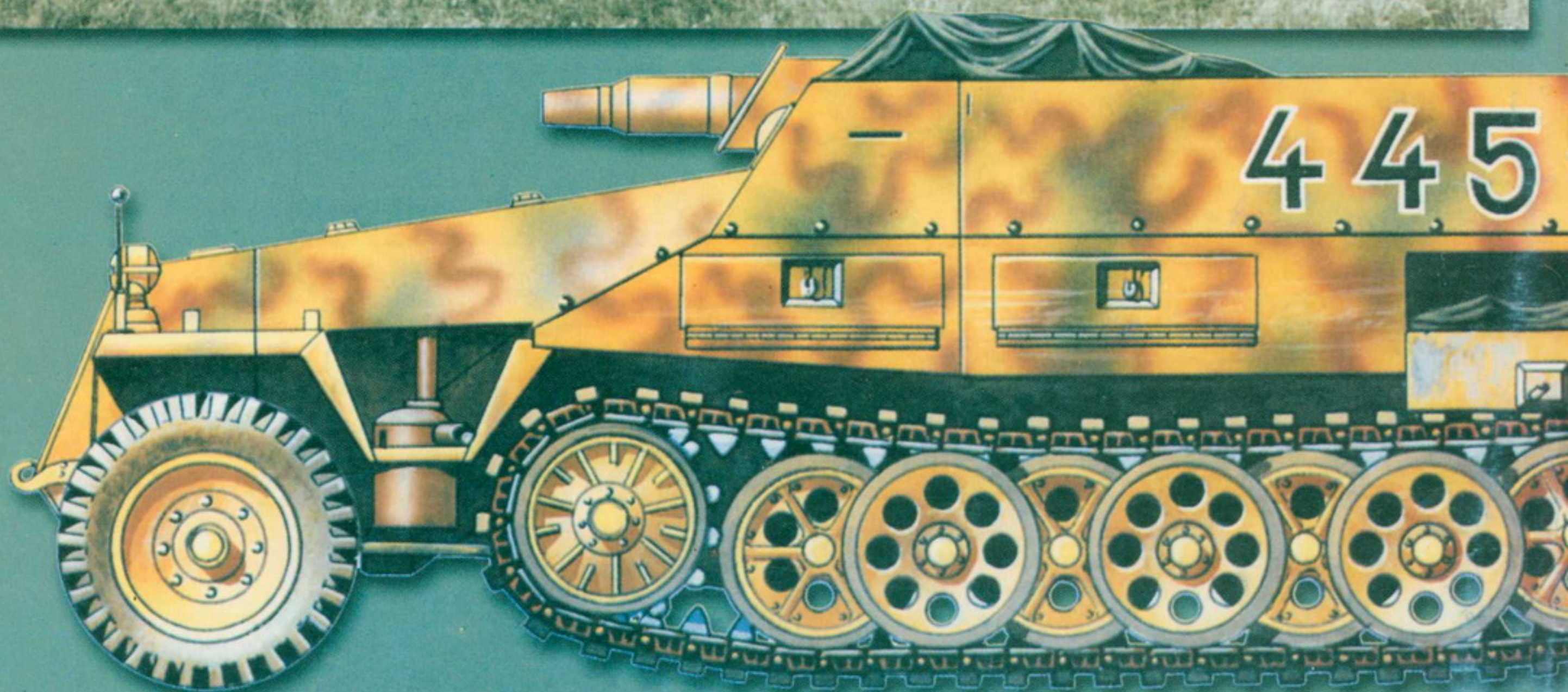


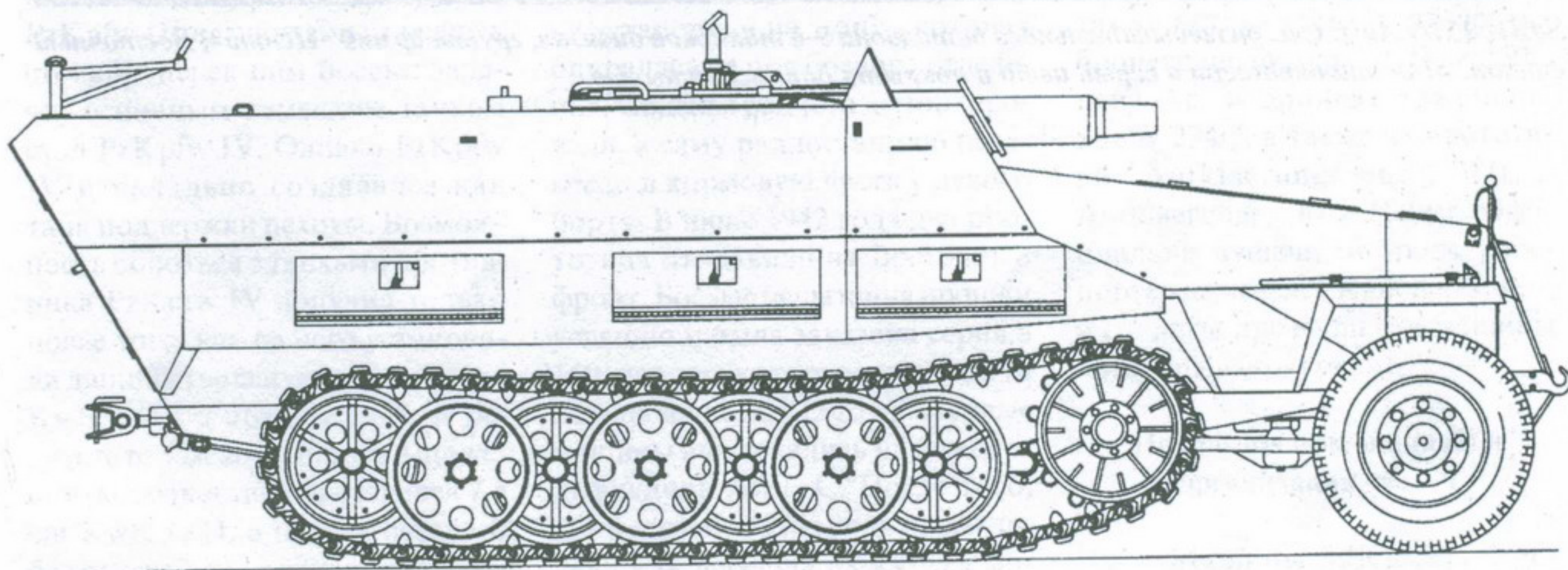
# SdKfz 251/9

## KANONENWAGEN



# SdKfz 251/9

## KANONENWAGEN



**ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКАЯ СЕРИЯ**

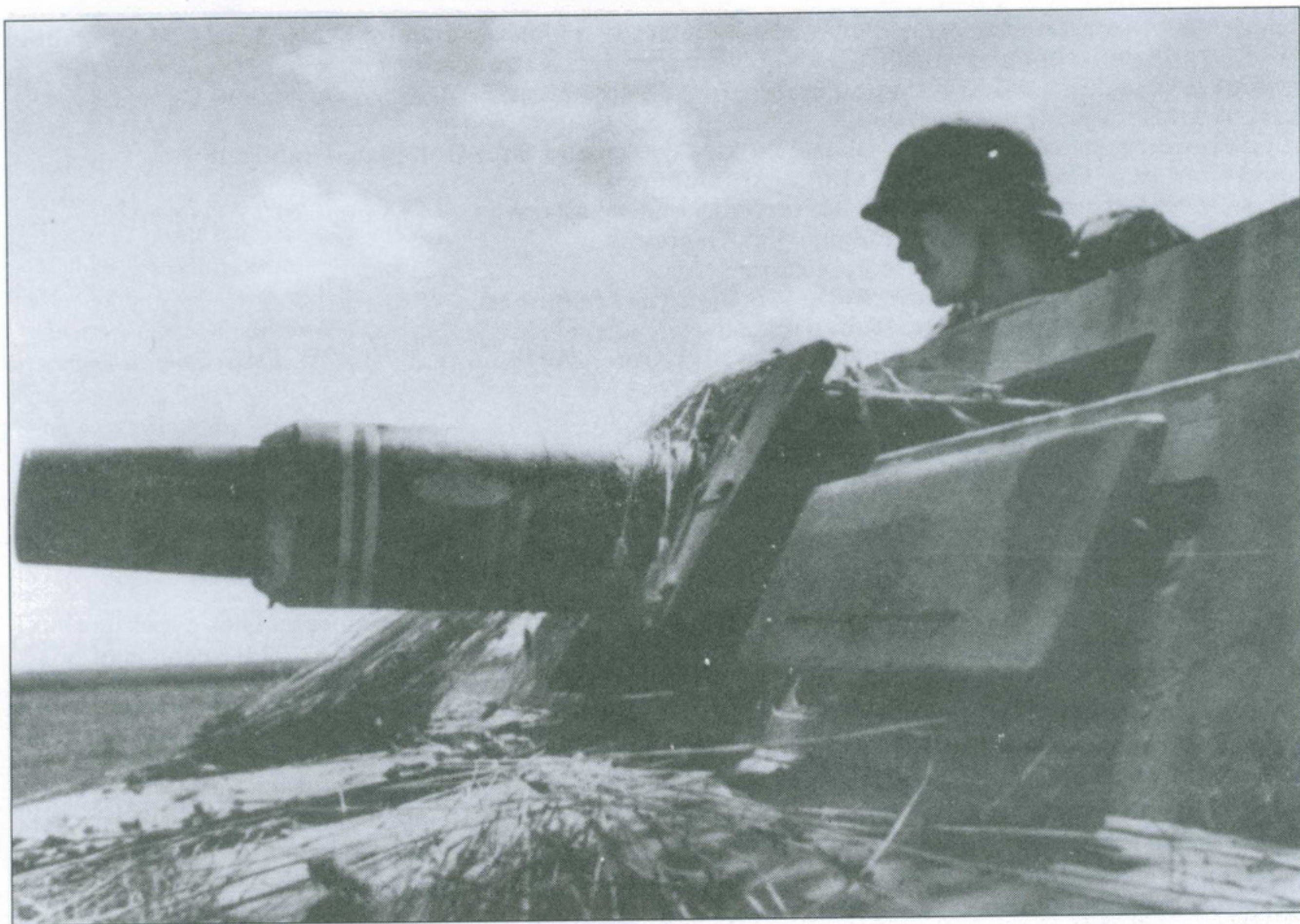
**№151**



*SdKfz 251/9 Ausf. C из разведывательного батальона 9-й танковой дивизии, группа армий «Центр», Восточный фронт. Машина окрашена в серый цвет и покрыта дорожной пылью.*



Военно-техническая серия  
Выпускается Кировским обществом  
Любителей военной техники и моделизма  
ЛР №071697 от 03.07.98  
Ответственный за выпуск: Сергеев П. Н.  
© Сергеев П. Н., 2000 г.  
Отпечатано в типографии №1 Г. Киров, ул. Авиационная, 14  
Тираж: 300 экз.



### История создания

После того, как командование панцерваффе признало танк PzKpfw III не способным решать стоящие перед ним боевые задачи, основным немецким танком стал PzKpfw IV. Однако PzKpfw IV изначально создавался как танк поддержки пехоты. Возможность бороться с танками противника PzKpfw IV получил только после того, как на него установили длинноствольную пушку 7,5 cm KwK L/43, а позднее L/48. В результате высвободилось множество короткоствольных пушек 7,5 cm KwK L/24, а пехота осталась без огневой поддержки. Требовалась машина, которая бы заменила PzKpfw IV с короткоствольной пушкой. В качестве выхода было решено установить короткоствольные 75-мм пушки на восьмиколесные бронеавтомобили SdKfz 233 и на полугусеничные бронетранспортеры SdKfz 251/9.

31 марта 1942 года берлинская фирма Buessing-NAG получила задание разработать новый бронированный кузов для mittlere Scheutzenpanzerwagen, позволяю-

щий устанавливать в боевом отделении 75-мм пушку. Крыша и часть лобовой брони над местом радиста была срезана. Саму пушку установили на тумбу, которая опиралась на пол боевого отделения. Сиденье радиста демонтировали, а саму радиостанцию перенесли в кормовую часть у левого борта. В июне 1942 года два прототипа отправили на Восточный фронт. Боевые испытания прошли успешно и была заказана серия в 150 машин, которым присвоили обозначение SdKfz 251/9. Первые машины выпускались на базе модификации Ausf. C. После того, как в сентябре 1943 года промышленность перешла на выпуск модификации Ausf. D, выпуск SdKfz 251/9 продолжили на базе этой модификации. Схема установки орудия оставалась без изменений до 1944 года, когда конструкцию орудийной тумбы радикальным образом изменили. С этого момента орудие можно было устанавливать на серийные бронетранспортеры без серьезной переделки кузова. Новое орудие получило название 7,5 cm KwK 51 (Sfl). Пушка стала заметно выше, что

увеличило высоту силуэта машины в целом. Однако на эту жертву было решено пойти, чтобы упростить технологию. Это орудие также устанавливали на легких бронетранспортерах SdKfz 250/8 neue Art и бронеавтомобилях SdKfz 234/3, а также на прототипах Aufklaerungspanzer 38(t) и Aufklaerungspanzer Hetzer. Официально пушечный бронетранспортер назывался Kanonenwagen, а солдаты прозвали эти машины «Stummel» («окурок»).

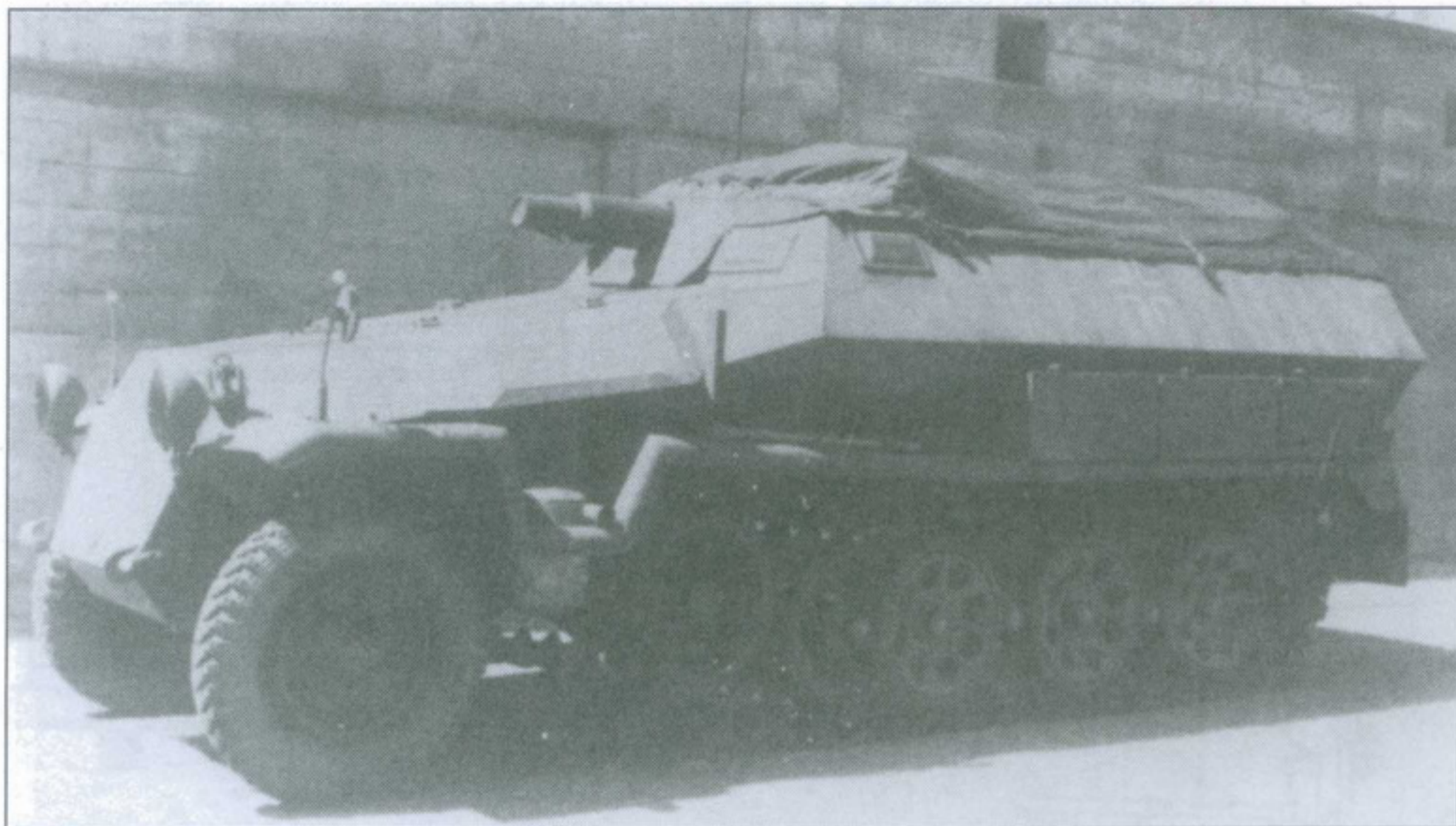
### Использование машины и организация частей

Машины SdKfz 251/9 использовали в составе следующих частей:

- В составе тяжелых рот гренадерских батальонов (позднее бронегренадерских батальонов), где обычно входили в состав 4-й роты I батальона и 8-й роты II батальона.

- В составе тяжелых взводов бронегренадерских рот.

- В составе тяжелых рот разведывательных батальонов, где обычно составляли 5-ю роту.



*WH-1286748. Один из прототипов на базе шасси Ausf. C. По-видимому, снимок сделан на фирме Buessing-NAG или Hanomag. Антенна еще находится справа, возле орудия. Брезент, закрывающий боевое отделение, очень редко можно увидеть на снимках, сделанных на фронте.*

Вооруженные пушками бронетранспортеры обеспечивали огневую поддержку немецкой пехоте, успешно поражая небронированные цели. Сочетая в себе высокую мобильность и точность огня, машины подавляли пулеметные гнезда и наблюдательные пункты противника, разрушали укрепления и здания, а также ставили дымовую завесу перед наступлением. Дуэли с танками противника не практиковались из-за слабости брони и недостаточной бронепробиваемости пушки. По этой же причине SdKfz 251/9 не использовался в частях самоходных истребителей танков, в разведывательных операциях и в первом эшелоне наступления. Как прежде штурмовым орудиям, пушечным бронетранспортерам разре-

шалось сопровождать пехоту только вместе с танками. Машины запрещалось использовать по одиночке, так как при этом терялся их боевой потенциал. Наиболее благоприятной местностью для применения SdKfz 251/9 были широкие равнины. В городах машины разрешалось использовать только в определенных ситуациях. Использовать SdKfz 251/9 в лесу не рекомендовалось из-за ограниченного сектора обстрела орудия (первоначально 10( влево и 12( право, -5(...+20(, позднее 20( влево и вправо, -10(...+16( ). Свои ограничения накладывало открытое сверху боевое отделение и недостаточный обзор из него. Экипаж состоял из четырех человек: унтер-офицера, который командовал машиной, а также обслужи-

вал радиостанцию, и трех нижних чинов, которые исполняли обязанности механика-водителя, заряжающего и наводчика.

Первоначально машинами комплектовали взводы в тяжелых ротах бронегренадерских и разведывательных батальонов. Позднее их использовали в артиллерийских секциях обычных бронегренадерских рот. Подразделения организовывались по следующим штатным расписаниям:

KStN 1125 от 21 декабря 1942 года. Взвод тяжелых вооружений располагал штабной секцией (SdKfz 251 и мотоцикл с коляской). Батарея пушечных бронетранспортеров состояла из шести SdKfz 251/9, одного подвозчика боеприпасов SdKfz 251/4, а также одного трехтонного грузовика.



*U-042896. Эта машина из румынской 1-й танковой дивизии, Восточный фронт, 1944 год.*



Снимок сделан сразу после того, как трофейная машина была доставлена в Штаты. Камуфляж представляет собой полосы зеленого и коричневого цвета по оливково-желтому основанию. Tактический номер 534 черный с белым кантом. Регистрационный номер WH-1621754. Дополнительно машина несет тактическую эмблему и эмблему дивизии (левый верхний угол лобовой брони). Машина принадлежала 5-й роте 2-го разведывательного батальона 2-й танковой дивизии. Позднее ее передали музею WTS в Кобленце, а в наши дни она экспонируется в Танковом Музее Мюнстера.

KStN 1125 от 1 мая 1943 года. Расписание претерпело лишь небольшие изменения. Штабную секцию оснастили радиофицированным бронетранспортером SdKfz 251/3 вместо обычного SdKfz 251/1, а грузовик и подвозчик боеприпасов SdKfz 251/4 выделили в отдельную секцию.

KStN 1125 от 1 ноября 1943 года. Очередные небольшие изменения. В штабной секции вместо мотоцикла с коляской полагался полугусеничный мотоцикл SdKfz 2 Kleines Kettenrad, а подвозчик SdKfz 251/4 заменили стандартным SdKfz 251/1, так как с переходом на модификацию Ausf. D, выпуск подвозчиков боеприпасов был прекращен.

KStN 1125 от 1 апреля 1944 года. Штабная секция лишилась полугусеничного мотоцикла, а транспортная секция - трехтонного грузовика. Батарею разделили на три секции по две машины в каждой.

KStN 1114с от 1 ноября 1943 года. Два SdKfz 251/9 входили в состав 4-го (тяжелого) взвода обычной бронегренадерской роты «С».

KStN 1114с от 1 июля 1944 года и KStN 1114с от 1 августа

1944 года число машин не изменилось, лишь номер секции сменили с 4 на 3, а затем на 2. В таком состоянии рота просуществовала до конца войны.

Имеются фотографические доказательства того, что машины SdKfz 251/9 состояли на вооружении румынской 1-й танковой дивизии.

#### Уцелевшие машины

На сегодняшний день известны три уцелевшие машины.

**SdKfz 251/9 Ausf. D раннего типа, Музей НИИБТ в Кубинке**

Машина, как и большинство других экспонатов музея, перекрашена в темно-зеленый цвет.



Эта же машина, вид спереди. На броне видны следы попадания пуль. Задние двери отсутствуют.



*SdKfz 251/9 Ausf. C из Учебной танковой дивизии, Нормандия, 1944 г.*



*В конце 50-х годов машина вернулась в Германию и подверглась реставрации. Были восстановлены многие внешние детали (крышки бортовых ящиков, крылья, задние двери, глушитель). Детали изготавливались заново и при их изготовлении допущено много ошибок.*

Частично разукomплектована. Пол боевого отделения отсутствует, гусеницы советского производства. Отсутствуют инструменты и принадлежности, с пушки снят прицел. Неизвестно где, когда и при каких обстоятельствах была захвачена эта машина.

**SdKfz 251/9 Ausf. D раннего типа, Музей WTS в Кобленце, в настоящее время в Танковом Музее Мюнстера, Германия**

Машина принадлежала 2-й разведывательной роте 2-го разведывательного батальона 2-й танковой дивизии. Первоначально машина имела регистрационный номер «WH 1621754» и тактический номер 534. Известно, что машину захватили под Фалезом в августе 1944 года. Машина долгое время находилась на Абердинском полигоне, а потом в числе прочих образцов немецкой бронетехники была подарена Германии. Первый год в Германии машина провела в WTS Erprobungsstelle в Меппене, затем находилась в коллекции музея WTS в Кобленце, и, наконец, оказалась в Танковом Музее Мюнстера. В Германии машину частично отреставрировали, вернув ей крылья, глушитель и детали бортовых ящиков.

Как и у машины из Кубинки, у мюнстерского SdKfz 251/9 отсутствуют многие детали внутри боевого отделения и снаружи.

**SdKfz 251/9 Ausf. D поздний вариант, Музей Паттона, Форт-Нокс, Кентукки, США**

Эта машина принадлежала 20-му разведывательному батальону 20-й танковой дивизии. Так-

тический номер 417, регистрационный номер WH-1808565. 20-я дивизия была полностью разгромлена советскими войсками 2 мая 1945 года восточнее Праги. Не известно, сразу ли машина попала к американцам, или те получили ее от советской стороны. В Музей Паттона машина прибыла 9 декабря 1946 года. Уже несколько лет идет реставрация машины.



*Вид три четверти после первой реставрации.*





*SdKfz 251/9 Ausf. C дивизии СС «Леибштандарт Адольф Гитлер», период боев за Харьков, февраль-март 1943 г.*

#### **Окраска и обозначения**

Машины, выпускавшиеся на базе бронетранспортеров Ausf. С, на заводе целиком покрывались серой краской Panzergrau (RAL 7021). В боевых частях они получали различный камуфляж, наиболее подходящий для условий данного участка фронта. Нет доказательств того, что такие машины попали в Северную Африку. В начале весны 1943 года ос-

новной цвет изменили с Panzergrau на Dunkelgelb. Машины на базе Ausf. D появились в сентябре 1943 года. Есть вероятность того, что некоторые машины на базе Ausf. С получили оливковую окраску уже на заводе, но доказательств этому нет. Все Ausf. D изначально уже красились в оливковый цвет. Поверх базовой окраски накладывались пятна Schokoladenbraun (RAL 8017) и/или Olivegruen (RAL 6003). Каких-

либо жестко определенных схем камуфляжа в немецкой армии не было. В центре борта обычно находился трехзначный тактический номер. На задних дверях и между двумя задними бортовыми ящиками наносилось изображение балочного креста. Эмблема дивизии помещалась на лобовую броню двигательного отделения и на левый верхний угол кормы. Под эмблемой обычно дублировался тактический номер. Регистрацион-



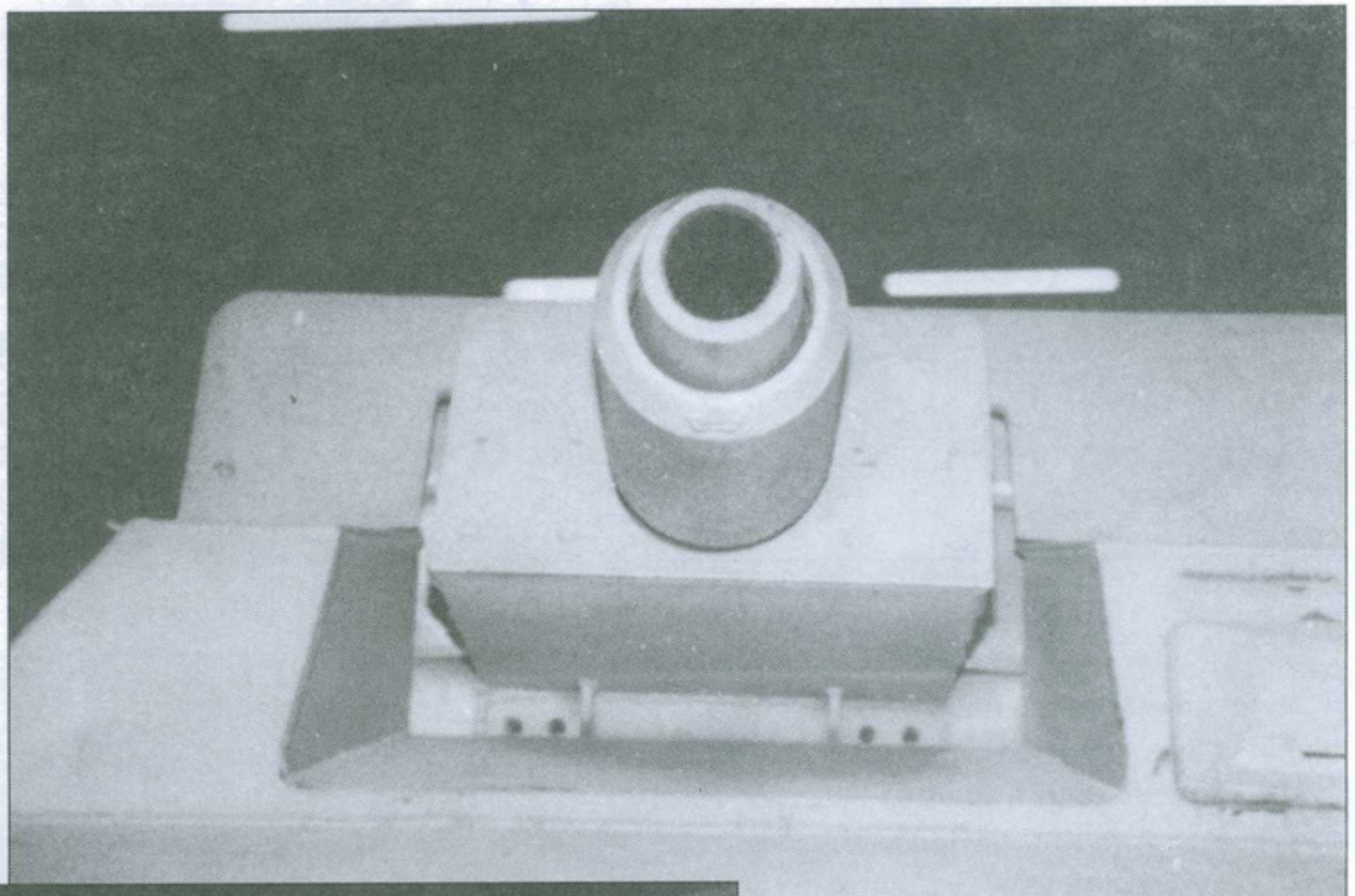
*Бронетехника танковой дивизии не привале. На переднем плане виден SdKfz 251/9 Ausf. С.*



*Один из членов экипажа чистит ствол у SdKfz 251/9 Ausf. C. Обратите внимание на импровизированный камуфляж машины - желтые пятна на сером фоне.*

ные номера находились на левом нижнем углу лобовой брони двигательного отделения и на левом заднем крыле.

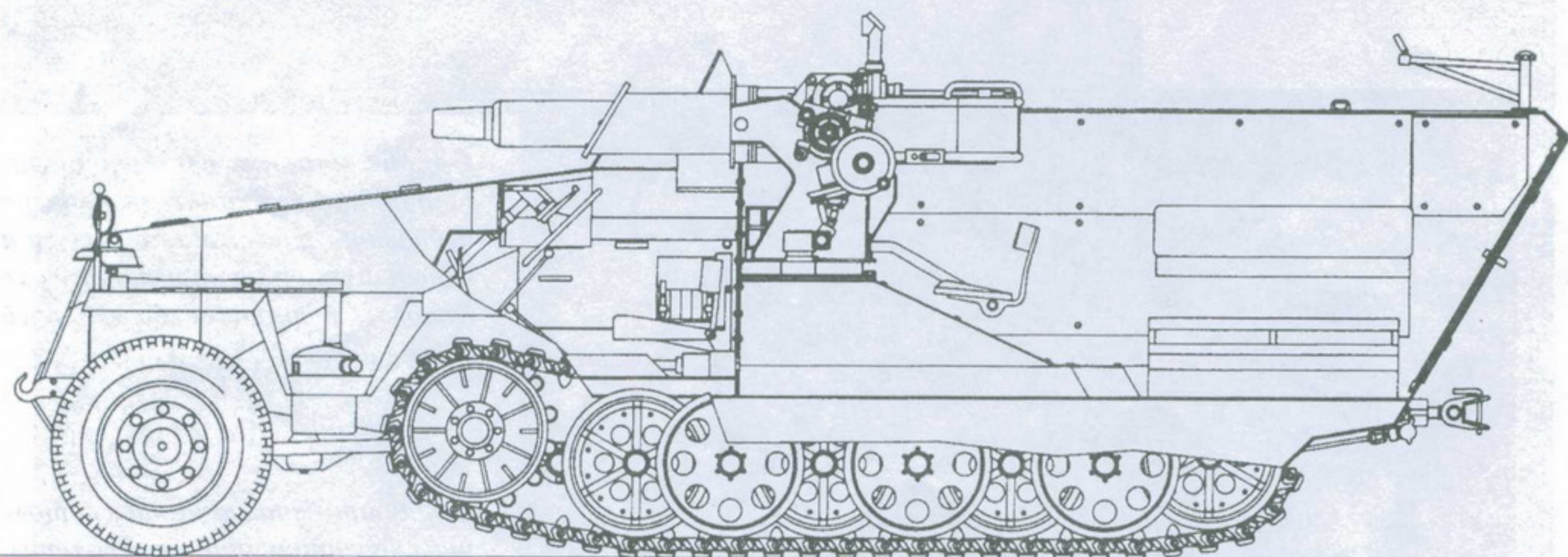
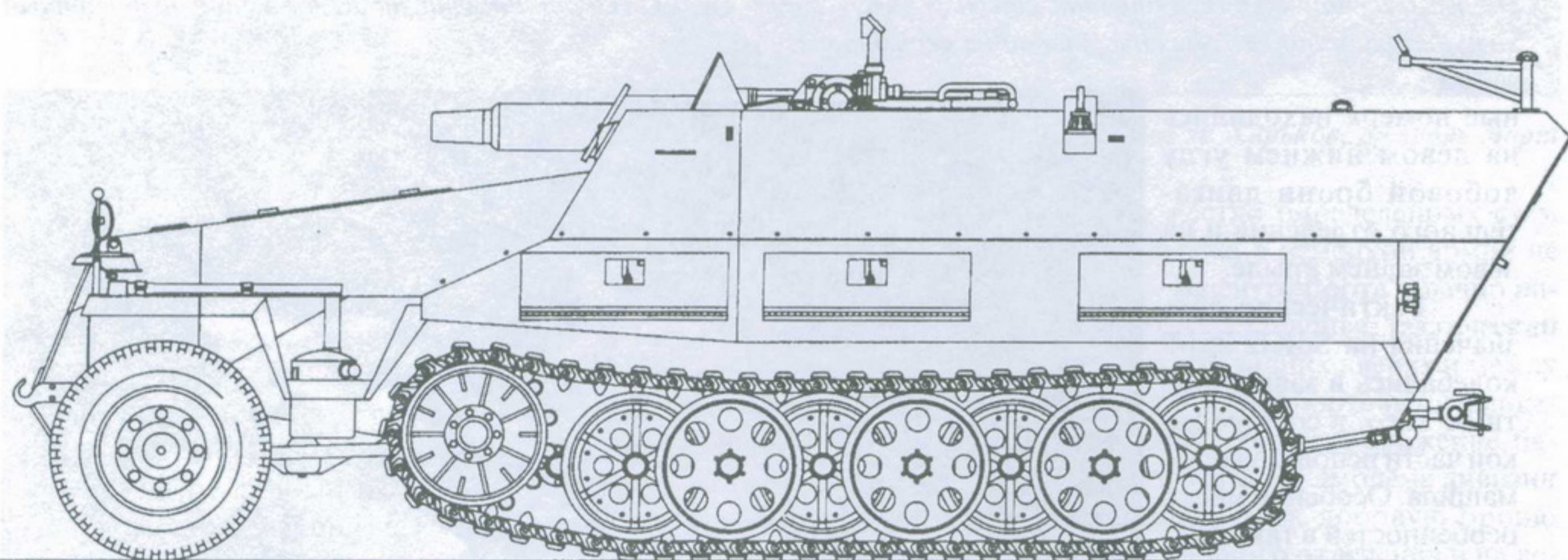
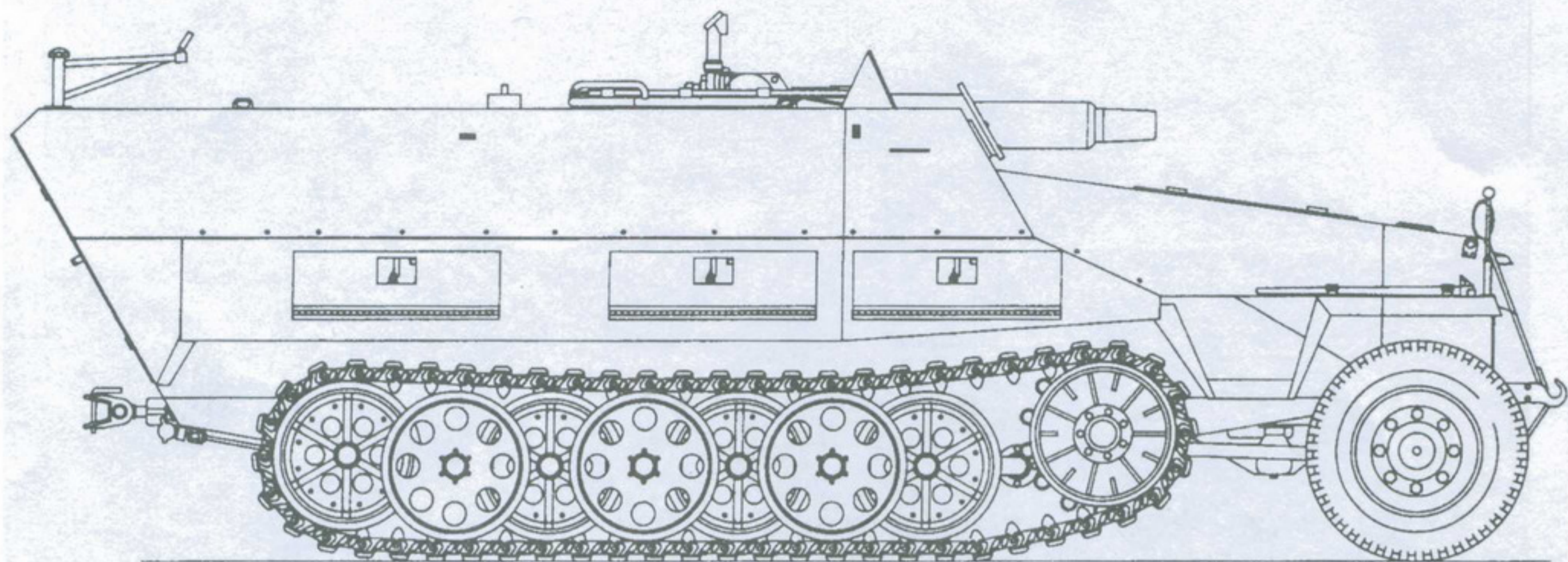
Тактические обозначения на SdKfz 251/9 колебались в зависимости от того, в составе какой части использовалась машина. Особенно много особенностей в тактических обозначениях отмечено у машин разведывательных батальонов.

