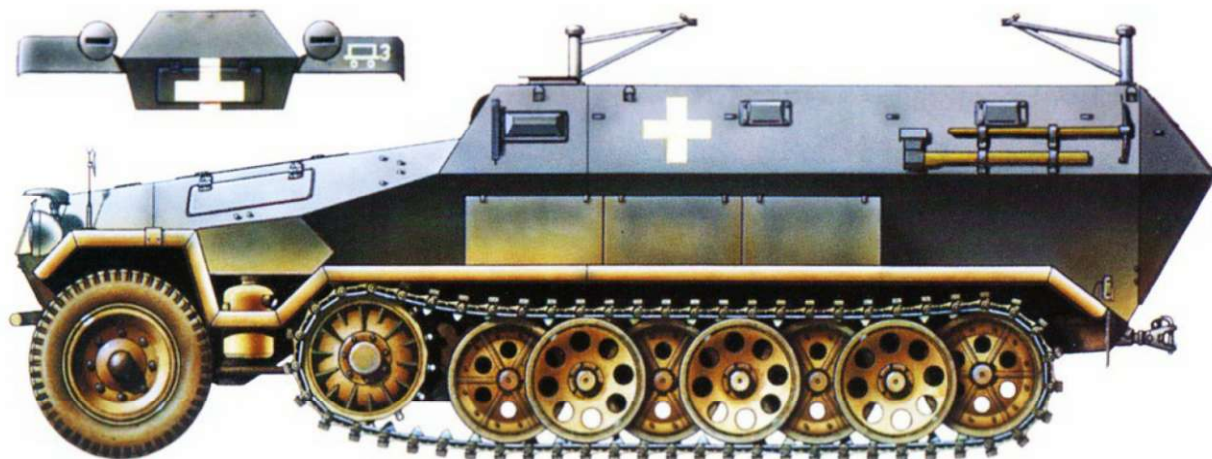


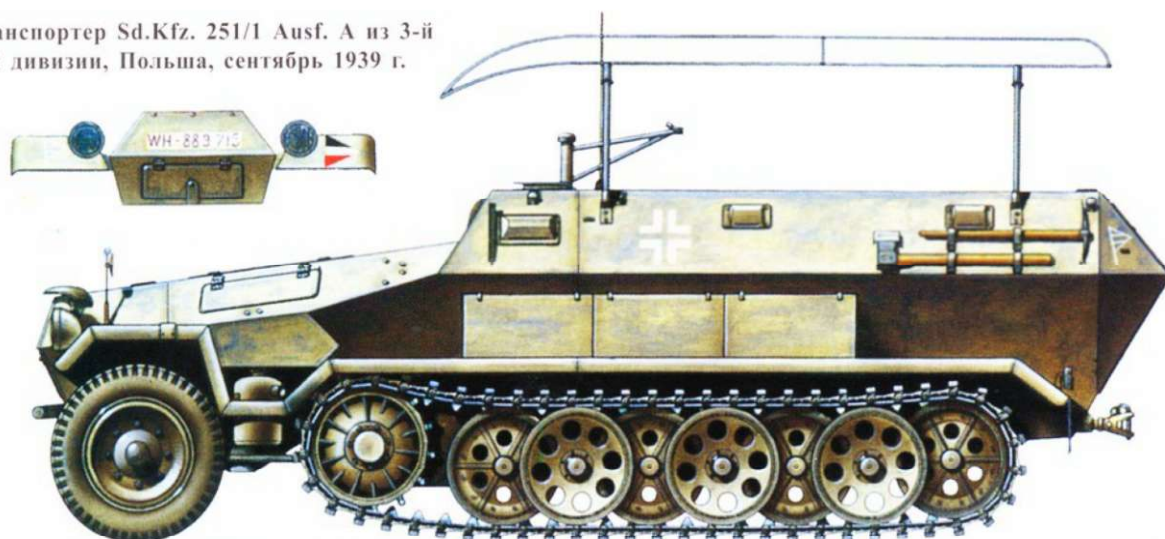
SdKfz 251 НАНОМАГ



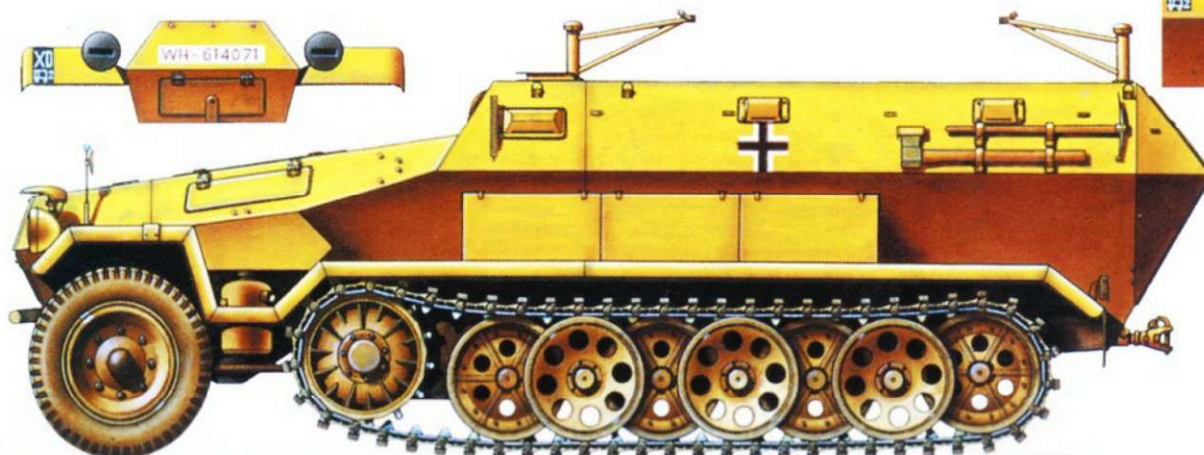
Часть 1



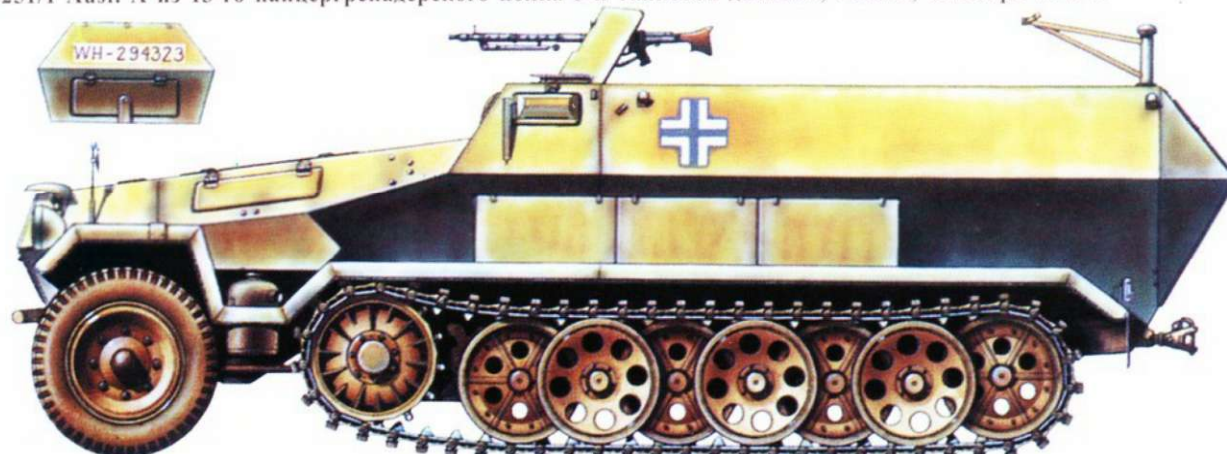
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. A из 3-й танковой дивизии, Польша, сентябрь 1939 г.



Командирская машина Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A штаба корпуса «Африка», Ливия, февраль 1941 г.



Sd.Kfz. 251/1 Ausf. A из 13-го панцергренадерского полка 5-й танковой дивизии, Россия, сентябрь 1943 г.



Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B из 113-го панцергренадерского полка 1-й танковой дивизии, Венгрия, март 1945 г.

Sd Kfz 251

«Hанотар»

Часть 1



Характерный для Sd.Kfz. 251 Ausf. C плоский лобовой лист капота закрывают канистры. Среди других отличий машин модели Ausf. C от более ранних Ausf. A и Ausf. B - большие бронекорпуса вентиляционных отверстий на бортах капота и сдвинутые назад ящики по бортам корпуса. Машина принадлежит 24-й танковой дивизии, снимок выполнен летом 1941 г. во время наступления дивизии в направлении Волги.



На параде бронетранспортеры Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B до предела загруженные солдатами из 2-го «моторизованного» полка 2-й танковой дивизии, Афины, 27 мая 1941 г.

В годы Второй мировой войны Германия стала первой страной мира, начавшей массовое использование в войсковых операциях полугусеничных бронированных транспортеров пехоты - Sd.Kfz. 251, более известных под прозвищем «Ганомаг».

Бронетранспортер Sd.Kfz. 251 применялся не только для перевозки пехоты, но и как платформа для размеще-

ния орудий, минометов, огнеметов и пусковых установок неуправляемых реактивных установок. Бронетранспортеры использовались для эвакуации раненых с поля боя, служили радио- и штабными машинами. Очень интересен вариант, оснащенный инфракрасным прожектором, которые предназначались для подсветки приборов ночного видения.

Бронетранспортеры и машины на их базе использовались на протяжении всей Второй мировой войны, с 1939 по 1945 г.г. После войны в Чехословакии был продолжен выпуск бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 в виде модификации OT-810.

В начале 1918 г. армия Кайзеровской Германии предприняла попытку создания полугусеничного транспортного средства на базе шасси грузового авто-



Прототип полугусеничного бронеевтомобиля 3.7 cm Selbstfahrlafette, построенный на шасси HL Kl 3(H), 1936 г. Обратите внимание на трехцветный камуфляж рейхсвера.



мобиля Даймлер. В годы Первой мировой войны немцы разработали специализированные машины Marienwagen II и Kraftprotze, в полугусеничной конфигурации эти машины предназначались для ведения разведки и буксировки артиллерийских систем. Определенный успех, продемонстрированный в 1917 - 1918 г.г. машинами Даймлер Marienwagen и другими, возбудил интерес к полугусеничной технике у командования германского рейхсвера в 1926 г.

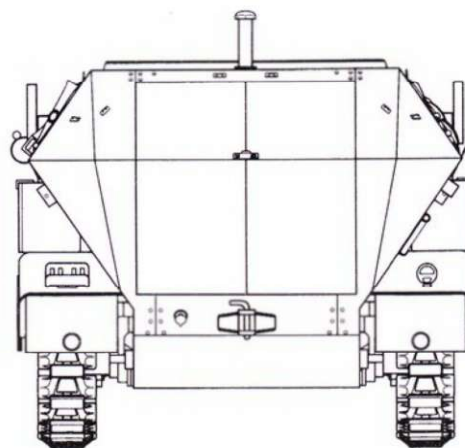
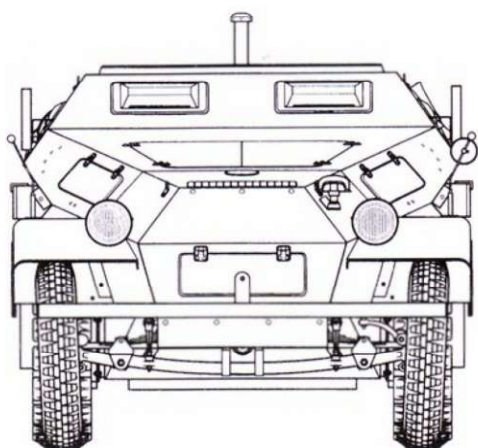
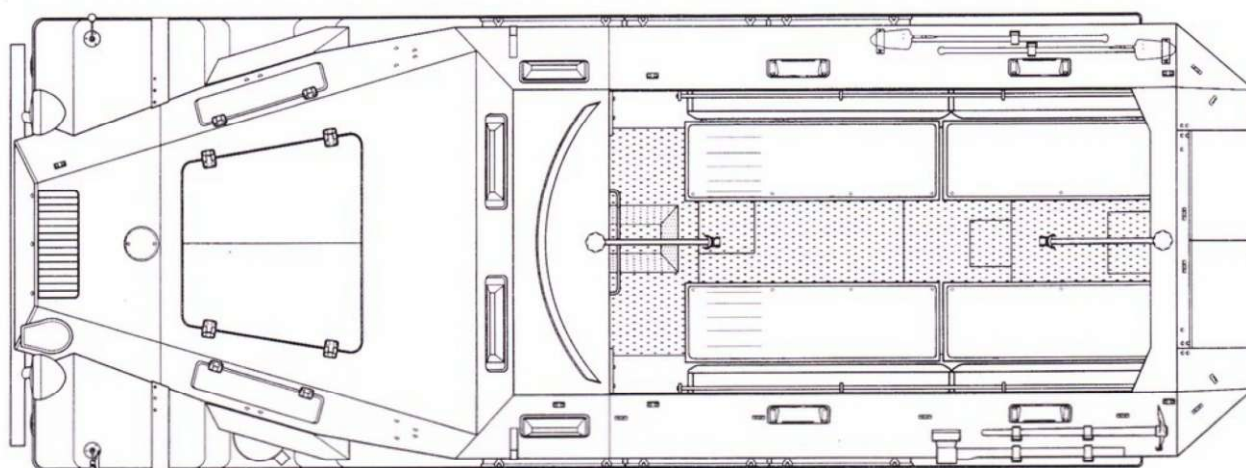
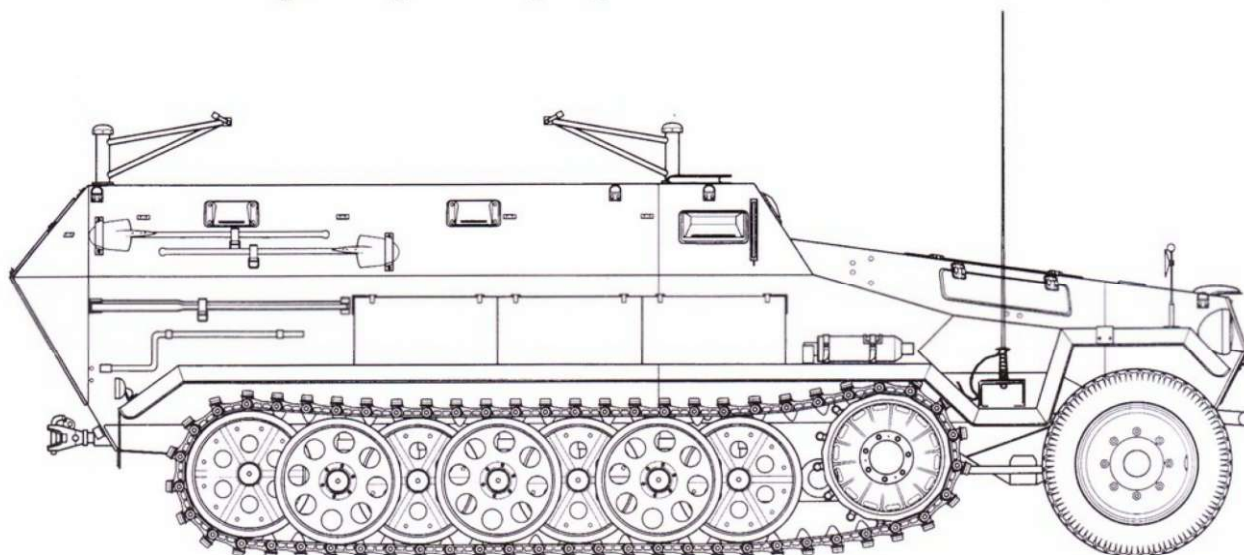
В полугусеничной конфигурации для нужд рейхсвера было разработано две машины - ZW-10 и MSZ-201. Машины оснащались 4-цилиндровым двигателем внутреннего сгорания с рядным расположением цилиндров; мощность двигателя составляла 57 л.с. при частоте вращения вала 4712 оборотов в минуту. В 1930 г. 24 машины MSZ-201 поступили на вооружение подразделений рейхсвера. В германской армии также проводились испытания нескольких французских полугусеничных машин Ситроен-Кегрис.

Серийный тягач Leichter 3t Zgkw H kl 6 Sd.Kfz. 11 из 73-го артиллерийского полка 1-й танковой дивизии, Польша, сентябрь 1939 г.

Sd.Kfz. 251/I Ausf. A с номерным знаком WH-814565 проходит внедорожные испытательные гонки на полигоне Куммерсдорф, весна 1940 г. На крыльях передних колес установлены габариты.



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. A



Масштаб 1 : 35



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/10 Ausf. A из 113-го стрелкового (моторизованного) полка 1-й танковой дивизии, Восточный фронт, лето 1941 г.

В 1932 г. по заказу рейхсвера была разработана серия средних и тяжелых полугусеничных машин. Спецификациями Waffen Amt WA Pruf-4 и WA Pruf-6 предусматривалась постройка легкого полугусеничного тягача, предназначенного для буксировки легких полевых гаубиц калибра 105 мм - leFH-18. Запрос предложений военные сделали фирмам Ганза-Ллойд-Голиаф и Веерке Боргвард унд Текеленборг оХГ из Бремена. Требовался полугусеничный тягач с тяговым усилием 3 т, машина с экипажем из двух человек должна была перевозить расчет гаубицы из шести человек и боекомплект к орудию.

Полномасштабное проектирование машины началось в 1933 г., в результате НИОКР в 1934 г. появился первый прототип тягача, известный как Leichter Zugkraftwagen 3t HL kl 2 или HL-600p. 5-тонная машина HL-600p была оснащена 6-цилиндровым двигателем Ганза-Ллойд-Голиаф KJ-54 мощностью 92 л.с. при частоте вращения вала 3200 оборотов в минуту. На этой машине была отработана компоновка всех последующих германских полугусеничников: двигатель - отделение управление - кузов. Новый тягач был очень похож

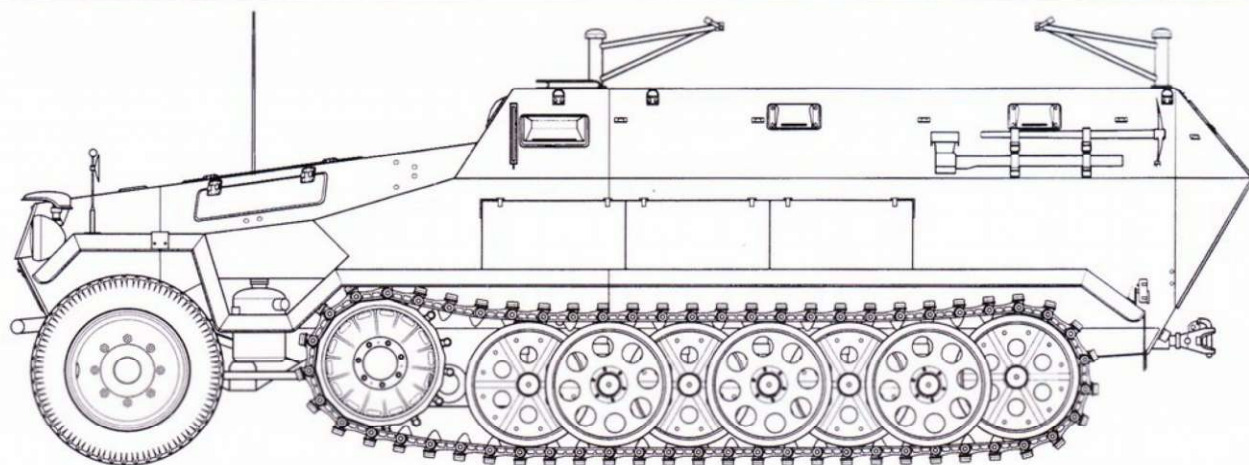
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. A из 13-го стрелкового (моторизованного) полка 5-й танковой дивизии, Франция, май 1940 г.

на более тяжелые полугусеничные машины разработки Бюссинг-NAG или Краусс - Маффей, но с более короткой гусеничной частью - по пять опорных катков с торсионной подвеской. Усовершенствованный вариант и радиатором и капотом двигателя по типу серийных машин появился в 1935 г. Этот тягач получил имя «Zugkraftwagen 3t НК-600 HL kl 3№. В 1939 г. фирма Ганза-Ллойд-Голиаф Веерке АГ сменила название на Карл Ф.В. Боргфард ГмбХ.

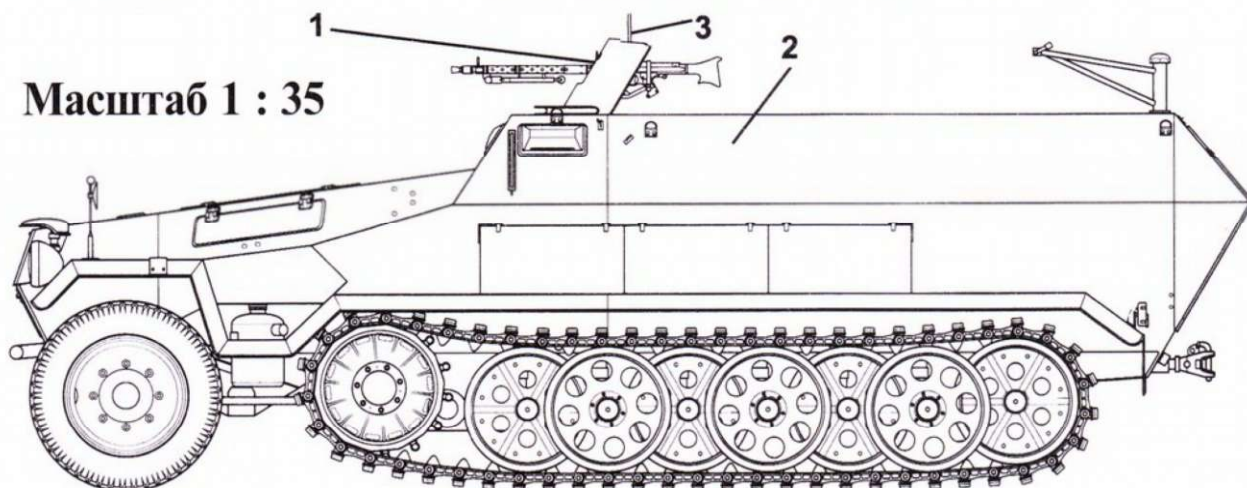
Первые боевые полугусеничные машины были разработаны в середине 30-

х годов. Самой популярной стала машина Н1-6, выполненная на основе проекта фирмы Ганза-Ллойд из Гамбурга. В 1935 г. проект машины купила фирма Ганомат из Ганновера. Конструкция машины базировалась на популярном 3-тонном полугусеничном тягаче. Шасси изготавливал завод в Ганновер, а бронекорпуса поставляла фирмы Бюссинг-NAG из Берлина. Окончательная сборка броневинов осуществлялась на заводе Дойче Веерке в Киле и в других местах. В 1936 г. появился модернизированный вариант новой машины -





Масштаб 1 : 35



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. A (вверху), бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B (внизу)

1 - бронешиток пулемета MG-34 2 - отсутствуют смотровые приборы в бортах боевого отделения
3 - перемещен антенный ввод с крыла переднего колеса на борт боевого отделения

Zugkraftwagen 3t НК-600 HL kl-5 - финальный вариант серии прототипов, запущенный в массовое производство. Оснащенный все тем же мотором Ганза-Ллойд-Голиаф L 3500 L вариант HL kl-5 имел гусеничный движитель с семью опорными катками на борт. Внутренние опорные катки снабжались ре-

зиновыми бандажми. Длина гусениц на машине HL kl-5 по сравнению с машинами HL kl-3 (H) и HL kl-4 (H) была увеличена на 60 мм. Официально машина HL kl-5 именовалась «Leichter Zugkraftwagen 3t Sd.Kfz. 11».

В 1937 и в 1938 г.г. фирма Ганза-Ллойд-Голиаф АГ построила 505 машин

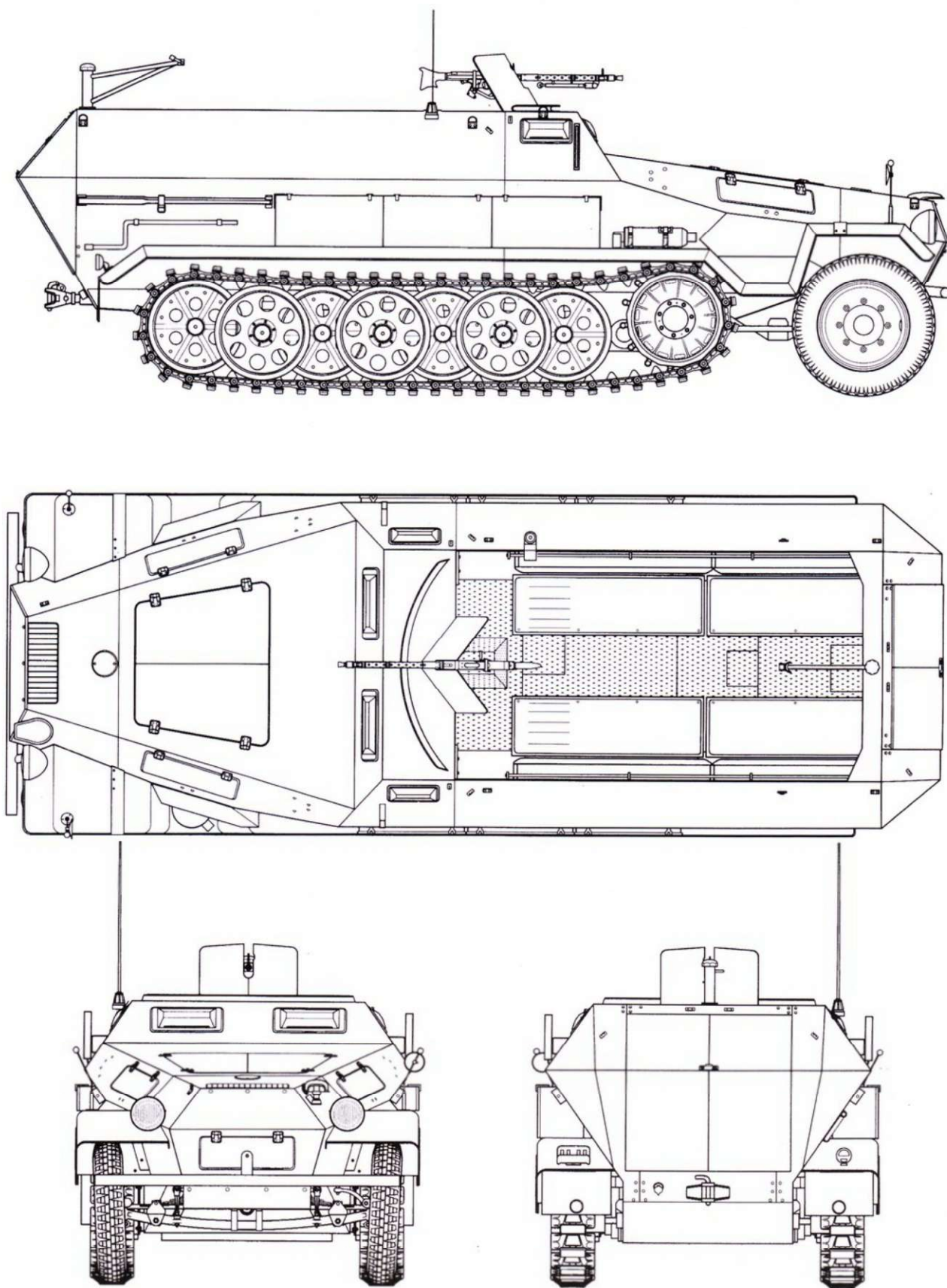
HL kl-5, в 1937 г. - Fgst 320 001 - 320 195 и в 1938 г. - Fgst 320 196 - 320 506. Большая часть построенных машин использовалась в армии для буксировки полевых гаубиц 10.5 cm LeFH-18 и 10.5 cm LeFH-18/40.

