левой стороны казенника установлен прицел для стрельбы с закрытых позиций. Справа - видны гнезда для укладки боекомплекта.

боковые стенки корпуса выполнялись откидными. Прототип ЗСУ числился в армии послевоенной Чехословакии под тактическим номером UV-307.

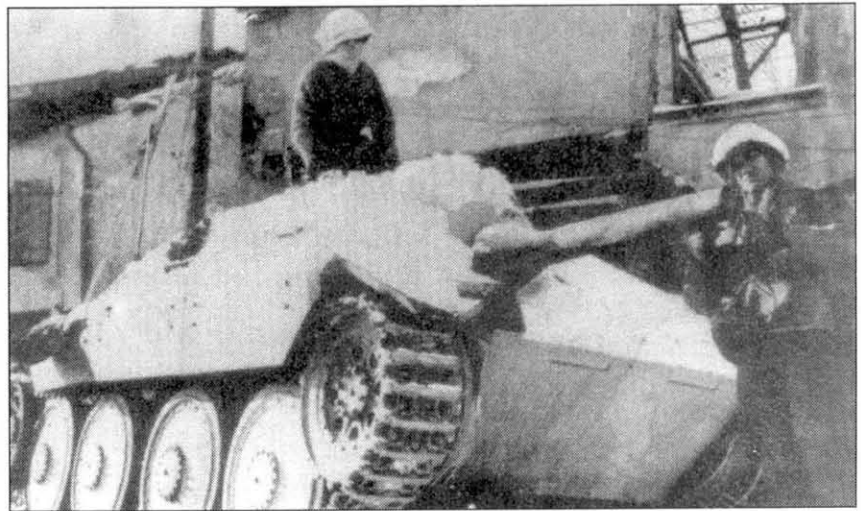
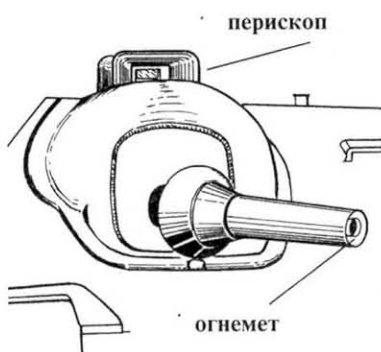
Огнеметный танк

В конце 1944 г. 20 истребителей танков Jagdpanzer-38 переоборудовали в огнеметные танки; переделка выполнялась за пределами протектората Богемия и Моравия. Огнемет монтировался в литой шаровой установке вместо пушки. Назначение установки маскировалось наличием фальшивого орудийного ствола - трубы диаметром 73 мм. Внутри боевого отделения ставился бак емкостью 700 л для хранения огнесмеси и насос производительностью 2000 л/мин. Дальность действия огнемета - 50-60 м. Две роты огнеметных танков, переделанных из установок Jagdpanzer-38, использовались в боях на Западном фронте.

Существовал еще один вариант огнеметного танка, созданный на базе БРЭМ Bergepanzer-38. Согласно немецким источникам было собрано не менее двух таких машин (номера шасси 322735 и 322867). Детали конструкции огнеметных установок на базе БРЭМ неизвестны, так как фотографии или документация не сохранилась. После войны обе машины достались армии Чехословакии, где их «размодернизировали» обратно в БРЭМ.

Jagdpanzer-38 «Старр»

Принятая в конце 1943 г. программа производства легких истребителей танков Jagdpanzer-38 предусматривала вооружение машины 75-мм орудием, лишенным механизма отката. Отдача от выстрела жестко закрепленного в корпусе орудия поглощалась массой самоходки. Строго говоря, такие пушки безоткатными не являются, но для простоты изложения будем называть их «безот-



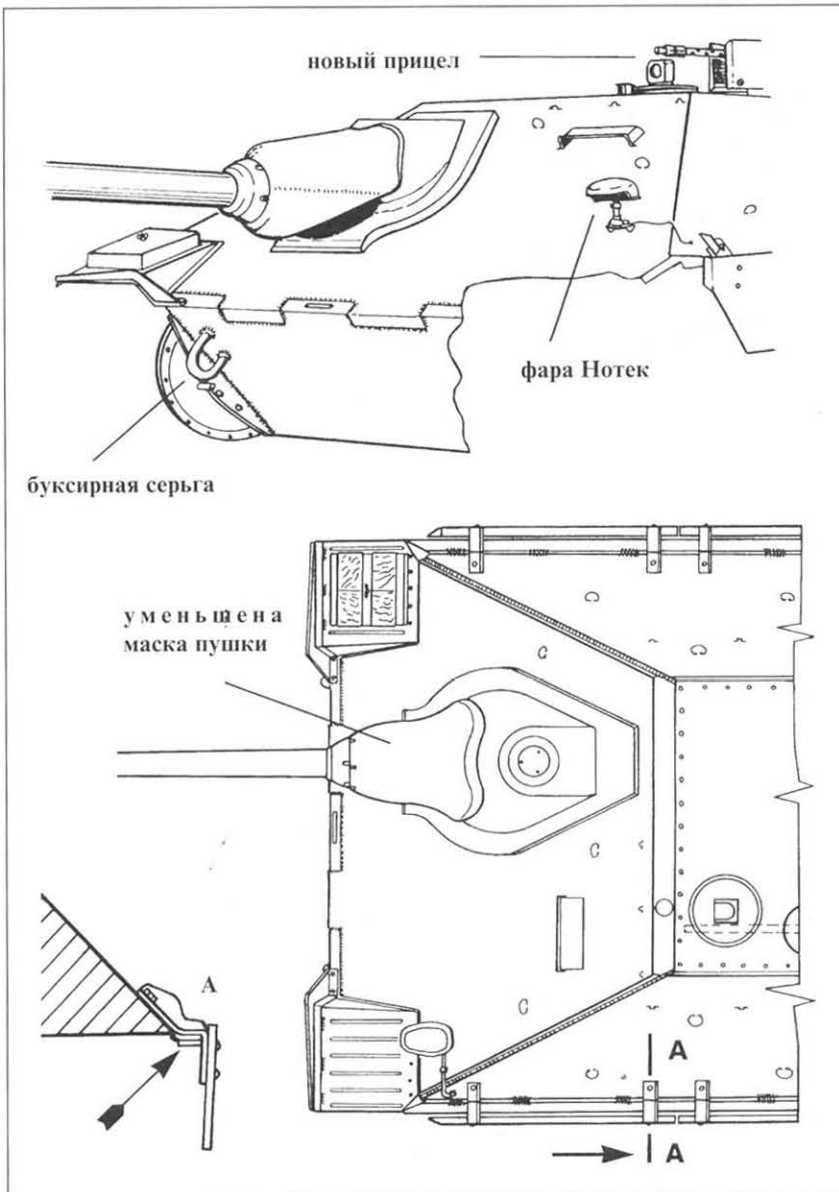
Два фото огнеметных «Хетцеров», захваченных американцами в Арденнах зимой 1944 - 1945 г.г.

катными». Установка безоткатного орудия позволяла снизить массу самоходки, высвободить внутри боевого отделения дополнительное место под боезапас, упростить и удешевить производство - безоткатные орудия конструктивно проще традиционных. Эксперименты с различными типами безоткатных орудий велись на протяжении всего 1943 г. выбор одной из таких пушек для вооружения истребителей танков представлялся вполне логичным. Тем не менее к моменту окончания проектирования истребителя танков Jagdpanzer-38 пригодного к массовому производству безоткатного орудия не существовало, поэтому пришлось вооружить самоходку «классической» 75-мм пушкой Pak-39 L/48.

Несмотря на запуск в серийное производство машины, вооруженной 75-мм пушкой Pak-39 L/48, продолжалось под наименованием «Jagdpanzer-38 Starr» проектирова-

ние самоходки с безоткатным орудием с перспективой запуска данного варианта в массовое производство. В апреле 1944 г. совместными усилиями фирм ВММ и Алкетт был построен прототип. 12 мая 1944 г. на артиллерийском полигоне Жиц в окрестностях Праги прошли стрельбы из безоткатного орудия, жестко закрепленного на самоходке. Дальнейшие испытания и стрельбы проводились на артиллерийском полигоне в Хилперслебен.

В сентябре 1944 г. завод фирмы ВММ изготовил три машины Jagdpanzer-38 «Старр» (номера шасси 321679, 321682, 321683), установка вооружения производилась на предприятии фирмы Алкетт. Одна из машины имела толщину лобовой брони 80 мм, остальные - стандартную, толщиной 60 мм. две опытных машины фирма ВММ поставила в октябре, после чего на заводе началась подготовка к серийному про-



Истребитель танков Jagdpanzer-38 «Starr». Самоходка внешне мало отличалась от стандартных «Хетцеров».