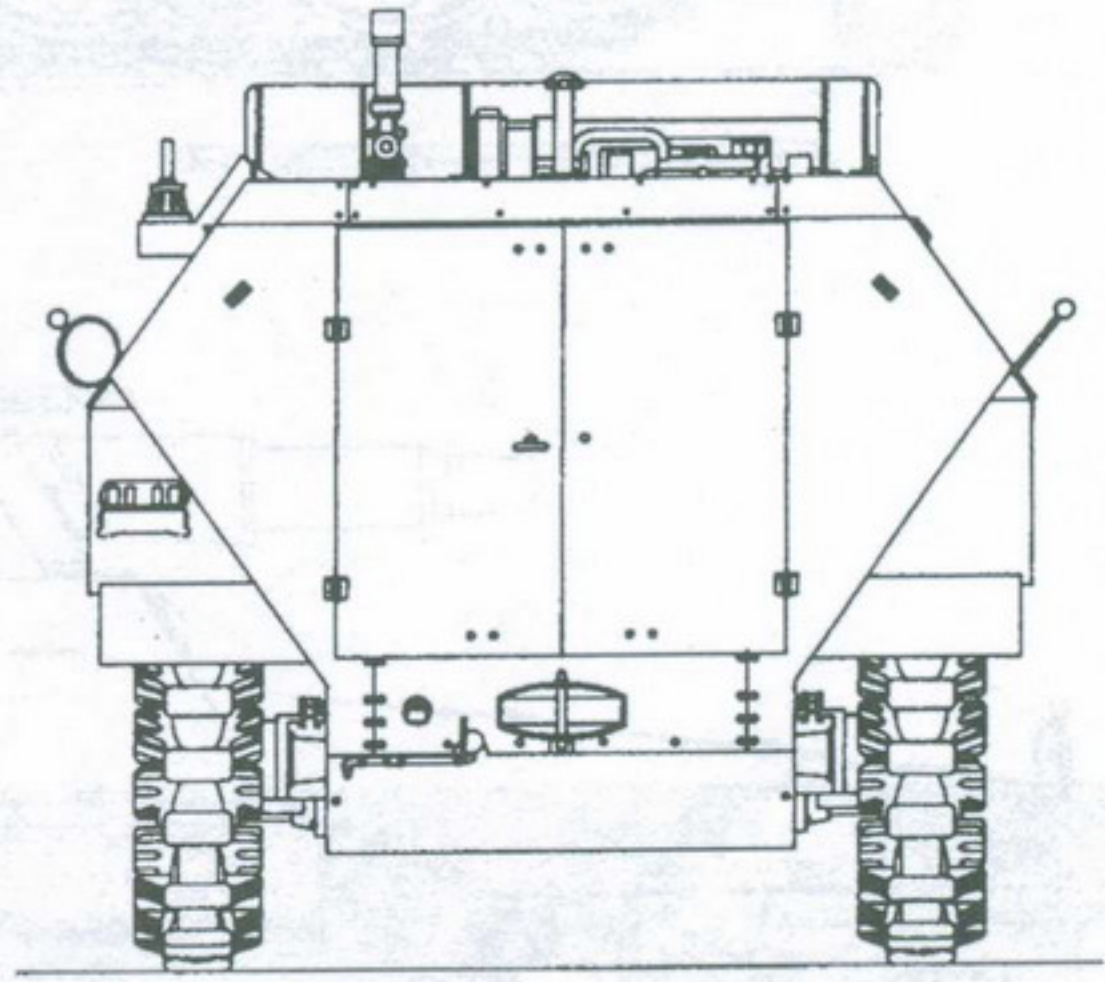
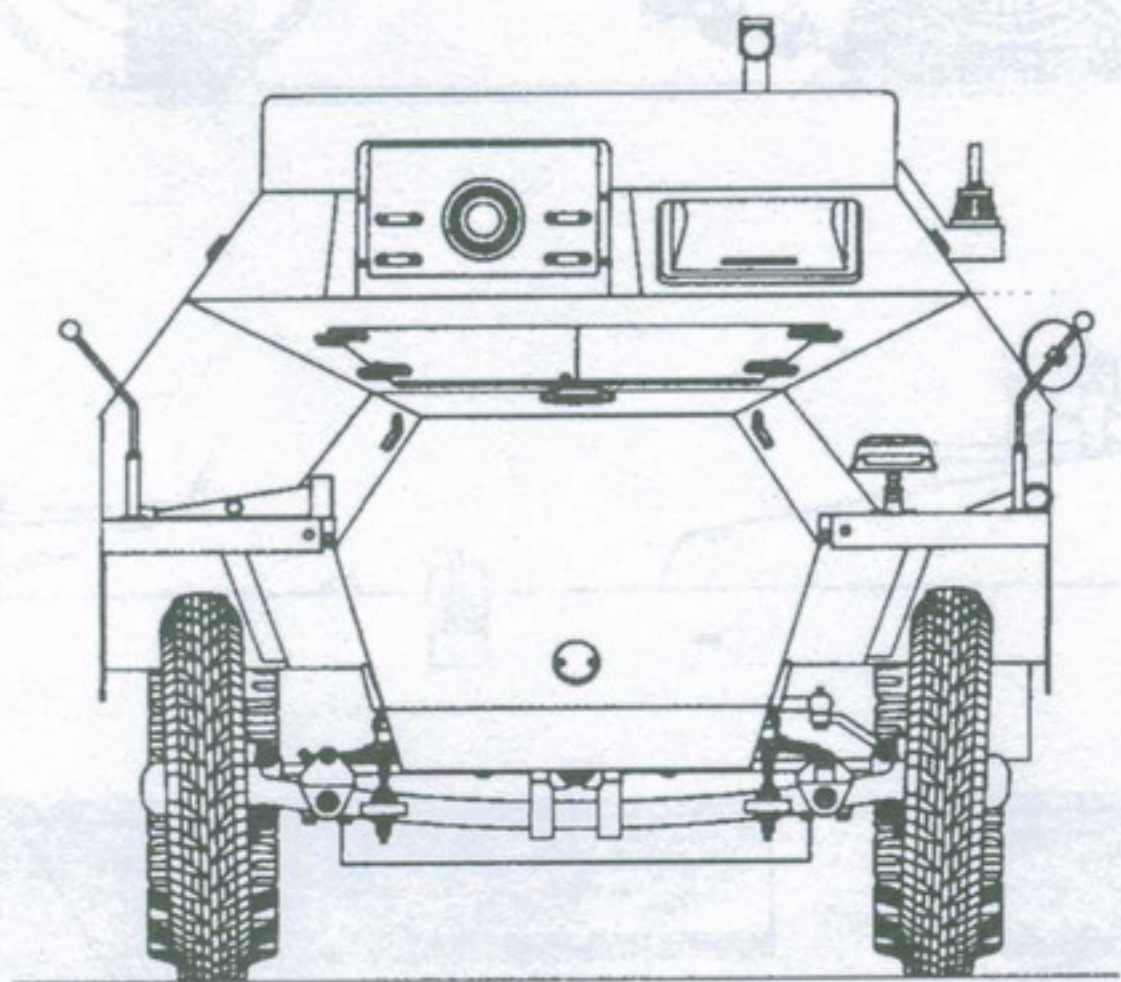
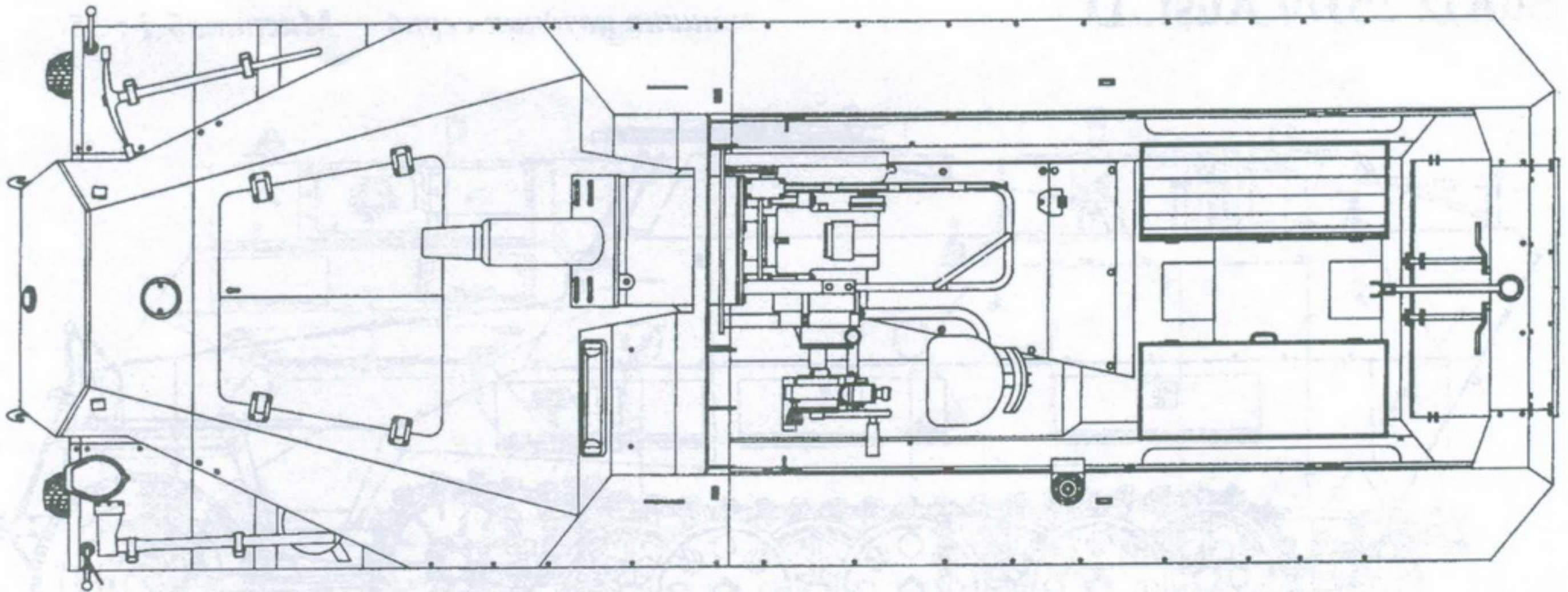


*Орудие машины из Мюнстера. Обратите внимание на четыре небольших отверстия в люльке и небольшую проушину на кожухе ствола. Ствол находится в задней мертвой точке.*

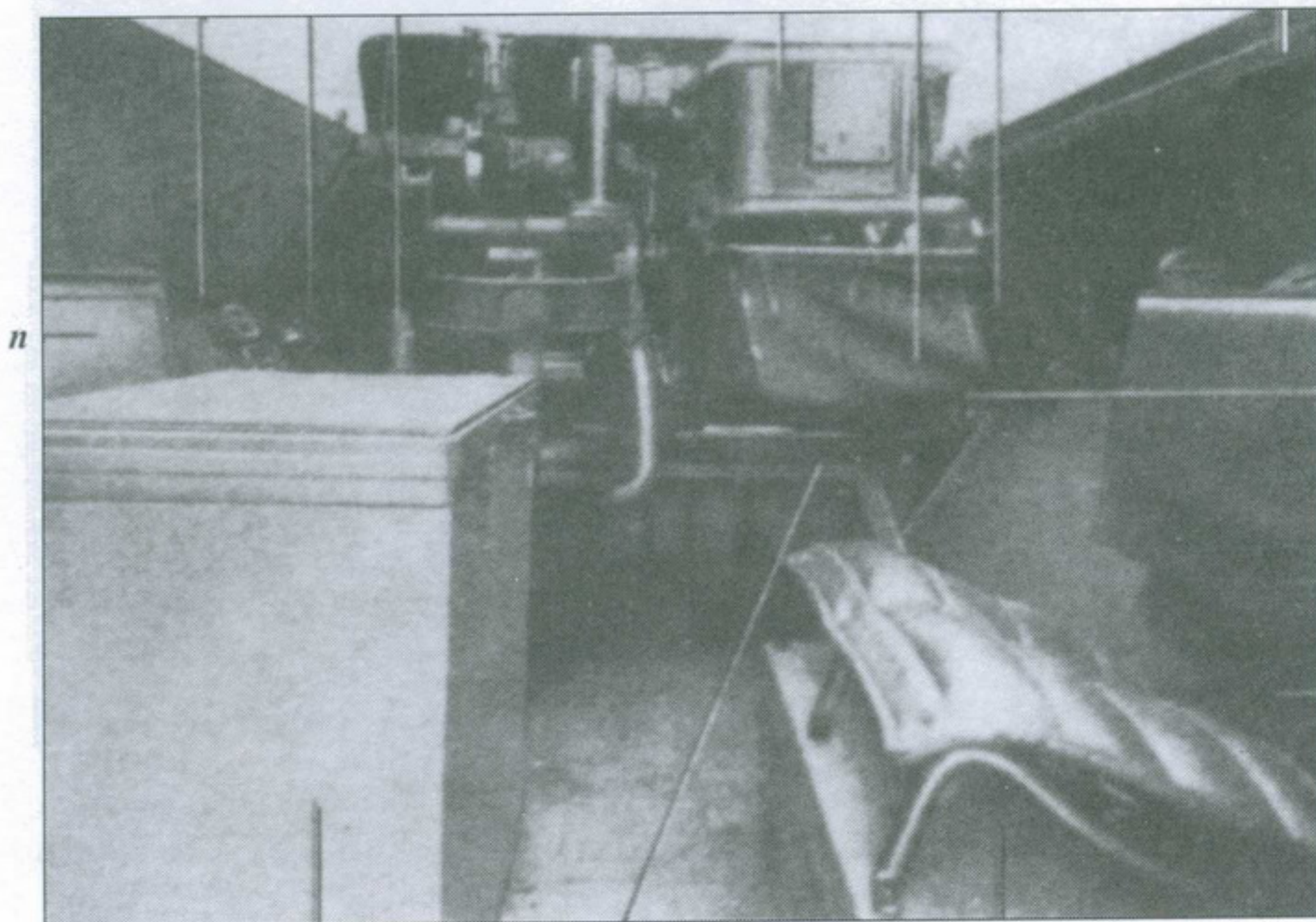


*Обратите внимание на сварные швы, соединяющие бронеплиты. На правом борту видны два уха для крепления камуфляжа и личных вещей экипажа.*



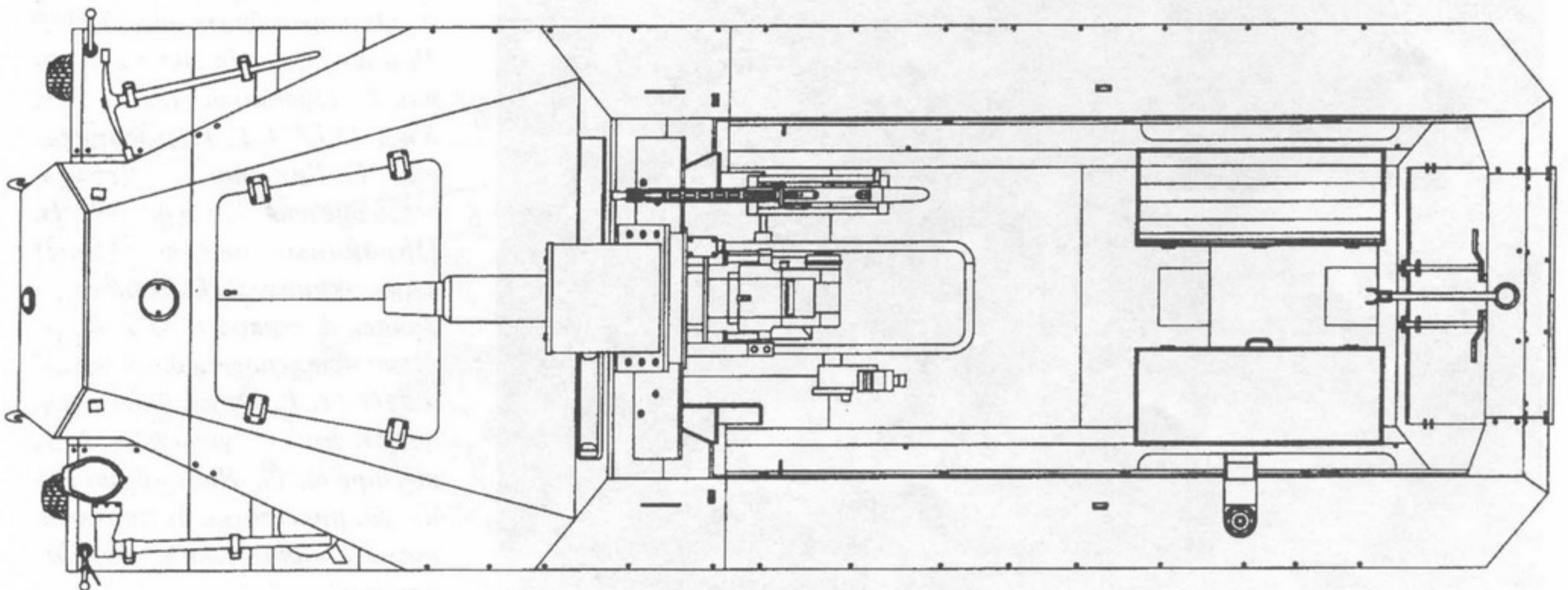
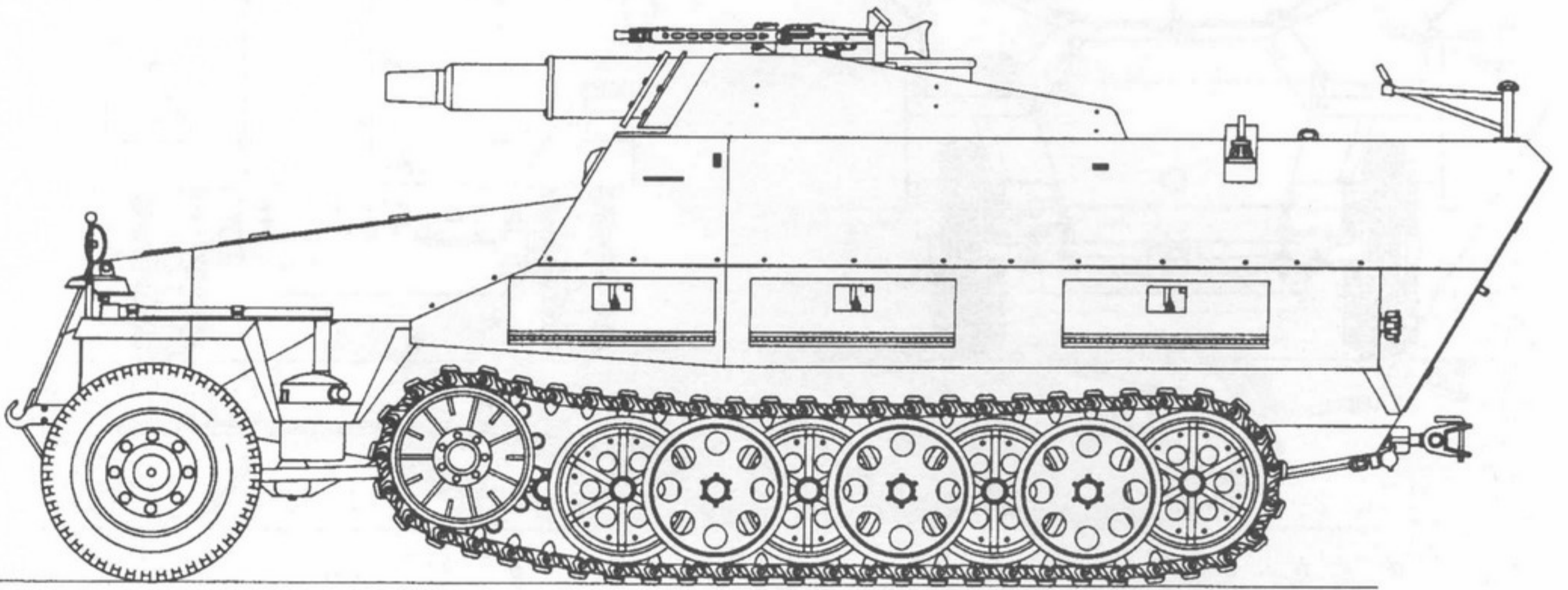
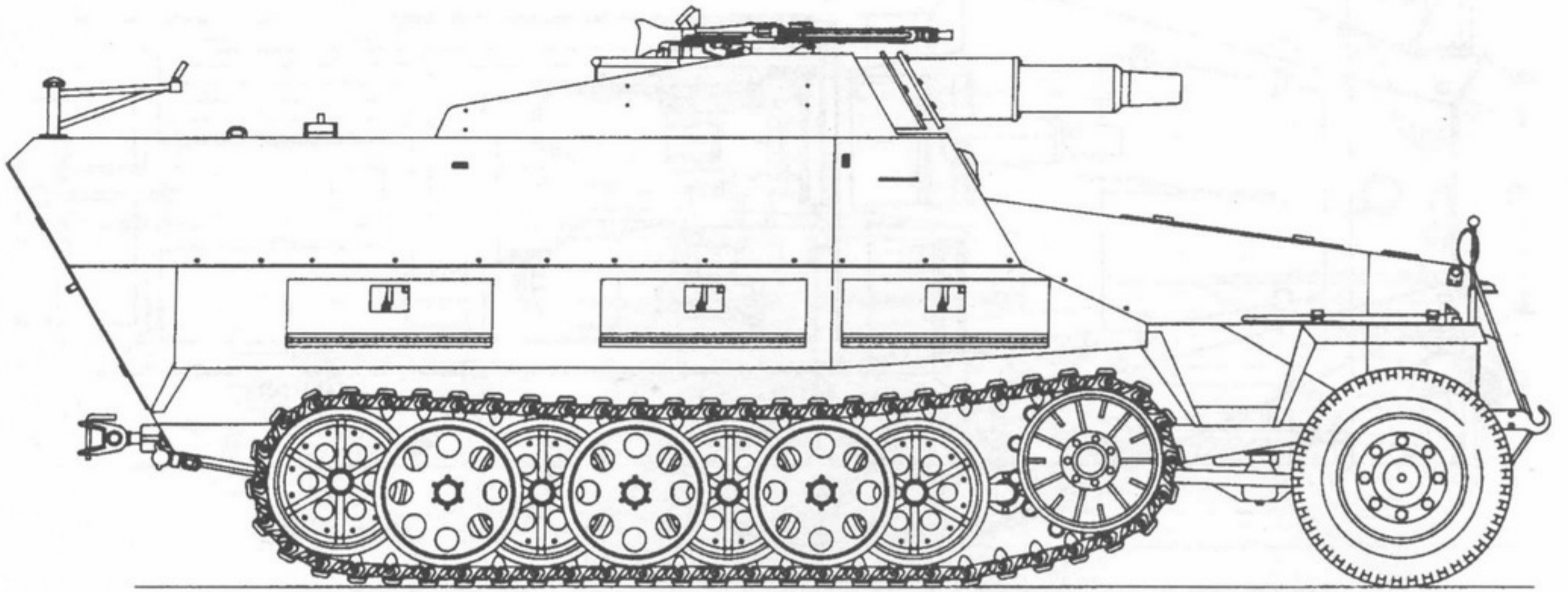


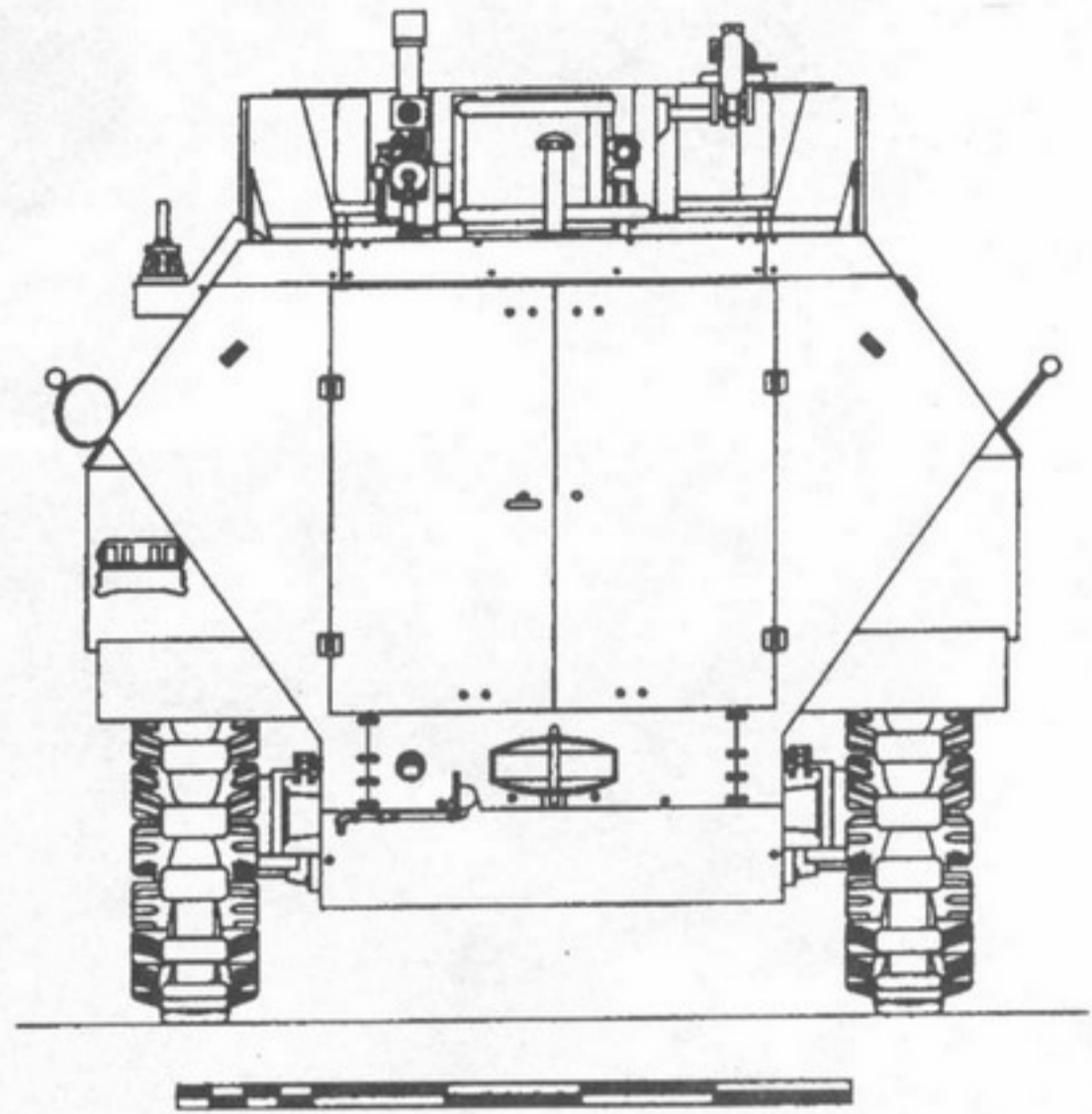
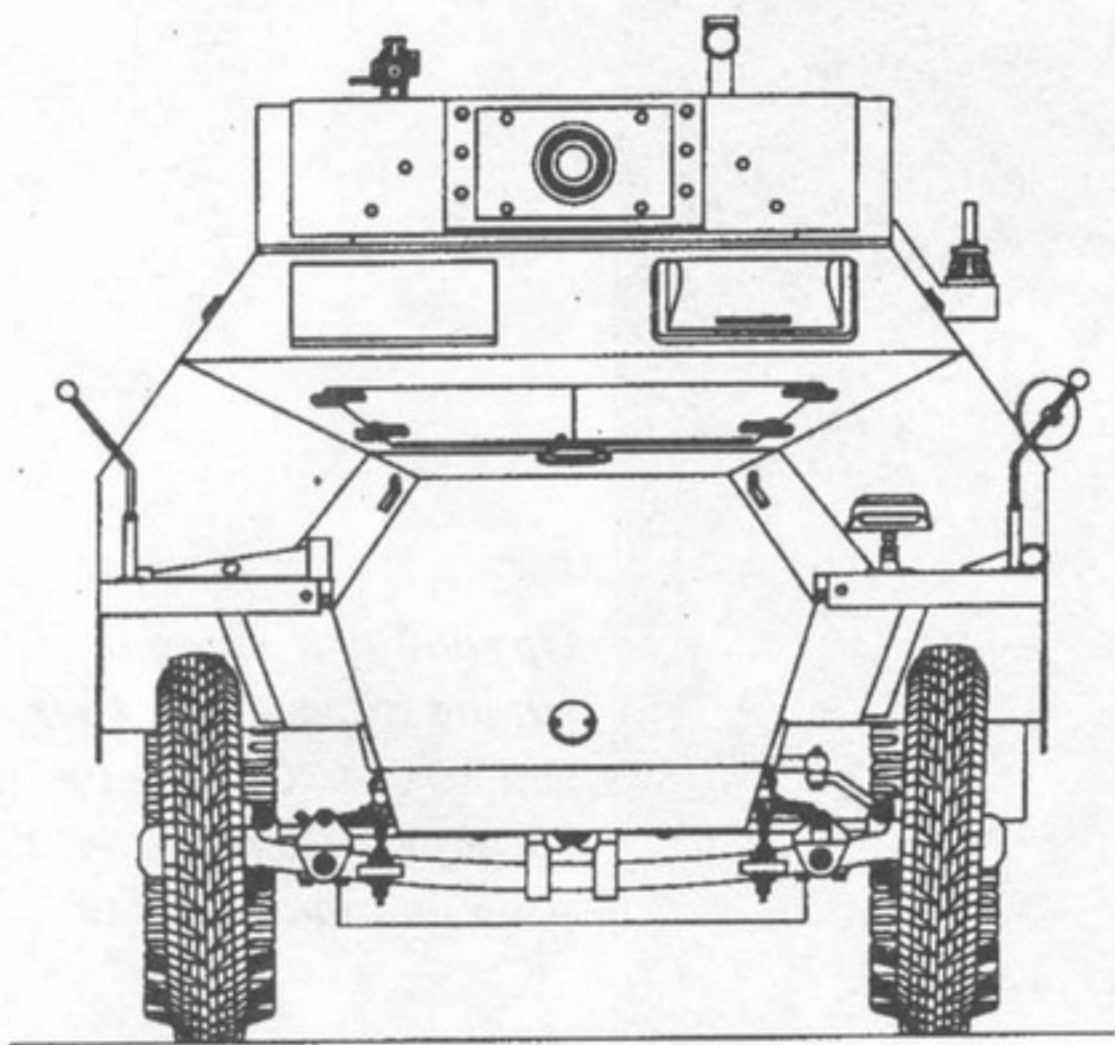
*a b c d e f g*



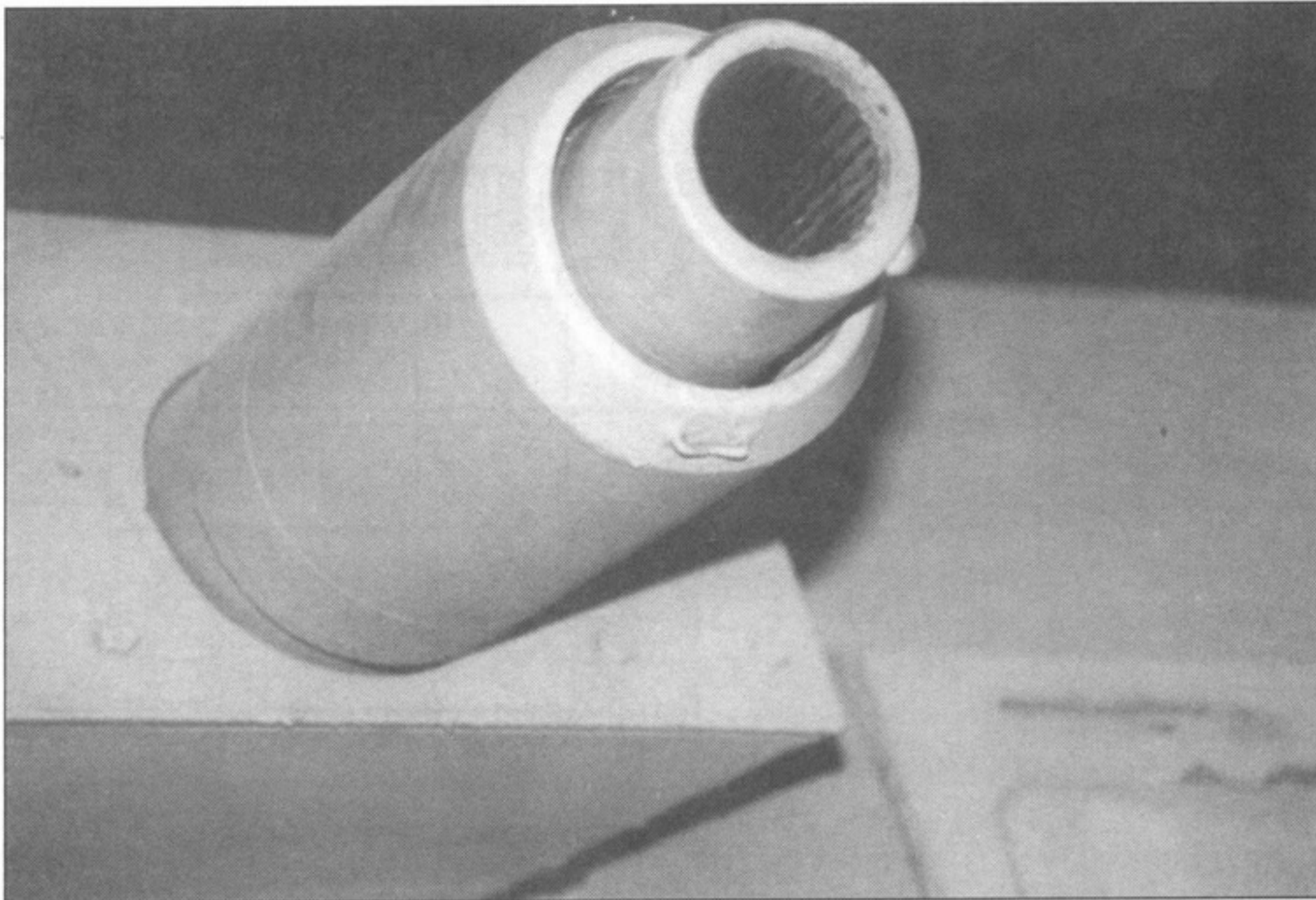
*Боевое отделение прототипа. Основание орудия открыто. А. Оконце в брезенте. В. МР 38 и шесть запасных магазинов. С. Противогаз. D. 7,5 см КвК 37 L/24. Е. Гильзоприемник. F. Брезент. G. Держатель брезентового тента. H. Орудийный чехол, личные вещи экипажа. I. Банник. J. Запасной ствол к МГ 34. K. Принадлежности для КвК 37 и МГ 34. L. Орудийная тумба. M. Ящик с укладкой на 32 выстрела. N. Ящик с ракетницей, ракетами, инструментами и оптическим оборудованием.*

*m l k*



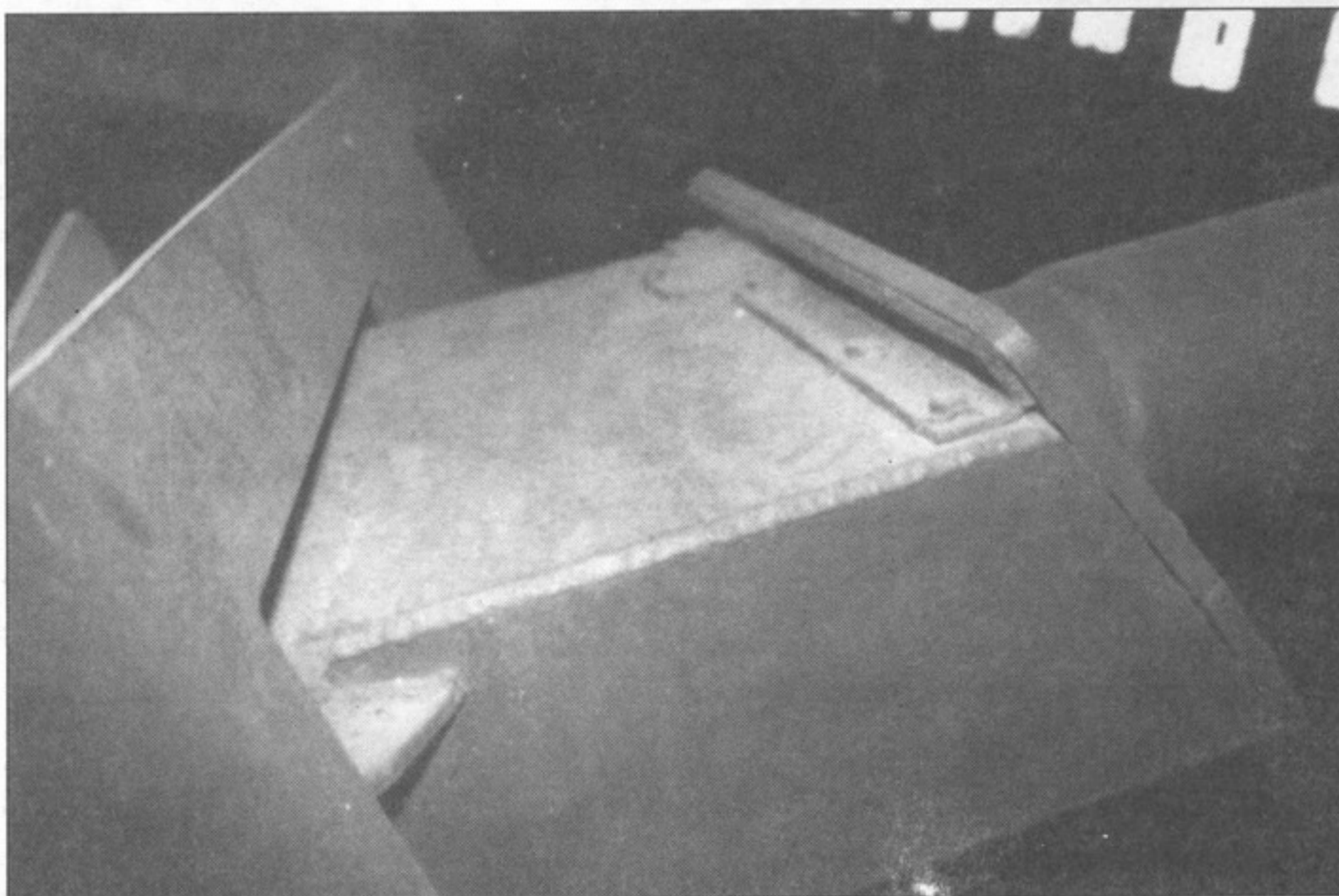
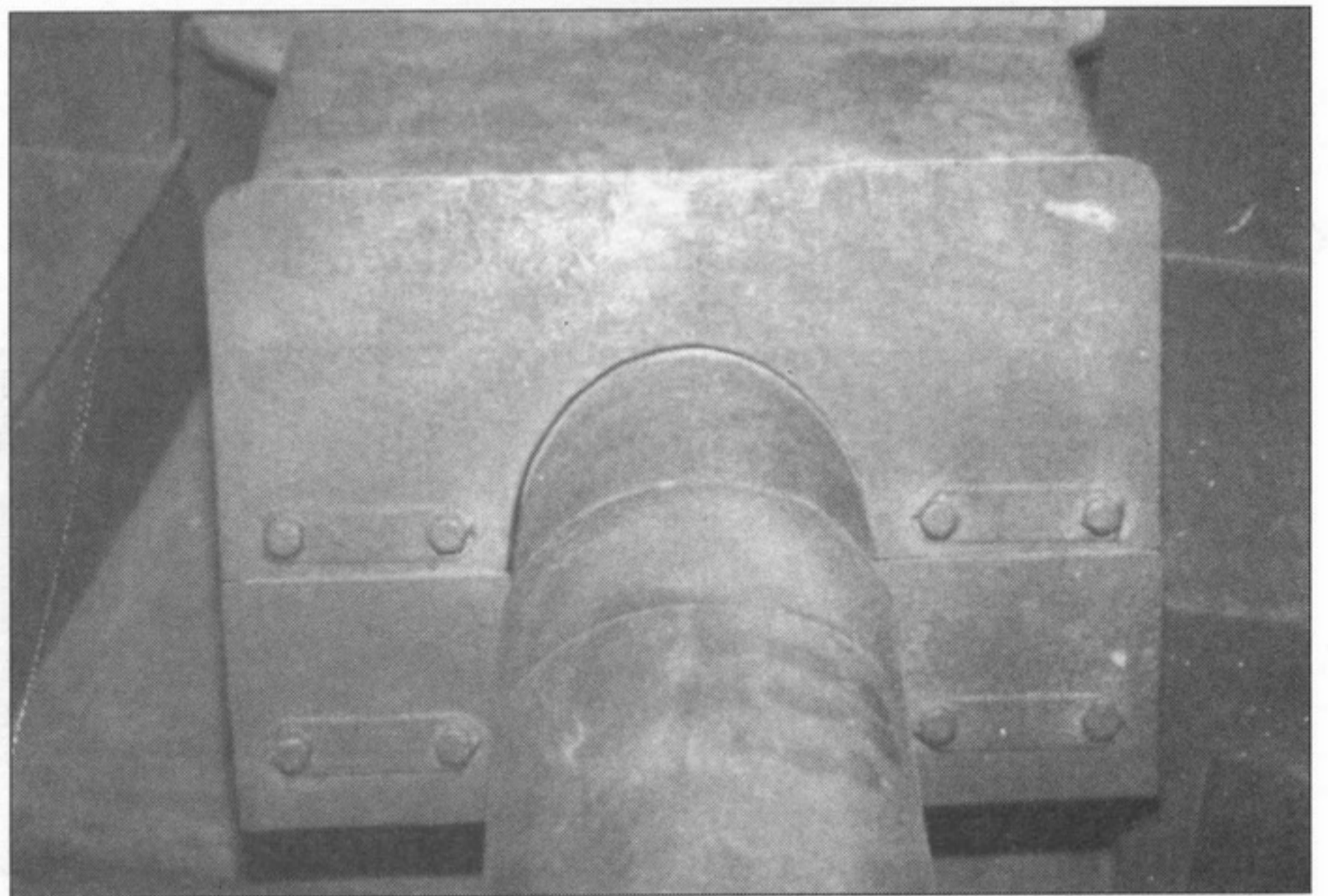


*Вид сверху на брошенный SdKfz 251/9 Ausf. D поздней серии, Нормандия, июль 1944 года. Видны радиостанция с головными телефонами, унитарные выстрелы. Боевое отделение машины набито различным снаряжением.*

