

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВООРУЖЕНИЙ

Илья МОЩАНСКИЙ

ТЯЖЕЛЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ **Jagdtiger** "ДИТЯ" НИБЕЛУНГОВ



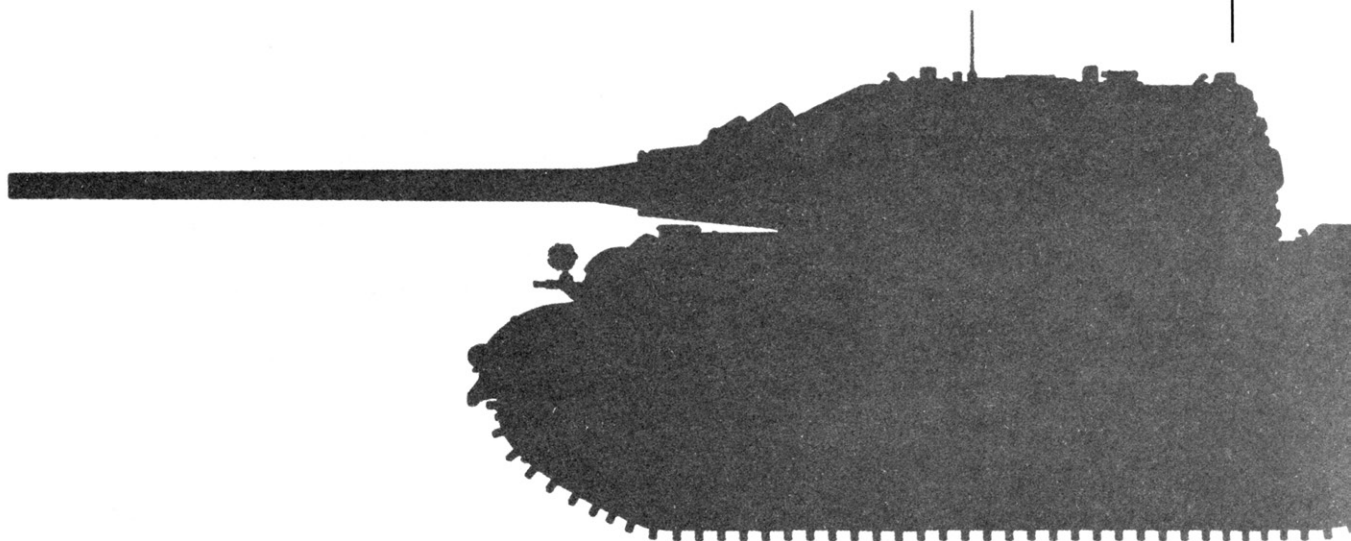
ИЗ ИСТОРИИ БРОНЕТЕХНИКИ

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВООРУЖЕНИЙ

Илья Мощанский

Тяжелый истребитель танков Jagdtiger

«ДИТЯ» НИБЕЛУНГОВ



Москва
«Вече»
2009

ИЗ ИСТОРИИ БРОНЕТЕХНИКИ

УДК 930
ББК 68.513
М74

Текст, фотоматериалы, чертежи и рисунки предоставлены ООО «БТВ-КНИГА»

Подготовка оригинал-макета – ООО «БТВ-КНИГА»

Мошанский И.Б.
М74 Тяжелые истребители танков Jagdtiger. «Дитя» Нибелунгов / И.Б. Мошанский. – М.: Вече, 2009. – 80 с. : ил. – (Из истории бронетехники).

ISBN 978-5-9533-4376-3

Представляемая книга посвящена одной из культовых боевых машин Второй мировой войны – тяжелому истребителю танков Sd.Kfz.186 «Ягдтигр». Созданные как сугубо оборонительное оружие эти гигантские самоходки выполняли скорее не столько военные, сколько психологические функции: устрашали врагов Германии и вселяли в население рейха веру в неуязвимость немецкой «военной машины». Однако нацистской политической верхушке они не очень помогли – последняя оказалась на «свалке истории», а уцелевшие бронетанковые «мастодонты», более похожие на персонажей из древнегерманского эпоса о Нибелунгах, выставлены теперь в крупнейших музеях стран Антигитлеровской коалиции.

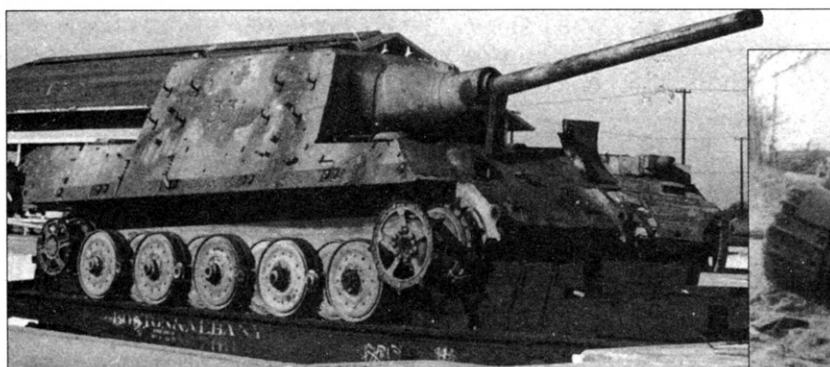
УДК 930
ББК 68.513

ISBN 978-5-9533-4376-3

© Мошанский И.Б., 2009
© ООО «Издательский дом «Вече», 2009

СОДЕРЖАНИЕ

Артиллерийское начало	4
Конструкция машины	10
Боевое применение	50
ТТХ модификаций САУ	66
Источники и литература.....	69
Истребитель танков «Ягдтигр» в деталях.....	71



Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz.186* «Ягдтигр», оснащенный ходовой частью конструкции Порше во время испытаний. Лето 1944 года.



Представляемая книга посвящена одной из культовых боевых машин Второй мировой войны — тяжелому истребителю танков *Sd.Kfz.186* «Ягдтигр». Созданные как сугубо оборонительное оружие эти гигантские самоходки выполняли скорее не столько военные, сколько психологические функции: устрашали врагов Германии и вселяли в население рейха веру в неуязвимость немецкой «военной машины». Однако сильно нацистской политической верхушке они не помогли — последняя оказалась на «свалке истории», а уцелевшие бронетанковые «мастодонты», более похожие на персонажей из древнегерманского эпоса о Нибелунгах, выставлены теперь в крупнейших музеях стран Антигитлеровской коалиции.

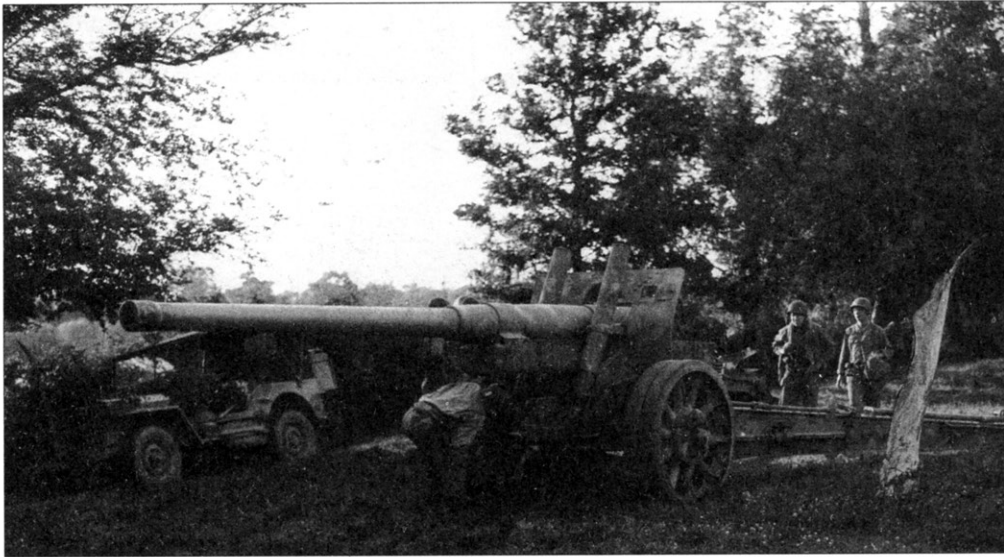
Артиллерийское начало

Историю создания тяжелого истребителя танков *Sd.Kfz.186* следует вести от установленной на нем артсистемы — 128-мм противотанкового орудия. Его проектирование (в качестве буксируемой пушки) началось в 1943 году (по другим данным в середине 1942 года. — Прим. авт.), причем в качестве базовой конструкции была использована зенитная 128-мм артсистема *Flak 40* (все-го было выпущено* 1125 таких орудий), обладавшая отличными баллистическими характеристиками. Подобные конструкторские «изыски» начались не без влияния изучения трофеев, и прежде всего — советских 122-мм корпусных пушек обр. 1931 г. А-19 и обр. 1931/1937 г., которые можно было использовать и в качестве противотанковых. Первые

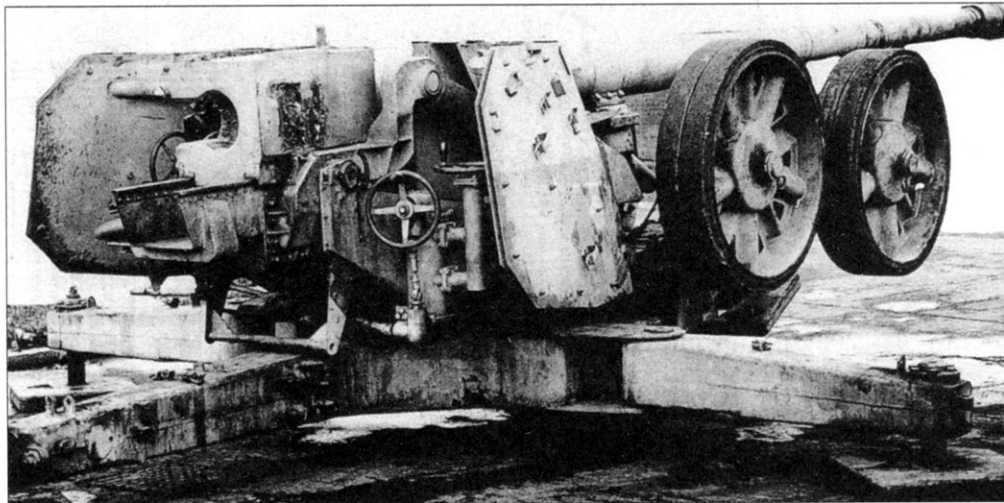
опытные образцы были изготовлены компаниями «Крупп» и «Рейнметалл-Борзиг», но после сравнительных испытаний к серийному производству все-таки приняли орудие фирмы «Крупп». С декабря 1943 года пушка была запущена в серию под обозначением *Pak 44*, а к марту 1944 года было выпущено всего 18 подобных орудий.

Ствол артсистемы устанавливался на специально сконструированном крестообразном лафете, который обеспечивал обстрел целей по горизонту в 360°. Благодаря наличию полуавтоматического затвора, пушка *Pak 44* несмотря на использование выстрелов раздельного заряжания, имела скорострельность до 5 выстрелов в минуту. Для транспортировки *Pak 44* оснащалась четырьмя

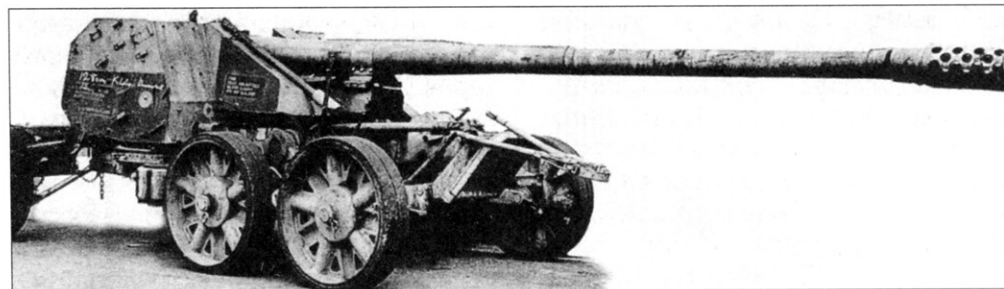
* Она находилась в производстве с 1941 по 1945 годы.



Американские солдаты с интересом осматривают доставшееся им в качестве трофея 122-мм корпусное орудие образца 1931/1937 гг. советского производства, которое также использовалось в вермахте, в том числе и против союзных танков. Нормандия, участок высадки «Юта», июнь 1944 года.



На снимках – 128-мм противотанковое орудие Рак 44 фирмы «Рейнметалл-Борзиг» в боевом и транспортном положениях. 1944 год.

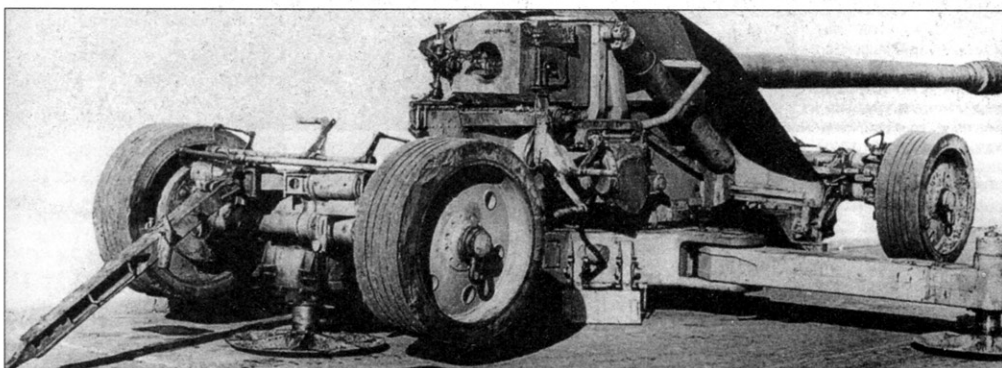
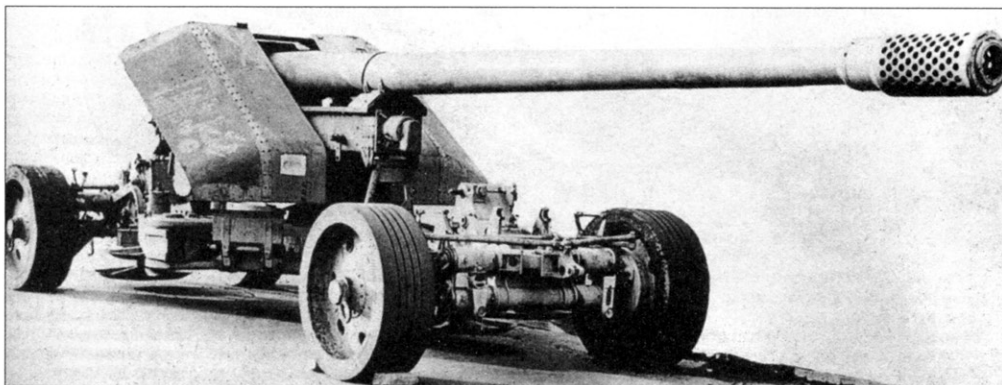


колесами-катками с резиновыми грузошинами, допускавшими его перевозку со скоростью до 35 км/ч. Из-за большой массы орудия — более 10 т — его могли буксировать

только 12- или 18-тонные полугусеничные тягачи.

В боекомплект этой гигантской противотанковой пушки входили выстрелы раздельного заряжания с

На фото – 128-мм противотанковое орудие Рак 44 фирмы «Крупп» в транспортном и боевом положениях. Разработка именно этой фирмы выпускалась серийно. 1944 год.

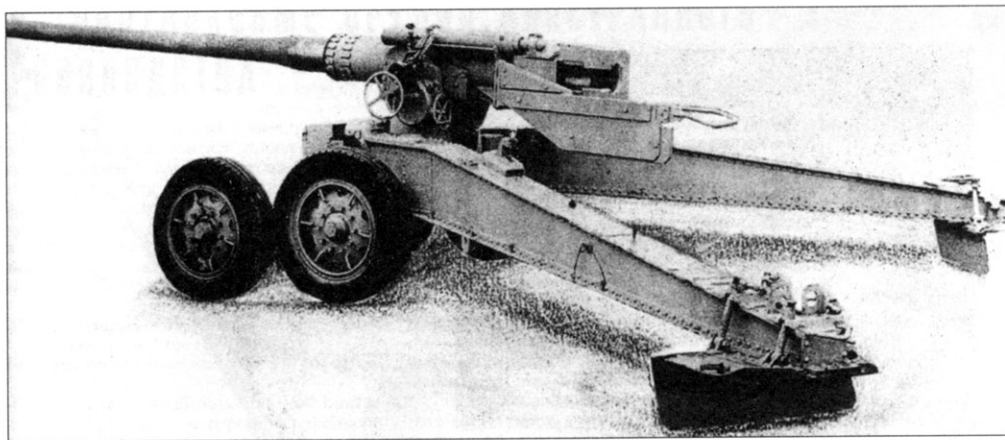


бронебойным снарядом массой 28,3 кг и осколочным снарядом массой 28 кг. Бронепробиваемость Рак 44 составляла 200 мм на дистанции в 1,5-километра. Оно могло поразить любой советский, американский или британский танк на дистанциях для них запредельных. Кроме того, из-за большой массы боеприпаса при попадании снаряда в танк даже без пробития брони он (танк) и его экипаж выходили из строя от динамического удара.

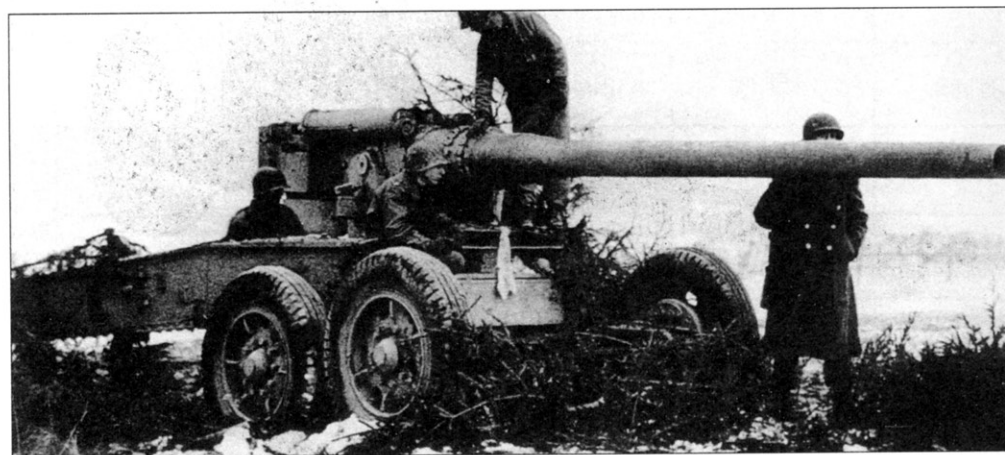
Однако характеристики вышеописанной немецкой артсистемы были удивительны при умозрительной оценке этого орудия по отношению к подобным противотанковым средствам стран Антигитлеровской коалиции. Будь дела у вермахта на фронте чуть получше в управлении вооружений никто и не задумался бы о постройке странного «левиафана». Обратной стороной высочайших баллистических характеристик подобной

артсистемы была низкая маневренность и чрезвычайная сложность конструкции. В общем, пушка являлась типичным оружием обороны, призванным действовать с хорошо оборудованных засадных позиций.

В феврале 1944 года началось производство танковой версии 128-мм противотанковых орудий уже под новым индексом – Рак 80. От Рак 44 такая модификация отличалась главным образом отсутствием дульного тормоза – подобные артсистемы как раз и предназначались для танков «Маус» и тяжелых истребителей танков «Ягдтигр». Планировалось и эту модификацию 128-мм пушки, казалось бы предназначенную только для тяжелых танков и САУ, сделать буксируемой. Весной 1944 года компания «Крупп» изготовила два образца подобной артсистемы в буксируемом варианте, получивших обозначения К81/1 и К82/2 соответственно. Первый представлял из себя ствол Рак



Вверху – 128-мм орудие фирмы «Крупп», имеющее индекс К81/1: ствол – Pak 80, установленный на лафет трофейной французской пушки GPFT. Внизу – эта же артсистема, захваченная американскими войсками. 1944-1945 годы.



80, установленной на лафет трофейной французской 155-мм пушки: Canon de 155-мм Grand Puissance Filloux – GPFT de 419 (f). При массе в 12197 кг она имела горизонтальный обстрел в 60°. Для нее использовались те же боеприпасы, что и для Pak 80.

128-мм артсистема К81/2 конструктивно представляла собой ствол Pak 80, оснащенный дульным тормозом, наложенным на лафет трофейной советской гаубицы-пушки МЛ-20. По сравнению с моделью К81/1 это орудие было легче – 8302 кг и имело угол обстрела по горизонту в 58°.