изводству 100 установок «Старр». Однако, конструкция самоходки еще не была доведена до такого уровня, чтобы можно было начать серийный выпуск машин, поэтому количество истребителей танков с безоткатными орудиями в партии уменьшили со ста до десяти. Все десять машин поставил пражский завод, вооружение устанавливалось на фирме Алкетт. Из-за того, что дизельные двигатели фирмы Татра все еще не были готовы, самоходки получили обычные моторы «Прага-АЕ». Первые пять самоходок нулевой серии фирма ВММ отгрузила в декабре 1944 г., еще пять - в январе 1945 г. Неизвестно принимали или нет «Старры» участия в боевых действиях, однако восемь самоходок прошли регистрацию в школе истребителей танков в Миловнице.

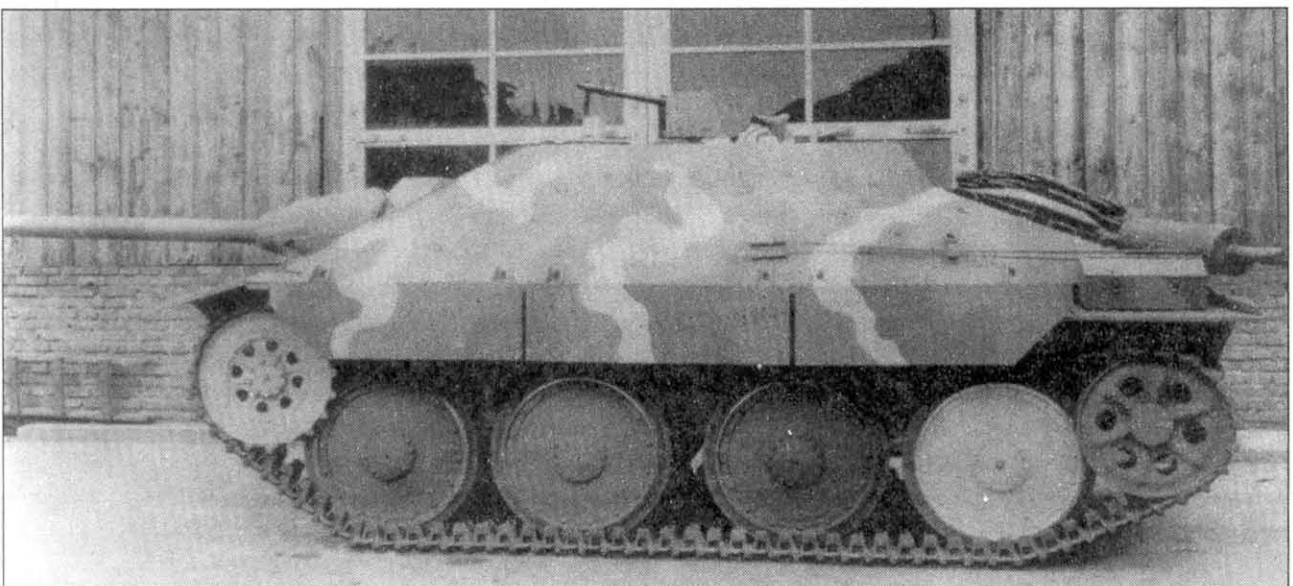
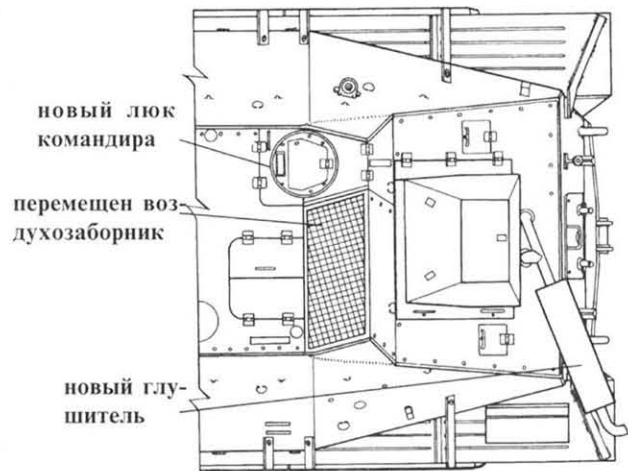
Полномасштабное производство самоходных установок «Старр» предполагалось развернуть на заводе фирмы Шкода в Рльзене. Подготовка производства началась в феврале 1945 г., первая партия должна была состоять из 100 истребителей танков, оснащенных дизелями Татра. Поставки дизелей ожидалось с завода фирмы Татра, расположенного в Нессельдорфе (сегодня - Копривнице) не ранее апреля 1945 г., поэтому к подготовке производства третьей серии из 3000 самоходок даже не приступали. Последний прототип



На самоходке «Старр» установлены ведущие колеса нового типа, машина также окрашена по новой камуфляжной схеме, введенной для «Хетцеров» в конце 1944 г.

получил наконец восьмицилиндровый дизель воздушного охлаждения Татра-928 мощностью 180 л.с. только в марте 1945 г. после длительного ожидания. Машину (номер шасси 322370) отправили в Миловице. Планировалось показать эту машину в Берлине вместе с другими новинками бронетехники Гитлеру в 20 апреля. Как известно, 20 апреля 1945 г. Гитлеру стало уже не до осмотра очередных достижений конструкторской мысли.

На полигонах Хиллерслебен и Миловице были проведены многочисленные стрельбы из самоходок «Старр». Стрельбы продемонстрировали надежную работу артиллерийской части самоходки и удовлетворительную точность стрельбы. С другой стороны, отдача от жестко закрепленной на корпусе машины пушки оказалась чрезмерно велика, что порождало массу проблем. Сокращался ресурс многих узлов и агрегатов, стирались нарезы в канале ствола.



Вид слева сбоку на истребитель танков Jagdpanzer-38 «Starr», оснащенный дизельным двигателем фирмы Татра.



Почти завершенный истребитель танков «Старр», номер шасси 321683.

Учитывая малый срок боевой жизни бронетехники вермахта на заключительном этапе Второй мировой войны, сокращение ресурса истребителя танка особой роли не играло. Важной особенностью новой самоходки стало значительное увеличение возимого боекомплекта, с 38 до 79 снарядов; увеличить боезапас вдвое удалось за счет снижения массы машины на 750-1000 кг.

Не менее восьми из 14 изготовленных на заводе в Праге истребителей танков «Старр» после окончания войны остались на территории Чехословакии. Семь установок перевооружили стандартными пушками Pak-39 L/48, имеющими нормальные

механизмы отката ствола после выстрела. Последний прототип самоходки, оснащенный дизельным двигателем в течение нескольких лет использовался в танковой школе в Миловице в качестве учебной машины. В то время как армия Чехословакии не придавала значения самоходкам с жестко закрепленными орудиями, лишенными механизмов отката, представители Советской Армии проявили заинтересованность в изучении подобных конструкций. Ряд немецких специалистов, захваченных в плен русскими, в 1946 г. работали над проектом усовершенствованного истребителя танков Jagdpanzer-38 «Старр». Было изготовлено несколь-

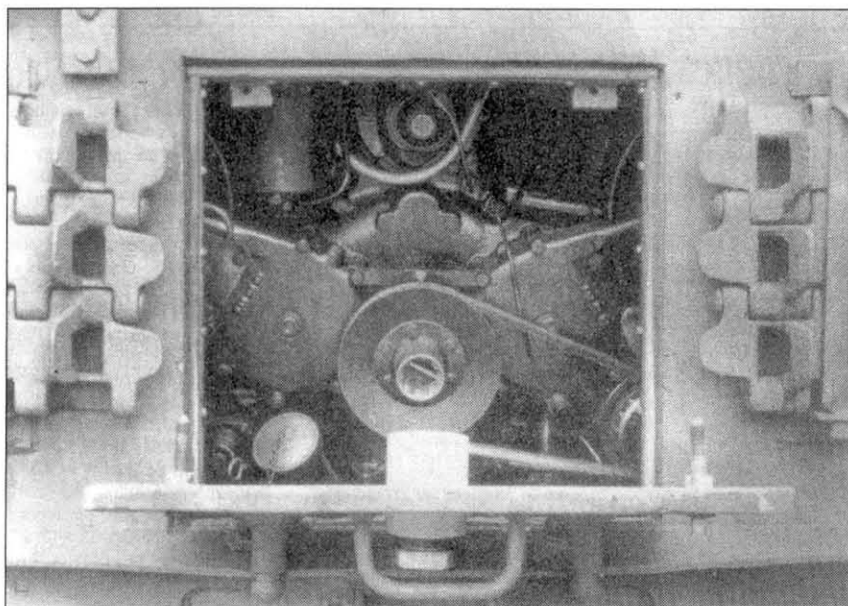
ко опытных образцов самоходок, однако испытания показали - концепция самоходки с жестко закрепленной пушкой, лишенной механизмов отката, перспективы не имеет. Программу тихо прикрыли.

