

Poválečné využití obrněných vozů a obrněných transportérů vytvořených v nacistickém Německu

☆ topwar.ru/229120-poslevoennoe-ispolzovanie-broneavtomobilej-i-bronetransporterov-sozdannyh-v-nacistskoj-germanii.html

2. listopadu 2023

- Vojenská revue
- Obrněná vozidla

2. listopadu 2023 27



O poválečném využití tanků a samohybných dělostřeleckých jednotek vyráběných ve Třetí říši mnohé napovídají domácí i zahraniční zdroje. Běžný ruský čtenář je přitom velmi špatně informován o provozu ukořistěných německých obrněných vozidel a obrněných transportérů.

Tato publikace se nebude zabývat všemi německými obrněnými vozidly, která byla ve výzbroji Wehrmachtu, jednotek SS a policejními jednotkami, ale pouze těmi, jejichž poválečné použití je doloženo.

Kolový obrněný vůz Sd. Kfz. 222

V roce 1938 vstoupil Wehrmacht do služby s dvounápravovým obrněným vozem s pohonem všech kol Sd. Kfz. 222 (také označovaný jako leichter Panzerspaehwagen (2cm).

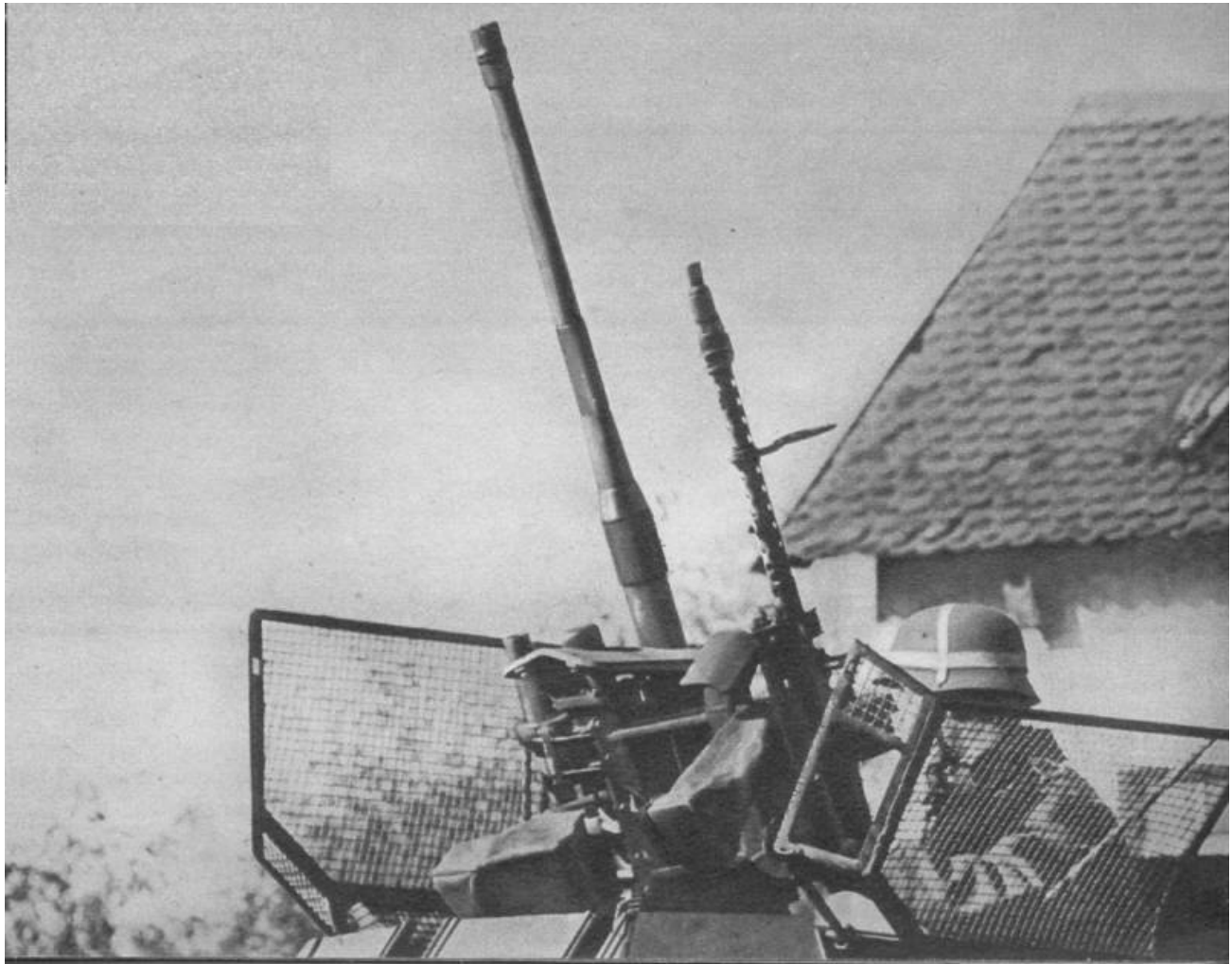
Toto německé kolové obrněné vozidlo, vytvořené firmou Eisenwerken Weserhütte, bylo určeno k provádění průzkumných a hlídkových služeb a zajišťování spojů. „poskytováním spojů“ je třeba rozumět doručování písemných zásilek; v první fázi nebyla obrněná vozidla vybavena radiostanicemi. Později se však na Sd. Kfz. 222 začaly instalovat radiostanice nízkého výkonu s dosahem asi 1 km.

Obrněný automobil Sd. Kfz. 222 obdržel 20 -mm automatický kanon 2 cm KwK 30 L/55, se kterým byl spárován MG 34. cíle bylo dosaženo pomocí svalové síly střelce. Střílet bylo možné současně z kanónu a kulometu nebo pouze z jednoho hlaveň.



Obrněný vůz Sd. Kfz. 222

Kanón a kulomet byly instalovány v otočné věži a mohly být mířeny ve vertikální rovině v rozsahu od -7° do $+80^{\circ}$, což umožňovalo střílet na vzdušné cíle. Rychlost střelby z automatického kanonu byla 280 ran za minutu a rychlost střelby z kulometu byla 900 ran za minutu. Při střelbě na letadla byly ochranné drátěné zástěny složeny dozadu.