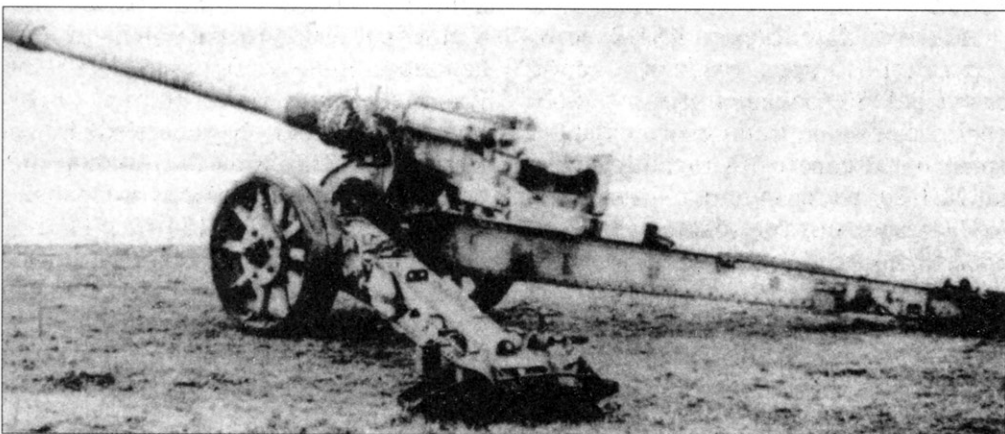
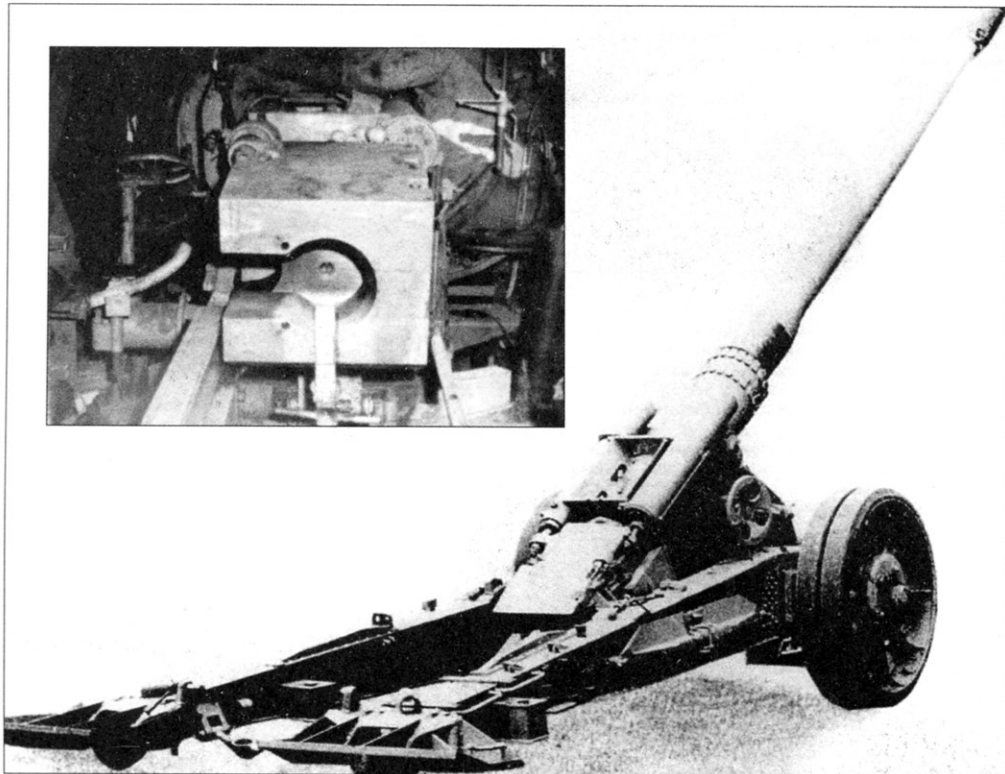
Также имеются данные, что установка 128-мм стволов планировалась и на лафеты трофейных советских 152-мм гаубиц М-10, но об ис-

пользовании подобных орудий в войсках автору ничего не известно.

25 октября 1944 года на совещании в ставке Гитлера было принято решение об установке 52 стволов Pak 80 на французские и советские лафеты и использовании их в качестве противотанковых орудий. 8 ноября был утвержден штат отдельной 128-мм батареи (12,8-см Kanonen-Batterie), в состав которой включалось по шесть К81/1 и К81/2. К 22 ноября было сформировано четыре подобных подразделения: 1092, 1097, 1124-я и 1125-я батареи, в составе которых имелось всего только десять 128-мм орудий (7 К81/2 и 3 К81/1). Впоследствии количество орудий в батареях возросло, но штатного так и не достигло.

Фотоснимки 128-мм противотанковой пушки К81/2 фирмы «Крупп» – ствол Рак 80, смонтированный на лафете трофейной советской 152-мм пушки-гаубицы МЛ-20. Несколько подобных орудий также удалось захватить американским войскам. 1944-1945 гг.

Фотоснимок затвора орудия Рак 80. Артсистема установлена в рубке тяжелого истребителя танков «Ягдтигр». 1944 год.



**Тактико-технические характеристики
128-мм противотанковых орудий семейства Pak 44/Pak 80**

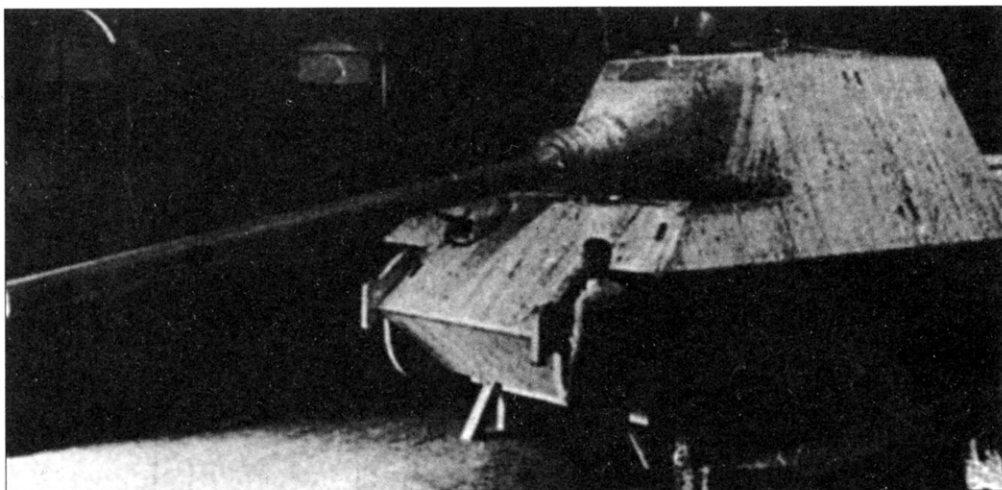
Технические параметры	K81	K81/1	K81/2
Калибр, мм	128	128	128
Масса орудия (боевая), кг	9378	12197	8302
Длина ствола, клб	55	55	55
Масса снаряда (бронебойный, фугасный), кг	28,3/28	28,3/28	28,3/28
Дальнобойность (фугасный), м	24414	24414	24414
Начальная скорость полета снаряда, м/с	920	920	920
Бронепробиваемость (с 500/1000/1500 м), мм	217/200/187	217/200/187	217/200/187
Скорострельность, выстр./мин.	5	5	5
Максимальный угол возвышения, град.	45	45	45
Сектор обстрела, град.	360	60	58
Способ транспортировки	механический на прицепе		
Расчет, чел.	8	8	8

Всего же с апреля 1944 года по январь 1945 года на заводе компании «Крупп» в Бреслау было изготовлено 132 орудия Pak 80, из них 52 были смонтированы на полевых лафетах и под обозначениями K81/1 и K82/2 использовались в качестве противотанковых орудий на Западном фронте в со-

ставе отдельных артиллерийских батарей.

Большинство из остальных восьмидесяти 128-мм Pak 80 применялись по своему прямому назначению — для установки на самые большие серийные образцы бронетехники Второй мировой войны — САУ «Ягдтигр».

Фотоснимок
деревянной модели
САУ «Ягдтигр»
в цеху фирмы
«Нибелунгенверке».
Осень 1943 года.

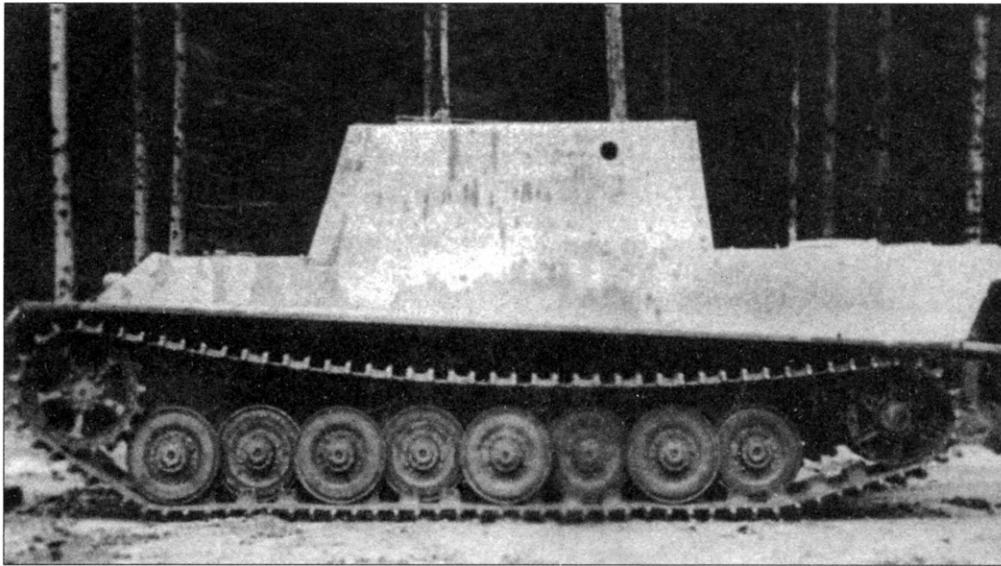


Конструкция машины

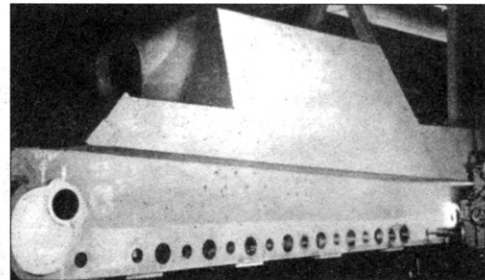
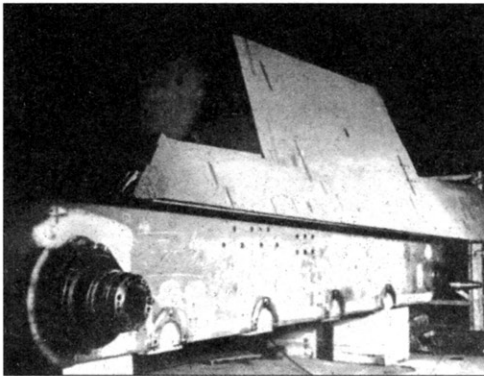
Экспериментальные конструкторские работы по проектированию тяжелых самоходных систем велись в рейхе с начала 40-х годов и даже увенчались локальным успехом — две 128-мм САУ VK 3001(H) летом 1942 года были отправлены на советско-германский фронт, где вместе с другой техникой 521-го танкоистребительного дивизиона были брошены вермахтом после разгрома немецких войск под Сталинградом (в начале 1943 года). Но даже после гибели 6-й армии Паулюса никто и не думал запускать подобные «мастодонты» в серию — общественные настроения правящих кругов, армии, да и населения определялись идеей, что война вскоре закончится победным концом. Только после поражений в Северной Африке и на Курской Дуге, высадке союзников в Италии многие немцы, ослепленные довольно эффективной нацистской пропагандой, осознали реальность — совокупные силы стран Антигитлеровской коалиции гораздо мощней возможностей Германии и Японии, поэтому только «чудо» может спасти гибнущее немецкое государство. Тут же среди населения начались разго-

воры о «чудо-оружии», которое может изменить ход войны — подобные слухи вполне легально распускались нацистским руководством, обещавшим народу скорое изменение ситуации на фронте. Поскольку эффективных в глобальном плане (ядерного оружия или его эквивалента. — **Прим. авт.**) военных разработок в конечной стадии готовности в Германии не имелось, руководители рейха «хватались» за сколько-нибудь значимые военно-технические проекты, способные своей необычностью и оригинальностью наряду с оборонительной выполнять еще и психологическую функцию, внушая населению мысли о мощи и силе государства, способного инициировать создание столь сложной техники. Именно в подобной ситуации и был спроектирован, а затем запущен в серию тяжелый истребитель танков — САУ «Ягдтигр».

При разработке тяжелого танка «Тигр II» компания «Хеншель» в сотрудничестве с фирмой «Крупп» приступила к созданию тяжелого штурмового орудия на его базе. Хотя приказ о создании новой самоходной пушки был издан Гитлером



Прототип тяжелого истребителя танков «Ягдтигр» с ходовой частью конструкции Ф. Порше во время испытаний на полигоне. Вооружение в рубку еще не установлено. Весна 1944 года.



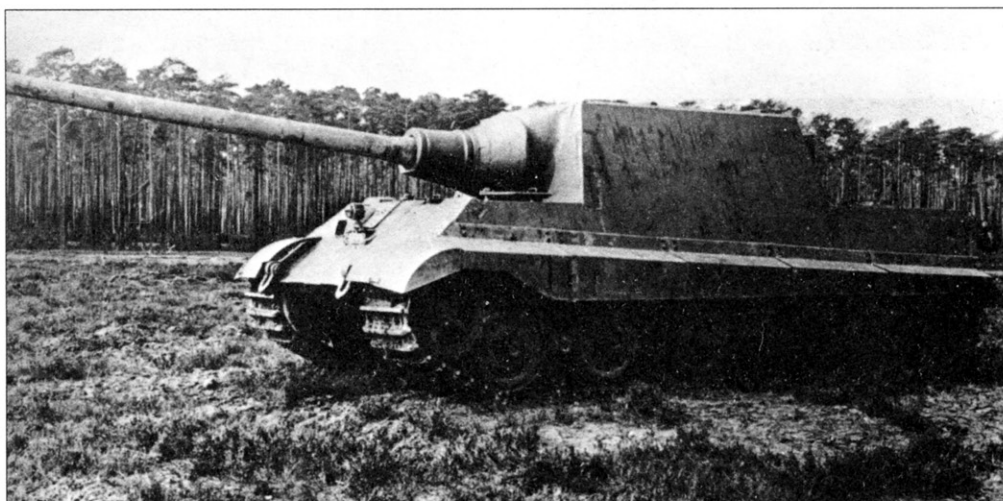
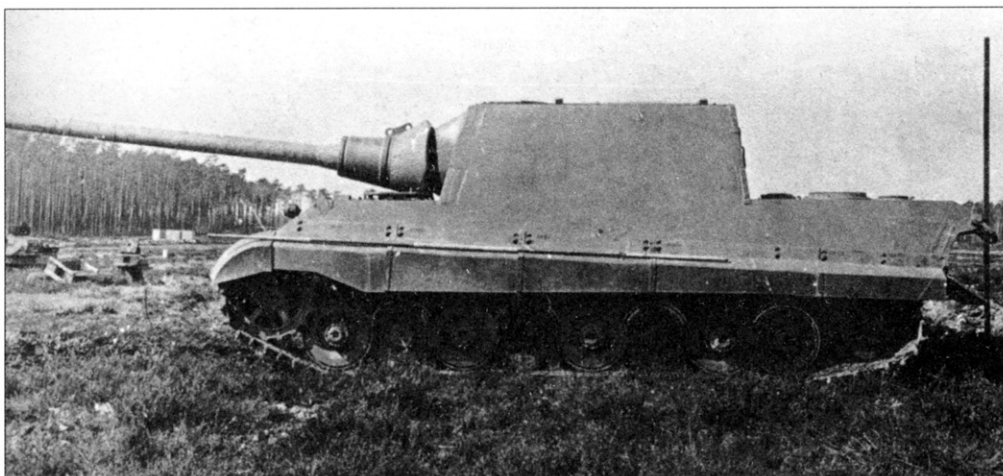
Снимок слева – прототип «Ягдтигра» с ходовой частью конструкции Ф. Порше в сборочном цеху. Хорошо видны фланцы крепления тележек подвески. Осень 1943 года.

еще осенью 1942 года, эскизное проектирование по вышеозначенным причинам началось только в 1943 году. Предполагалось создать бронированную самоходную артсистему, вооруженную 128-мм длинноствольным орудием, которую при необходимости можно было бы оснастить и более мощной пушкой (планировалась установка 150-мм гаубицы с длиной ствола в 28 калибров). Внимательно изучался опыт создания и применения тяжелого штурмового орудия «Фердинанд» (в тот период эта САУ относилась к классу штурмовых орудий. — **Прим. авт.**). Так, в качестве одного из вариантов новой машины, рассматривался проект перевооружения выше-

названного «Фердинанда» 128-мм пушкой Pak 44 L/55, однако победила точка зрения управления вооружений, которое в качестве гусеничной базы САУ предлагало использовать ходовую часть проектируемого тяжелого танка «Тигр II». Новая САУ классифицировалась как «12,8-см тяжелое штурмовое орудие» (КТВ ОКВ/Org.Abt.III от 21 марта 1943 года). Ее планировалось вооружить 128-мм артсистемой, осколочно-фугасный боеприпас которой имел значительно большее фугасное действие, чем у зенитного орудия аналогичного калибра Flak 40. Деревянный макет новой самоходки в натуральную величину был продемонстрирован Гитлеру 20 октября 1943 года на полигоне Арис в Восточной Пруссии. САУ произвела на фюрера самое благоприятное впечатление и

Фотография справа – в сборочном цеху прототип «Ягдтигра» с ходовой частью конструкции фирмы «Хеншель», заимствованной у «Королевского тигра». Четко видны отверстия в борту корпуса, предназначенные для установки торсионных валов. Осень 1943 года.

Первые прототипы «Ягдтигра» поступили для испытаний на Куммерсдорфский полигон соответственно в феврале (с подвеской Порше, снимок вверху) и в мае (с подвеской конструкции «Хеншель», фото внизу) 1944 года.

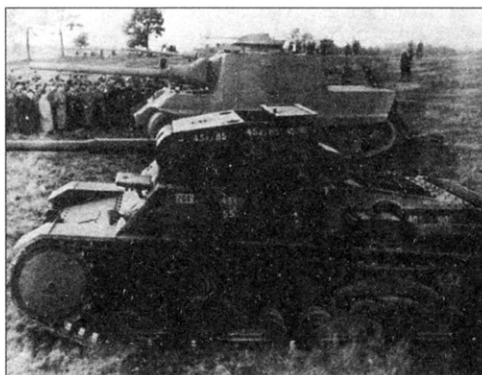
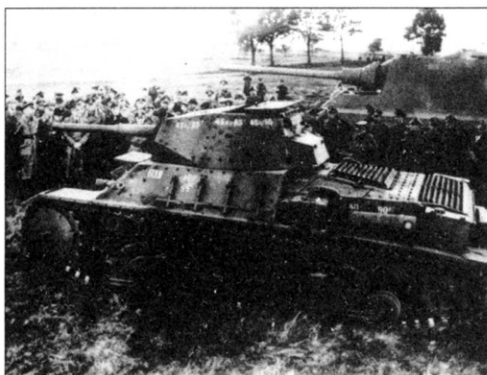


последовало «высочайшее» распоряжение начать ее серийный выпуск в следующем году. 7 апреля 1944 года машине присвоили название Panzerjaeger Tiger Ausf.В и индекс Sd.Kfz.186. Вскоре наименование машины упростили до Jagdtiger («Ягдтигр» — буквально с немецкого: охотящийся тигр. — Прим. авт.). Именно с этим названием вышеописываемая машина вошла в историю танкостроения. Первоначальный заказ составил 100 самоходных установок.

Уже к 20 апреля (день рождения Гитлера. — Прим. авт.), дабы порадовать фюрера, первый образец изготовили в металле. Полная боевая масса машины доходила до 74 т (с

ходовой частью конструкции Порше). Из всех участвовавших во Второй мировой войне серийных САУ эта являлась самой тяжелой.

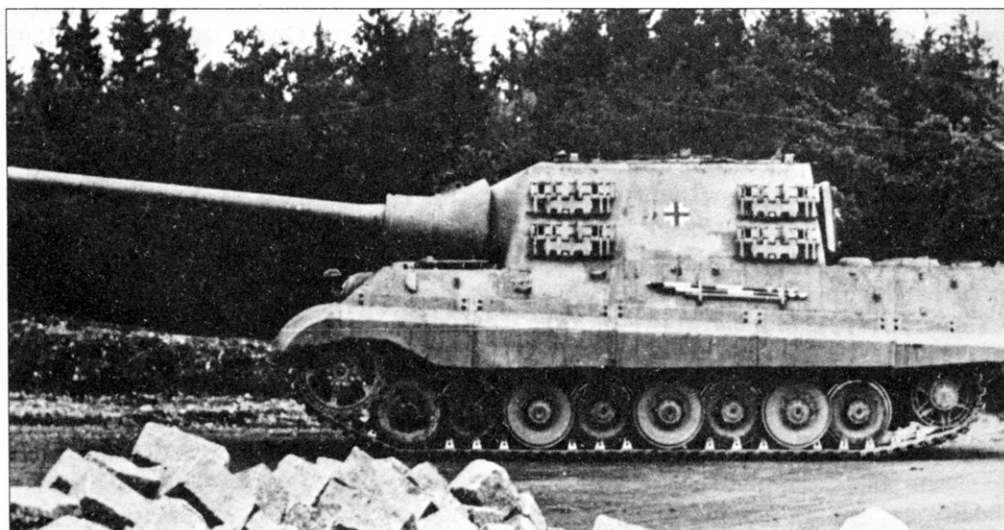
Разработкой конструкции самоходного орудия Sd.Kfz.186 занимались компании «Крупп» и «Хеншель», а производство собирались развернуть на заводах фирмы «Хеншель», а также на предприятии «Нибелунгенверке», входившей в состав концерна «Штейр-Даймлер-Пух АГ». Однако стоимость эталонного образца получилась чрезвычайно большой, поэтому главной задачей, которую поставило перед собой правление австрийского концерна, было добиться максимально возможного



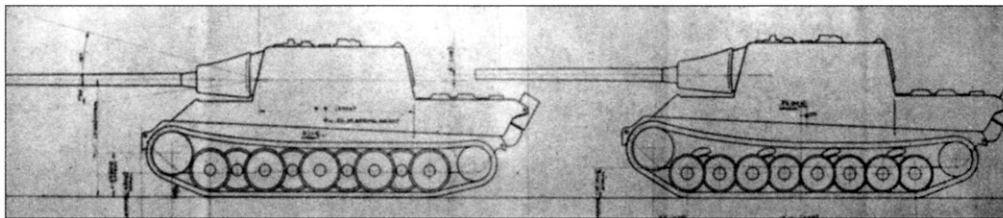
Адольф Гитлер осматривает новую германскую бронетанковую технику. На переднем плане средний танк итальянского производства Р40(1), на заднем – САУ «Ягдтигр». Полигон Арис, 20 октября 1943 года.