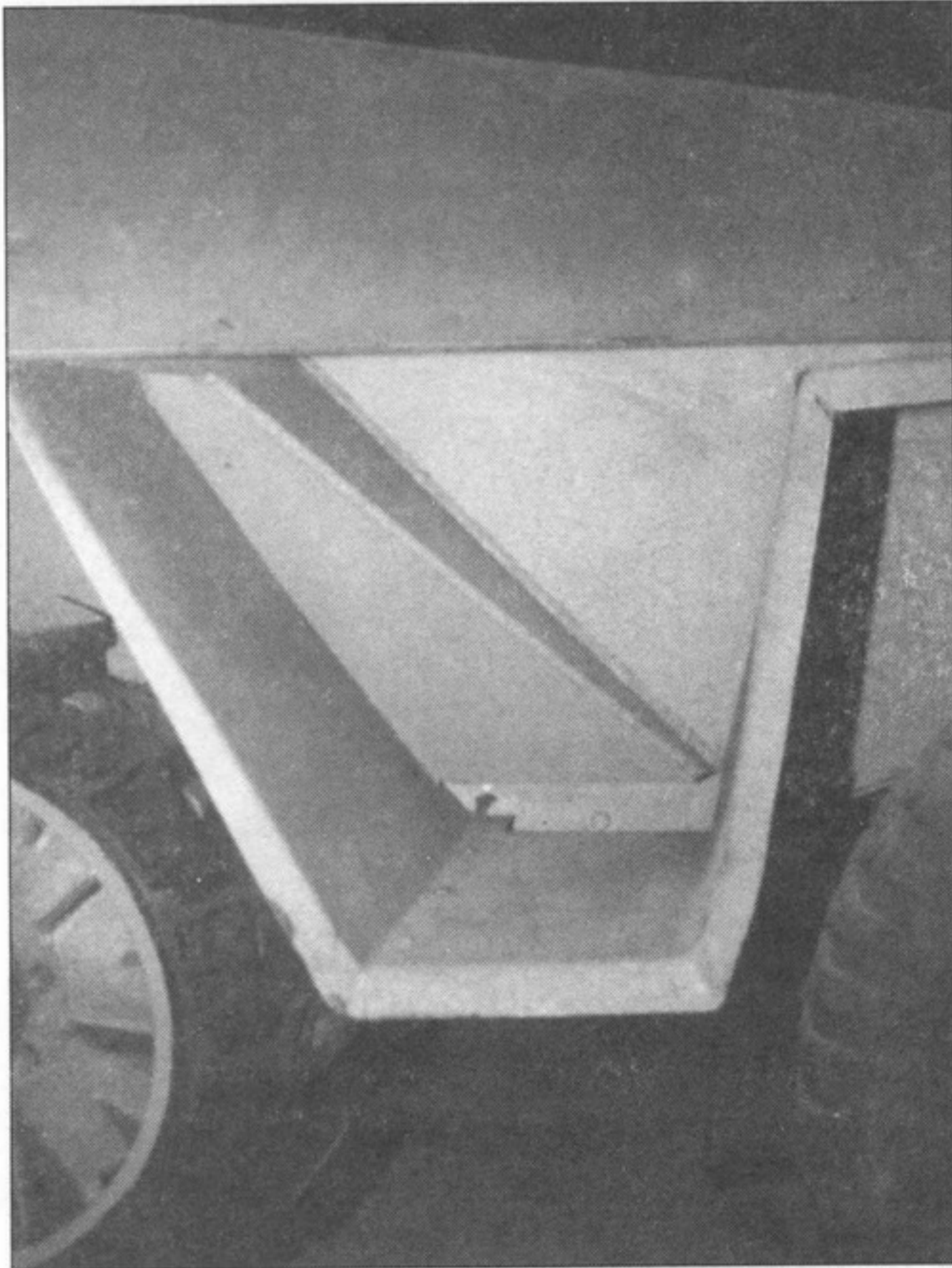


*Орудийный ствол. Прорезина нужна для крепления чехла. Ствол имеет 28 нарезов глубиной 0,85 мм и шириной 5,1 мм.*

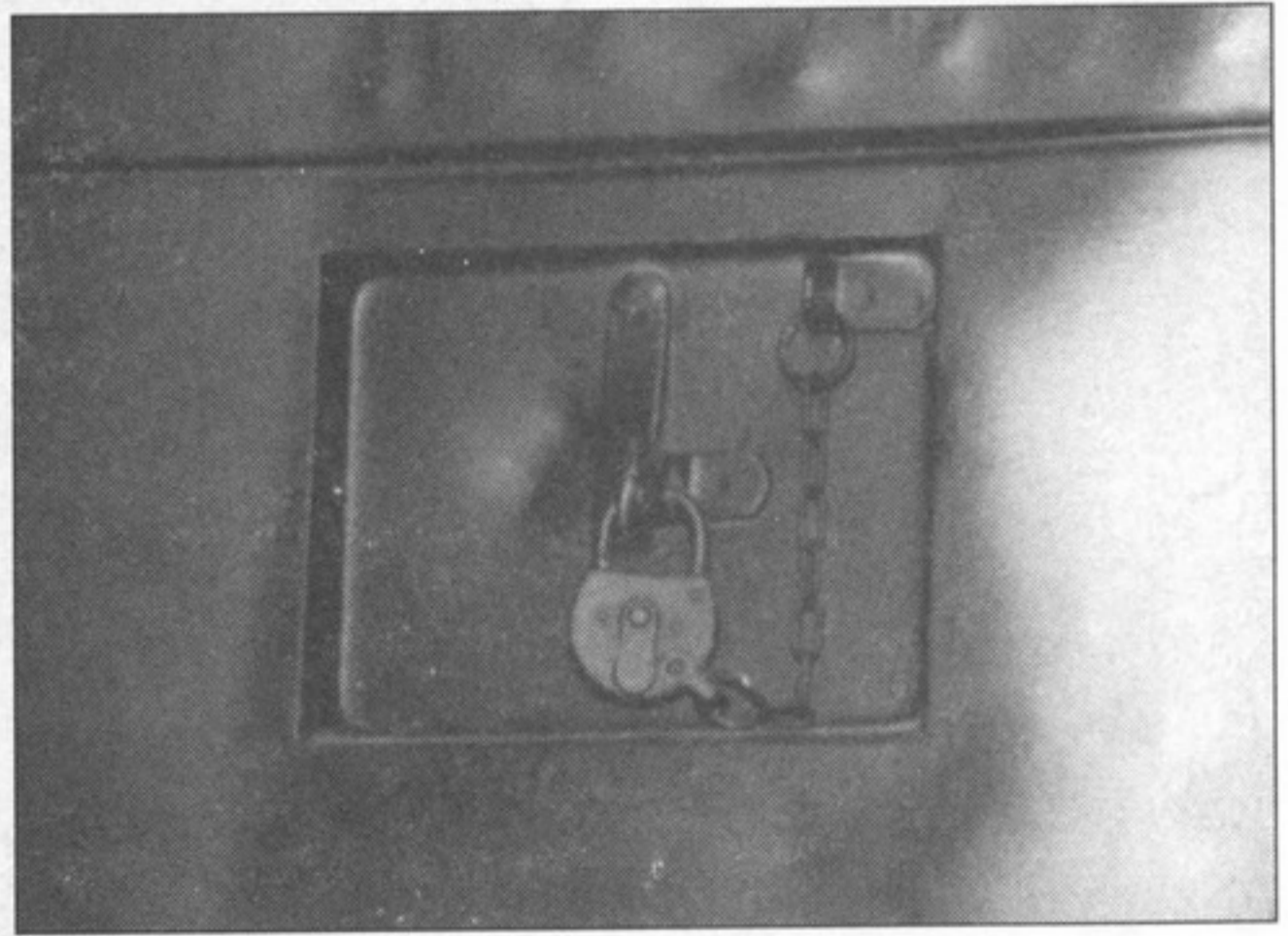
*Прямоугольный бронещиток люльки имел другую форму, чем у танков PzKpfw IV Ausf. A-F1 или штурмовых орудий StuG III Ausf. A-E, вооруженных той же пушкой.*



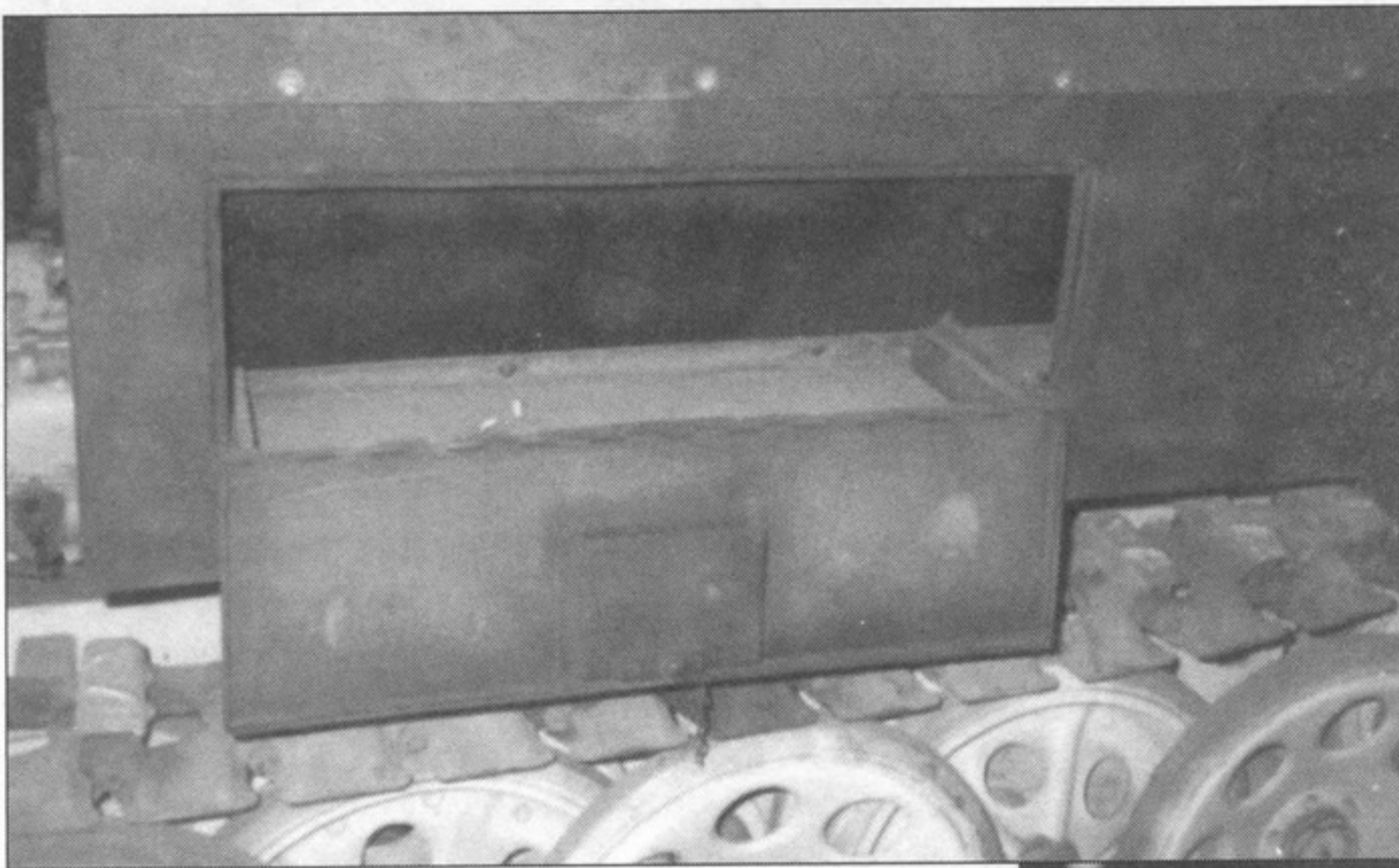
*Только бортовые детали маски пушки сварены. Лобовой лист прикручен болтами, виден небольшой зазор.*



*Бортовая броня двигательного отделения перекрывается броней боевого отделения. Образовавшийся зазор служит воздухозаборником для вентиляции двигательного отделения.*

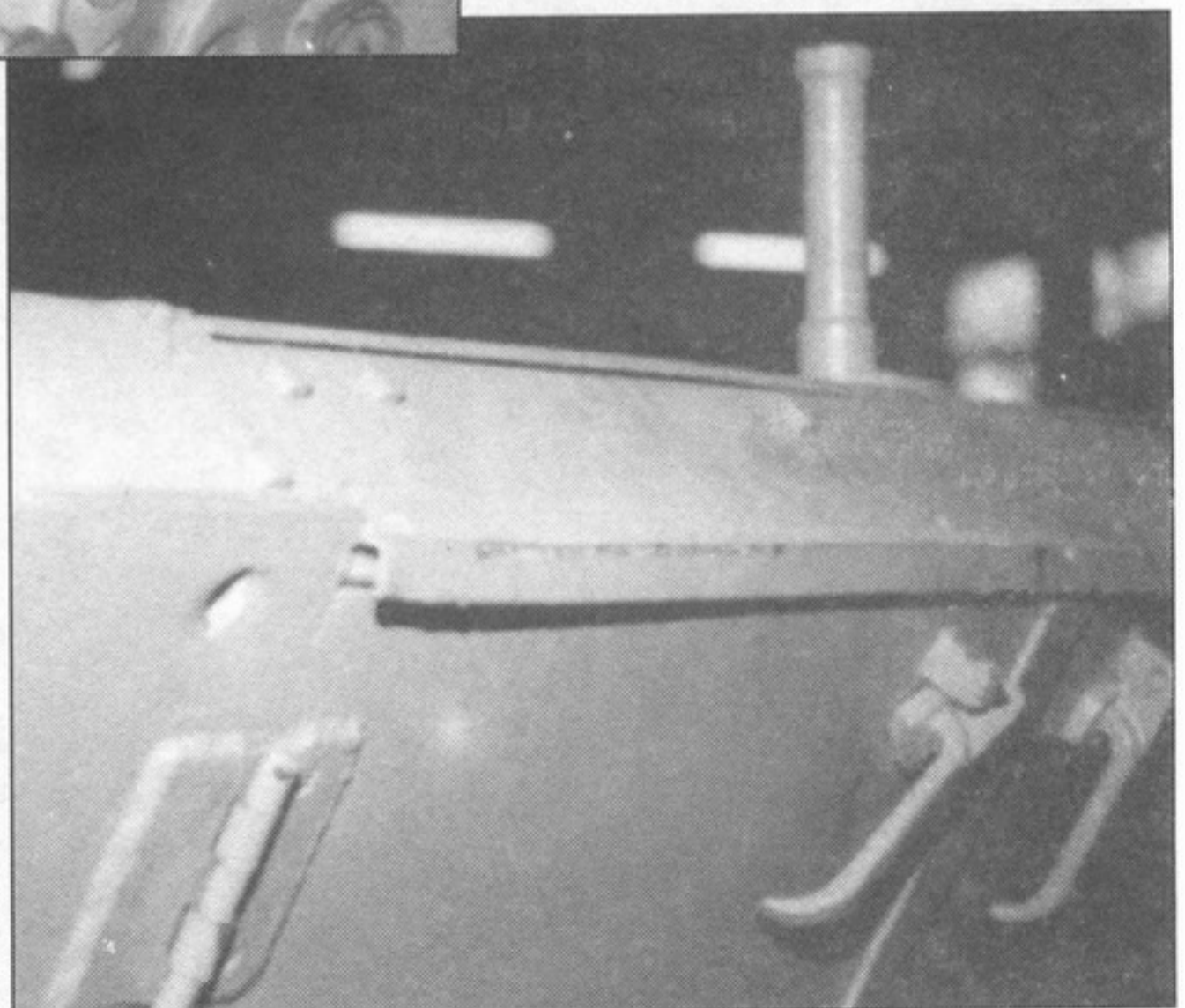


*Замок бортового ящика крупным планом. Крышка ящика прилегает неплотно.*



*Один из трех ящиков в открытом положении. В центре крышки находится замок. Ящик шел вдоль всего борта, а снаружи доступ к нему открывали три крышки.*

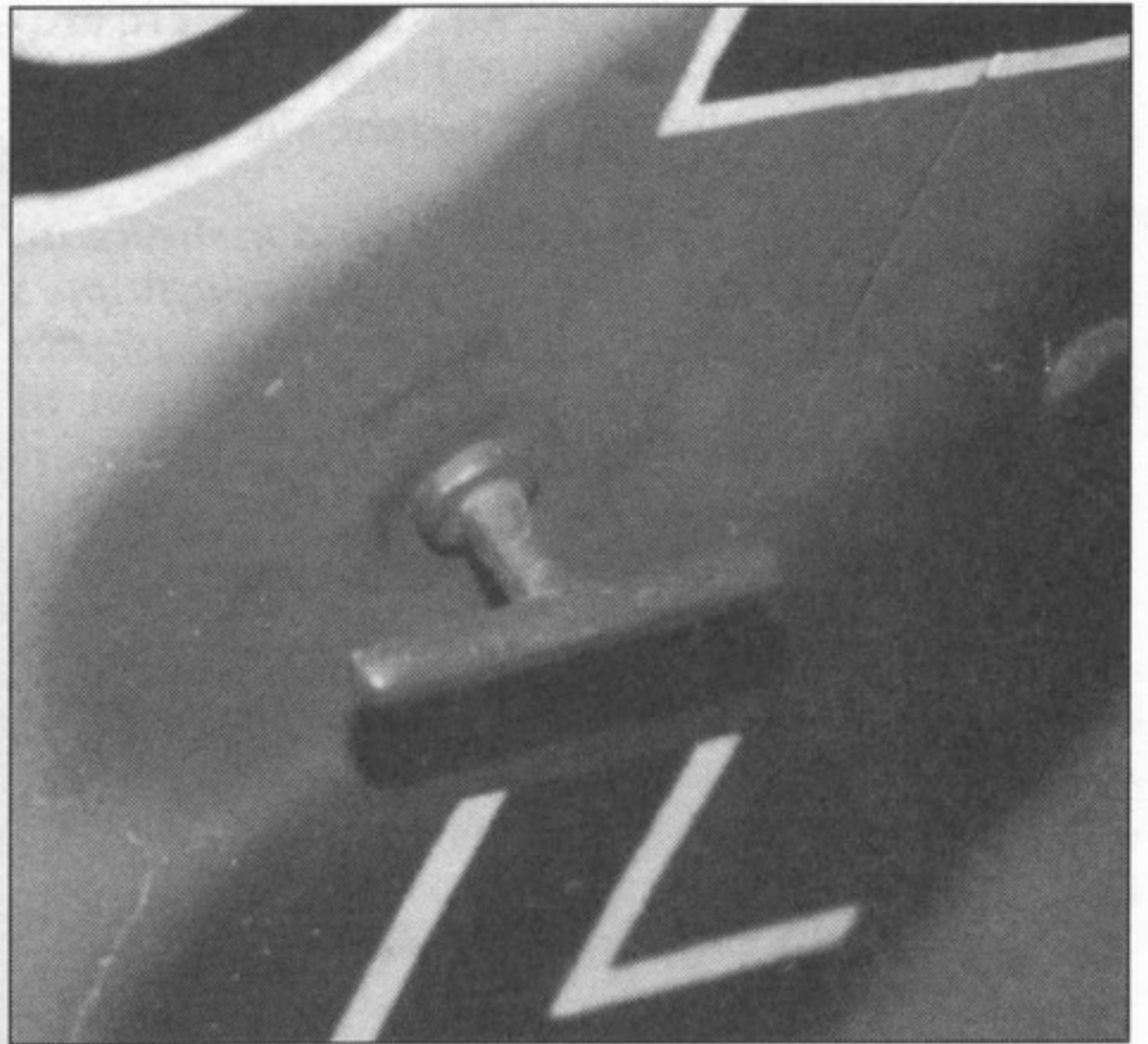
*Верхняя кромка кормы мюнстерской машины. Отлив над задними дверями - плод фантазии реставраторов. Рукоятки замков находятся в неправильном положении. Вертикальная труба - деталь станка для зенитного пулемета.*



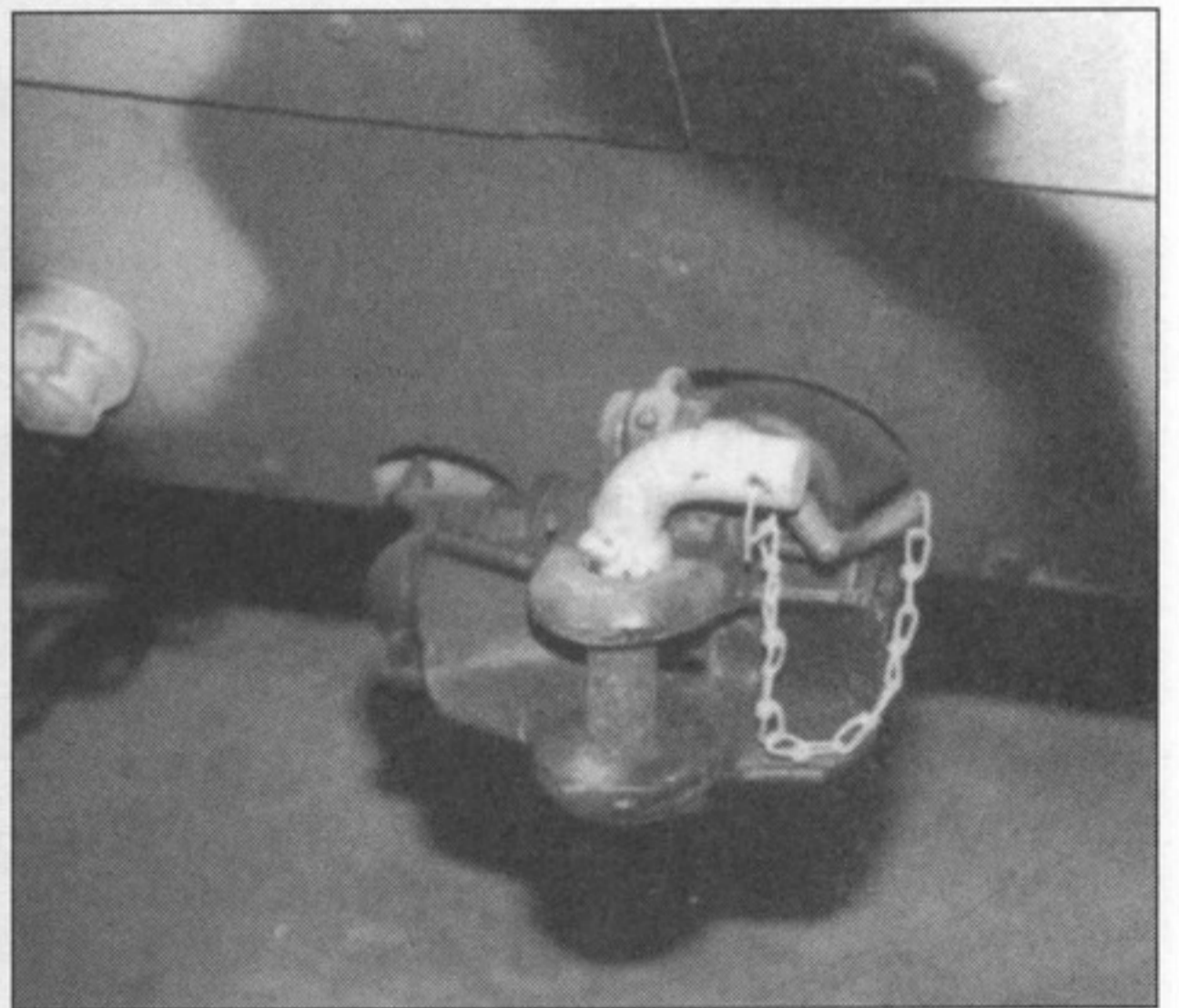




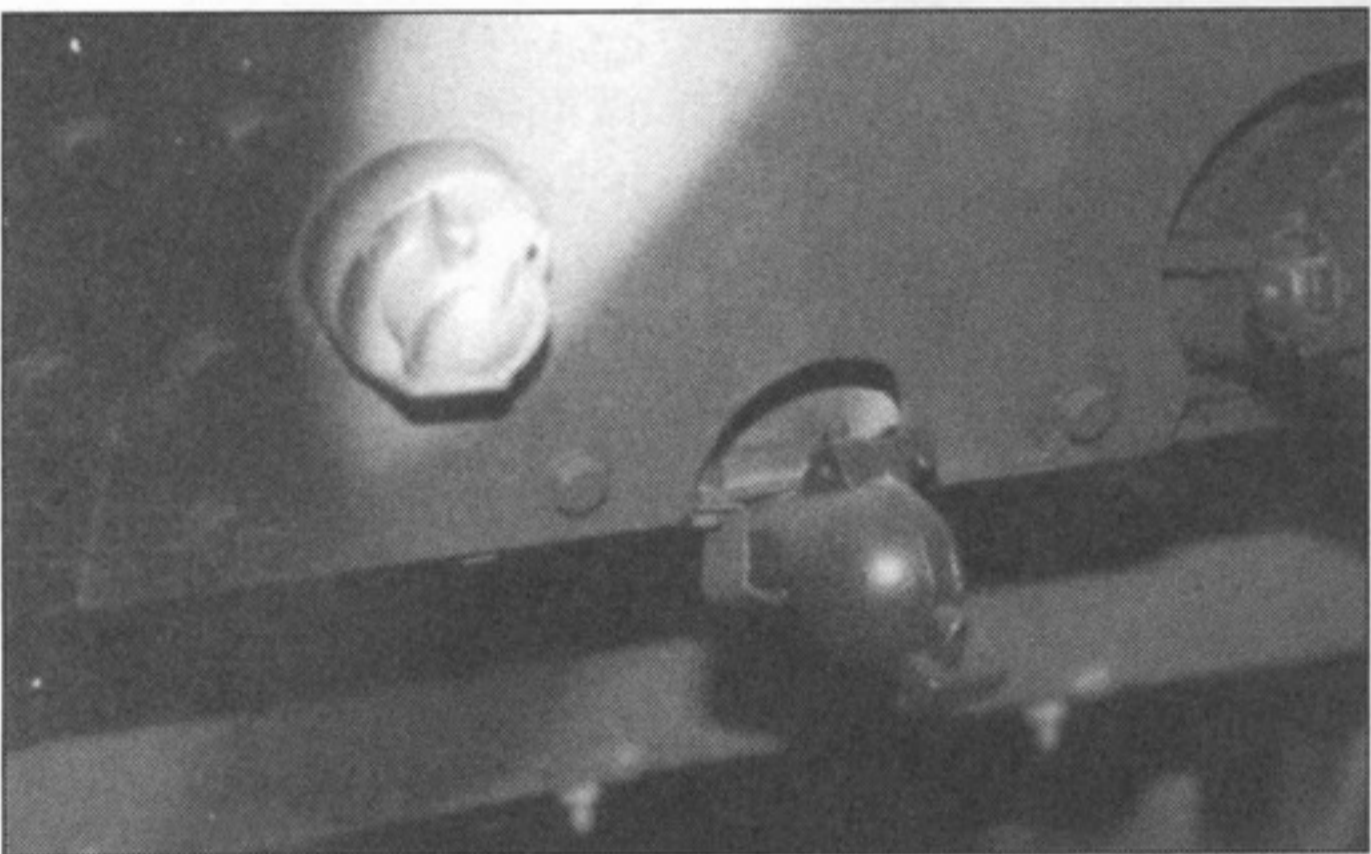
*Кузов боевого отделения соединялся с кузовом поста управления болтами.*



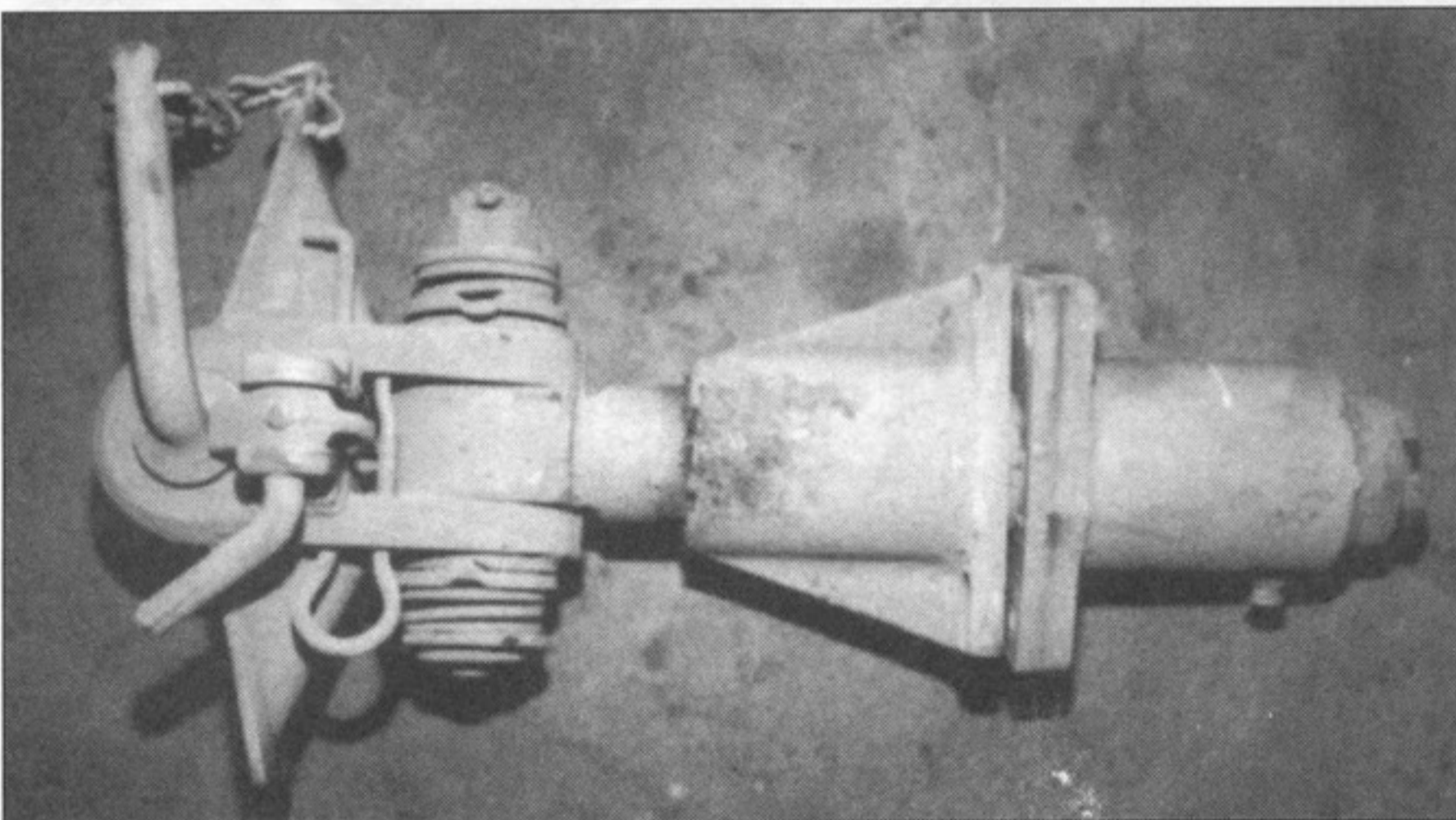
*Ручка-защелка двери. Только левая дверь оснащалась ручкой.*



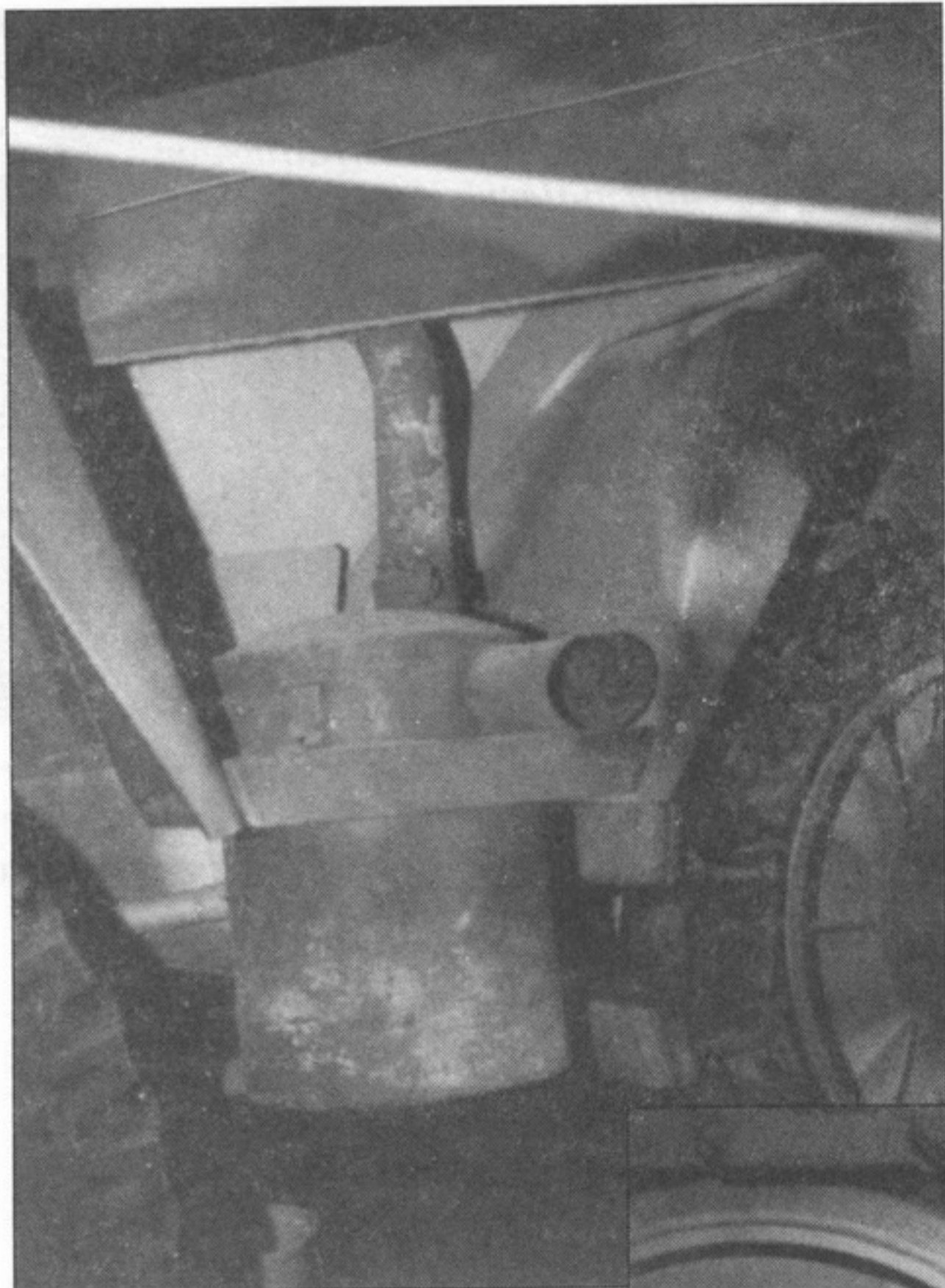
*Фаркоп крупным планом.*



*Слева разъем для кабеля, ведущего к прицепу. В центре патрубков пневматической системы, правее фаркоп. Пневматическая система приводила в действие тормоза прицепа, а кабель запитывал электрооборудование.*



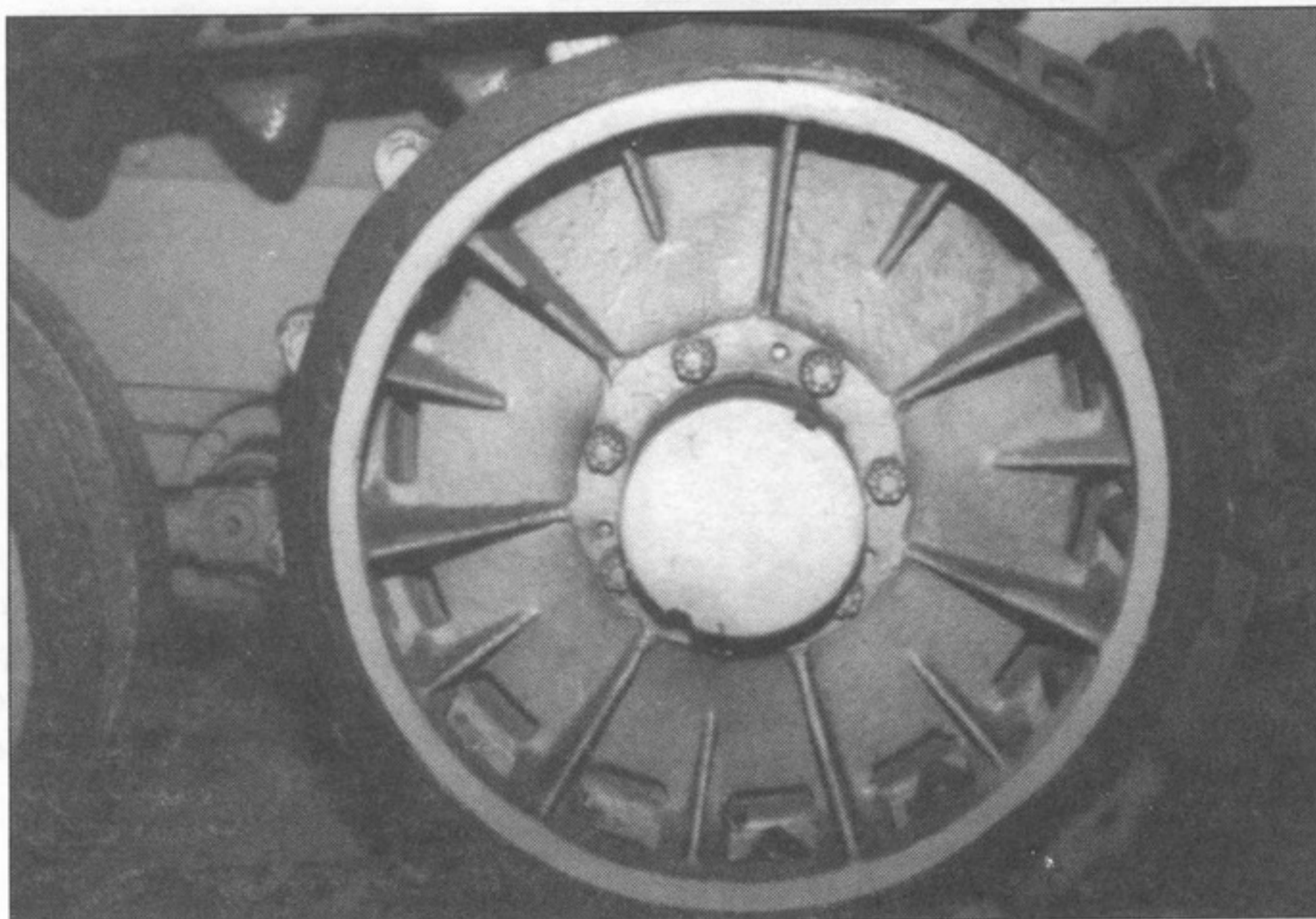
*Демонтированный фаркоп. Его расчетная грузоподъемность - 3 тонны.*



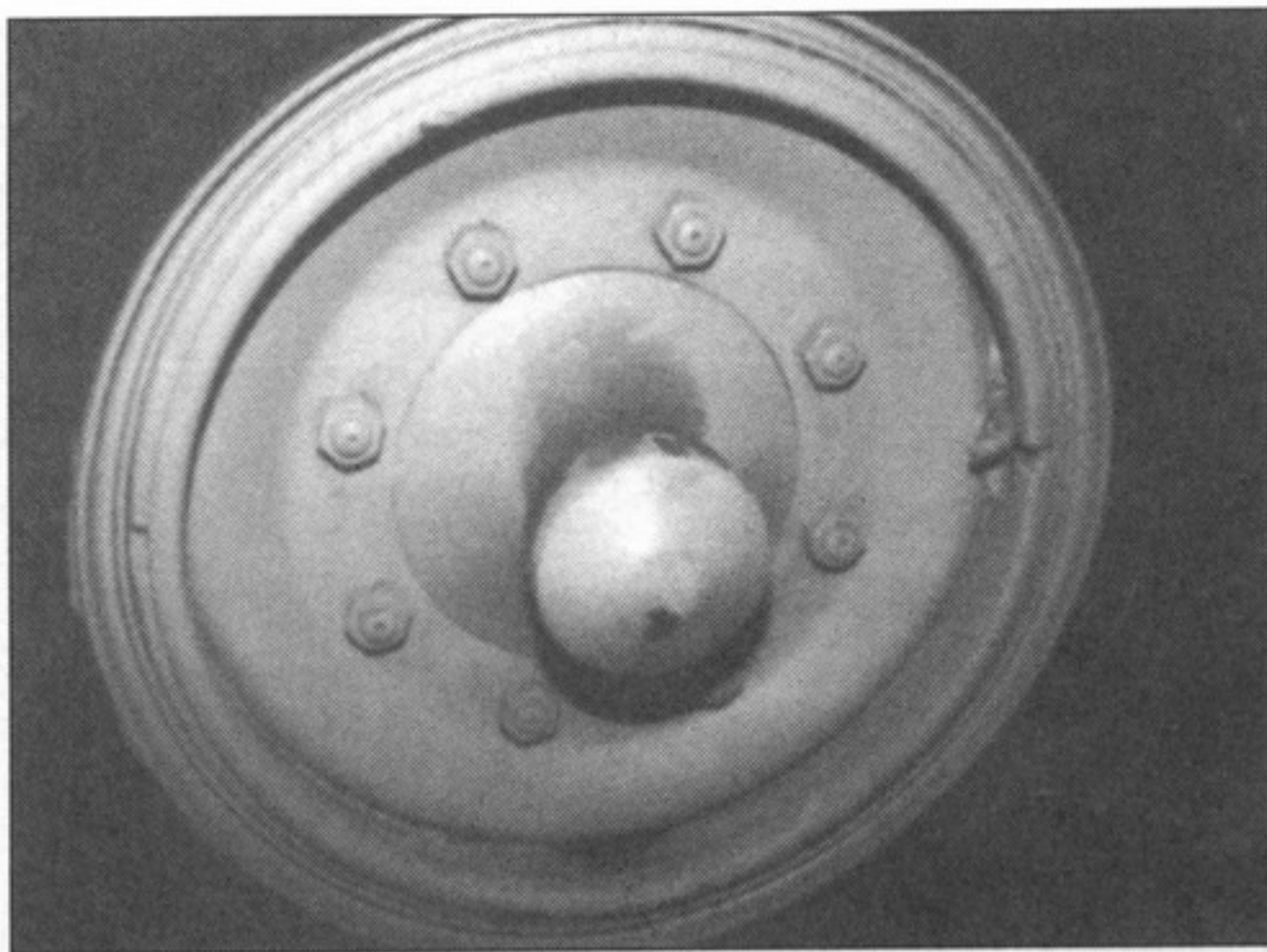
*На уцелевших SdKfz 25 I/9 встречаются глушители разных типов. На снимке наиболее распространенный вариант. Глушитель крепился к борту и соединялся с выхлопным патрубком.*