Automatický kanón KwK 30 používal munici 20x138 mm z protiletadlového kanónu FlaK 30. Střelivo obsahovalo náboje s fragmentačním, tříštivým zápalným, pancéřovacím, pancéřovým a podkaliberním nábojem.

Pancéřová střela 20 mm o hmotnosti 148 g opouštějící hlaveň s počáteční rychlostí 780 m/s na vzdálenost 100 m zajistila průnik 20 mm pancíře střední tvrdosti, instalovaného pod úhlem 30°. Podkaliberní střela o hmotnosti 100 g, která měla počáteční rychlost 1 050 m/s, pronikla za stejných podmínek pancířem 40 mm. S takovými vlastnostmi pronikání pancíře mohl 20mm kanón zasáhnout lehké a v některých případech i střední tanky na krátkou vzdálenost.



Standardní nesená munice se skládala z 200 nábojů pro 20mm kanón a 1050 nábojů pro kulomet, ale v praxi si s sebou posádka mohla vzít asi o 50 % více nábojů, protože v obrněném voze bylo hodně volného místa. V tomto případě však byly náboje 7,92 mm a 20 mm přepravovány v krabicích a jejich vybavení pásy a zásobníky trvalo.

První modifikace, známá jako Sd. Kfz. 222 Ausf. A, vyráběné v letech 1938 až 1941. Při celkové hmotnosti 4 800 kg bylo vozidlo v čelním pohledu pokryto pancířem 14,5 mm, tloušťka ostatních částí korby byla 5–8 mm.



Obrněný vůz Sd. Kfz. 222, připravený na dlouhý pochod

3,5litrový 8válcový karburátorový kapalinou chlazený motor o výkonu 75 hp. S. na dálnici obrněný vůz zrychlil na 70 km/h. Dojezd na zpevněné cestě dosáhl 300 km, na polní cestě - 180 km. Posádka – 3 osoby. Na pozdější modifikace se zesíleným pancéřováním byly instalovány 3,8litrové motory o výkonu 90 hp. S.

Pozdější verze, označená Sd. Kfz. 222 Ausf. B, vyráběno do roku 1944. Hlavní rozdíly oproti dřívější modifikaci byly větší bezpečnost a vylepšené zbraně. Kromě silnějšího motoru byl vůz vybaven hydraulickými brzdami.



Obrněný vůz Sd. Kfz. 222 Ausf. V

Čelní pancíř byl zvýšen na 30 mm, což umožnilo odolat palbě z 12,7 mm průbojných střel. Vylepšené dělo 20 mm 2 cm KwK 38 L/55 mělo rychlost střelby 480 ran/min, ale balistické vlastnosti zůstaly stejné.

Ke střelbě na pozemní cíle byl použit teleskopický zaměřovač TZF 3a, kanón a koaxiální kulomet byly namířeny na letouny pomocí protiletadlového děla Fligerviseer 38. Maximální vertikální úhel záměru dosahoval $+87^\circ$, což v kombinaci se zvýšenou rychlostí palby, zvýšily schopnosti boje proti vzdušným cílům.

Celkem německý průmysl vyrobil 994 obrněných vozidel Sd. Kfz. 222, které byly aktivně používány po celou válku. Většina lehkých kolových obrněných vozidel byla dodána průzkumným jednotkám lehkých a tankových divizí. V souladu s aktuálním personálním plánem z roku 1939 měl mít průzkumný prapor dvě roty obrněných vozidel. Následně

byla lehká obrněná vozidla velmi často předávána průzkumným jednotkám pěchoty a motorizovaných divizí a byla využívána i pro komunikaci, hlídkování a jako předsunutá dělostřelecká hasičská vozidla.

V první fázi 2. světové války lehká obrněná vozidla Sd. Kfz. 222 fungovaly obecně úspěšně a byly plně v souladu se svým účelem. Na východní frontě si však pohon všech čtyř kol a zubaté pneumatiky ne vždy poradily s ruským bahnem.

Poměrně vysoký měrný tlak na zem vedl k tomu, že kolová vozidla se často nemohla pohybovat mimo zpevněné cesty a průzkumné jednotky nebyly schopny tento úkol zvládnout. V zimě se hluboké závěje ukázaly jako nepřekonatelná překážka pro kolová obrněná auta.

V tomto ohledu se v roce 1942 začaly průzkumné jednotky operující na východě vybavovat polopásovými obrněnými transportéry Sd. Kfz. 250/9, které byly vybaveny stejnou věží jako Sd. Kfz. 222, ale vyznačovaly se mnohem lepšími terénními vlastnostmi.

Provoz obrněných vozidel Sd. Kfz. 222 v ozbrojených silách jiných států

V roce 1938 zakoupila čínská vláda z Německa lehké tanky 15 Pz. Kpfw. I Ausf. A, stejně jako 18 kolových obrněných vozidel Sd. Kfz. 221 a 12 Sd. Kfz. 222.



Obrněná vozidla s 20mm kanóny vstoupila do 3. obrněného praporu zformovaného v Nanjingu. Tato jednotka měla také italské klíny CV33. Německá obrněná vozidla aktivně bojovala s Japonci a podle dostupných archivních materiálů zůstala v provozu i v roce 1944.

Bulharsko obdrželo 17 obrněných vozidel Sd. Kfz. 222 a tři Sd. Kfz. 223 (byla vyzbrojena kulometem ráže 7,92 mm, vybavena radiostanicemi a sloužila k řízení vojsk), která se účastnila bojů s jugoslávskými partyzány na území Makedonie.



Obrněný vůz Sd. Kfz. 223

Poté, co se Bulharsko na podzim 1944 připojilo k protihitlerovské koalici, obrněná vozidla Sd. Kfz. 222 bylo použito v boji proti nacistům.



Obrněné vozy německé výroby, které přežily boje s Wehrmachtem, používala až do konce 40. let bulharská armáda.