Тяжелый истребитель танков «Ягдтигр» первых серий (шасси № 305003) с ходовой частью конструкции Порше перед отправкой в учебную часть. Машина частично покрыта «циммеритом» и окрашена темно-желтой краской Dunkel Gelb. 1944 год.



Сравнительное изображение истребителя танков «Ягдтигр» с ходовой частью конструкции фирмы «Хеншель» (слева) и «ходовой» конструкции Порше (справа).



Сравнительная таблица трудоемкости изготовления ходовой части «Ягдтигра» фирмы «Хеншель» и КБ «Порше АГ».

«Хеншель»



Временные затраты на изготовление корпуса	.....	300 часов
Стоимость оборудования для изготовления корпуса	.....	866 000 RM
Вес заготовок для изготовления подвески	.....	17200 кг
Вес элементов подвески	.....	9 480 кг
Временные затраты на изготовление и монтаж элементов подвески	.....	460 часов

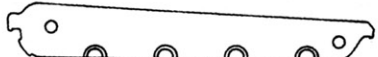


Установка и закручивание торсионов возможны только в собранном корпусе, в строгой последовательности с использованием специальной лебедки
Замена торсионов и кронштейнов подвески производится только в заводских условиях и исключается в войсках.



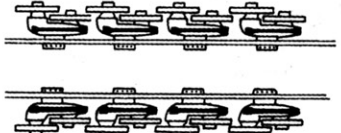
снижения стоимости серийного образца и сроков изготовления каждого истребителя танков. Поэтому доработкой САУ занялось конструкторское бюро еще одного австрийца — Фердинанда Порше («Porsche AG»). Поскольку самой трудоемкой частью в истребителе танков была именно «ходовая» Порше предложил применить в машине подвеску, имевшую тот же конструктивный принцип, что и подвеска, устанавливавшаяся на «Фердинанде». Однако из-за многолетнего конфликта конструктора с управлением вооружений рассмотрение вопроса затянулось до осени 1944 года, пока, наконец, не было

«Порше АГ»

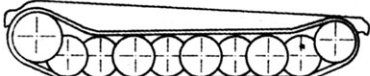


Временные затраты на изготовление корпуса	.....	140 часов
Стоимость оборудования для изготовления корпуса	.....	462 000 RM
Вес заготовок для изготовления подвески	.....	12 000 кг
Вес элементов подвески	.....	6 800 кг
Временные затраты на изготовление и монтаж элементов подвески	.....	230 часов

Выигрыш в массе подвески 2 680 кг
Выигрыш во времени изготовления и монтажа 390 часов
Выигрыш в стоимости 404 000 RM

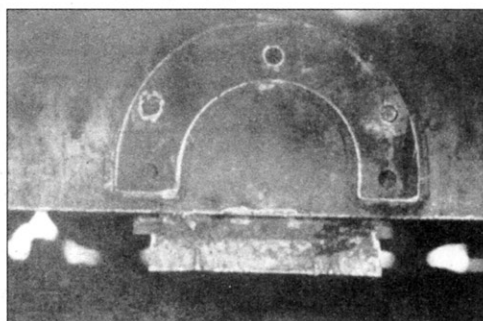
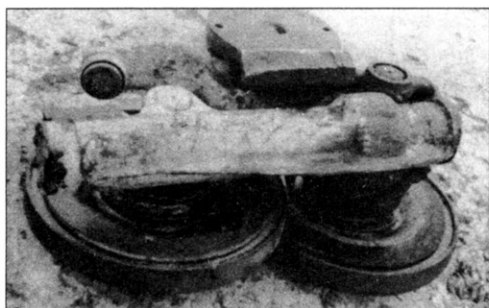


Сборка тележек подвески возможна отдельно от корпуса, а их монтаж производится на корпусе без применения специального оборудования.
Ремонт и замена вышедших из строя тележек подвески в войсковых условиях не представляет трудностей.



получено положительное заключение. Поэтому САУ «Ягдтигр» имели два вида различающейся между собой ходовой части — конструкции Порше и конструкции фирмы «Хеншель». В остальном выпущенные машины (по данным Ф. Шпильбергера собрали не более 70 машин, по данным В. Шнейдера — 74, по данным Ф. Ханка — 79, по данным отечественных специалистов 85. — Прим. авт.) отличались между собой незначительными конструктивными изменениями.

Компоновка самоходного орудия «Ягдтигр» была подобна базовой машине «Тигр II» и характерна для



На представленных фотографиях снята тележка «Ягдтигра» конструкции КБ «Порше АГ», сломавшаяся во время испытаний по причине поставки некачественного материала. Хорошо видны все конструктивные особенности тележки, а также способ ее крепления на корпусе самоходной установки. По принципу работы тележка была подобна таковой от САУ «Фердинанд», но отличалась как внешним видом, так и размерами.

большинства немецких танков периода Второй мировой войны, то есть с передним расположением трансмиссии.

Отделение управления находилось в передней части САУ. В нем размещались главный фрикцион, коробка передач и механизм поворота. Слева от коробки передач располагались органы управления самоходной установкой, контрольные приборы и сиденье механика-водителя. Справа — курсовой пулемет и сиденье стрелка-радиста. Радиостанция находилась в отделении управления — над коробкой передач и правой бортовой передачей.

Боевое отделение располагалось в центральной части самоходной установки. Над боевым отделением размещалась бронированная рубка, в которой и монтировалась артсистема САУ. Слева от пушки находились перископический прицел, механизм наведения и сиденье наводчика. Справа от орудия находилось сиденье командира самоходной установки. В нишах по стенкам корпуса рубки и на полу боевого отделения

размещался боекомплект. В задней части рубки находились «рабочие места» обоих заряжающих экипажа САУ.

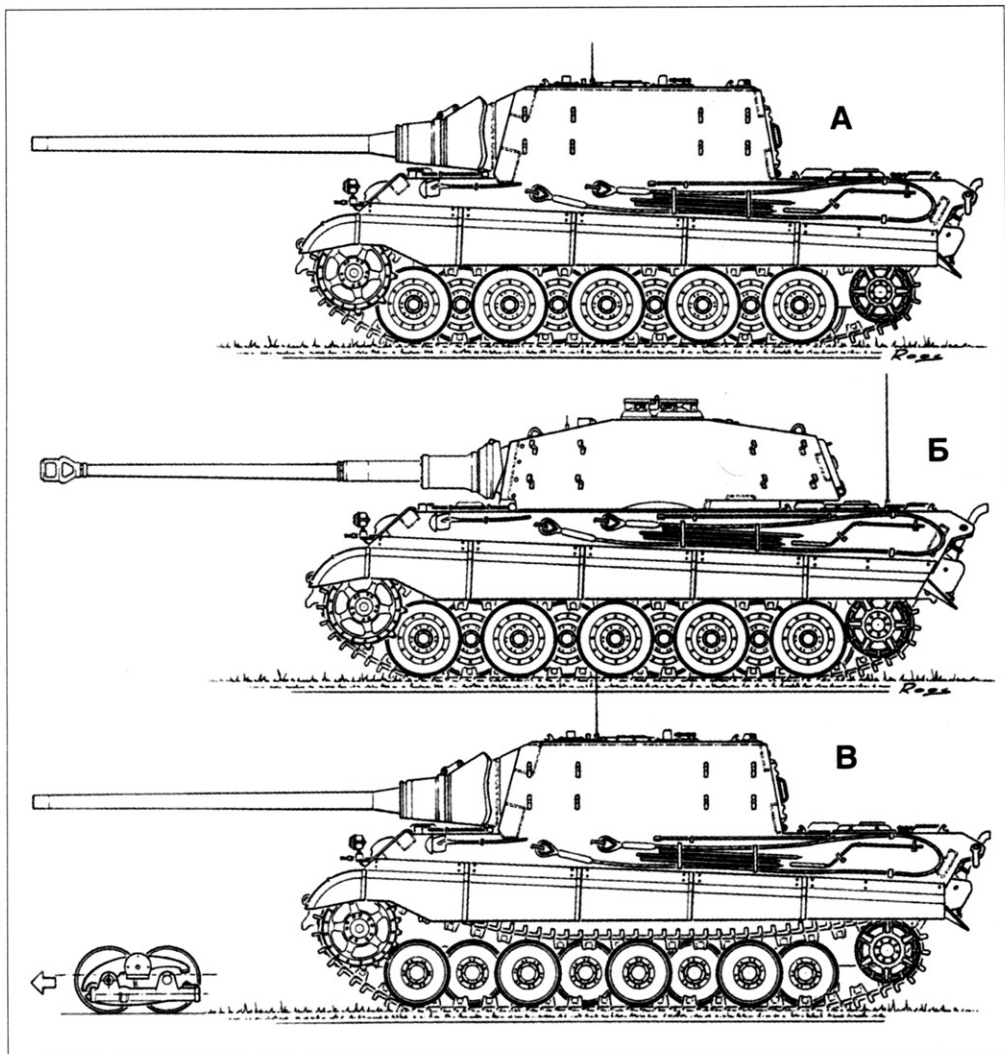
Также на днище «Ягдтигра» располагалось два топливных бака.

В моторном отделении, находившемся в кормовой части корпуса, размещались двигатель, вентиляторы и радиаторы системы охлаждения, а также топливные баки. Между моторным и боевым отделением имела перегородка.

Силовая установка «Ягдтигра» была подобна силовой установке танка «Королевский тигр», а тот в свою очередь целиком заимствовал ее у танка «Пантера». Трансмиссия с некоторыми усовершенствованиями была заимствована у танка типа Pz.Kpfw.VI «Тигр I».

Корпус самоходного орудия по форме в основном был идентичен корпусу танка «Королевский тигр» (а тот в свою очередь заимствовал конфигурации корпуса у «Пантеры». — Прим. авт.). Конструкция изготавливалась из катаных броневых плит, соединенных «в шип» и обва-

Сравнительная схема, показывающая идентичность ходовой части САУ «Ягдтигр» фирмы «Хеншель» (А) с аналогичной ходовой частью танка «Королевский тигр» (Б). Ниже представлена боковая проекция «Ягдтигра» с подвеской конструкции Ф. Порше (В), а также чертеж устройства тележки ходовой части австрийского конструктора.

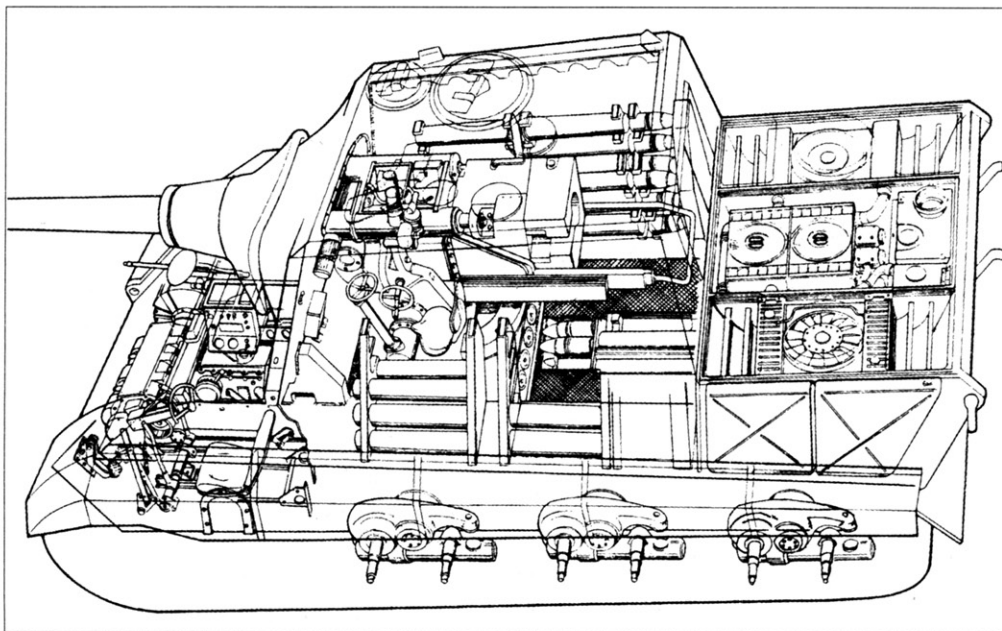


ренных аустенитовыми электродами. В корпусе САУ использовалось шесть типов плит толщиной от 150 до 25 мм. Верхний лобовой лист корпуса выполнялся сплошным и имел только амбразуру под шаровую установку курсового пулемета.

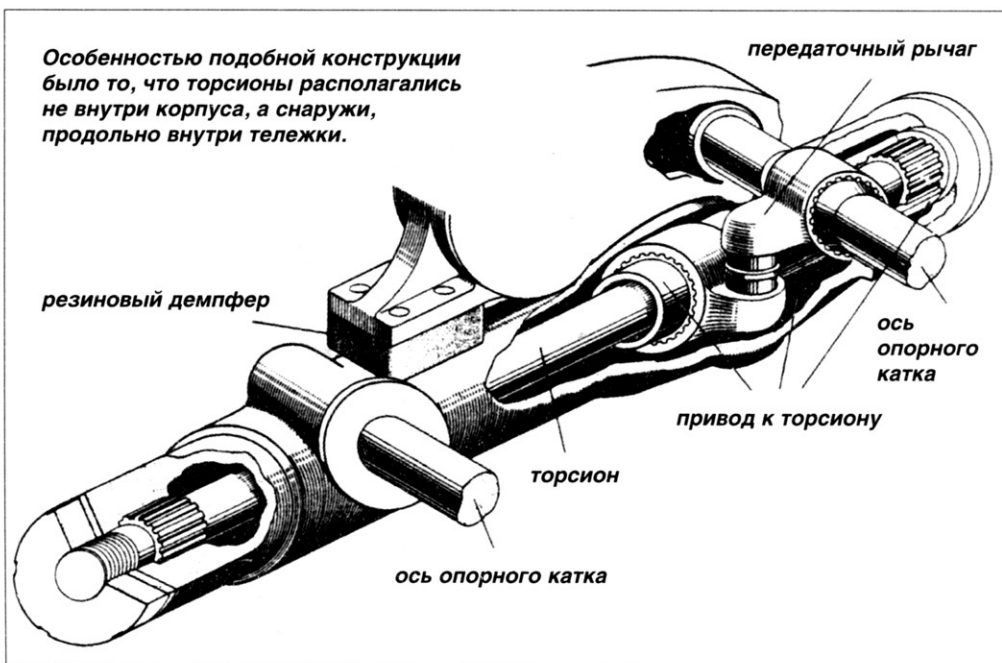
В передней части крыши корпуса были смонтированы смотровые приборы механика-водителя и стрелка-радиста, защищенные броневыми П-образными скобами. В верхней части лобового листа САУ был сделан вырез, чтобы обеспечить механику-водителю максимально возможный обзор.

Кроме того, в передней части крыши корпуса имелись люки-лазы

механика-водителя и стрелка-радиста. Для входа и выхода из самоходной установки крышки люков приподнимались вверх и отводились в сторону с помощью специального подъемно-поворотного механизма. Подобная конструкция концептуально повторяла аналогичный механизм в танке «Пантера» и почти точно копировала конструкцию «Королевского тигра» — люки-лазы во всех трех машинах выполнялись в крышке люка, предназначенного для монтажа и демонтажа трансмиссии. Между люками-лазами имелось вентиляционное отверстие закрытое броневым колпаком.



Внутренний интерьер тяжелого истребителя танков «Ягдтигр» с подвеской ходовой части, разработанной в КБ «Порше АГ».



Особенностью подобной конструкции было то, что торсионы располагались не внутри корпуса, а снаружи, продольно внутри тележки.

Схема действия подвески КБ «Порше АГ».

Кормовая часть корпуса делилась на три отсека внутренними водонепроницаемыми переборками. Два крайних отсека при преодолении водных преград вброд могли заливаться водой. В центральный же отсек, где находился двигатель, вода не поступала. Крайние отсеки зак-

рывались сверху броневыми решетками, четыре прямоугольные из них служили для притока воздуха, охлаждавшего радиаторы, а две круглых средних — для его отвода.

В крыше центрального отсека двигателя САУ «Ягдтигр» имелся люк, в крышке которого размеща-

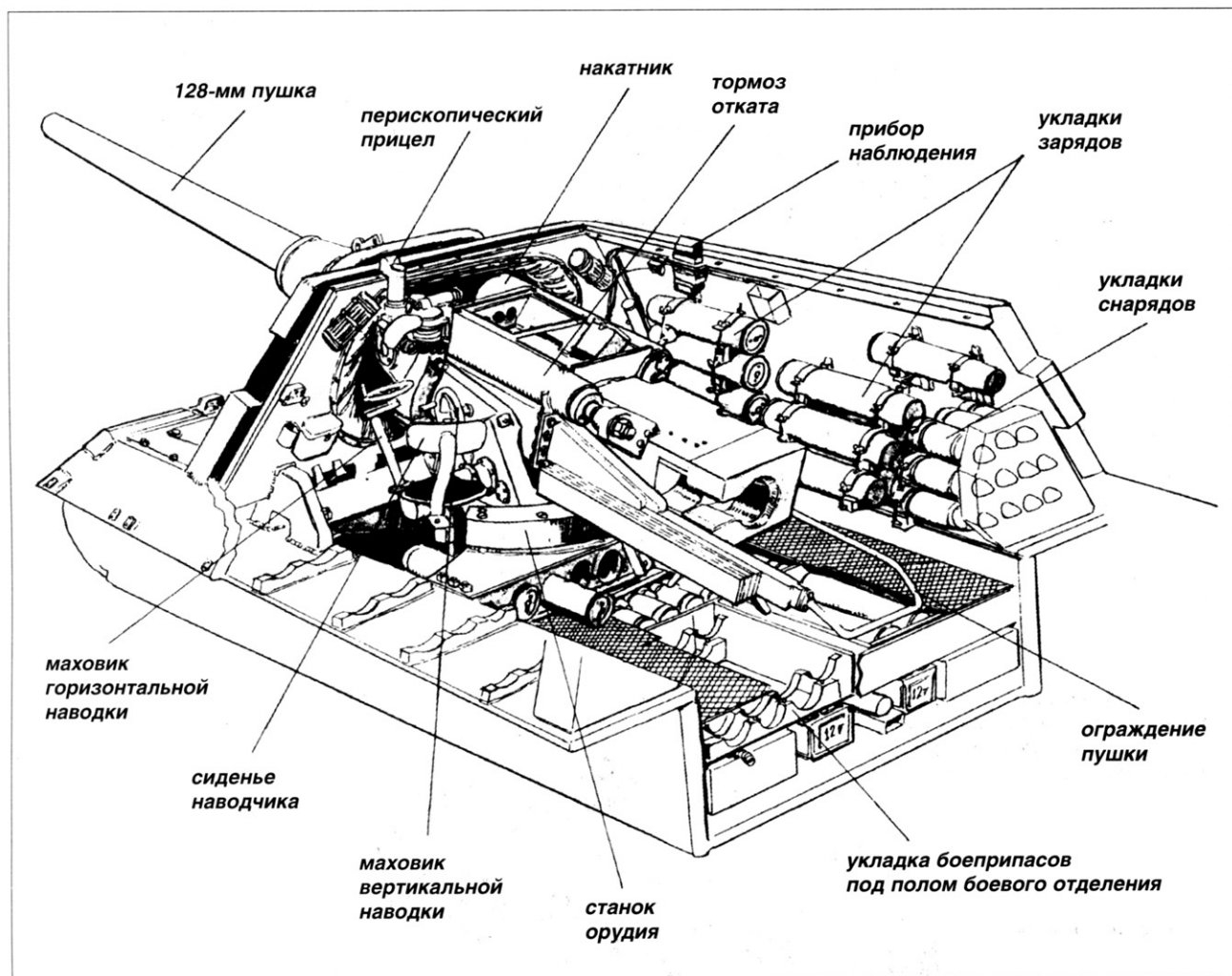


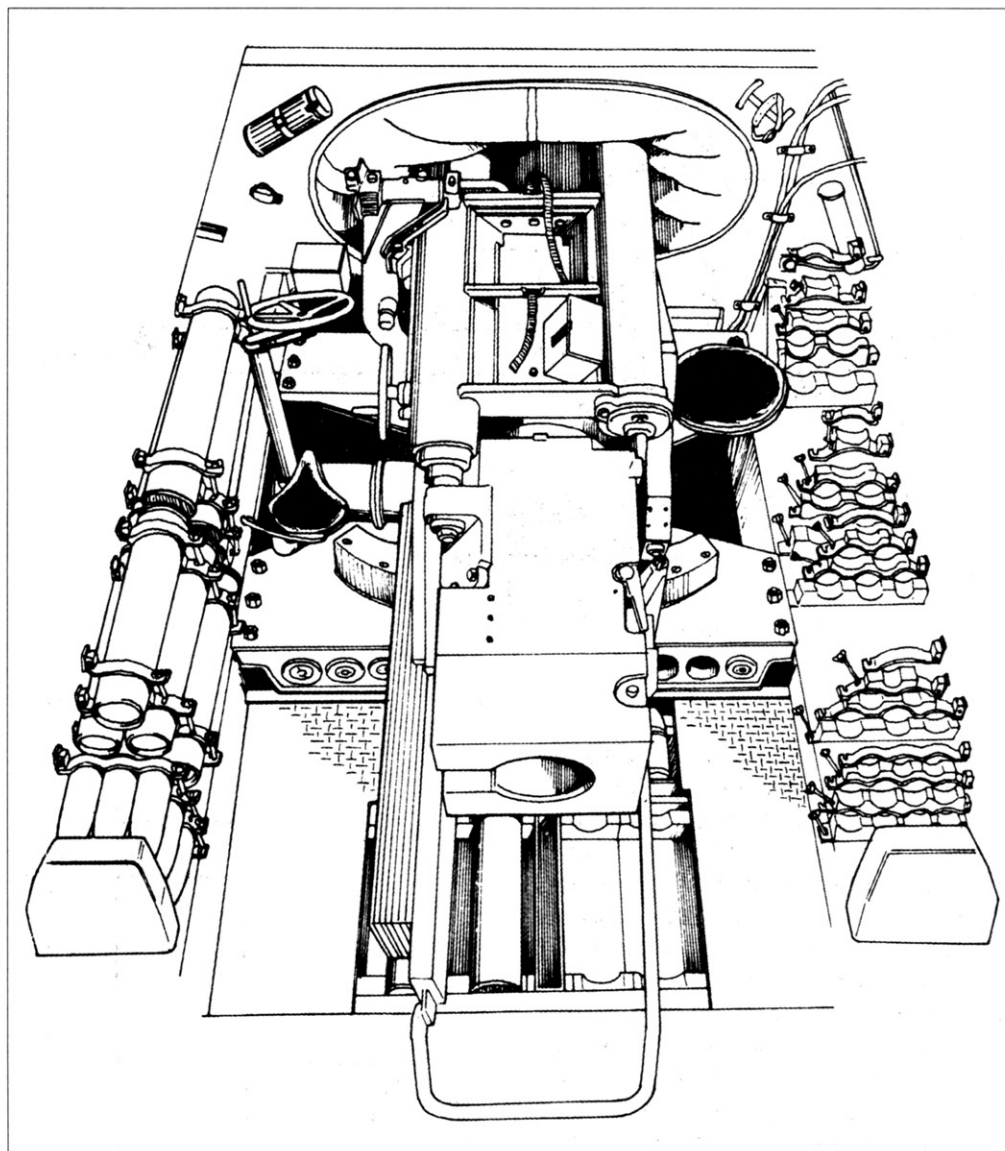
Схема компоновки боевого отделения тяжелой самоходно-артиллерийской установки «Ягдтигр». Представлена машина ранних серий.