Jagdpanzer-38D (Deutschaland)

В начале 1944 г. немцы приняли план реорганизации танкостроительной промышленности. В качестве базы для тяжелых установок было принято шасси танка «Тигр», средних - «Пантера». Широко использовавшиеся установки на шасси танков Pz.Kpfw. III и Pz.Kpfw. IV должны были сменить машины на основе Jagdpanzer-38. На новой версии самоходки Jagdpanzer-38 планировалось установить пушку Pak-42 L/70 (модификация 75-мм пушки KwK-42 танка «Пантера»), трансмиссии АК 5-80 немецкой фирмы ZF, двенадцатицилиндровый дизель Татра-103 мощностью 203 л.с. Технологическая документация адаптировалась под массовый выпуск самоходок на германских заводах, которые занимались производством танков Pz.Kpfw. III и Pz.Kpfw. То, что эти истребители танков предстояло собирать в Германии, нашло свое отражение в обозначении машины, «D» (Deutschaland) - Германия. В свою очередь, машины данного варианта постройки чешских заводов должны



На этом снимке хорошо видно насколько корма истребителя танков «Старр» отличалась от кормы обычного «Хетцера».



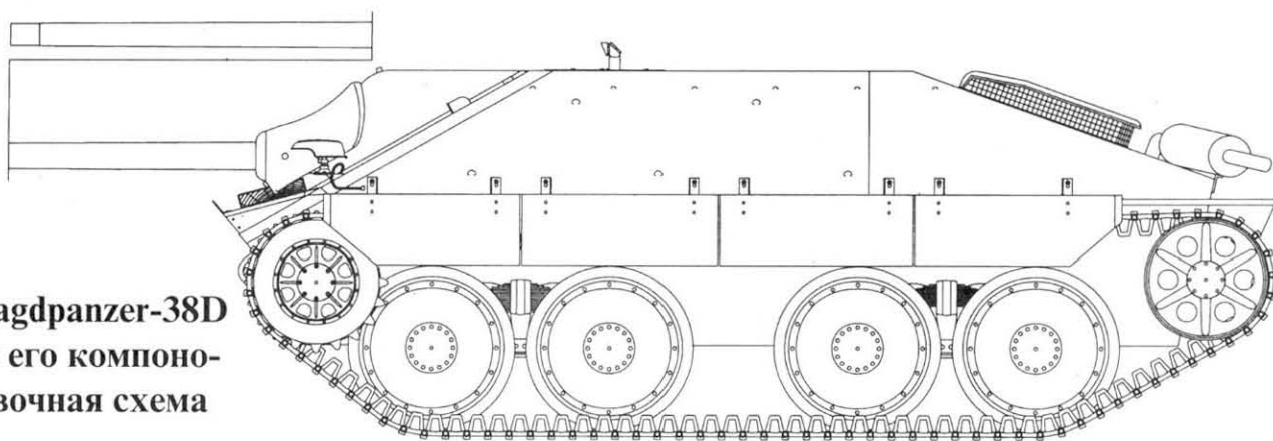
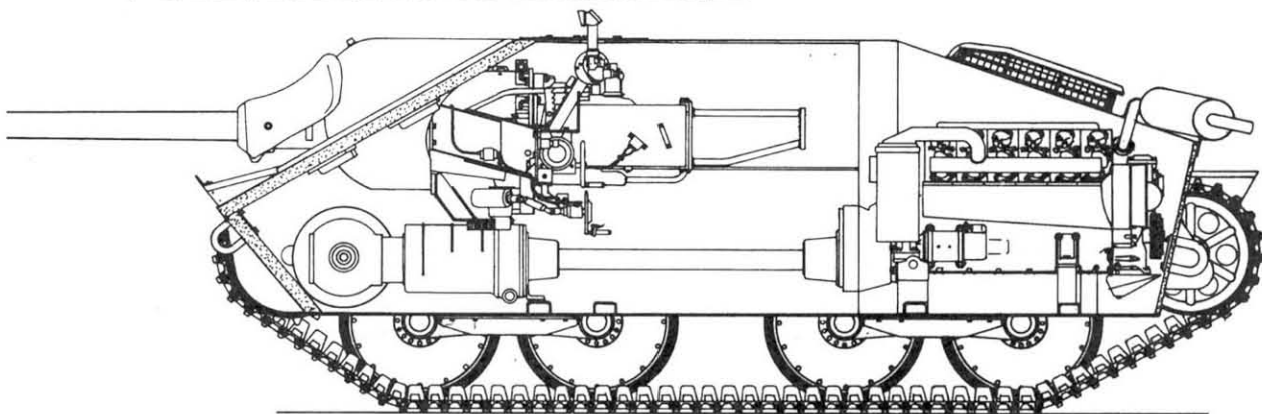
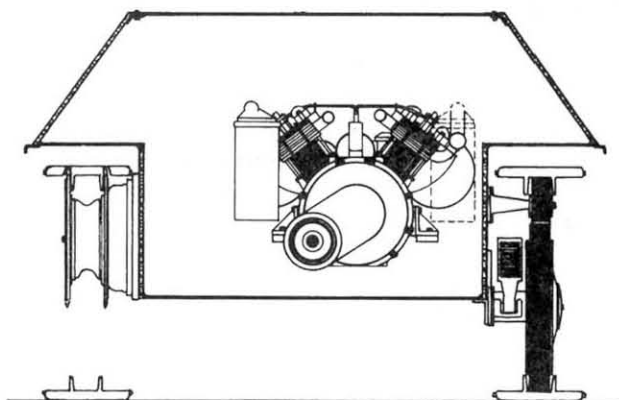
Вид с кормы на моторное отделение, панель толщиной 20 мм для доступа к двигателю откинута. В проеме виден двигатель Татра-928.

были обозначаться Jagdpanzer-38P (Protectorate - Протекторат).

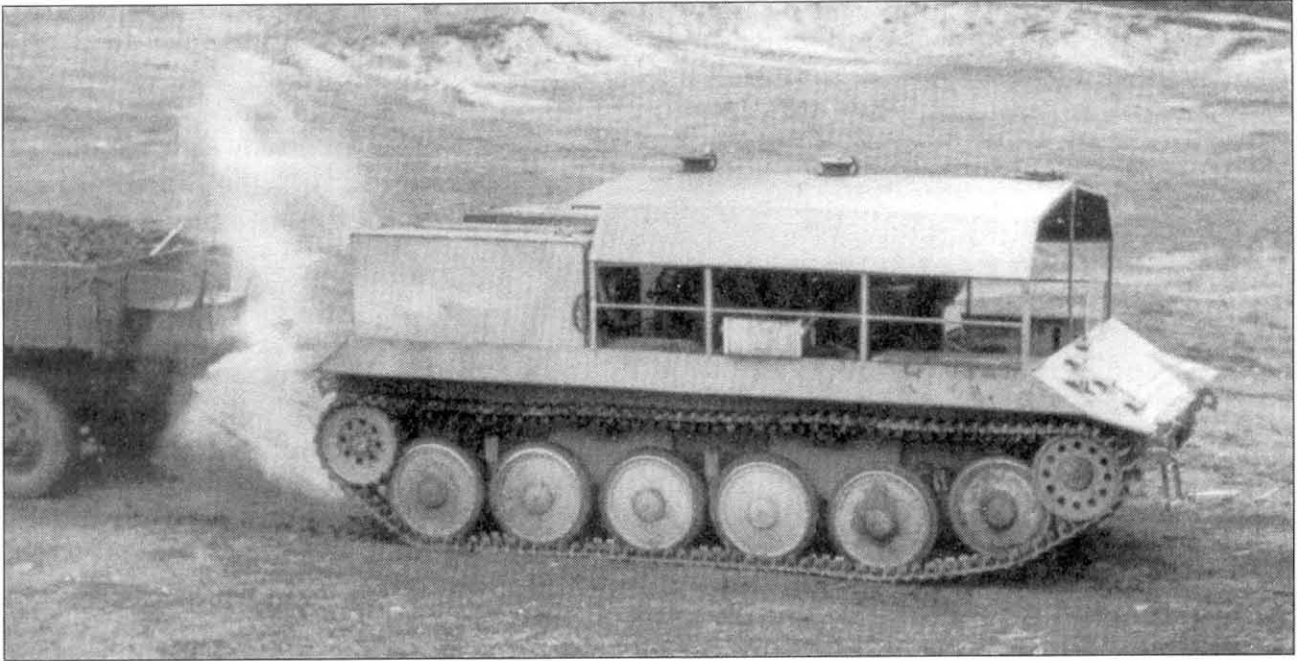
Разработка машины Jagdpanzer-38D велась специалистами фирмы Алкетт с мая 1944 г. в помощь немецким инженерам в Берлин командировали 15 сотрудников фирмы Шкода.