V létě 1941 britští vojáci zajali čtyři provozuschopná obrněná vozidla Sd. Kfz. 222 Ausf. A v severní Africe.



Britští vojáci prohlížejí ukořistěný obrněný vůz Sd. Kfz. 222

Nejméně dva obrněné vozy Sd. Kfz. 222 až do roku 1947 bylo k dispozici britskému vojenskému kontingentu umístěnému v Palestině.



Ukořistěná obrněná vozidla střežila vojenské základny a sloužila k hlídkování spolu s vozidly vyrobenými v Anglii.

Rudá armáda ukořistila řadu lehkých německých kolových obrněných vozů, což potvrzují fotografie.



Informace o pravidelném používání těchto obrněných vozidel se však nepodařilo zjistit. Ukořistěná obrněná vozidla mohla být v Rudé armádě použita k hlídkování, střežení zadních cest a komunikací. Jejich neustálý provoz ale brzdil nedostatek náhradních dílů.

Po skončení druhé světové války několik desítek provozuschopných nebo opravitelných obrněných vozidel Sd. Kfz. 222 zůstaly na územích zemí osvobozených od německé okupace a až do počátku 50. let byly v omezené míře využívány v ozbrojených silách a policejních složkách Dánska, Norska a Francie. Následně věže s 20mm automatickými kanóny posílily dlouhodobé opevnění protivýsadkové obrany na pobřeží.

Podle všeho obrněná vozidla Sd. Kfz. 222 se zúčastnilo arabsko-izraelské války v roce 1948.



Věž obrněného vozu Sd. Kfz. 222 na památném místě Yad Mordechai

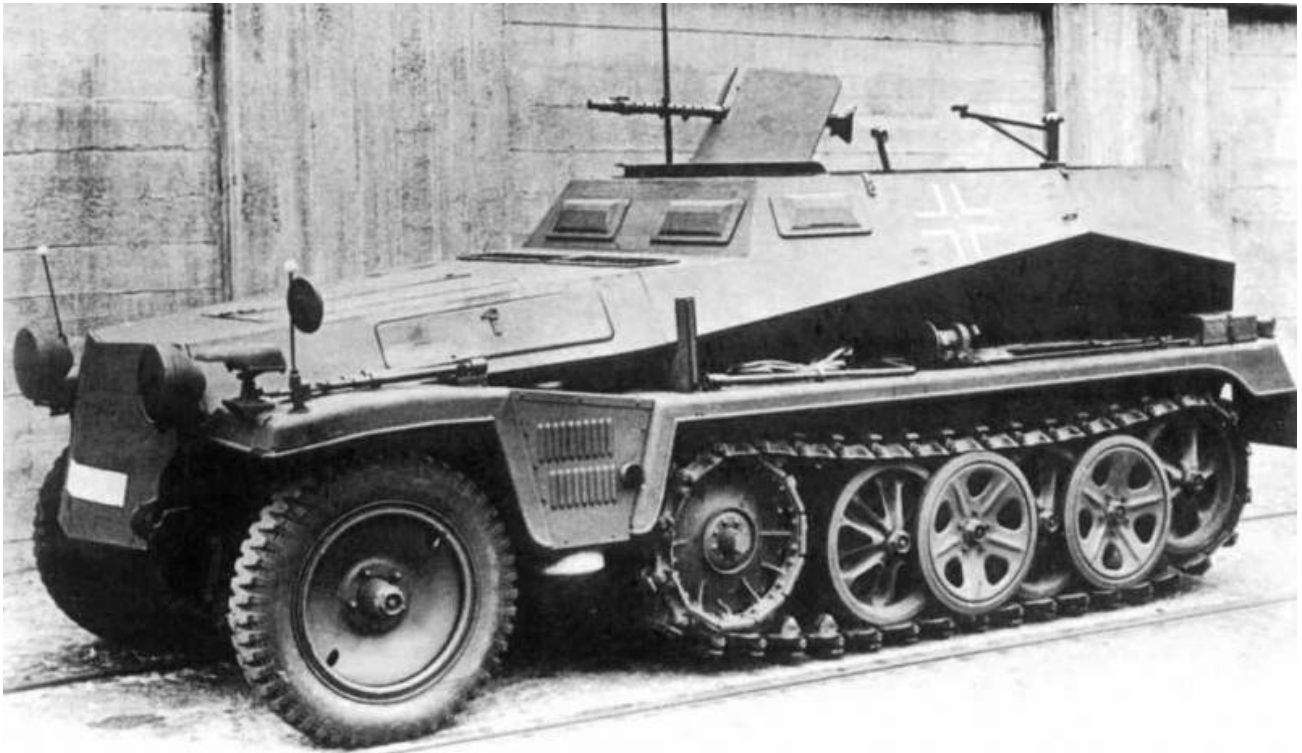
V současné době věž ze Sd. Kfz. 222 je vystaven v pamětním komplexu věnovaném bitvě o kibuc Jad Mordechaj, který se nachází v jižním Izraeli.

Je známo, že v 60. letech 20. století minimálně jedna věž, demontovaná z obrněného vozu Sd. Kfz. 222 byl instalován na obrněný vlak střežící francouzské komunikace v jihovýchodní Asii. Součástí výzbroje tohoto obrněného vlaku byly také kulometry ráže 7,62–12,7 mm, automatická děla ráže 40 mm a minomety ráže 81 mm.

Lehký polopásový obrněný transportér Sd. Kfz. 250

Polopásové obrněné transportéry z druhé světové války jsou stejně typickými příklady německých obrněných vozidel jako tank Pz. Kpfw. IV nebo samohybné dělo StuG III.

Jedním z nejrozšířenějších byl lehký obrněný transportér Sd. Kfz. 250 (německy Sonderkraftfahrzeug 250 - speciální vozidlo 250), na jehož základě vznikala i vozidla pro různé účely.