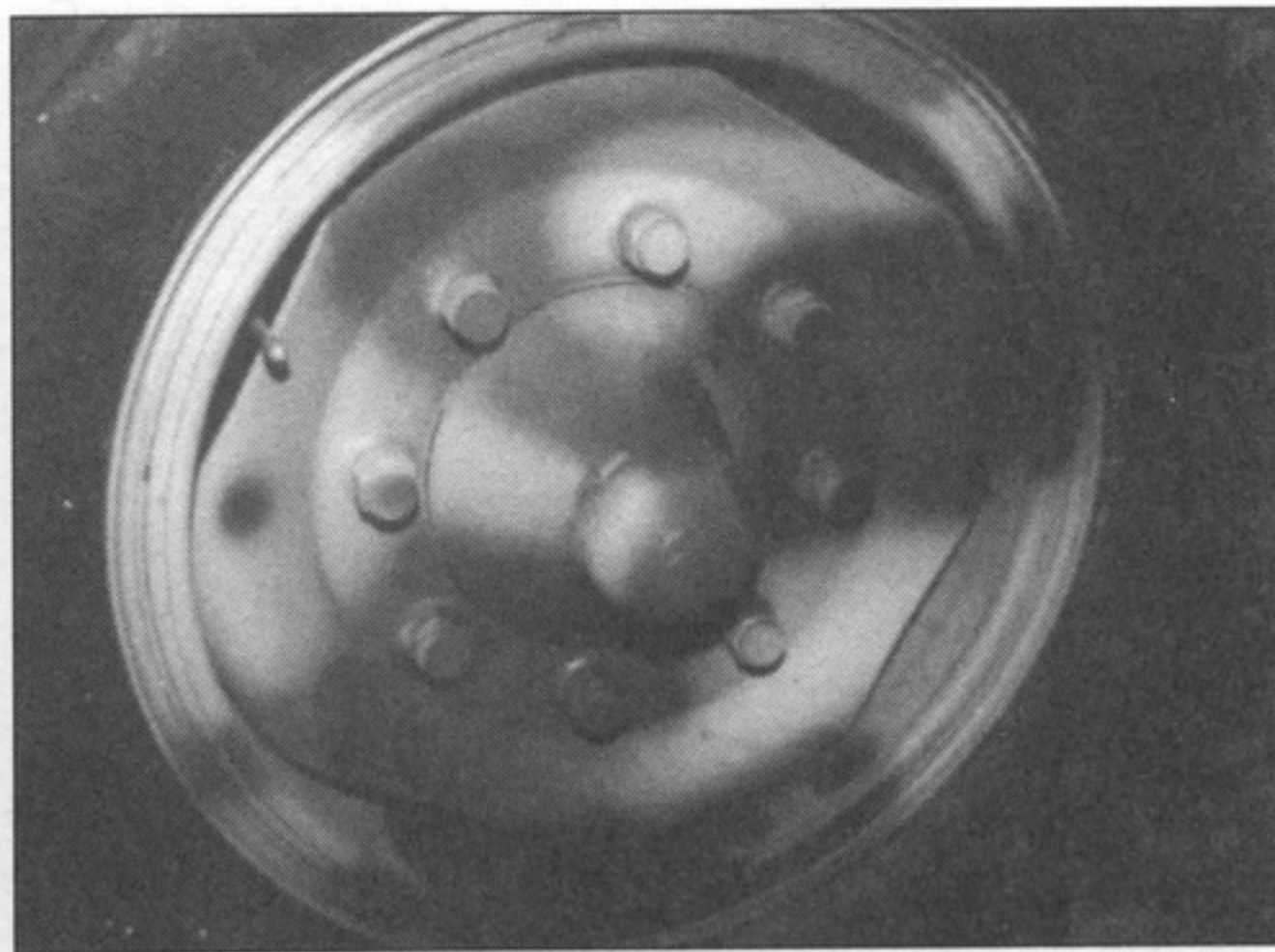
*Опорные катки крупным планом. На каждом борту было три внешних и три внутренних сдвоенных катка. Конструкция внутренних и внешних катков различалась, и те и другие имели резиновый бандаж.*



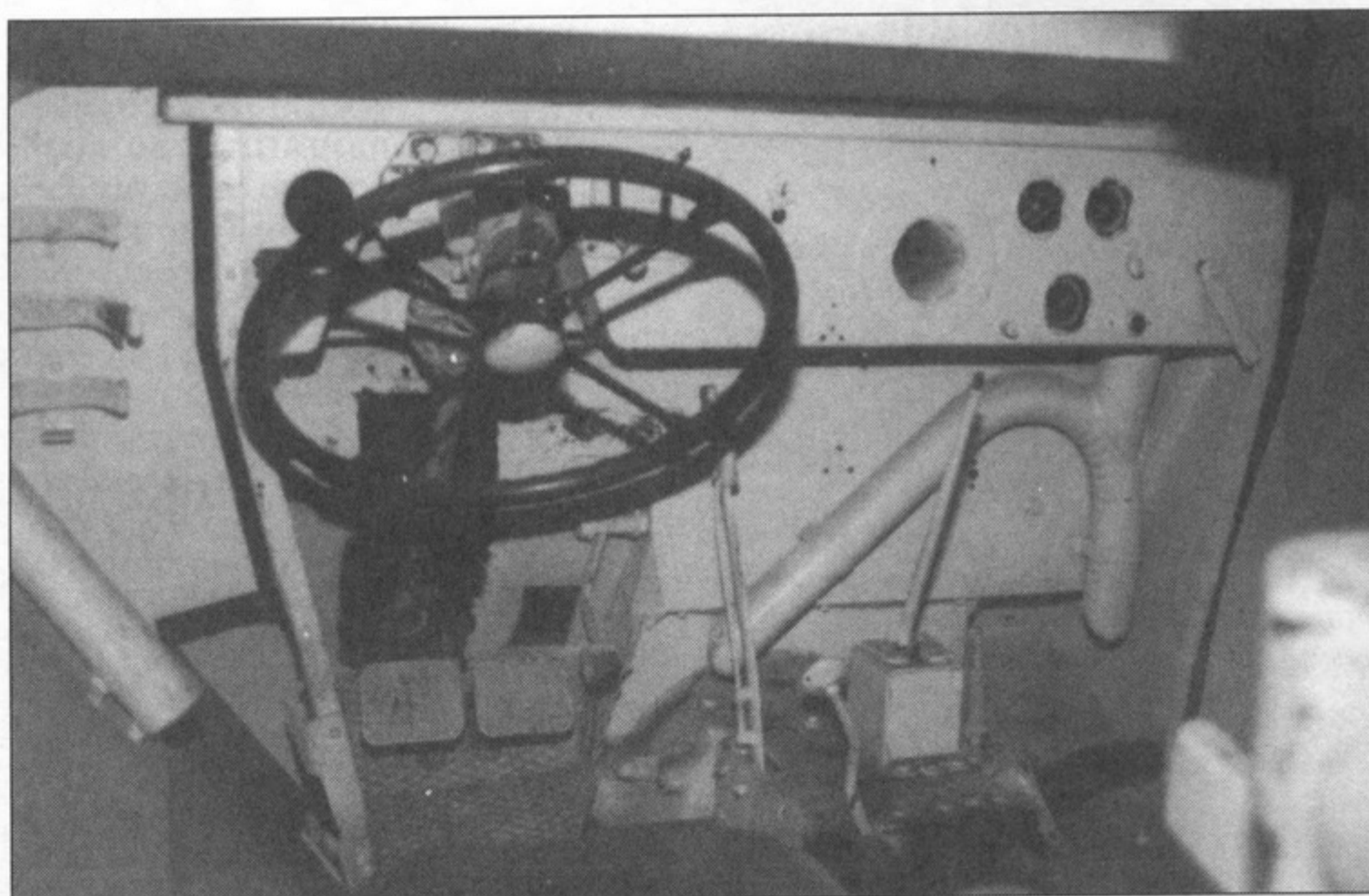
*Ведущее колесо. На гусеничных зубьях следы износа.*



*Переднее колесо машины из Мюнстера. Диск сплошной, без вырезов. Обратите внимание на ниппель.*



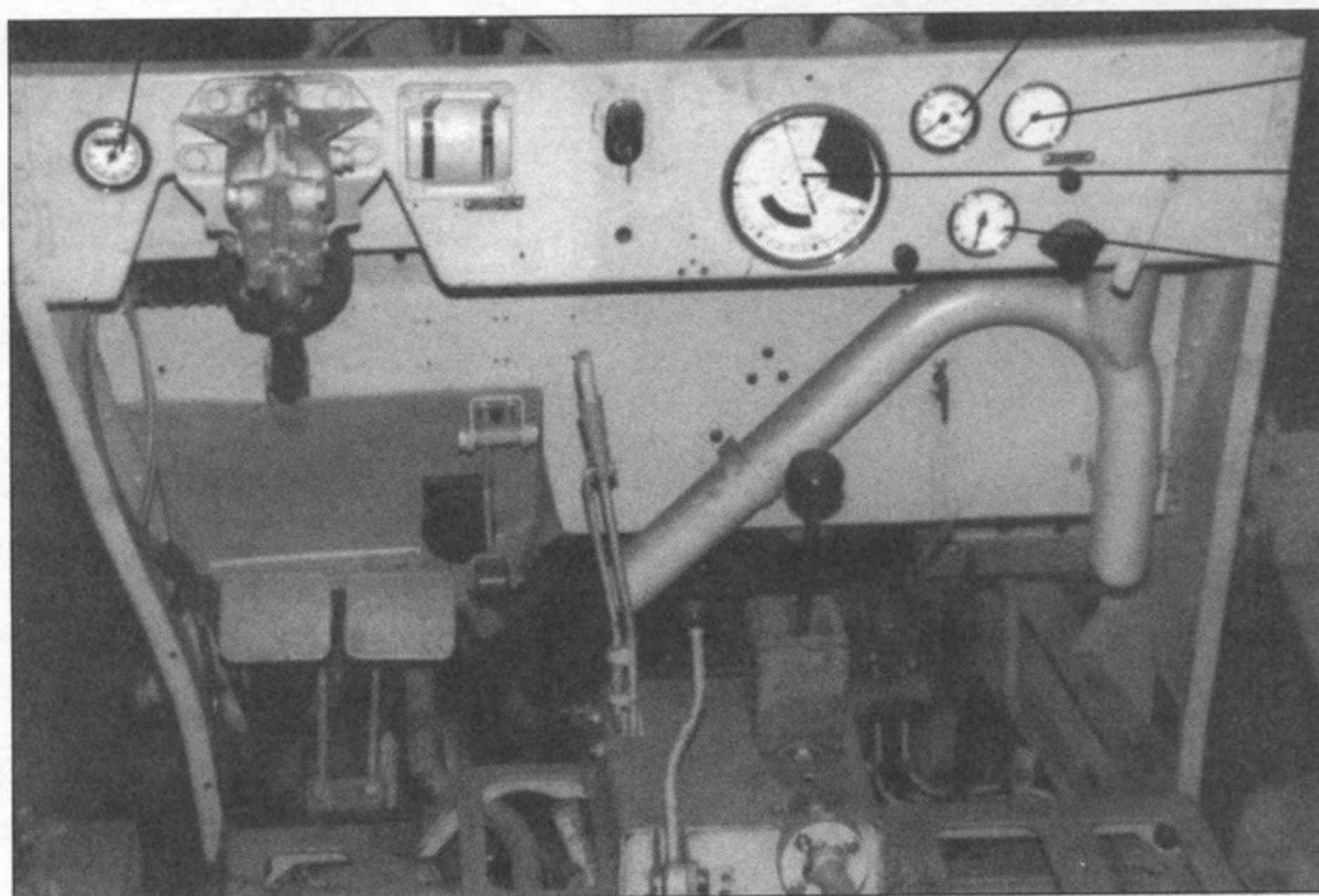
*Другой вариант диска переднего колеса. Ступица имеет другую конструкцию, на диске есть четыре выреза. Вероятно, это поздний, «экономический» вариант.*



*Пост управления. Сиденье командира машины отсутствует. Приборная панель реставрирована лишь частично, некоторые приборы установлены неправильно.*

*a*

*c*

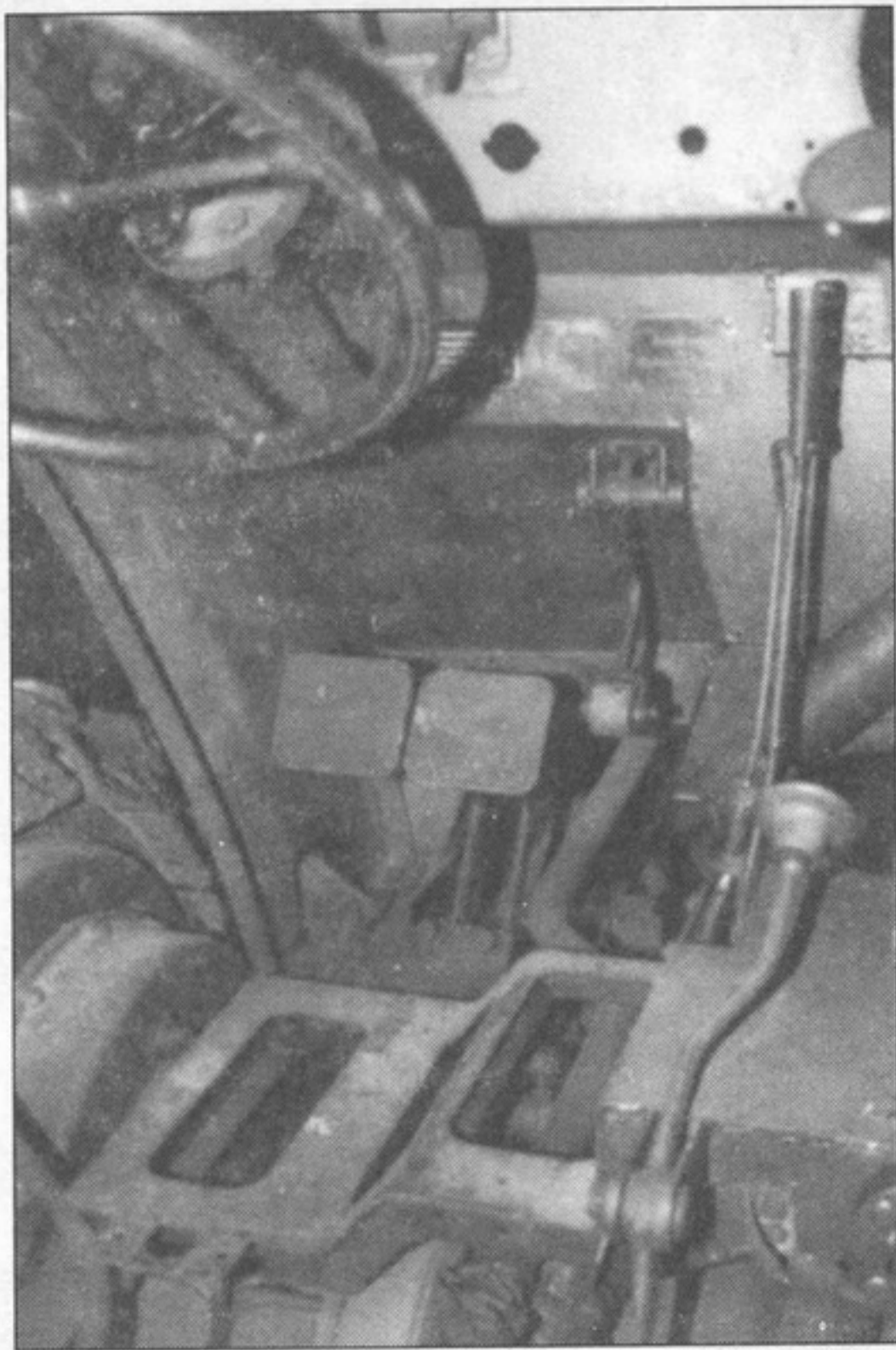


*e*

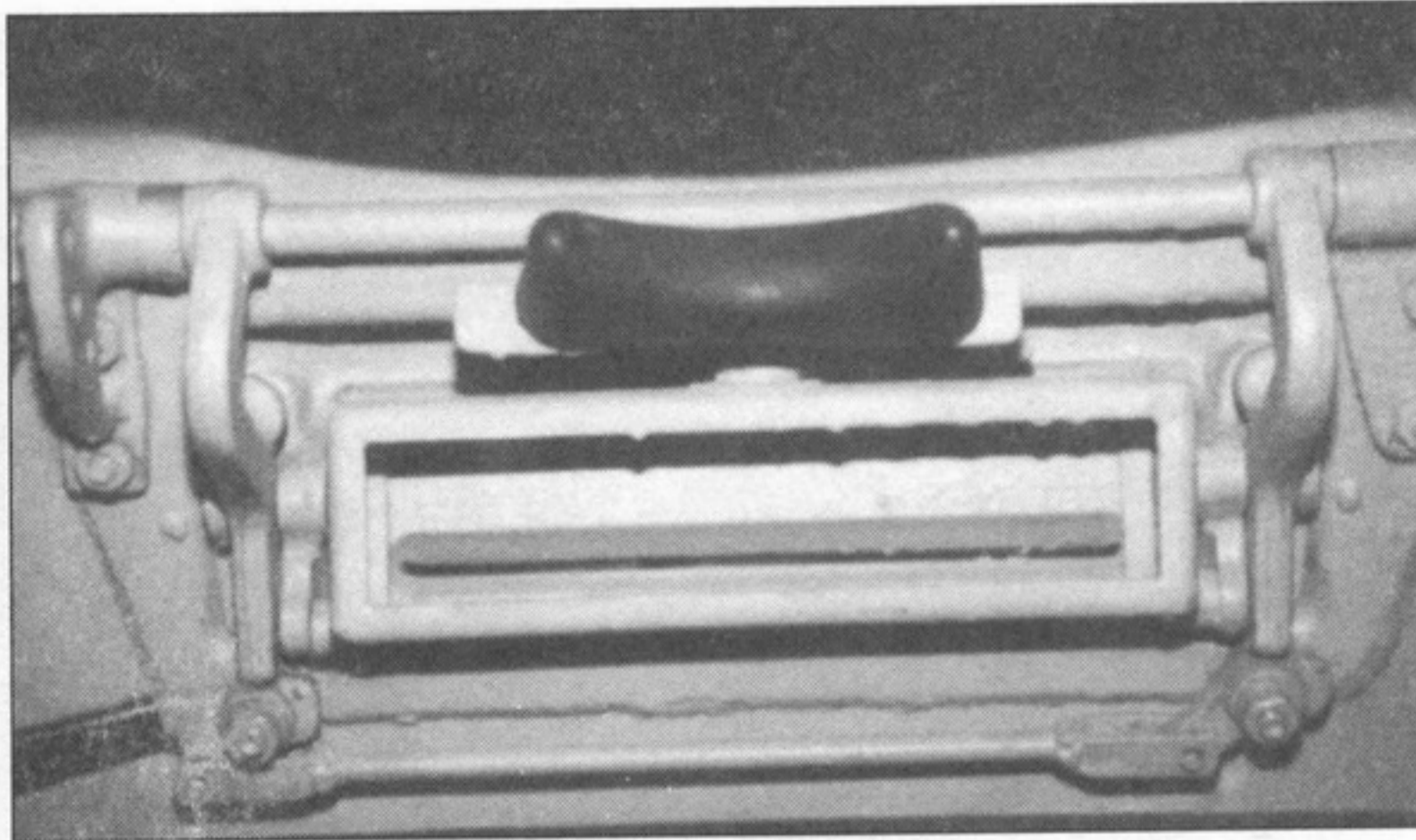
*b*

*d*

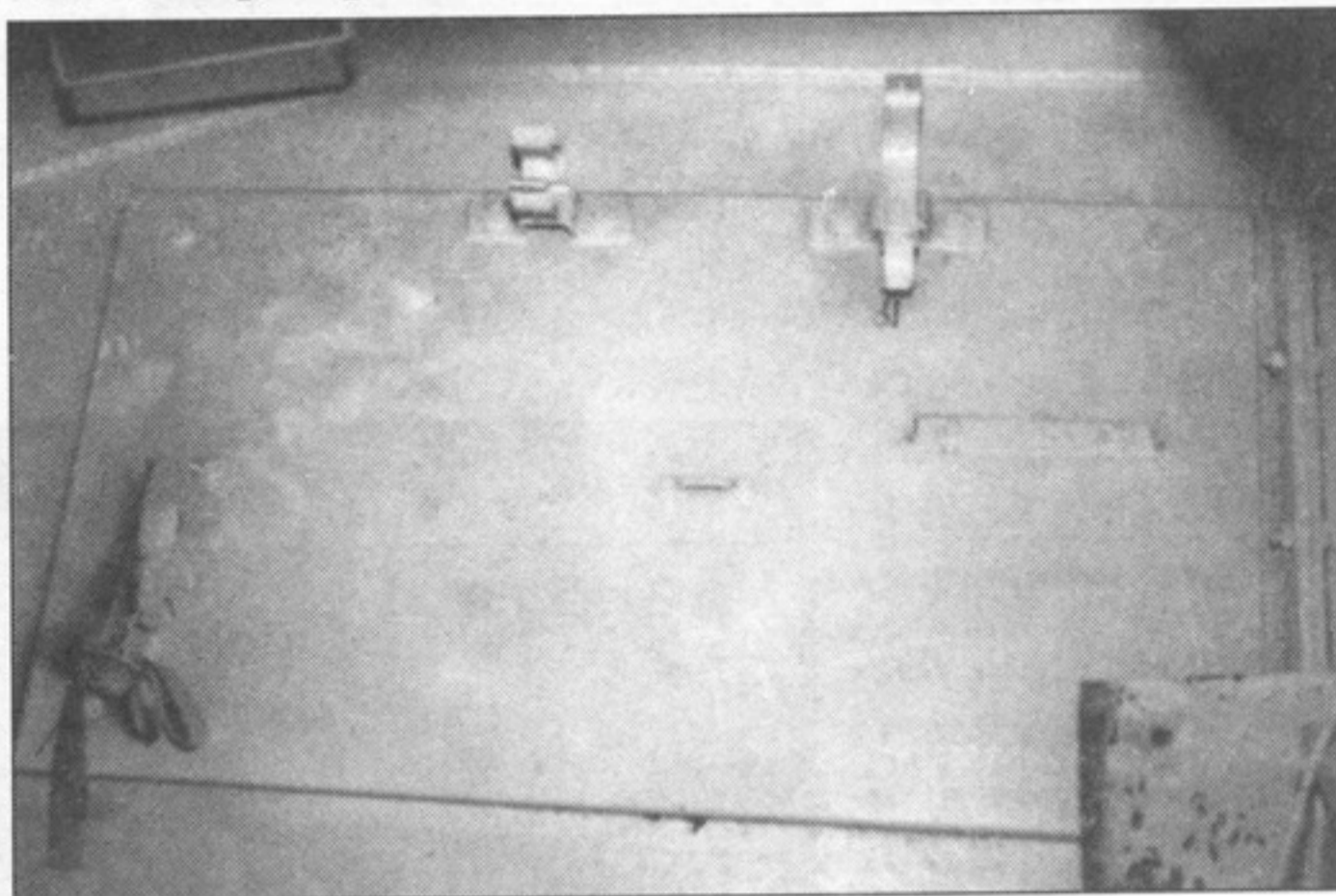
*Приборная панель машины из Форт-Нокса реставрирована безупречно. Отсутствует рулевое колесо. А. Спидометр. В. Тахометр. С. Термометр. Д. Давление в пневматической системе. Е. Давление в системе смазки.*



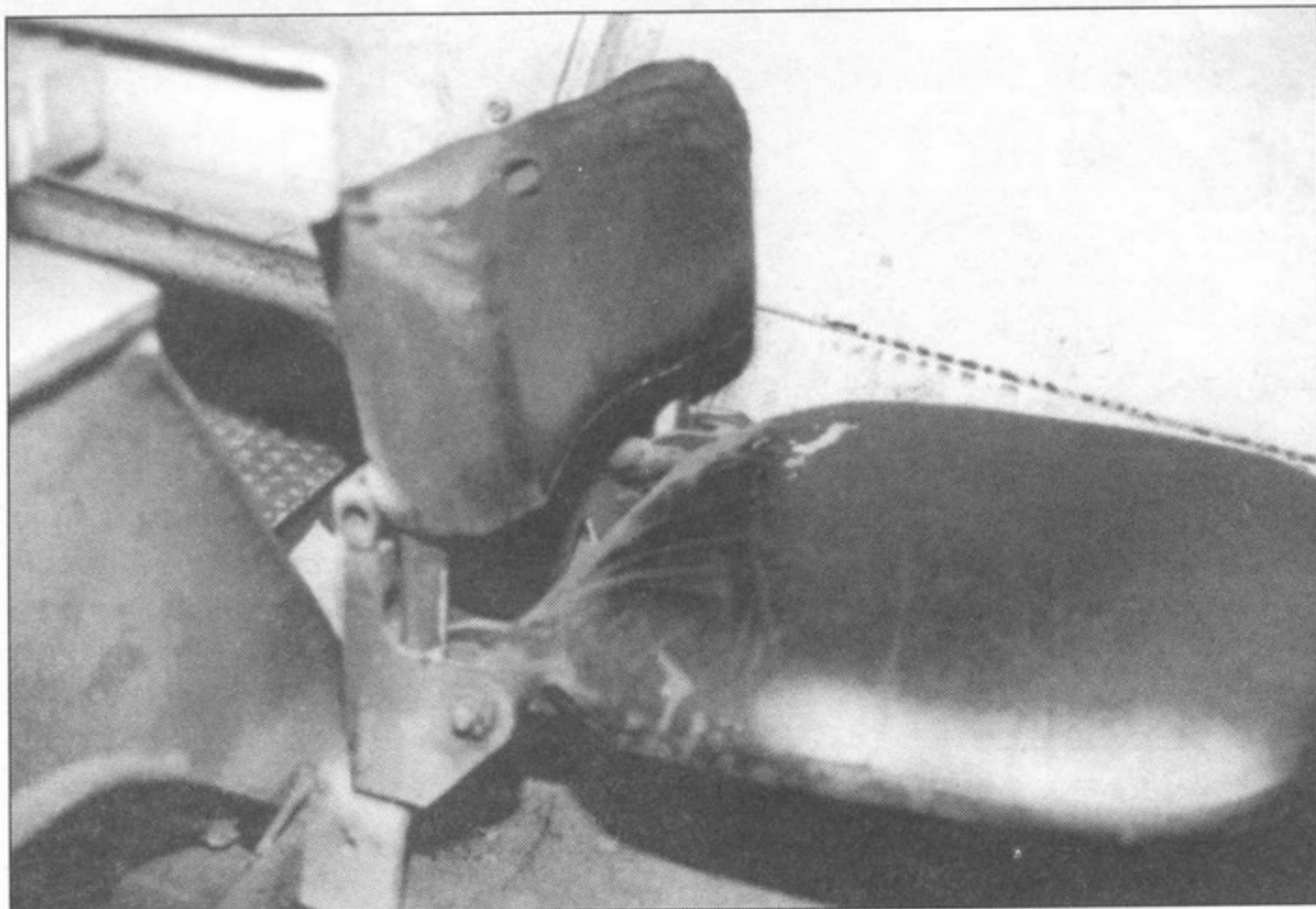
*Место механика-водителя. Педали крупным планом.*



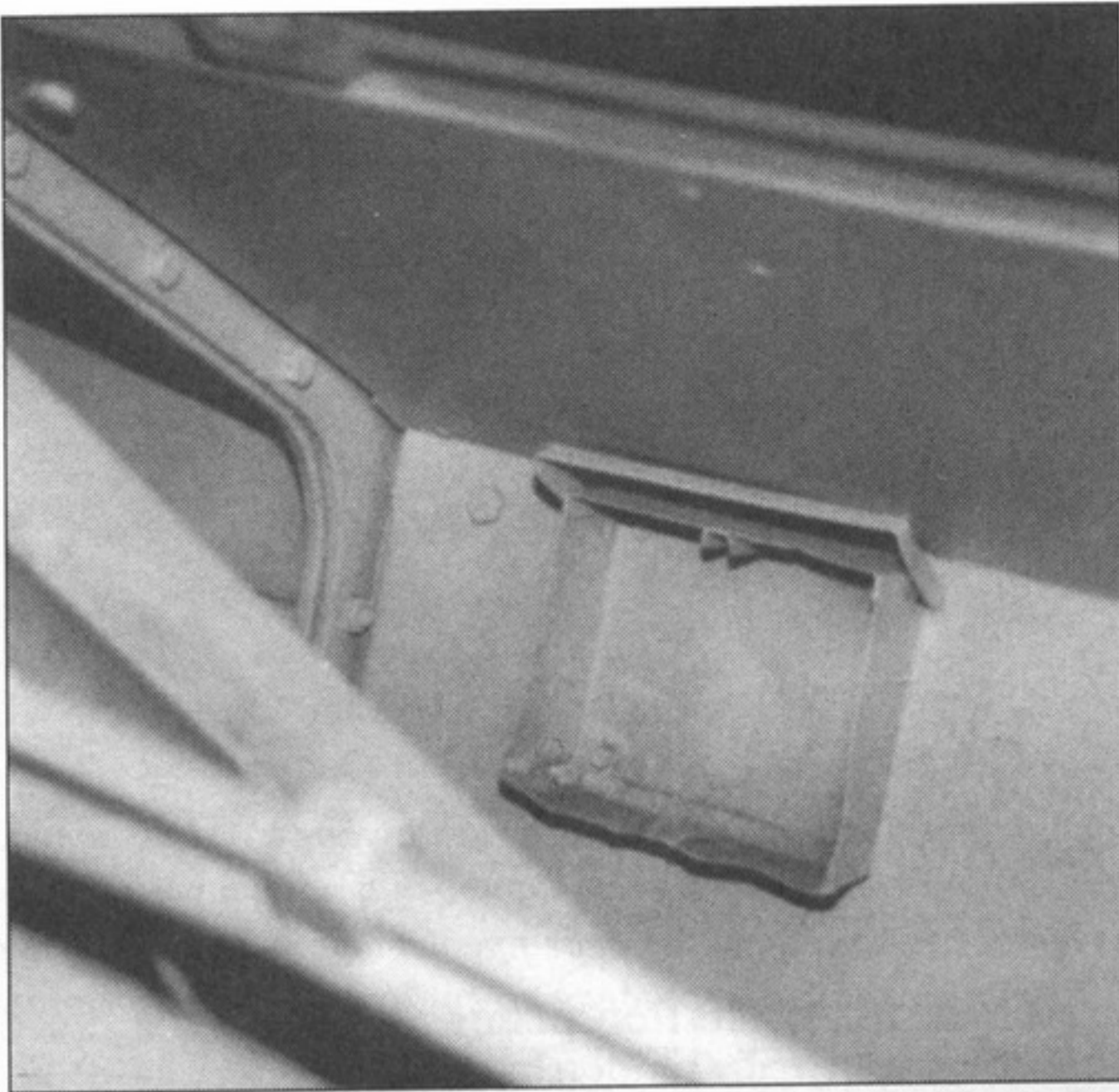
*Смотровой прибор механика-водителя на машине из Мюнстера. Смотровой прибор отлично отреставрирован, но отсутствует вкладка из бронестекла. Можно себе представить каким узким было поле зрения механика-водителя во время боя. В открытом положении прибор давал лишь немногим больший обзор.*



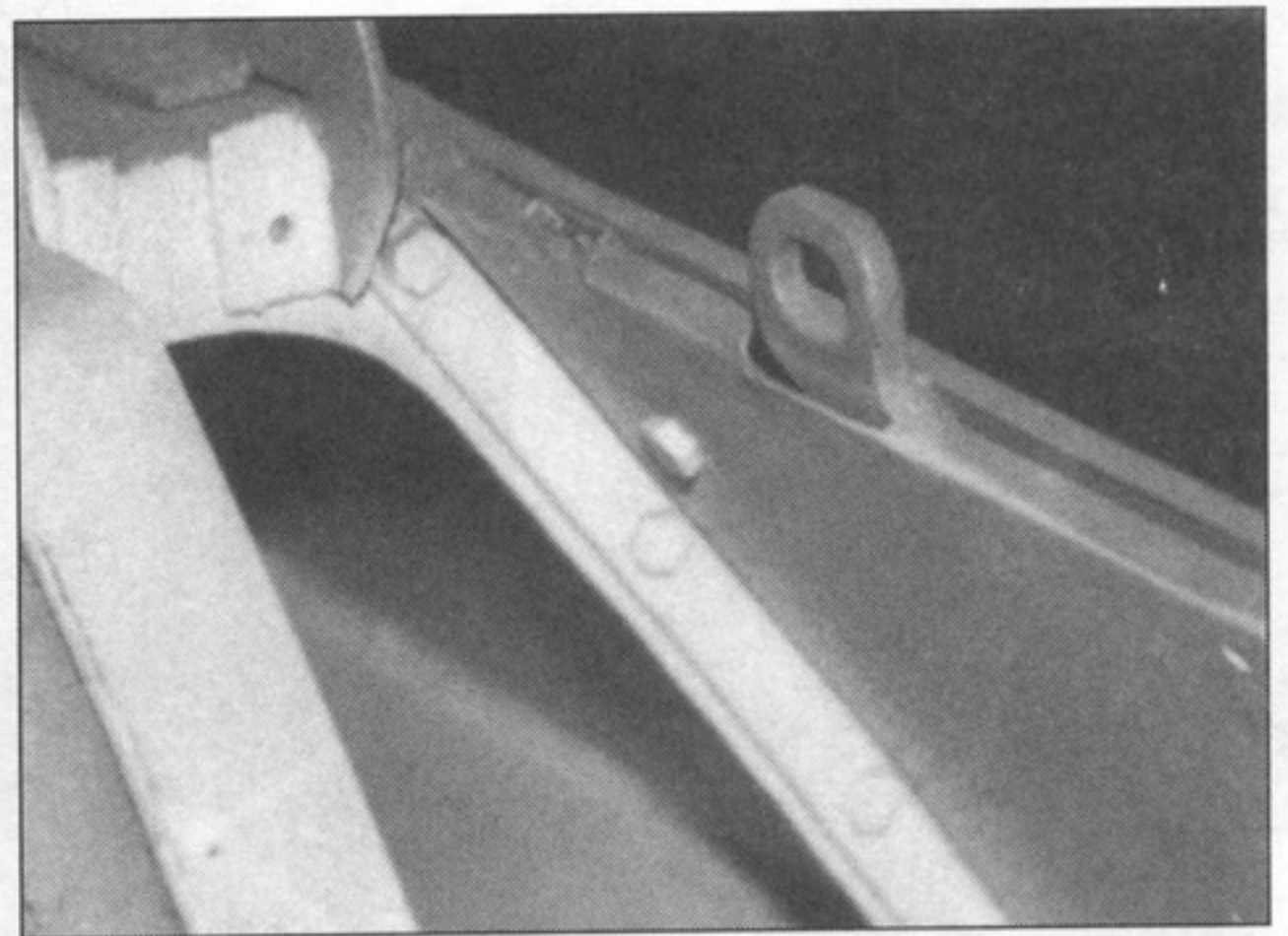
*На нижней части внутренней стороны борта накладывались листы с загнутыми краями. К этим листам крепились различные зажимы и фиксаторы для подвески дополнительного оборудования. Расположение фиксаторов изменялось от одной производственной серии к другой. Несколько таких листов (Futterbleche) находилось возле места механика-водителя и в боевом отделении.*



*Сиденье механика-водителя у мюнстерской машины сохранилось до наших дней. У SdKfz 25 I/9 спинка сиденья была укорочена по сравнению с бронетранспортерами других модификаций. Пост управления был сильно стеснен установленной рядом пушкой, поэтому покинуть машину в случае опасности механик-водитель мог только через спинку сиденья.*

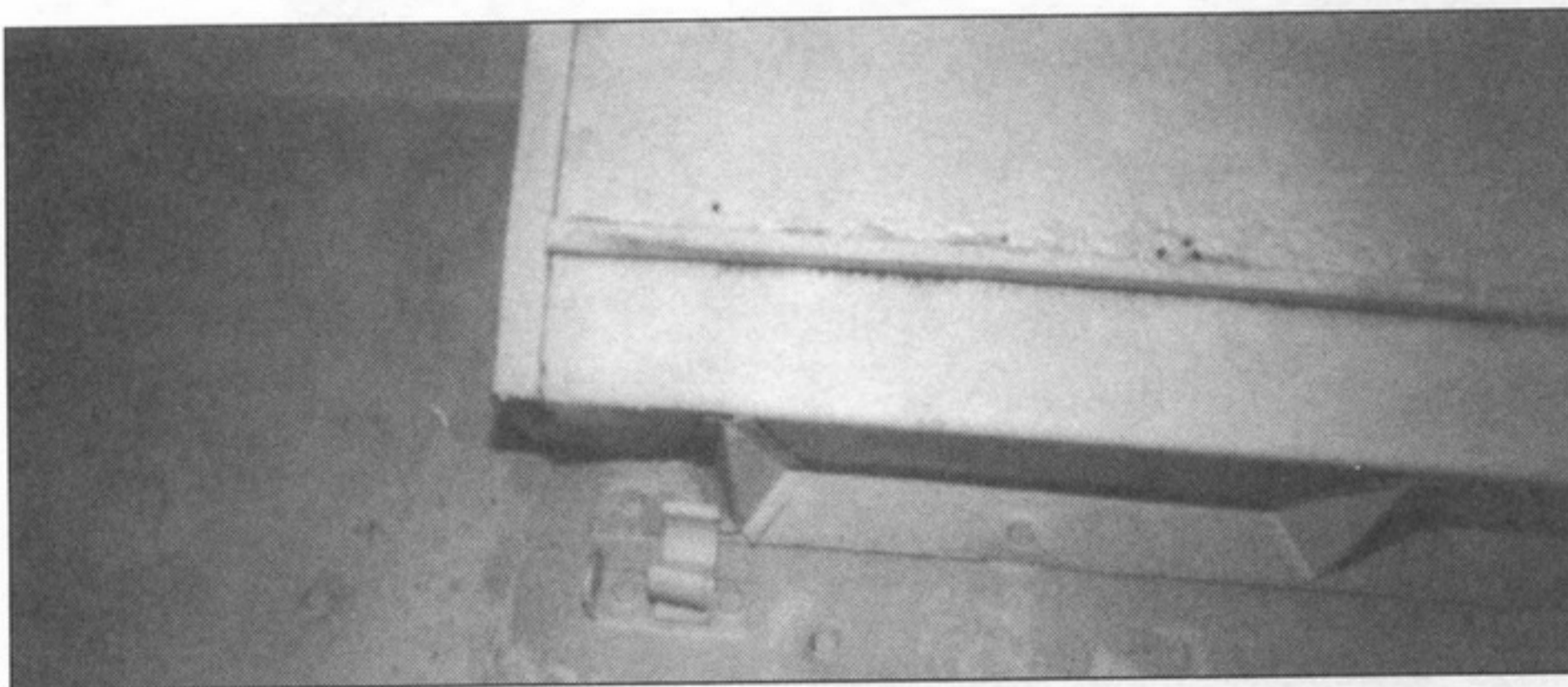
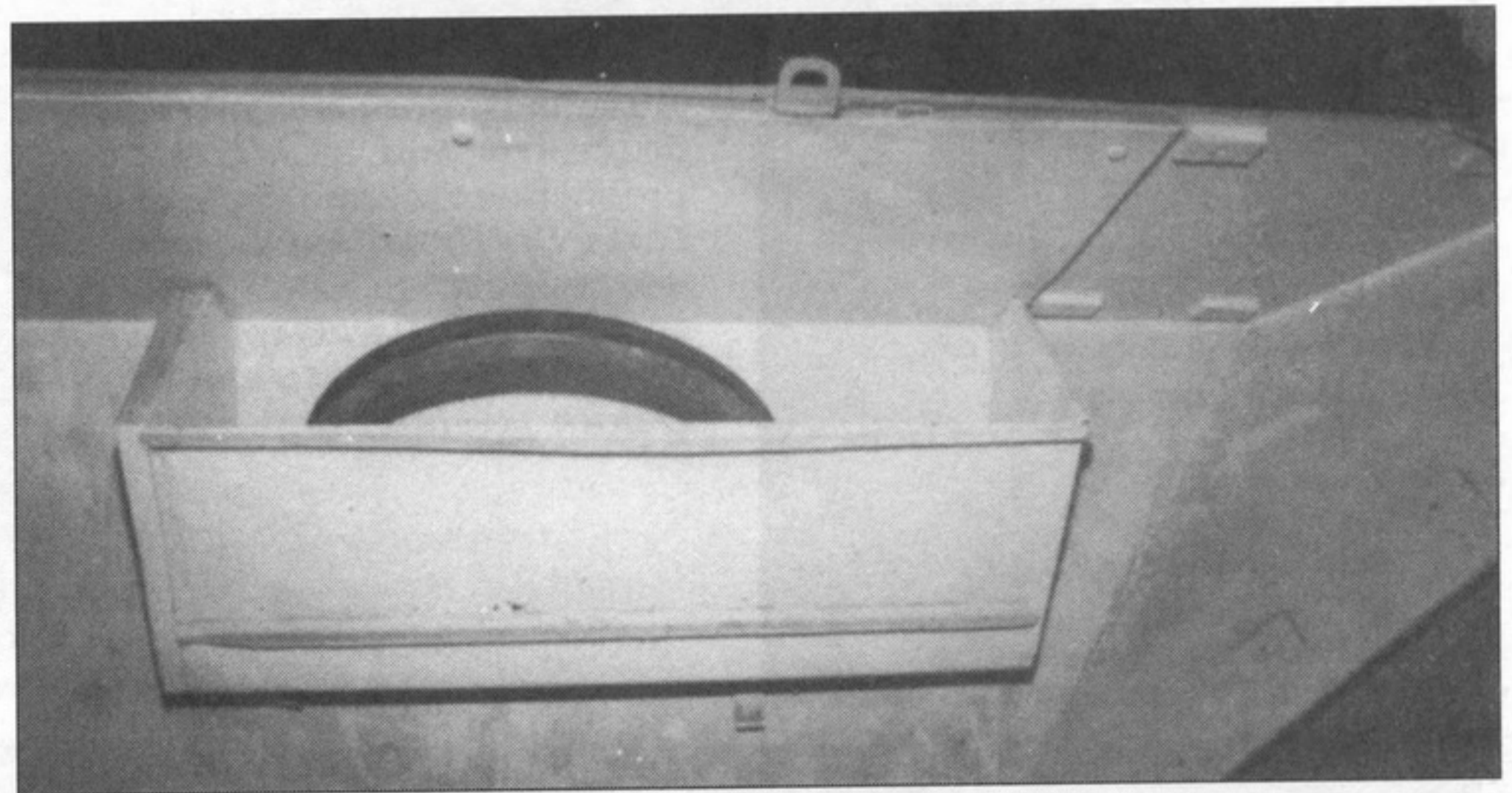