Истребитель танков Jagdpanzer-38D имел удлиненный корпус, масса машины возросла до 18 т, за счет установки дизеля запас хода увеличился до 500 км. Новая пушка делала самоходку более грозным оружием, по сравнению с предшественником. Бронезащита оставалась на прежнем уровне, не изменилась и конструкция ходовой части и механизмов управления. Изначально велись работы по проектированию не только истребителя танков, но и разведывательной машины, самоходной зенитно-артиллерийской установки, различных САУ. Намеченный ежемесячный темп выпуска в 1250 самоходов, начиная с марта 1945 г. так и остался не достижимой мечтой.

Несмотря на то, что ключевые компоненты установки Jagdpanzer-38D - пушка Pak-42 L/70 и дизель Татра-103 - прошли испытания в 1943-44



**Jagdpanzer-38D
и его компоновочная схема**



Трактор SK-13 на испытательном полигоне фирмы Шкода. Эта машина лишь отдаленно напоминала прародителя - истребитель танков «Хетцер». Обратите внимание - ведущее колесо находится сзади.

г.г. разработка шла медленно. Постоянно возникавшие проблемы в проектировании накладывались на вызванный бомбардировками авиации союзников коллапс военной промышленности Германии. К марту 1945 г. вместо планируемых сотен самоходок фирмой Алкетт был изготовлен всего один-единственный прототип. Как и истребитель танков «Старр», его планировали показать Гитлеру 20 апреля. Послевоенная судьба опытного истребителя танков Jagdpanzer-38D точно неизвестна, однако имеется информация будто бы один Jagdpanzer-38, вооруженный длинноствольной пушкой L/70, находился на хранении в Миловице. В то же время это мог быть и обычный «Хетцер», перевооруженный орудием Pak-42.

Паровой трактор

На базе истребителя танков Jagdpanzer-38 строились не только экспериментальные боевые машины, но и опытные трактора. В 1944 г. Германия лишилась румынских нефтепромыслов, а заводы синтетического горючего постоянно бомбили авиация союзников. Паровые двигатели, пригодные для установки на различные транспортные средства, разрабатывались в Германии давно, но в 1944 г. подобные работы резко активизировались по вышеуказанным причинам. Фирмы ВММ и Шкода одновременно вышли с предложением о создании парового трактора с использованием элементов конструкции истребителя

танков Jagdpanzer-38.

Работы по трактору в Праге начались в декабре 1944 г., проект опирался на паровой котел фирмы Крупп, который имел очень перспективную конструкцию. Фирма ВММ сумела еще до конца войны завершить полномасштабное проектирование и начать изготовление трактора. Фирма Шкода в своем проекте парового трактора SK-23 не продвинулась дальше постройки моделей.

Компания из Пльзени имела определенный опыт в изготовлении паровых транспортных средств: в 20-е годы здесь по английской лицензии выпускались грузовики Шкода-Сентинетал, оснащенные паровым мотором. Опыт 20-х годов позволил инженерам фирмы Шкода в короткий срок построить экспериментальный трактор SK-13, имевший шестикатковую ходовую часть и оснащенный двумя паровыми моторами от грузовика Сентинетал. 20-тонная машина развивала скорость 12 км/ч. На проходивших в январе 1945 г. испытаниях трактор прошел своим ходом 70 км. Используемые двигатели имели слишком большую массу, на тракторе SK-33 планировалось установить два более легких новых паровых мотора мощностью по 80 л.с. каждый. До конца войны трактор SK-33 так и не был построен.

Серийное производство

Вернемся к серийному производству истребителей танков Jagdpanzer-38 «Хетцер» в последние

военные месяцы. Положение лишившейся всех своих союзников и попавшей в изоляцию Германии, стало критическим. Промышленность испытывала нехватку материалов, количество работоспособных предприятий постоянно сокращалось вследствие бомбардировок и продвижения сухопутных войск союзников. Ситуация в Германии не могло не повлиять на положение в протекторате Богемия и Моравия, хотя обстановка здесь все еще оставалась относительно спокойной. Однако, комплектующие из Рейха для истребителей танков «Хетцер» начали поступать крайне нерегулярно и в недостаточных количествах. Выпуск самоходок согласно плану стал невозможен.

Обе чешские фирмы максимального ежемесячного объема производства истребителей танков достигли в январе 1945 г., когда ими было отгружено заказчику 468 машин. В феврале объем поставок упал до 380 установок, в марте - до 326. Все изготовленные танки направлялись в Миловице, где были сконцентрированы все учебные подразделения. В Миловице при содействии военнослужащих вермахта завершалась окончательная сборка самоходок, на них монтировали оптические приборы, радиооборудование, вооружение.

Налет авиации союзников 25 марта 1945 г. разрушил не только завод фирмы ВММ, но и пражские районы Высочаны и Либен. Сброшенные с самолетов 375 т бомб полностью разрушили сборочную линию по производству истребителей танков



Истребители танков Jagdpanzer-38 после окончания войны строились для нужд армии Чехословакии под обозначением ST-I. Бронированные машины этого типа были самыми многочисленными в вооруженных силах чехословацкой республики. На снимке - самоходка ST-I форсирует водную преграду.

«Хетцер», были сильно повреждены близлежащие жилые кварталы Праги, погибло много гражданских лиц. На разоренном заводе сохранилось только 61 самоходная установка Jagdpanzer-38. После налета у фирмы ВММ сохранилась лишь маломощная сборочная линия истребителей танков в Слани. В апреле менеджеры фирмы ВММ предприняли попытку наладить сборку самоходок непосредственно в Миловице. До конца войны в Миловице силами рабочих фирмы ВММ и немецких солдат удалось собрать 85 машин. Согласно чешской документации в апреле и начале мая было полностью закончено около 70 самоходок.

Заводы фирмы Шкода подверглись бомбежке 20 декабря 1944 г., однако сборочная линия по выпуску самоходок «Хетцер» практически не пострадала. Мартовская бомбежка завода в Праге отразилась на выпуске истребителей танков в Пльзене - фирма ВММ больше не могла поставлять ряд комплектующих узлов и агрегатов. В апреле фирма Шкода изготовила 55 установок «Хетцер», в начале мая - еще шесть, но ни одна из этих машин не была поставлена заказчику. Ровно через месяц после налета на завод фирмы



Учебный истребитель танков ST-III широко применялся в армии Чехословакии для подготовки танкистов.



Командирская башенка учебного истребителя танков имела закругленные ребра.

ВММ, авиация союзников провела аналогичный рейд, целью которого стали заводы Шкоды. Группа из 198 американских тяжелых бомбардировщиков удачно отбомбилась по заводским корпусам. Сотни тонн фугасных и зажигательных бомб превратили здания в руины. Удивительно, но людские потери в результате налета оказались минимальными - шестеро убитых и десять человек раненых. Налет 25 апреля 1945 г. фактически поставил точку в программе G-13 по выпуску истребителей танков Jagdpanzer-38, хотя официально она была прекращена лишь 18 мая, уже после окончания войны в Европе. После налета фирма Шкода не сумела закончить сборку ни одной машины. 5 мая в Праге и Пльзене началось восстание. В нем приняли участие большинство рабочих и инженеров фирм ВММ и Шкода, в распоряжение восставших попало несколько самоходок «Хетцер», оказавшихся в тот момент на заводах. Истребители танков приняли участие в боях на стороне восставших.

В общей сложности фирма ВММ изготовила 2047, а фирма Шкода - 780 истребителей танков. Были также построены 181 БРЭМ и 13 машин «Старр».

Производство и модернизация машин на базе Jagdpanzer-38 в Чехословакии после окончания войны

После окончания войны перед новой Чехословацкой республикой встала задача консолидации экономики и политики. Индустриальная база страны не очень сильно пострадала от налетов авиации или от действий сухопутных войск, однако вся промышленности усилиями немцев была очень сильно милитаризована. Чехословакия имела возможность использовать возможности собственных заводов для перевооружения национальной армии, однако сама армия пока не знала какое оружие ей необходимо.

На территории страны в наследство от вермахта осталось несколько сотен истребителей танков Jagdpanzer-38, в большинстве своем абсолютно новых или не имеющих никаких повреждений. Весной и летом 1945 г. а вооружение первых подразделений формируемой новой армии Чехословакии поступило примерно тридцать «Хетцеров», не имеющих вооружения.

Производители истребителей фирмы Шкода и восстановившая свое историческое название ЧКД фирма ВММ могли восстановить выпуск самоходных установок. Наибольшую активность в этом отношении проявила фирма Шкода, заявившая, что способна поставить вооруженным силам 130 истребителей танков в течение полугода. Фирма могла бы изготовить и большее количество машины, если бы Советская Армия в рамках репараций не конфисковала с заводских складов в Рачице 98 сваренных бронекорпусов. Фирма ЧКД также провела ревизию своих возможностей и объявила, что, если потребуются, может поставить не менее 200 истребителей танков.