Obrněný transportér Sd. Kfz. 250/1 raná úprava

Obrněný transportér Sd. Kfz. 250, vytvořený firmami Bussing-NAG (obrněný trup) a Demag (podvozek) na bázi polopásového dělostřeleckého tahače Sd. Kfz. 10 mohla nést polovinu střelecké čety (4 osoby) a byla určena především pro použití u průzkumných jednotek. Posádku vozidla tvořili dva lidé: řidič a velitel. Řidič ovládal obrněný transportér pomocí automobilových ovladačů - volantů a tří

standardních pedálů - spojky, plynu a brzdy. Pro ostré zatáčky se používaly páky, kdy jedna dráha zpomalovala a druhá zatáčela rychleji.

Sériová výroba probíhala v továrnách Bussing-NAG, Weserhutte, Wumag, Wegmann, Ritscher a Deutsche Werke. Od června 1941 do března 1945 bylo vyrobeno 7 326 kusů. Obrněný transportér se vyráběl ve dvou verzích, tzv. staré (alt) a nové (neu). U verze neu měla karoserie jednodušší konstrukci a byla sestavena z menšího počtu dílů (9 dílů místo 19 u verze alt). První inscenace Sd. Kfz. 250 začalo vstupovat do jednotek v červenci až srpnu 1941. Lehké obrněné transportéry Sd. Kfz. 250 různých modifikací se zúčastnilo nepřátelských akcí až do kapitulace Německa.

Obrněný transportér Sd. Kfz. 250/1 měl bojovou hmotnost 5 800 kg. Podvozek se skládal z říditelné nápravy vozidla v přední části vozidla a pásové pohonné jednotky. Pásový podvozek každé strany sestával z pěti silničních kol na torzním tyčovém závěsu, poslední válec byl vodící, stejně jako hnací kolo vpředu. Všechna silniční kola měla gumový pás.

Lehký obrněný transportér měl dobrou pohyblivost. Karburátorový motor Maybach HL 42 TUKRM o objemu 4.171 litrů a výkonu 100 koní. S. na dálnici dokázal zrychlit auto na 70 km/h. Rychlost pohybu na panenské půdě nepřesáhla 25 km/h. Rezerva chodu – až 450 km.

Přední Sd. Kfz. 250 byla pokryta pancéřovými pláty o tloušťce 14,5 mm, bok měl tloušťku 8 mm a zád' byla chráněna pancířem o tloušťce 10 mm. Bojový prostor obrněného transportéru byl nahoře otevřený. Ocelová střecha byla pouze nad sedadly velitele a řidiče. K ochraně přistávacích jednotek před nepřízní počasí byla nad bojový prostor instalována plátěná markýza.

Výzbroj tvořily 1–2 kulometry puškové ráže MG 34 nebo MG 42. Jeden kulomet s pancéřovým štítem byl instalován nad střechou řídicího prostoru, druhý v zadní části korby na otočné lafetě, umožňující střelbu ve velkých výškových úhlech. Náklad munice byl 2000 nábojů.

Kromě základní pěchotní modifikace existovaly tyto výrobní varianty:

Sd. Kfz. 250/2 – pancéřová kabelová vrstva pro pokládku polních komunikačních linek. Cívka s telefonním kabelem byla umístěna uvnitř těla. Posádka – 4 osoby. Výzbroj – 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 250/3 – komunikační stroj. Podle účelu byl vybaven radiostanicemi FuG 7, FuG 8 nebo FuG 12 s bičovými nebo smyčkovými anténami.

Sd. Kfz. 250/4 a Sd. Kfz. 250/5 – pozorovací a palebná vozidla pro samohybné dělostřelectvo. Radiostanice FuG 15 a FuG 16 nebo jedna FuG 12. Posádku tvořilo 4–5 lidí. Výzbroj – 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 250/6 – vozidlo pro přepravu střeliva do útočných zbraní. Mohl pojmout 60–70 nábojů pro 75mm kanón. Posádka – 2 osoby. Výzbroj – 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 250/7 – samohybný minomet ráže 81 mm (nesoucí 12 nábojů). Posádka – 5 osob. Doplnkové zbraně – 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 250/8 je vozidlo palebné podpory vyzbrojené kanónem ráže 75 mm s krátkou hlavní. Střelivo - 20 ran.

Sd. Kfz. 250/9 – obrněné průzkumné obrněné vozidlo. Byla instalována věž z obrněného vozu Sd. Kfz. 222 (později nahrazená věží Hangelafette 38) s 20 mm automatickým kanónem KwK 38 a kulometem MG 34.

Sd. Kfz. 250/10 - obrněný transportér vyzbrojený 37mm kanónem Pak 35/36 namontovaným v přední části korby a kulometem MG 34. Munice - 216 nábojů a 2100 nábojů. Posádka – 4 osoby.

Sd. Kfz. 250/11 - obrněný transportér vyzbrojený těžkou protitankovou puškou sPzB 41 ráže 20-28 mm s kuželovou hlavní a kulometem MG 34 (kapacita munice 168 nábojů a 1100 nábojů).

Sd. Kfz. 250/12 – dělostřelecké přístrojové průzkumné vozidlo. Radiostanice FuG 8, později FuG 12. Výzbroj – 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 252 – transportér munice pro útočné zbraně StuG III / StuG IV. Zcela uzavřený pancéřový trup se silně zkosenou zadní deskou. Posádka – 2 osoby.

Sd. Kfz. 253 je vozidlo pro velitele čet a baterií útočných děl se zcela uzavřeným trupem. Rozhlasové stanice F. Sp. H a FuG 7. Posádka – 3 osoby.

Kromě úprav vyrobených v továrnách existovaly varianty přestavěné z lineárních obrněných transportérů ve vojenských dílnách. Nejznámější z nich jsou vozidla vyzbrojená francouzským protitankovým kanónem Hotchkiss SA-L ráže 25 mm, protitankovým kanónem Pak 38 ráže 50 mm a protiletadlovým kanónem 20 mm Flak 30 a Flak 38. Řada Sd . Kfz. 250 bylo přeměněno na sanitky.



Obrněné průzkumné vozidlo Sd. Kfz. 250/9

Obrněné transportéry Sd. Kfz. 250 a speciální vozidla na nich založená byla ve výzbroji motorizovaných jednotek, v jednotkách signálních jednotek a útočného dělostřelectva. Například v roce 1944 bylo tankové divizi Wehrmachtu přiděleno 55 lehkých obrněných transportérů. Stroje Sd. Kfz. 250/8 byly používány u jednotek motorizované pěchoty pro palebnou podporu a Sd. Kfz. 250/10 a Sd. Kfz. 250/11 - jako velitelé.