лись прикрытые грибовидными колпаками две отдушины для притока воздуха к воздушным фильтрам, а также еще три отверстия (в крыше центрального отсека): для заливки воды в систему охлаждения, для доступа к горловине питания и для доступа воздухопроводящей трубы при подводном вождении САУ (системой ОПВТ истребители танков «Ягдтигр» не оснащались, отверстие осталось от родственной конструкции танка «Королевский тигр», значительное количество которых в ранней версии получили подобное оснащение. — Прим. авт.).

Также на крыше центрального отсека двигателя размещалось «гнездо»

для кронштейна зенитного 7,92-мм пулемета MG 42 (только на САУ «среднего» и позднего выпуска. — Прим. авт.). Расположение этого гнезда варьировалось в зависимости от производственной серии истребителя танков Sd.Kfz.186.

В днище корпуса были предусмотрены люки для доступа к торсионной подвеске, к спусковым кранам системы питания, охлаждения и смазки, к водооткачивающей помпе и к спускной трубе картера коробки передач. Перед сиденьем стрелка-радиста в днище был оборудован аварийный люк. Верхняя ветвь гусеницы и вертикальная часть борта корпуса прикрывались 6-мм фальш-



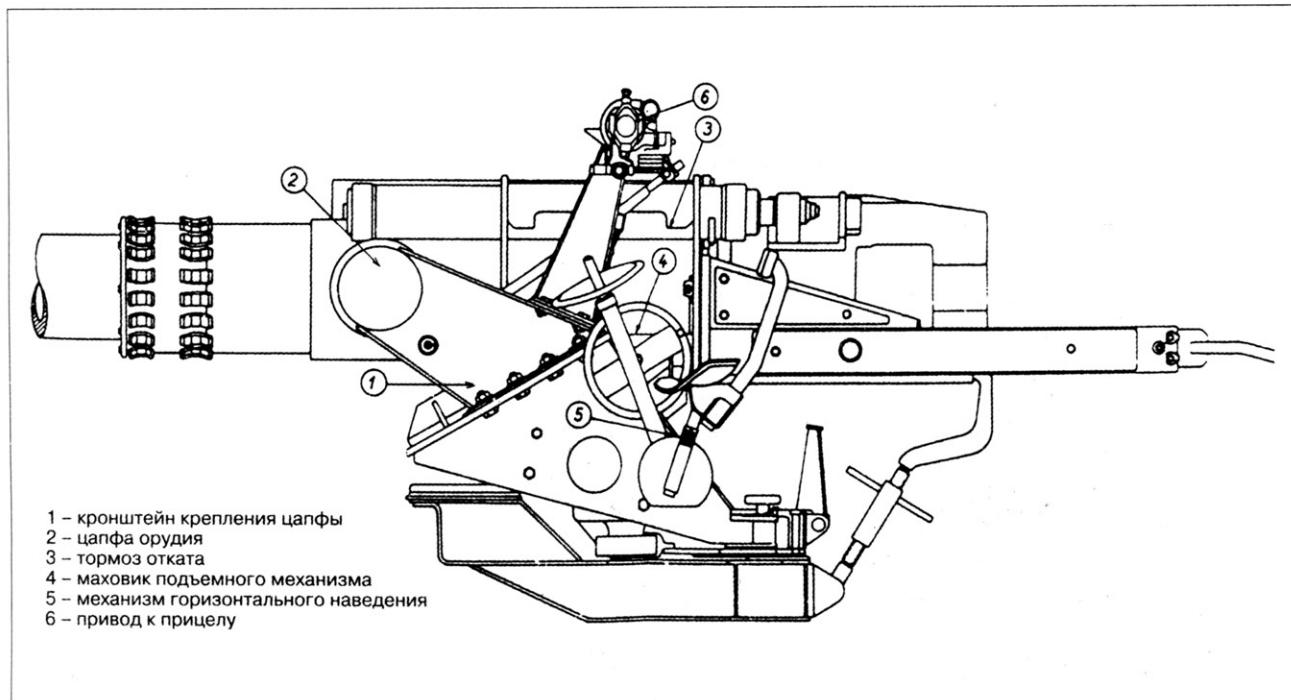
Компоновка 128-мм артсистемы Рак 80 в боевой рубке САУ. Снаряды (подобно гильзам) размещены на горизонтальных стеллажах, что соответствует машинам ранних серий выпуска. На поздних сериях снаряды закреплены были вертикально.

бортом, который одновременно являлся подкрылком.

Рубка истребителя танков изготавливалась заодно с корпусом в бортах и соединялась с лобовым и кормовым листами соединением типа «шип», усиленным шпонками (подобное соединение впервые удачно опробовал Ф. Порше на «Фердинанде» и «Маусе»). Толщина лобового листа рубки достигала 250 мм, причем располагался он под углом в 75°, что делало его практически неуязвимым для всех противотанковых

средств противника на дистанции более 400 м. Для изготовления лобовой брони использовалась та же «морская сталь», что и для САУ типа «Фердинанд». В кормовой части рубки монтировался лист толщиной 80 мм, в котором располагались распашные бронедвери, предназначенные для демонтажа орудия, загрузки-выгрузки боекомплекта и эвакуации экипажа.

Крыша рубки из 40-мм броневго листа крепилась к корпусу на болтах, что было очень удобно в из-

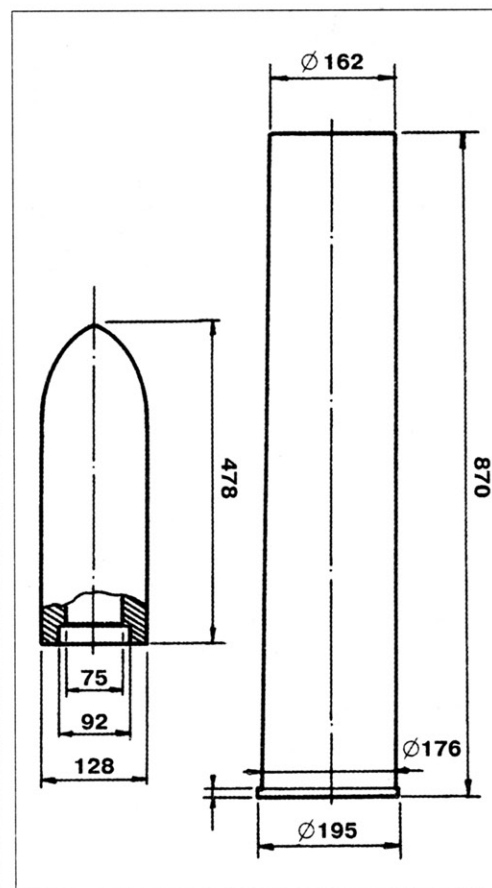


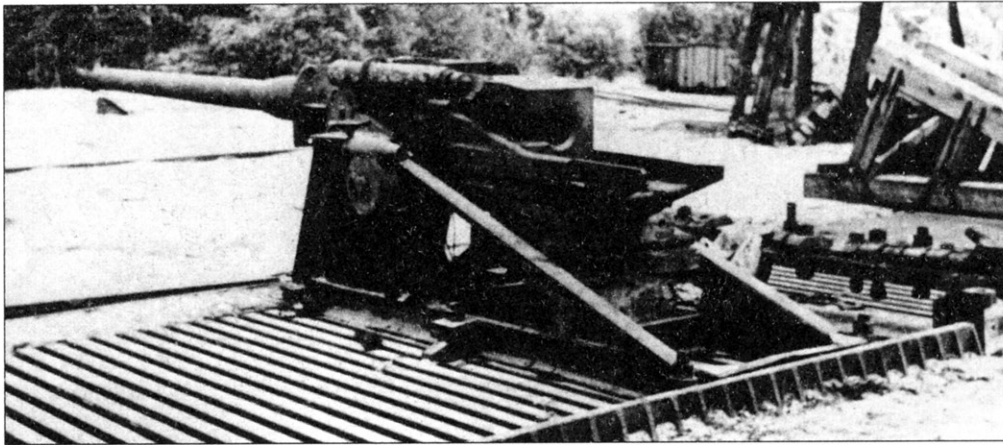
Схематический рисунок станка 128-мм пушки Pak 80. Цифрами помечены основные агрегаты этой артиллерийской системы.

Схематический рисунок боеприпаса Panzer Granate 43 раздельного заряжания, использовавшегося для артсистем Pak 44 и Pak 80. Длина снаряда составляла 478 мм, а вес – 15 кг. Гильза (справа) при диаметре 195 мм имела длину 870 мм и вес 12 кг.

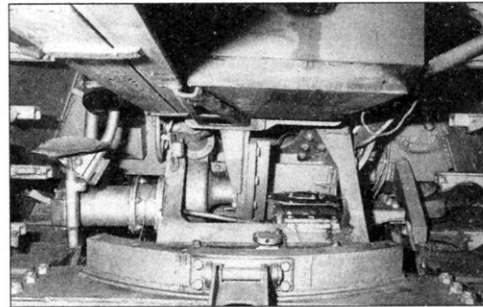
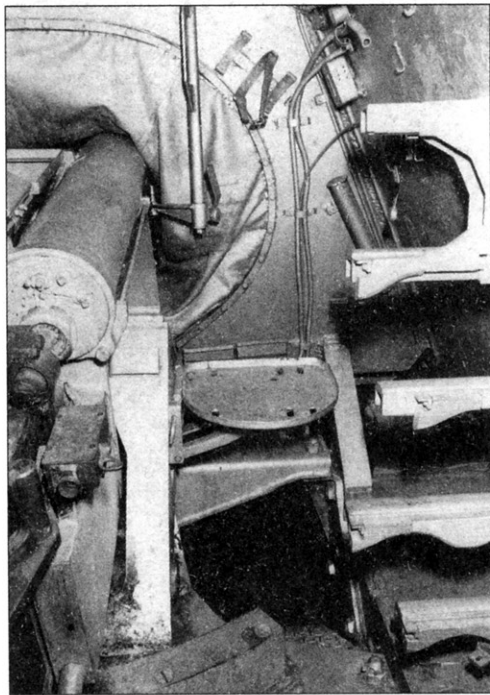
готовлении и обслуживании САУ. С правой стороны крыши рубки размещались командирская башенка, через отверстие в крыше которой командир мог наблюдать за полем боя через стереотрубу. Левее командирской имелась подвижная аппаратура перископического прицела 128-мм орудия. Сразу за командирской башенкой располагался большой круглый командирский люк. Левее его находилась пусковая установка 26-мм противопехотного гранатомета, предназначенного для обороны машины в ближнем бою с пехотными подразделениями. Позади люка по центру машины на крыше выступал бронеколпак вентилятора боевого отделения. И, наконец, в кормовой части крыши находилось два (или три) перископа для осмотра панорамы поля боя вокруг истребителя танков.

Вооружение. Основным вооружением САУ «Ягдтигр» являлась 128-мм артсистема Pak 80, которая устанавливалась в амбразуре переднего листа рубки, прикрытой массивной литой





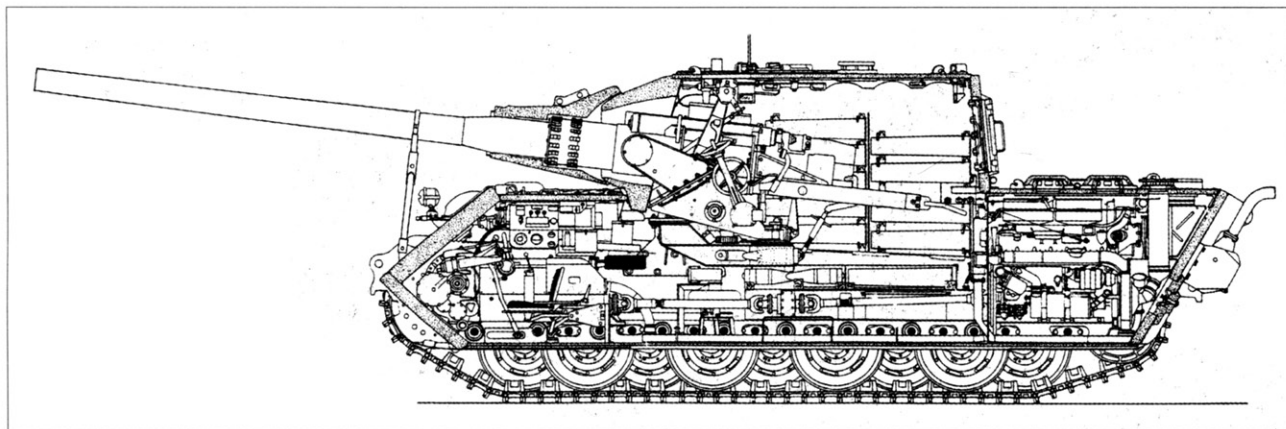
Станок 128-мм артсистемы Рак 80 на испытательном полигоне. 1943-1944 годы.



Фотографии рубки САУ «Ягдтигр». Видно место командира самоходной установки и казенная часть, а также элементы станка 128-мм артсистемы Рак 80.

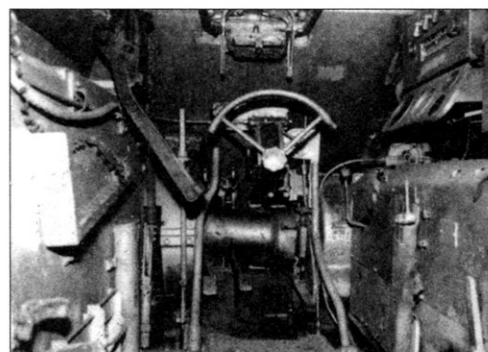
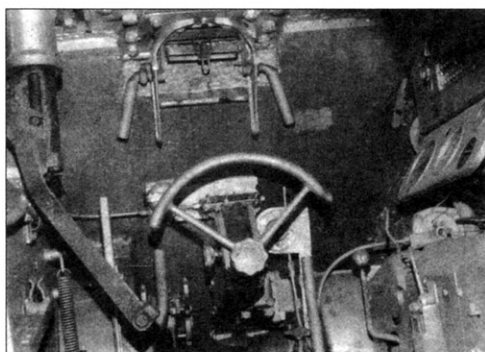
маской. Первоначально планировалось оснастить «Ягдтигр» 128-мм орудием с длиной ствола в 70 калибров, однако, так как для полевой артиллерии уже была принята 128-мм артсистема с длиной ствола в 55 калибров и такое же орудие должно было быть установлено на танке «Маус», было решено унифицировать их. Таким образом, длина ствола Рак 80 составила 55 калибров. Начальная скорость бронебойного снаряда подобного орудия достигала 920 м/с. Длина

ствола пушки, разработанной фирмой «Крупп» и изготавливающейся на предприятии «Берта-Верке» в Бреслау, составляла 55 калибров (7020 мм). Масса орудия составляла 7000 кг. Затвор был клиновидный, горизонтальный, имел 1/4 автоматики — то есть открывание затвора и экстрактирование гильзы производились вручную, а после досылания снаряда и заряда затвор закрывался автоматически. Пушка была смонтирована на специальном станке, установленном в корпусе САУ. Вертикальное наведение артсистемы осуществлялось в пределах от -7° до 15° , горизонтальное — с максимальным отклонением в -10° в любую из сторон. Противоткатные устройства располагались над стволом орудия. Предельная длина отката — 900 мм. Наибольшая дальность стрельбы осколочно-фугасным снарядом достигала 12,5 км. На расстоянии до 2000 м эта пушка пробивала броню толщиной 148 мм.



Разрез самоходного орудия «Ягдтигр» с ходовой частью фирмы «Хеншель». Показана машина ранних серий выпуска.

На фотографии в различных ракурсах показано место механика-водителя тяжелого истребителя танков «Ягдтигр». Хорошо видно рулевое колесо («полубаранка») и приборная доска, расположенная на правой стенке. Ниже ее – коробка перемены передач.



Орудие Pak 80 отличалось от 128-мм зенитной пушки Flak 40 раздельно-гильзовым заряданием. В тесной рубке САУ с громоздким и тяжелым унитарным боеприпасом банально не было возможности развернуться. Для ускорения процесса зарядания в экипаж «Ягдтигра» входили сразу два заряжающих: в то время как один досылал в камеру снаряд, другой подавал гильзу с зарядом. Тем не менее, скорострельность «Ягдтигра» не превышала 2-3 выстрелов в минуту. Боекомплект САУ размещался на полу боевого отделения и в бортах рубки в хомутиковых укладках и составлял 38 или 40 выстрелов*.

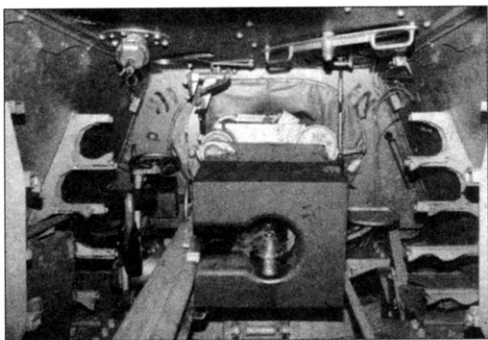
Перископический прицел WZF 2/7 имел десятикратное увеличение и поле зрения 7°, что позволяло поражать цели на дистанции до 4000 м.

В связи «с нехваткой» 128-мм артсистем Pak 80 (повинуясь сиюми-

нутной логике иметь как можно больше противотанковых пушек в данный момент, их спешно устанавливали на трофейные советские и трофейные французские буксируемые лафеты. — Прим. авт.) было принято достаточно странное решение об установке на «Ягдтигр» 88-мм пушки Pak 43/3. Планировалось в первом полугодии 1945 года изготовить 20 подобных машин для учебного дивизиона. Проект САУ Panzerjaeger Tiger fuer 8,8 cm Pak 43/3 (Sd.Kfz. 185) был разработан, но «в металле» подобная машина изготовлена не была. Остался «на бумаге» и проект вооружения «Ягдтигра» 128-мм пушкой с длиной ствола в 66 калибров.

Курсовой 7,92-мм пулемет MG 34 размещался в лобовом листе корпуса в шаровой установке. На задней (надмоторной) бронебите корпуса САУ мог быть закреплен кронштейн

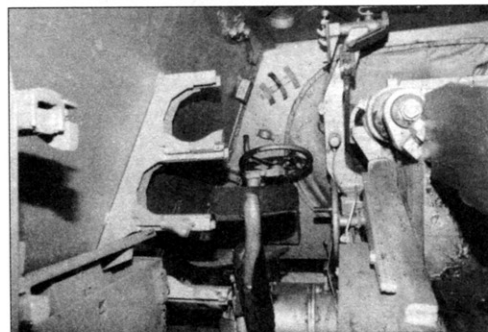
*Использовались два типа боеприпасов: бронебойный Panzer Granate 43 и осколочно-фугасный Spreng Granate.



ный четырехтактный двигатель «Майбах» HL 230 P30 мощностью 700 л.с. (515 кВт) при 3000 об./мин (на практике число оборотов не превышало 2600 об./мин, в этом случае мощность двигателя составляла только 600 л.с. — Прим. авт.). Диаметр цилиндра равнялся 130 мм, а ход поршня составлял 145 мм. Сами цилиндры располагались V-образно под углом 60°. Степень сжатия составляла 6,8. Сухая масса двигателя равнялась 1300 кг.



Топливо — этилированный бензин с октановым числом не ниже 74. Емкость семи бензобаков составляла 860 л. Этого запаса хватало на движение по шоссе на дороге на расстоянии до 110 км, на местности — до 80 км (впрочем, испытания «Ягдтигра» в СССР дали иные результаты: по шоссе — 120 км, по проселочной дороге — 60-65 км). Подача топлива принудительная, с помощью двух диафрагменных насосов



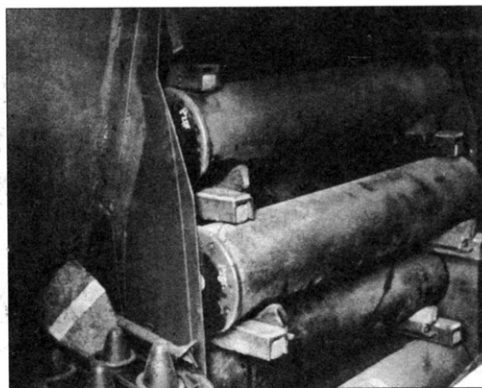
с зенитным 7,92-мм пулеметом MG 42 (или MG 34). Боекомплект пулеметов составлял 4800 патронов.

Курсовой пулемет MG 34 оснащался 1,8-кратным телескопическим прицелом KZF 2.