Реакцией армейских кругов на предложения промышленников стало направление экспертной комиссии на заводы обеих фирм для изучения ситуации на местах. Завод фирмы Шкода комиссия посетила 12 июля 1945 г.; в состав комиссии входили министр обороны, командир танкового корпуса, офицеры-танкисты. В Пльзене эксперты застали значительное количество различных опытных образцов, наибольший интерес у членов комиссии вызвал истребитель танков «Хетцер» (номер шасси 323815), вооруженный 75-



Вид сзади сверху на учебный истребитель танков ST-III.



мм пушкой StuK-40. Вермахт заказал постройку такой машины под шифром D3-322 незадолго до конца войны. Орудия StuK-40 выпускались фирмой Шкода, они должны были заменить на самоходках импортируемые из Германии пушки Pak-39 L/48.

В июле 1945 г. опытный истребитель танков, вооруженный пушкой StuK-40, проходил испытания на полигоне Валча. Вердикт, вынесенный по результатам испытаний, оказался не благоприятным для машины: мощность двигателя недостаточна, тесное боевое отделение, несбалансированность машины по массе (чрезмерно тяжелая передняя часть). Комиссия предложила фирме Шкода изготовить 20 таких истребителей танков, не устанавливая на них вооружения; их предполагалось использовать для обучения танкистов. Машины следовало изготовить из имеющегося в наличии задела корпусов, узлов и агрегатов. Комиссия не рекомендовала принимать на вооружение армии Чехословакии истребители танков «Хетцер».

В начале октября 1945 г. фирма Шкода получила заказ от командования танкового корпуса на модернизацию учебного истребителя танков. Корпус оставался без изменений, лишь заваривалось бронелистом отверстие под пушку. На вер-



Истребители танков ST-I, в отличие от «Хетцеров», комплектовались дополнительными фарами; было также изменено расположение инструмента и оборудования на внешних стенках корпуса. На снимке - первый серийный ST-I.



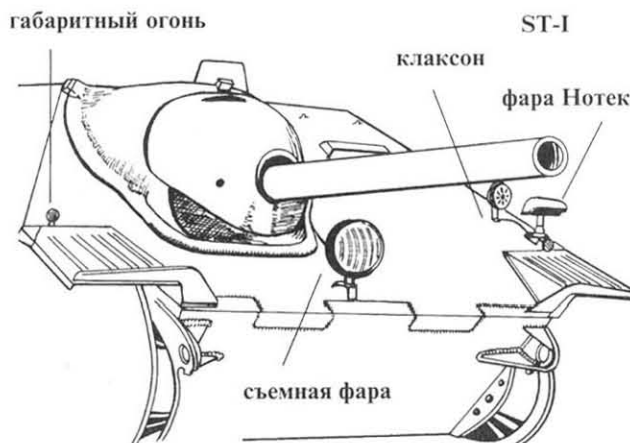
хнем бронелисте монтировалась неподвижная квадратная в плане рубка с двусторчатым люком в крыше. По периметру в стенках рубки имелись круглые амбразуры для стрельбы из легкого пулемета, в переднем и заднем бронелистах рубки имелось также по одному наблюдательному прибору. Механик-водитель располагался на своем обычном месте в боевом отделении. Рядом с местом механика-водителя оборудовалось место для инструктора. Над сиденьем инструктора в лобовом бронелисте устраивалась своеобразная рубка с наблюдательным прибором в передней стенке и люком в крыше. Внутри корпуса имелись две деревянные скамьи для двух и трех курсантов соответственно. Презентация учебного истребителя танков на фирме ЧКД состоялась 12 ноября 1945 г., затем последовало тщательное изучение как самой машин, так и документации на нее специальной комиссией министерства обороны.

На совещании в министерстве обороны, прошедшем 26 ноября 1945 г. были введены новые обозначения истребителей танков Jagdpanzer-38: учебная машина получила индекс ST-III, а боевой истребитель танков - ST-I. Обозначение ST-II было зарезервировано для самоходок «Мардер III», но из-за их малого количества этим машинам новое обозначение в конечном итоге решили не присваивать. Совещание рассмотрело состояние дел с проектированием и изготовлением машин ST-I и ST-III фирмой ЧКД, сле-

довало ускорить работы по ним, чтобы не позднее 20 февраля законченные образцы были доставлены в Милвице для испытаний. Министерство обороны выдало заказ на изготовление 50 учебных и 50 боевых истребителей танков с внесенными по результатам испытаний изменениями в конструкцию. Фирма Шкода должна была поставить для этих машин 75-мм пушки Pak-39. Боевые машины ST-I изготавливали по той же документации, что и истребители танков Jagdpanzer-38, предназначавшиеся в свое время для вермахта; единственное исключение - отсутствовала пулеметная турель на крыше бронекорпуса.



Вид сзади сверху на первый серийный истребитель танков ST-I.





39 L/48 (чехословацкое обозначение Ptk-39/44) первые 20 машин были поставлены без вооружения, пушки на них устанавливались позже, по мере ремонта трофейных орудий на фирме Шкода. Истребители танков этой партии имели номера шасси 65518-65537. В мае 1948 г. началась поставка оставшихся 30 машин (номера шасси 65538-65567), укомплектованных пушками.

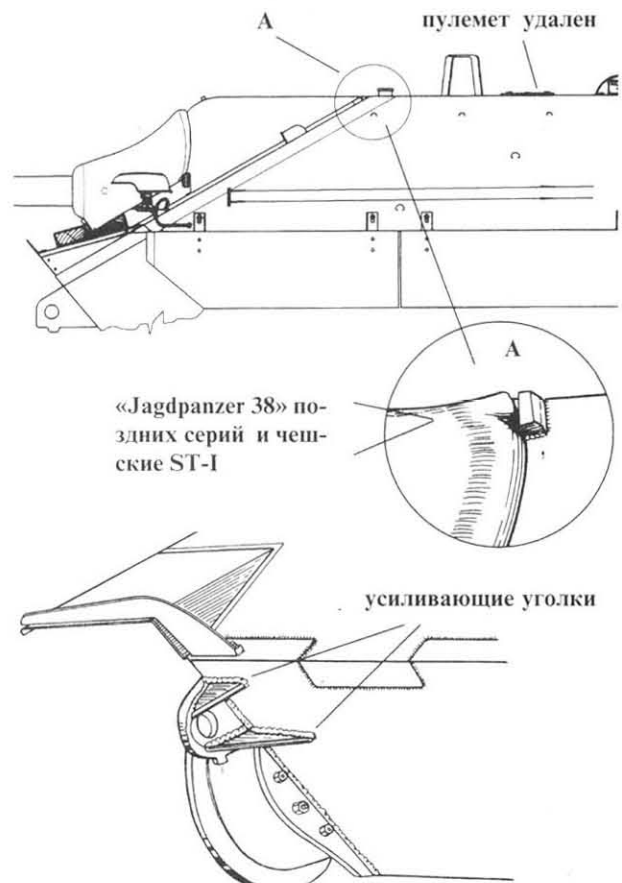
Внешне машины послевоенной постройки отличались от истребителей танков выпуска военного времени лишь незначительными деталями, в частности отсутствием на крыше боевого отделения пулеметной турели.

В 1946 г. планировавшееся поступление на вооружение чехословацкой армии большой партии советских танков Т-34-85 было ограничено партией всего из 65 машин. В этих условиях командование вооруженных сил пересмотрело свое негативное отношение к принятию на вооружение истребителей танков Jagdpanzer-38. Расчеты показывали, что армии потребуется 50 новых боевых машин ST- I сборки завода ЧКД в дополнении к уже имевшимся на вооружении 40 самоходкам Jagdpanzer-38 и 50 учебных истребителей танков ST-III.

Помимо танкового корпуса чехословацкой армии в самоходках Jagdpanzer-38 были заинтересованы вновь формируемые противотанковые артиллерийские подразделения. Для вооружения артчастей фирме Шкода была заказана партия из 20 машины, кроме того еще 87 истребителей танков выпуска военного времени прошли капитально-восстановительный ремонт. Одновременно с выполнением заказа чехословацких танкистов, фирма Шкода строила истребители танков (под первоначальным обозначением G-13) для вооруженных сил Швейцарии. Таким образом, обе фирмы, выпускавшие самоходные установки в годы Второй мировой войны, возобновили производство самоходок всего через год после окончания войны.