K 1. březnu 1945 měly německé ozbrojené síly 2 765 lehkých polopásových obrněných vozidel.

Provoz obrněných transportérů Sd. Kfz. 250 v ozbrojených silách jiných států

První operační obrněné transportéry Sd. Kfz. 250 bylo zajato Rudou

armádou na konci podzimu 1941, ale jejich pravidelné používání začalo v roce 1942.



Zajatý obrněný transportér Sd. Kfz. 250, používaný v jedné z průzkumných jednotek Rudé armády. Oblast Mozdok, podzim 1942

Po přechodu Rudé armády na útočné operace se zvýšil počet ukořistěných německých obrněných vozidel a ukořistěné obrněné transportéry přestaly být vzácností.



Sovětský voják v německém obrněném transportéru Sd. Kfz. 250 na jedné z ulic Königsbergu

V Rudé armádě byly v konečné fázi války lehké obrněné transportéry německé výroby používány k průzkumu, komunikaci mezi jednotkami a k podpoře života velitelství pluků a divizí.

Často zajaté obrněné transportéry Sd. Kfz. 250 nebylo zdokumentováno a bylo provozováno nad kapacitu. Tento přístup zjednodušil účetnictví a nevyžadoval hlášení v případě ztráty nebo poruchy zařízení.



Někdy byly ukořistěné obrněné transportéry používány jako opravné mise nebo tahače pro dělostřelecká děla ráže 45–76 mm.

Obrněné transportéry Sd. Kfz. 250 sloužilo v jednotkách Rudé armády rozmístěných na územích evropských států osvobozených od nacistů do konce roku 1946.

Americké ozbrojené síly byly dobře zásobeny vlastními obrněnými transportéry. Existuje však mnoho důkazů, že americká armáda ochotně používala vozidla zajatá od nepřítele.



Vojáci 334. pluku 84. pěší divize Spojených států amerických se snaží opravit německý obrněný transportér Sd. Kfz. 250 zajatých spojenci v Samre v Belgii

V řadě případů američtí vojáci záměrně obnovili poškozené nebo rozbité německé polopásové obrněné transportéry, které se jim podařilo zachytit.



Díky své vysoké průchodnosti a dobré pohyblivosti zajali němečtí BRM Sd. Kfz. 250/9 byly žádané u amerických průzkumných jednotek.

Významné množství Sd. Kfz. 250 zůstalo na území Československa po kapitulaci německých vojsk.



Obrněný transportér Sd. Kfz. 250, zachycený během Pražského povstání

V poválečném období československá armáda velmi ochotně využívala výstroj a zbraně zděděné po Třetí říši. Ale obrněný transportér Sd. Kfz. 250 byla v tomto ohledu výjimkou.



Obrněný transportér Sd. Kfz. 250 ve Slovenském vojenském historickém muzeu ve Svidníku

Na rozdíl od většiny ostatních obrněných vozidel německé výroby byly lehké polopásové obrněné transportéry v Československu koncem 40. let vyřazeny z provozu.

Totéž se stalo v dalších evropských zemích, kde zůstal provozuschopný Sd. Kfz. 250. Po skončení nepřátelství obdržely ozbrojené síly států, které se dostaly pod vliv Spojených států amerických, obrněná auta a obrněné transportéry americké výroby, kterých bylo vyrobeno hodně. V podmínkách nedostatku náhradních

dílů, potíží s údržbou a opravami, světlo Sd. Kfz. 250, které měly malou nosnost, se ukázaly jako nevyzvednuté a z velké části byly vyřezány na kov.

Polopásový obrněný transportér Sd. Kfz. 251

Nejznámějším německým obrněným transportérem druhé světové války je Sd. Kfz. 251, který je často označován jako „Hanomag“ - podle názvu výrobce Hanomag (Hannoversche Maschinenbau AG).



Obrněný transportér Sd. Kfz. 251/1 Ausf. C

Obrněný transportér Sd. Kfz. 251 vznikl v roce 1938 na základě dělostřeleckého třítunového polopásového traktoru Sd. Kfz. 11 a byl sériově vyráběn od června 1939 do března 1945. Průmyslu Třetí říše se podařilo dodat více než 15 000 polopásových obrněných vozidel

rodiny Sd. Kfz. 251 v různých verzích. První inscenace Sd. Kfz. 251 bylo pokřtěno ohněm během polského tažení.

Stejně jako v případě lehkého obrněného transportéru Sd. Kfz. 250, podvozek vozidla používal pásy s vnějšími pryžovými polštáři, přední nápravu s řízenými koly a stupňovité uspořádání silničních kol. K přenosu obrněného transportéru byla použita automobilová čtyřstupňová převodovka. Ovládání se provádělo otáčením volantu automobilového typu. Při zatáčení pod malým úhlem bylo zatáčení prováděno pouze pomocí předních kol. Pro ostřejší zatáčku řidič použil pásy.

Obrněné transportéry Sd. Kfz. 251 měl čtyři výrobní modifikace: Ausf. A, B, C a D, stejně jako speciální varianty, které se od sebe lišily výzbrojí a výstrojí.

Tím hlavním byl obrněný transportér Sd. Kfz. 251/1. Toto bojové vozidlo, uvedené do provozu v roce 1940, bylo určeno k přepravě pěšího oddílu (10 osob), vlastní posádku tvořil velitel a řidič. Hlavní specializací obrněného transportéru byla přeprava motorizované pěchoty (panzergrenadiers).

Pro boj s nepřátelskou pěchotou a vzdušnými cíli byly instalovány 1–2 kulomety MG 34 (na konci války MG 42) s celkovým nákladem munice až 2000 nábojů. Kulomet v přední části korby byl krytý pancéřovým štítem a umístěný v zadní části vozidla byl namontován na otočné lafetě.