*Одна из немногих оригинальных деталей мюнстерской машины. Левее ящика видно технологическое членение кузова между боевым отделением и постом управления.*

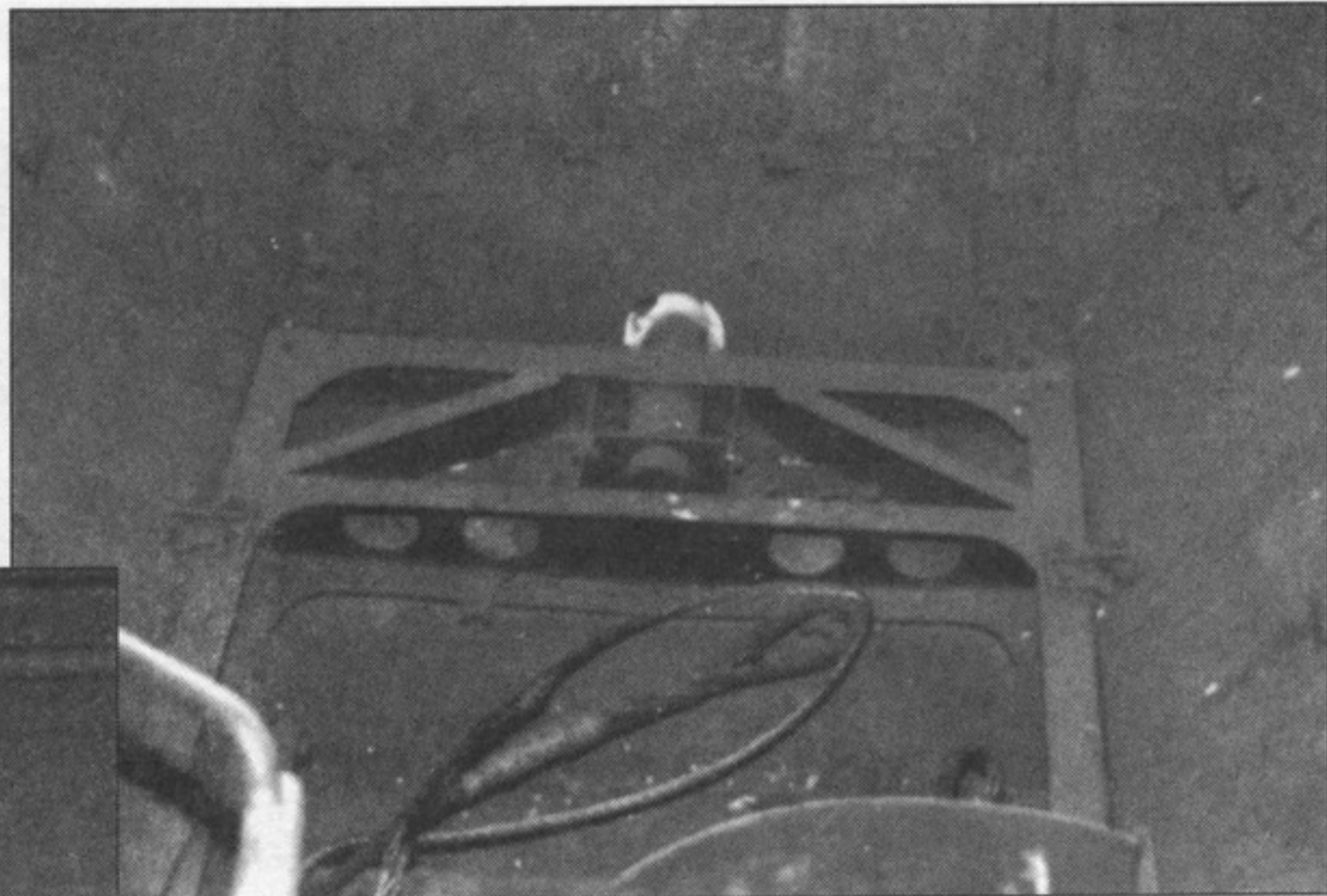


*Между лафетом пушки и бортом оставалось немного свободного пространства. К борту приварена серьга, с помощью которой можно было демонтировать кузов.*

*Контейнер на корме боевого отделения вмещал брезентовый чехол пушки, детали оптических приборов, личные вещи экипажа, а также ракеты к ракетнице. Справа видны четыре металлических накладки, наваренных на броню. Это крепления для огнетушителя.*



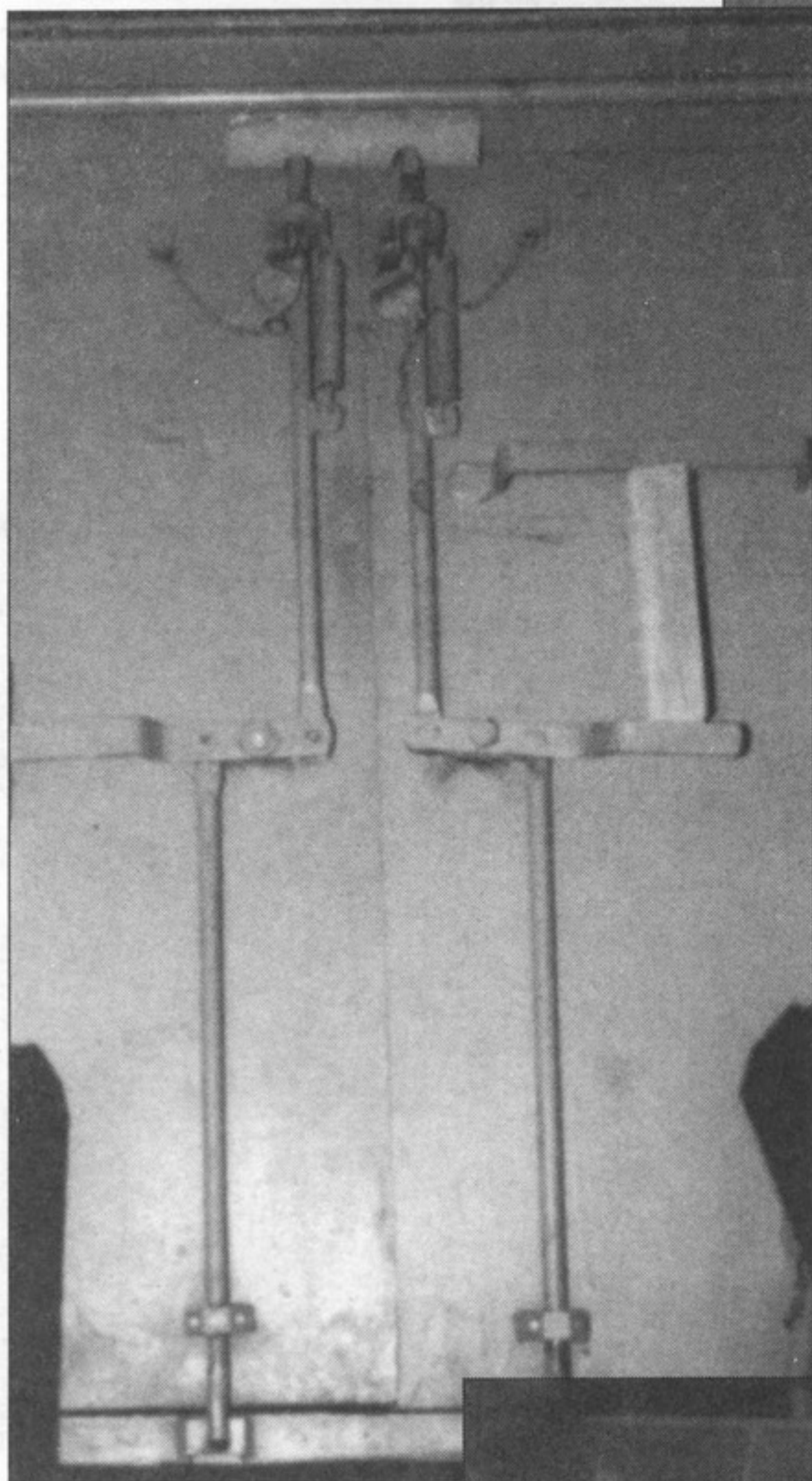
*Снизу ящик поддерживали два металлических кронштейна треугольной формы.*

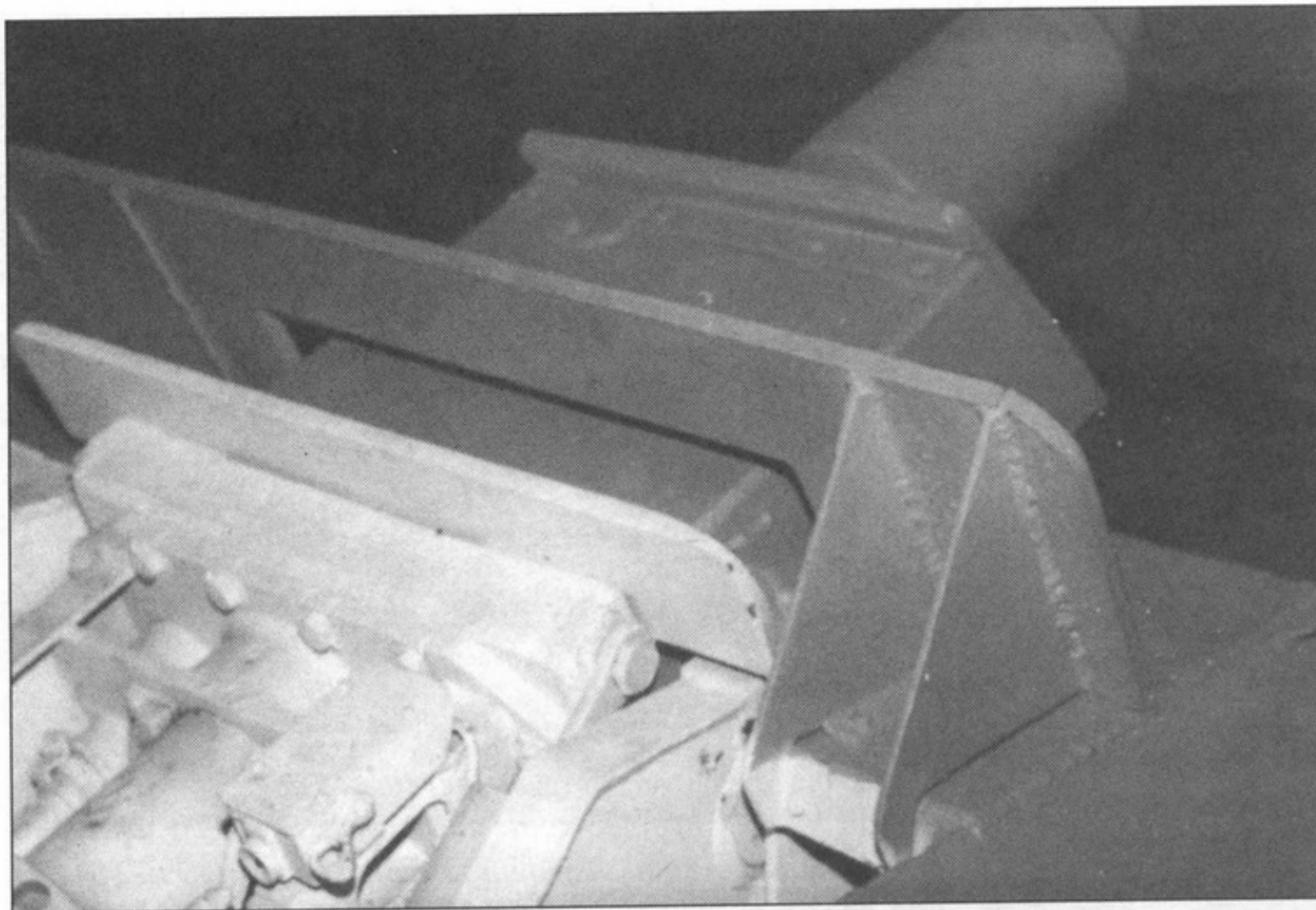


*У машины в Кубинке отсутствует пол боевого отделения, благодаря чему видны многие обычно скрытые детали внутренней конструкции. Хорошо заметна рама шасси. Тормозная система отсутствует, обычно она занимала место рядом с фаркопом.*

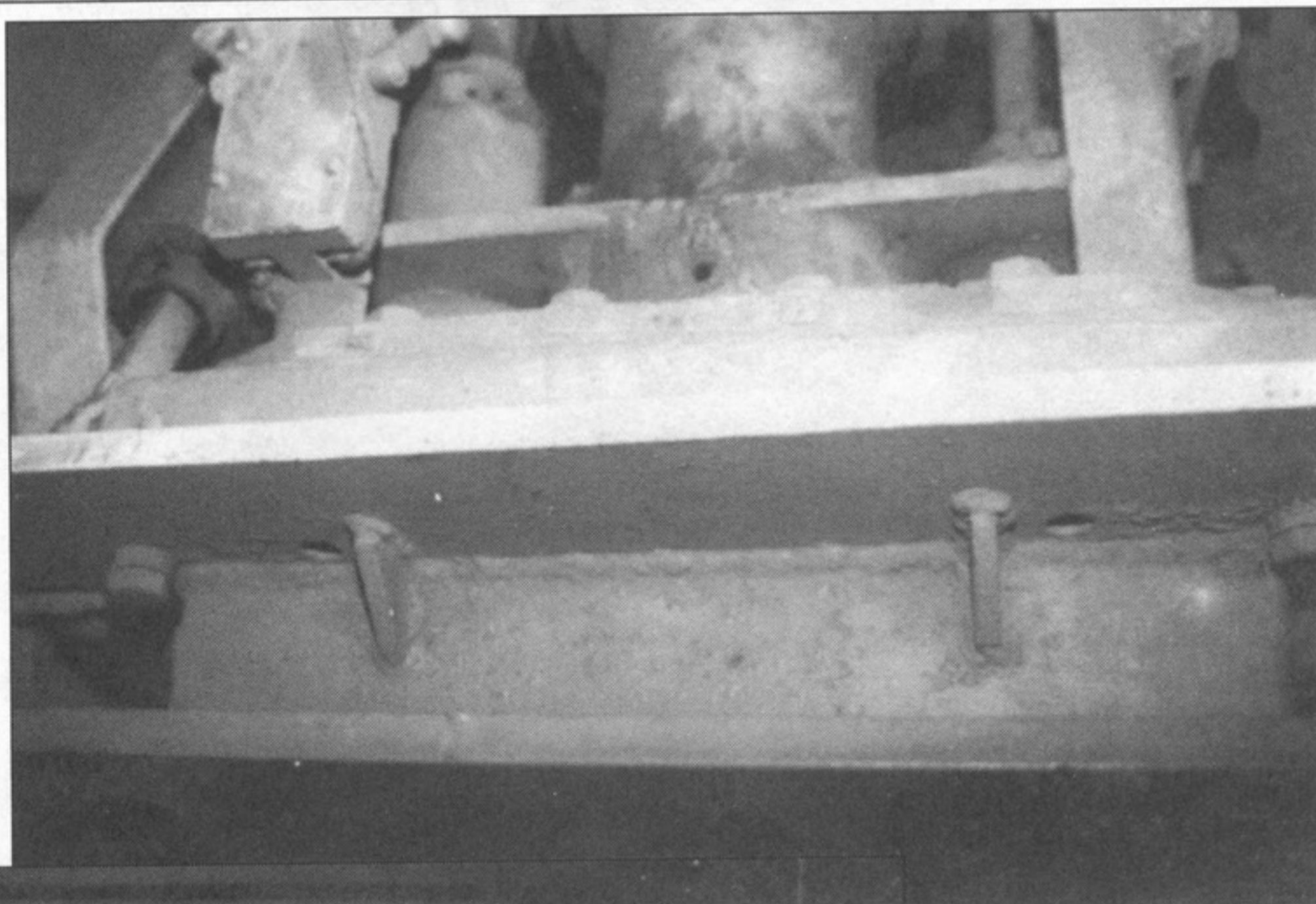
*Задние двери у SdKfz 251/1 Ausf. D из Военно-исторического музея в Дрездене. Двери точно реставрированы. У машин Ausf. A-C конструкция дверей была довольно сложной, у Ausf. D двери были заметно упрощены.*

*Казенная часть пушки у машины в Кубинке. Виден щиток с пятью вертикальными ребрами жесткости.*





*Вид сзади на пушку у машины из Мюнстера. Отчетливо видны болты на лобовой броне и люльке.*

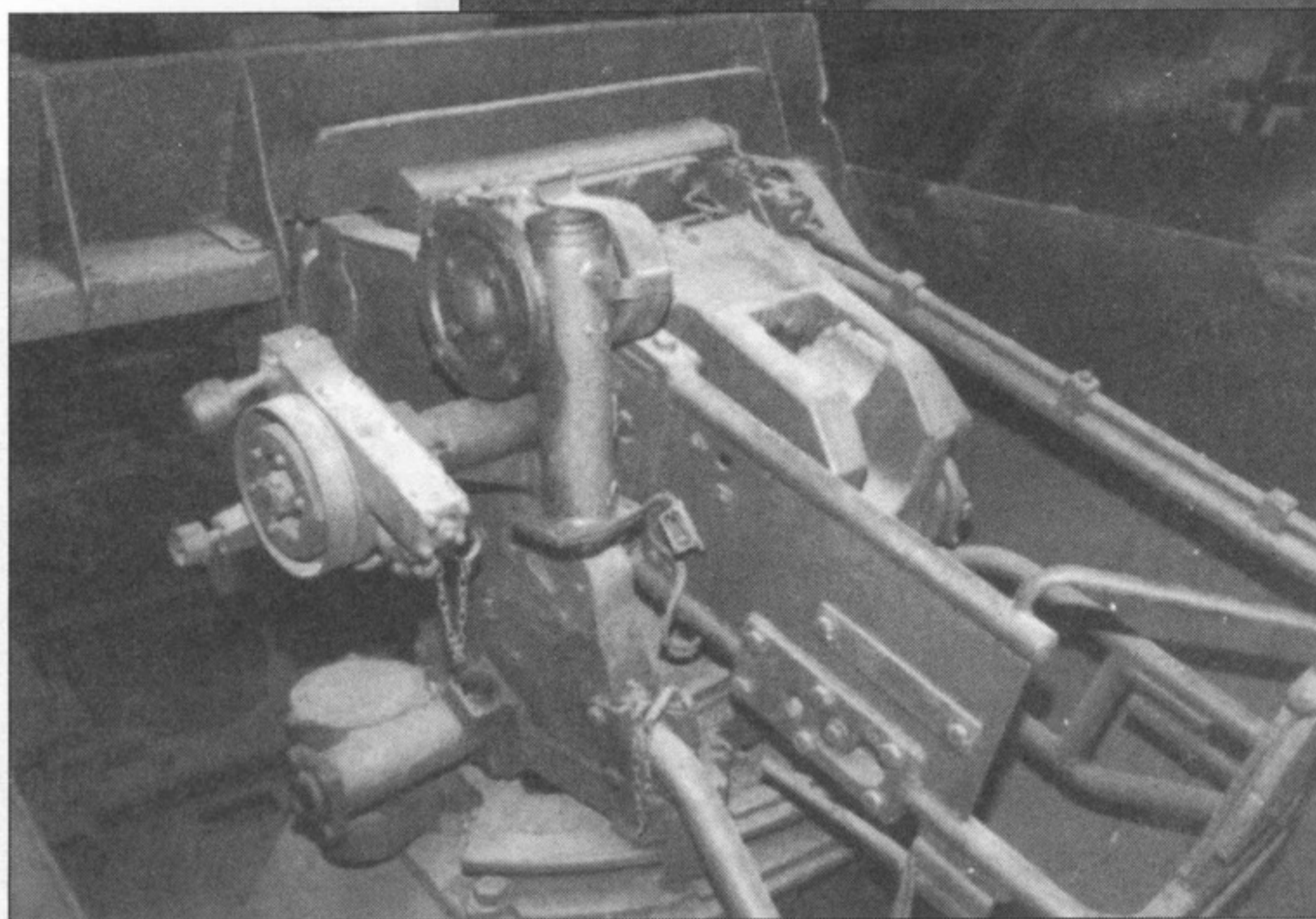
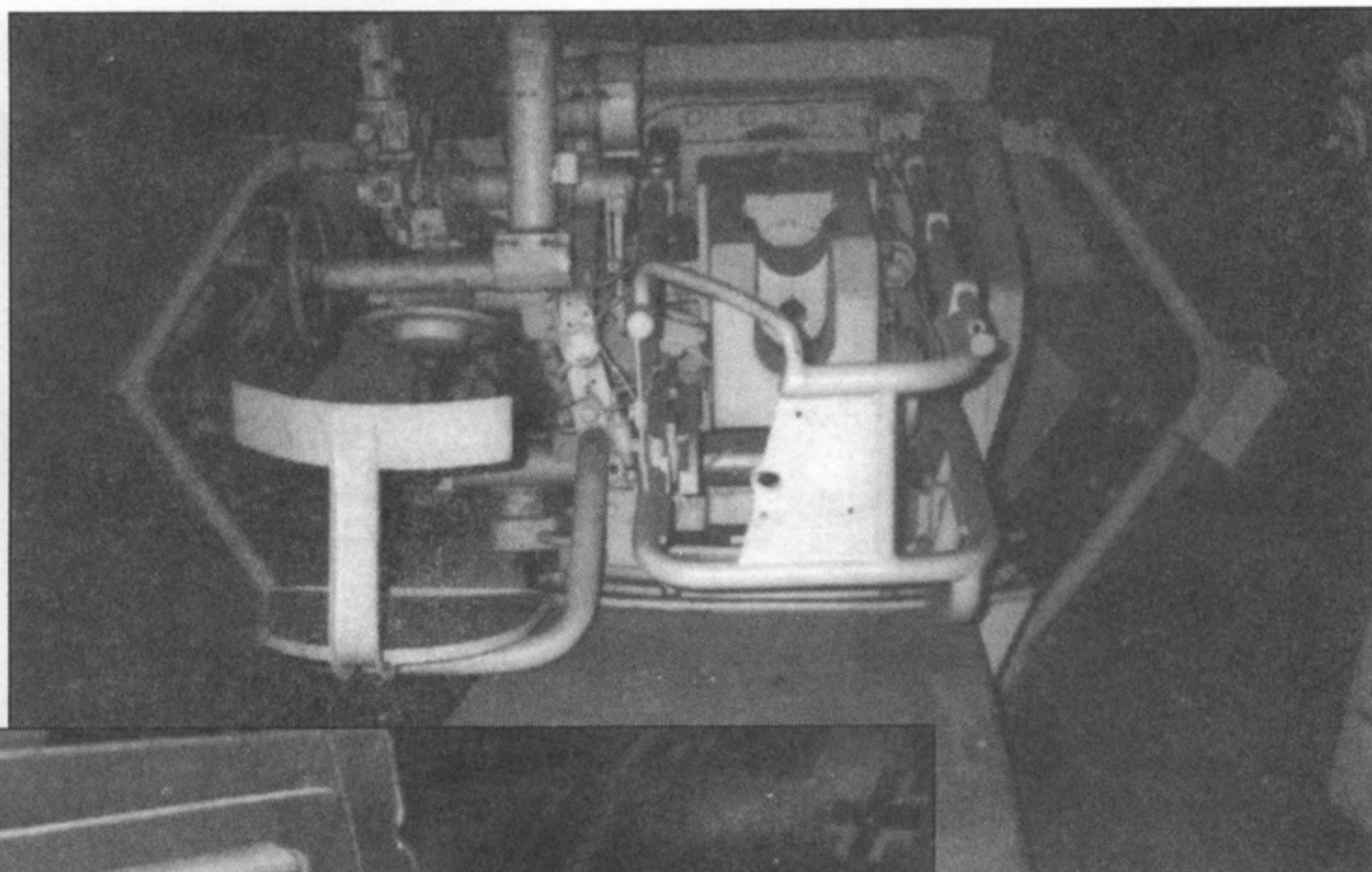


*Пушка, вид спереди.*

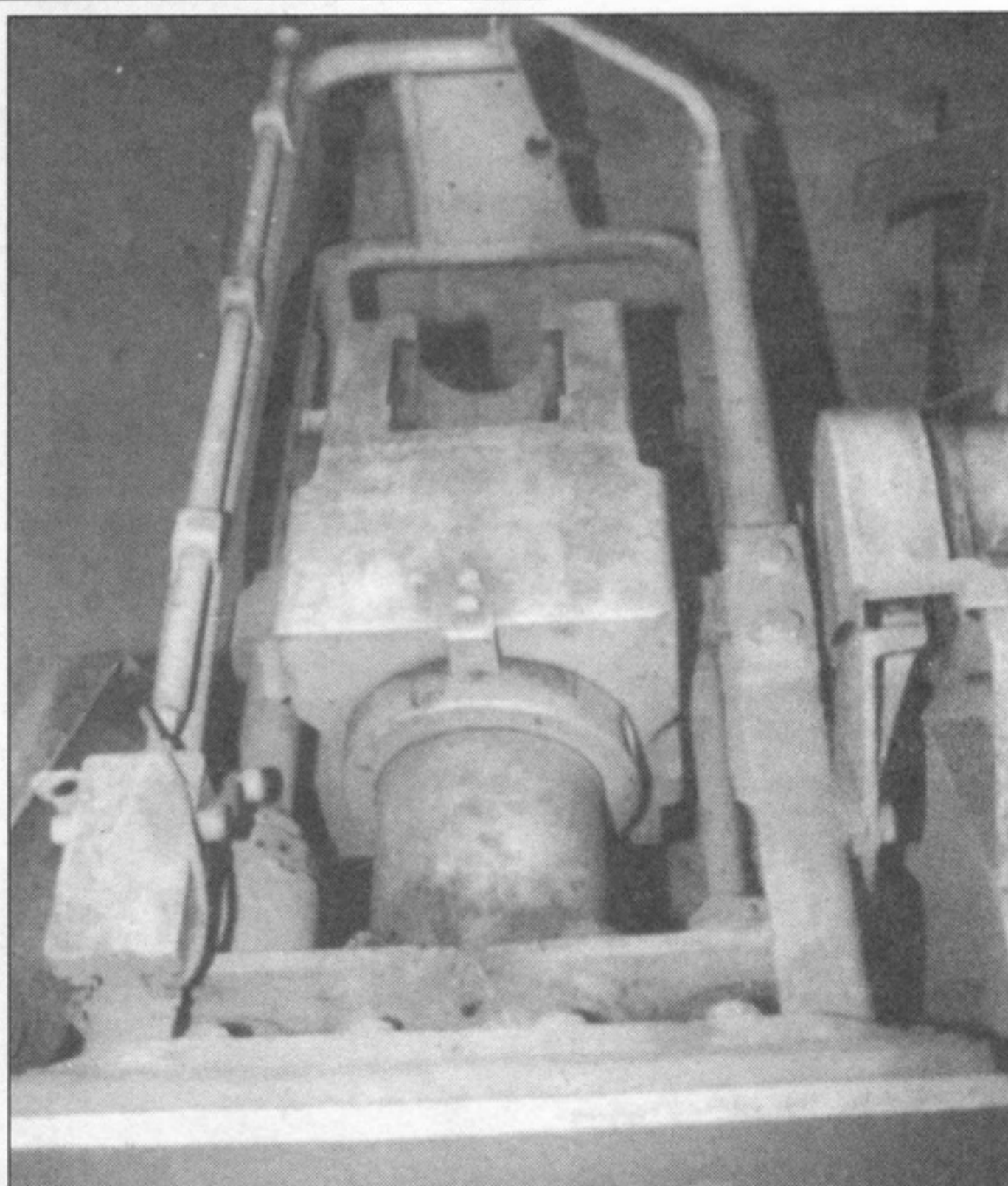


*Та же пушка, вид сзади. Справа расположен электрический предохранитель.*

*Казенная часть пушки, вид сзади. Видны некоторые детали на внутренней поверхности стен.*



*Орудие машины в Кубинке. Задняя часть отражателя срезана, что позволяет заряжать пушку сзади. Прицел и его крепление полностью отсутствуют.*

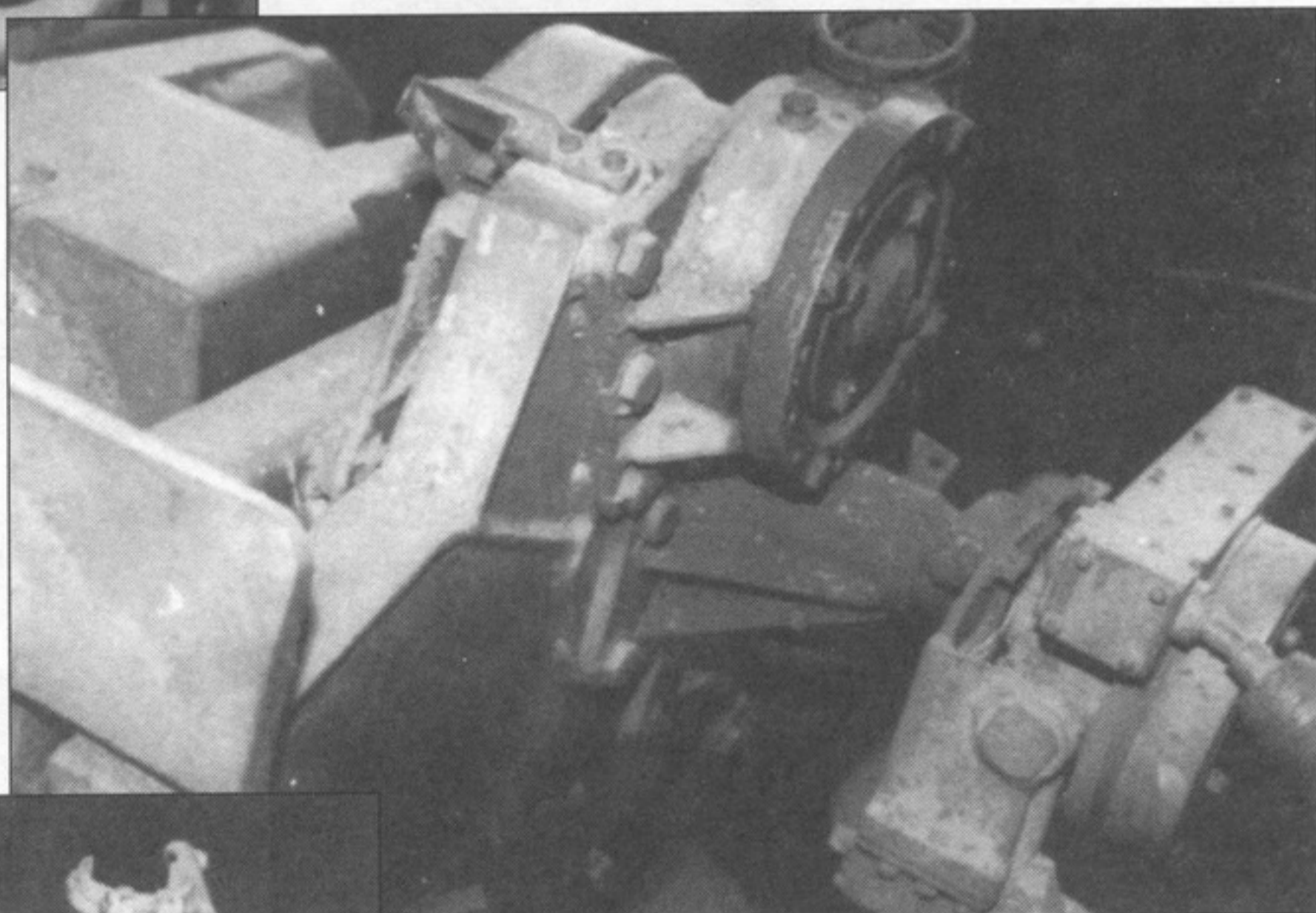


*Орудие машины в Мюнстере, вид сверху.*

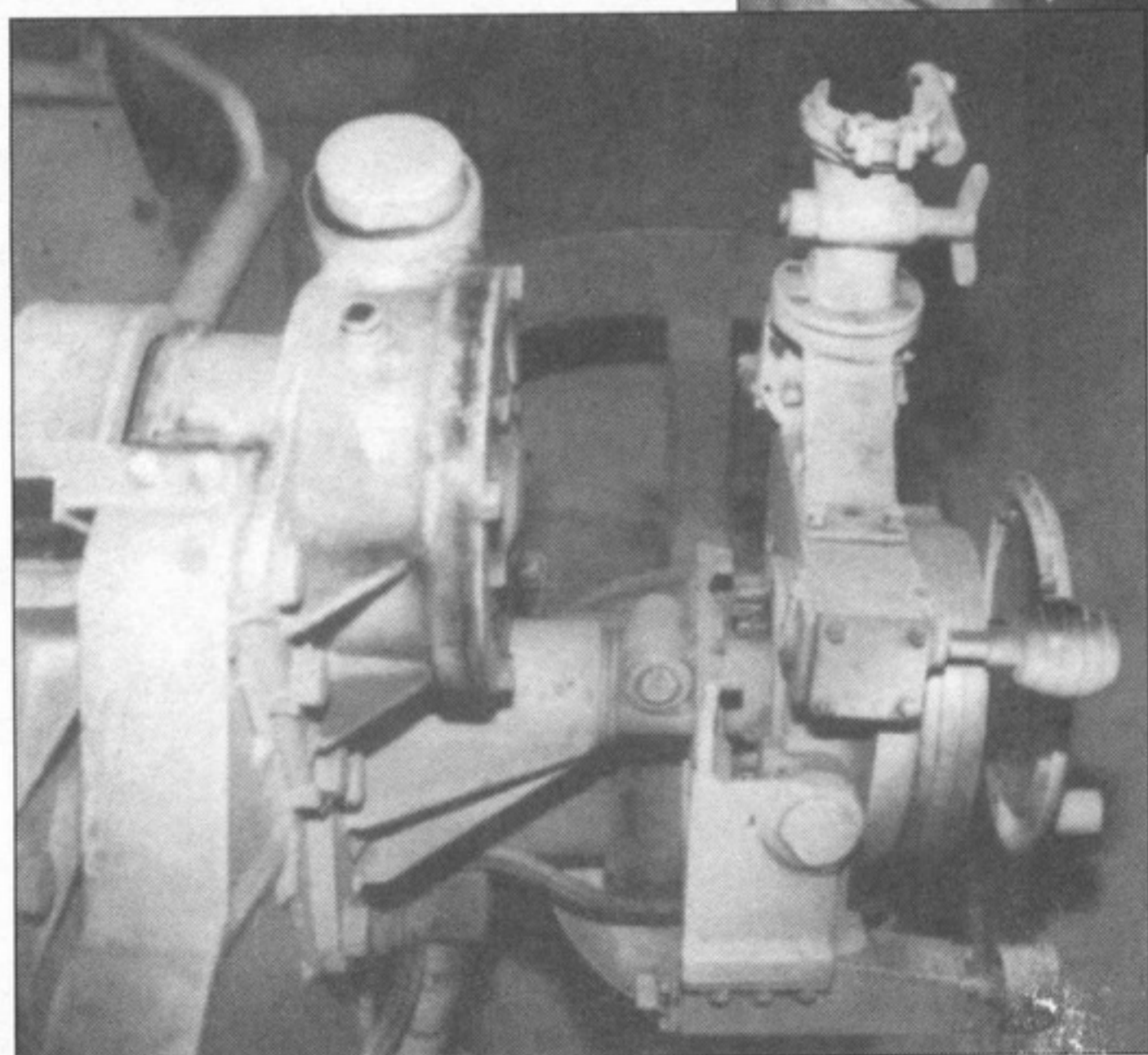




*Орудийная люлька, вид сзади. Отчетливо видна кнопка электрического спуска.*

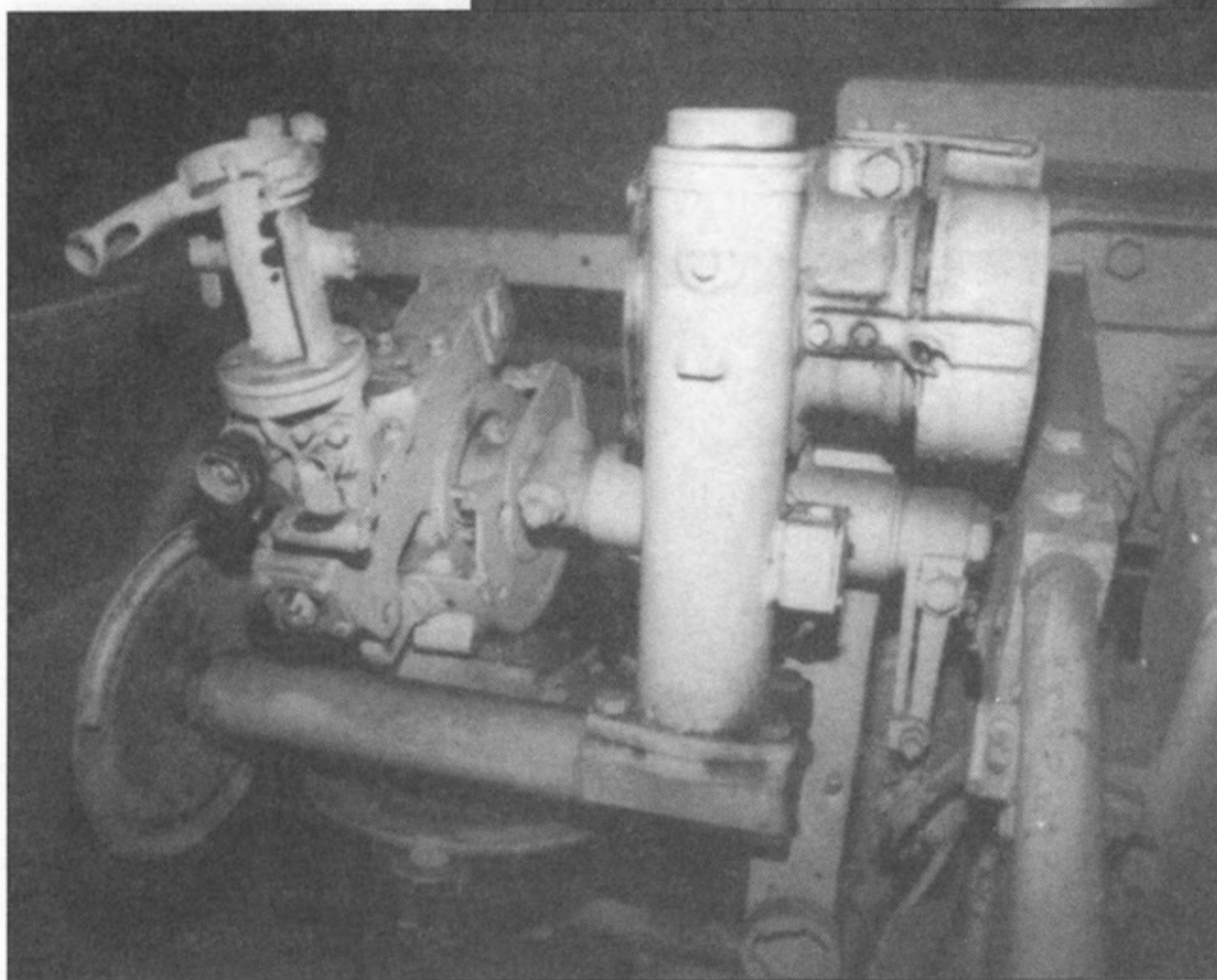
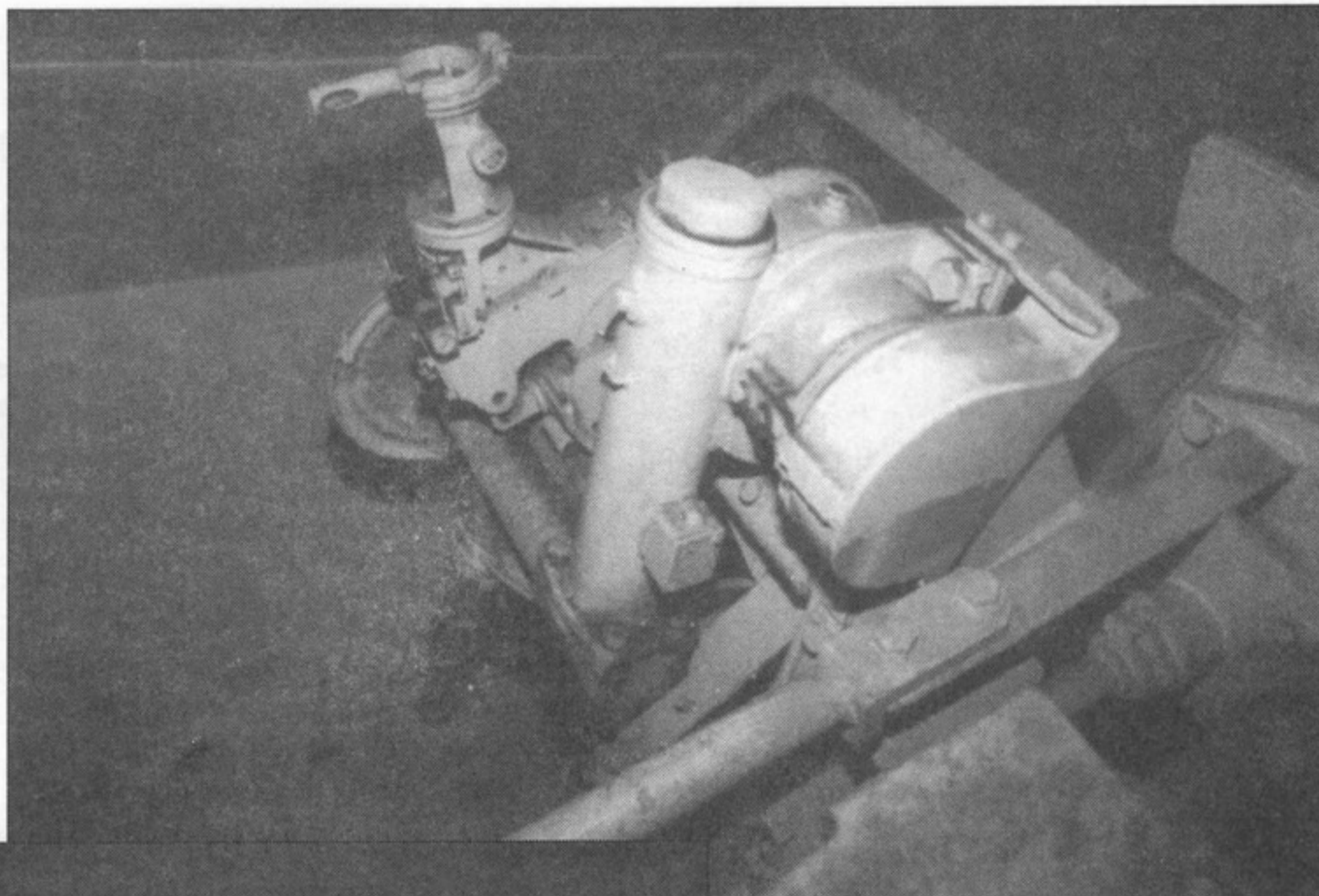