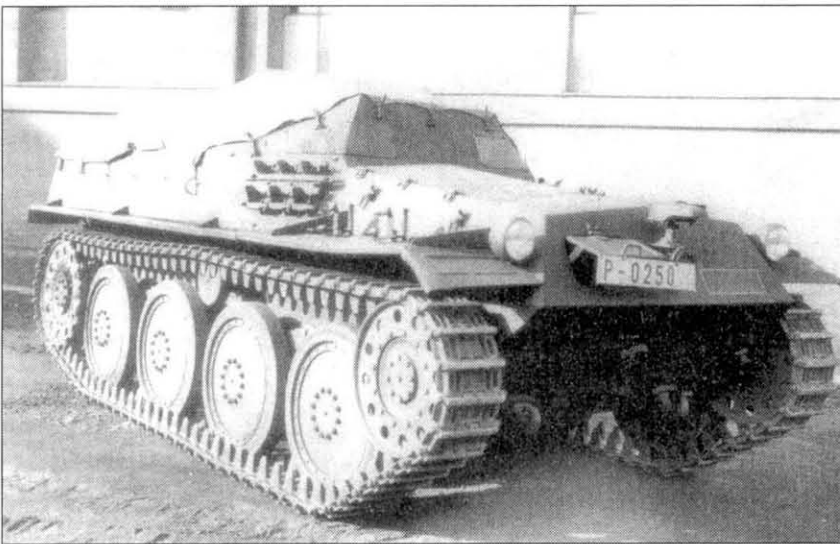
Заводы фирмы ЧКД в Праге и Слани начали выполнять заказ на 50 машин для армии Чехословакии. Учебные истребители танков (номера шасси 64916, 64917 и 65429-65467) были переданы заказчику в декабре 1946 г. - январе 1947 г. Опыт эксплуатации этих машин в строевых подразделениях выявил массу механических дефектов и ряд конструктивных недостатков. Все машины пришлось вернуть на завод для ремонта и реконструкции уже в течение первого года службы (машины проходили ремонт на заводе в Слани в апреле-июне 1947 г.). Последующая партия боевых истребителей танков ST-I (номера шасси 65468-65517) строилась с учетом опыта, полученного при эксплуатации учебных ST-III. Министерство обороны официально заказало 20 истребителей танков ST-I для оснащения артиллерийских частей 18 февраля 1947 г.; 4 июля фирма Шкода передала заказчику первую машину (номер шасси 65516, номера шасси остальных машин партии 67751-67770). Вся партия была поставлена в конце 1947 г. - начале 1948 г.

Для вооружения танковых и артиллерийских подразделений самоходок ST-I и ST-III не хватало, даже несмотря на то, что фирма Шкода восстановила более 100 истребителей танков «Хетцер», взятых со складов трофейной техники. До конца 1947 г. министерство обороны заказало дополнительные 50 установок ST-I для вооружения частей танкового корпуса. Из-за нехватки пушек Рак-

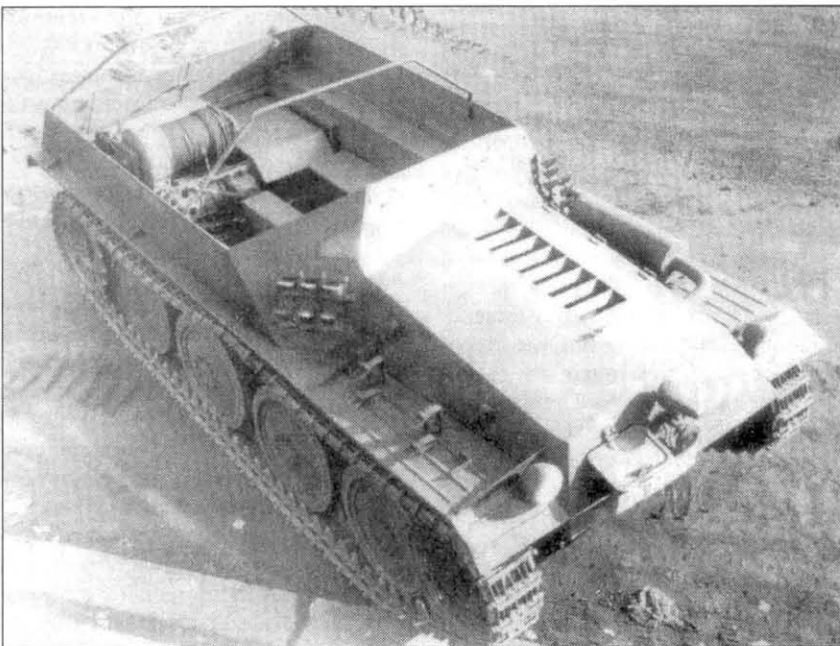




Артиллерийский тягач VN-38(t) на ходовых испытаниях.



Фотография трактора DT-I сделана на заводе фирмы ЧКД в Праге. Трактор конструктивно значительно отличался от истребителя танков.

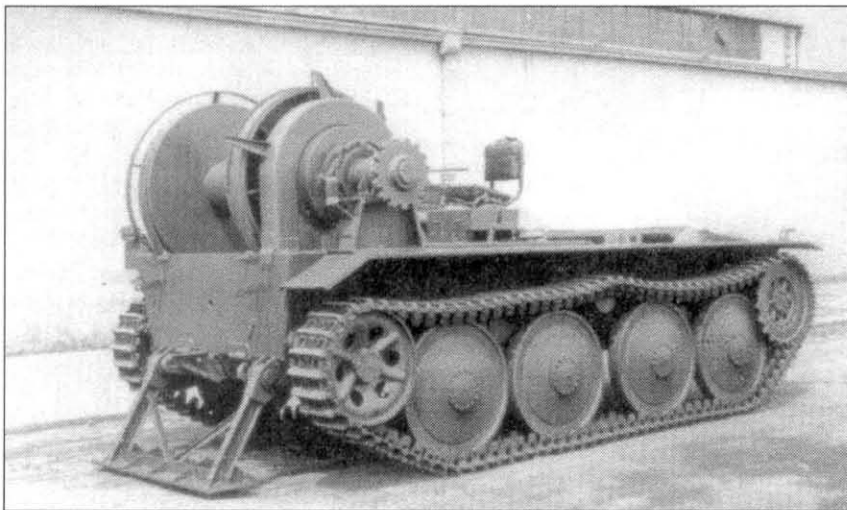


Трактор DT-I. Обратите внимание на жалюзи в верхней части капота двигателя и установленную в кузове лебедку.

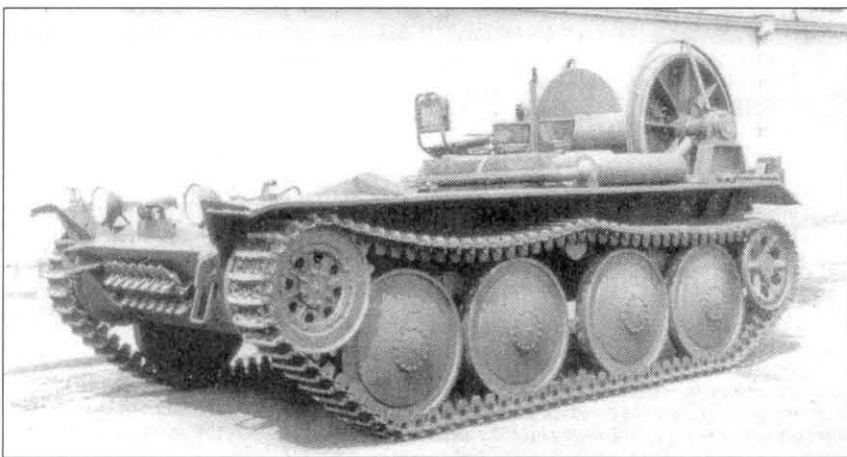
Министерство обороны заказало 26 августа 1948 г. фирме Шкода партию из 30 истребителей танков ST-I, предназначенную для оснащения артиллерийских подразделений. В это же время обозначение ST-I изменили на Sh PTK 75 mm vz.39/44. Цена одной машины определялась в 1 065 000 чехословацких крон. Поставку партии планировалось завершить к 15 ноября 1949 г. Из-за того, что завод в Пльзене был полностью занят выполнением швейцарского контракта (150 машин G-13), «домашний» заказ пришлось аннулировать; чехословацкая армия получила первые пять истребителей танков только 15 февраля 1950 г., остальные 25 машин чехословацкая армия получила до июня 1950 г. С поставкой последней самоходки из этой партии завершилось послевоенное производство истребителей танков в Чехословакии. Всего после окончания войны заново собрали 150 боевых самоходок ST-I и 50 учебных ST-III.

В послевоенные годы истребитель танков Jagdpanzer-38 использовался как база для различных модификаций. Часть экспериментальных работ инициировалась военными, часть - производителями. Фирма Шкода изготовила частично бронированный артиллерийский тягач VN-38(t). Тягач представлял собой обычную самоходку G-13, лишенную орудия и верхнего бронелиста над боевым отделением, зато оборудованную арматурой для буксировки артиллерийских орудий. На передних сиденьях размещались командир машины и механик-водитель, за ними устанавливались две лавки для шести человек артиллерийского расчета. Сверху боевое отделение закрывалось тентом, который натягивался на специальные поручни. В передней части рубки были сделаны два больших смотровых окна. В боевом отделении в надгусеничных нишах можно было перевозить до 40 выстрелов к 150-мм гаубице. Фирма Шкода безуспешно предлагала 10-тонный артиллерийский тягач, как министерству обороны Чехословакии, так и на экспорт. Программа разработки тягача была аннулирована в феврале 1949 г., а саму машину вскоре после принятого решения разобрали.