Pancéřový trup u prvních modelů byl nýtován, později byl kompletně svařován a byl sestaven z válcovaných pancéřových desek umístěných v racionálních úhlech sklonu o tloušťce 6 mm (dole) až 14,5 mm (čelo). V průměru Sd. Kfz. 251 byl vybaven stejným motorem jako na lehkém

Sd. Kfz. 250. S přihlédnutím ke skutečnosti, že bojová hmotnost Sd. Kfz. 251 byla 9 140 kg, maximální rychlost na dálnici nepřesáhla 53 km/h. Rezerva chodu – až 300 km.

Polopásové pohonné ústrojí poskytovalo vozidlu schopnost bez přípravy překonávat stoupání až 24°, příkopy široké až 2 m a brody až 1,5 m hluboké.

Na základě obrněného transportéru Sd. Kfz. 251/1 byla vytvořena a sériově vyráběna tato speciální vozidla:

Sd. Kfz. 251/2 – samohybný 81 mm minomet (66 nábojů), 1 kulomet 7,92 mm. Posádka – 8 osob.

Sd. Kfz. 251/3 – obrněné velitelské a štábní vozidlo. Podle účelu byl vybaven radiostanicemi FuG 4, FuG 5, FuG 7, FuG 8, FuG 11 a FuG 12 v různých kombinacích.

Sd. Kfz. 251/4 – transportér a tahač munice pro tažení lehkých pěchotních děl ráže 75 mm, lehkých polních houfnic ráže 105 mm a protitankových děl ráže 37–75 mm. Posádka – 7 osob. Výzbroj – 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 251/5 a Sd. Kfz. 251/7 - obrněná vozidla pro přepravu ženistů a k nim připojeného vybavení. Posádka - 9 osob, zbraně - 1 kulomet MG 34.

Sd. Kfz. 251/6 – divizní, sborový a armádní stupeň KShM. Radiostanice FuG 11 a FuG Tr, později FuG 19 a FuG 12.

Sd. Kfz. 251/8 - obrněné vozidlo pro evakuaci raněných.

Sd. Kfz. 251/9 – samohybné dělo s krátkohlavňovým 7,5 cm kanónem K 37 (později 7,5 cm K 51). Posádka - 5 osob, doplňkové zbraně - 1 kulomet MG 34 nebo MG 42. Toto samohybné dělo bylo často používáno jako obrněné průzkumné vozidlo nebo pro palebnou podporu pěchoty.

Sd. Kfz. 251/10 – vozidlo pro velitele čet u jednotek motorizované pěchoty. Výzbroj: 37 mm protitankový kanón Pak 35/36 a kulomet MG 34. Posádka - 5 osob.

Sd.Kfz. 251/11 – stroj na pokládání telefonních kabelů.Posádka: 5 osob, zbraně: 1 kulomet MG 34.

Sd.Kfz. 251/12 – vozidlo dělostřeleckého průzkumu a řízení palby. Radiostanice FuG 8 se smyčkovou anténou. Posádka – 6 osob.

Sd. Kfz. 251/13 a Sd. Kfz. 251/14 – dělostřelecká zvuková průzkumná vozidla. Posádka – 8 osob.

Sd. Kfz. 251/15 – optické průzkumné vozidlo.

Sd. Kfz. 251/16 – samohybný plamenomet. Výzbroj: dva plamenometry a dva kulometry MG 34. Záloha palebné směsi - 700 litrů (na 80 dvousekundových výstřelů). Dosah plamene – až 35 m (v závislosti na směru větru).

Sd. Kfz. 251/17 - protiletadlové samohybné dělo s automatickým kanónem 20 mm Flak 38. Střelivo - 600 nábojů. Posádka: 4–6 osob.

Sd. Kfz. 251/18 – sledovací a komunikační vozidlo. Radiostanice FuG 8. Posádka – 6 osob.

Sd. Kfz. 251/19 – mobilní telefonní ústředna.

Sd. Kfz. 251/20 – samohybný infračervený světlomet. Velitel obrněného transportéru s IR reflektorem v noci řídil akce čtyř Panther (5 tanků) pomocí radiostanice FuG 5. Posádka byla 4 lidé.

Sd. Kfz. 251/21 – ZSU se třemi 20mm automatickými kanóny MG 151/20 nebo MG 151/15 ráže 15 mm. Posádka – 6 osob.

Sd. Kfz. 251/22 – stíhač tanků s 75 mm protitankovým dělem Pak 40/1 za standardním štítem v přední části těla. Posádka 4 osoby.

Obrněné transportéry Sd. Kfz. 251 a speciální vozidla vytvořená na jeho základě byla aktivně používána jednotkami Wehrmachtu a SS po celou druhou světovou válku.

Provoz obrněných transportérů Sd. Kfz. 251 v ozbrojených silách jiných států

S přihlédnutím k hromadné výrobě obrněných transportérů Sd. Kfz. 251 a vozidla pro různé účely vytvořená na jeho základě se často stávala trofejemi Rudé armády a americko-britských jednotek.

Sovětský průmysl během války nevyráběl obrněné transportéry. V druhé polovině války spojenci dodali značné množství obrněných transportérů, ale vzhledem k rozsahu a intenzitě bojů byl vždy nedostatek dovezených obrněných transportérů.



Vojáci Rudé armády kontrolují vadný německý BRM Sd. Kfz. 251/9, léto 1943

Vojáci Rudé armády za současných podmínek ochotně používali ukořistěnou techniku, často opravovali vadná vozidla, která byla poškozena a opuštěna nepřítelem.



Kromě rozšířených obrněných transportérů, vozidel velitelů čet a obrněných průzkumných vozidel vojáci Rudé armády občas ukořistili i poměrně vzácné stíhače tanků Sd. Kfz. 251/22 s protitankovým dělem Pak 40/1 ráže 75 mm.



K dispozici jsou také fotografie naznačující aktivní používání Sd. Kfz. 251 v americké armádě.



Nejméně jeden střední obrněný transportér padl do polských rukou a byl použit během Varšavského povstání v srpnu 1944.

Po osvobození západoevropských zemí od nacistů převedli spojenci ukořistěné obrněné transportéry do nově vzniklých místních ozbrojených a policejních sil.