Первая машина под обозначением Hkl-6p была изготовлена в 1937 г., машины Null-Serie строились в 1938 г. Они именовались «mittlerer gepanzerter Mannschaftstransportwagen (VTW)» - средний бронетранспортер. Первые серийные бронетранспортеры Sd.Kfz. 251 поступили в войска в середине 1939 г.

Бронетранспортеры серийно строились в четырех базовых модификациях - Ausf. A, B, C, D. На основе базовых модификаций было разработано 23 специализированных варианта, отличавшихся друг от друга вооружением и оборудованием.

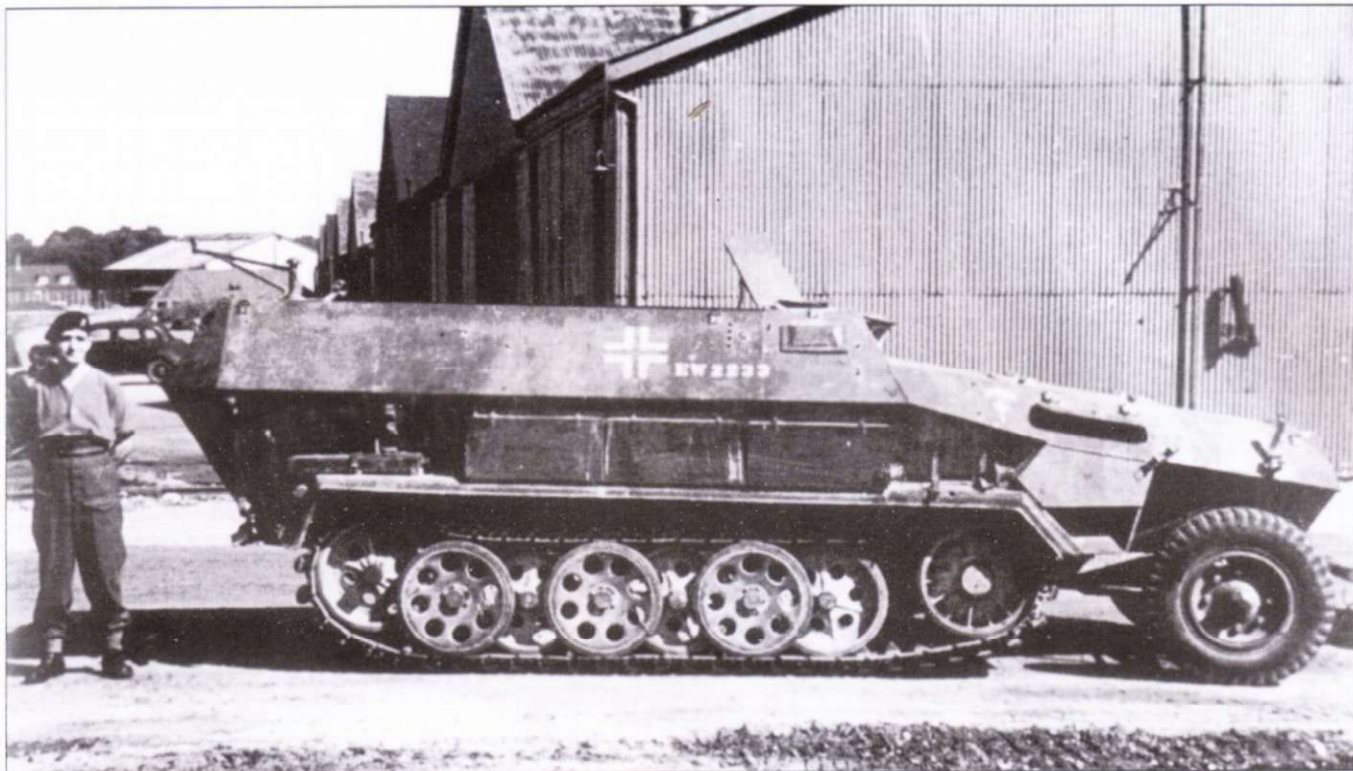
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. В раннего выпуска из 13-го стрелкового (моторизованного) полка 5-й танковой дивизии, Франция, май 1940 г.





Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B

Масштаб 1 : 35



Трофейный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/I Ausf. B (EW - Enemy Weapon, оружие врага, номер EW2233) ранее принадлежал 104-му стрелковому (моторизованному) полку 21-й танковой дивизии. Снимок сделан в Британии в 1942 г.

Sd.Kfz. 251 Ausf. A

Первой серийной модификацией бронетранспортера стала Sd.Kfz. 251 Ausf. A. Машины данной модификации выпускались только до середины 1939 г.

Бронетранспортер массой 7810 кг состоял из двух частей - передней, моторной, и задней - боевого отделения. Обе части соединялись друг с другом в районе места водителя. Корпус собирался на заклепках из бронелистов толщиной от 8 до 14,5 мм. Доступ к двигателю осуществлялся через двустворчатый люк в крыше капота. Воздух к мотору подавался через отверстие в верхней части капота и два лючка в стенках бортов капота. Левый лючок мог открывать водитель изнутри машины посредством специального рычага, расположенного левее рулевого колеса.

Боевое отделение выполнялось открытым сверху. Доступ в боевое отделение производился посредством двустворчатой двери в кормовой стенке корпуса.

Водитель и командир располагались сразу за капотом, перед боевым отделением. В лобовой стенке корпуса для наблюдения у водителя и командира были построены два отверстия, снабженные блоками из бронестекла, наблюдательные отверстия закрывались бронеколпаками со смотровыми щелями. Еще два наблюдательных блока были установлены по бортам машины, по одному

с каждого, один - для командира, второй - для водителя. В каждом борту боевого отделения имелось по два наблюдательных блока, меньших, чем у командира и водителя, размеров.

Сиденья для солдат были установлены по бортам боевого отделения. В боевом отделении имелись пирамиды для оружия и стеллажи для имущества солдат. Предусмотрена установка тента над боевым отделением.

Бронетранспортер был оснащен 6-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения Майбах HL-62P мощностью 100 л.с. при частоте вращения вала 2800 оборотов в минуту.

Крутящий момент от двигателя передавался на ведущие колеса гусеничного движителя, привода на передние колеса не имелось. Передние колеса также не были снабжены тормозами. Двенадцать опорных катков (по шесть на борт) гусеничного движителя имели торсионную подвеску.

Бронетранспортер был вооружен двумя установленными в передней и задней частях корпуса пулеметами Рейнметалл-Борзиг MG-34 калибра 7,92 мм. Пулеметы устанавливались на турелях открыто, без бронешитков.

Максимальная скорость движения бронетранспортера Sd.Kfz. 251 Ausf. A по шоссе составляла 50 км/ч, запас хода - 300 км.

Самыми массовыми вариантами модификации Sd.Kfz. 251 Ausf. A стали

бронетранспортер пехоты Sd.Kfz. 251/1, артиллерийский тягач Sd.Kfz. 251/4 и машина управления Sd.Kfz. 251/6. В более ограниченных масштабах строились радиомашин Sd.Kfz. 251/3 и вооруженные 37-мм пушками машины командиров взводов Sd.Kfz. 251/10.

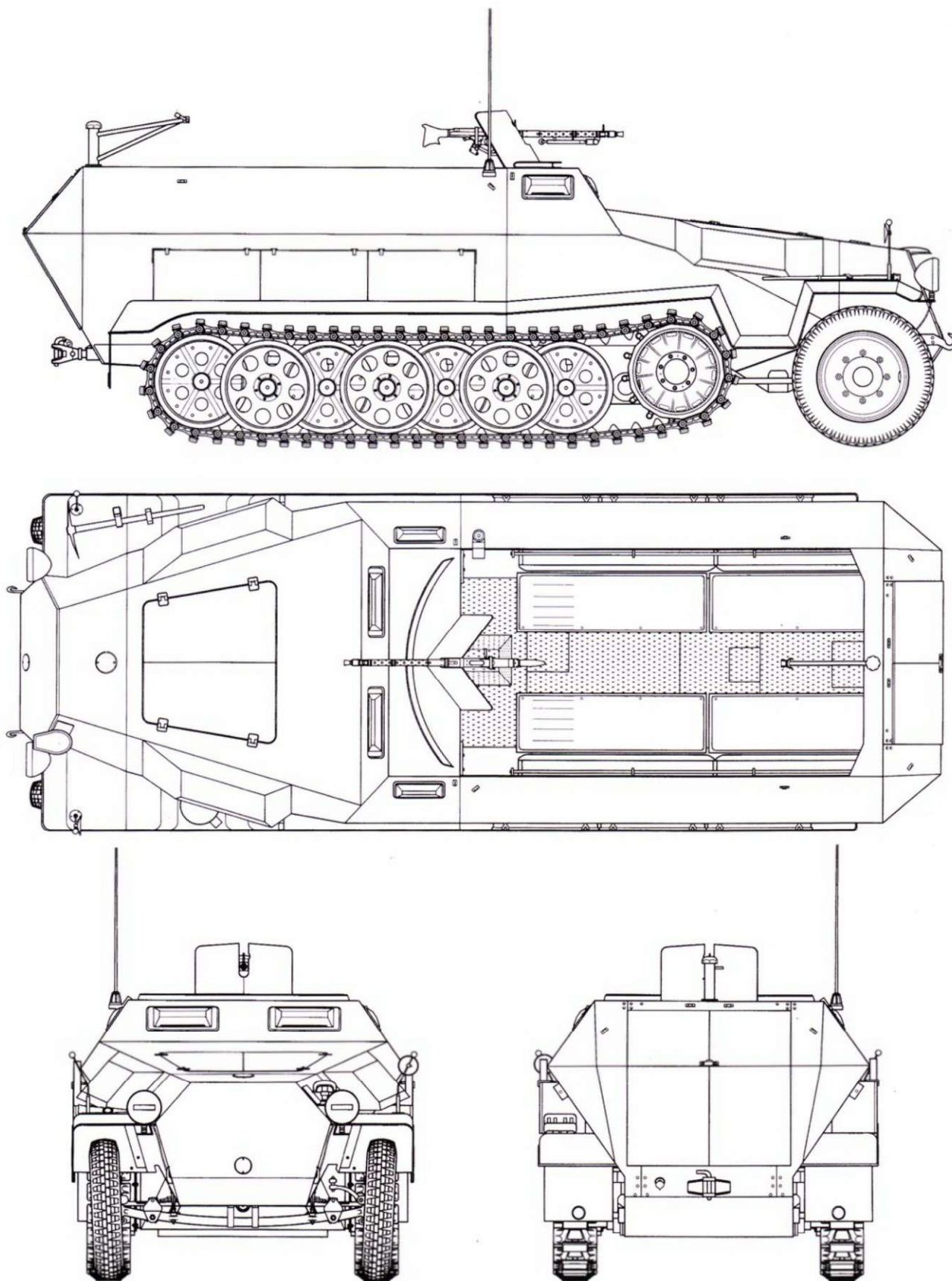
Серийный выпуск бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 Ausf. A был налажен на заводах Боргвард (Берлин - Борзигвальде, серийные номера шасси 320 831 - 322 039), Ганомег (серийные номера 796 001 - 796 030) и Ганза - Ллойд - Голиаф (серийные номера до 320 285).

Sd.Kfz. 251 Ausf. B

Серийный выпуск бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 Ausf. B начался в середине 1939 г. В конструкцию машины новой модификации был внесен ряд изменений. Внешне наиболее заметным отличиями модификации Ausf. B от модификации Ausf. A стали отсутствие боковых наблюдательных приборов в бортах боевого отделения и перенос антенного взвода с крыла переднего колеса на стенку боевого отделения.

На машинах Sd.Kfz. 251 Ausf. B позднего выпуска ставились бронешитки передних пулеметов. В ходе серийного производства появился бронеколпак над жалюзи радиатора в передней части крыши капота двигателя.

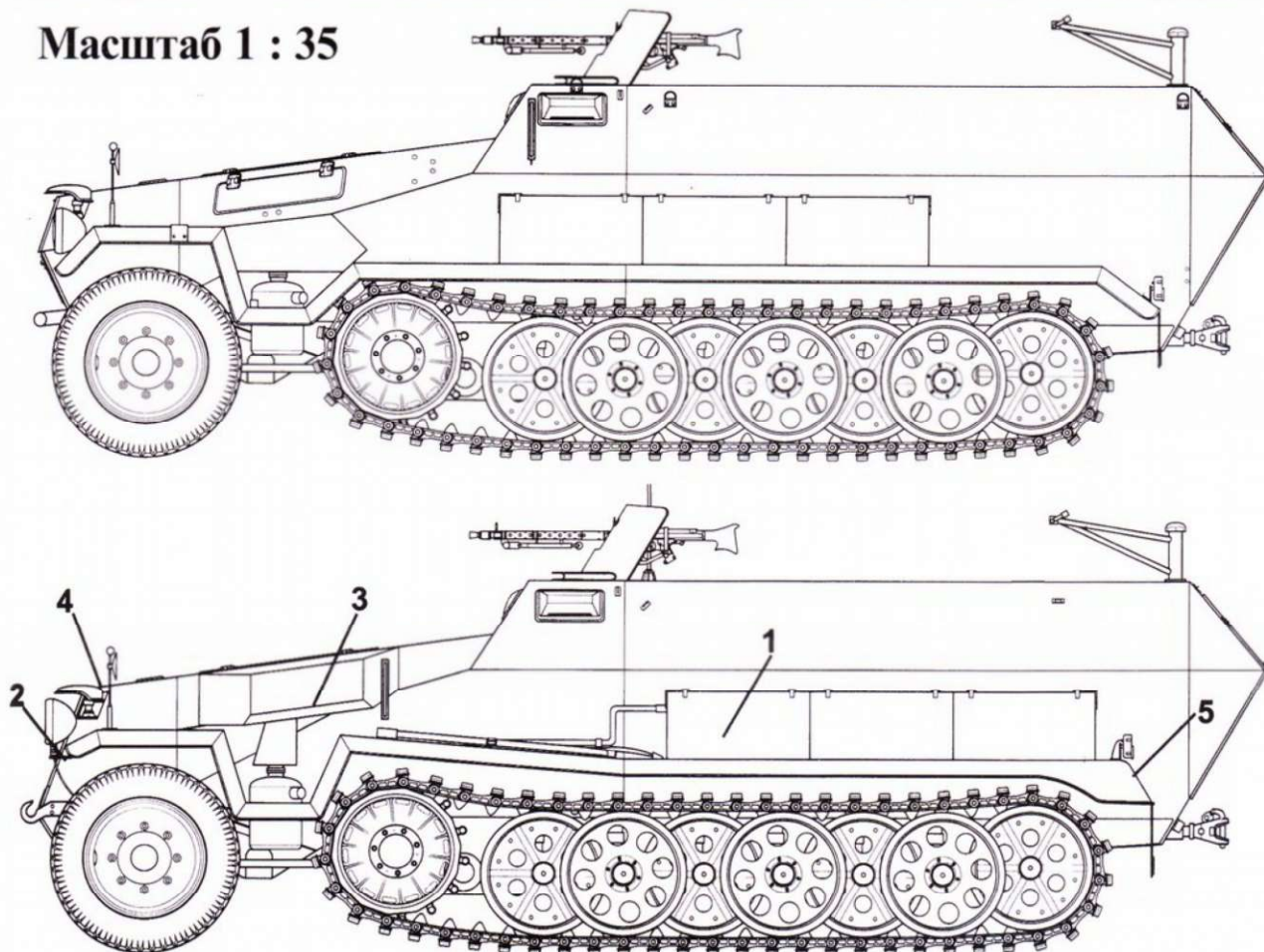
Серийный выпуск машин Sd.Kfz. 251 Ausf. B осуществлялся до конца 1940 г.



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C

Масштаб 1 : 35

Масштаб 1 : 35

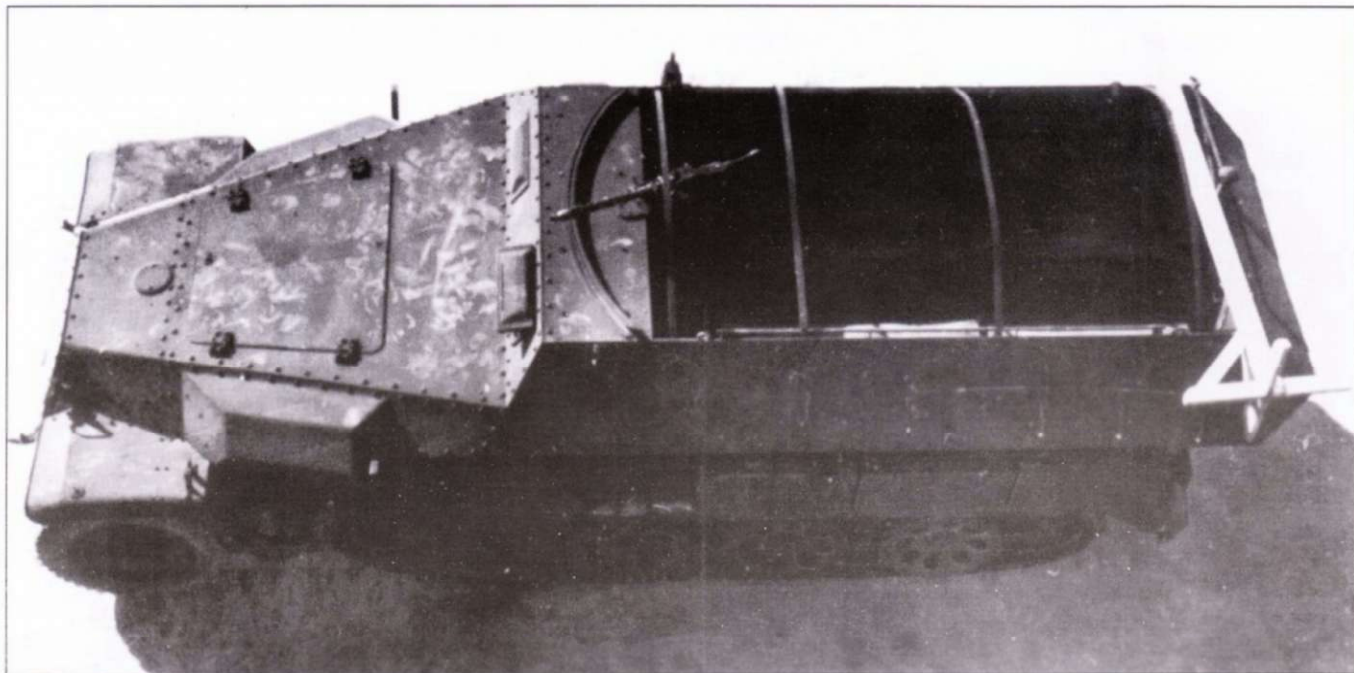


**Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B (вверху),
бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C (внизу)**

1 - инструмент перенесен на борт боевого отделения 2 - монолитная лобовая стенка капота 3 и 4 - жалюзи перенесены на борта капота и закрыты бронеклопками 5 - доработанное крыло



Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C с номерным знаком WH-490588, Восточный фронт, зима 1943 г. Имущество экипажа развешено по бортам боевого отделения.



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C с корпусом клепанной конструкции. Пулемет MG-34 не имеет бронешитка. Вид сверху.

Sd.Kfz. 251 Ausf. C

Основные изменения, внедренные в конструкцию машины модификации Ausf. C были направлены на упрощение технологии изготовления. Также были внедрены конструктивные изменения по опыту боевых действий бронетранспортеров.

Цельный лоб капота обеспечивал лучшую защиту двигателя от обстрела спереди. Вентиляционные жалюзи перенесены с крыши капота в стенки и закрыты бронезаслонками.

На крыльях установлены металлические контейнеры для запасных частей, саперного имущества. Передний пулемет MG-34 снабжен бронешитком.

Машины модификации Sd.Kfz. 251 Ausf. C выпускались серийно до конца 1943 г.

Машины выпуска 1941 г. имели номера шасси с 322 040 до 322 450, выпуска 1942 г. - с 322 451 по 323 081. Сборка машин велась помимо заводов фирм Ганомаг, Ганза-Ллойд-Голлиаф и Боргвард, заводами Везерхютте в Бад-Оерхаузене, Вумаг - в Гёрлице, Ф. Шихау - в Эльбинге. Заводы Адлер во Франкфурте, Ауто Юнион в Чемнитце, Ганомаг в Ганновере и Шкода в Пльзене изготавливали шасси. В 1942 г. к производству подключились заводы Штовер в Штеттине и Машиненфабрик Нидершахзен (MNH) в Ганновере. Бронекор-



Солдаты прикорнули в кузове бронетранспортера Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D.



пуса изготавливались фирмами Феррум в Катовицах, Лаурахютте-Шолле унд Блекман в Гинденбурге, Мюрцшлаг - Богемия в Чешской Липе и Штейнмюллер в Гуммерсбахе. На изготовление одной машины уходило 6076 кг стали, стоимость одной машины Sd.Kfz. 251 Ausf. C составляла 22560 рейхсмарки, в то время как стоимость одного танка колебалась от 80 000 до 300 000 рейхсмарок.

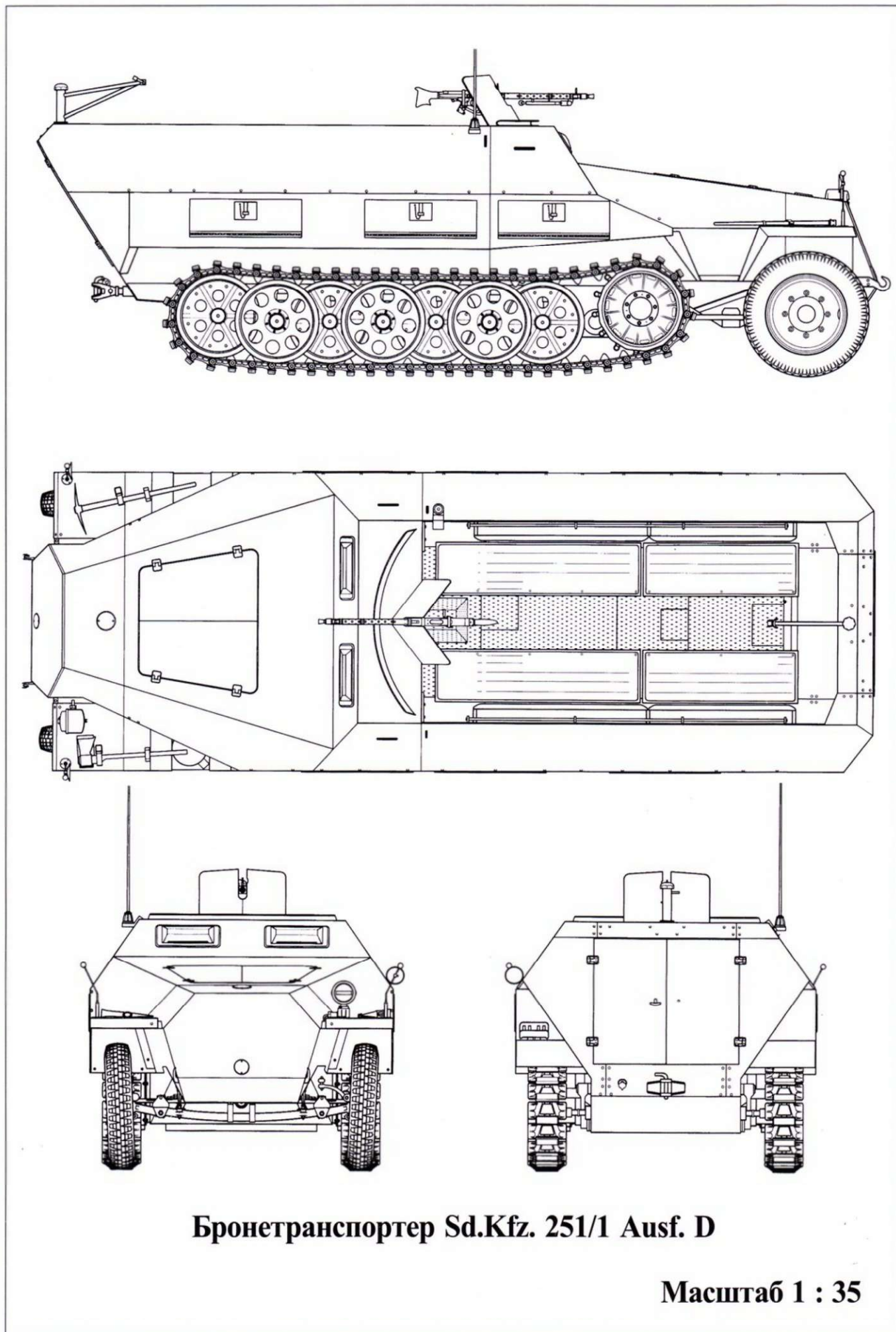
Sd.Kfz. 251 Ausf. D

Последняя модификация полугусеничной бронемашины Sd.Kfz. 251 обозначалась Sd.Kfz. 251 Ausf. D. Фундаментальным отличием последней версии от более ранних моделей стал корпус новой, упрощенной, формы. Задняя корма корпуса выполнялась плоской, а багажные ящики были вписаны в борта корпуса.

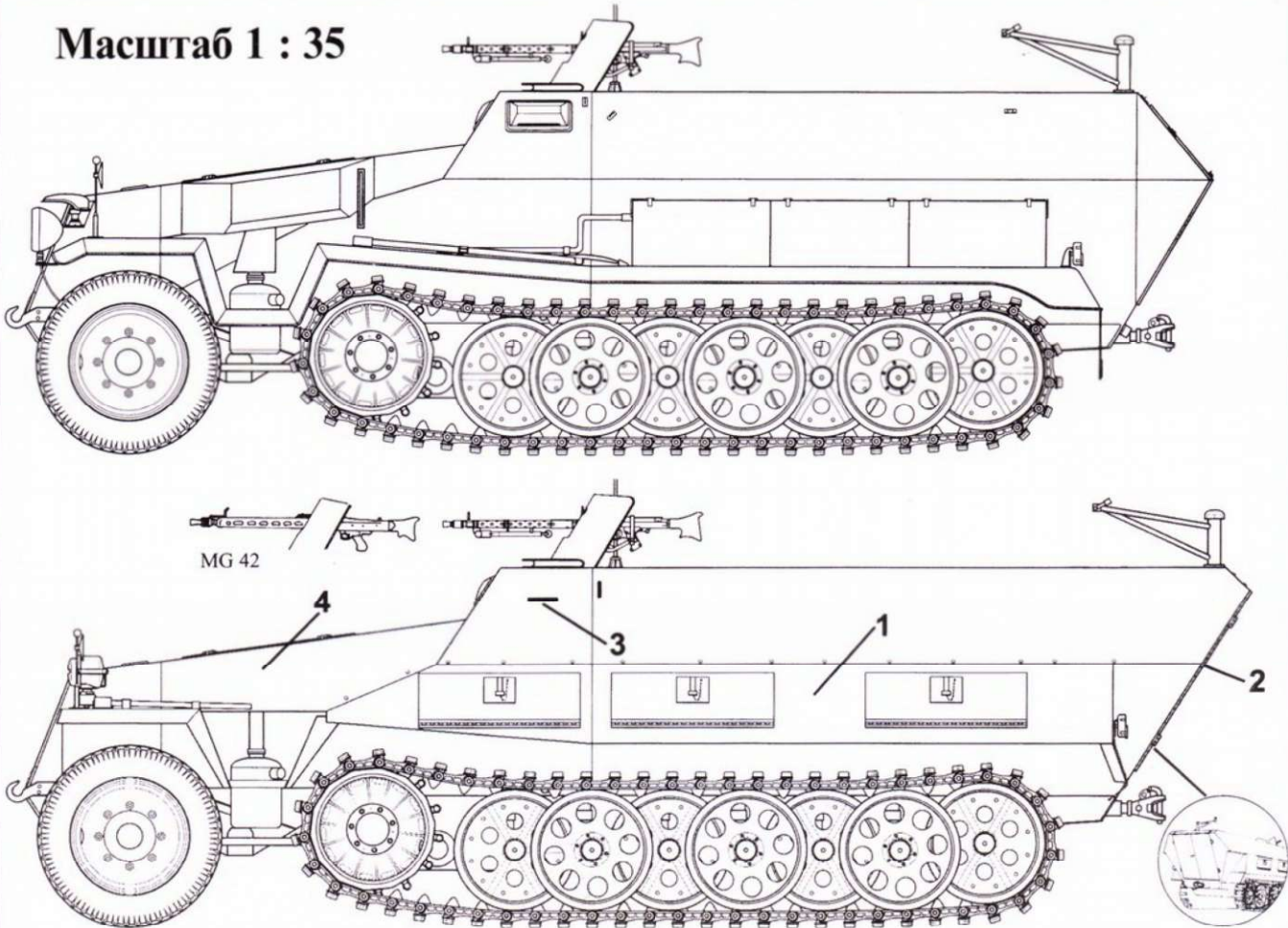
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C с корпусом клепанной конструкции. Вид сзади.