*Червячная передача механизма вертикальной наводки, вид слева. Машина в Кубинке.*



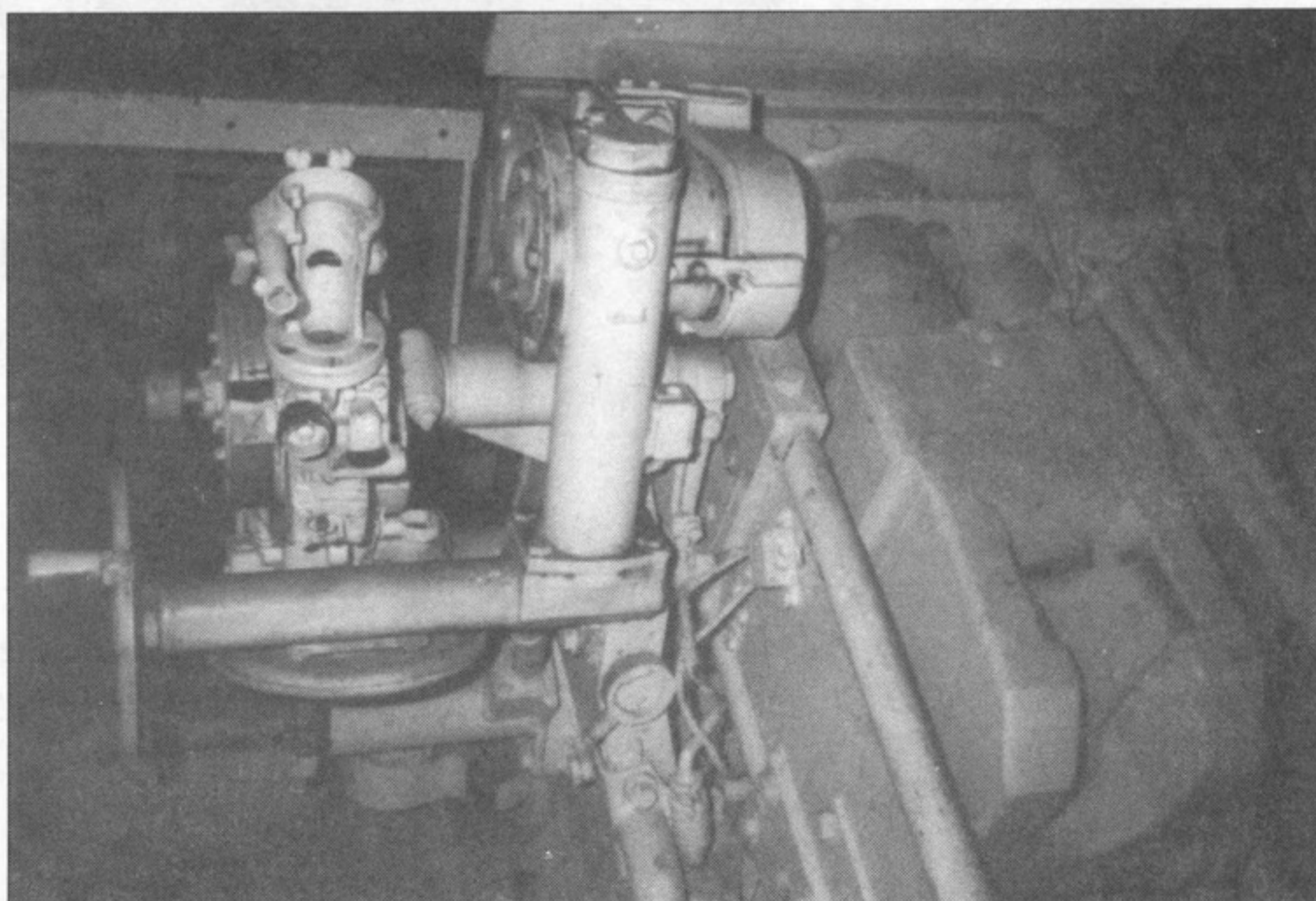
*Прицел Zielgeraet 34, вид спереди.*

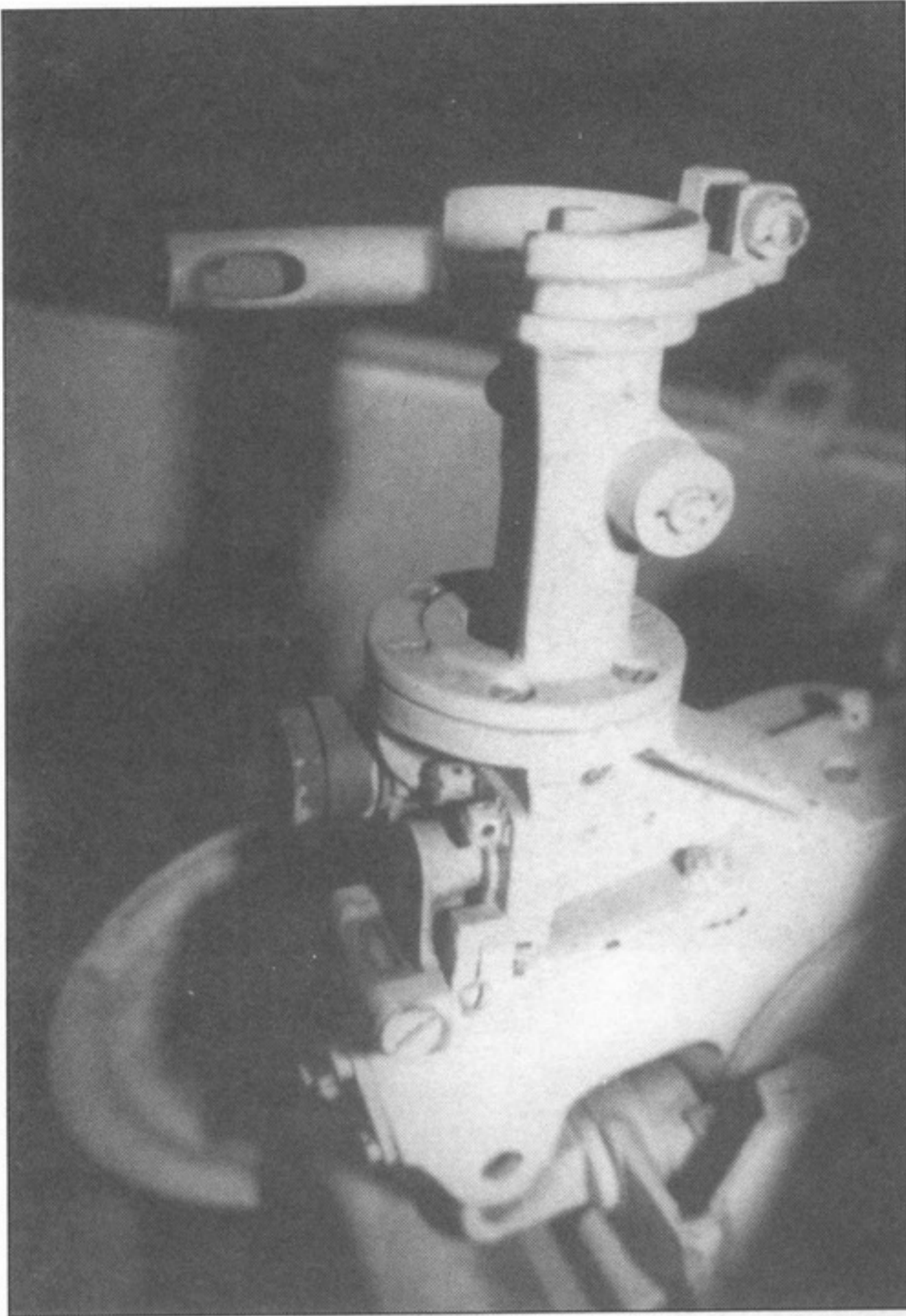
*Прицел машины из Мюнстера почти полностью сохранился. Вид сзади и справа, виден маховик механизма вертикальной наводки.*



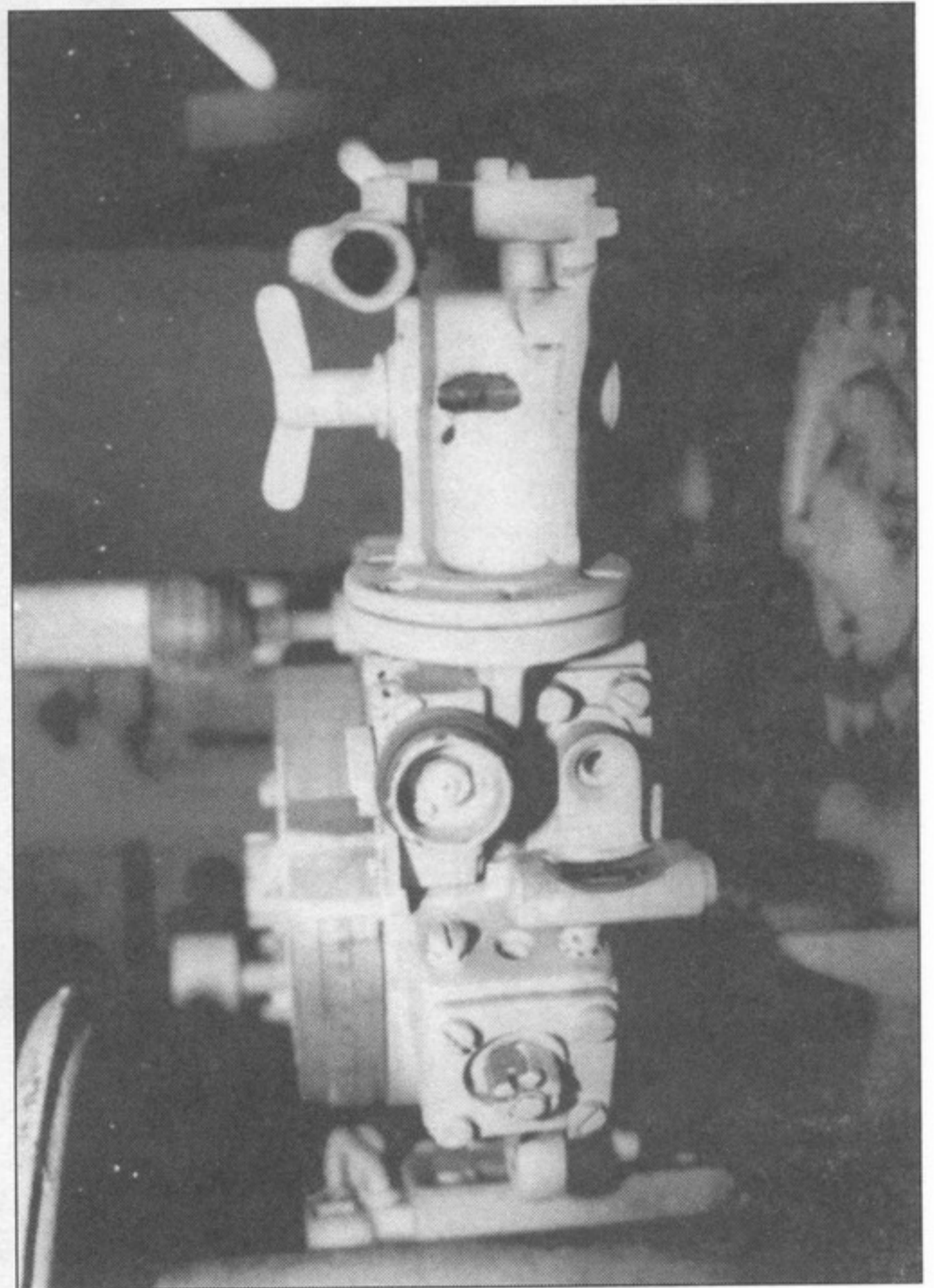
*Прицел и механизм вертикальной наводки, вид сзади. Интерес представляет размещение под прямым углом червячной передачи и маховика. Слева находится стойка, в верхней части которой закреплялся прицел Selbstfahrlafetten-Zielfernrohr 1 (Sfl.Z.F. 1[5x8(1)]).*

*Стойка прицела, механизмы вертикальной и горизонтальной наводки.*

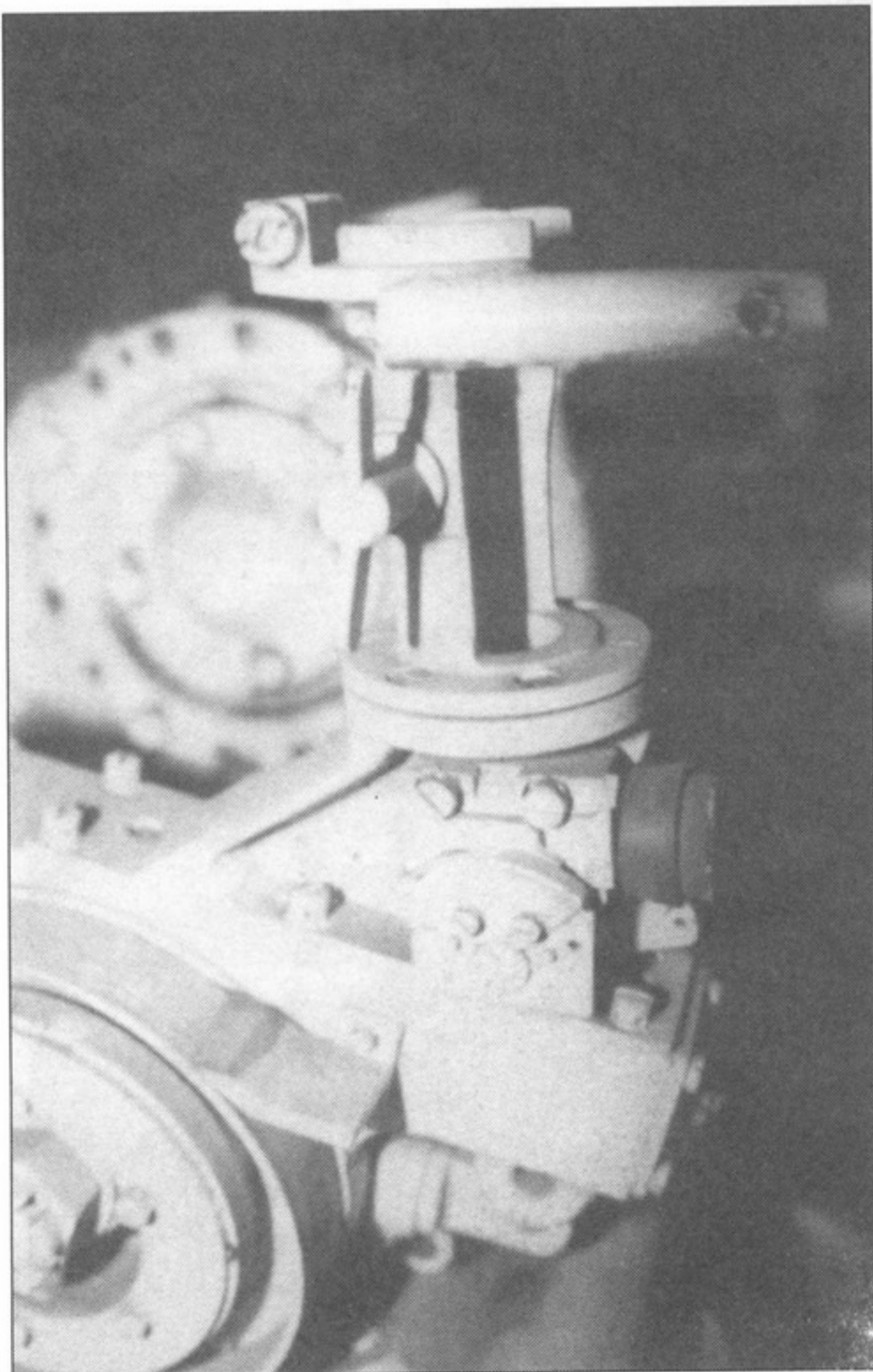




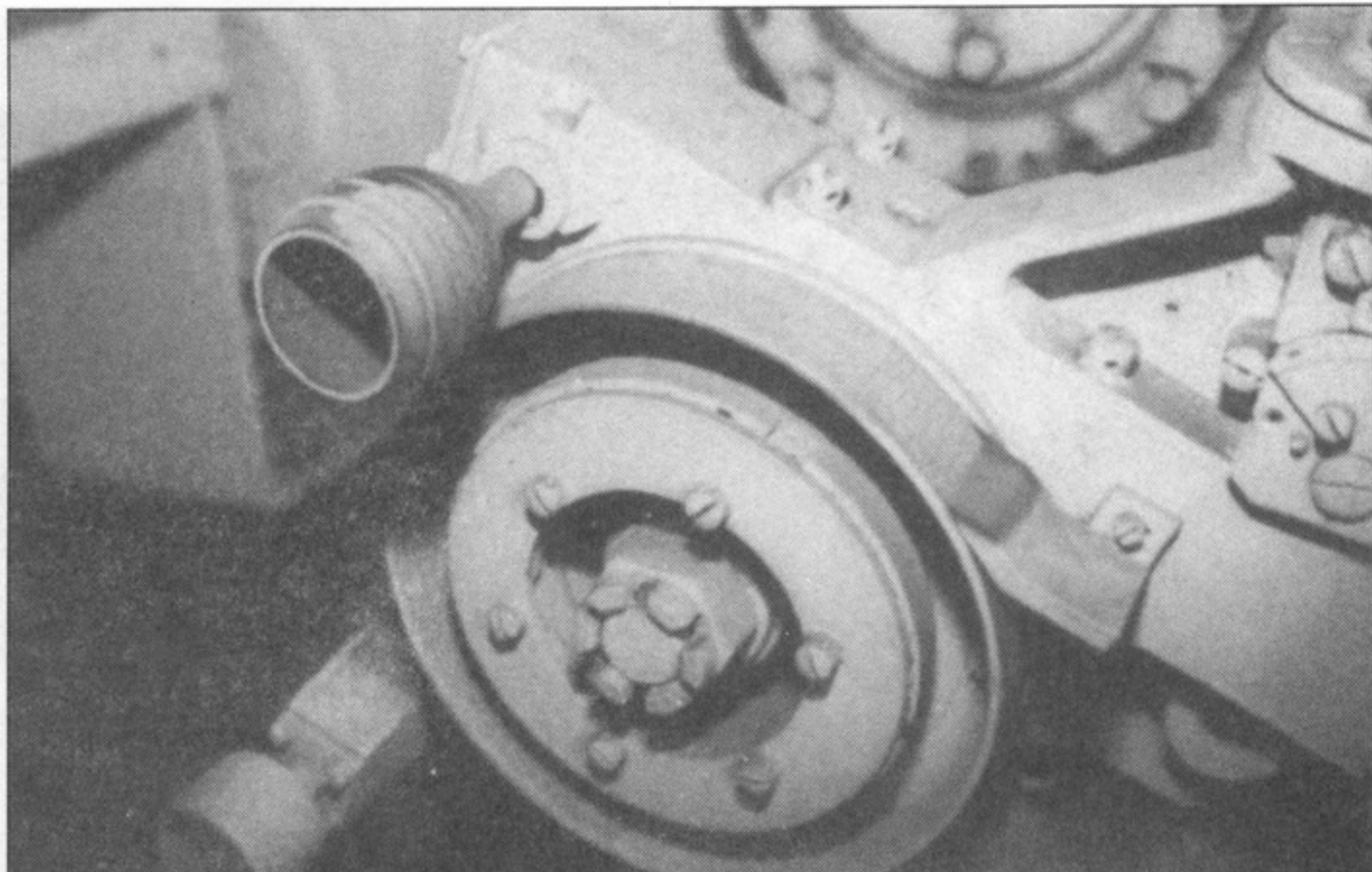
*Стойка прицела, вид справа.*



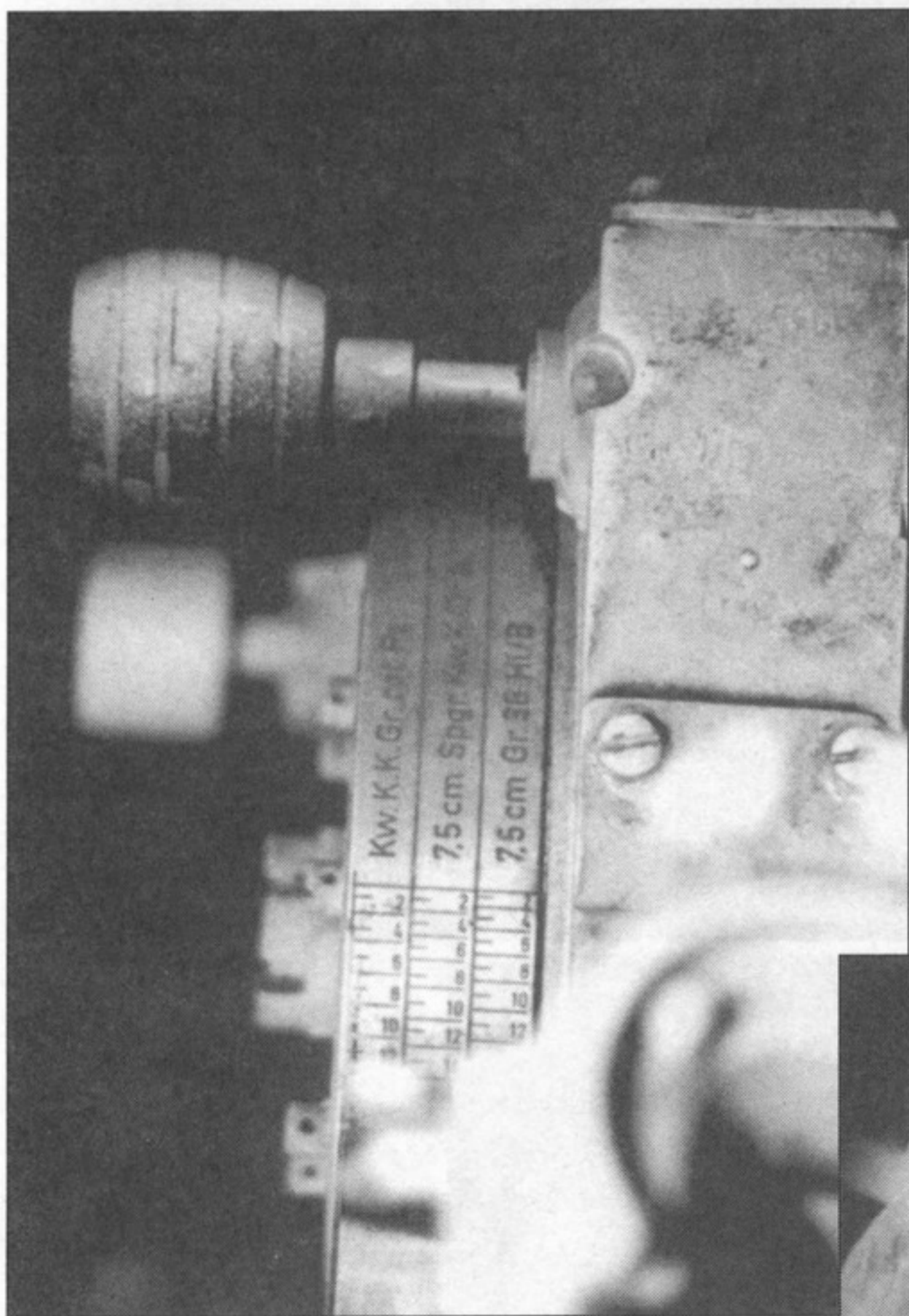
*Вид сзади.*



*Вид слева. Виден барашек, которым крепится прицел Selbstfahrlafetten-Zielfernrohr 1 (Sfl.Z.F. 1[5x8(I)]).*



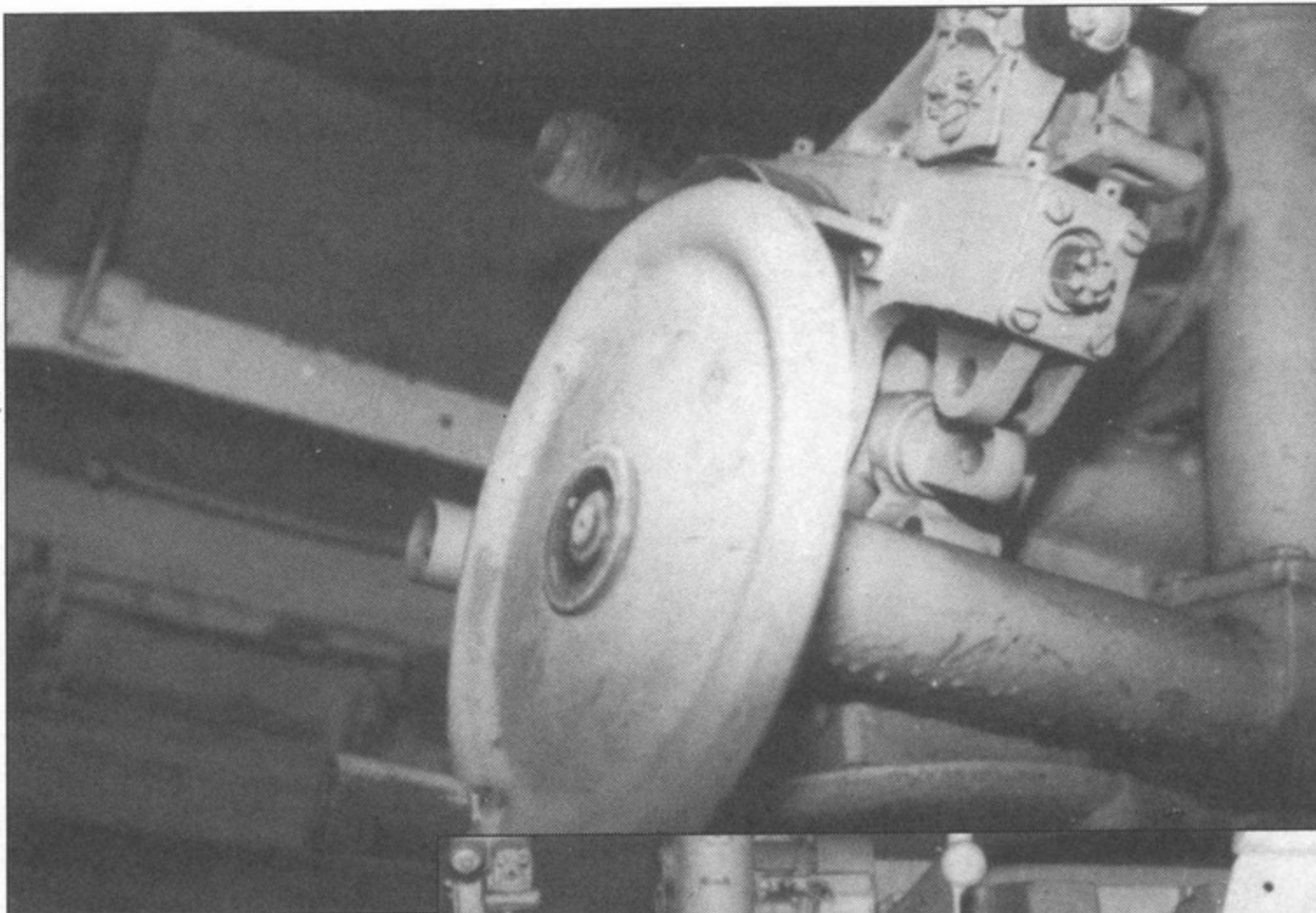
*Шкала корректировки траектории снаряда. С помощью ручки в верхнем левом углу снимка корректировалась вертикальная наводка пушки в зависимости от типа применяемых боеприпасов. Ручкой в левом нижнем углу снимка корректировался продольный крен машины.*



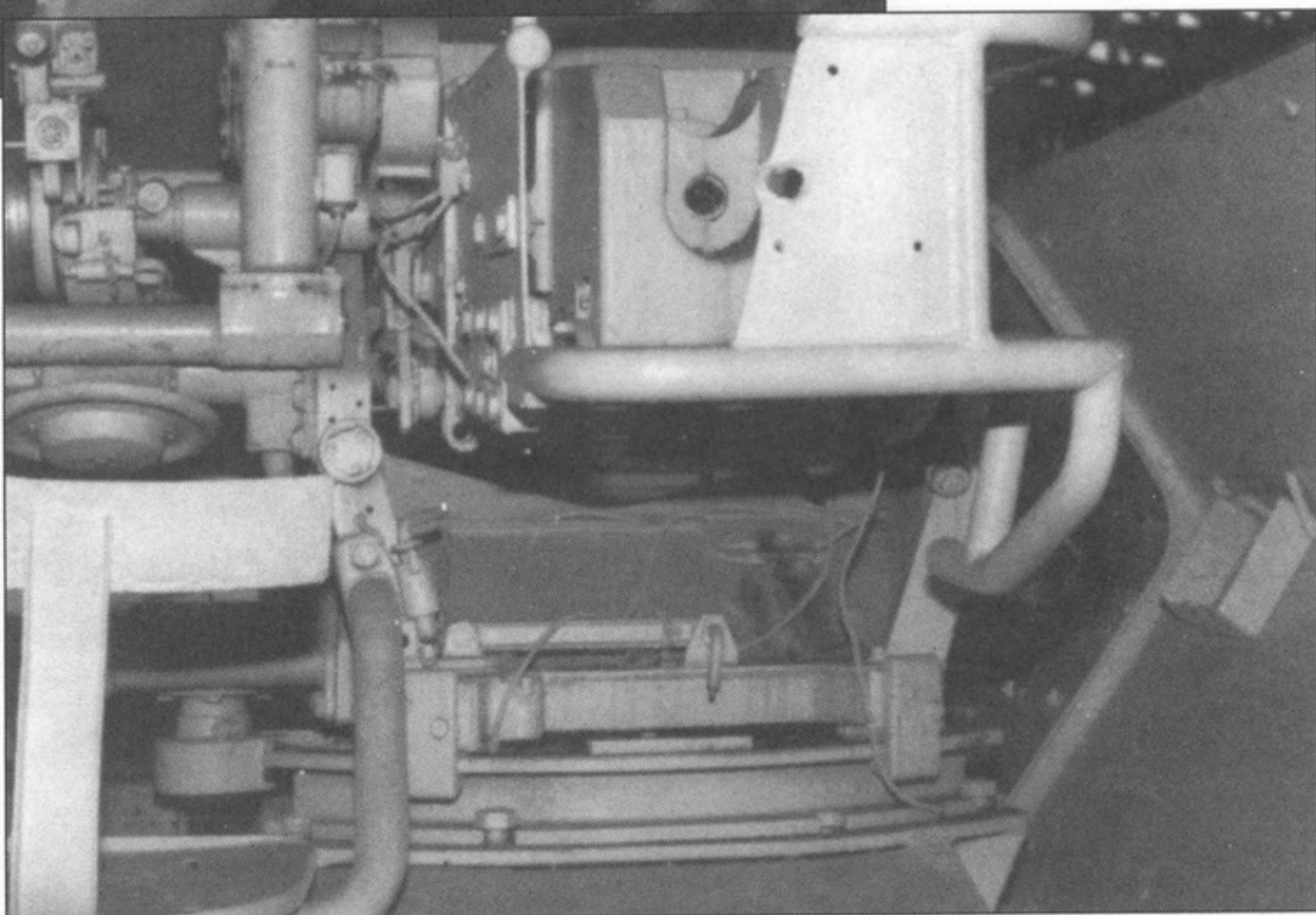
*Шкала крупным планом. Слева шкала для Panzergranate, в центре - для Sprenggranate 34, справа - для Granate 38. Кроме того, пушка могла вести огонь дымовыми боеприпасами (Nebelgranaten).*

*Маховик механизма горизонтальной наводки, вид снизу.*





*Маховик механизма вертикальной наводки.*



*Основание лафета, вид сзади.*



*Основание лафета и орудийная тумба у машины из Кубинки.*

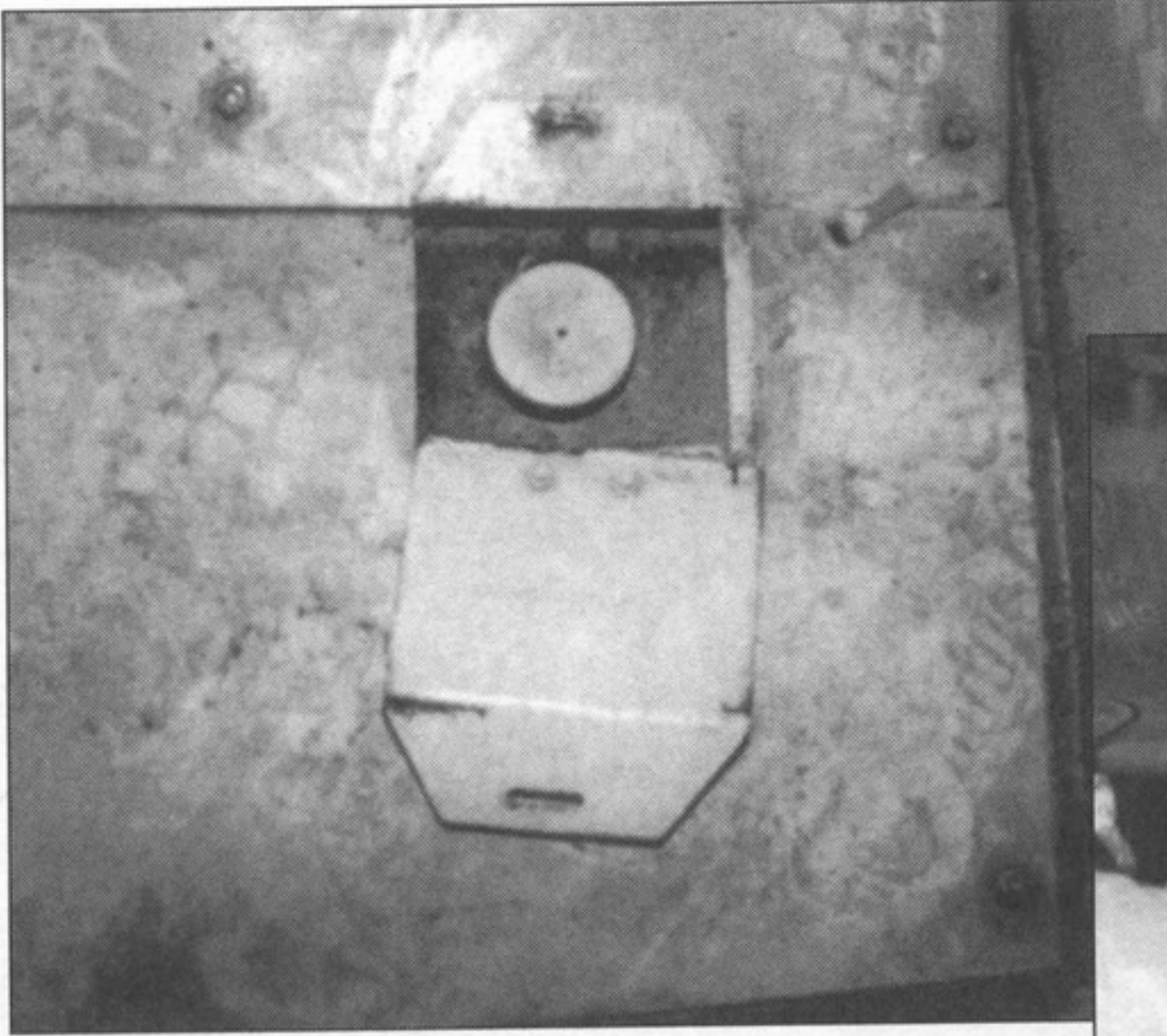
*У машины в Кубинке отсутствует пол боевого отделения.*