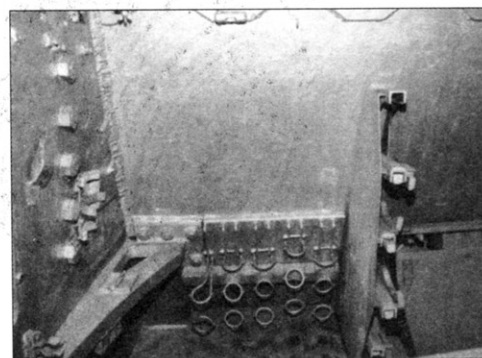
В крыше рубки устанавливалось «устройство для ближнего боя» (Nahkampfgerät) — мортирка калибром 26 мм, в боекомплект которой входили дымовые, осколочные и осколочно-зажигательные гранаты.

Двигатель и трансмиссия. На истребителе танков «Ягдтигр» устанавливался 12-цилиндровый (объем цилиндров 23 литра) карбюратор-

Интерьер рубки тяжелого истребителя танков «Ягдтигр». На верхних снимках — вид на казенную часть 128-мм орудия Pak 80. Справа и слева на стенах — держатели орудийных гильз, слева над орудием на крыше САУ — казенная часть противопехотного гранатомета, служившего для обороны машины от стрелковых подразделений в ближнем бою. Место командира орудия (наводчика) — слева на нижнем фото. Рядом с ним видны крепежные кронштейны для орудийных гильз с зарядом для пушки Pak 80.

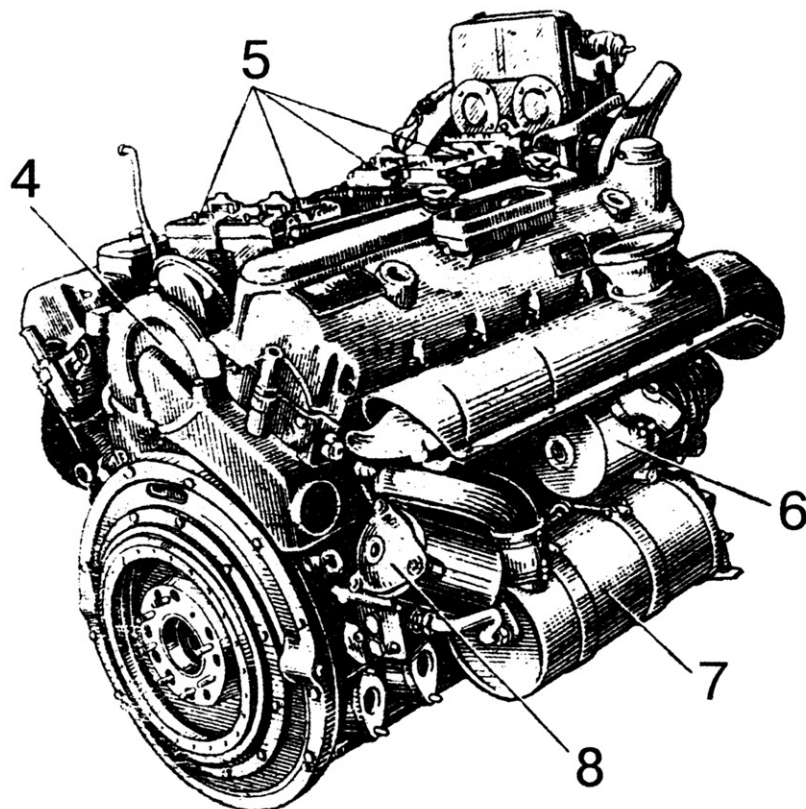
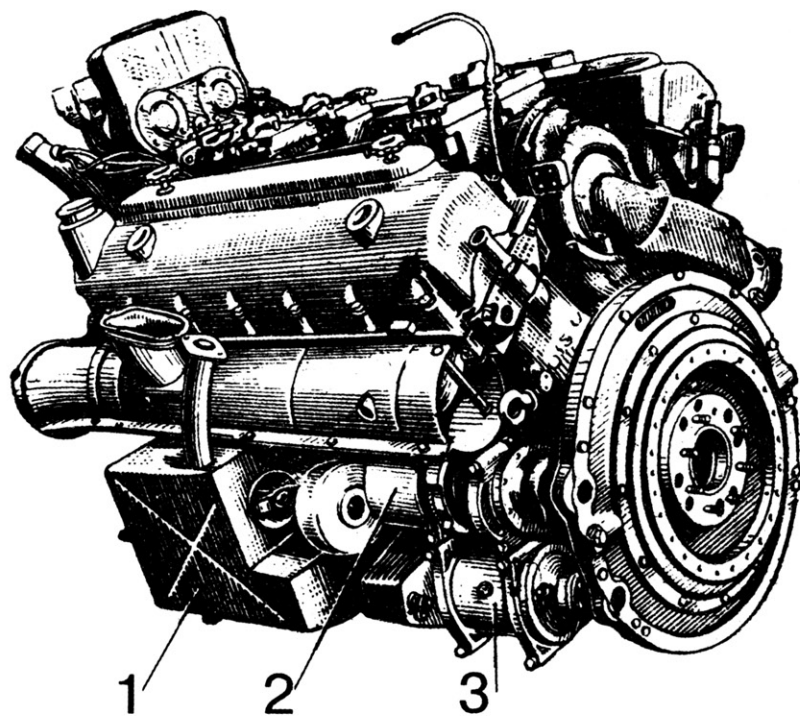


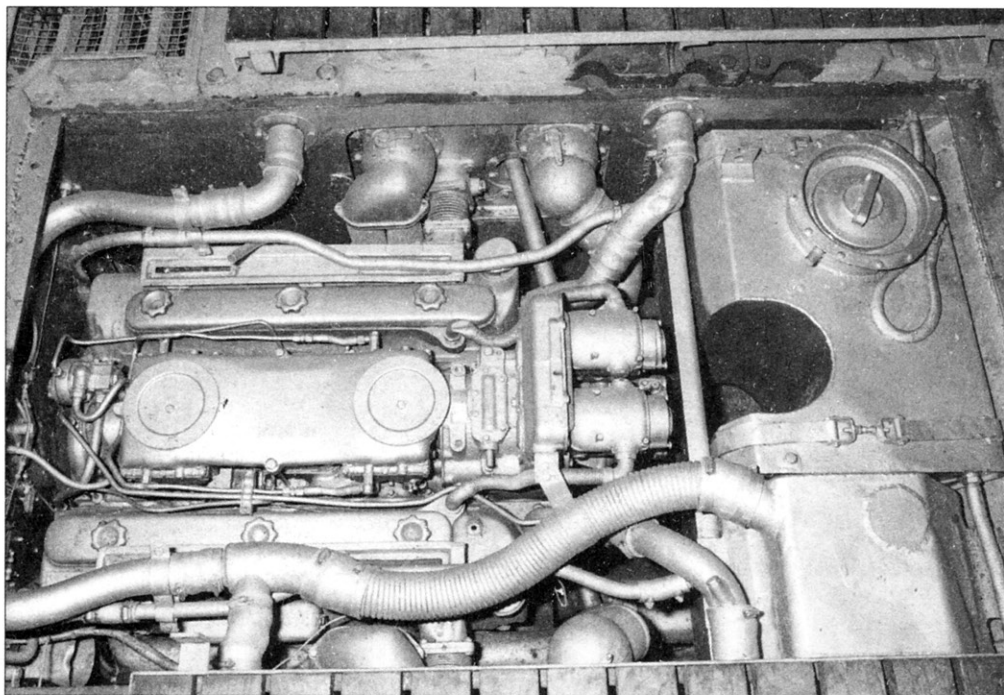
Боеукладка для 128-мм орудия Pak 80 в рубке САУ позднего выпуска — гильзы располагаются на стеллажах горизонтально, а снаряды — вертикально.



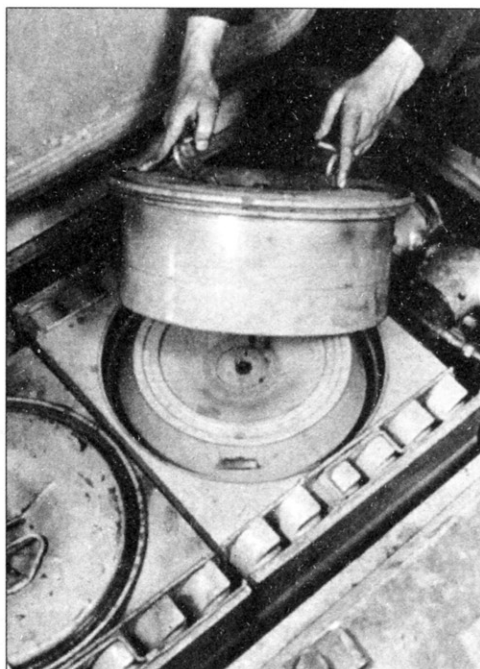
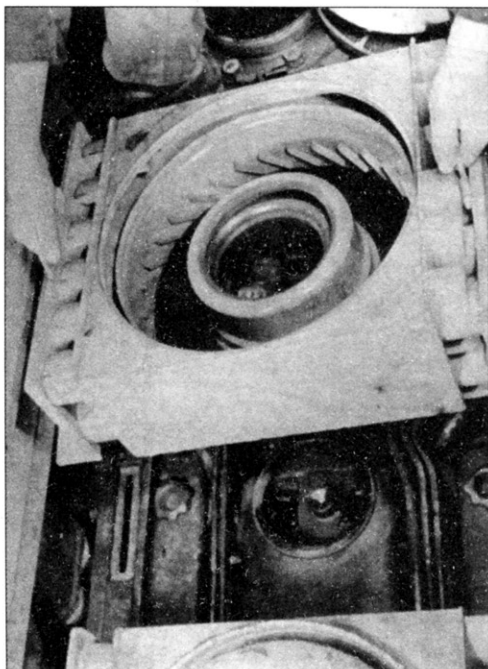
Кормовая часть борта боевой рубки. Кольца, запечатленные на снимке, служили для крепления 14 снарядов (гранат) 26-мм гранатомета и размещались вертикально.

Общий вид двигателя
«Майбах» HL 230 P30
слева и справа.
Цифрами на рисунке
обозначены:
1 – маслобак,
2 – инерционный
стартер,
3 – электростартер,
4 – водяная помпа,
5 – карбюратор,
6 – электрогенератор,
7 – маслорадиатор,
8 – масляный фильтр.





Снимок общего вида
двигательной
установки САУ
«Ягдтигр».



Двигательная
установка САУ
«Ягдтигр» – установка
воздушных фильтров
и бронекрышек
на нем.

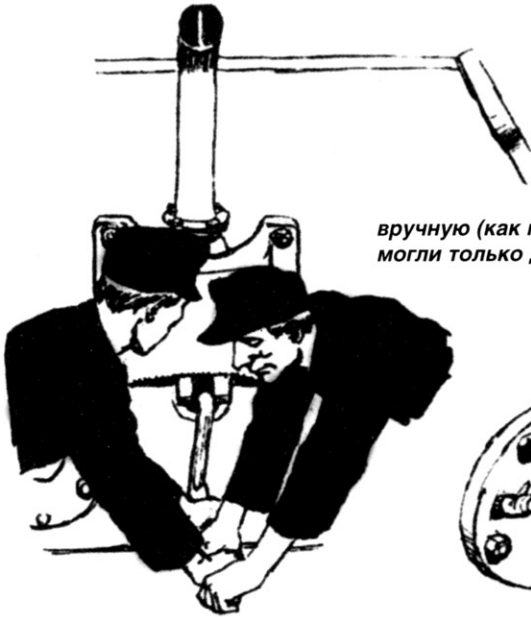
типа «Солекс». Карбюраторов было 4, также марки «Солекс»: 52 FFJ IID.

Система смазки – циркуляционная, под давлением, с сухим картером. Циркуляция масла осуществлялась тремя шестеренчатыми насоса-

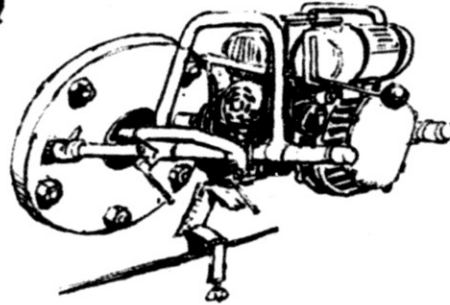
ми, из которых один нагнетающий и два отсасывающих.

Система охлаждения – жидкостная. Радиаторов – четыре, соединенных по два последовательно. Емкость радиаторов составляла около

Варианты и специальные устройства
для запуска двигателя САУ «Ягдтигр»
в нештатных условиях.



вручную (как правило завести двигатель САУ вручную
могли только два члена экипажа «Ягдтигра»)



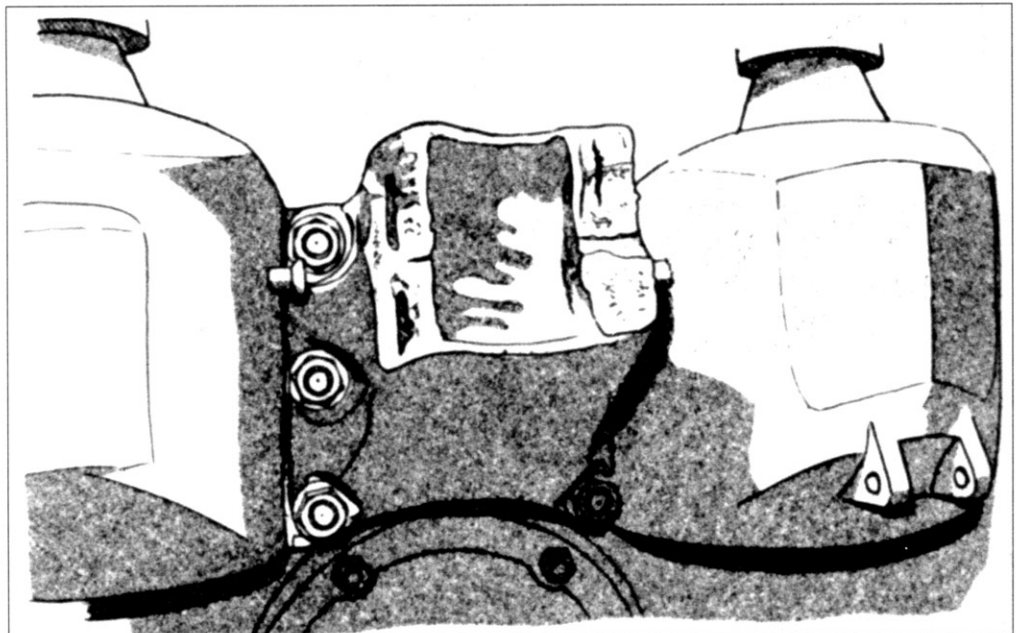
с помощью
специального
пускового
устройства –
двухтактного
«пускатча»
Kurbelwellen-
Benzinanssler

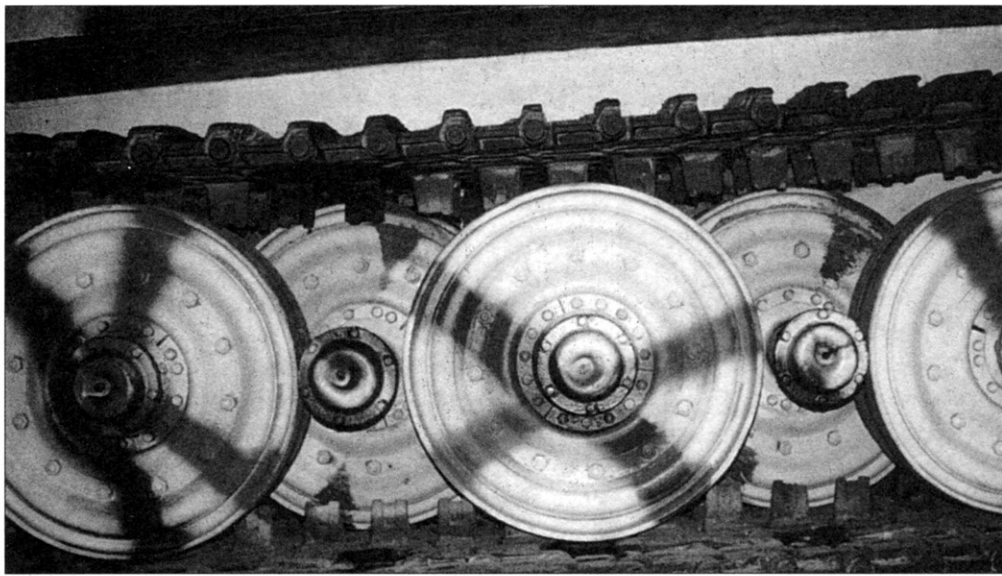


от двигателя автомобилей
«Кюбельваген» и «Швиммваген»

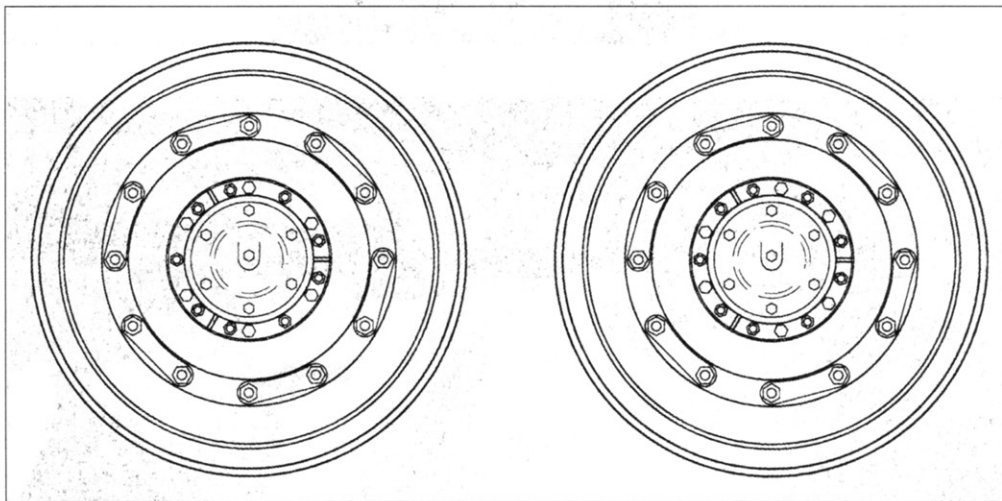
Схемы,
иллюстрирующие
способы и агрегаты
для нештатного
запуска двигателя.

Вид и схема
установки
термосифонного
устройства для
подогрева элементов
двигателя при
запуске агрегата
в зимних условиях.





Опорные катки ходовой части конструкции фирмы «Хеншель» также незначительно различались между собой. На снимке и рисунках показаны оба вида опорных катков.



«Ходовая» САУ состояла из девяти сдвоенных цельнометаллических катков размером 800х95 мм.

114 л. По обеим сторонам двигателя располагались вентиляторы типа «Циклон», способные работать в двух разных режимах.

Для ускорения запуска двигателя в холодное время года предназначался термосифонный подогреватель, отапливаемый паяльной лампой, который устанавливался с наружной стороны кормового листа корпуса.

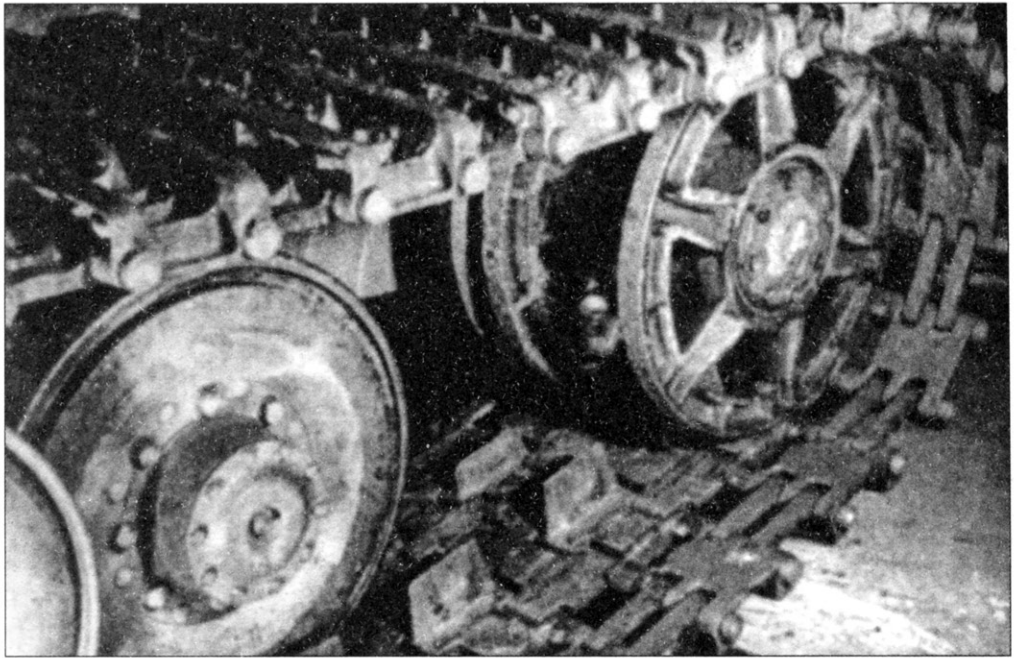
Штатно запуск двигателя осуществлялся с помощью электро-стартера. В случае необходимости был возможен запуск двигателя

вручную или с помощью «пускача». Рукоятка ручного запуска двигателя соединялась с кулачковой муфтой на коленчатом валу двигателя. Рукоятку вставляли в небольшое отверстие в кормовом листе корпуса с правой стороны, чуть ниже выхлопной трубы. Отверстие закрывалось бронекрышкой.