Трофей жолнежей польской Армии Крайовой - бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D из 5-й танковой дивизии СС «Викинг». Машина с развивающимся флагом Польши перемещается по улице Коперника, Варшава, 14 августа 1944 г.





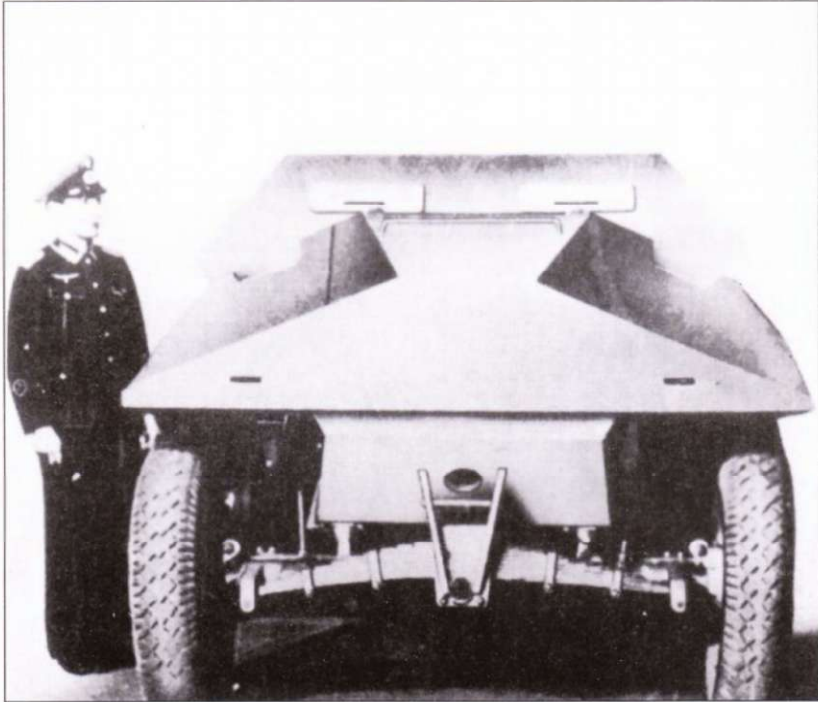
Масштаб 1 : 35



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C (вверху),
бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D (внизу)

1 - доработанный борт с встроенными багажными ящиками 2 - плоский кормовой лист корпуса 3 - смотровая щель 4 - удалены жалюзи с бортов капота

Stoff- gliederung 21	Gefahrlose Kommandosache	Blatt 6380
m Schütz Pz Wg (Sd Kfz 251/1)		
Technische Daten:		
Dringl.-St.: XX		
Verwendung: Pz Grenad Wgl in Pz Div		
Gesamtgewicht des Fahrzeuges (Gefechtsgewicht) ~ 30 t		
Motor xx PS xx		
Verh Ps zu t. 11,1 Pst		
Höchstgeschwindigkeit xx km/Std.		
Mitgeführte Kraftstoffmenge xx l (einschl. Reservetank)		
Fahrbereich mit einer Kraftstoff-Füllung:		
Straße xx km; mittl. Gelände xx km		
Grabenüberschreitungsfähigkeit xx m; Steigvermögen xx		
Wartfähigkeit xx		
Bodenfreiheit xx		
Besatzung x 12 Mann bei a)		
Länge xx mm, Breite xx mm		
Höhe mit Aufbau über alles 1750 mm		
Bordmunition a) a) für Bord-MG 2010 Schuß MG Mun		
b) " Bord-MG 2024 " MP "		
Bestückung: x bei a) 1 Bord MG u 2 1e MG; 1MP 1024 Schuß MP Mun		
bei b) 2s MG u 1 Bord MG, 1 Bord MP, 2 MP d Gruppe		
Abfeuerung		
Optisches Gerät: 1 binok Handsch-E 10 x (Telepl) od.		
1 Handw-F (f) 8 x 24		
Funkgerät (normale Ausstattung) 1 Funkprechgerät "f"		
Panzerung: Front Seite		
Turm Dach		
Kette Glieder, Kettengewicht kg		
Ni Kautschuk		
Hilfsstoffbedarf Fe Mo Cr W Mg Sn Cu Al Pb Zn		
f. Stck. i. kg		
Preis RM		
Durchschn. Fertigungszeit Monate		
Arbeitsstunden		
x a) Sd Kfz 251/1 für 1 Gruppe m 2 1e MG		
b) Sd Kfz 251/1 " 2s MG Bedienungen		
xx Siehe Grundfahrzeug BL 6380 III a		



Прототип бронетранспортера НКр-605/606 разрабатывался фирмами
Демаг и Ганомаг в 1941 - 1942 гг.



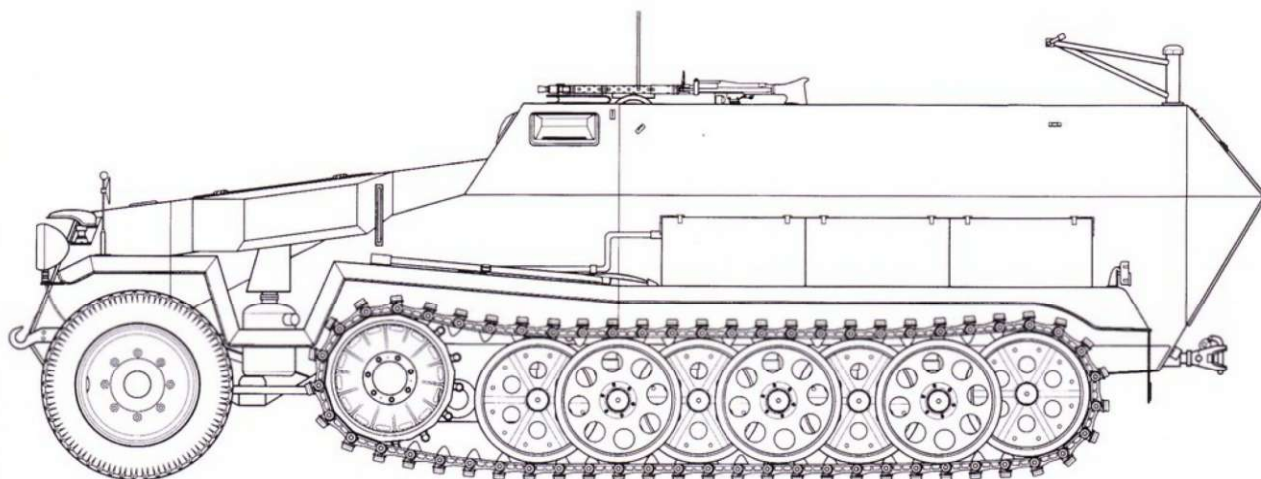
Две фотографии основательно замаскированных ветками бронетранспортеров Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D из неустановленного подразделения, Восточный фронт, 1944 г.

НКр 602 - 603

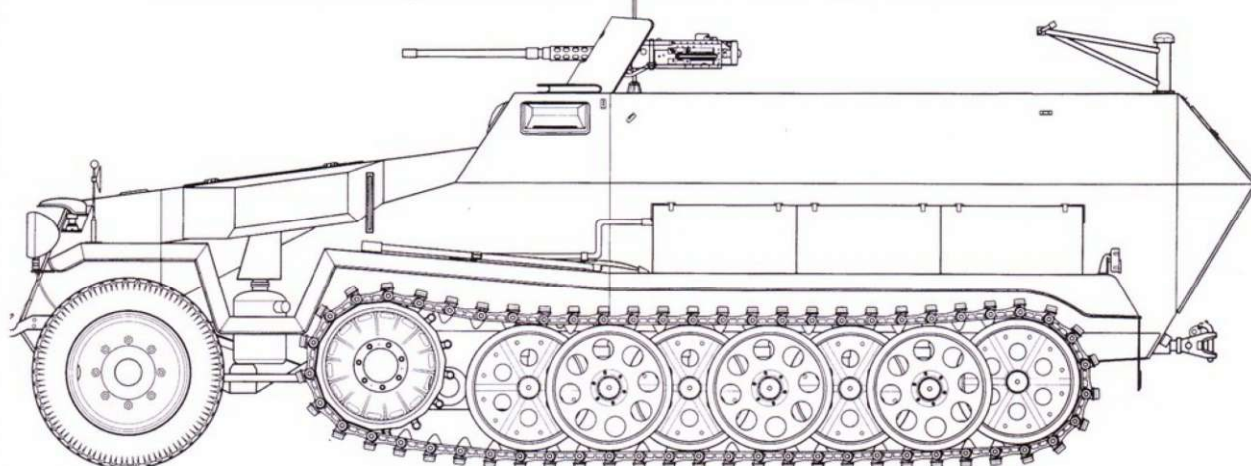
Среди других конструктивных изменений: замена наблюдательных блоков смотровыми щелями, полностью сварной корпус. Многие изменения, внедренные в конструкцию машины, были направлены на снижение трудоемкости изготовления. С 1943 г. было изготовлено 10 602 бронемашин Sd.Kfz. 251 Ausf. D различных вариантов, от Sd.Kfz. 251/1 до Sd.Kfz. 251/23.

В 1940 г. заводы Демаг и Ганомаг, основные производители полугусеничных машин Sd.Kfz. 250 и Sd.Kfz. 251, приступили к разработке универсальных бронетранспортеров нового поколения. Доработки по силовой части провести на НКр-602/603, установив двигатель Майбах HL-45Z мощностью 120 л.с. Был построен один прототип.

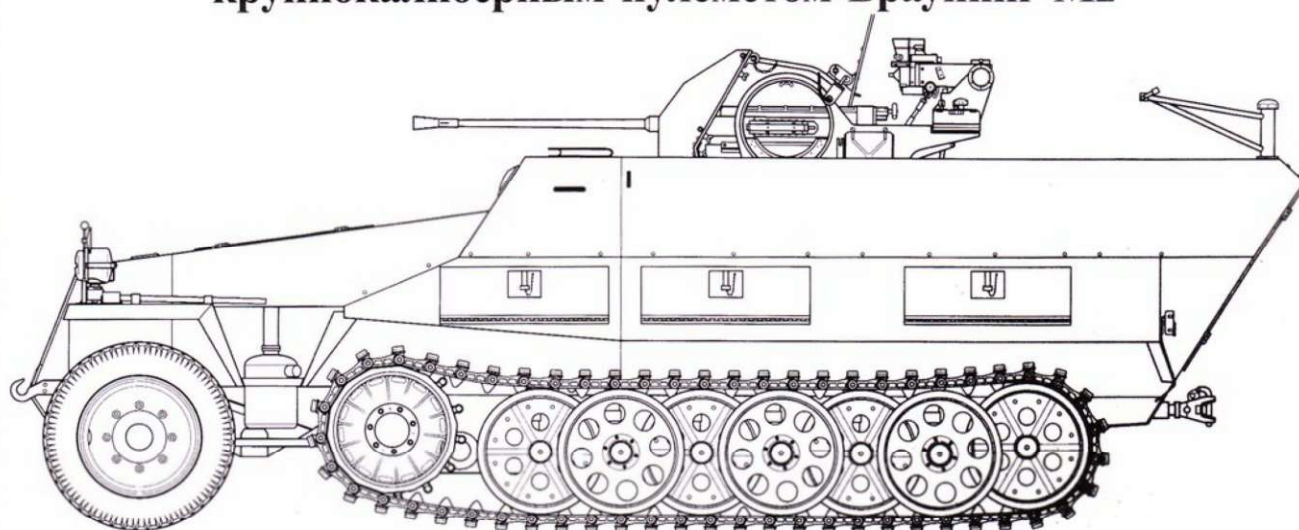




**Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C, вооруженный
станковым пулеметом MG-34 на треножном станке**

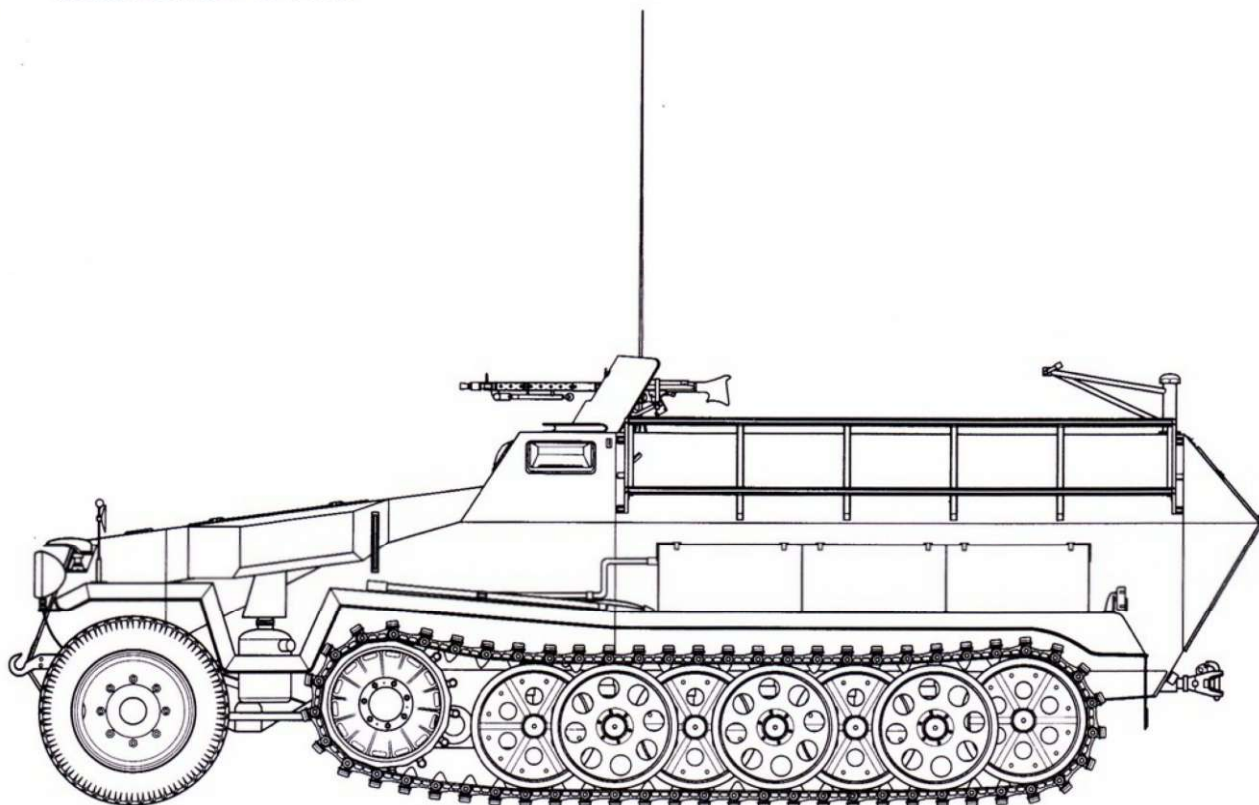


**Трофейный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C, вооруженный
крупнокалиберным пулеметом Браунинг M2**

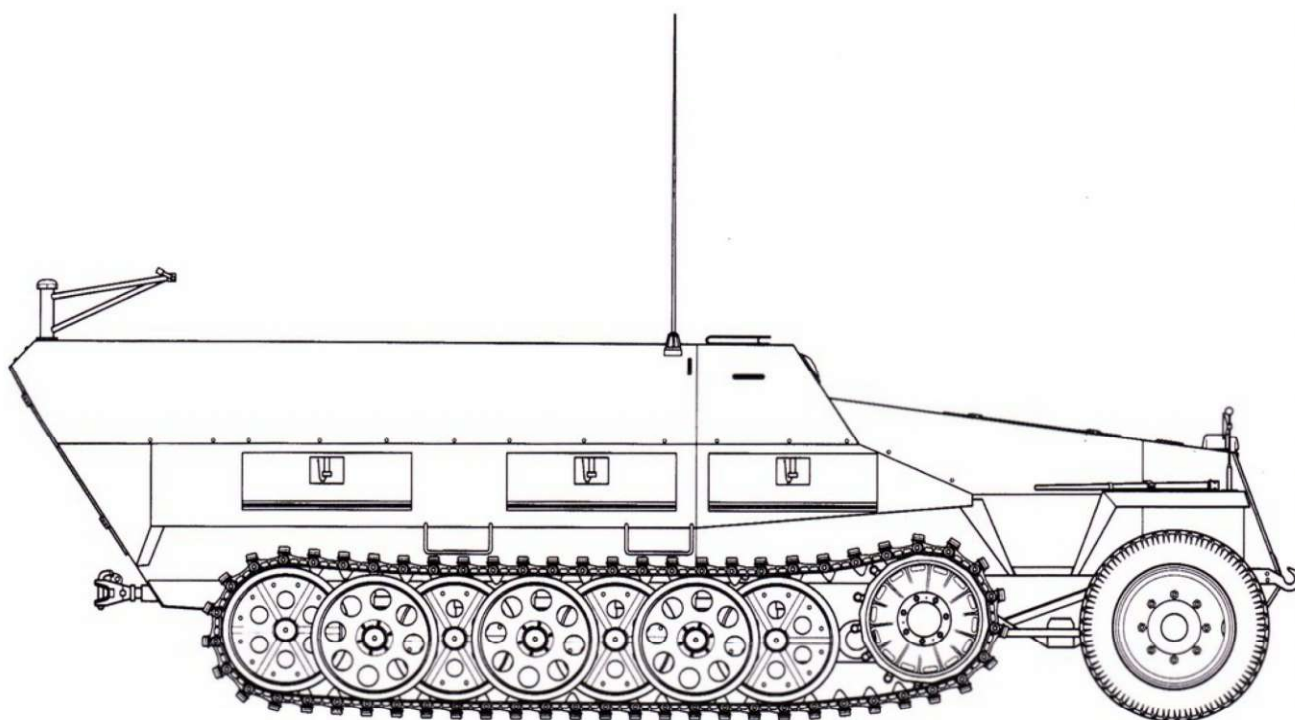


**Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D, вооруженный 20-мм
зенитной пушкой Flak-38**

Масштаб 1 : 35



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C с рамами для крепления канистр под дополнительный запас воды и бензина



**Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D
с дополнительными подножками**



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C с бортовым номером «523», вооруженный станковым пулеметом, Восточный фронт, 1941 г.



НКр 605-606

В 1941 - 1942 гг. фирмы Демаг и Ганомат разработали два прототипа шасси под обозначением НКр-605 (1941 г.) и НКр-606 (1942 г.). При проектировании данных образцов полугусеничной бронированной техники основное внимание было уделено стандартизации деталей и снижению трудоемкости производства изделий.

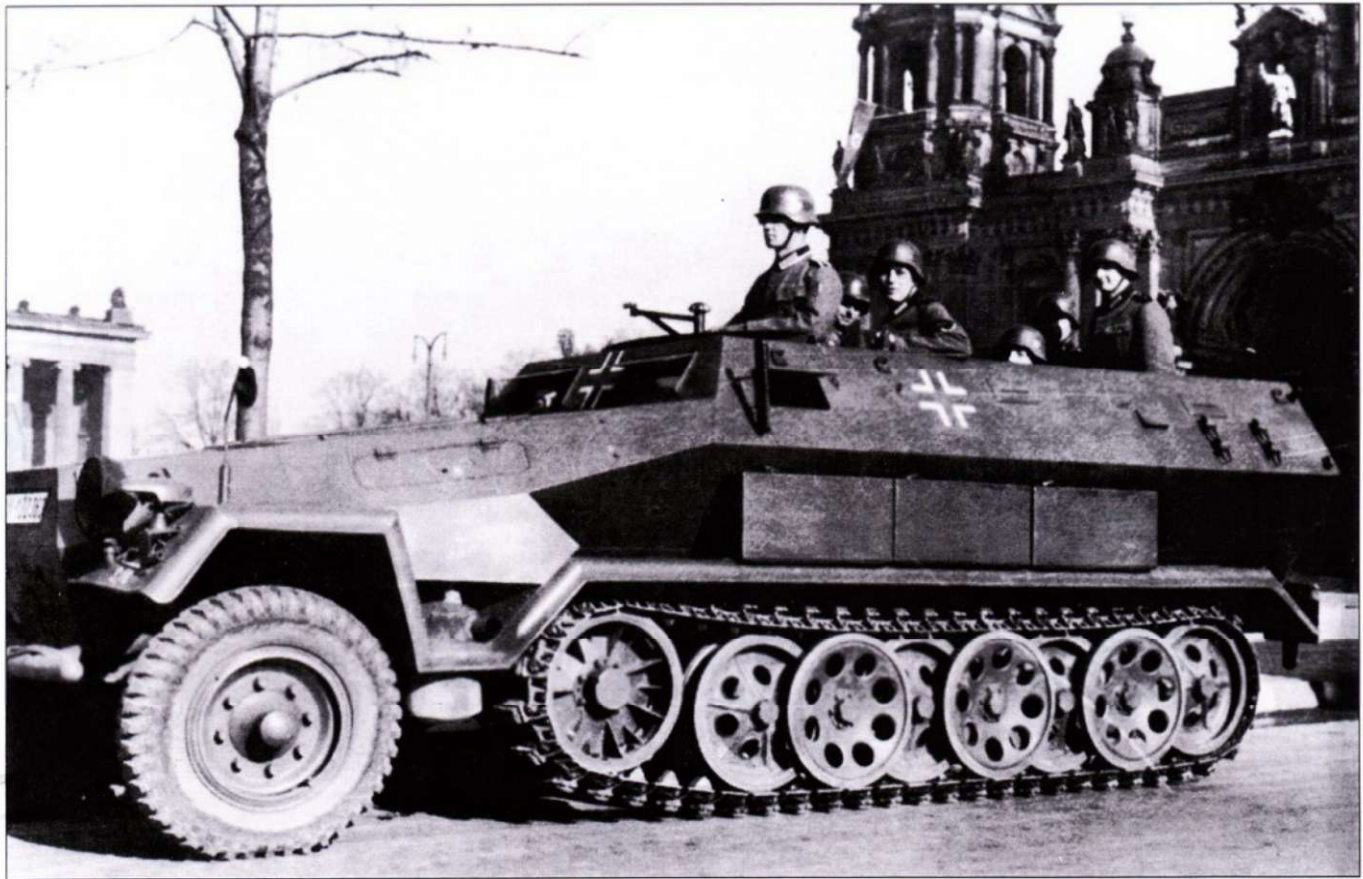
На машинах использовались новые двигатели Майбах HL-50 мощностью 135 л.с. Машины были построены только в виде прототипов. Нарботке по теме НКр 605/606 нашли применение в конструкции упрощенной модификации Sd.Kfz. 251 Ausf. D.

Sd.Kfz. 251/1

Машина Sd.Kfz. 251/1 (Great 901) представляла собой базовый вариант - пехотный бронетранспортер, предназначенный для перевозки отделения пехоты или тяжелой пулеметной секции, а также для использования в качестве подвижной пусковой установки неуправляемых реактивных снарядов Nebelwerfer. Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 являлся основной бое-
Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D из 12-й танковой дивизии СС «Гитлерюгенд», Франция, июнь 1944 г.



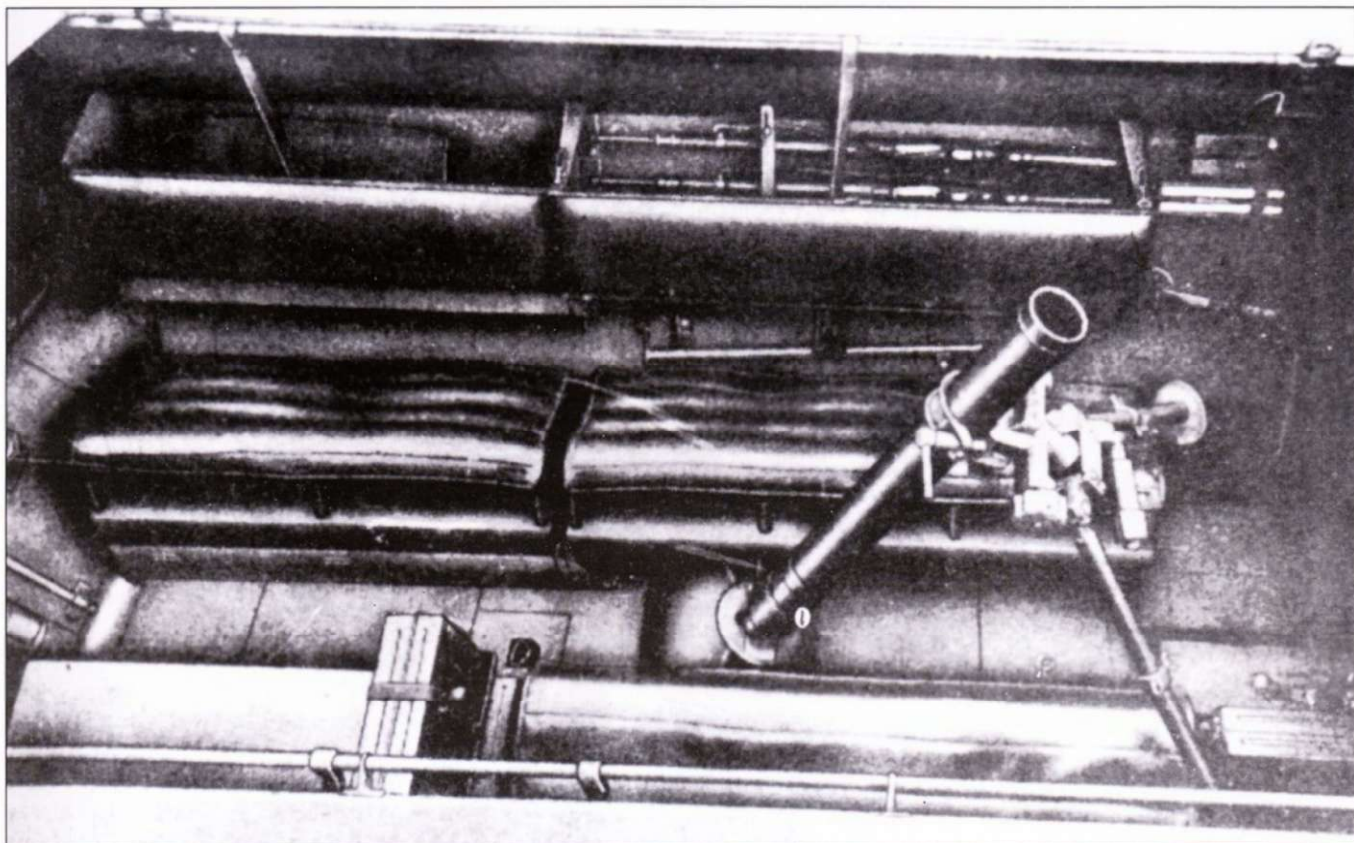
Бронетранспортер *Sd.Kfz. 251/1 Ausf.* С из 3-й роты панцергренадерского полка «Великая Германия» танковой дивизии «Великая Германия», Восточный фронт, лето 1944 г.