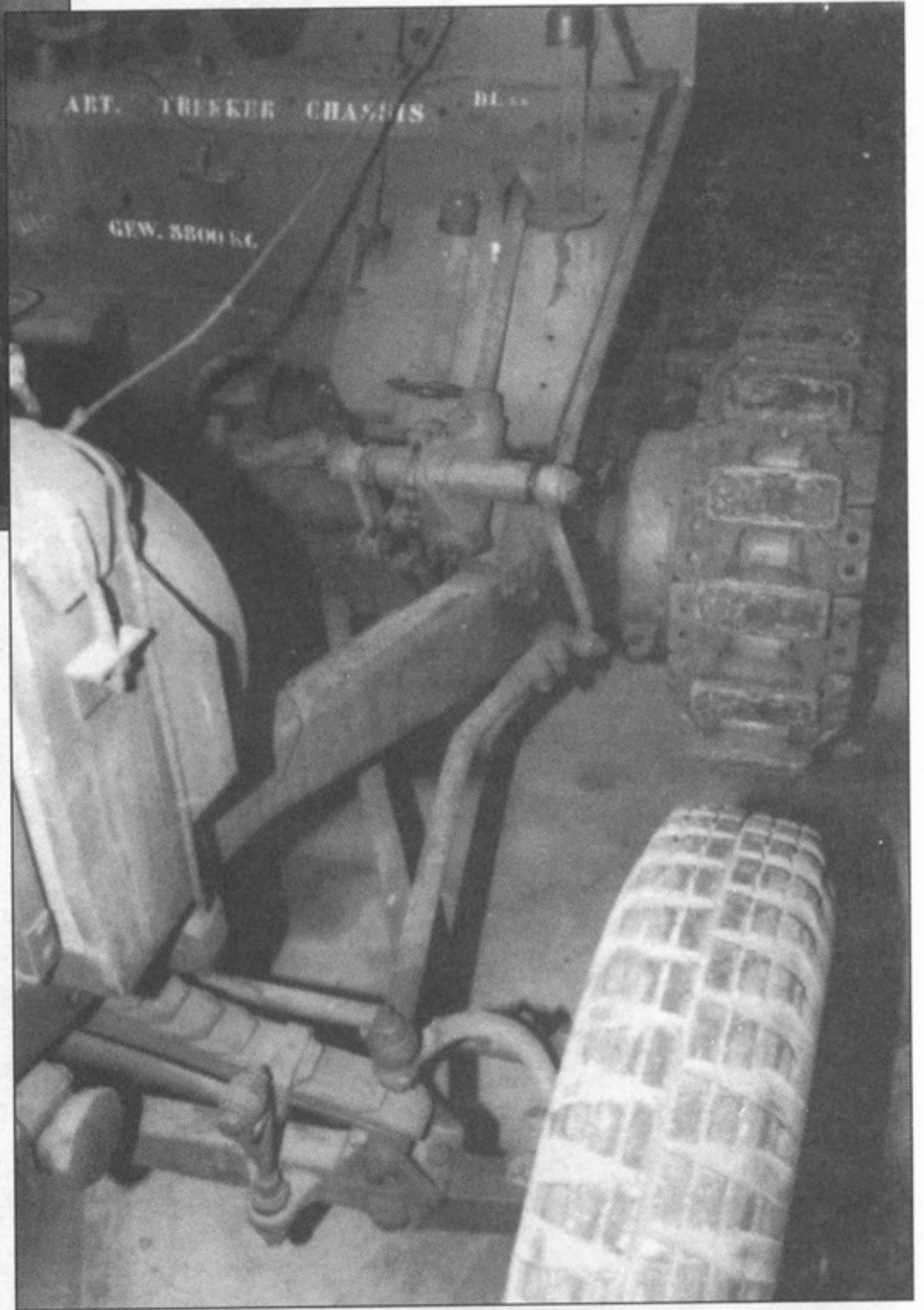
*Между орудием и бортом есть небольшой зазор. Виден технологический стык между кузовом боевого отделения и передней частью корпуса.*

*У машины из Мюнстера пол сохранился.*

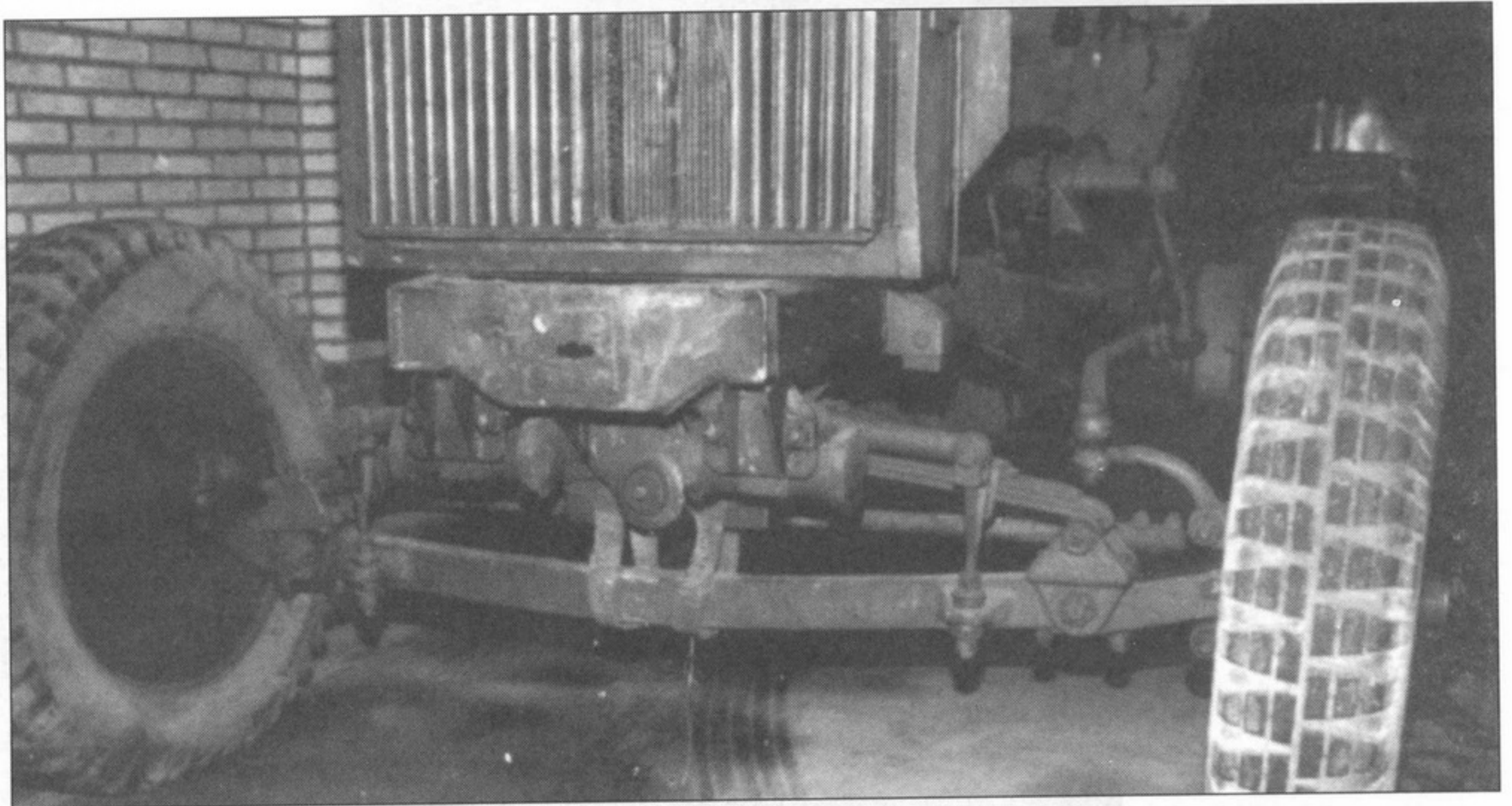




*Горловина топливного бака закрывалась крышкой. Это не самое лучшее место для того, чтобы тушить окурки.*



*Левая рулевая тяга SdKfz 251 крупным планом.*



*Детали шасси Autounion, выпущенного в 1943 году и в настоящее время находящегося в Bevrijdende Vleugels Museum в Голландии. Подвеска передних колес хорошо видна.*

*Довольно габаритная коробка передач, вид сзади. Видно множество деталей, обычно скрытых кузовом.*

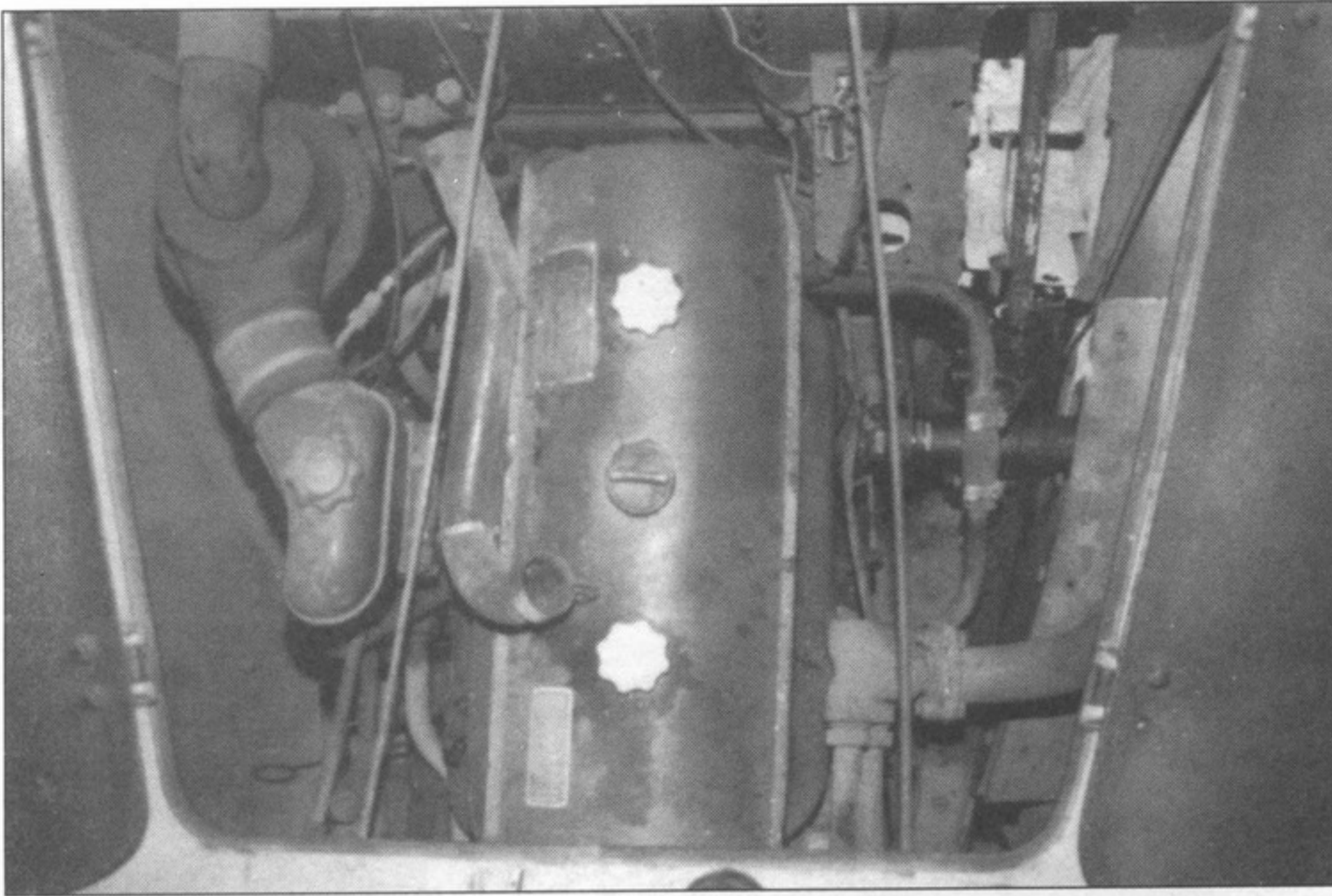


*Кормовая часть шасси. Цилиндрический баллон вмещает сжатый воздух для тормозной системы. Прямоугольный топливный бак находится перед ним.*

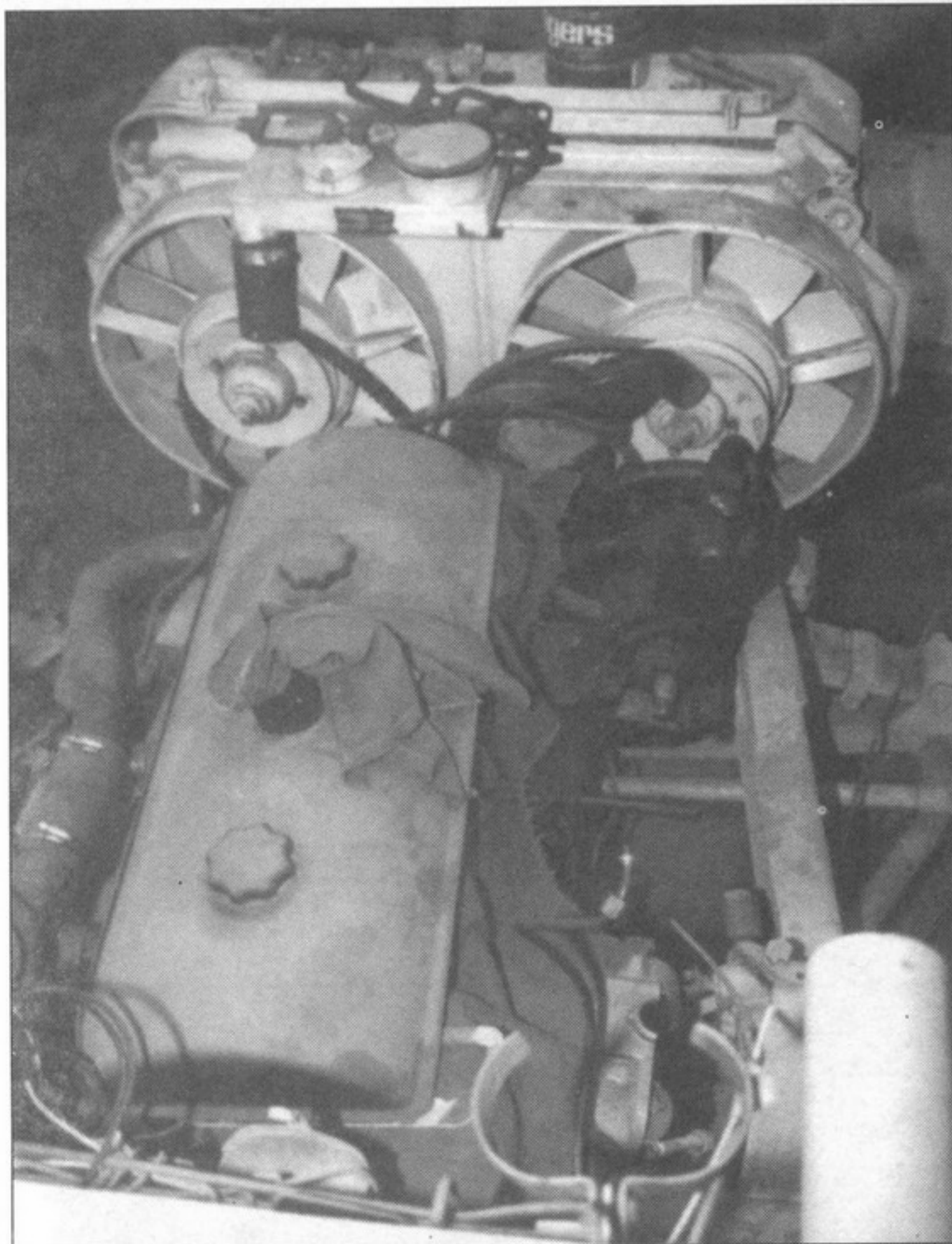
*Задняя часть шасси.*



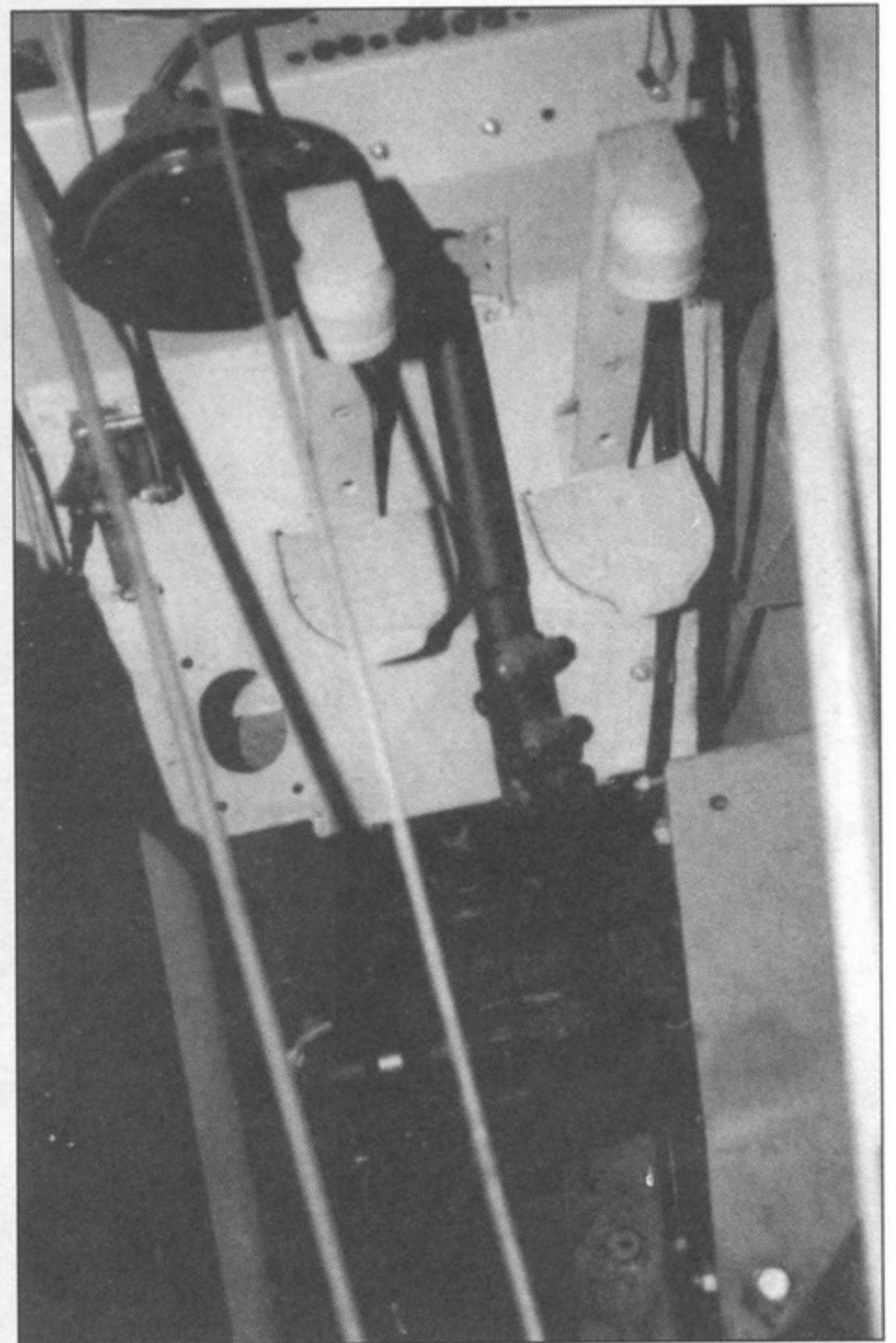




*Двигательное отделение, вид сверху. Машина из Мюнстера. Двигатель Maybach HL 42 TUKRRM, шесть цилиндров, 100 л.с.*



*Двигательное отделение, вид из кабины механика-водителя. Видны радиатор и два вентилятора.*



*Правая часть переборки между двигателем и постом управления.*

*Два Капопенваген'а из 1-й роты 3-го гренадерского полка СС 3-й танковой дивизии СС «Тотenkopf» движутся через Шекесфегевар, Венгрия, январь 1945 года. Передняя машина поздней серии, за ней следует машина ранней серии.*



*По меньшей мере три SdKfz 251/9 поздней серии из 8-й роты II батальона 59-го гренадерского полка 20-й танковой дивизии, Восточный фронт, 1944 год.*

*Машина поздней серии, захваченная американцами 20 декабря 1944 года. Позднее машину использовали солдаты 1-го батальона 504-го полка 82-й десантной дивизии.*





*Еще один захваченный американцами SdKfz 251/9 поздней серии. Обратите внимание на упрощенный смотровой прибор, напоминавший те, что использовались на машинах Ausf. A. Надпись «braun ark» на стволе пушки обозначает тип зимнего масла, использовавшегося в противооткатной системе.*



*Эта и следующие четыре фотографии показывают машину из коллекции музея в Форт-Ноксе. Пальма Deutsches Afrika Korps изображена совершенно произвольно, так как эта машина появилась лишь после капитуляции немецких войск в Северной Африке.*



*Вид справа.*



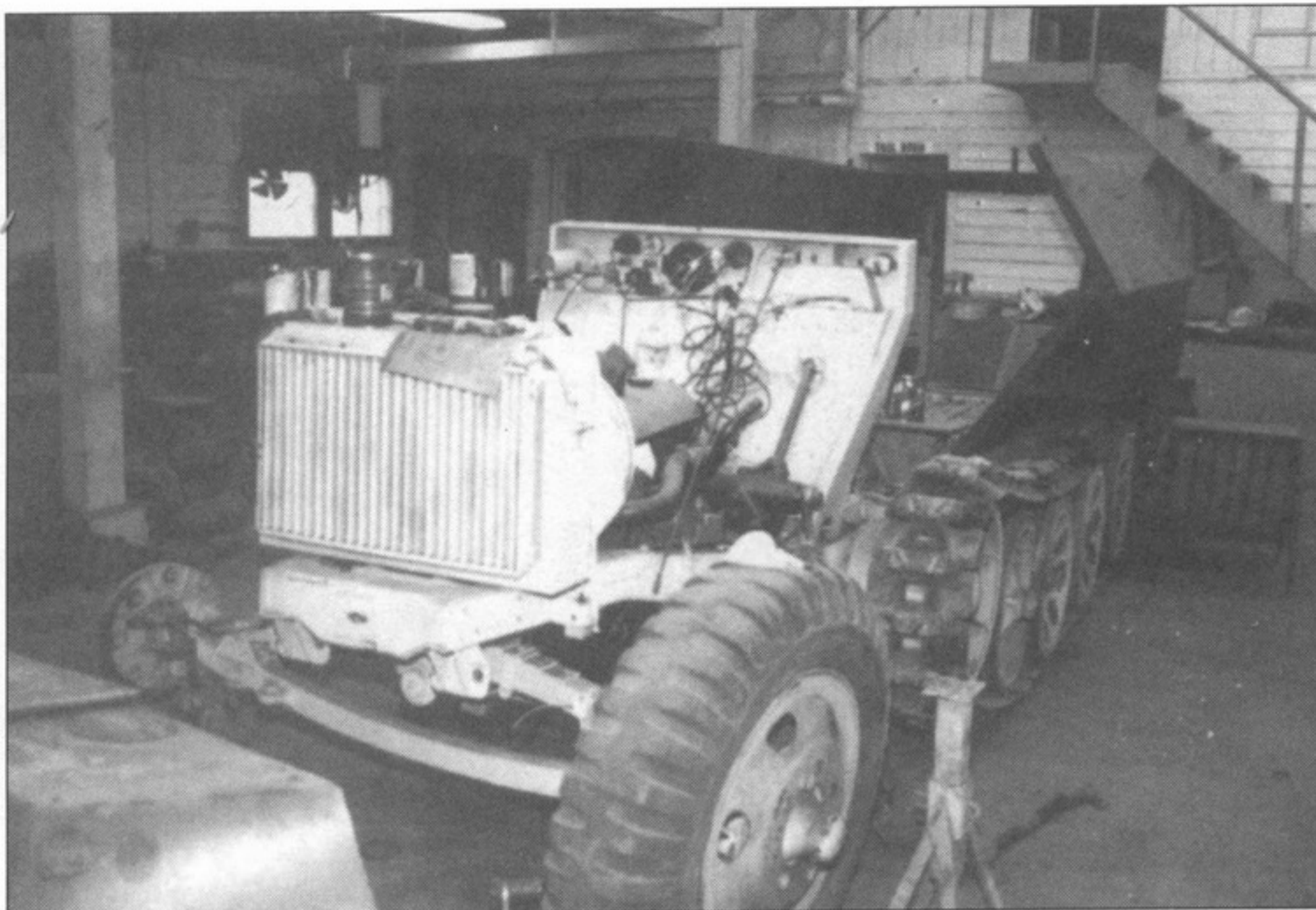
*Вид слева и сзади.*



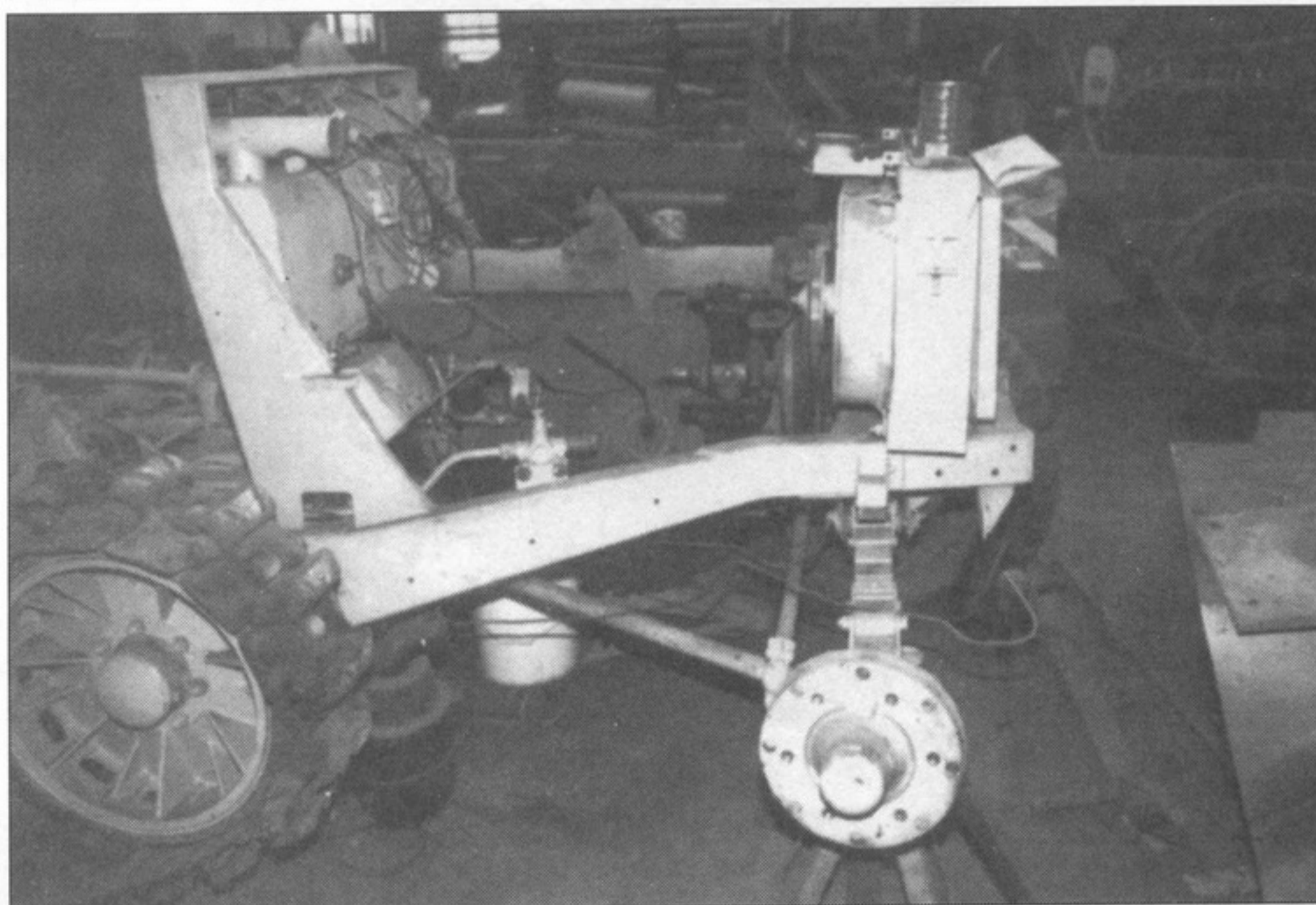
*Вид справа и сзади.*



*Вид слева и спереди. Машина находится в хорошем состоянии, лишь передние колеса (шины и диски) восстановлены американцами.*



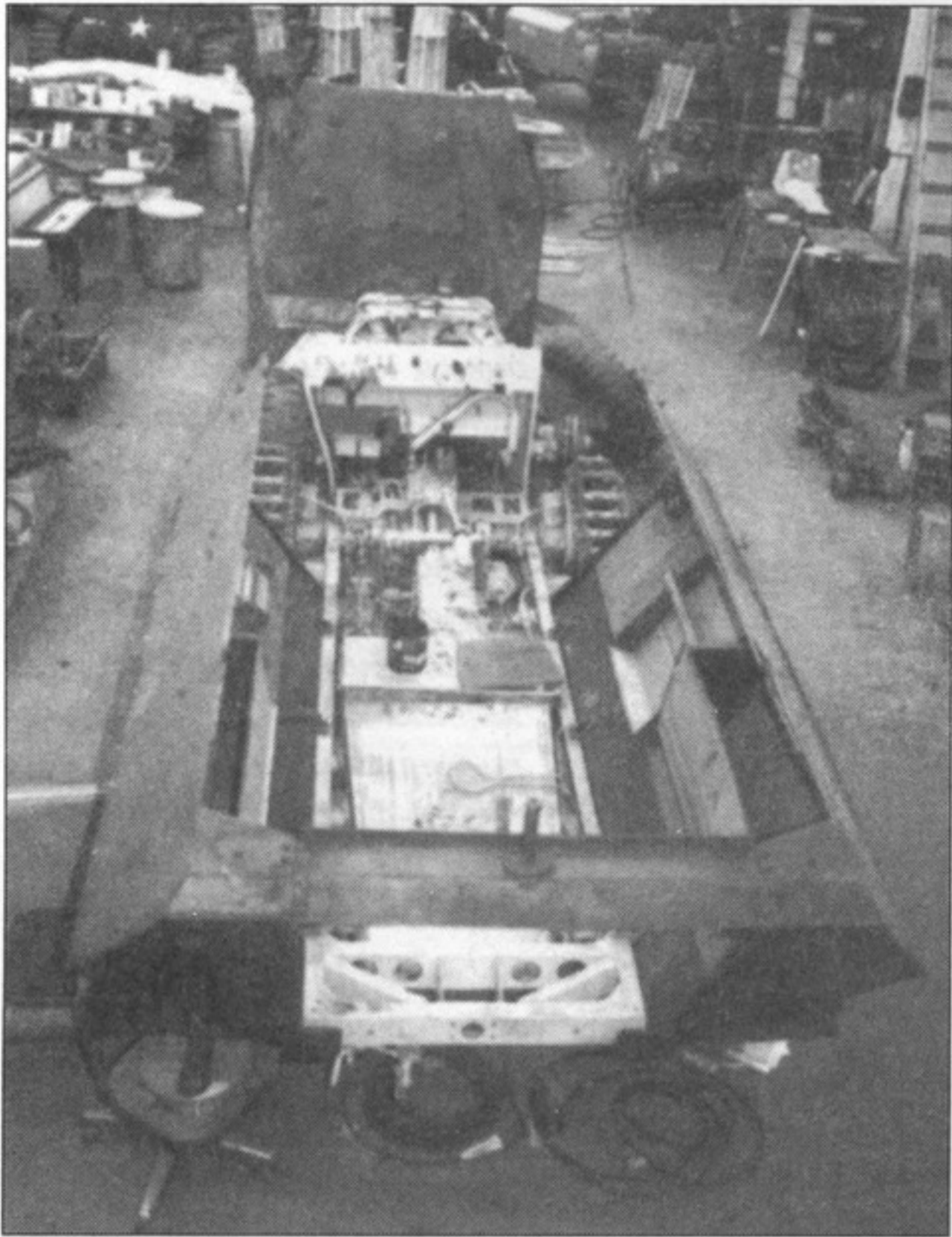
*Машина из Форт-Нокса в 1995 году. Передняя часть кузова полностью демонтирована для реставрации.*



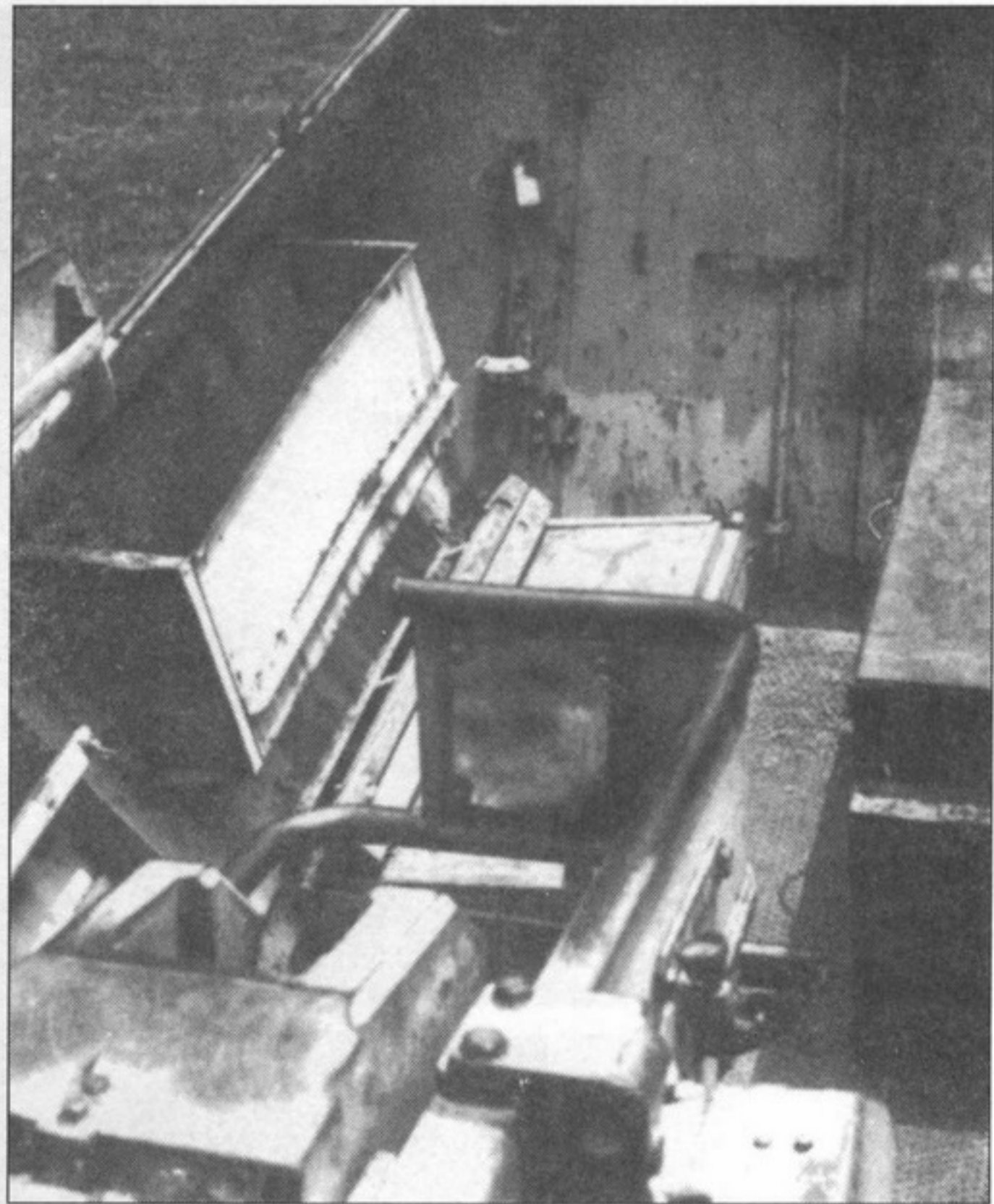
*Можно увидеть многие детали, обычно скрытые броней. Видно устройство передней оси, правого колеса, а также детали двигателя.*



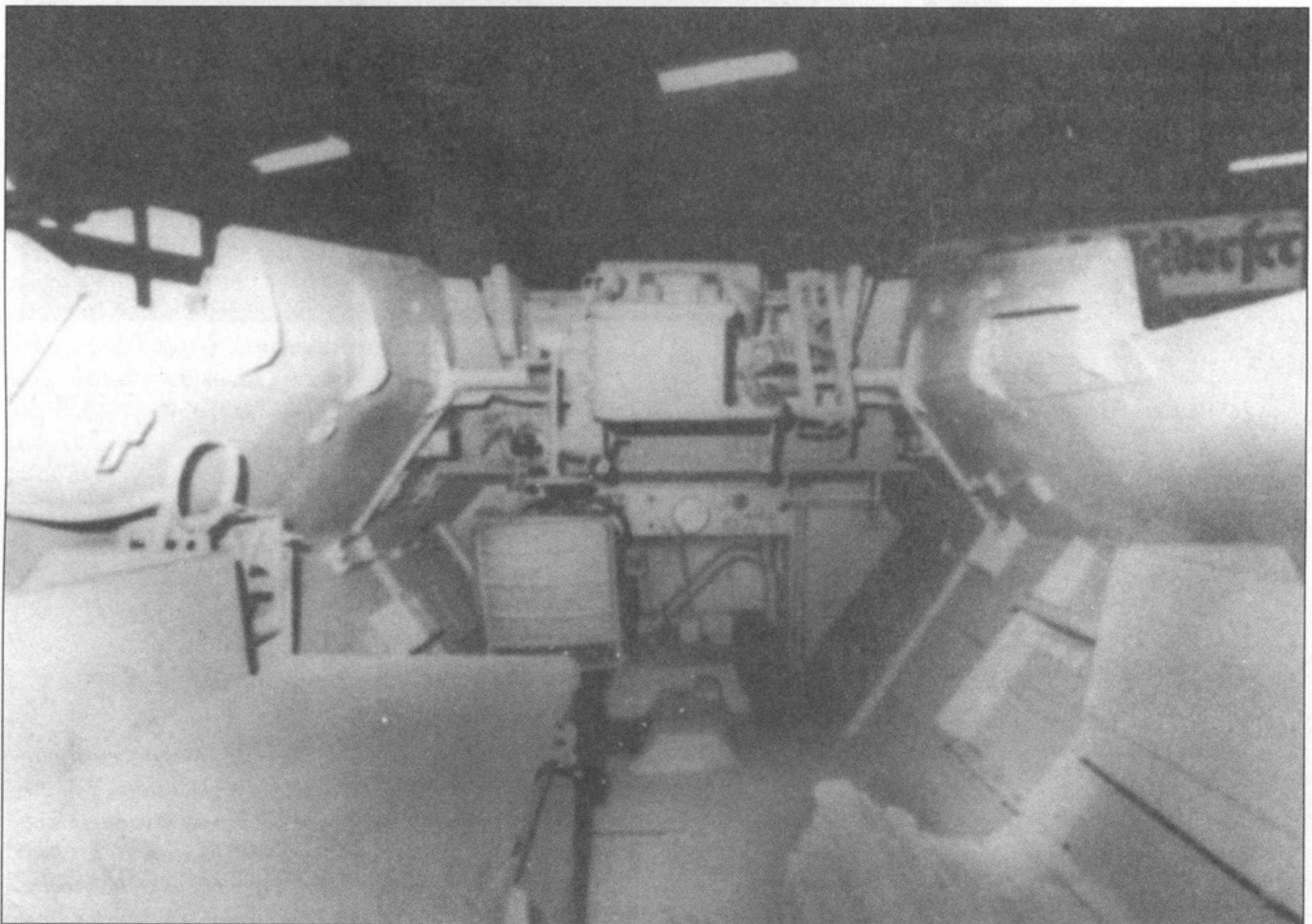
*Лобовая броня на месте крепления пушки. Отверстие правого смотрового прибора наглухо заварено заглушкой. Упрощенный смотровой прибор механика-водителя напоминает тот, что стоял на машинах Ausf. A.*