Для пуска двигателя с помощью специального устройств («пускача») снималась крышка большого люка на уровне коленчатого вала двигателя. «Пускач» неподвижно фиксировался на броне танка* с помощью

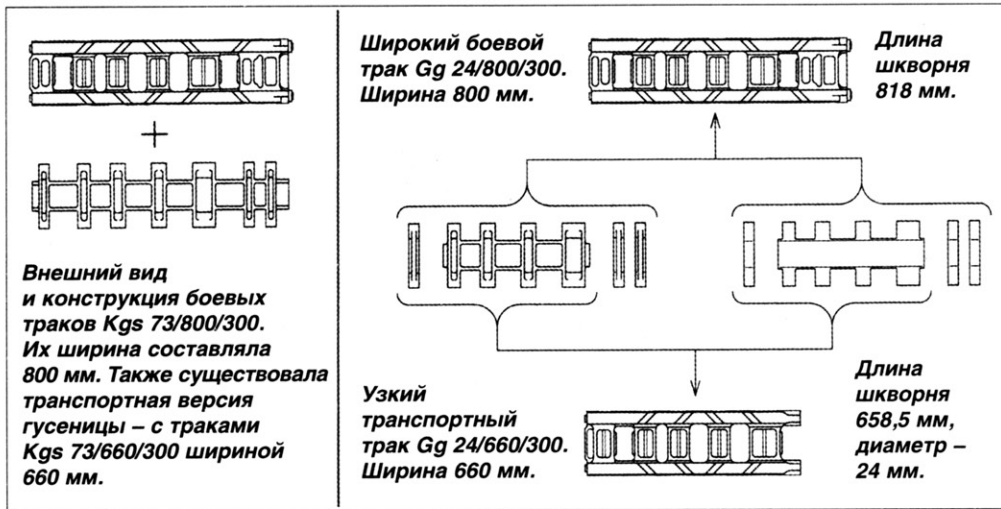
**Или самоходной установки.*

Снимки опорных катков и ленивца ходовой части, разработанной в КБ «Порше АГ». Они могли использоваться как с одногребневыми, так и с двухгребневыми траками гусеничных цепей.

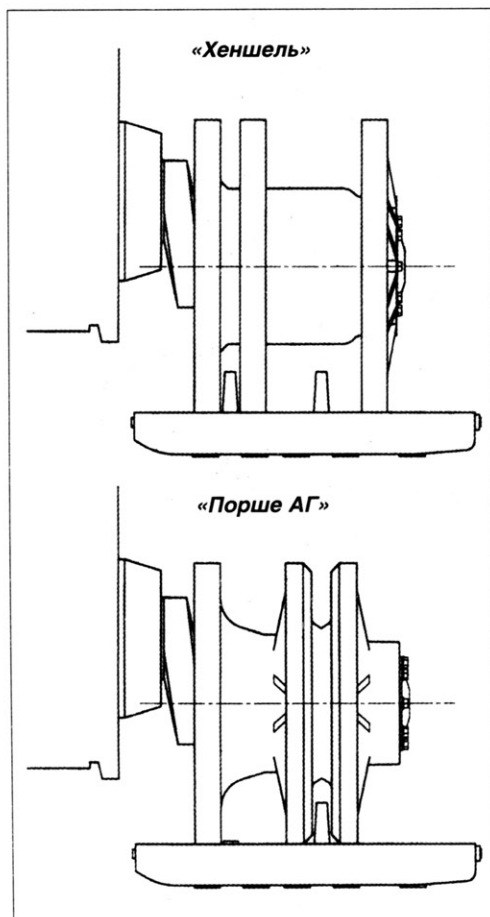


двух держателей и шестерня на валу «пускатча» входила в зацепление с шестерней на коленчатом валу двигателя.

Также с помощью другого специального устройства был возможен запуск двигателя САУ от двигателей легковых автомоби-



Рисунки гусеничных траков Kgs 73/800/300 (слева), а также Gg 24/800/300 и Gg 24/660/300 (справа), применявшиеся для гусеничных цепей ходовой части САУ «Ягдтигр». Детали, составляющие гладкий трак конструкции, представленной справа, могли использоваться как с боевым, так и с транспортным гребневыми траками.



ние о том, что ни танк «Королевский тигр», ни истребитель танков «Ягдтигр», созданный на его базе, не были в состоянии тянуть на буксире машину аналогичной массы из-за того, что «горел двигатель». Подобные утверждения не соответствовали истине, поскольку и на испытаниях в Германии и на «тестировании» в СССР танк и САУ уверенно тянули на буксире за собой «себе подобных» даже по бездорожью.

Трансмиссия «Ягдтигра» состояла из карданной передачи, коробки передач со встроенным главным фрикционом, механизма поворота, бортовых передач и дисковых тормозов. При этом главный фрикцион, коробка передач и механизм поворота, состоявший из двух суммируемых планетарных рядов, конструктивно были объединены в единое целое – двухпоточный механизм передач и поворота.

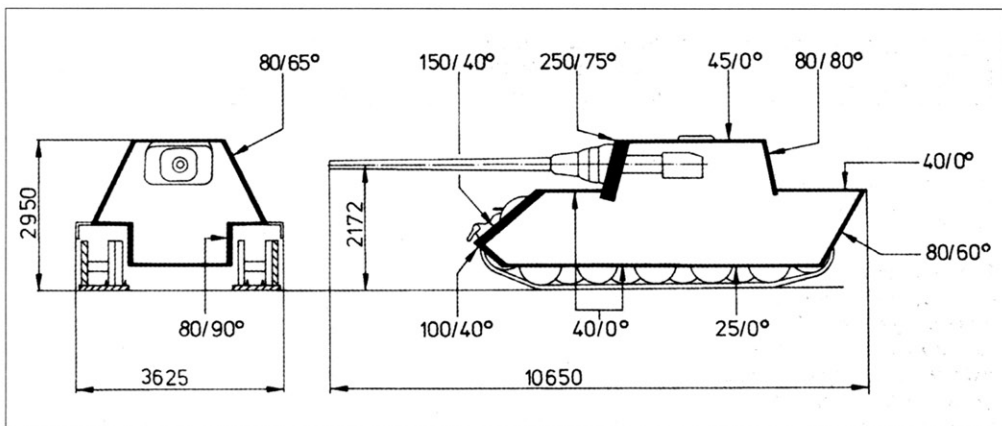
Коробка передач «Майбах» типа OLVAR B 401216 (или другое написание: OLVAR OG(B) 40 12 16B) продукции завода «Захнрадфабрик» (Zahnradfabric) из Фридрихсхафена – безвальная, с продольным расположением осей, восьми-ступенчатая, с постоянным зацеплением шестерен, с центральным синхронизатором и индивидуальными

лей «Кюбельваген» или «Швимваген».

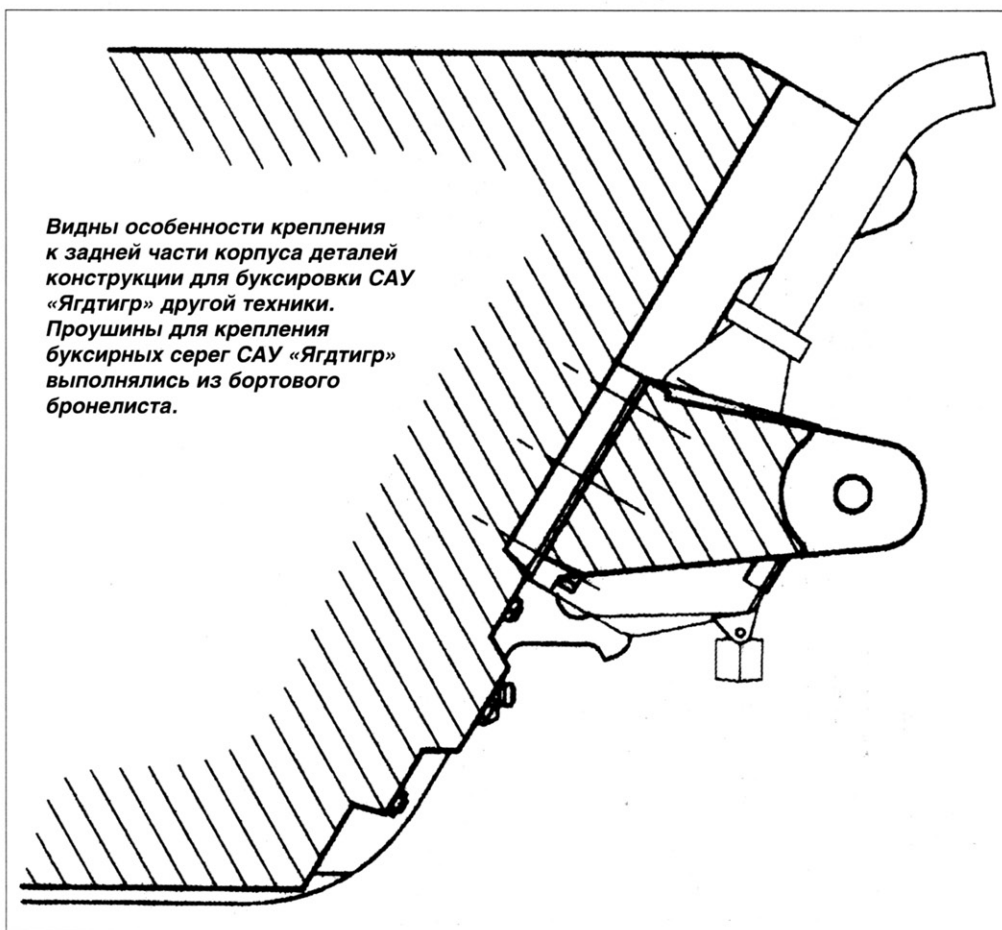
Нередко, особенно в отечественной литературе, высказывалось мне-

Схемы устройства ленивцев конструкции фирмы «Хеншель» (вверху) и КБ «Порше АГ» (внизу). На схеме представлены гусеницы с гребневыми траками различных конструкций.

Схема бронирования
тяжелого истребителя
танков «Ягдтигр».

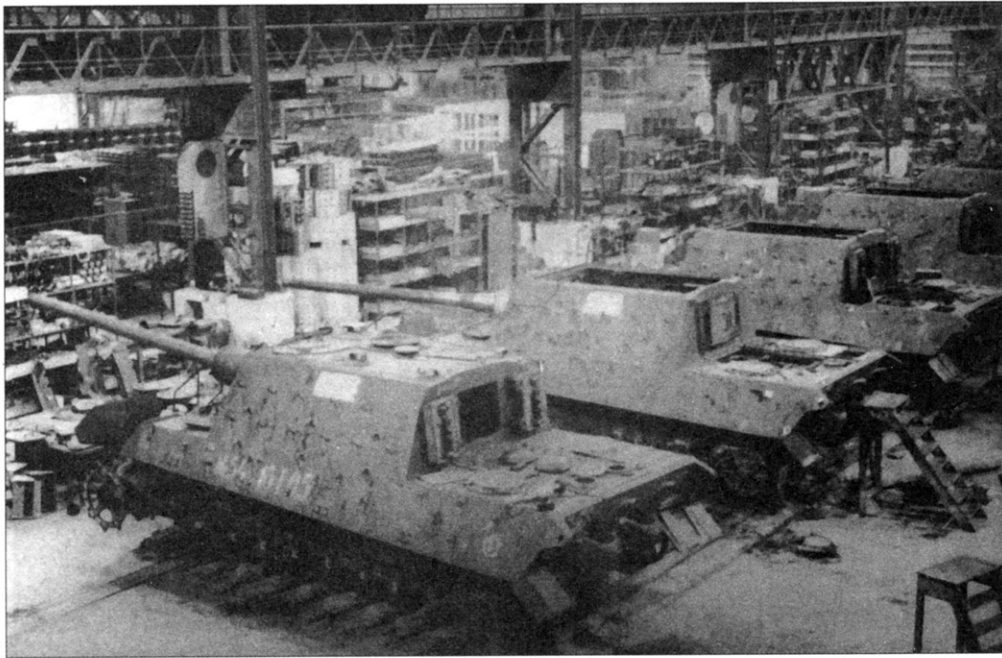


Сечение,
показывающее
особенности
бронировки задней
части корпуса
САУ «Ягдтигр».

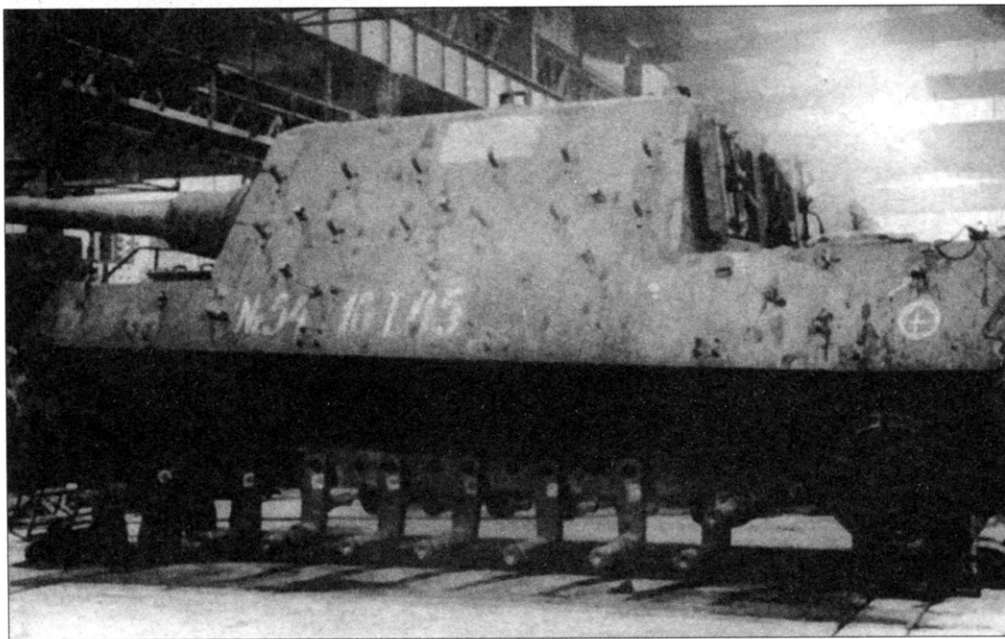


тормозами, с полуавтоматическим управлением. Коробка обеспечивала 8 передач вперед и 4 назад. Ее особенностью являлось отсутствие общих валов для нескольких шестерен, каждая шестерня монтировалась на

отдельных подшипниках. Коробка снабжалась автоматическим гидравлическим сервоприводом. Для переключения передач достаточно было перевести рычажок, не выжимая педали главного фрикциона. Серво-



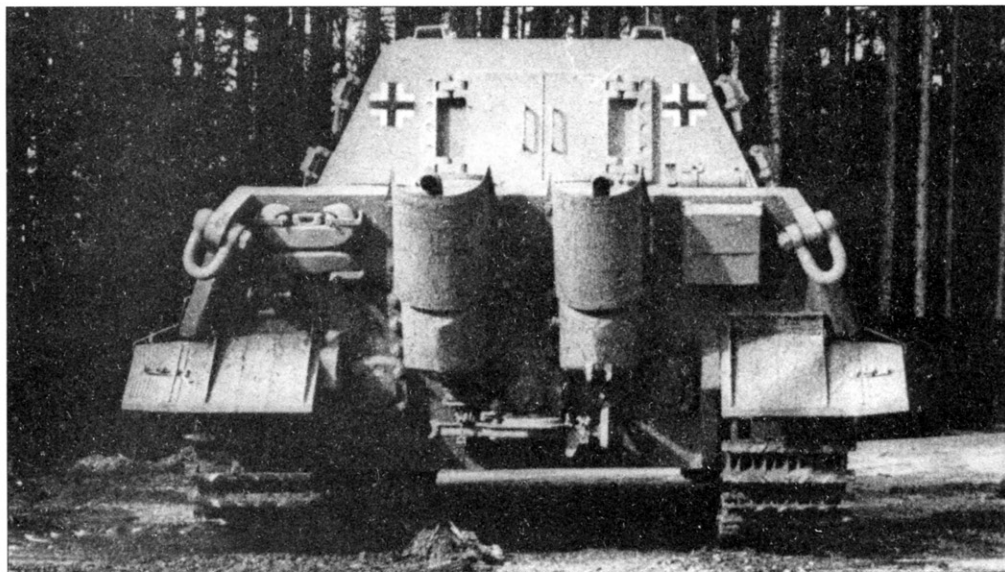
Сборочный цех предприятия «Нибелунгенверке» в городке Сент-Валентин. На нижнем снимке – на стапеле сборки «Ягдтигр» № 54 (шасси 305054). Видно, что это боевые машины поздних серий выпуска.



привод автоматически, без участия водителя, выключал главный фрикцион и ранее включенную передачу, производил синхронизацию угловых скоростей включаемых зубчатых муфт, включал новую передачу, а затем плавно включал и главный фрикцион.

В случае отказа гидравлической аппаратуры переключение шестерен и выключение главного фрикциона можно было производить механическим путем. Система смазки шестерен – струйная, с подачей масла в место зацепления при сухом картере.

Снимки тяжелого истребителя танков Sd.Kfz.186 «Ягдтигр» перед погрузкой на железнодорожную платформу. Эта машина раннего выпуска, она частично покрыта антимагнитным веществом «циммерит» и имеет транспортные гусеницы шириной 660 мм. Лето 1944 года.

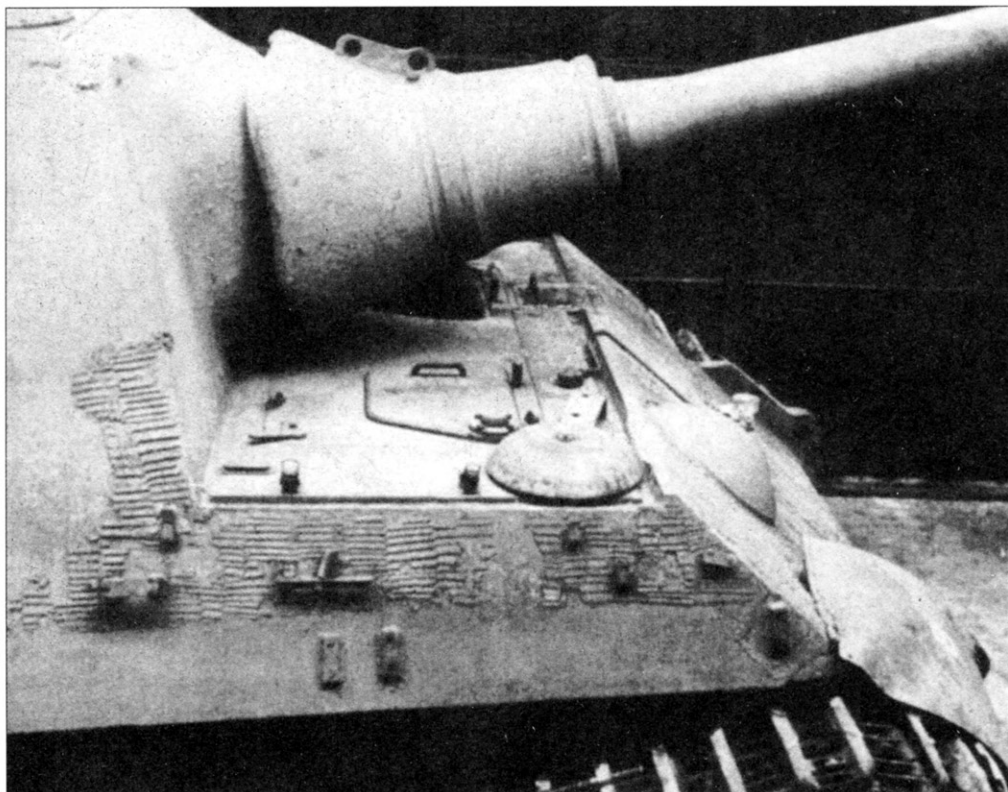


Особенностью коробки передач, устанавливавшейся на САУ «Ягдтигр» и тяжелый танк «Королевский тигр» по сравнению с обычным «Тигром» Pz.Kpfw. VI Ausf.E являлось наличие радиатора, охлаждавшего масло. Радиатор располагался в специальном резервуаре с водой, не имевшей циркуляции и заменявшейся вручную.

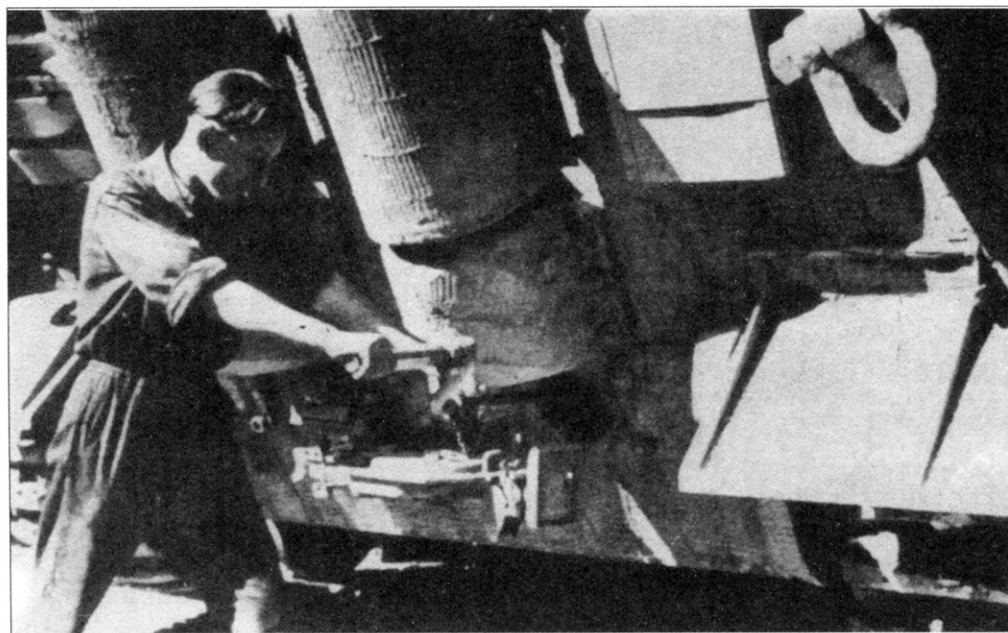
Многодисковый главный фрикцион с трением рабочих поверхно-

стей в масле был конструктивно встроен в коробку передач, так же как и стояночный тормоз.