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B с номерным знаком WH-132383 из неустановленного подразделения вермахта, входившего во 2-ю или 3-ю танковую дивизию, весна 1941 г. Передний пулемет снят, бронещиток не установлен.



Бронетранспортеры Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B с неустановленного подразделения, Восточный фронт, лето 1942 г.



80-мм миномет sGrWr-34 в боевом отделении бронетранспортера Sd.Kfz. 251/2 Ausf. B или Ausf. C.

вой машиной в подразделениях панцергренадеров. Бронетранспортер штатно был вооружен двумя пулеметами MG-34 (в конце войны MG-42) с боекомплектом 2010 патронов. Бронетранспортер с экипажем из двух человек (командир и водитель) перевозил десять солдат с полной выкладкой. Масса машины - 9000 кг.

Бронетранспортеры Sd.Kfz. 251/1 использовались для транспортировки тяжелой пулеметной секции в составе 11 человек. В этом случае передний пулемет не ставился, а в боевом отделении на треножном станке монтировался тяжелый пулемет.

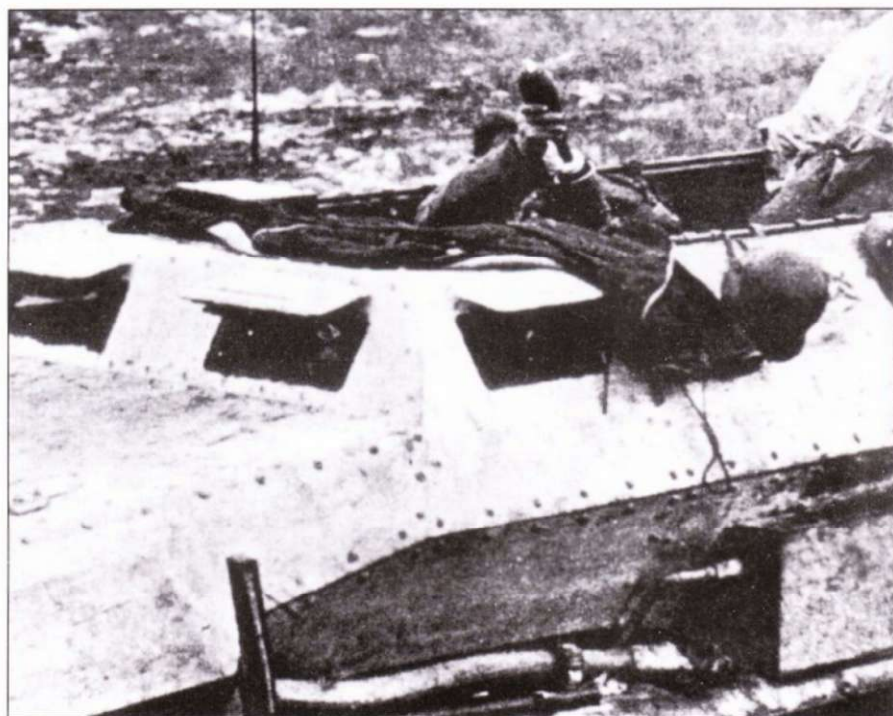
Sd.Kfz. 251/2

Следующий вариант бронетранспортера - Sd.Kfz. 251/2 Mittlerer Schutzpanzerwagen mit Granatenwerfer (Great 892) - был вооружен 80-мм минометом (8 cm schwere Granatenwerfer, sGrWr) с боекомплектом 66 мин. Миномет и боекомплект к нему размещались внутри боевого отделения машины. Помимо миномета машина вооружалась одним пулеметом MG-34 с боекомплектом 2010 патронов. Масса машины составляла 8 640 кг, экипаж - восемь человек. Самоходные минометы Sd.Kfz. 251/2 состояли на вооружении взводов огневой поддержки панцергренатерских рот.

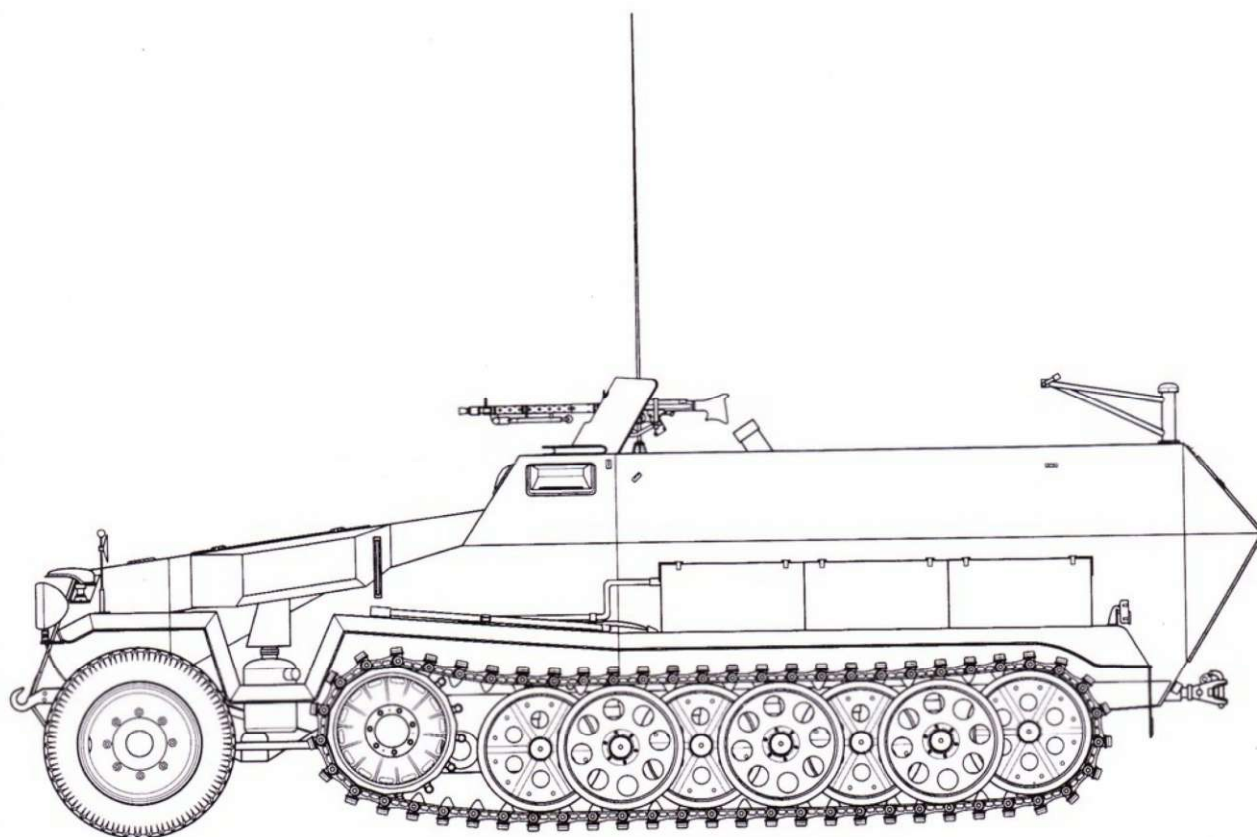
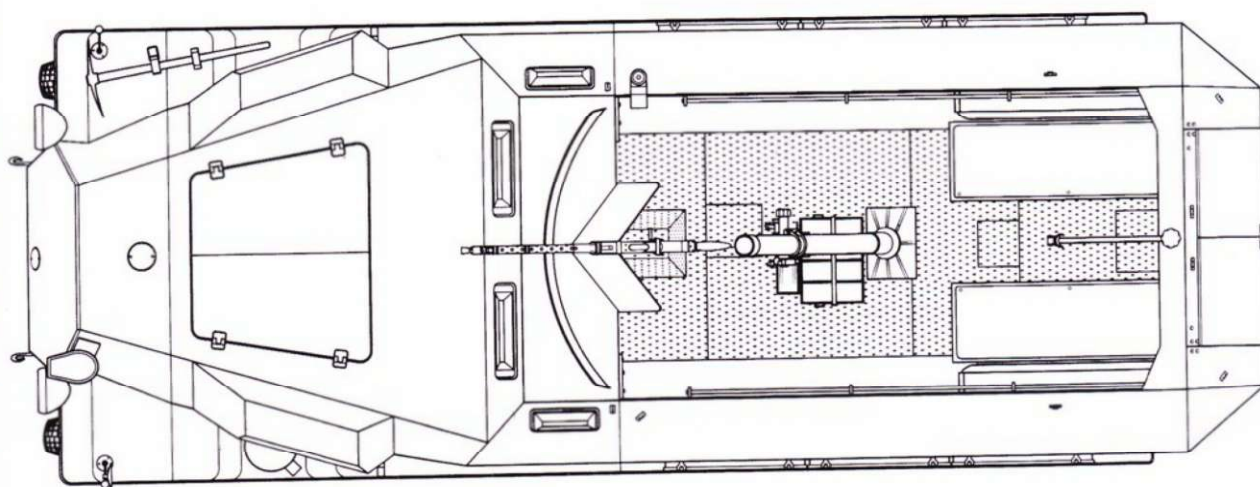
Sd.Kfz. 251/3

Данная версия бронетранспортера Sd.Kfz. 251 служила в качестве радиомашин Mittlerer Funkpanzerwagen (Great-893). Масса радиомашин - 8500 кг, экипаж - 7 человек. Выпускалась в нескольких версиях, которые отличались друг от друга составом радиооборудования.

Наиболее массово применялись машины Sd.Kfz. 251/3 II, предназначенные для организации связи с танковыми частями. На машине Sd.Kfz. 251/3 II стояли радиостанции FuG-8 и FuG-5. Радиомашин Sd.Kfz. 251/3 III использовалась для связи с авиацией и несла в своем чреве передатчик FuG-7 с дальностью действия 50 км и приемником



Расчет ведет огонь из 80-мм миномета sGrWr-34, установленного в кузове бронемашин Sd.Kfz. 251/2 Ausf. C раннего выпуска (склепанным корпусом), Восточный фронт, зима 1941 - 1942 гг.



Самоходный миномет Sd.Kfz. 251/2 Ausf. C

Масштаб 1 : 35

Офицеры люфтваффе работают на рации FuG-7. На задней турели установлен авиационный пулемет MG-15.

FuG-11. Sd.Kfz. 251/3 IV - командная машина, оборудованная рациями FuG-11 и FuG-12. Существовали носители радиостанций FuG-8, FuG-5 и FuG-4, использовавшиеся в артиллерийских дивизиях. Спорадически на радиомашины Sd.Kfz. 251/3 ставили передатчики дальнего действия мощностью 100 и 80 Вт.

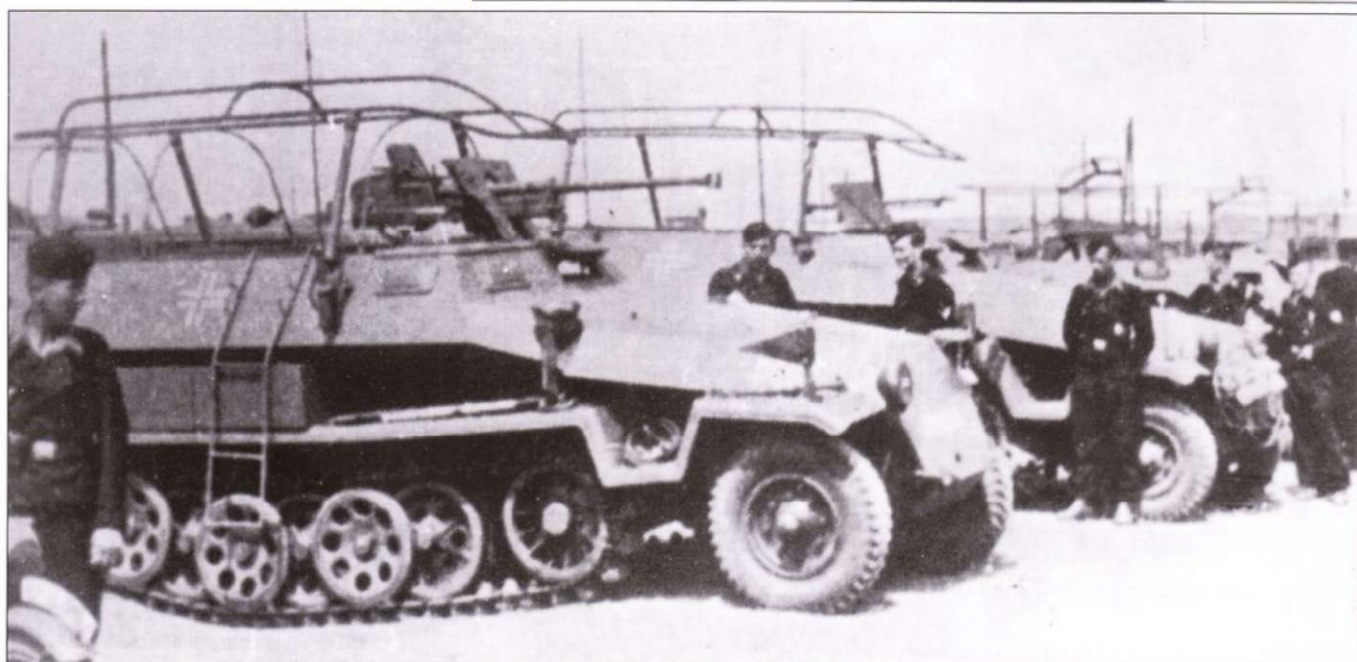
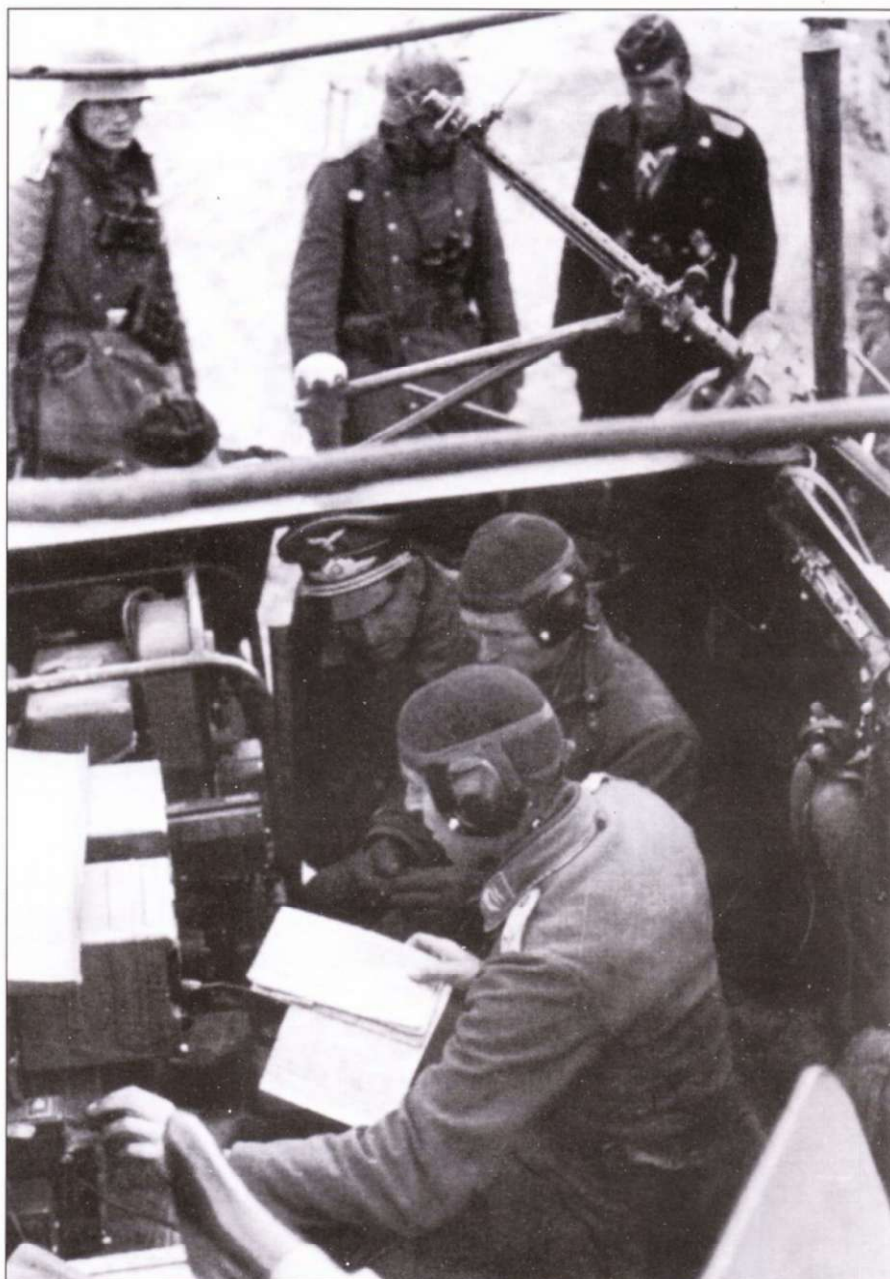
Машины Sd.Kfz. 251/3 использовались для организации радиосвязи на всех уровнях командования. В люфтваффе такие машины часто использовали в качестве машин передовых авианаводчиков.

Вооружение радиомашины состояло из одного или двух пулеметов MG-34 или MG-42.

Sd.Kfz. 251/4

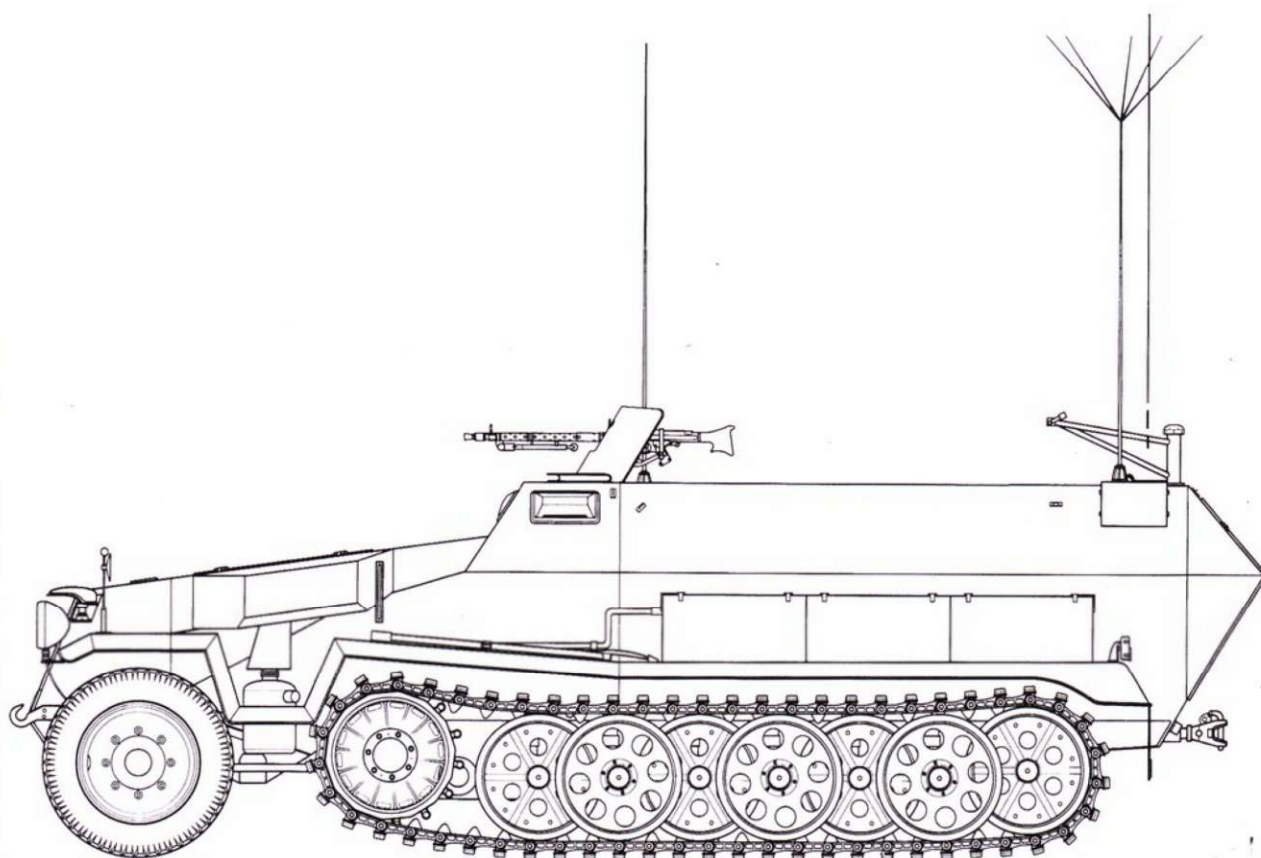
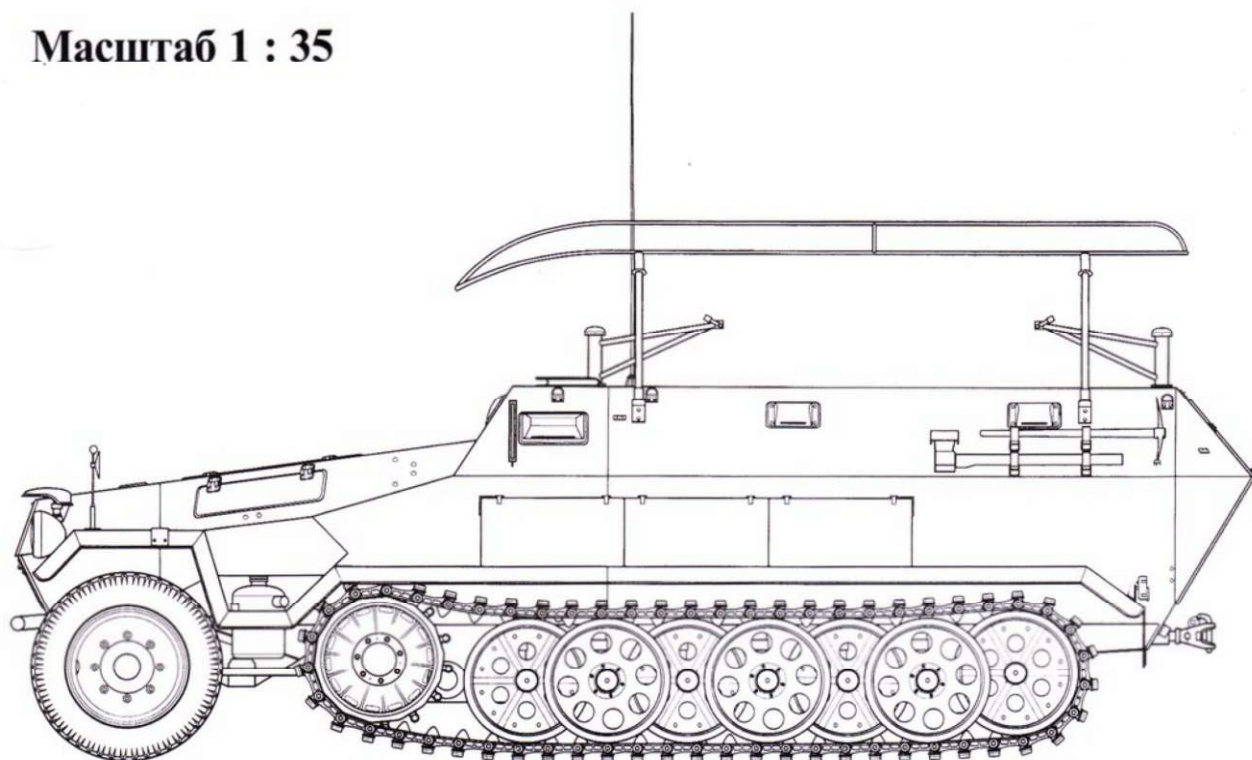
Mittlerer Schutzenpanzerwagen fur Muhtion und Zubehor des leIG-18 - простенький артиллерийский тягач, предназначенный для буксировки следующих артиллерийских систем: 7.5 cm leIG-18, 10.5 cm leFH-18/1, 3.7 cm Pak-35/36, 5 cm Pak-38, 7.7 cm Pak-40.

В конце войны тягачи Sd.Kfz. 251/4 были полностью заменены полугусеничными небронированными тягачами и самоходно-артиллерийскими установками. Масса тягача Sd.Kfz. 251/4 составляла 8 750 кг, экипаж - семеро человек, вооружение - один пулемет MG-34. Тягач мог перевозить 120 снарядов калибра 75 мм.



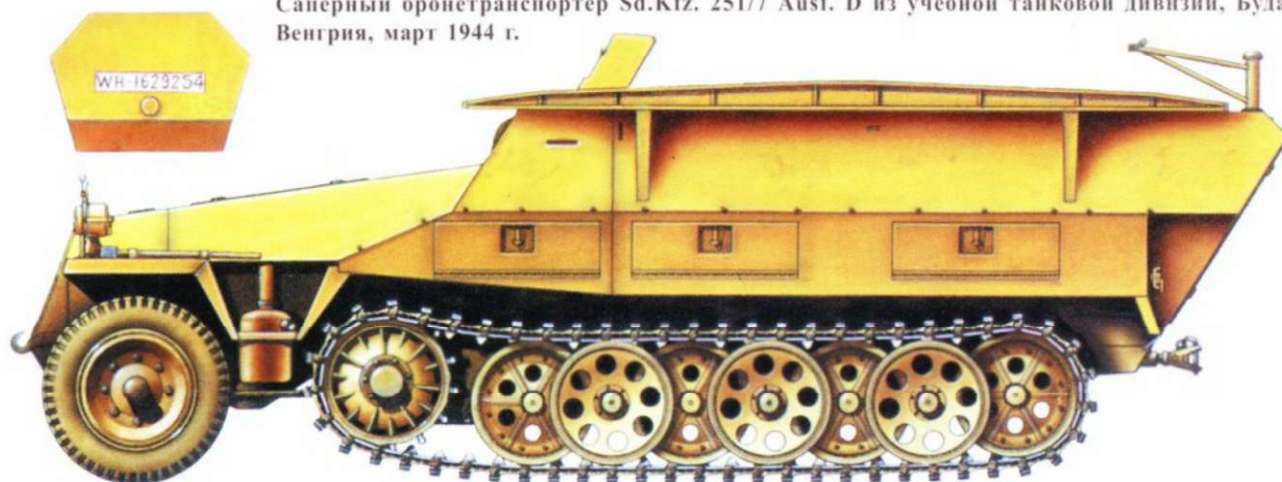
Радиомашины неустановленного подразделения. На переднем плане - Sd.Kfz. 251/3 I Ausf. C, вооруженная противотанковым ружьем 2.8 cm sPzB-41.