Ve Francii se tak obrněné transportéry německé výroby spolu s dalšími ukořistěnými obrněnými vozidly používaly až do první poloviny 50. let.

Polopásová obrněná vozidla s nejdelší životností jsou Sd. Kfz. 251 provozovaná čs. Je to dáno tím, že je za druhé světové války vyráběly české podniky Hermann-Göring-Werke (Škoda) a Tatra-Werke AG. V místních továrnách samozřejmě zůstali specialisté, technologická zařízení a sklad komponentů a náhradních dílů.

V československé armádě byly původní obrněné transportéry německého typu označeny HKL-6p Hakl. K roku 1951 bylo v aktivní službě 736 německých obrněných transportérů. Do roku 1957 se jejich počet snížil na 630 kusů.

Tato vozidla po generální opravě dostala označení OPp3N (obrněná polopásová, 3 tuny, německá) a sloužila v pohraniční stráží přibližně 10 let, poté je nahradil obrněný transportér Tatra OT-810.



Obrněný transportér OT-810

Československý obrněný transportér se od svého německého prototypu lišil novým vzduchem chlazeným diesellovým motorem Tatra T-928-3 o výkonu 120 koní. S. Tento motor vznikl za Němců, ale sériově se vyráběl v poválečném období. OT-810 byl také vybaven vylepšeným podvozkem a pancéřovou střechou, která se dala odklopit. S naftovým motorem se dojezd zdvojnásobil a dosáhl 620 kilometrů. Výzbroj byla omezena na jeden kulomet ráže 7,62 mm.



Pohled na oddíl vojsk obrněného transportéru OT-810

V letech 1959 až 1963 vyrobil strojný závod Pogron na Slovensku asi 1800 obrněných transportérů, velitelských vozidel, stíhačů tanků s bezzákluzovou puškou ráže 82 mm a samohybného děla se čtyřčlenným protiletadlem ráže 12,7 mm. držák kulometu.

Provoz OT-810 pokračoval až do druhé poloviny 80. let, ve skladech byly až do konce 90. let.



Po vyřazení z provozu byla řada česko-německých obrněných transportérů prodána soukromým osobám a civilním organizacím. Kromě sběratelů, muzeí a filmových studií byla část demilitarizovaných vozidel přestavěna na tahače a nakladače-manipulátory.

Pokračování příště...

[Linnik Sergey](#)



Naše zpravodajské kanály

Přihlaste se k odběru a zůstaňte v obraze s nejnovějšími zprávami a nejdůležitějšími událostmi dne.

 [Zprávy](#)  [Zen](#)  [Telegram](#)

27 komentářů

▼ Informace

Vážený čtenáři, abyste mohli zanechat komentáře k publikaci, musíte **být přihlášení** .

1.



1. Co jsou tyto kovové sítě na okrajích?
 2. Kanystry benzínu na přední části obrněného vozu - je to zabudováno do konstrukce nebo je to amatérská činnost?
- Děkuji...



1.

1.

1. Цитата: Luminman

Достаточно одной гранаты, совершенно не важно куда попавшей, чтобы разнести это бронечудо в клочья. И никакая сетка не поможет..

Просто напомним, что осколочных гранат со мгновенным взрывателем и сейчас то немного, а уж тогда и подавно, и легкобронированная техника как раз на такие осколки и пули заодно рассчитана. А расчёт на то что бы граната не попала внутрь, а скатилась по сетке наружу.

2. Комментарий был удален.

3. Прочитал с интересом. Глядя на фото немецких броневладельцев почему-то сразу вспомнился кривой немецкий пулеметчик из х/ф "Большая прогулка", который тоже стрелял с броневладельца.



По поводу послевоенного использования немецкой техники. Почему бы не использовать то, что неплохо себя зарекомендовало и досталось, как трофей.



1.



 Альф

+4

2 ноября 2023 19:27 ↑

Цитата: rotmistr60

который тоже стрелял с бронеавтомобиля.

и как "удачно" стрелял...

4. Одна из немногих непредвзятых публикаций, где не упоминается Украина. Статье заслуженный "+".

1. Цитата: Alien From

Автору респект за отличную работу! Как всегда, приятно ознакомиться и со статьёй и с комментариями

В кой-то веки редакция привлекла достаточно грамотного редактора, который указал мне на огрехи. В общем-то я это приветствую и считаю, что так и должно быть, но некоторые замечания были откровенно нелепыми.

Например:

Строго говоря, вооружение Sd.Kfz.221 монтировалось на вращающейся тумбе. То, что автор называет башней, всего лишь бронировка, которая свободно вращается на погоне вслед за тумбой. Аналогично был устроен и Sd.Kfz.222. монтировалось на вращающейся тумбе. То, что автор называет башней, всего лишь бронировка, которая свободно вращается на погоне вслед за тумбой. Аналогично был устроен и Sd.Kfz.222....



Если это не башня, то что?



1. 



 3x3zsave

+6

2 ноября 2023 11:30 ↑

Если это не башня, то что?

Спонсон.

2. Если это не башня, то что?

Это

всего лишь бронировка, которая свободно
вращается на погоне вслед за тумбой

:))

ЗЫ Отличная статья. Как всегда.

3.



Старший матрос

+2

2 ноября 2023 20:38 ↑

Цитата: Vongo

Если это не башня, то что?

Башня системы Эриксона на центральном
штыре))))))

5. Интересная фотография



Два бойца в немецких М35, что понятно, но нигде не встречал информации, что в Чехии эксплуатировался шлем Адриана. Спасибо, Сергей!



1. Антон, привет!

Цитата: 3x3zsave

Два бойца в немецких M35, что понятно, но нигде не встречал информации, что в Чехии эксплуатировался шлем Адриана.

Каска Андриана была широко распространена в Европе. В Италии и Румынии выпускались образцы которые внешне от неё не отличались. А французской полицией использовалась до конца 1970-х.

Цитата: 3x3zsave

Спасибо, Сергей!

6. Вот гусеничный мотовездеход "Киттенкрад" Был бы не плох и сейчас, на уровне квадроцикла. Тянуть мог пушку. Для покатушек по лесам, пересечённой местности, самое-то для хозяйства.