Фрикционно-шестеренчатый механизм поворота с двойным подводом мощности обеспечивал самоходной установке по два фиксированных радиуса поворота на каждой передаче. При этом максимальный радиус поворота составлял 118 м, а минимальный — 3,01 м. Более кру-



Вид носовой части корпуса, а также формы маски 128-мм орудия САУ «Ягдтигр». Представлен образец первых серий выпуска.

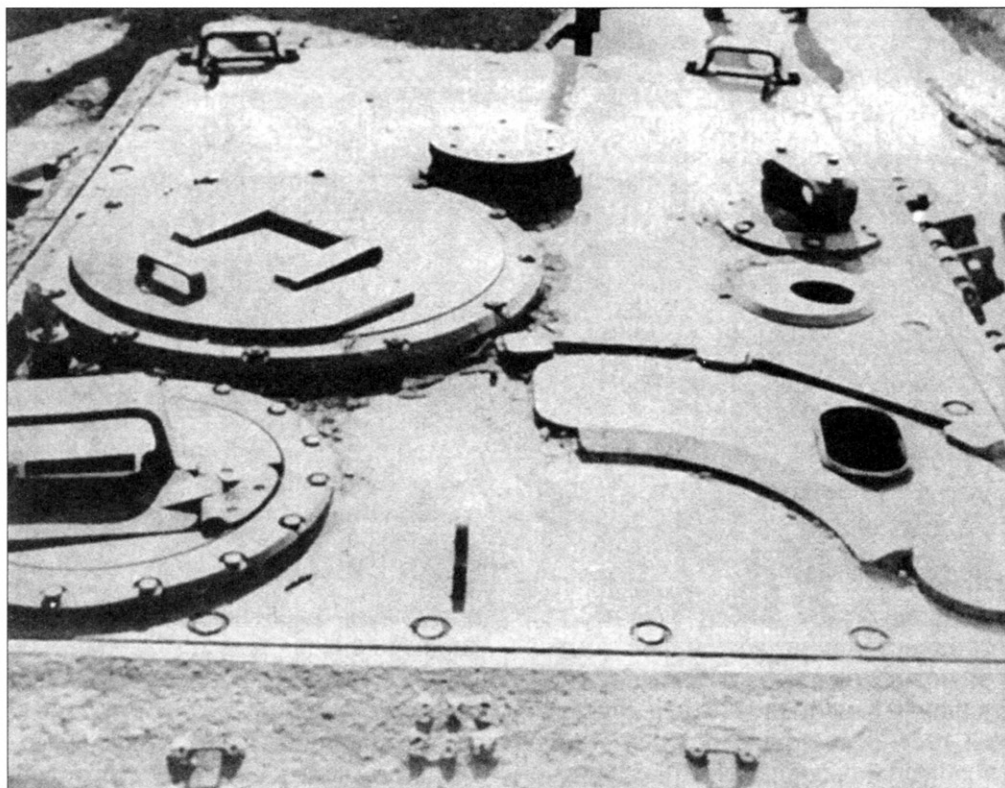
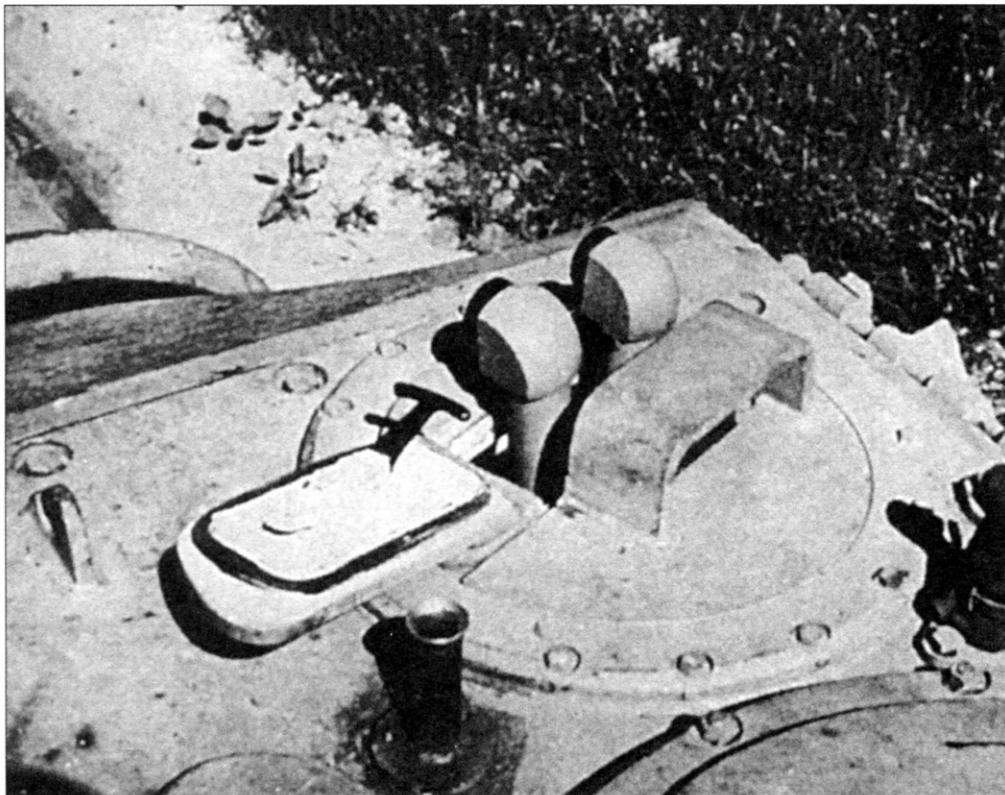


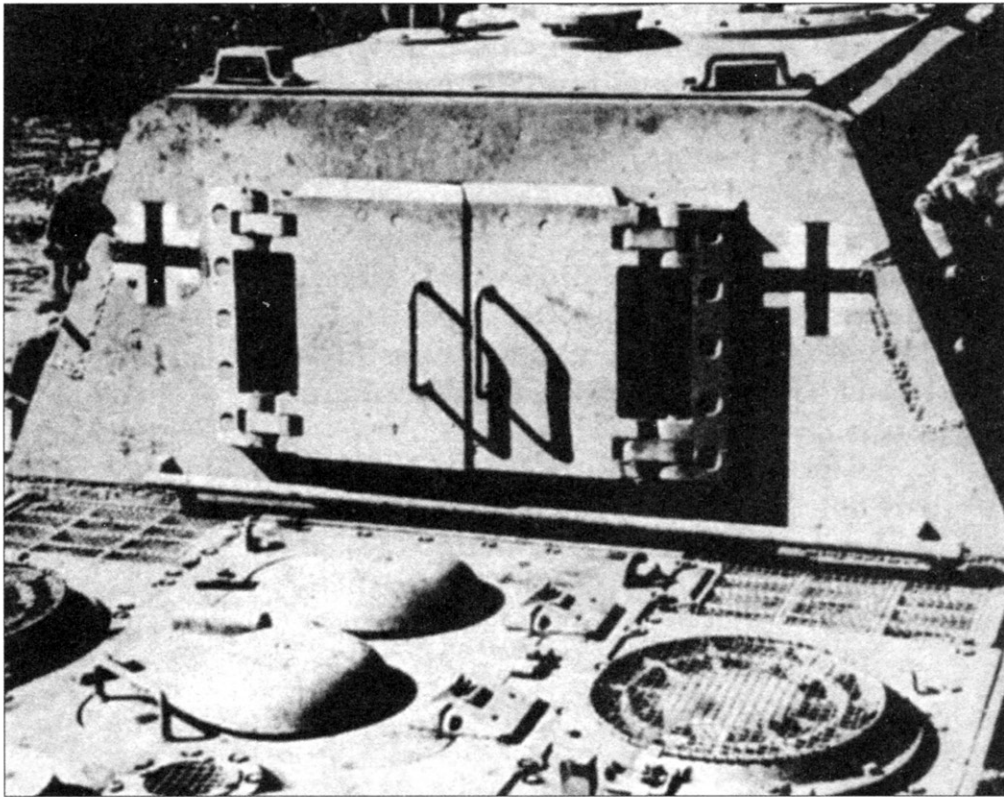
Прокручивание двигателя САУ «Ягдтигр» (ранних выпусков) ручкой кикстартера. Как правило подобная операция применялась для разгона загустевшей смазки, так как завести машину таким способом, да еще одному человеку, представлялось практически невозможным.

тые повороты при включенной передаче, в том числе вокруг отстающей гусеницы, трансмиссией танка не обеспечивались. При нейтраль-

ном положении коробки передач был возможен поворот вокруг центра тяжести САУ движением забегающей гусеницы вперед и отстаю-

*Вид крыши
бронерубки
САУ «Ягдтигр»
с различных
ракурсов. На верхней
фотографии
хорошо различима
выдвинутая
стереотруба
командира боевой
машины.*

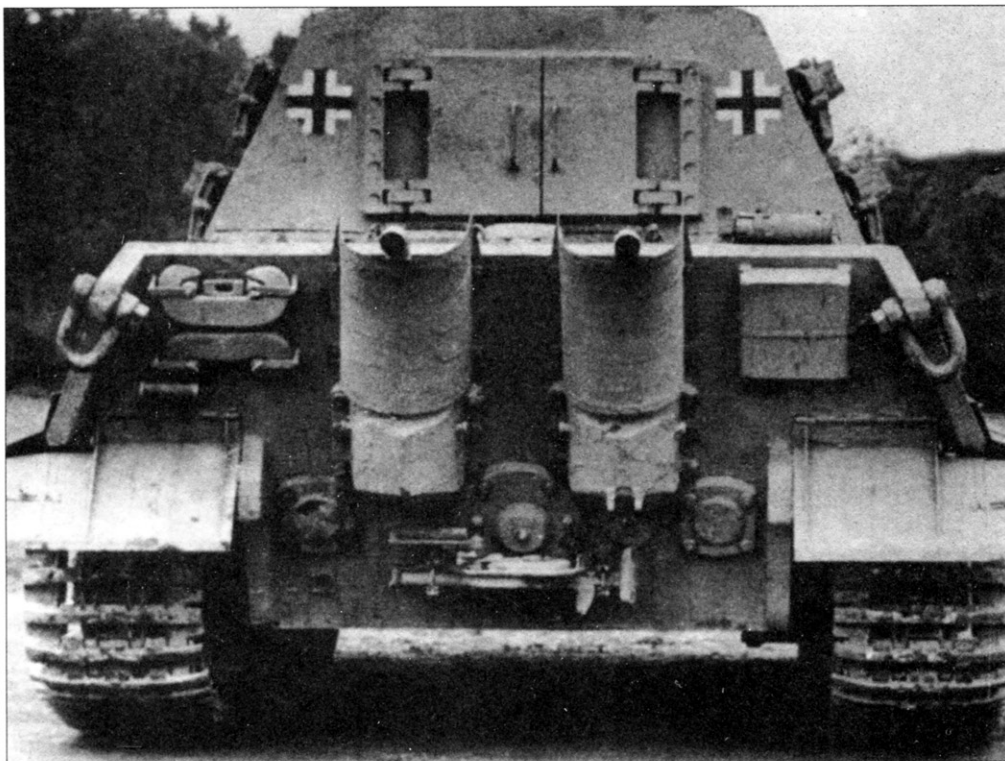




Внешний вид бронеплиты моторного отсека. Так как представлена САУ «Ягдтигр» ранних выпусков, 7,92-мм зенитный пулемет MG 42 на надмоторной плите еще не устанавливался.



*Истребитель танков
Sd.Kfz.186 «Ягдтигр»,
вид сзади. Эта
машина ранних
выпусков, она
покрыта
антимагнитным
веществом
«циммерит», даже
трубы выхлопной
системы прикрыты
специальными
кожухами.*



шей назад с радиусом $V/2$, где V — ширина самоходной установки.

Бортовые передачи — двухрядные, комбинированные, с разгруженным ведомым валом.

Механические дисковые тормоза LB 900.4 были разработаны инжене-

ром Клаусом и изготовлены компанией «Аргус».

Ходовая часть, использовавшаяся на тяжелых самоходных орудиях «Ягдтигр», была двух типов.

Геометрические параметры ходовой части по сравнению с конструк-

*Тяжелый истребитель
танков «Ягдтигр»
с ходовой частью
конструкции Порше
находится в составе
экспозиции
Королевского
Британского
танкового музея
в г. Бовингтон.
1998 год.*



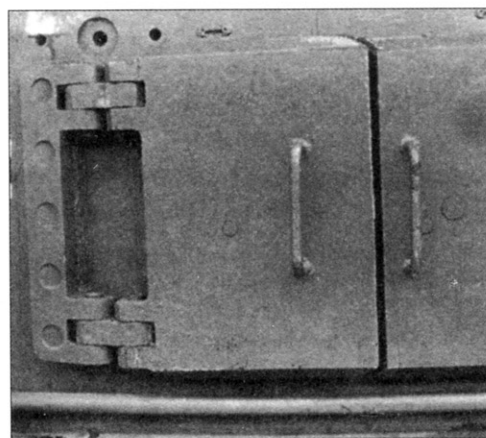


тивно подобным «Королевским тигром» увеличились только по длине. Удлинение корпуса на 260 мм повлекло за собой увеличение длины опорной поверхности с 4120 мм до 4240 мм. Однако из-за увеличения массы САУ по сравнению с танком более чем на 5 т удельное давление на грунт не только не уменьшилось, но даже возросло с 1,02 до 1,06 кг/см².

Сборка ходовой части типа САУ «Ягдтигр» (так же как и аналогичной по конструкции ходовой части «Королевского тигра») была одной из наиболее трудоемких производственных операций, серьезно задер-

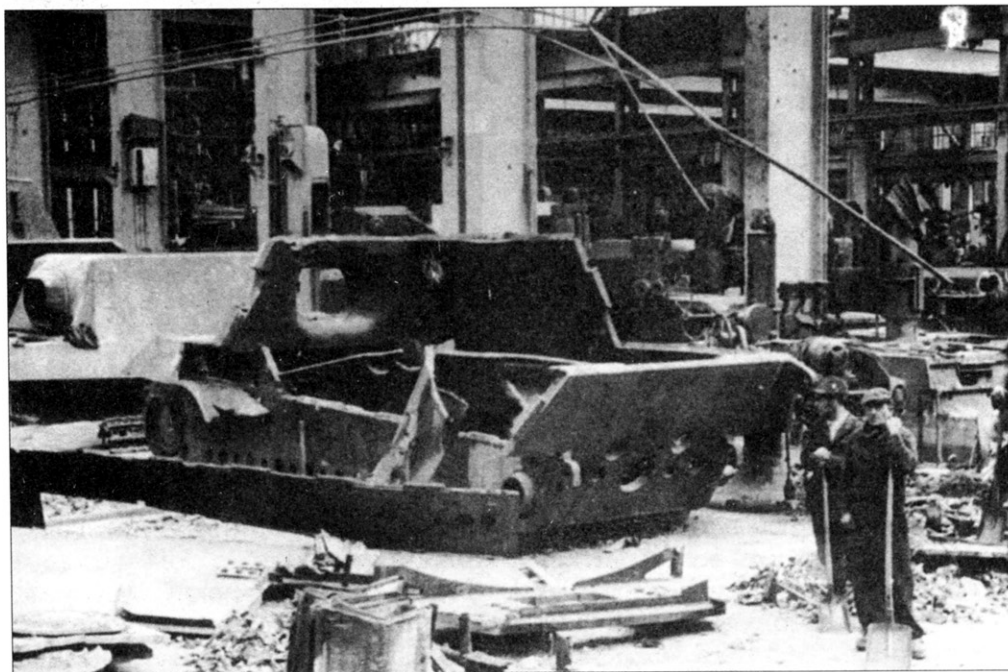
живавшей процесс серийного выпуска боевых машин. Поэтому конструкторское бюро Фердинанда Порше в инициативном порядке предложило применить на «Ягдтигре» подвеску, аналогичную установленной на истребителе танков Sd.Kfz.184 «Элефант» (другое название «Фердинанд». — Прим. авт.).

Особенностью подобной конструкции являлось то, что торсионы располагались не внутри корпуса, а снаружи, внутри тележки. Каждый из таких продольно расположенных



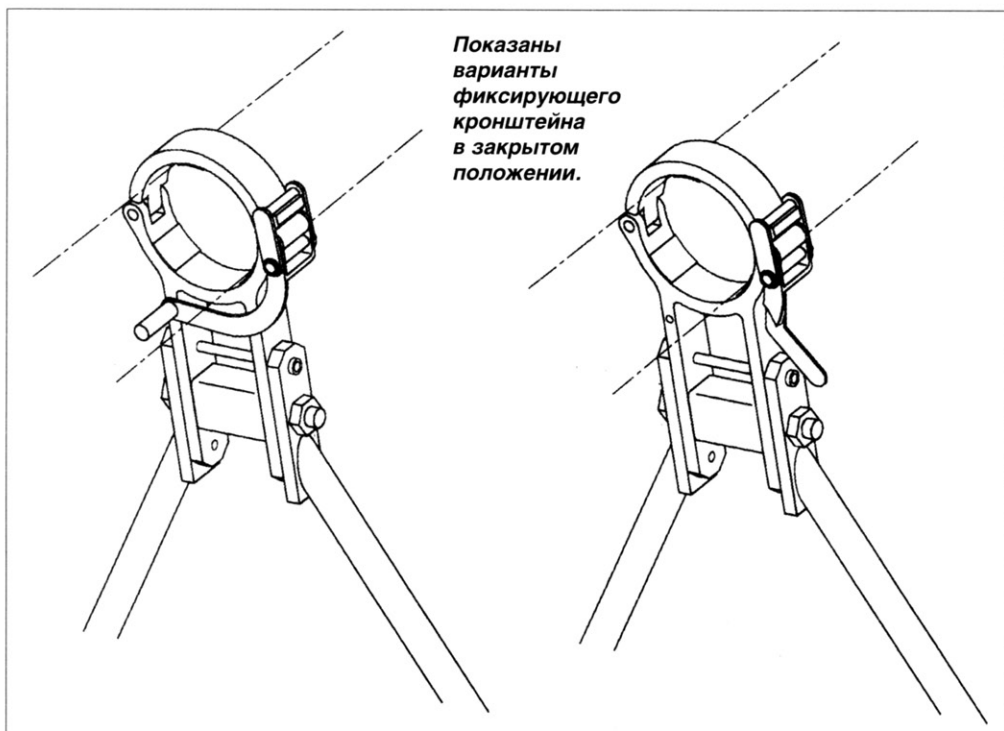
Крыша рубки «Ягдтигра» с ходовой частью конструкции Порше. Вверху справа – командирская башенка с лючком для стереотрубы, перед ней – посадочный люк командира, вверху слева – дугообразная «амбразура» перископического прицела. Великобритания, Королевский бронетанковый музей в Бовингтоне, 1998 год.

На снимке – двустворчатая дверца кормового люка рубки «Ягдтигра», предназначенного для демонтажа 128-мм артсистемы. Бовингтон, 1998 год.

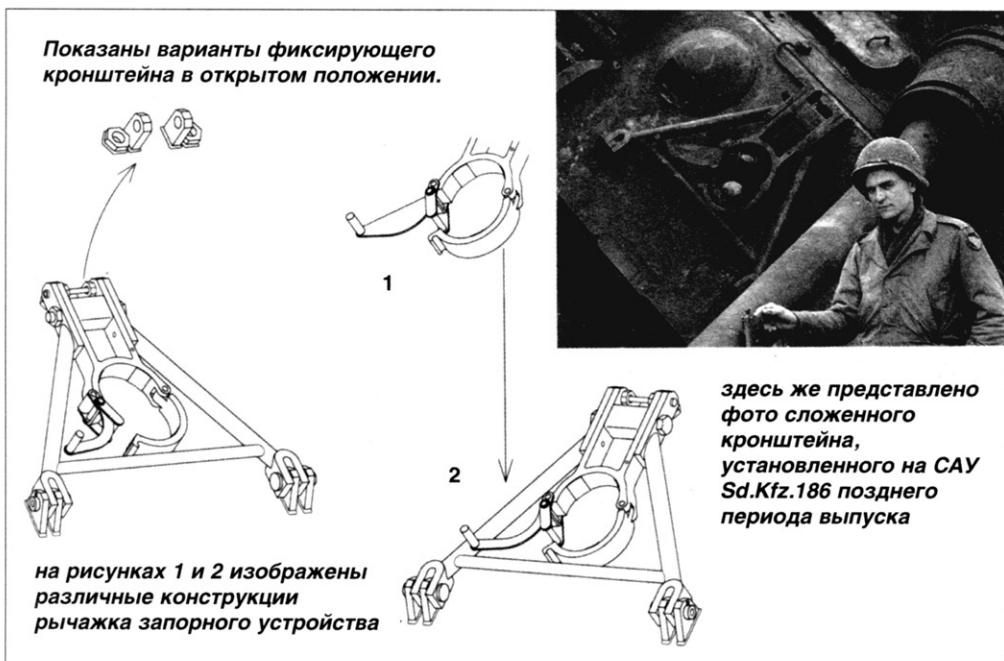


Снимок одного из цехов предприятия «Нибелунгенверке» после бомбардировки последнего союзной авиацией 16 октября 1944 года. В тот день на территорию завода было сброшено 143 тонны бомб. На переднем плане виден поврежденный корпус «Ягдтигра».

Конструкция кронштейна для фиксации 128-мм артсистемы Pak 80 в транспортном положении. Некоторые детали кронштейнов при общей схеме их работы различаются между собой.



Показаны варианты фиксирующего кронштейна в закрытом положении.



Показаны варианты фиксирующего кронштейна в открытом положении.