Масштаб 1 : 35

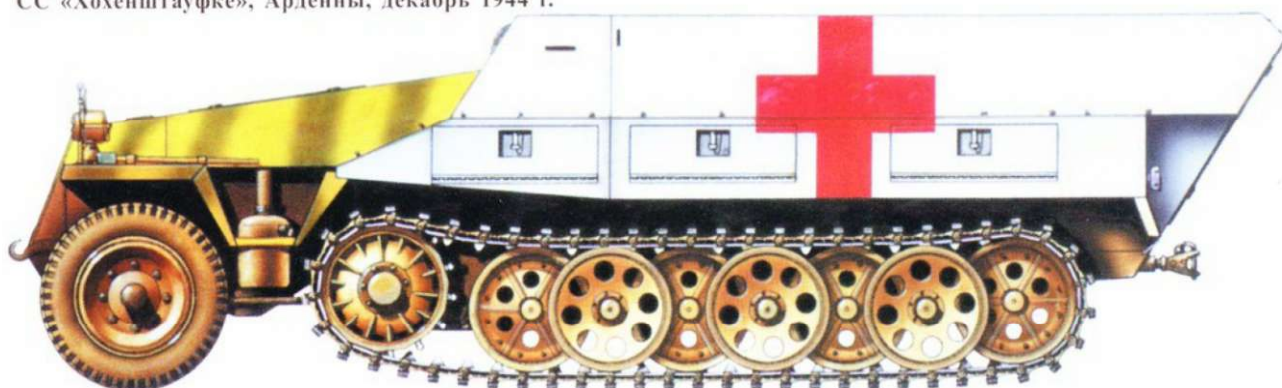


**Радиомашины
Sd.Kfz. 251/3 II Ausf. A (вверху) и
Sd.Kfz. 251/3 IV Ausf. C (внизу)**

Санитарный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/7 Ausf. D из учебной танковой дивизии, Будапешт, Венгрия, март 1944 г.



Санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. D из 19-го панцергренадерского полка СС 9-й танковой дивизии СС «Хохенштауффе», Арденны, декабрь 1944 г.



Трофейный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D американского 11-го пехотного полка 5-й пехотной дивизии, Западный фронт, март 1945 г.



Самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. D из 9-й танковой дивизии СС «Хохенштауффе», Польша, апрель 1944 г.



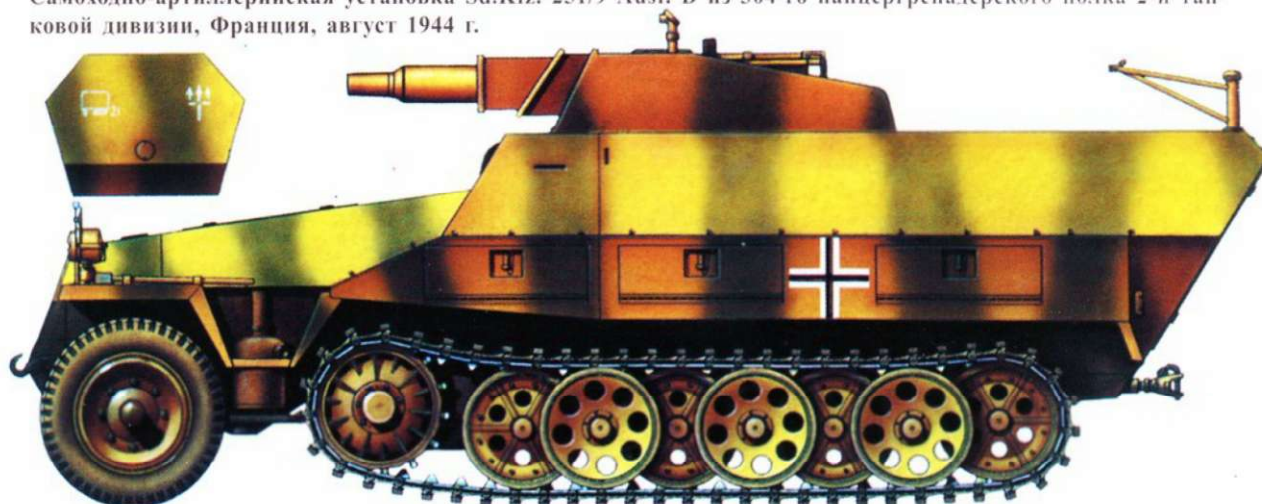
Самоходный миномет Sd.Kfz. 251/2 Ausf. C из 64-го панцергренадерского полка 16-й танковой дивизии, Сталинград, зима 1942 - 1943 г.г.



Самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. D из 64-го панцергренадерского полка 16-й танковой дивизии, Польша, Восточный фронт, зима 1944 - 1945 г.г.



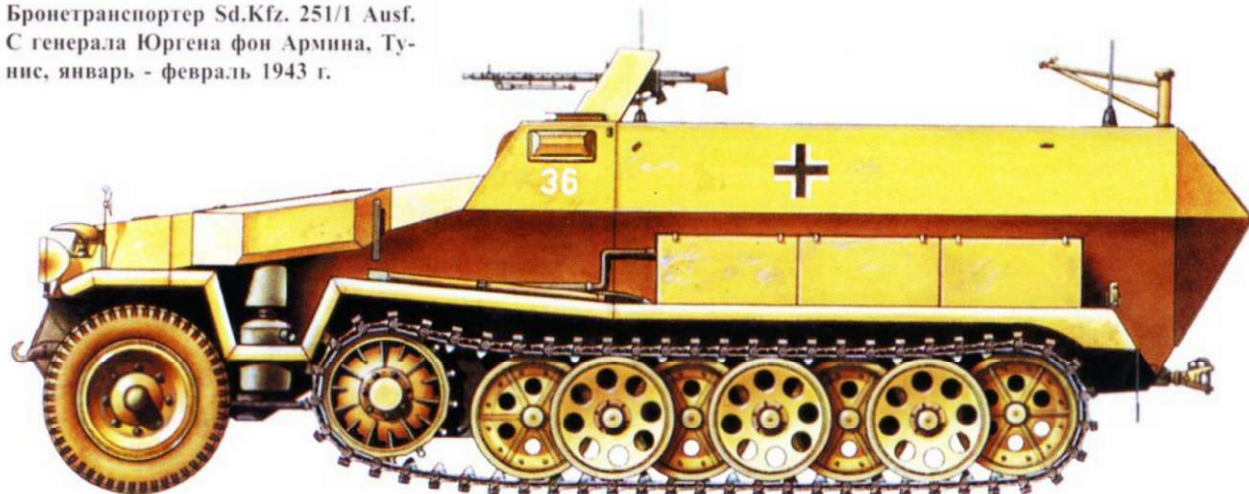
Самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. D из 304-го панцергренадерского полка 2-й танковой дивизии, Франция, август 1944 г.



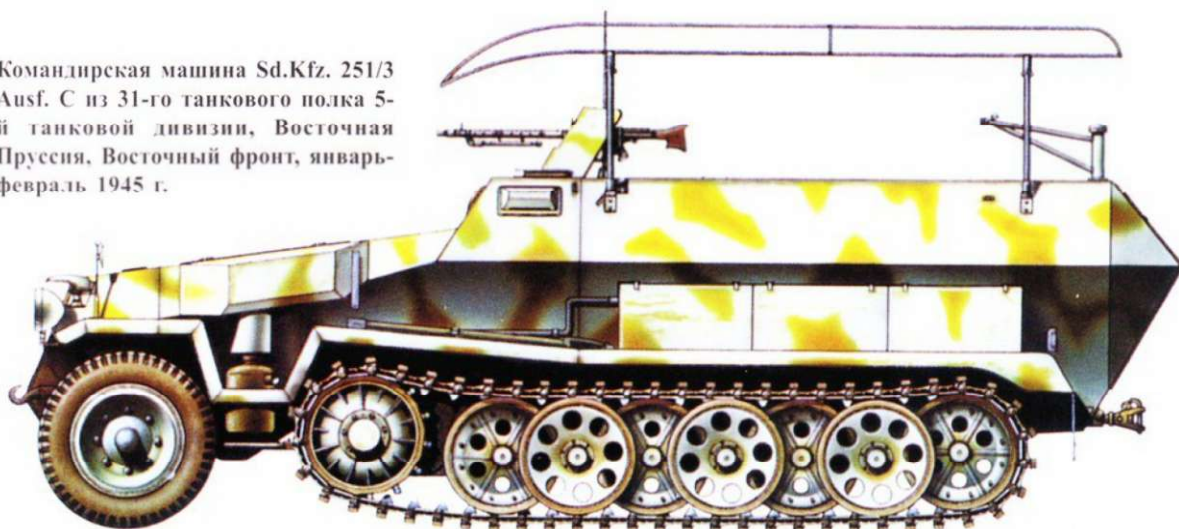
Sd.Kfz. 251/14 Ausf. D штаба 13-го панцерартиллерийского полка 13-й панцердивизии, Будапешт, Венгрия, январь 1945 г.



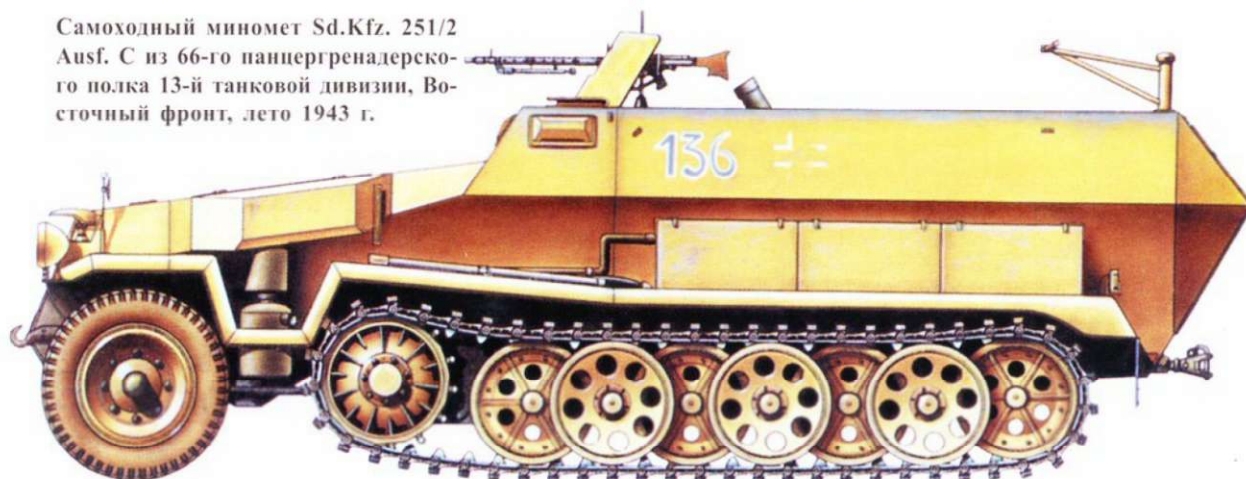
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. С генерала Юргена фон Армина, Тунис, январь - февраль 1943 г.



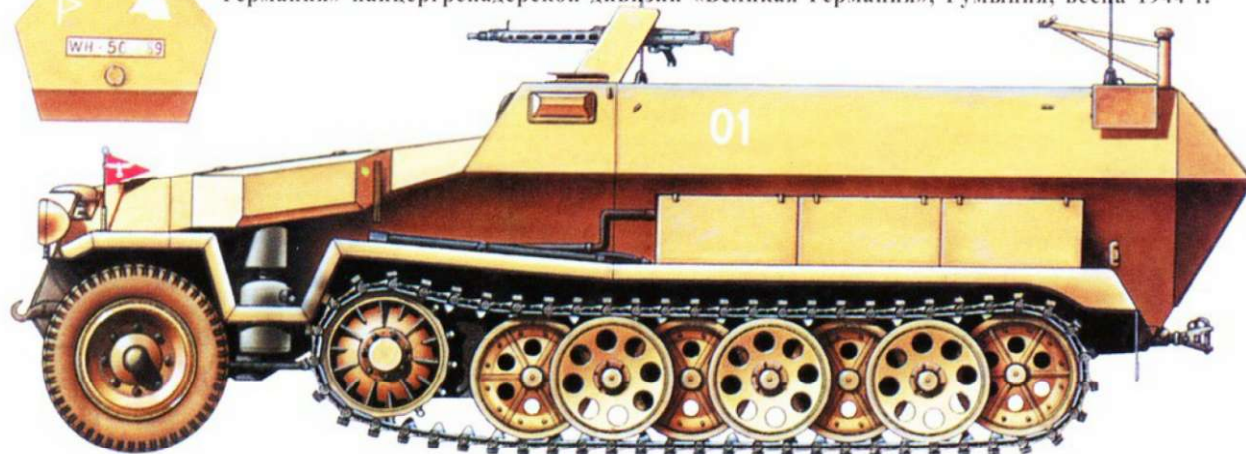
Командирская машина Sd.Kfz. 251/3 Ausf. С из 31-го танкового полка 5-й танковой дивизии, Восточная Пруссия, Восточный фронт, январь-февраль 1945 г.



Самоходный миномет Sd.Kfz. 251/2 Ausf. С из 66-го панцергренадерского полка 13-й танковой дивизии, Восточный фронт, лето 1943 г.



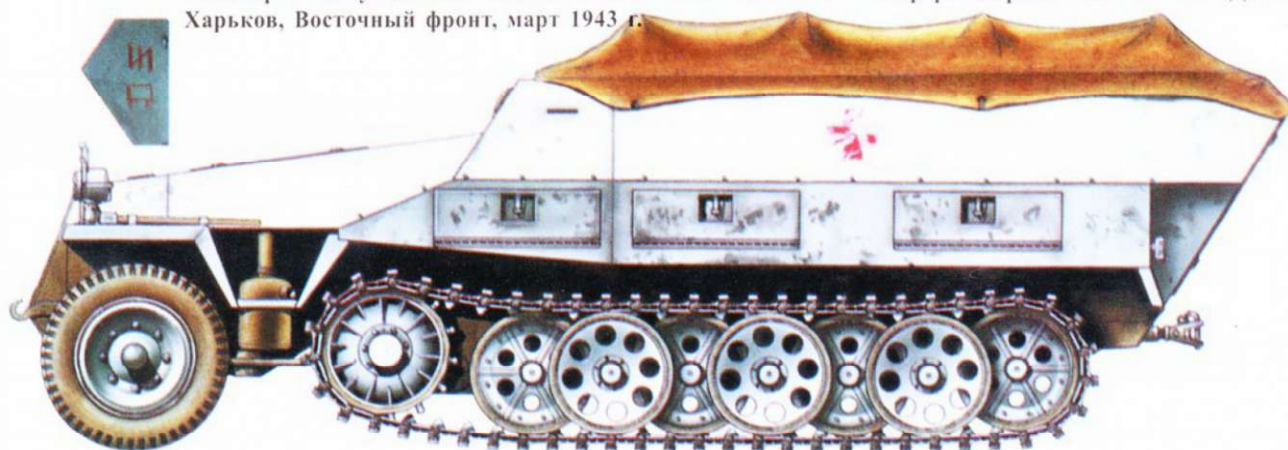
Командирская машина Sd.Kfz. 251/3 Ausf. С полковника Лоренца из фузилерного полка «Великая Германия» панцергренадерской дивизии «Великая Германия», Румыния, весна 1944 г.



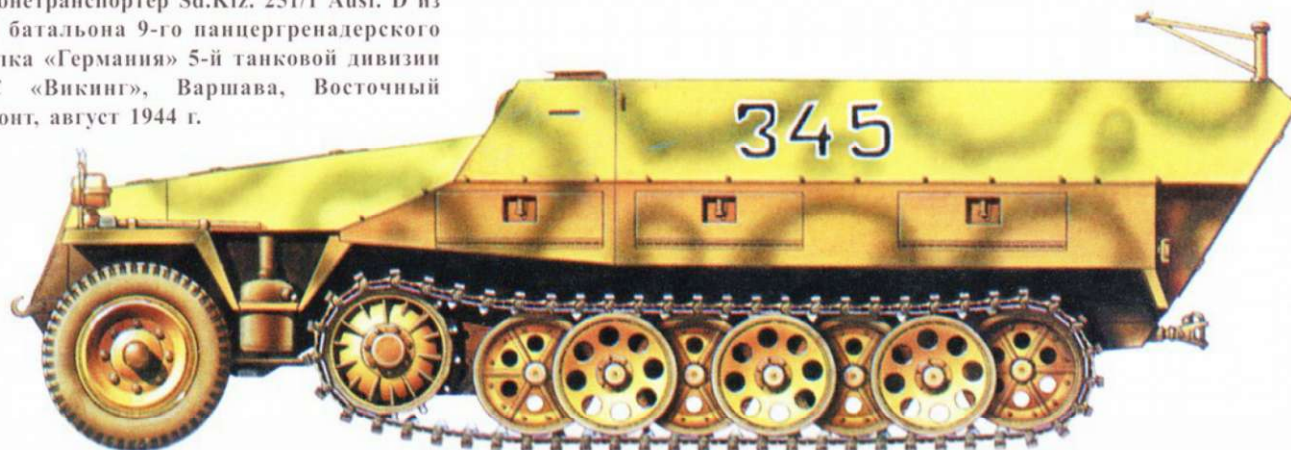
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D из 28-го панцергренадерского полка 8-й танковой дивизии, Будапешт, январь 1945 г.



Санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. C из панцергренадерской дивизии СС «Дас Рейх», Харьков, Восточный фронт, март 1943 г.

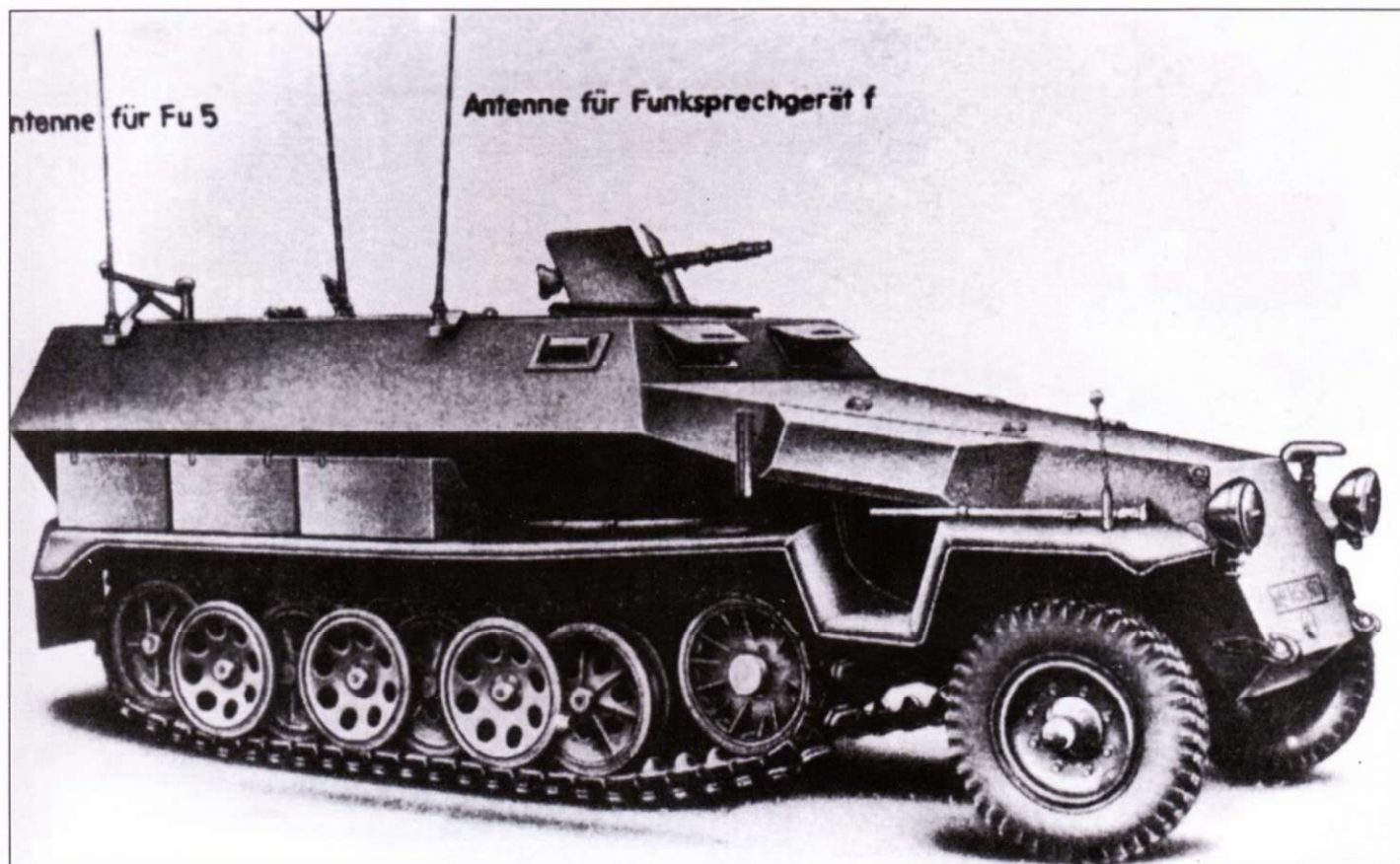


Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D из III батальона 9-го панцергренадерского полка «Германия» 5-й танковой дивизии СС «Викинг», Варшава, Восточный фронт, август 1944 г.



Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/7 Ausf. D из 64-го панцергренадерского полка 16-й танковой дивизии, Польша, Восточный фронт, зима 1944 - 1945 г.г.





Вид сбоку радиомашины Sd.Kfz. 251/3 I Ausf. C, оснащенной радиостанциями FuG-11, FuG-5 и FuSpG f.



Тягач Sd.Kfz. 251/4 Ausf. A со 105-мм гаубицей leFH-18/1 на прицепе из моторизованного артиллерийского полка 7-й танковой дивизии, Франция, май 1940 г.



Радиомашинa Sd.Kfz. 251/3 II Ausf. C с открытой задней дверцей. На дверцах снаружи закреплены канистры для воды.

Sd.Kfz. 251/5

Mittlerer Schutzenpanzerwagen fur Pionier (Great-905), машина разработана для перевозки саперов и саперного имущества. Масса - 8 870 кг, экипаж - девять человек, вооружение - пулемет MG-34 с боекомплектом 4800 патронов. На некоторых машинах Sd.Kfz. 251/5 дополнительно устанавливались радиостанции FuG-8 и FuG-4. Серийно бронетранспортеры Sd.Kfz. 251/5 строились до 1943 г.

Большое количество бронетранспортеров Sd.Kfz. 251/5 прошло доработку в вариант Sd.Kfz. 251/1, из-за чего порой бывает трудно правильно определить вариант на фотографиях.

Sd.Kfz. 251/6

Mittlerer Komandopanzerwagen - командирская машина старших офицеров уровня дивизии, корпуса, армии. Масса - 8500 кг, экипаж - восемь человек, вооружение - пулемет MG-34 с боекомплектом 1100 патронов. Радиооборудование: FuG-11 и FuG Tr. С начала 1943 г. выпускались машины, оборудованные радиостанциями FuG-19 и FuG-12. Машины также оборудовались шифровальной аппаратурой.



Тягач Sd.Kfz. 251/4 Ausf. A форсирует по наведенному саперами мосту реку Маас в Диннанте, 13 мая 1940 г.



Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/5 Ausf. B из 200-го саперного батальона 21-й танковой дивизии, Ливия, весна 1942 г.



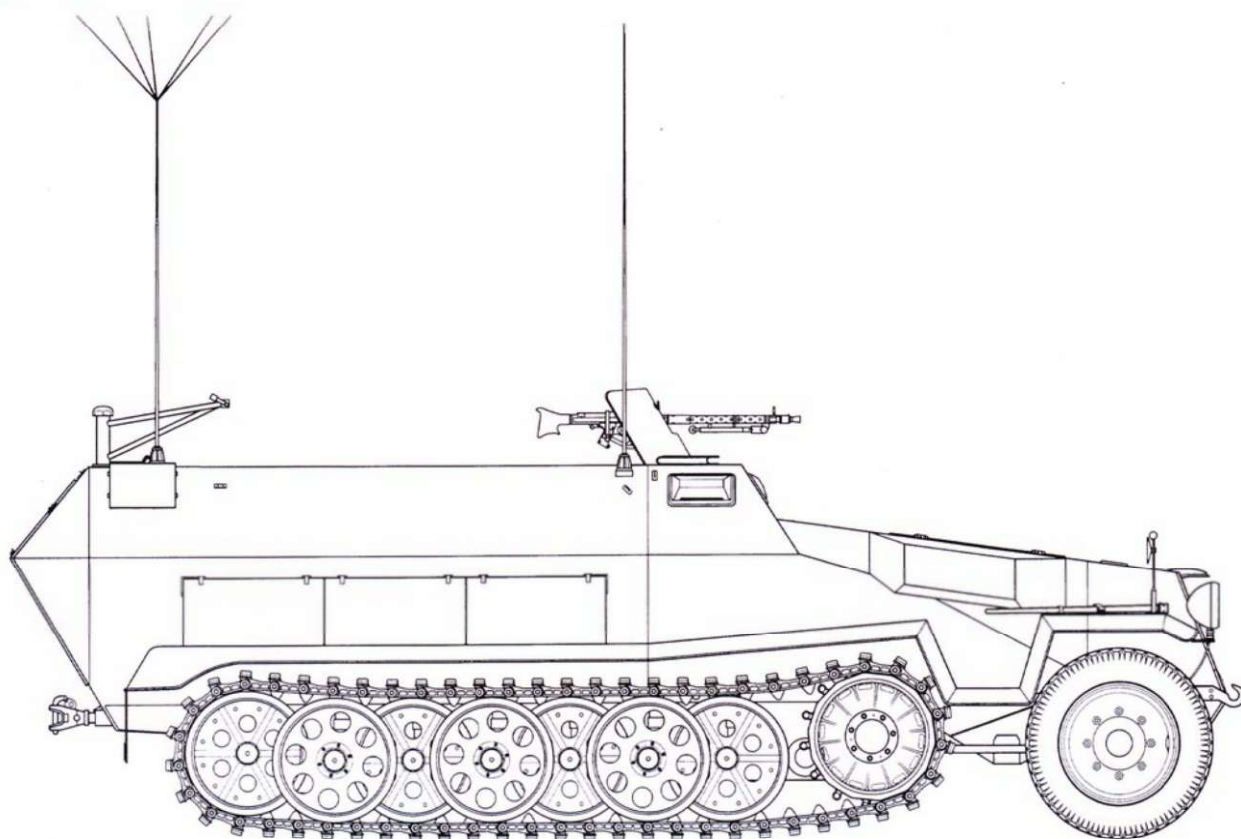
Командирская машина Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A - в бронетранспортере расставив руки стоит сам Гейнц Гудериан, Франция, май 1940 г.



Тягач Sd.Kfz. 251/4 Ausf. A со 105-мм гаубицей leFH-18/1 из 78-го моторизованного артиллерийского полка 7-й танковой дивизии, Франция, май 1940

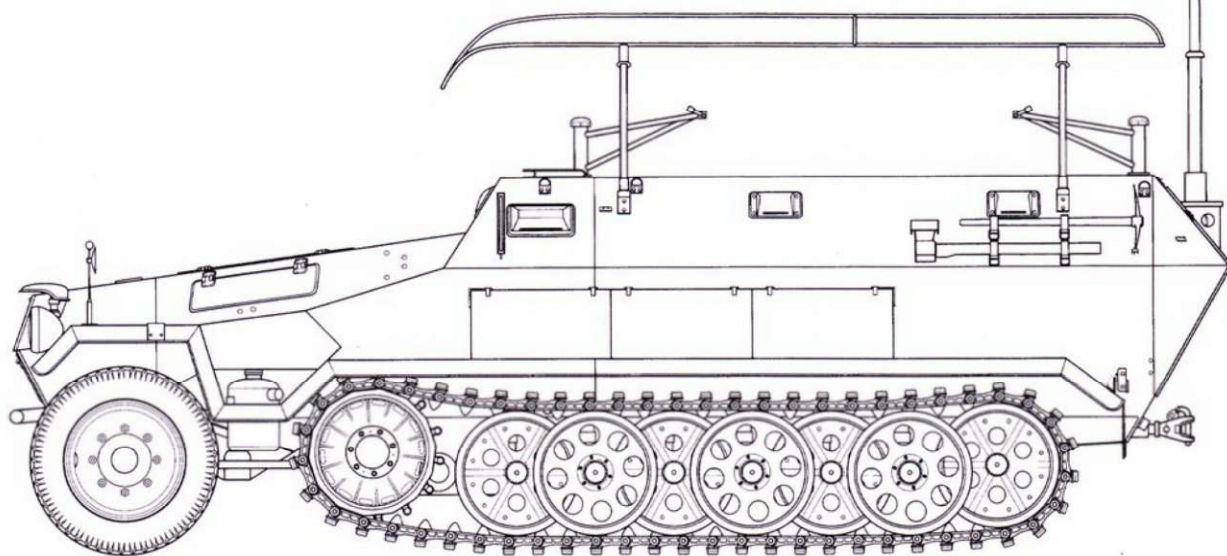
Командирская машина Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A из неустановленного саперного подразделения, Восточный фронт, 1941 г.