1. 



CastroRuiz

+1

3 ноября 2023 14:09 ↑

"Kettenrad"


Tttttttttttt

7. Лобовая броня была доведена до 30 мм, что позволило выдерживать обстрел 12,7-мм бронебойными пулями.- это как?



1. 



 3x3zsave

+7

2 ноября 2023 09:19 ↑

это как?

Например, вот так:





2. Цитата: Станислав82

Лобовая броня была доведена до 30 мм, что позволило выдерживать обстрел 12,7-мм бронебойными пулями.- это как?

Это значит, что 30 мм лобовая броня Sd. Kfz. 222 Ausf. B в отличии от бортовой 8 мм выдерживала обстрел из ДШК.

8. Хорошая статья, благодаря которой сегодня я узнал, что башня, установленная на SdKfz222, может использоваться и как зенитное орудие, причем не только для поддержки пехоты. Так, как и у SdKfz251-22 с 75-мм противотанковой пушкой, у него были серьезные проблемы с перевесом и отдачей из-за установленной на нем самой пушки, а также была проблема с передвижением по бездорожью.

9.

Как всегда, интересная статья!

"Танки нуждаются в поддержке пехоты. Пехота открывает дорогу танкам через заграждения и закрепляет успех танковой атаки. Пехота зачищает оставшиеся очаги сопротивления и прикрывает танки от вражеских противотанкистов. При этом желательно, чтобы пехота обладала такой же подвижностью и проходимостью, чем танки, в противном случае действия танков окажутся скованными медленным перемещением пехотинцев, и танковая атака потеряет свое главное преимущество - скорость маневра и огня. Отсюда вытекает необходимость бронированного транспортного средства для сопровождения танковой атаки - бронетранспортера. Выпуск "среднего бронетранспортера", Sd.Kfz. 251, и его меньшего аналога, "легкого бронетранспортера", Sd.Kfz. 250, рос на протяжении всей войны, что позволяло насыщать бронетехникой все возрастающую долю механизированных пехотных, разведывательных и пионерных подразделений танковых войск Третьего Рейха. Помимо основной роли в качестве транспортных средств, различные модификации и среднего, и легкого БТР использовались в качестве спецмашин связи, боевой поддержки (медицинской эвакуации, подвоза боеприпасов), а также в качестве платформ для разнообразного арсенала вооружения, от автоматических 20-мм пушек и огнеметов до короткоствольных гаубиц и средних минометов. К концу войны БТРы превратились в важнейший компонент вооружения танковой дивизии. Так, укомплектованная по полному штату панцердивизия-1944 имела 232 средних БТРа плюс 55 легких в дивизионном разведбате - или по

полтора БТРа на каждый танк. "

<https://t-bone.dreamwidth.org/121493.html>

По ссылке еще много чего интересного о БТР.

10. Хорошая статья. Не знаю, обратил ли кто-то внимание, но традиционно ругаемая в нашей литературе (безо всяких фактических подтверждений) шахматная подвеска никак не мешала успешной эксплуатации.

1. Фактическое подтверждение проблем с "шахматным расположением катков", могли бы вам рассказать танкисты тех машин и ремонтники. Замерзаемая между катками грязь, снег, лёд; сложная замена внутренних катков (особенно в полевых условиях); так же сминаемость дисков из-за тонкости и пр. набор. Есть и плюсы такой подвески: плавность и мягкость хода, докатность и др. Но, после ВОВ, никто не стал внедрять такую сложную конструкцию в боевых машинах.

1. Фактическое подтверждение проблем с "шахматным расположением катков", могли бы вам рассказать танкисты тех машин и ремонтники.

Они этого не рассказывали. Почитайте, например, "Тигры в грязи" Кариуса.

http://militera.lib.ru/memo/german/carius_o/index.html

Нет ни одного источника, в котором подтверждалось бы существование, скажем, проблемы намерзания между катками.

2. Цитата: РусГр

могли бы вам рассказать танкисты тех машин и ремонтники.

Znám čtyři operátory takového zařízení, všichni unisono říkají - to není problém, mimochodem, špína namrzá i v klasickém odpružení, a k tomu musí posádka použít určité úkony, nebo začít tančit s tamburínou z brzy ráno

"Pravý sektor" (zakázaný v Rusku), "Ukrajinská povstalecká armáda" (UPA) (zakázaný v Rusku), ISIS (zakázaný v Rusku), "Jabhat Fatah al-Sham" dříve "Jabhat al-Nusra" (zakázaný v Rusku) , Taliban (zakázaný

v Rusku), Al-Káida (zakázaný v Rusku), Protikorupční nadace (zakázaný v Rusku), Navalnyj ústředí (zakázaný v Rusku), Facebook (zakázaný v Rusku), Instagram (zakázaný v Rusku), Meta (zakázaný v Rusku), Misanthropická divize (zakázaný v Rusku), Azov (zakázaný v Rusku), Muslimské bratrstvo (zakázaný v Rusku), Aum Shinrikyo (zakázaný v Rusku), AUE (zakázaný v Rusku), UNA-UNSO (zakázaný v Rusku), Mejlis lidu Krymských Tatarů (v Rusku zakázán), Legie „Svoboda Ruska“ (ozbrojená formace, uznaná jako teroristická v Ruské federaci a zakázaná)

„Neziskové organizace, neregistrovaná veřejná sdružení nebo jednotlivci vykonávající funkce zahraničního agenta“, jakož i média vykonávající funkci zahraničního agenta: „Medusa“; "Hlas Ameriky"; "Reality"; "Přítomnost"; "Rozhlasová svoboda"; Ponomarev; Savitská; Markelov; kamalyagin; Apakhonchich; Makarevič; Dud; Gordon; Ždanov; Medveděv; Fedorov; "Sova"; "Aliance lékařů"; "RKK" "Centrum Levada"; "Pamětní"; "Hlas"; "Osoba a právo"; "Děšť"; "Mediazone"; "Deutsche Welle"; QMS "Kavkazský uzel"; "Člověk zevnitř"; "Nové noviny"