Фирма ЧКД разработала целое семейство артиллерийских тягачей DT-I, DT-II и DT-III класса 4,5 т, 7 т и 12 т соответственно. В отличие от тягача фирмы Шкода, корпуса машин фирмы ЧКД разрабатывались заново. Корпуса сваривались из тонких бронелистов. Двигатель - восьми



Прототип трелевочного трактора L-SPE. Обратите внимание на большой барабан с тросом и опускаемую опору.



Отделение управления на трелевочном тракторе L-SPE выполнялась полностью открытым.

или двенадцатицилиндровый дизель воздушного охлаждения фирмы Татра; мотор был установлен в кормовой части тягача и прикрывался сверху массивной плитой, имевшей решетки для доступа к дизелю воздуха. Гусеницы получили резиновые подушки для движения по шоссе. Ходовая часть с опорными катками большого диаметра по сравнению с ходовой частью истребителя танков Jagdpanzer-38 почти не изменилась. Диаметр колес как у истребителя танков имели лишь катки самого тяжелого тягача DT-III, две других машины имели катки меньшего диаметра. Судьба тягачей фирмы ЧКД оказалась более благоприятной, нежели судьба машины аналогичного назначения, разработанной на фирме Шкода. После демонстрации прототипа легкого тягача Швейцария в феврале 1950 г. закупила опытный образец тяжелой машины DT-III по цене 3 564 308 чехословацких крон (307 453 швейцарских франка). Закупка партии тягачей не состоялась из-за прихода в Чехословакии к власти

коммунистической партии.

В 1949 г. фирма ЧКД построила опытный образец трелевочного трактора L-SPE (трелевка - транспортёрка спиленных деревьев). Базой для этой машины также послужил истребитель танков Jagdpanzer-38. Низкий, открытый сверху, корпус трелевочного трактора являлся копией нижней части корпуса боевой машины, но сваривался из обычной, а не броневой стали. Ходовая часть и траки гусениц остались без изменений, лишь опорные катки вместо резиновых бандажей получили стальные. Дизель Татра-114 был установлен в кормовой части трактора, привод ведущих колес - через трансмиссию Уилсон. Над двигателем монтировалась мощная лебедка с трансмиссией, для обеспечения устойчивости при работе лебедки машина оборудовалась опускаемой опорой. В соответствии с некоторыми источниками фирма ЧКД не ограничилась постройкой прототипа и изготовила небольшую партию трелевочных тракторов.

Огнемётный танк РМ-1

Последней разработкой, сделанной на базе конструкции истребителя танков Jagdpanzer-38, стал огнемётный танк РМ-1. Машина была спроектирована специалистами фирмы ЧКД в соответствии со спецификацией, выданной министерством обороны Чехословакии 41 февраля 1949 г. Армия в течение длительного времени не имела четкого представления о концепции вооруженной огнеметом машины, но опыт применения огнеметных вариантов «Хетцера» впечатлял. Пока фирма ЧКД занималась проектированием такой машины, фирма Шкода получила заказ на проведение в 1950-1951 г.г. восстановительного ремонта 53 истребителей танков выпуска военного времени, эти машины находились на хранении в арсенале. После демонстрации орудий, самоходки осматривали и, при необходимости, ремонтировали и ставили на консервацию до окончания разработки огнеметного танка РМ-1. Тем временем, количество заказанных машин возросло до 75, однако позже от восстановительного ремонта 22 дополнительных истребителей танков отказались. К середине 50-х годов на консервации находилось 83 лишенных орудий самоходок, но решения о принятии на вооружение машин РМ-1 все не принималось.

Прототип огнеметного танка РМ-1 фирма ЧКД изготовила в феврале 1951 г., испытания показали, что дальность метания огнесмеси - 60 м - недостаточна. Базой для машины послужил корпус установки ST-I. Отверстие под пушку заваривалось бронелистом. Огнемёт монтировался в конической башенке кругового вращения, установленной на крыше боевого отделения. Баки для огнесмеси №р (огнесмесь данного типа использовалась в немецких огнеметах в годы Второй мировой войны) размещались в боевом отделении непосредственно за местом механика-водителя. Насос для подачи огнесмеси монтировался под бронекорпусом на левом борту корпуса.

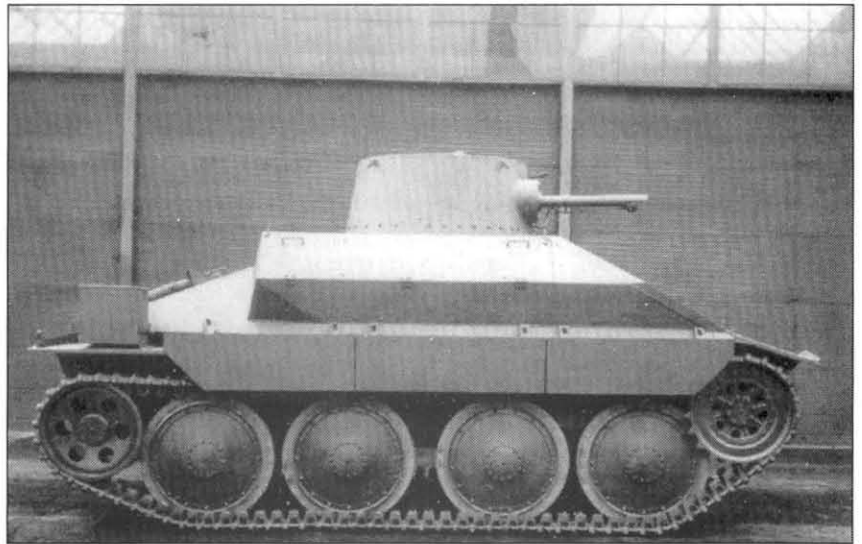
В апреле 1952 г. министерство обороны предписало переработать проект на основе рекомендаций Военно-технического института, немецкую огнесмесь следовало заменить составом Sh национального производства. Огнемёт изготовили на заводе «Коструктива» в Праге. Усовершенствованный прототип фирма ЧКД изготовила к 31 марта 1953 г. На машине монтировалась башня от

легкого танка LT vz.38; пушка из башни была снята, а отверстие под нее заварена. Вместо шаровой пулеметной установки ZB vz.37 монтировалась турель ЗПБ-А от танка Т-34-85. В боевом отделении располагались три бака под огнесмесь суммарной емкостью 1000 л, насос перенесли с левого борта корпуса на крышу моторного отделения.

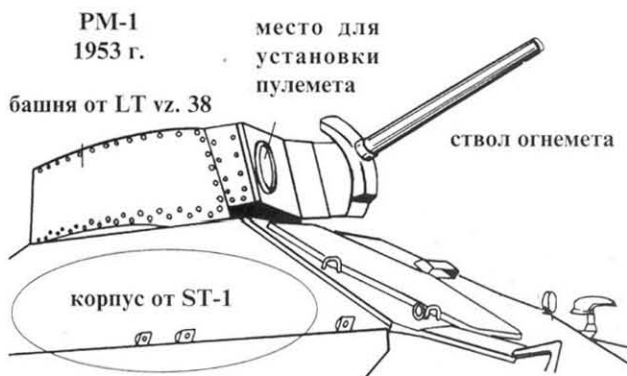
Испытания начались в июне 1953 г., дальность метания смеси увеличилась до 130 м, запас топлива позволял обеспечить непрерывную «очередь» продолжительностью 70 с. Проблемы возникли с клапанами баков, для наполнения которых требовалось больше часа. Такой срок военных не устраивал. Повторные испытания доработанной машины проводились с 19 по 24 июля 1954 г. Их результаты вновь оказались неудовлетворительными, прототип вернули на завод для внесения очередных изменений в конструкцию. Новые огнеметы VZR-252 поставила фирма Кострукта Брно, заменили и огнесмесь, теперь стали использовать состав ASN. Испытания усовершенствованного прототипа проводились на полигоне Либава в феврале 1955 г. Дальность метания смеси несколько снизилась и составила 110 м, зато все агрегаты огнемета работали нормально. Казалось, что теперь можно давать зеленый свет переоборудованию истребителей танков в огнеметные машины, однако возникли сложности с производством компонентов огнесмеси. Военные планировали провести тактические испытания огнеметного танка и привлечь к ним советских экспертов, которым и предстояло сказать решающее слово. Известно, что всю конструкторско-технологическую документацию на огнеметный танк РМ-1 передали в военный архив в 1956 г. из чего можно сделать вывод о прекращении программы чехословацкого огнеметного танка на стадии прототипа.



Огнеметный танк РМ-1, снимок сделан в феврале 1951 г. После реконструкции на эту машину поставили башню от танка LT vz.38.