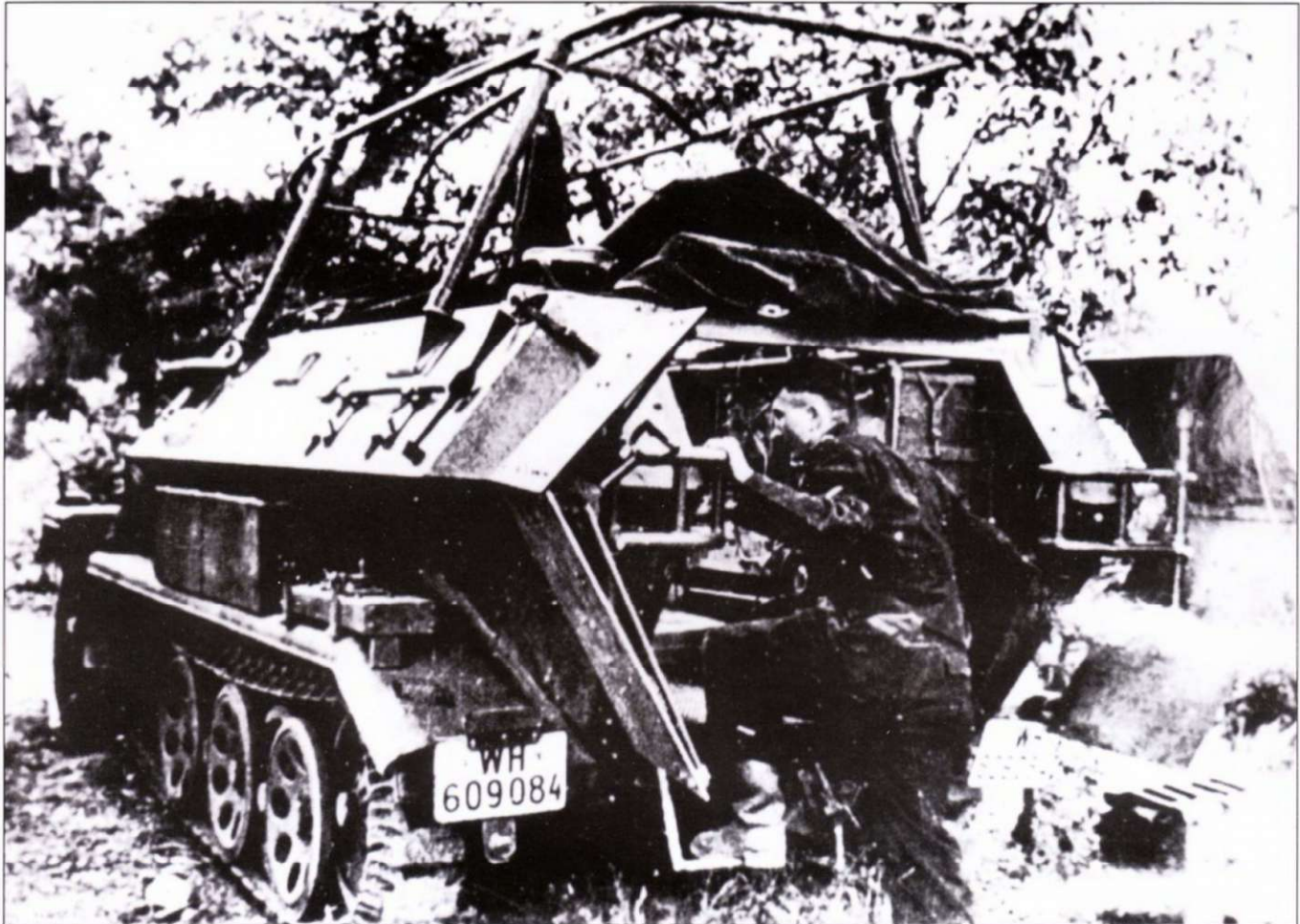


Командирская машина Sd.Kfz. 251/6 Ausf. C

Масштаб 1 : 35



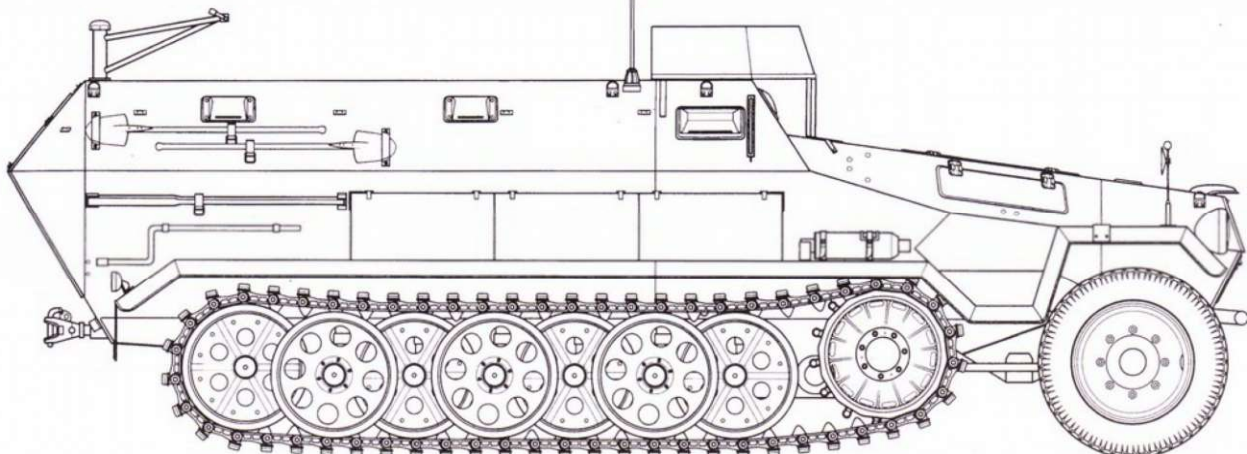
Командирская машина Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A



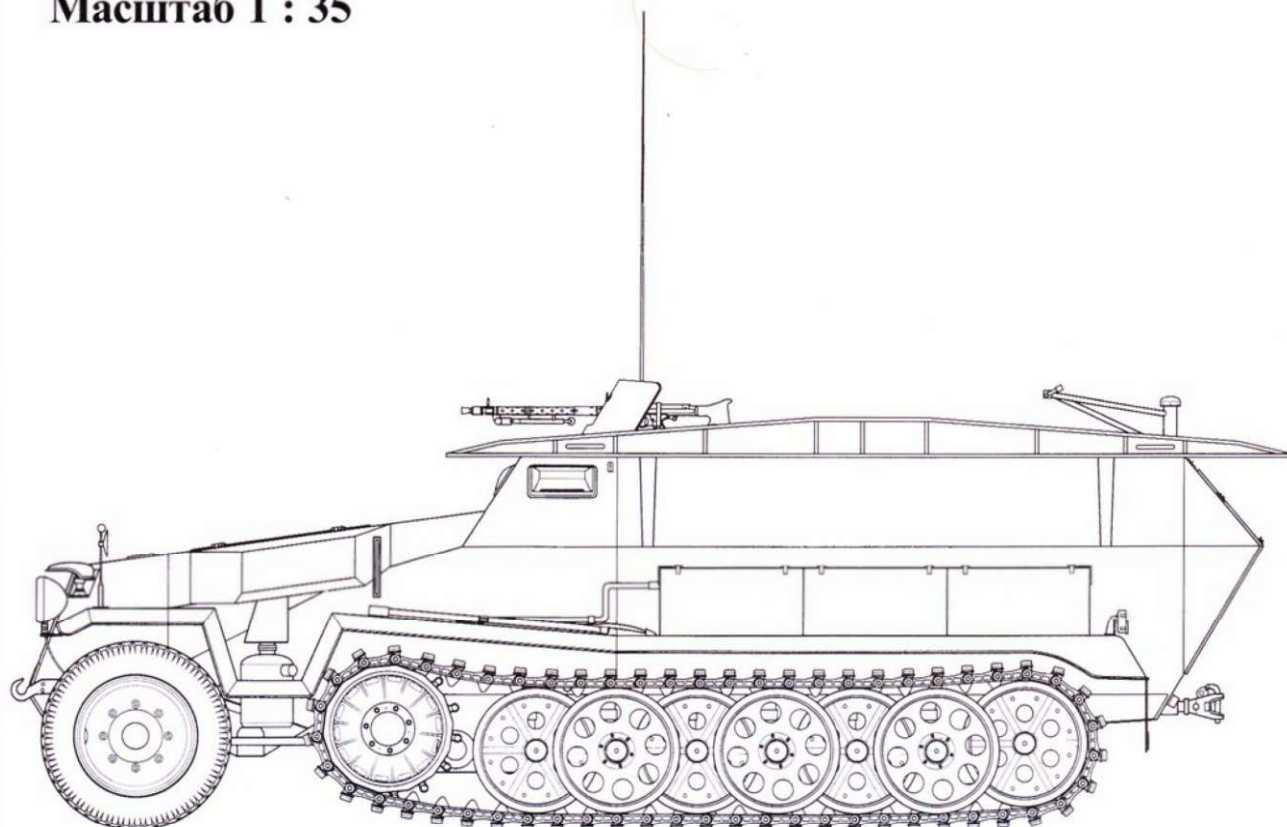
Командирская машина Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A с номерным знаком WH-609084, Франция, май 1940 г. Через открытую заднюю дверь просматривается интерьер.

**Командирская машина
Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A,
оснащенная столом для
топографических карт**

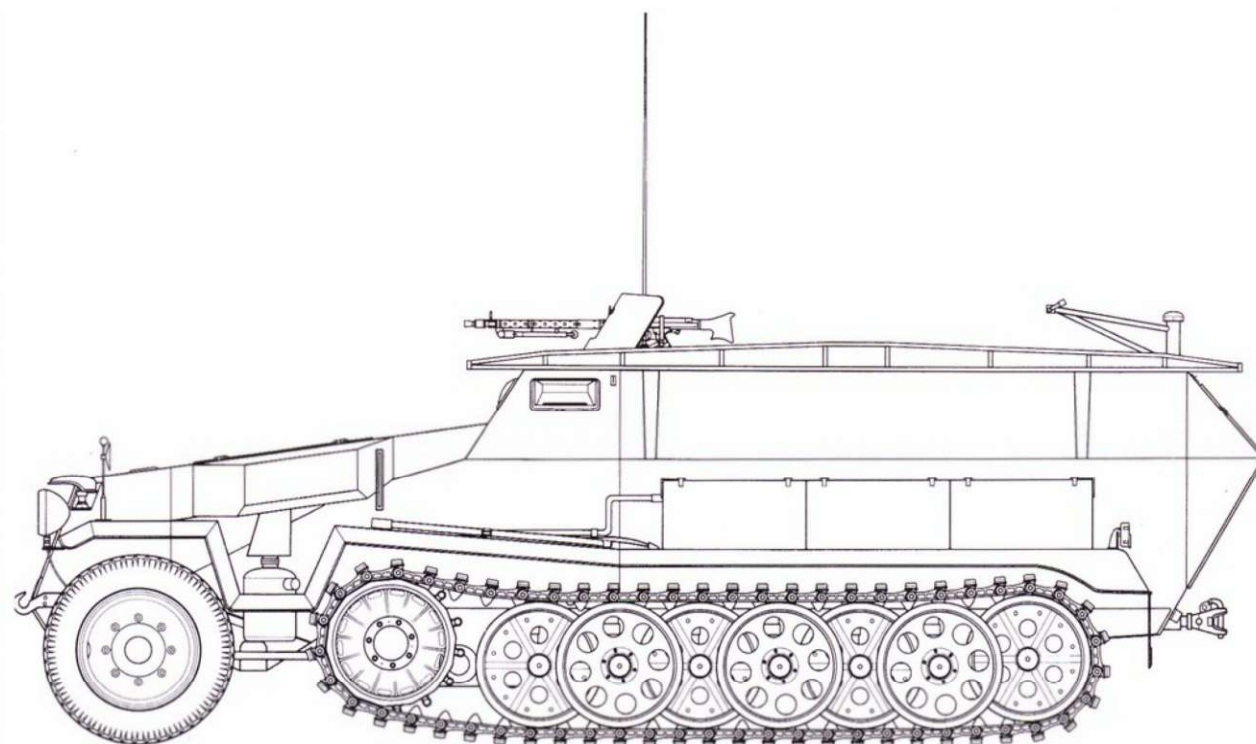
Масштаб 1 : 35



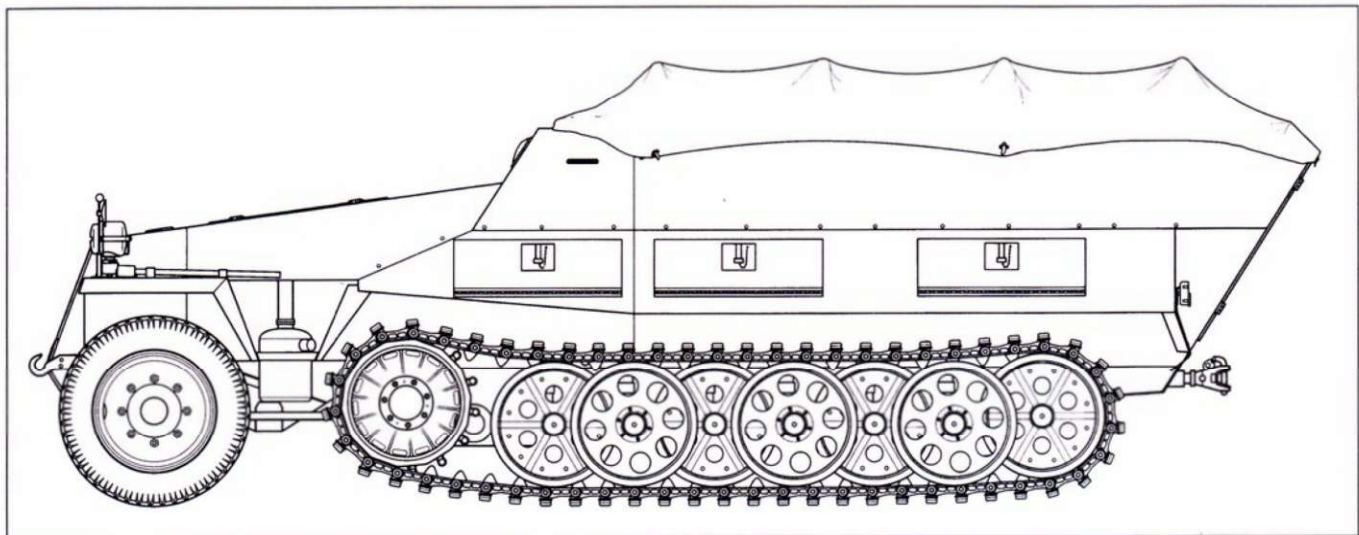
Масштаб 1 : 35



Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/7 Ausf. C



Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/7 Ausf. C



Генерал Гейнц Гудериан в своей командирской машине Sd.Kfz. 251/6 Ausf. A, Франция, май 1940 г. Хорошо видны элементы массивной рамной радиоантенны.



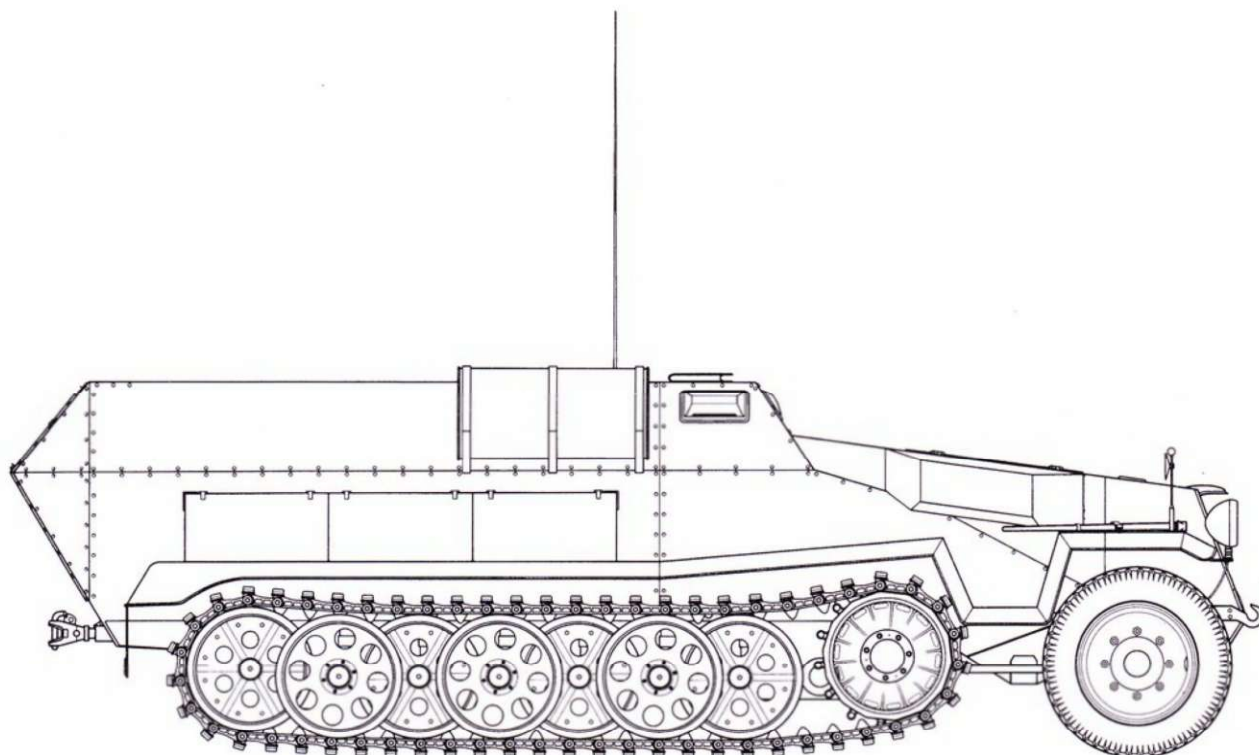
Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/7 Ausf. C с номерным знаком WH-1384965 и собственным именем «Elche 2». На прицепе - трейлер Sd.Anh. 51 с противотанковым ружьем 2.8 см sPzB-41.

Слева: санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. D, боевое отделение закрыто тентом

Масштаб 1 : 35



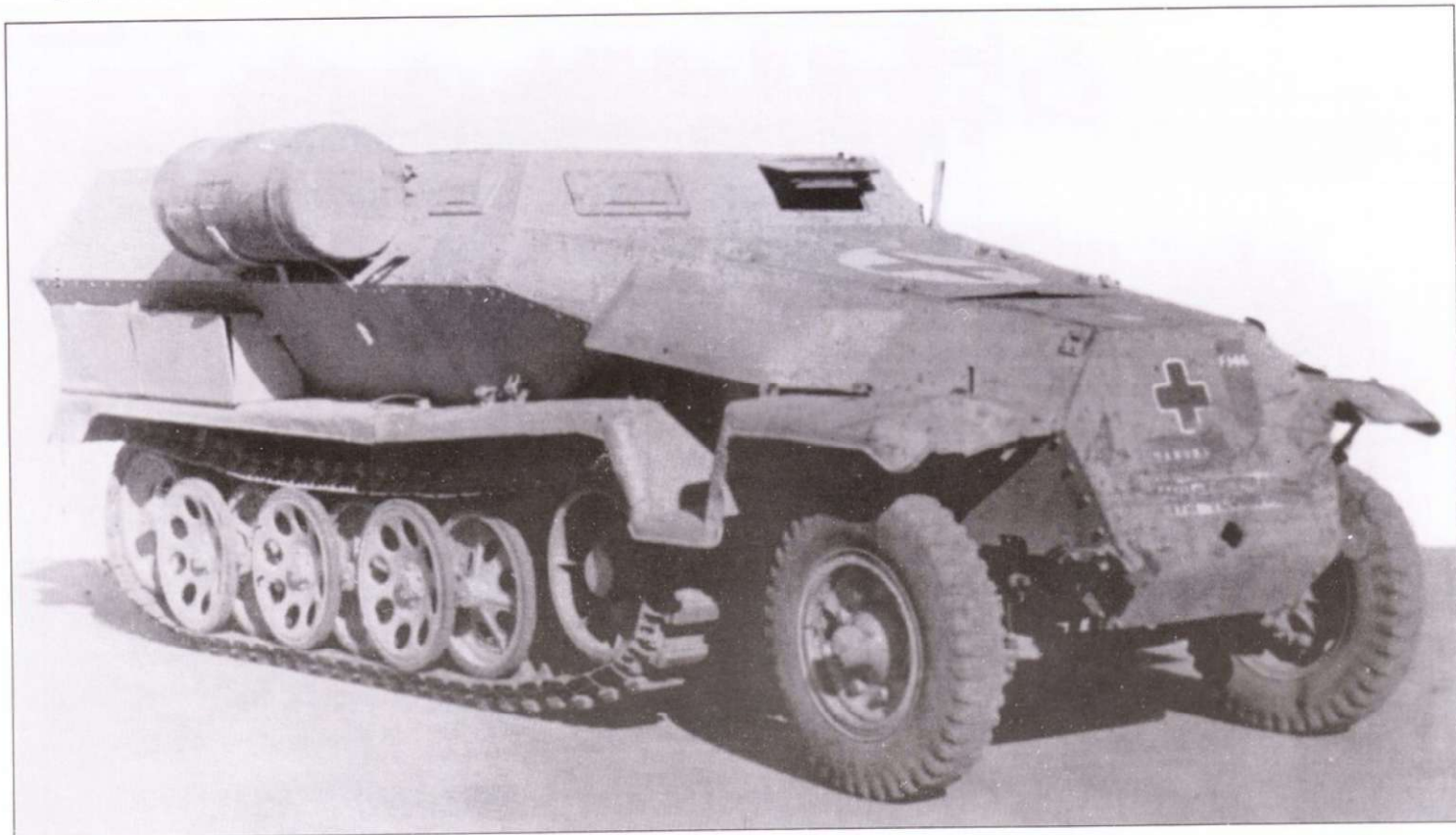
Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/7 Ausf. D



**Санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. D
с дополнительным баком для воды**



Трофейный санитарно-эвакуационный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/8 Ausf. C.



Трофейный санитарно-эвакуационный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/8 Ausf. C из 901-го учебного танкового полка учебной танковой дивизии, Франция, 1944 г.

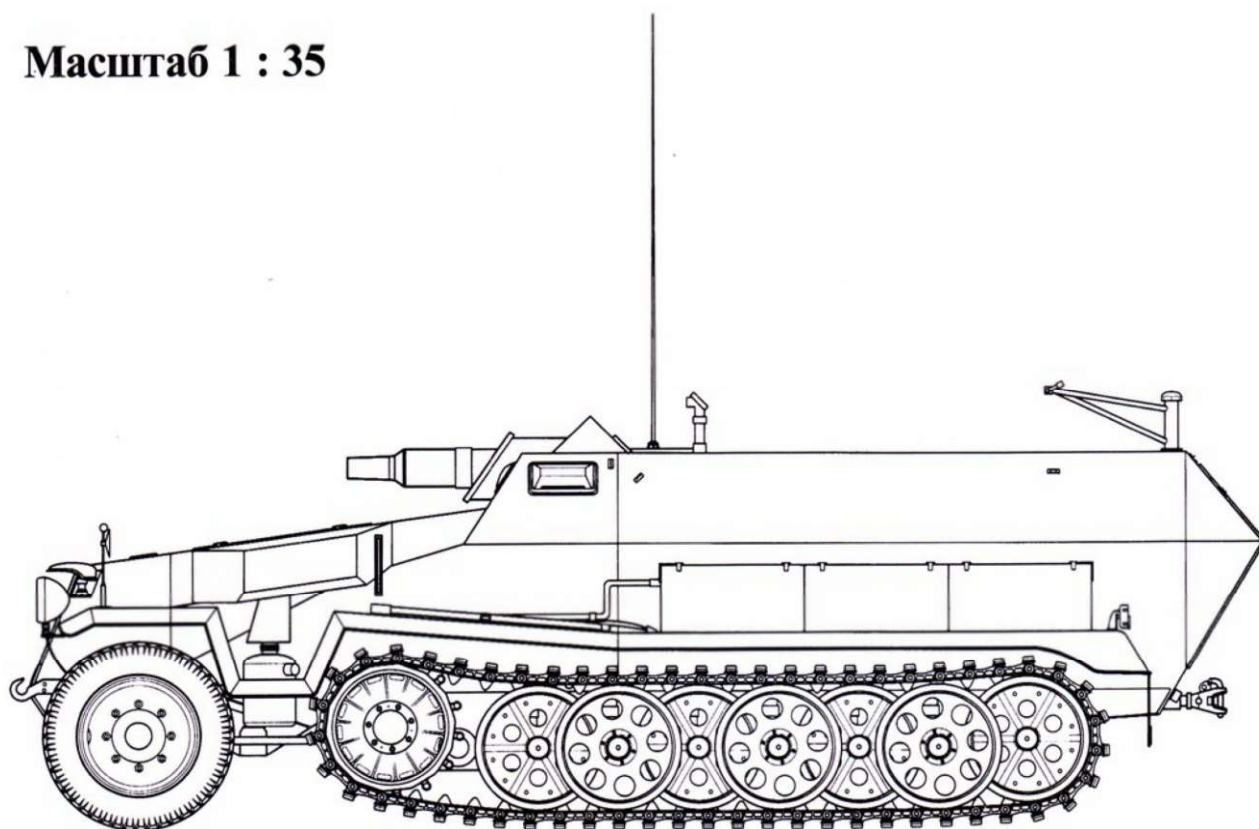
Саперный бронетранспортер Sd.Kfz. 251/5 Ausf. В из неустановленного саперного подразделения, Восточный фронт, лето 1942 г.