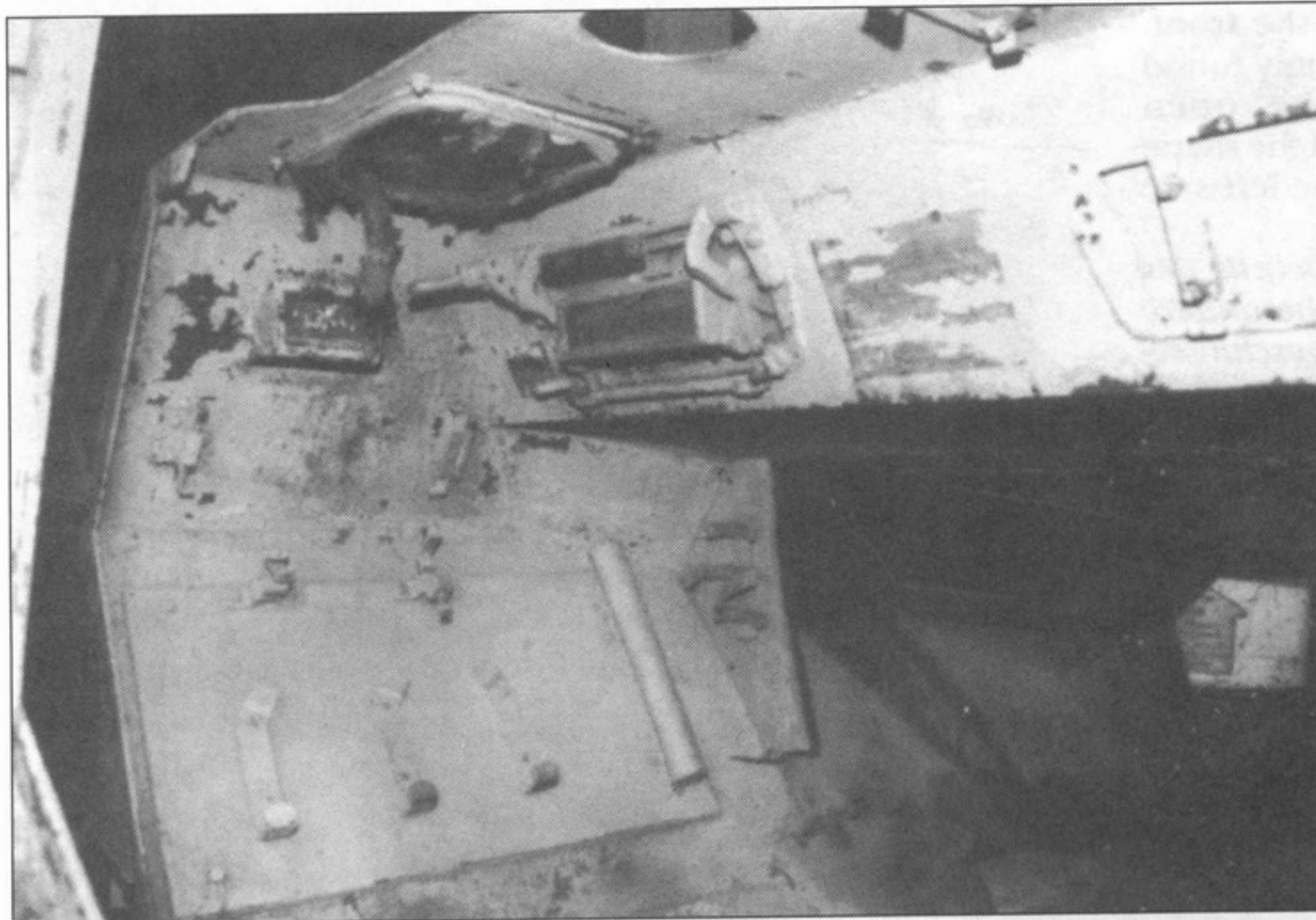
*Вид сзади и сверху.*



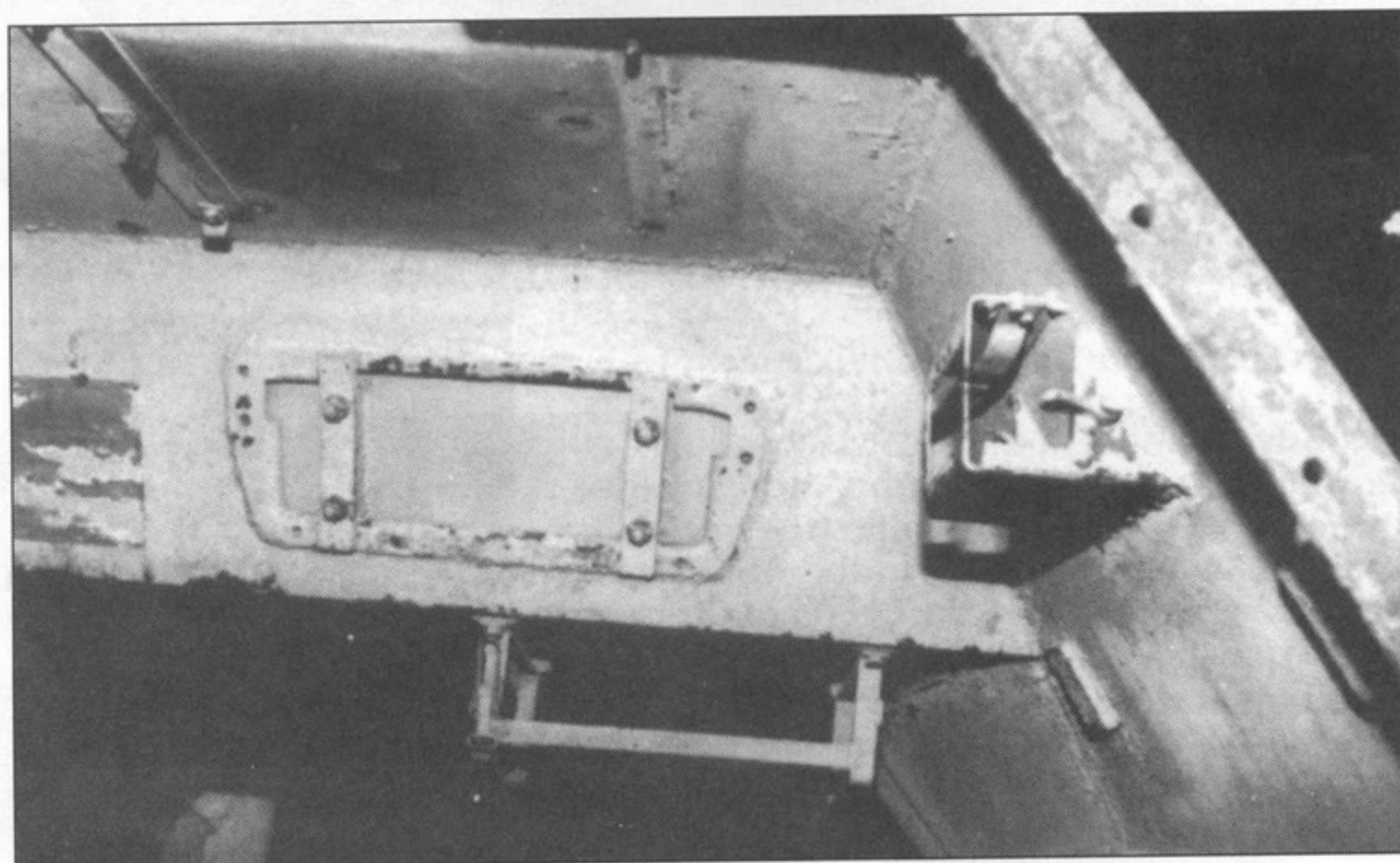
*Вид спереди на боевое отделение. На машинах поздней серии скамьи были деревянными.*



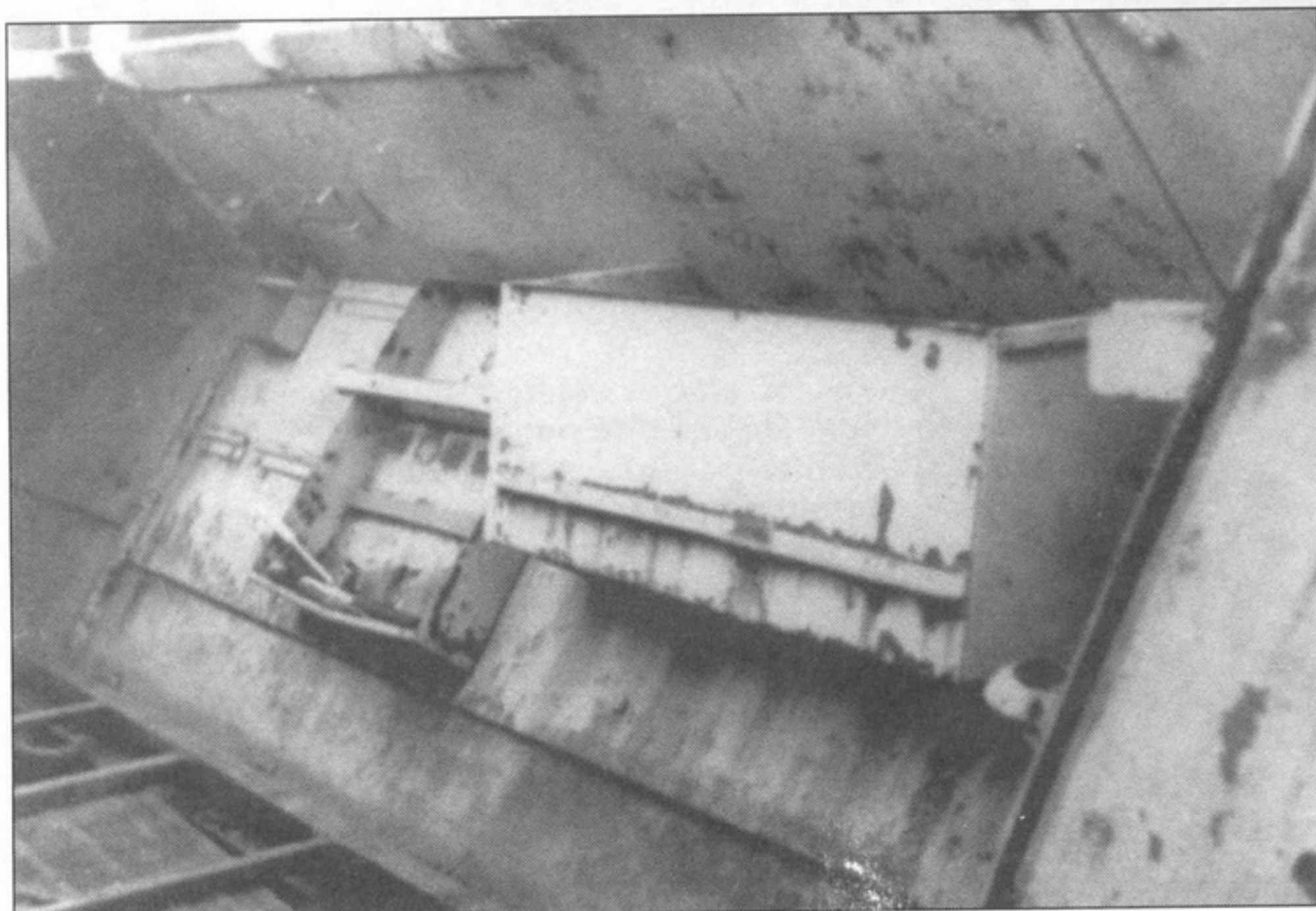
*Вид на боевое отделение через задние двери, машина из Форт-Нокс перед реставрацией. Видно, насколько больше свободного места было возле пушки у машин поздней серии.*



*Место механика-водителя. Над его головой находится кожаная подушка, смягчавшая возможные удары при езде по пересеченной местности. Под бортовым смотровым прибором находился контейнер для запасных вкладок из бронестекла. Ниже два крюка поддерживали МР 40, на трех крюках в самом низу висели сумки с запасными магазинами к автомату.*

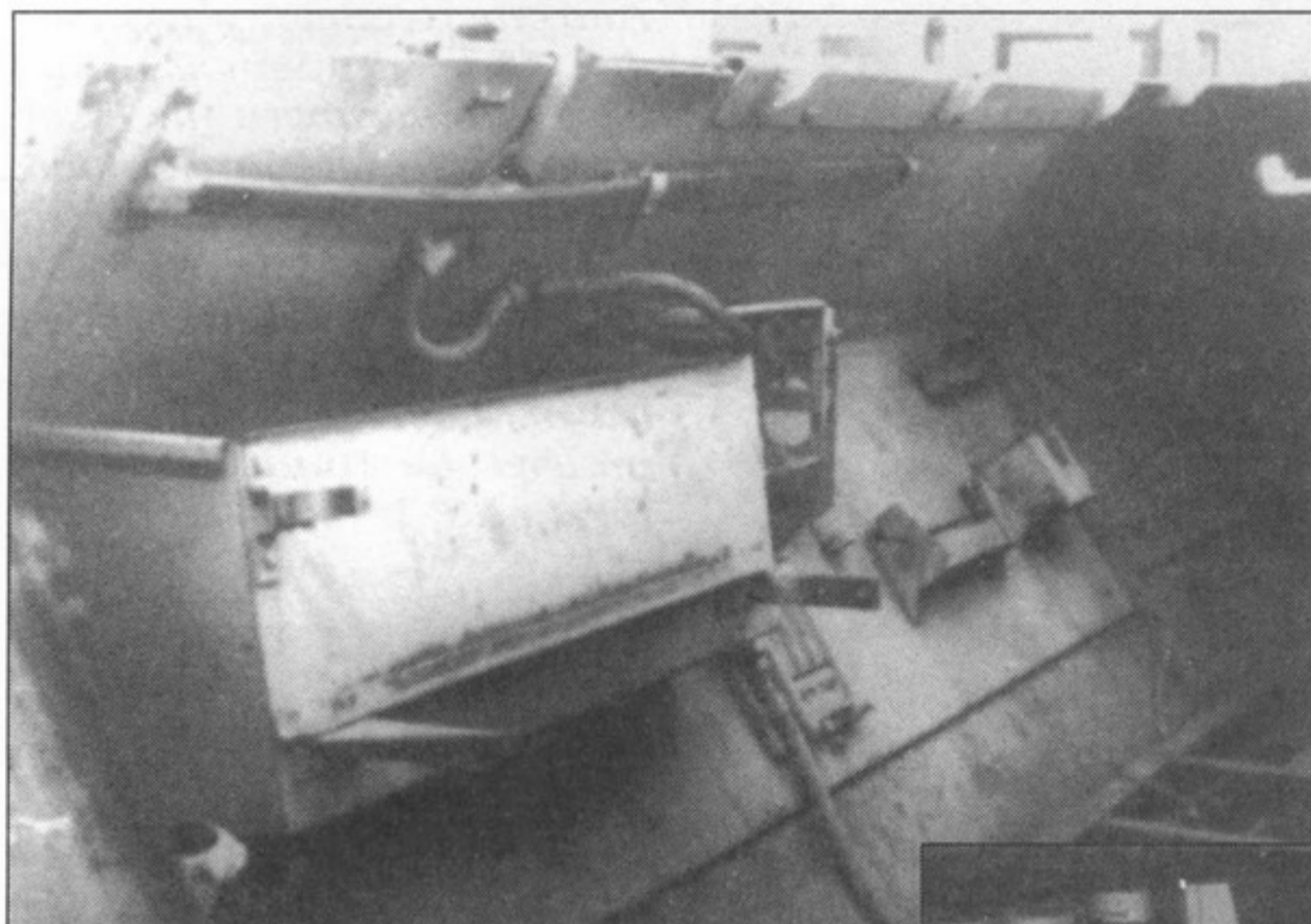


*Заваренный правый смотровой прибор. Рама справа предназначалась для хранения аптечки.*



*Правый борт боевого отделения, вид сзади. За контейнером на переднем плане находится дополнительная укладка на шесть выстрелов.*

*Правый борт боевого отделения, вид спереди. Деревянная скамья появилась на машинах поздней серии. Справа ящик с главной укладкой.*



*Левый борт боевого отделения, вид сзади. Обратите внимание на кабель антенны. Справа от стойки для радиостанции виден кронштейн сидения и небольшой инструментальный ящик.*

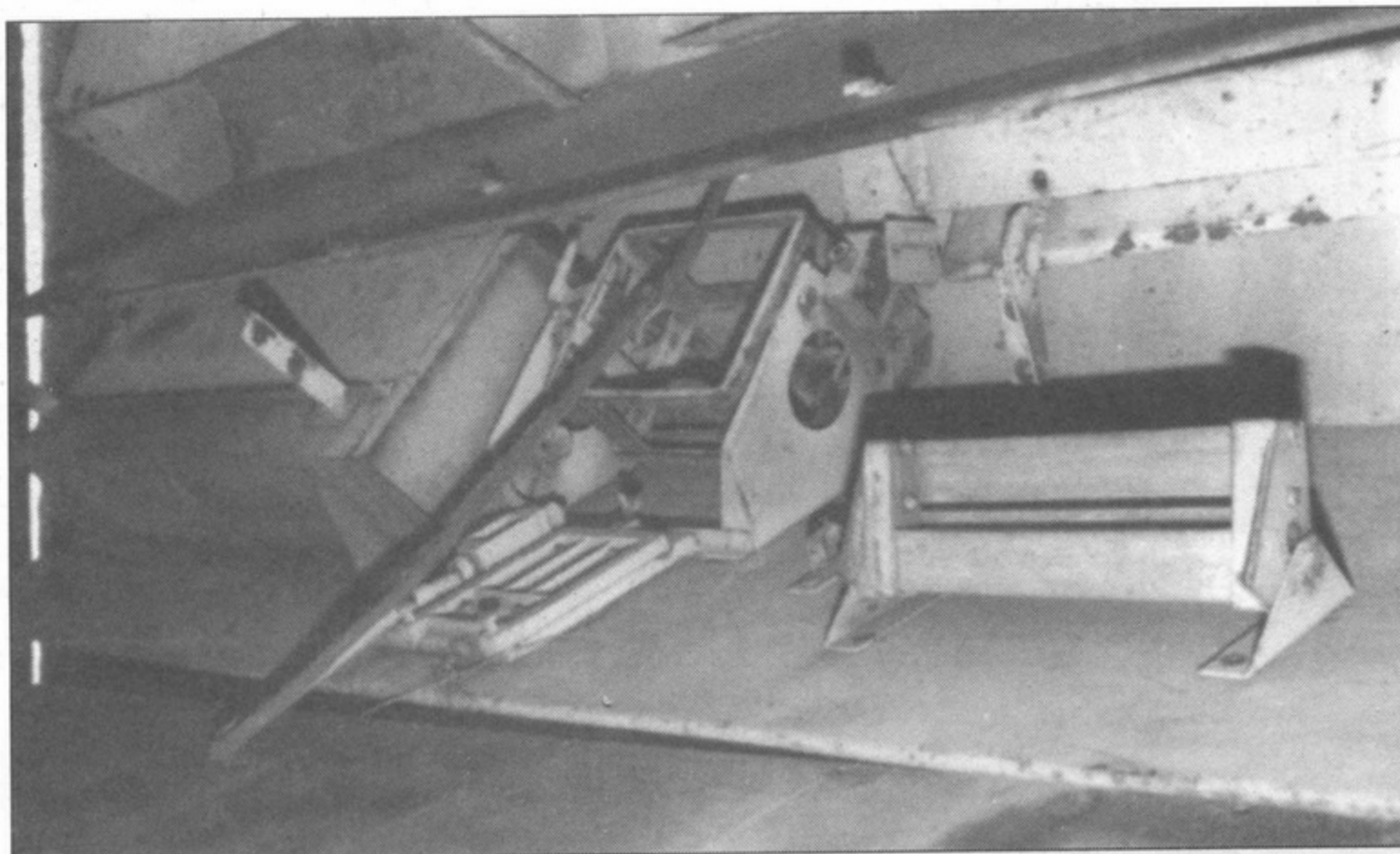


*Левый борт боевого отделения, вид спереди. Снимок сделан во время реставрационных работ. Небольшой контейнер закреплен в неправильном положении, так как до реставрации здесь находилась стойка радиостанции. Ящик следовало сместить вперед, ближе к месту механика-водителя.*

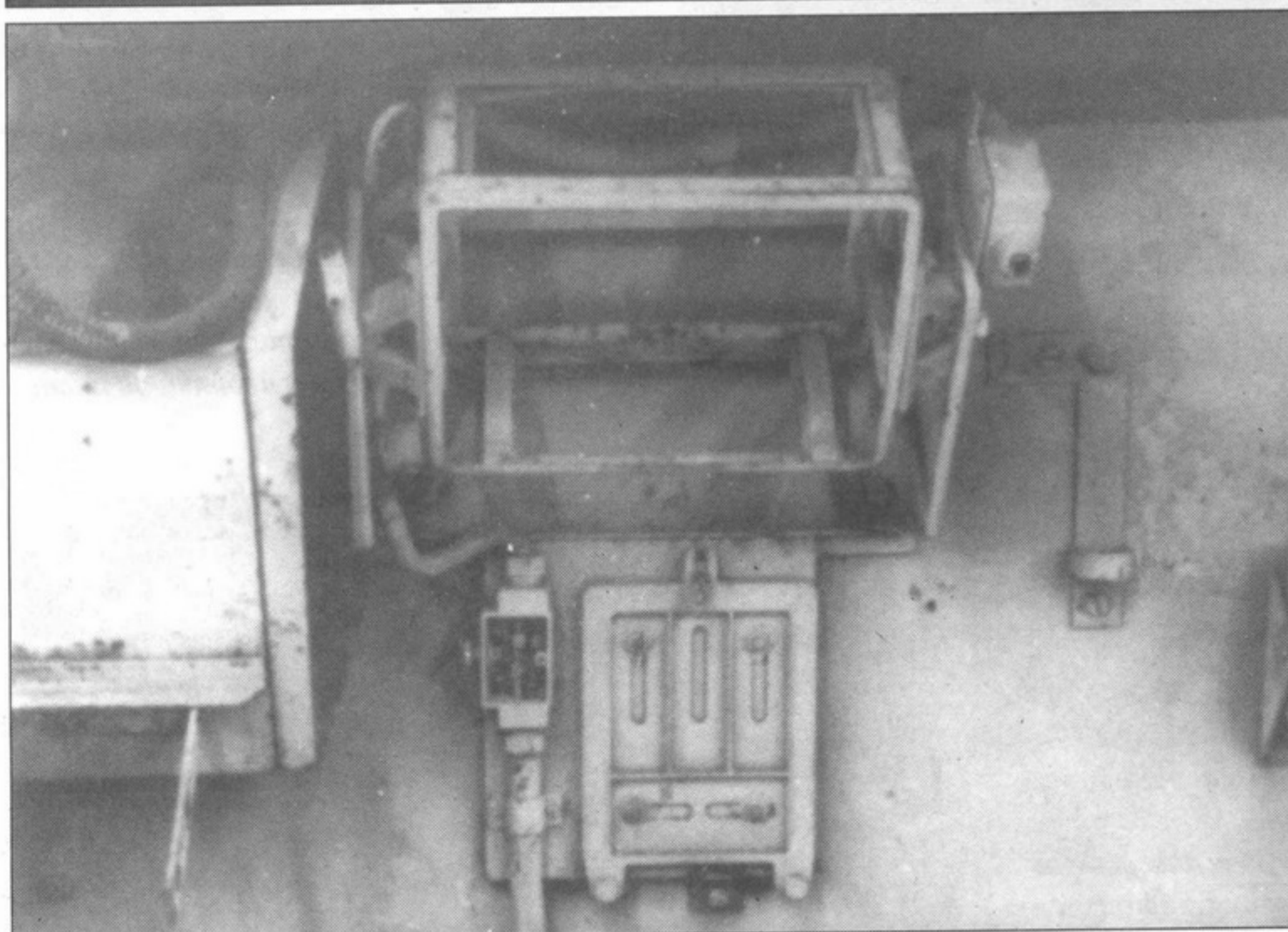


*Левый борт боевого отделения. Сидение наводчика находится в другом положении, чем на машинах раннего выпуска, так как у поздних машин орудие стояло гораздо выше. Выше видна серьга для подъемного крана или для крепления тента.*





*Верхняя часть левого борта до реставрации. Стойка для радиостанции и трансформатора еще стоят на месте.*

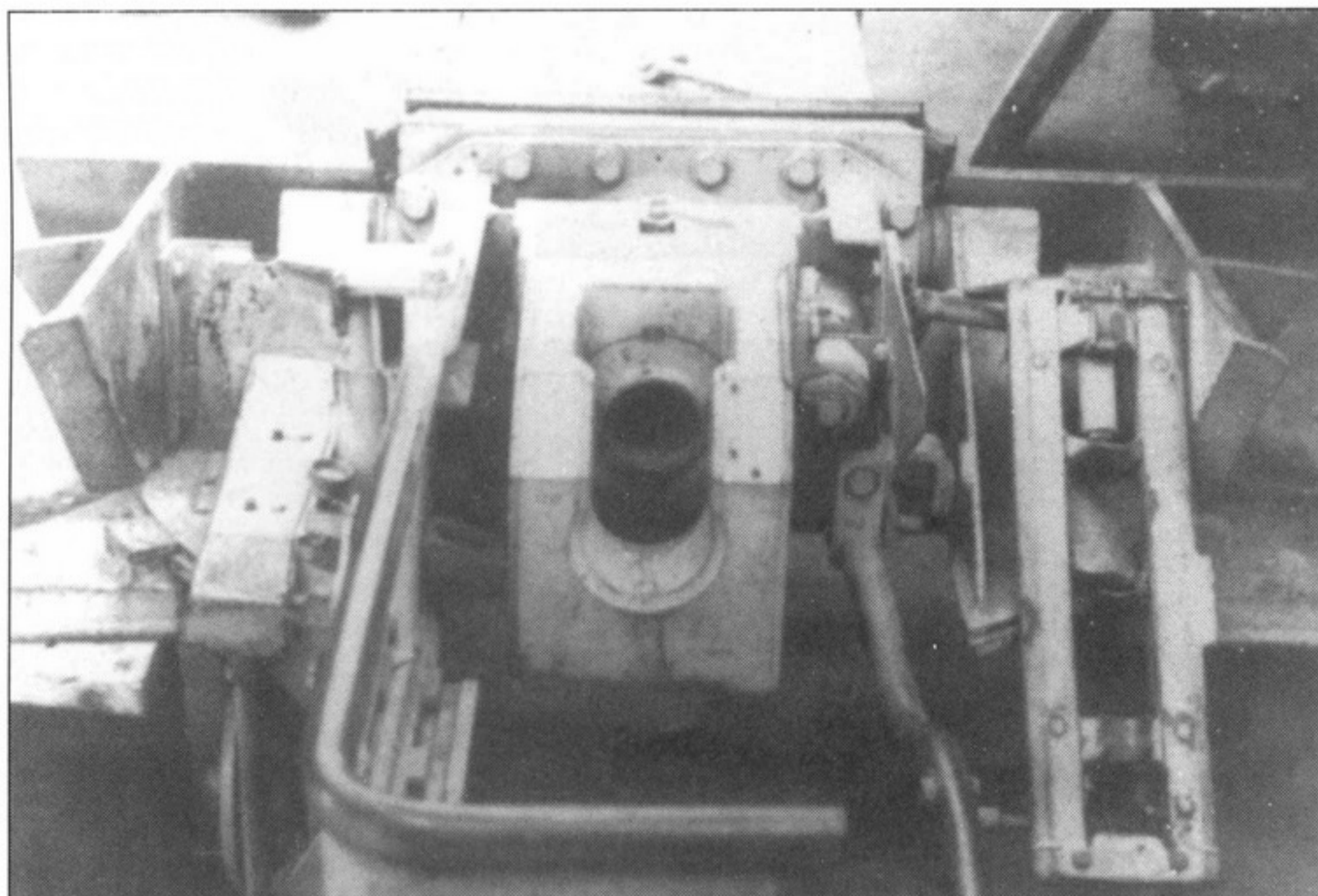


*Стойка радиостанции тип «f» и трансформатора тип SEU 1.*

*Гусеницы машины из Форт-Нокс позднего типа, без резиновых накладок. Эти гусеницы экономического типа выпускались всего несколько последних месяцев войны. Такие гусеницы также можно увидеть на SdKfz 251/1 Ausf. D из Музея Победы в Арлоне, Бельгия.*

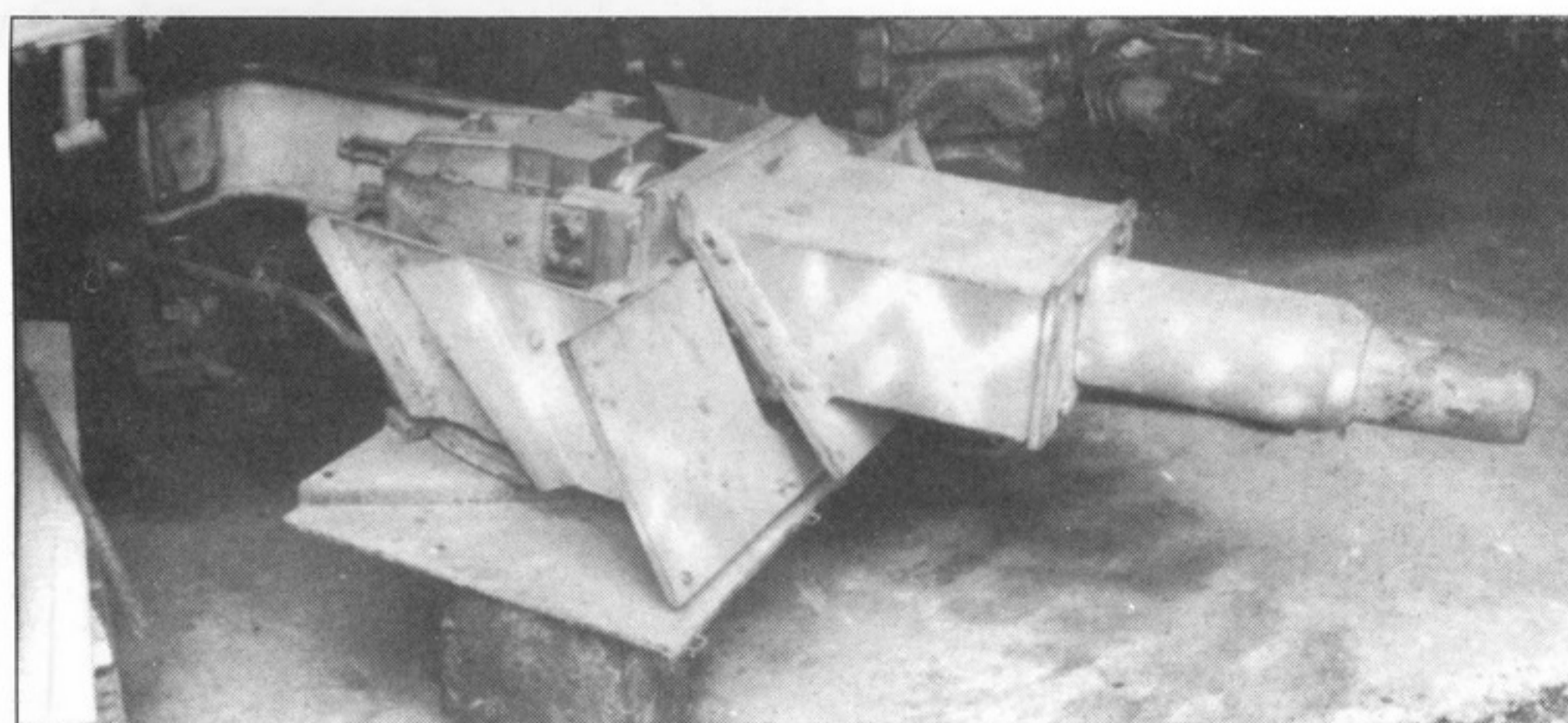
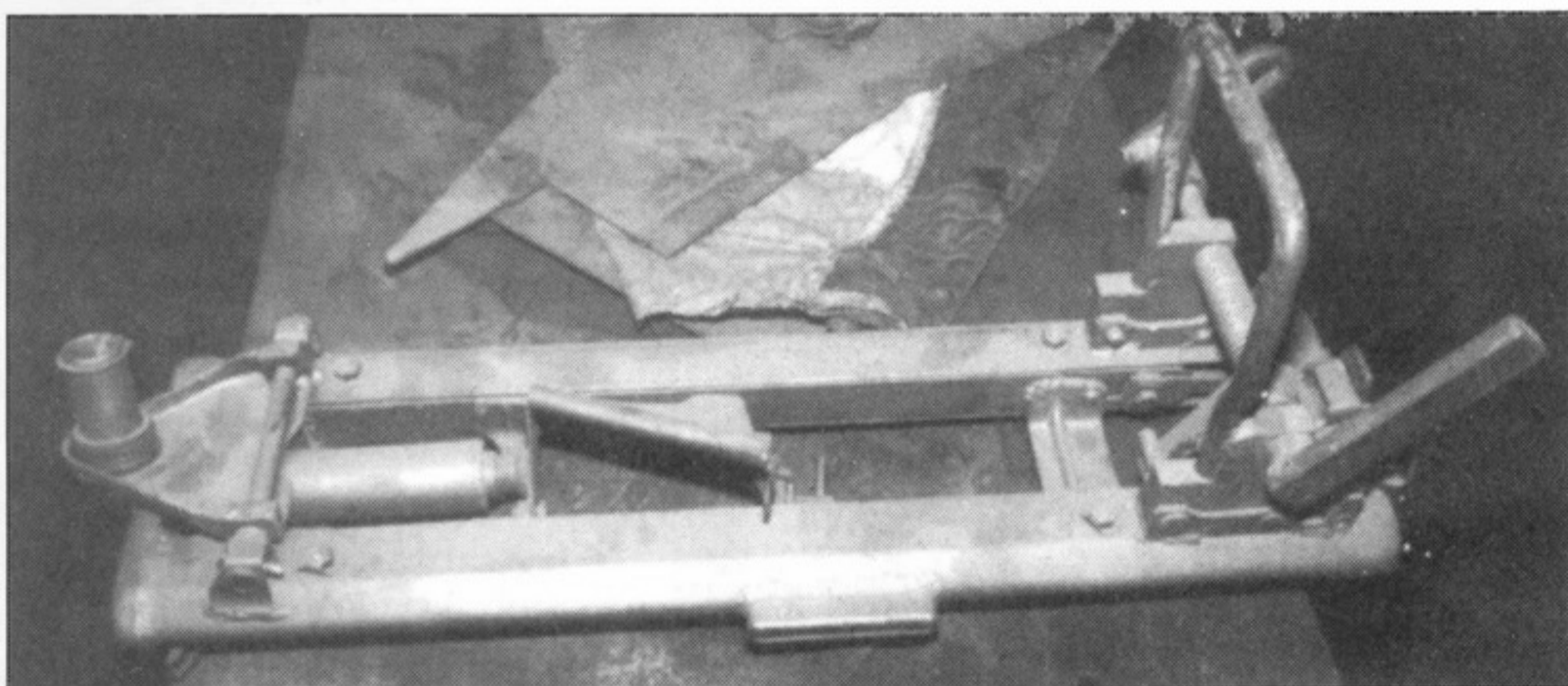


*Станок зенитного пулемета, обычно установленный на корме. Крепление для пулемета отсутствует.*



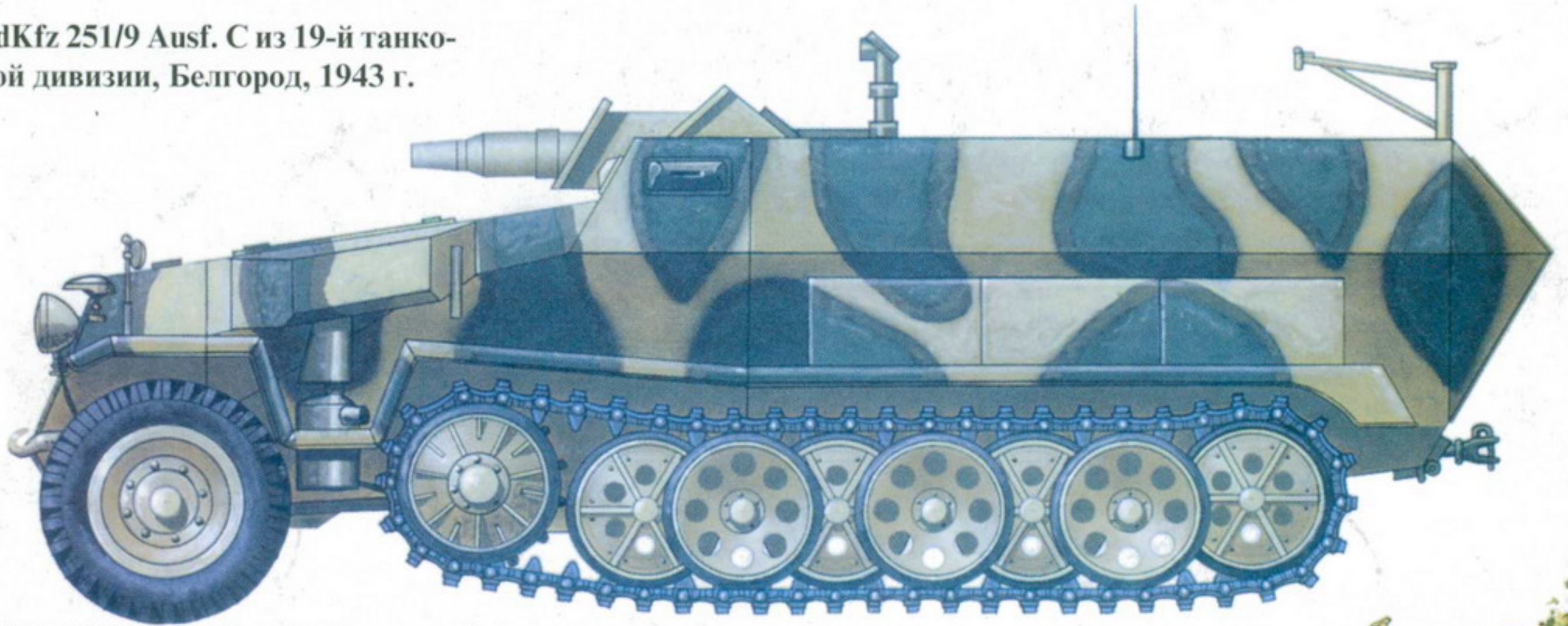
*Орудие на SdKfz 251/9 позднего выпуска официально называлось 7,5 см Kanone 51(Sf). На снимке пушка в демонтированном состоянии. Справа станок для пулемета MG 42, слева видны детали механизма наводки. Прицел снят.*

*Станок курсового MG 42. Станок позволял вести прицельный огонь по наземным и воздушным целям. Станок лежит рядом с фрагментом левого борта поста управления.*



*Пушка, вид справа. Основание лафета крепилось к крыше поста управления.*

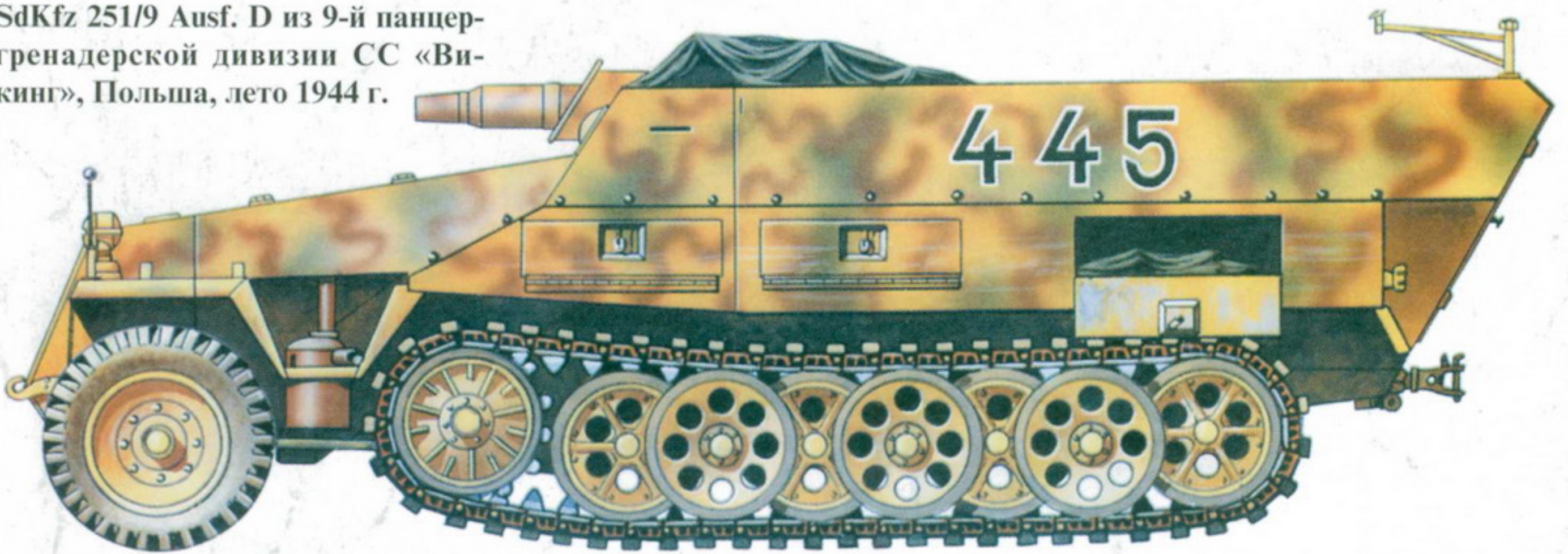
SdKfz 251/9 Ausf. C из 19-й танковой дивизии, Белгород, 1943 г.



SdKfz 251/9 Ausf. D из 2-й танковой дивизии СС «Дас Рейх», Фалез, Франция, август 1944 г.



SdKfz 251/9 Ausf. D из 9-й панцер-гренадерской дивизии СС «Викинг», Польша, лето 1944 г.



SdKfz 251/9 Ausf. D поздней серии из 20-й танковой дивизии, Восточный фронт, лето 1944 г.