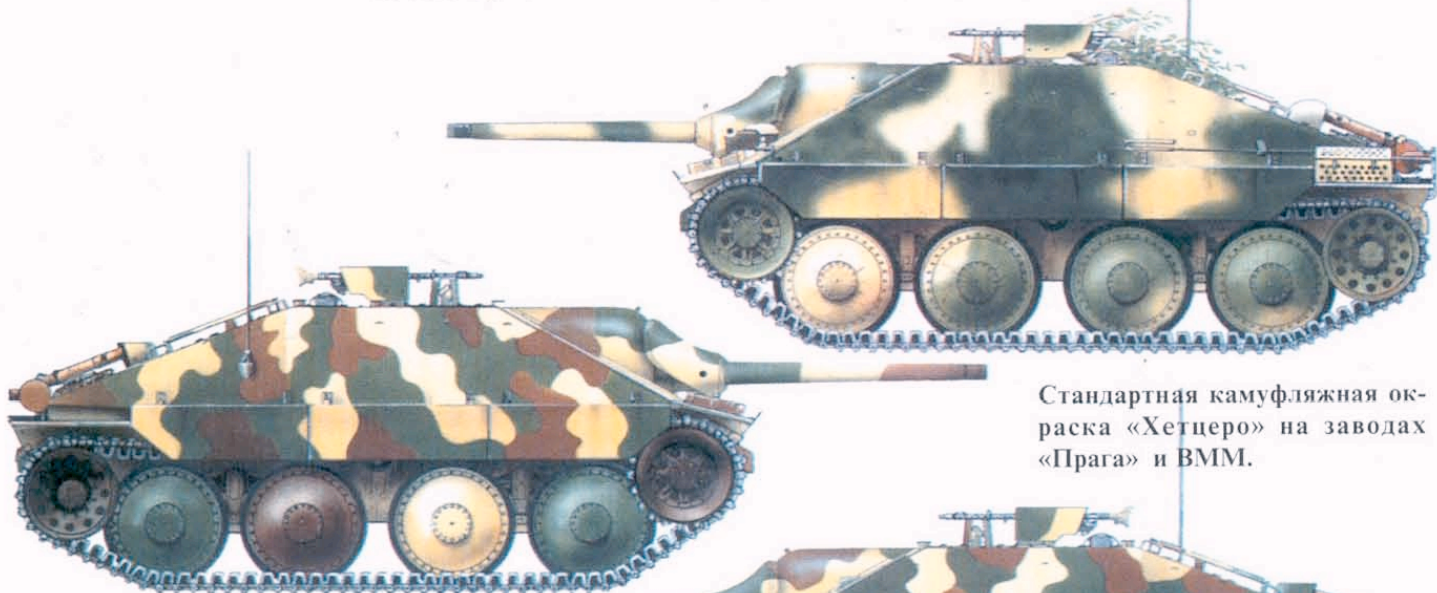


Вид справа на исходный образец огнеметного танка РМ-1. В ходе реконструкции с правого борта в корму был перенесен бронекожух, закрывавший систему подачи огнесмеси.



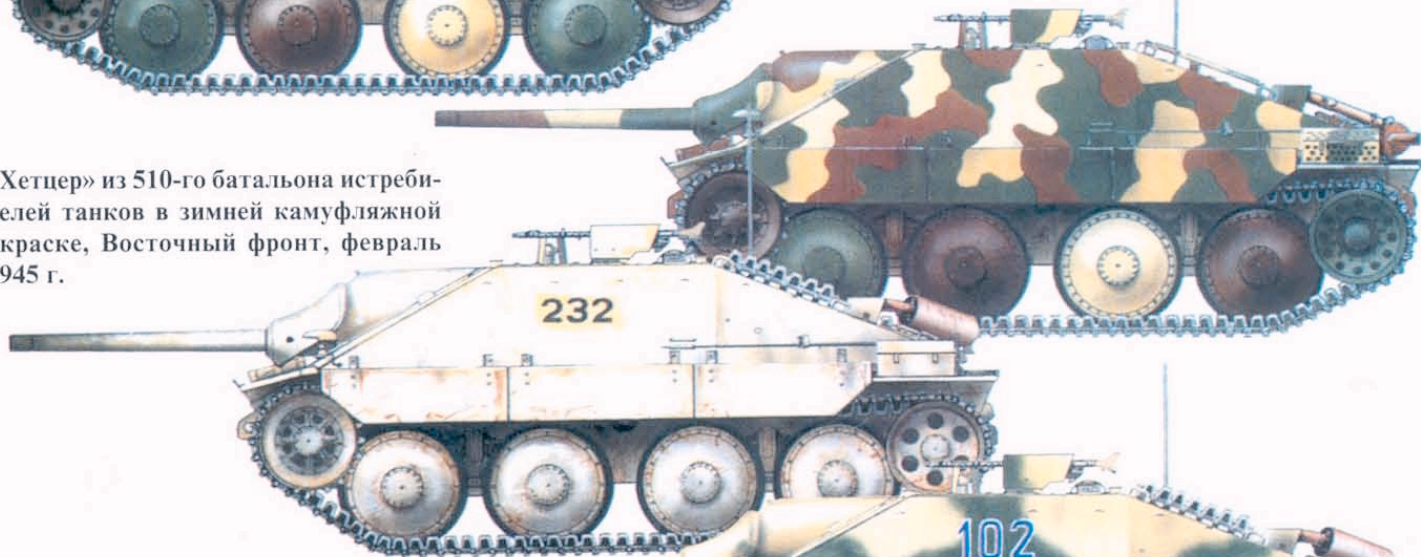
Вид спереди на огнеметный танк РМ-1. Обратите внимание на заглушку, закрывающую в лобовом бронелисте отверстие под пушку.

Первые «Хетцеры» были окрашены в темно-желтый цвет, на некоторые машины наносили пятна зеленого цвета.



Стандартная камуфляжная окраска «Хетцеров» на заводах «Прага» и ВММ.

«Хетцер» из 510-го батальона истребителей танков в зимней камуфляжной окраске, Восточный фронт, февраль 1945 г.

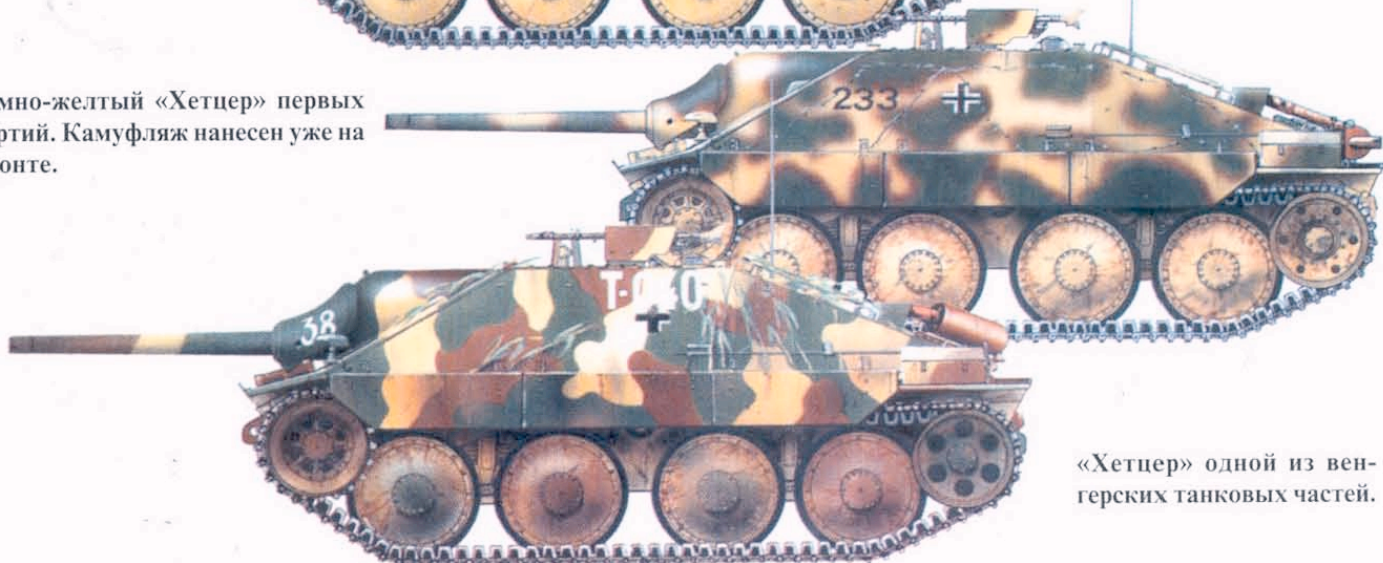


«Хетцер» из 8-й кавалерийской дивизии СС «Флориан Гейер», Восточный фронт, 1944 г.

В учебных подразделениях «Хетцеры» оставались темно-желтого цвета.



Темно-желтый «Хетцер» первых партий. Камуфляж нанесен уже на фронте.



«Хетцер» одной из венгерских танковых частей.