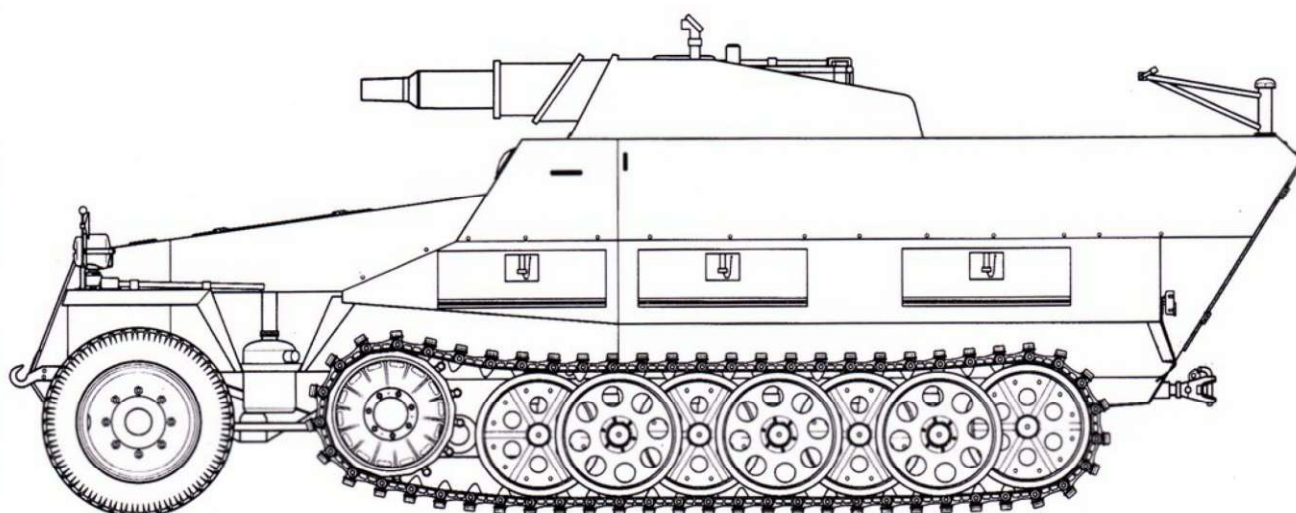
Интерьер трофейного санитарно-эвакуационного бронетранспортера Sd.Kfz. 251/8 Ausf. D.



Масштаб 1 : 35

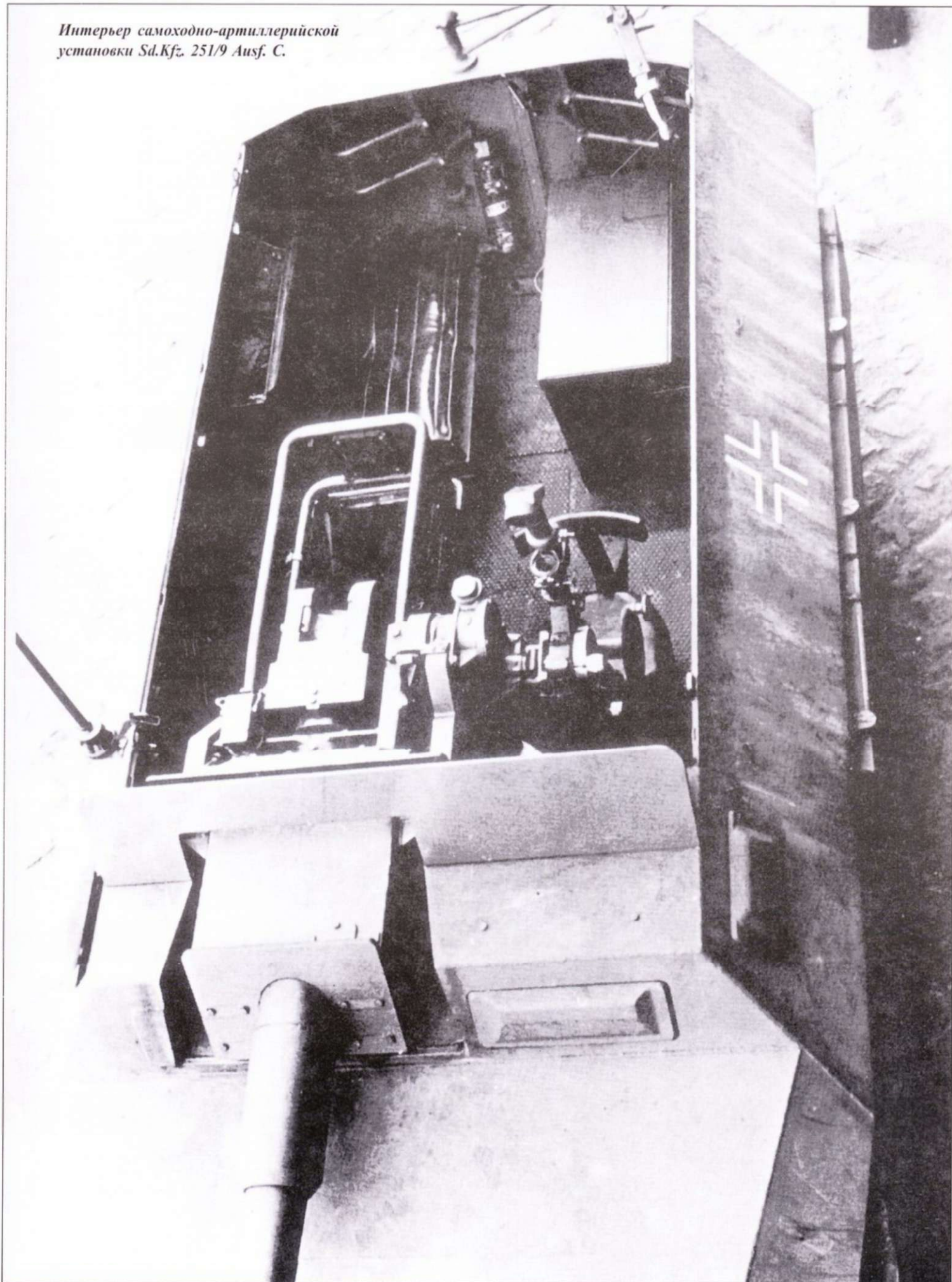


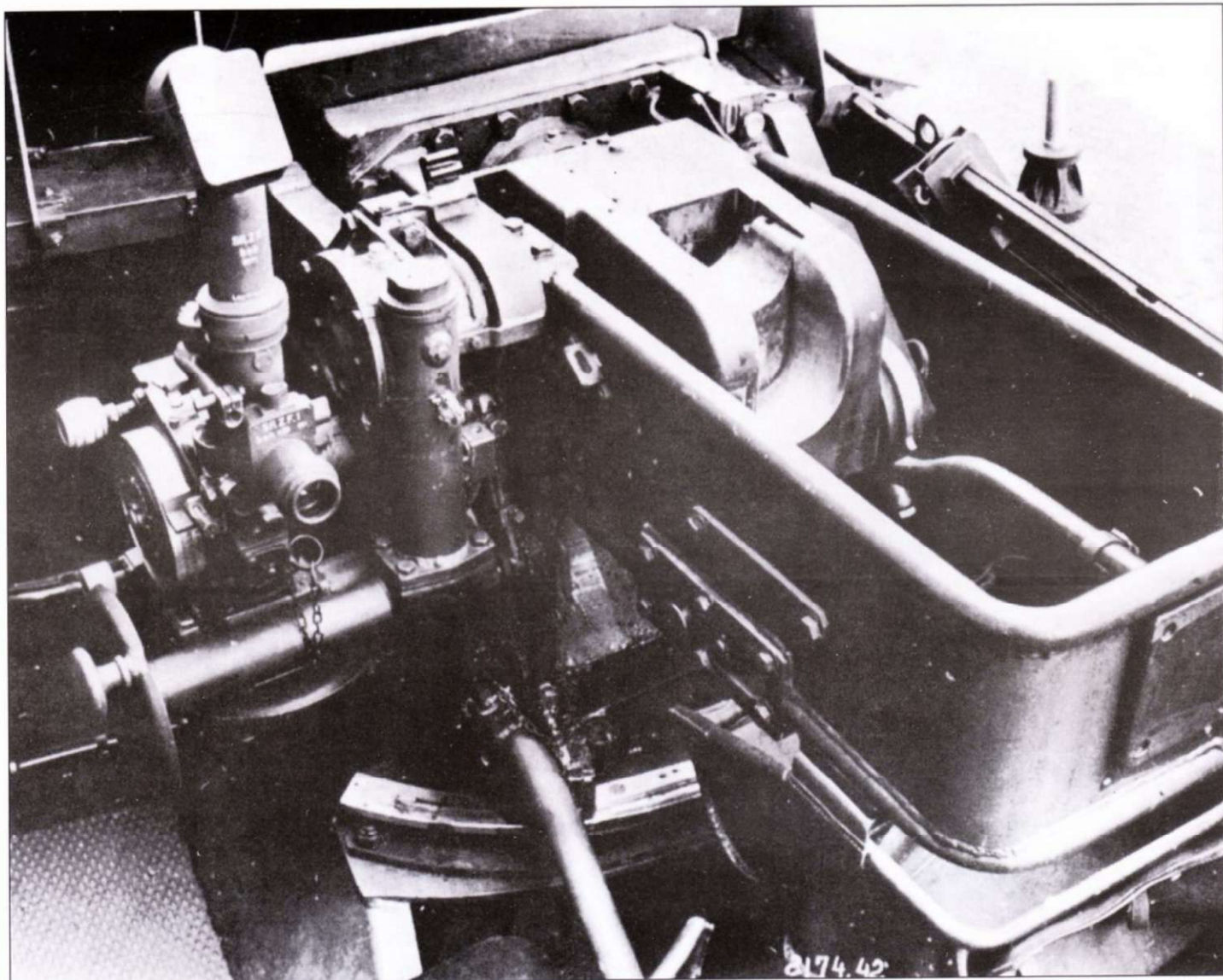
Самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. C



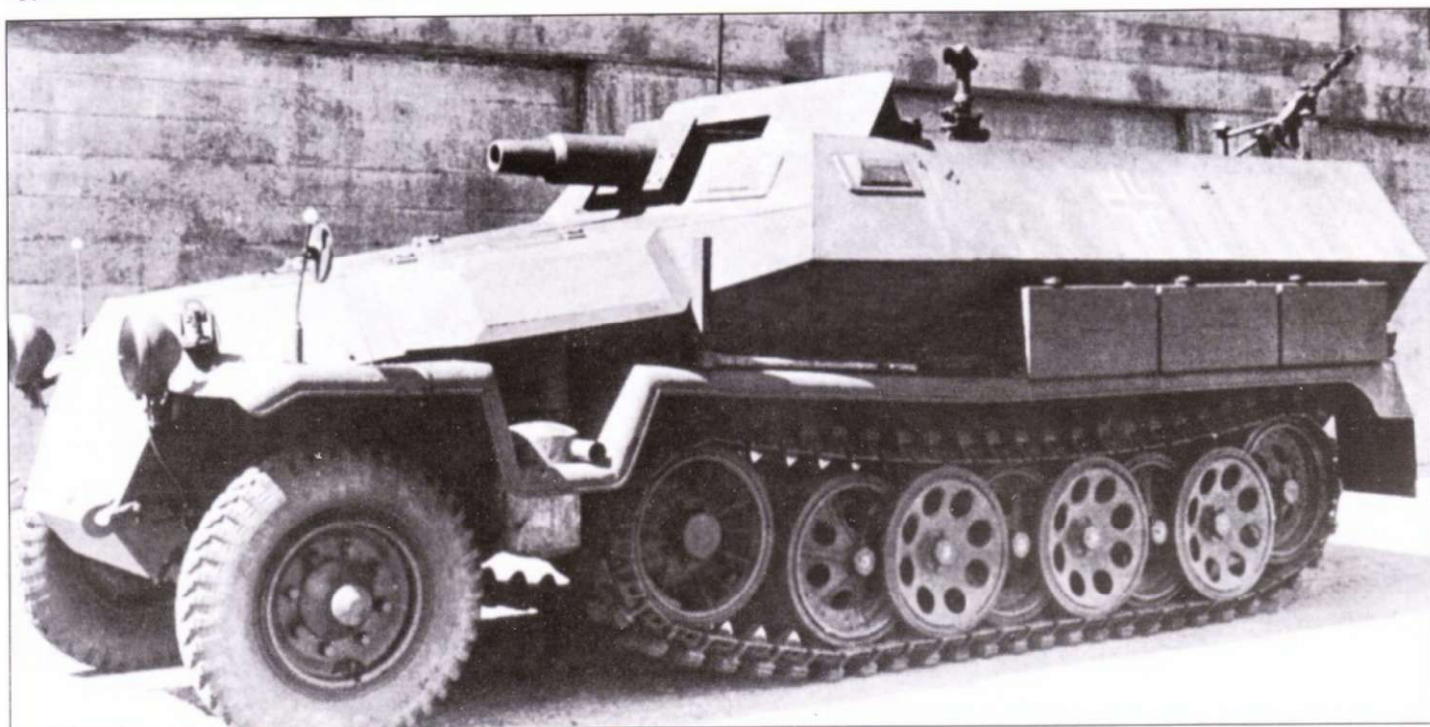
Самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. D

*Интерьер самоходно-артиллерийской
установки Sd.Kfz. 251/9 Ausf. C.*





Крупный план казенной части пушки 7.5 см KwK-37 L/24, установленной на бронетранспортере Sd.Kfz. 251/9 Ausf. C.



Самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. C на испытаниях.



На корпусе машины Sd.Kfz. 251/6 монтировалась рамная антенна. Чаще всего в командирский вариант переоборудовали бронетранспортеры Sd.Kfz. 251 Ausf. A.

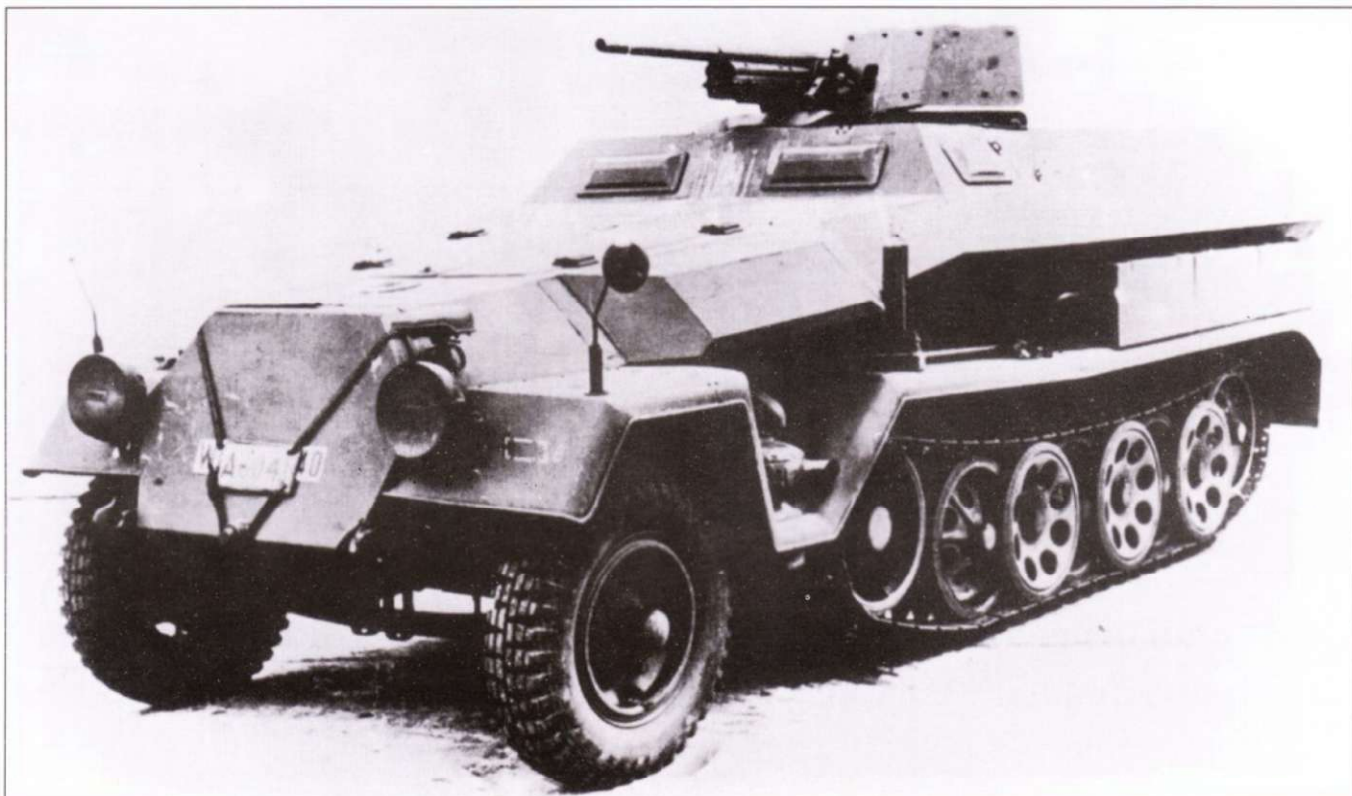
Sd.Kfz. 251/7

Mittlerer Pionierpanzerwagen (Great-907), машина представляла собой усовершенствованный вариант саперного бронетранспортера Sd.Kfz. 251/5. Масса - 8070 кг, экипаж - семь - восемь человек, вооружение - два пулемета MG-34 с боекомплектom 4800 патронов или противотанковое ружье PzB-39 калибра 7,92 мм с боекомплектom 40 патронов.

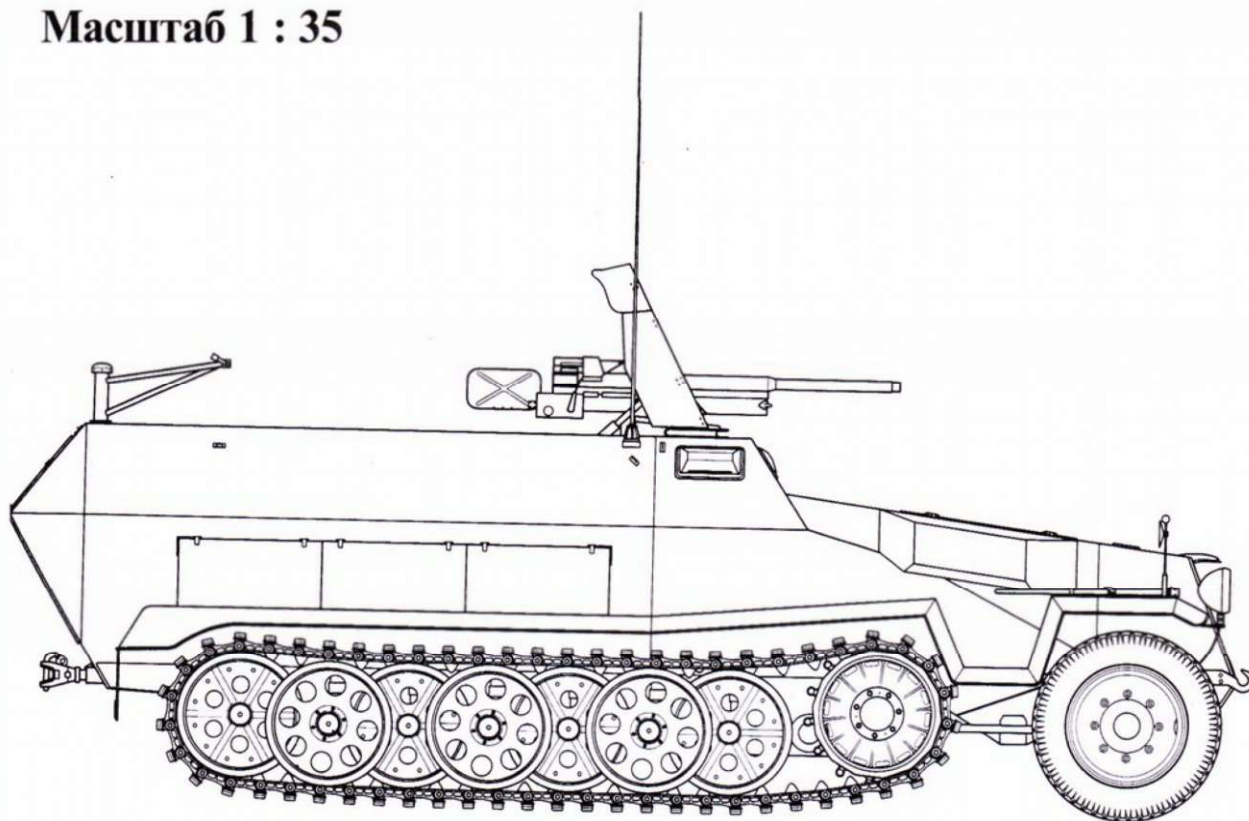
На бортах корпуса были оборудованы крепления для перевозки штурмовых мостиков. Внутри боевого отделения размещалось другое саперное имущество,

Трофейная самоходно-артиллерийская установка Sd.Kfz. 251/9 Ausf. С из 5-й роты 2-го разведывательного батальона 2-й танковой дивизии, Франция, 1944 г.

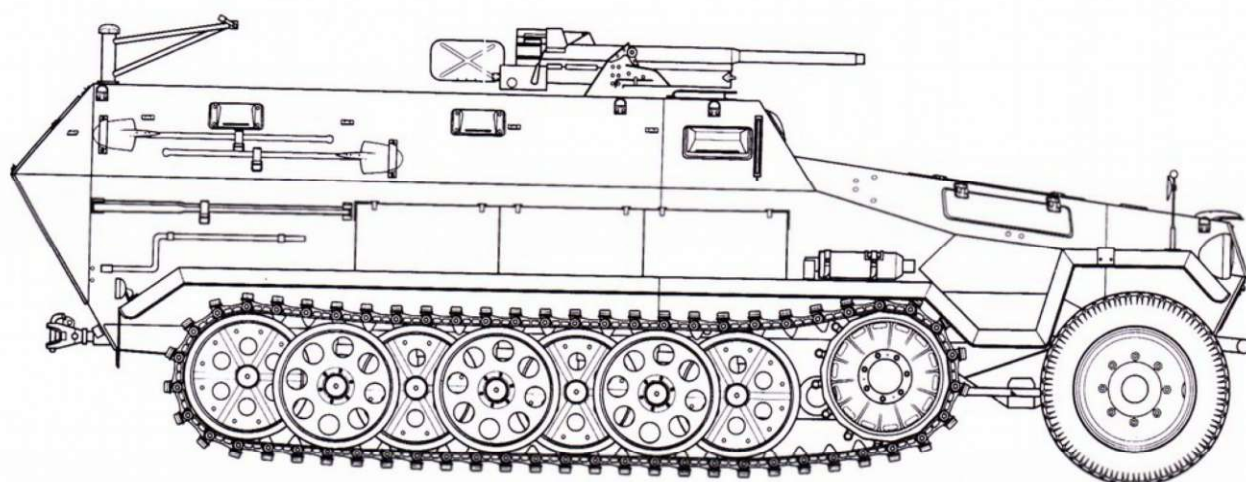
Машина огневой поддержки Sd.Kfz. 251/10 Ausf. С, вооруженная 37-мм противотанковой пушкой Pak-35/36 со штатным орудийным щитом. Номерной знак 1A-041.



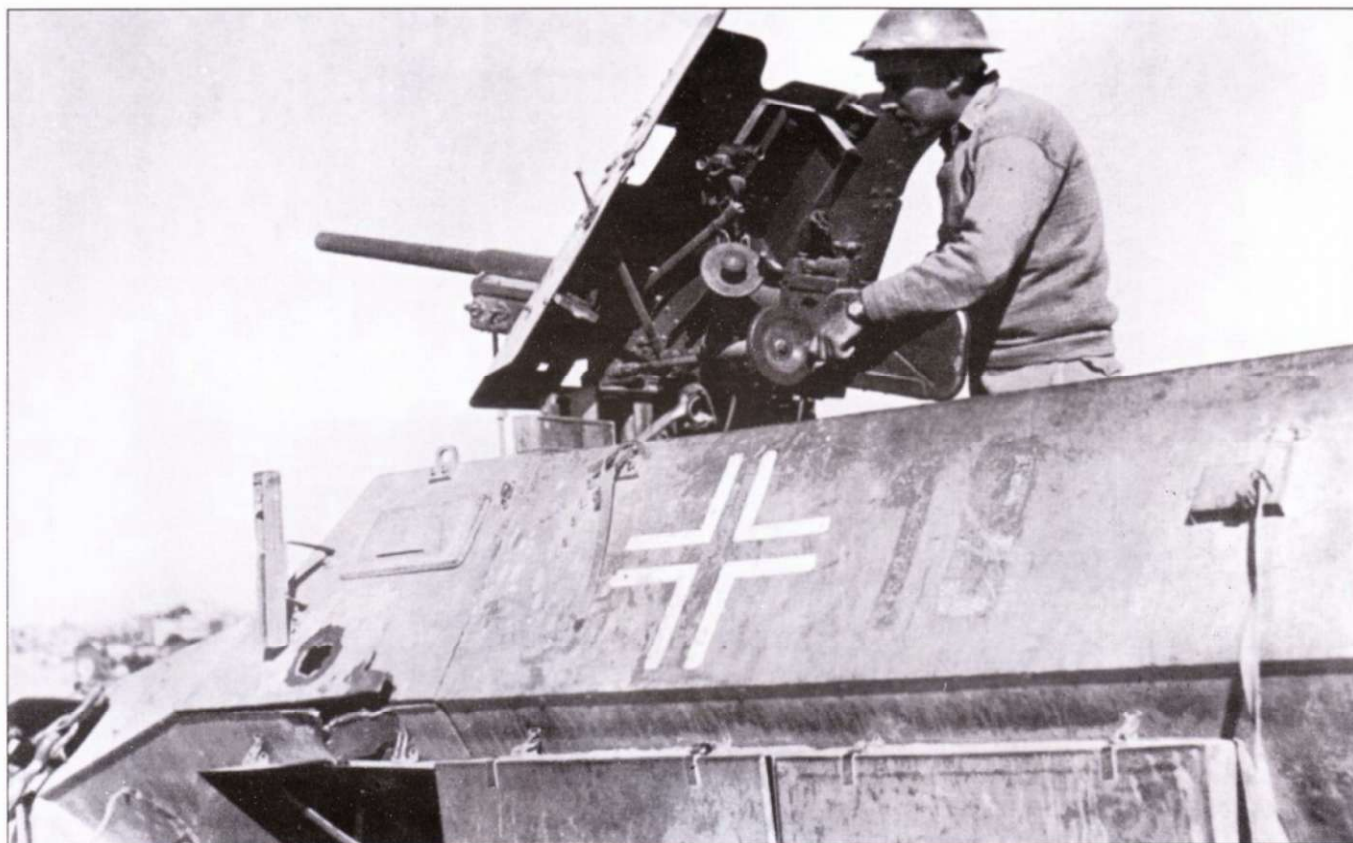
Масштаб 1 : 35



**Машина огневой поддержки Sd.Kfz. 251/10 Ausf. C,
вооруженная противотанковой пушкой
3.7 см Pak-35/36 с облегченным щитом**



**Машина огневой поддержки Sd.Kfz. 251/10 Ausf.A, вооруженная
противотанковой пушкой 3.7 см Pak-35/36 с укороченным щитом**



Трофейная машина огневой поддержки Sd.Kfz. 251/10 Ausf. C из 21-й танковой дивизии. Пушка Pak-35/36 снабжена штатным орудийным щитом.

включая подрывные заряды. Чаще всего саперные бронетранспортеры Sd.Kfz. 251/7 выпускались в кузовах машин модификаций Ausf. C и Ausf. D. На некоторых саперных бронетранспортерах Sd.Kfz. 251/7 дополнительно ставились радиостанции FuG-5. Бронетранспортеры могли буксировать прицеп с саперным имуществом.

Sd.Kfz. 251/8

Mittlerer Krankenpanzerwagen (Great-908) - санитарно-эвакуационная машина. Масса - 7470 кг, экипаж - три человека.

Фундаментальным предназначением машины Sd.Kfz. 251/8 являлась эвакуация раненых с поля боя в тыл. На носилках помещались двое лежащих раненых, еще четыре сидячих раненых помещались на сиденья. В другом варианте машина перевозила до восьми сидячих раненых.

Сверху боевое отделение накрывалось тентом. На корме корпуса снаружи крепились канистры с водой.

Вооружение санитарно-эвакуационная машина не несла.

Sd.Kfz. 251/9

Schutzenpanzerwagen für KwK-37 L/24 - бронетранспортер, вооруженный короткоствольной танковой пушкой калибра 75 мм. Ранее такими орудиями вооружались танки Pz.Kpfw. IV Sd.Kfz. 161 Ausf. A - F1. Машины Sd.Kfz. 251/9 поступали на вооружение панцергренадерских частей.

Под установку пушки было доработано боевое отделение. Орудие снабжалось небольшим щитом. Сектор обстрела орудия в горизонтальной плоскости составлял 12 градусов влево и вправо от продольной оси машины, всего - 24 градуса. Диапазон углов вертикального наведения орудия - от - 10 градусов до + 12 градусов. Орудие оснащалось оптическим прицелом SifZ-

1. Боекомплект - 52 бронебойных и осколочно-фугасных снарядов. Помимо пушки машина вооружалась двумя пулеметами MG-34 или MG-42 с боекомплектом 2010 патронов.

Прототип машины был изготовлен фирмой Бюссинг-NAG в марте 1942 г. В июне 1942 г. два прототипа отправили на Восточный фронт для испытаний в боевой обстановке. Тогда же, в марте 1942 г., промышленность получила заказ на изготовление 150 машин Sd.Kfz. 251/9.

Модернизация корпуса была выполнена в 1944 г. Тогда же изменились элементы конструкции орудийной установки, получившей новое обозначение - 7.5 cm K-51 (Sf) L/24. Масса машины - 8530 кг, экипаж - пять человек. Одна машина Sd.Kfz. 251/9 была вооружена 50-мм противотанковой пушкой Pak-38. Также изучалась возможность вооружения машины танковой пушкой 5 cm KwK-39 L/60.

В войсках машина получила прозвище «Stummel».

Sd.Kfz. 251/10

Mittlerer Schutze Panzerwagen 3.7 Pak (Great-910) - машина командира взвода панцергренадерского батальона, вооруженная 37-мм противотанковой пушкой Pak-35/36.

Масса машины Sd.Kfz. 251/10 составляла 8020 кг, экипаж - пять человек. Помимо пушки машина была вооружена одним пулеметом MG-34 или MG-42 с боекомплектом 1100 патронов или противотанковым ружьем PzB-39 калибра 7,92 мм с боекомплектом в 40 патронов. Боекомплект к пушке составлял 168 снарядов.

На машинах Sd.Kfz. 251/10 позднего выпуска 37-мм пушки ставились без орудийных щитов.

С вооружения частей первой линии машины Sd.Kfz. 251/10 были сняты в 1944 г. Некоторые из них перевооружили пушками 7.5 cm KwK-37 L/24.



Полугусеничные бронетранспортеры Sd.Kfz. 251 Ausf. A во Франции, 1940 г. Головная машина промаркирована изначальной эмблемой 1-й танковой дивизии - дубовым листом белого цвета. Бронетранспортер принадлежит 10-й роте Schützen-Regiment I. К этому времени промышленность успела сдать всего порядка 300 полугусеничных бронетранспортеров, но далеко не все машины из этого числа поступили во фронтовые части. Обратите внимание на уложенные над кабиной мешки с песком - защита пулеметчика. Пулеметы первых бронетранспортеров не имели бронещитков.



Командирский Ausf. A из 10-й роты Schützen-Regiment I 1-й танковой дивизии. На крыле нанесен тактический значок моторизованной пехоты. Над отделением управления смонтирована платформа - рабочий стол для раскладки топографических карт.



Легкий артиллерийский тягач Sd.Kfz. 251/4, машина использовалась для буксировки артсистем 3,7 см Rak-36, 7,7 см le IG, 10,5 см le FH-18. На снимке - Sd.Kfz. 251/4 Ausf. A. В левой части кормового бронелиста корпуса нанесена эмблема 1-й танковой дивизии.



Радиомашинка Sd.Kfz. 251/6 сфотографирована на Балканах в 1941 г. Экипаж одет в униформу танкистов, но на машину нанесена маркировка 112-й пехотной дивизии, а также литера «К» - танковая группа Клейста.

Проблемы эксплуатации

Сравнительно сложная конструкция шасси бронетранспортера Sd.Kfz. 251 увеличивало время, потребное на его техническое обслуживание. В каждом тракте гусеницы имелись подшипники и резервуар для смазки. Периодически требовалось проверять наличие смазки в каждом резервуаре. Траки и особенно узлы их соединения достаточно быстро изнашивались. Передняя ось и механизм управления были менее прочными и надежными, чем у американских полугусеничных бронетранспортеров М3, а отсутствие привода на передние колеса крайне негативно сказалось на проходимости бронетранспортера Sd.Kfz. 251.

Мощности двигателя Майбах HL-42 не хватало для машины массы Sd.Kfz. 251, однако тщательные испытания американского полугусеничника М3 показали, что удельная мощность не является критическим параметром для бронетранспортера. Так, М3 по удельной мощности превосходил германский аналог, но это превосходство ощутимо давало себя знать только при движении по шоссе или пол ровной поверхности вне дороги. На сильно пересеченной местности благодаря более совершенному гусеничному движителю Sd.Kfz. 251 продемонстрировал лучшую, чем М3 проходимость. В конце войны из-за нехват-



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/10 Ausf. A. Перед операцией «Барбаросса» дубовый лист 1-й танковой дивизии был заменен эмблемой в виде перевернутой литеры «У». Форма оружейного щита пушки Pak-36 - «промежуточная». Поначалу на машины монтировались орудия с полноценными орудийными щитами буксируемых пушек.

Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B из 7-й танковой дивизии, Советский Союз, лето 1941 г. Машина увешана имуществом экипажа, на бортах для дополнительной защиты закреплены гусеничные траки.





Классический снимок пехоты, покидающей бронетранспортер. На снимке - Sd.Kfz. 251/1 Ausf. B. Передний пулемет - в танковом варианте.

ки резины, траки гусениц бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 стали полностью делать из металла. Оно, конечно, на проходимость такая замена повлияла мало (на грунте проходимость даже улучшилась), зато уровень вибраций вырос умопомрачительно. В конечном итоге пришлось вернуться к тракам с резинками.

Война в России породила массу проблем. Как выяснилось зимой в России бывает холодно, а порой очень холодно. Холода обычно сопровождаются выпадением снега. Что характерно, снег не тает (холода долго стоят, однако), а накапливается на грунте, образуя сугробы. К сожалению, в Германии о таких нетипичных проблемах восточноевропейского театра военных действий вовремя проинформировали не были - коммунисты тщательно скрывали все данные о погодных-климатических условиях Советского Союза. Таким образом, нет ничего удивительно в том, что сис-

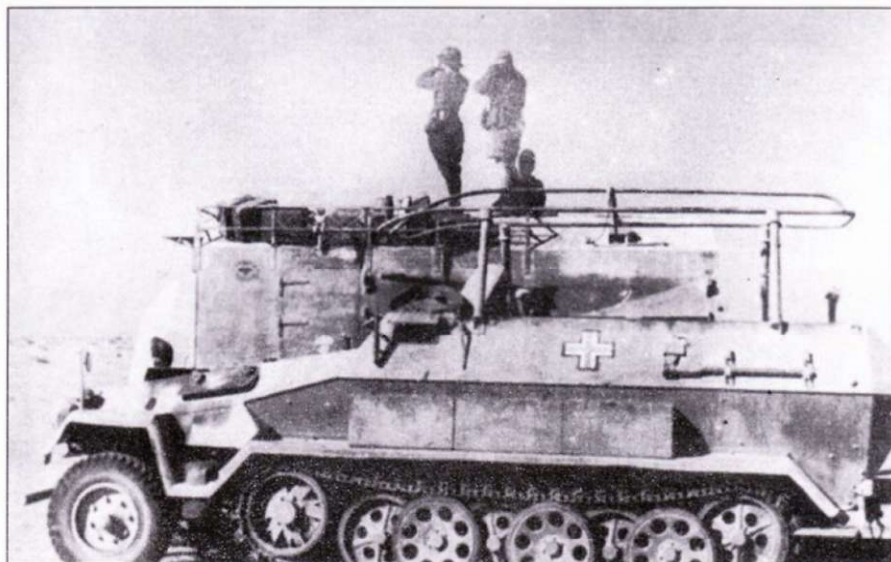
Sd.Kfz. 251/3 из 5-й легкой дивизии корпуса «Африка». Машина выкрашена в «экспедиционный» камуфляж, который часто встречался на бронетехнике корпуса «Африка» в ранний период операций в Северной Африке. На заднем плане - трофейная командирская машина Дорчестер, которая использовалась штабом Роммеля.

тема охлаждения двигателя бронетранспортера на сильном морозе замерзала, масло густело и тоже замерзало, водитель скукоживался, дрожал, а потом тоже замерзал. Сталь, из которой были изготовлены шестеренки коробки передач, на морозе становилась хрупкой. Подшипники колес замерзали! Вермахт замерзал в России!!! Парадоксальным образом на морозе часто перегревались двигатели, хотя ничего удивительного в этом не было - без воды и смазки моторы почему-то плохо работают.

Немцы героически боролись со свалившимися на них напастями. Наибо-

лее критические узлы и агрегаты подогревали паяльными лампами и даже разводили костры. Однако, одни проблемы порождали другие. Паяльные лампы и костры нагревали машины в сугубо локальных местах. В результате возникали перепады температуры, что самым отрицательным образом сказывалось на прочности металлических конструкций.

Про недостатки шахматного расположения опорных катков сказано достаточно. День - грязь набилась, ночь - грязь замерзла, утро - катки не вращаются. Кто бы мог подумать, что в России не только морозы, но и грязь! Впро-





Командно-штабная машина Sd.Kfz. 251/6. Флажок черного, белого и красного цвета обозначает принадлежность машины штабу одной из дивизий корпуса Роммеля. Машина целиком окрашена в желто-коричневый цвет. Поверх рамной антенны натянут тент для защиты радиоаппаратуры и радистов от солнечных лучей. В задней части корпуса установлена дополнительная штыревая радиоантенна.



чем даже в комфортных европейских условиях шахматное расположение опорных катков доставляло немало проблем экипажам. При замене или осмотре внутренних катков приходилось снимать сначала гусеницу, а потом внешние катки. Такая работа всегда в кайф, поскольку способствует развитию мускулатуры и пополняет словарный запас. Надо отдать должное немцам - в России они сильно полнили свой лексикон специальными ремонтнопригодными выражений и словосочетаний.

Вообще гусеничный движитель бронетранспортера Sd.Kfz. 251 был конструктивно близок к танковому, из-за чего требовал более сложного и тщательного обслуживания по сравнению с гусеничным движителем американских бронетранспортеров M2/3.

11-я танковая дивизия очень активно действовала на Восточном фронте. На капоте бронетранспортера Sd.Kfz. 251/3 Ausf. С изображены официальная (окружность желтого цвета, разделенная вертикальной чертой) и неофициальная (приведение белого цвета) эмблемы дивизии.

Бронетранспортер Sd.Kfz. 251 Ausf. С панцергренадерской дивизии «Великая Германия», Восточный фронт, сентябрь 1943 г. В этот период дивизия вела тяжелые бои на южном фланге фронта, сдерживая наступление частей Красной Армии, которое началось после Курской битвы. На кормовом бронелисте корпуса нанесен крест. Машина окрашена по трехцветной камуфляжной схеме.

Все говорят мороз, мороз, но Россия летом - та же Северная Африка. Пыль, жара, ну что за страна такая! Никак немецкому воину в полную силу не развернуться. И так, летом моторы бронетранспортеров грелись (как и зимой) по причине недостаточно эффективной системы охлаждения. Масляные фильтры забивались пылью, после чего выходили из строя (стоять, смирно! - надо было скомандовать фильтрам для решения проблемы, не догадались). Отчасти проблема пыли была решена сокращение межрегламентных сроков и более частой заменой масла.

В Северной Африке страдали от преждевременного износа все резиновые элементы ходовой части. Немцы даже закрывали на стоянках шины колес брезентом для предотвращения их нагрева солнечными лучами. Из-за нагрева отмечались случаи девулканизации резины.



Бронетранспортеры дивизии «Великая Германия», впереди бескрайняя заснеженная степь, зима 1943-1944 г.г. В последние месяцы 1943 г. германские войска часто совершали форсированные марши в западном направлении. Продвижение Красной Армии сдерживали боевые группы, сформированные из различных танковых и панцергренадерских частей. Порой Kampfgruppen наносили наступающим очень чувствительные потери, но ситуация от этого не менялась. Именно тогда к боевым группам приклеилось прозвище «пожарные команды».



Бронетранспортеры Sd.Kfz. 251 часто использовались в качестве платформ для монтажа пусковых установок управляемых реактивных снарядов. Вся доработка заключалась в монтаже сваркой стальных рам с приваренными к ним листами железа. К листам железа были прикреплены крепежные устройства контейнерных пусковых установок. Крепеж был устроен так, что контейнерам мог придаваться нужный угол наклона. Использовались 280-мм осколочно-фугасные ракеты и 320-мм зажигательные. Реактивные снаряды поставлялись в таре/пусковой установке двух типов - деревянной и металлической. Деревянная тара - одноразовая, сгорала после пуска ракеты, металлическая - многоразовая, хотя повторно использовалась редко.

Несмотря на все (на самом деле далеко не все) вышеперечисленные недостатки, бронетранспортеры Sd.Kfz. 251 показали себя как очень полезные машины. На основе базового варианта выпускалась широкая гамма машин различного назначения, в большинстве случаев очень удачных. Союзники, после проведения испытаний трофейных германских полугусеничных бронетранспортеров, оценили их весьма противоречиво. В ряде подразделений американской 3-й армии наряду с «родными» M2/3 эксплуатировали трофейную технику. Немецкие машины американцам не понравились, агрессивному стилю вождения янки больше импонировали массивные M2/3. С другой стороны в других американских и британских частях бронетранспортеры Sd.Kfz. 251 пришлись ко двору и их эксплуатировали до тех пор, пока машины окончательно не ломались. Поломанную технику просто бросали на обочинах дорог.

Послевоенный ареал обитания полугусеничных бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 был ограничен районами, находившимися в конце войны под пятой германских национал-социалистов. Уже в первые послевоенные годы эти машины почти повсеместно вы-

теснила техника союзников. Исключением стала Чехословакия. Выпуск бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 Ausf. D для нужд собственной армии был продолжен после окончания войны. По ходу производства в конструкцию машины вносились изменения, финальный вариант OT-810 довольно сильно отличался от своего прародителя Sd.Kfz. 251 Ausf. D. Чешский вариант имел корпус иной формы, дизельный двигатель, модернизированную ходовую часть с

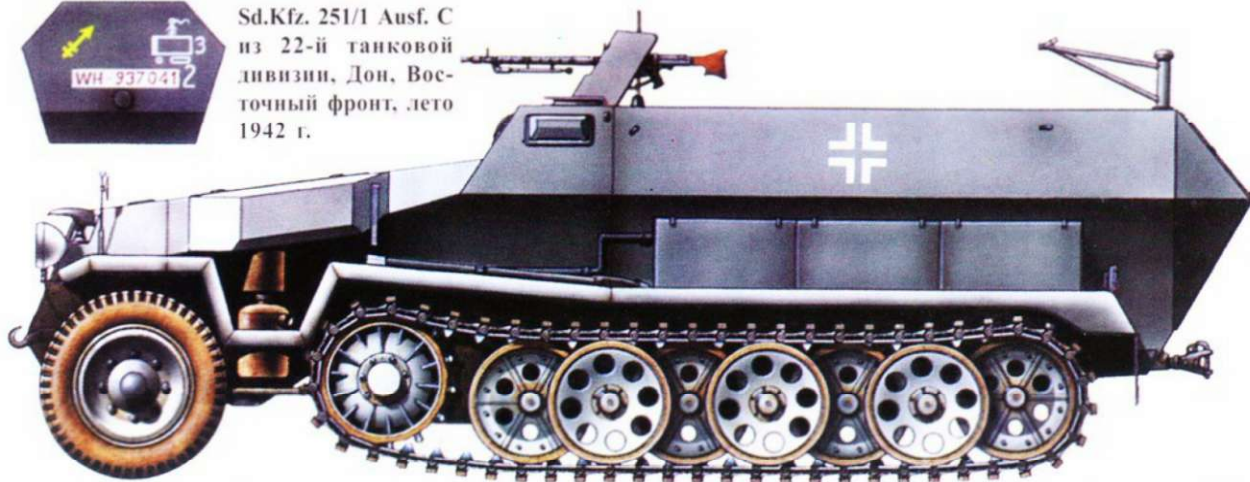
полностью стальными траками. Варианты бронетранспортера OT-810 состояли на вооружении армии ЧССР до начала 60-х годов.

Роль бронетранспортеров Sd.Kfz. 251 в военной истории исключительно велика. В конечном итоге все современные армии мира исповедуют тактику использования разнородных бронесил, в основе которой лежат тактические приемы панцердивизий и панцергренадер.

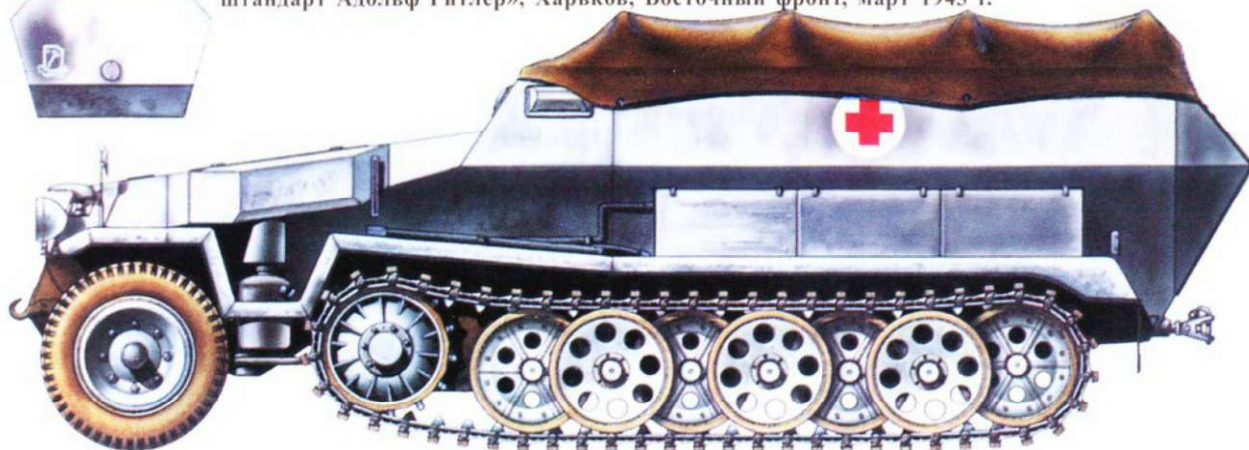




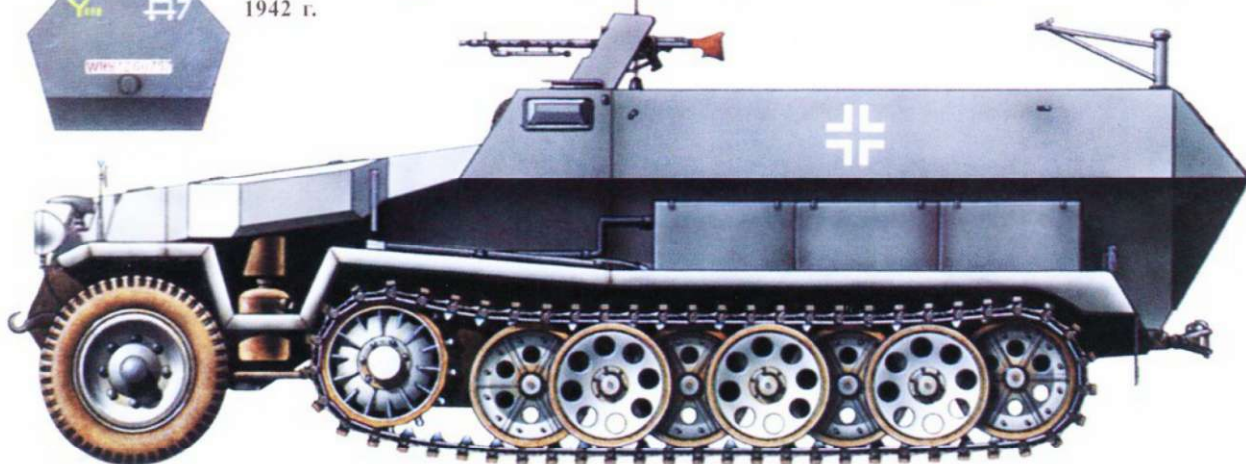
Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C
из 22-й танковой
дивизии, Дон, Вос-
точный фронт, лето
1942 г.



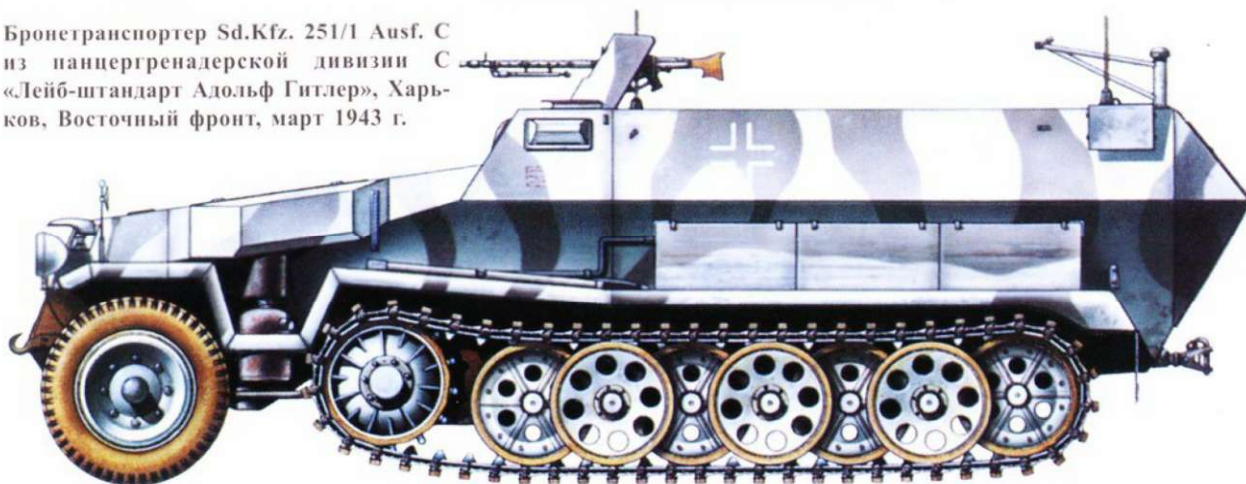
Санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. C из панцергренадерской дивизии СС «Лейб-штандарт Адольф Гитлер», Харьков, Восточный фронт, март 1943 г.



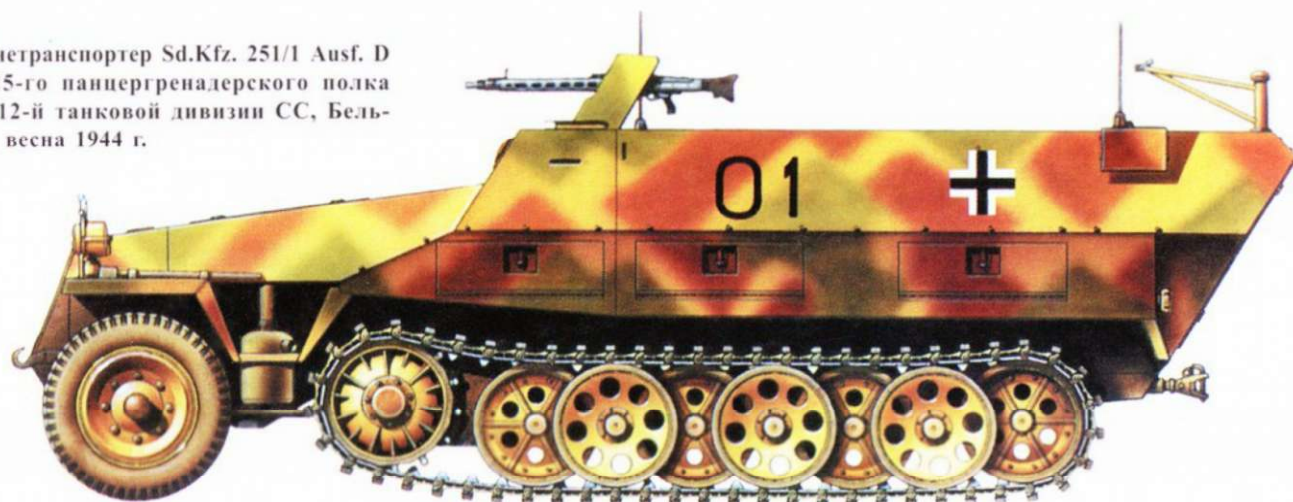
Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C из 7-го панцергренадерского полка 7-й танковой дивизии, Франция, лето 1942 г.



Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. C
из панцергренадерской дивизии С
«Лейб-штандарт Адольф Гитлер», Харь-
ков, Восточный фронт, март 1943 г.



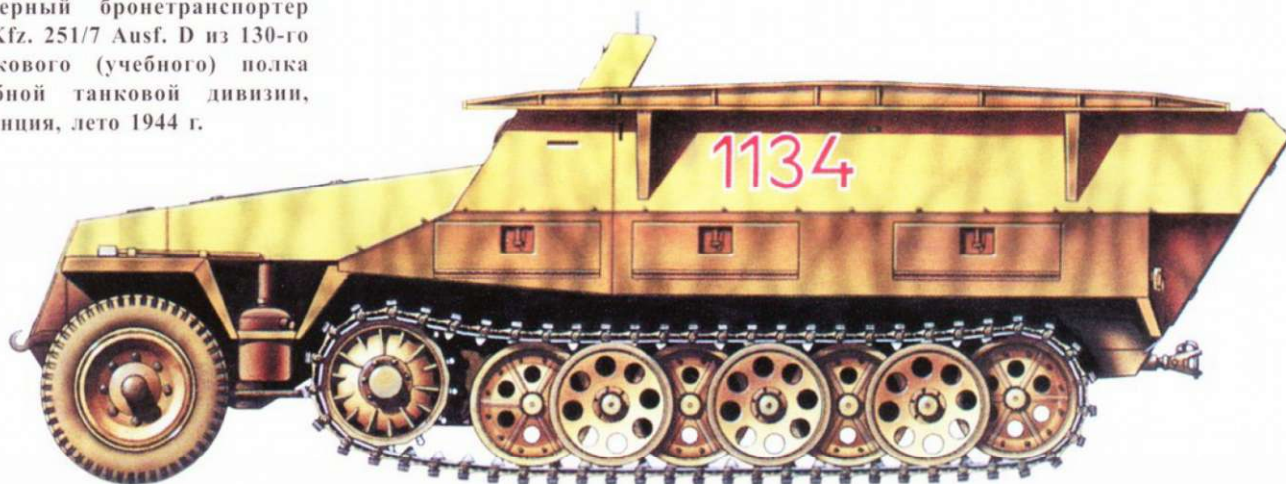
Бронетранспортер Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D
из 25-го панцергренадерского полка
СС 12-й танковой дивизии СС, Бель-
гия, весна 1944 г.



Санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. С из 35-го танкового полка 4-й танко-
вой дивизии, Восточный фронт, зима 1943 - 1944 г.г.



Саперный бронетранспортер
Sd.Kfz. 251/7 Ausf. D из 130-го
танкового (учебного) полка
учебной танковой дивизии,
Франция, лето 1944 г.



Санитарно-эвакуационная машина Sd.Kfz. 251/8 Ausf. С неустановленного подраз-
деления, Курская дуга, Поньри, июль 1943 г.