на рисунках 1 и 2 изображены различные конструкции рычажка запорного устройства

здесь же представлено фото сложного кронштейна, установленного на САУ Sd.Kfz.186 позднего периода выпуска

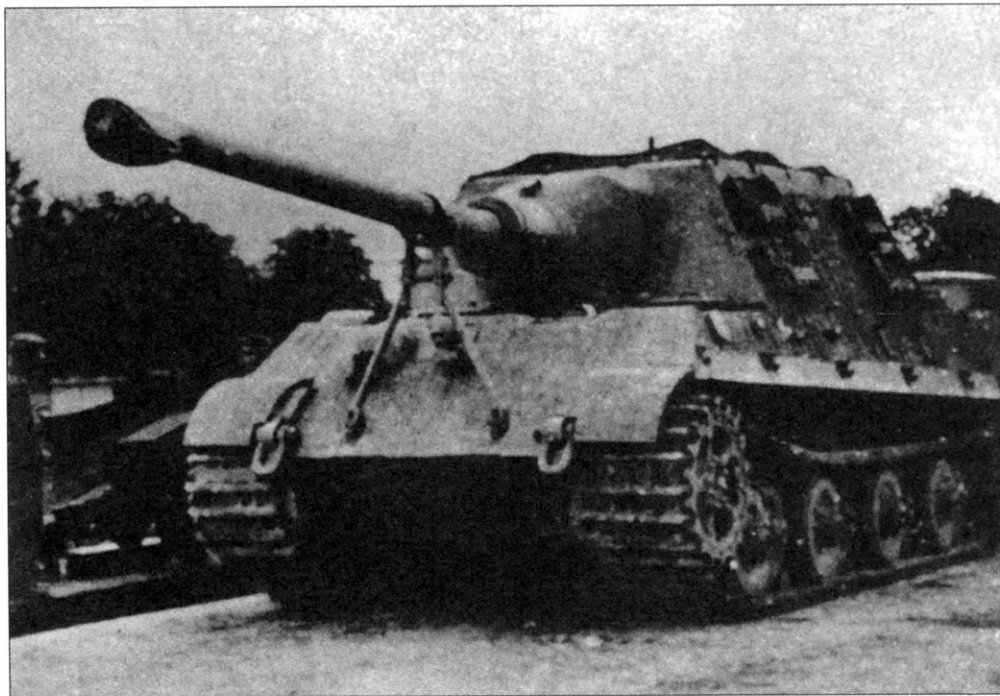
торсионов «работал» на два опорных катка. Всего имелось восемь катков на каждый борт, сгруппированных попарно. Выигрыш в массе подвески составлял 2860 кг, а во времени

изготовления и монтажа — несколько десятков часов.

Кроме того, установка и закручивание торсионов стандартной подвески были возможны только в со-



Вверху – «Ягдтигр» с подвеской КБ «Порше АГ» (шасси № 305009) с транспортными гусеницами и без фальшбортов, подготовленный к перемещению железной дорогой. Внизу – та же машина после схода с железнодорожной платформы. Слева от «Ягдтигра» видны солдаты, сгружающие фальшборта. Идет подготовка к «переобуванию» САУ на широкие 800 мм гусеницы. Осень 1944 года.

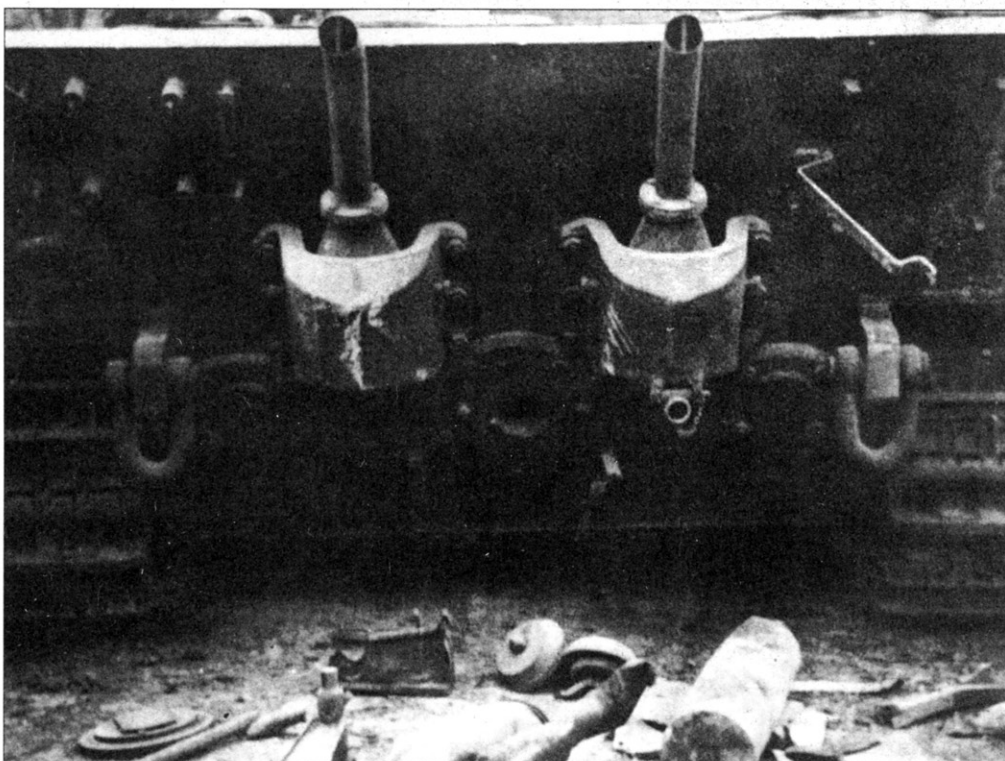
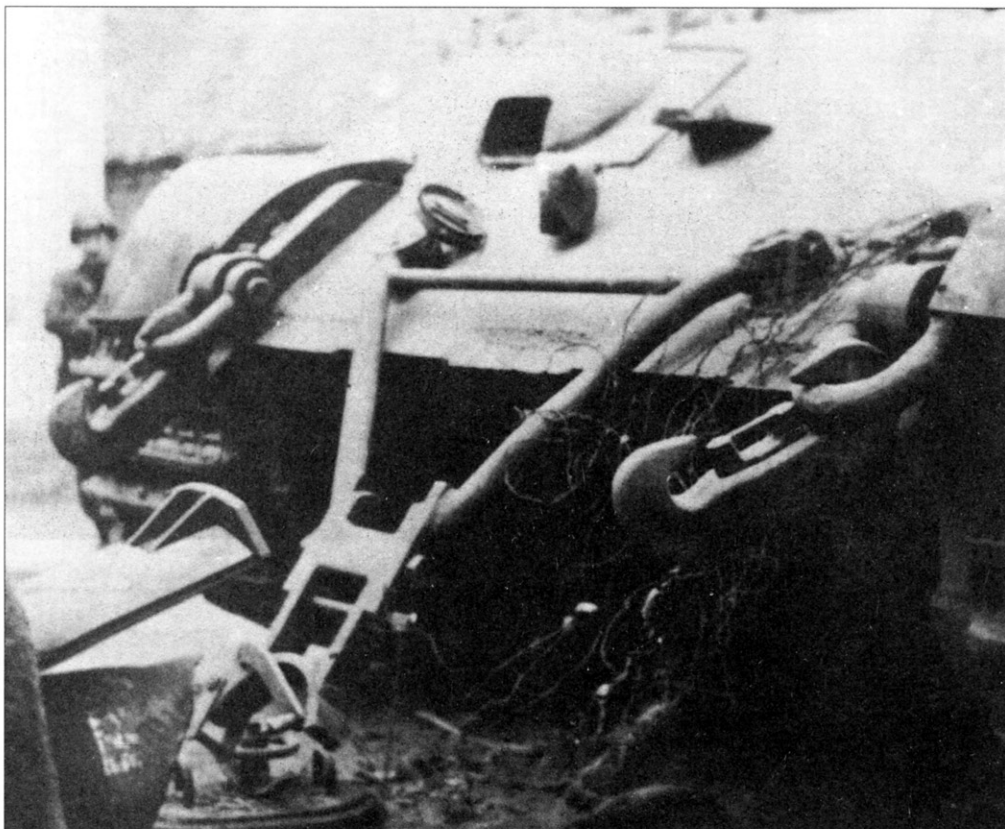


бранном корпусе, в строгой последовательности и с использованием специальной лебедки. Замена торсионов и балансиров подвески могла проводиться только в заводских условиях. Сборка же тележек конструкции Порше была возможна отдельно от корпуса, а их монтаж мог производиться без применения специального оборудования.

Не представлял трудностей ремонт и замена вышедших из строя тележек подвески конструкции Порше во фронтовых условиях.

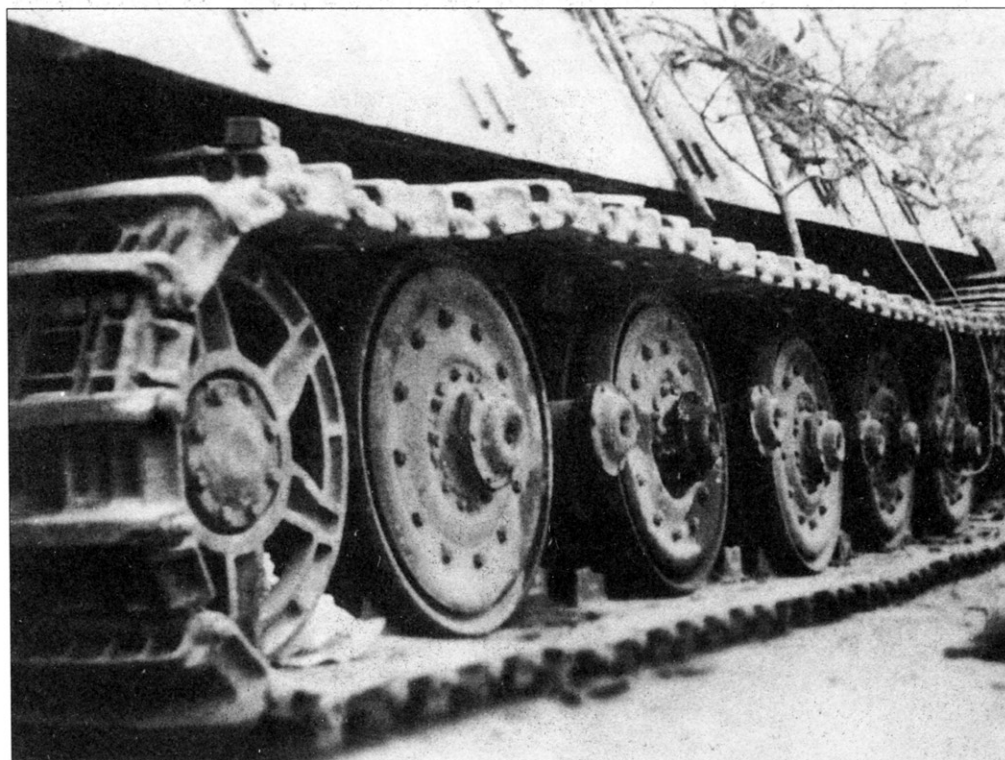
Известно, что всего изготовили четыре комплекта подвесок конструкции Порше и все они были установлены на боевые машины Sd.Kfz.186 первых выпусков (возможно таких комплектов было изго-

Снимки элементов конструкции САУ «Ягдтигр» второй («средней») серии выпуска, подбитой американскими войсками. Вверху – хорошо виден кронштейн, фиксирующий 128-мм артсистему во время марша, внизу – четко различимы трубы выхлопной системы двигателя. Весна 1945 года.

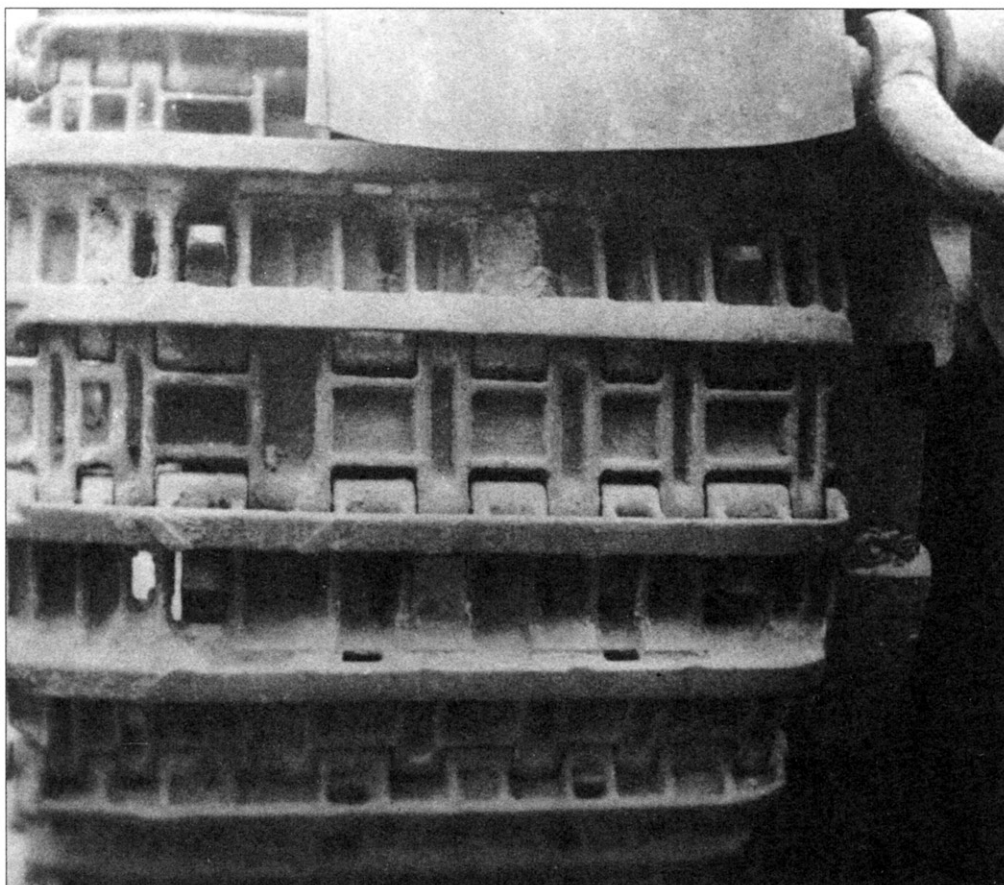




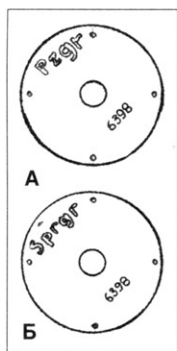
Подбитый тяжелый истребитель танков «Ягдтигр» с ходовой частью фирмы «Хеншель». Это машина «средней» наиболее распространенной модификации. Западный фронт, весна 1945 года.



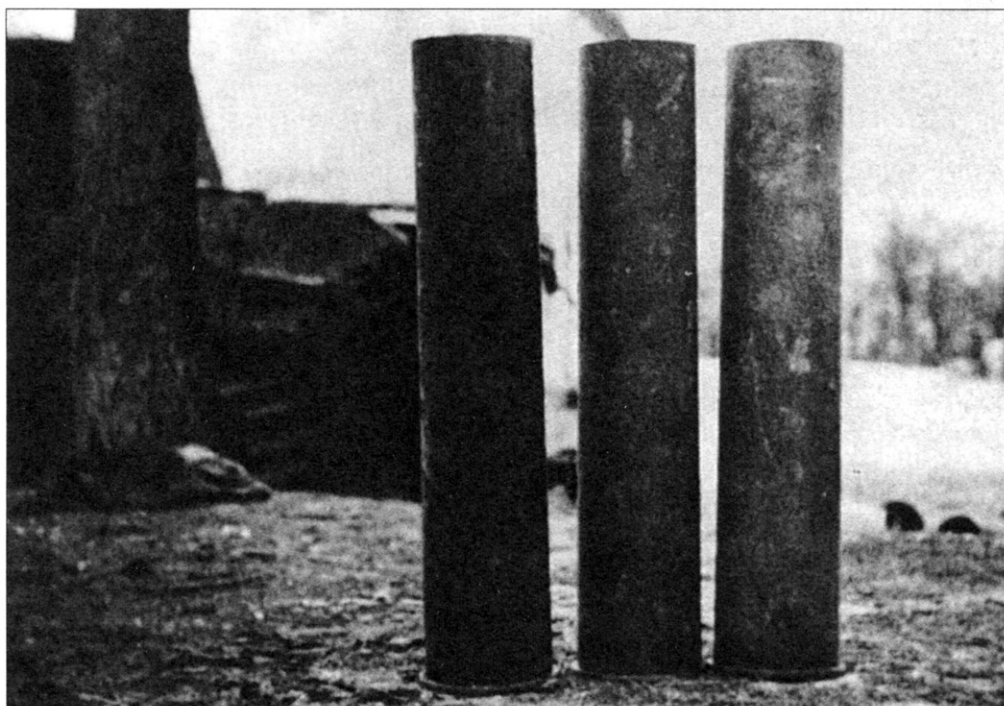
Общий вид 800-мм гусеничной цепи, состоящей из траков Gg 24/800/300. САУ «Ягдтигр» была подбита американцами весной 1945 года.

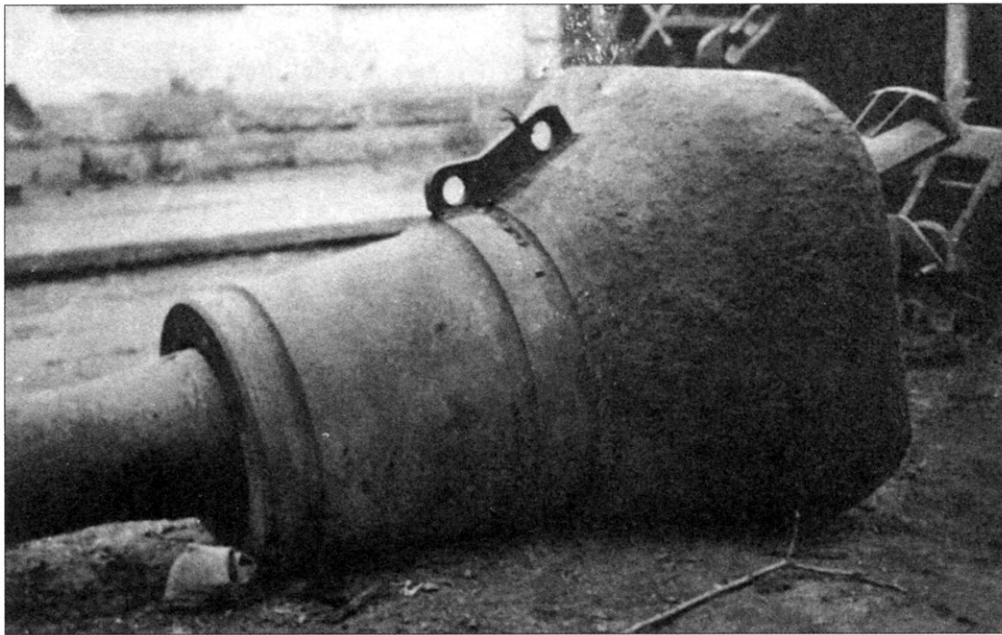


Фотоснимки гильз для боеприпасов раздельного заряжания для 128-мм артсистемы Рак 80. Весна 1945 года.

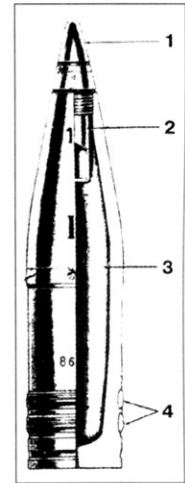


Донца гильз для 128-мм боеприпасов:
 А – броневой Panzer Granate 43,
 Б – осколочно-фугасный Spreng Granate.





Элементы 128-мм пушки Pak 80, которая размещалась в рубке САУ «Ягдтигр». Вверху – маска орудия, внизу – остатки от боеприпасов раздельного заряжания. Весна 1945 года.



Общий вид и устройство 128-мм боеприпаса Panzer Granate 43: 1 – взрыватель, 2 – детонатор, 3 – взрывчатое вещество, 4 – «пояски» для стабилизации вращения снаряда вокруг собственной оси при производстве выстрела.



товлено и больше, так как автор насчитал по крайней мере пять фотографий различных «Ягдтигров» с подвеской конструкции Порше). Первая из подобных самоходок вышла на испытания даже раньше, чем

машина со стандартной подвеской компании «Хеншель». Тем не менее, несмотря на все преимущества ходовой части конструкции Ф. Порше, управление вооружений не рекомендовало ее в серийное производство.

Фотографии САУ «Ягдтигр» последней серии выпуска. Эта машина была захвачена нашими войсками в мае 1945 года и испытывалась на полигоне в Кубинке уже в послевоенное время. Снимки сделаны там же в 1947 году.



Главной причиной подобных действий являлись более чем натянутые отношения между чиновниками военного ведомства и известным конструктором. Сыграла свою роль и поломка тележки подвески во время испытаний, произошедшая по вине изготовителя.

Возможно и вопросы унификации между базовым танком и САУ (то есть «Королевским тигром» и «Ягдтигром») на его базе играли здесь не последнюю роль.

В случае использования на САУ Sd.Kfz.186 ходовой части конструкции Порше могли применяться оригинальные, одnogребневые, стальные, мелкозвенчатые гусеницы в боевом и транспортном варианте. Интересно, что конструкции 46 гребневых траков для боевой (Gg

24/800/300) и транспортной (Gg 24/660/300) версий гусениц «Ягдтигра» с подвеской Порше различались по ширине (800 мм и 660 мм соответственно) и могли быть использованы только по своему прямому назначению. 46 гладких траков являлись составными и вполне могли быть использованы как для боевой, так и для транспортной версий подобных гусениц. Впрочем с ходовой частью конструкции Порше допускалось и использование штатных гусениц «Королевского тигра», в боевой версии имевших индекс Kgs 73/800/300 (другое наименование Kgs 73/800/52).

Собственно ходовая часть самоходного орудия «Ягдтигр» конструкции фирмы «Хеншель» применительно к одному борту состояла из

Общий вид надмоторной плиты самоходного орудия «Ягдтигр» позднего периода выпуска.

«Гнездо» для штанги зенитного пулемета на САУ «Ягдтигр» более ранних серий находилось на люке доступа к двигателю или отсутствовало вовсе.

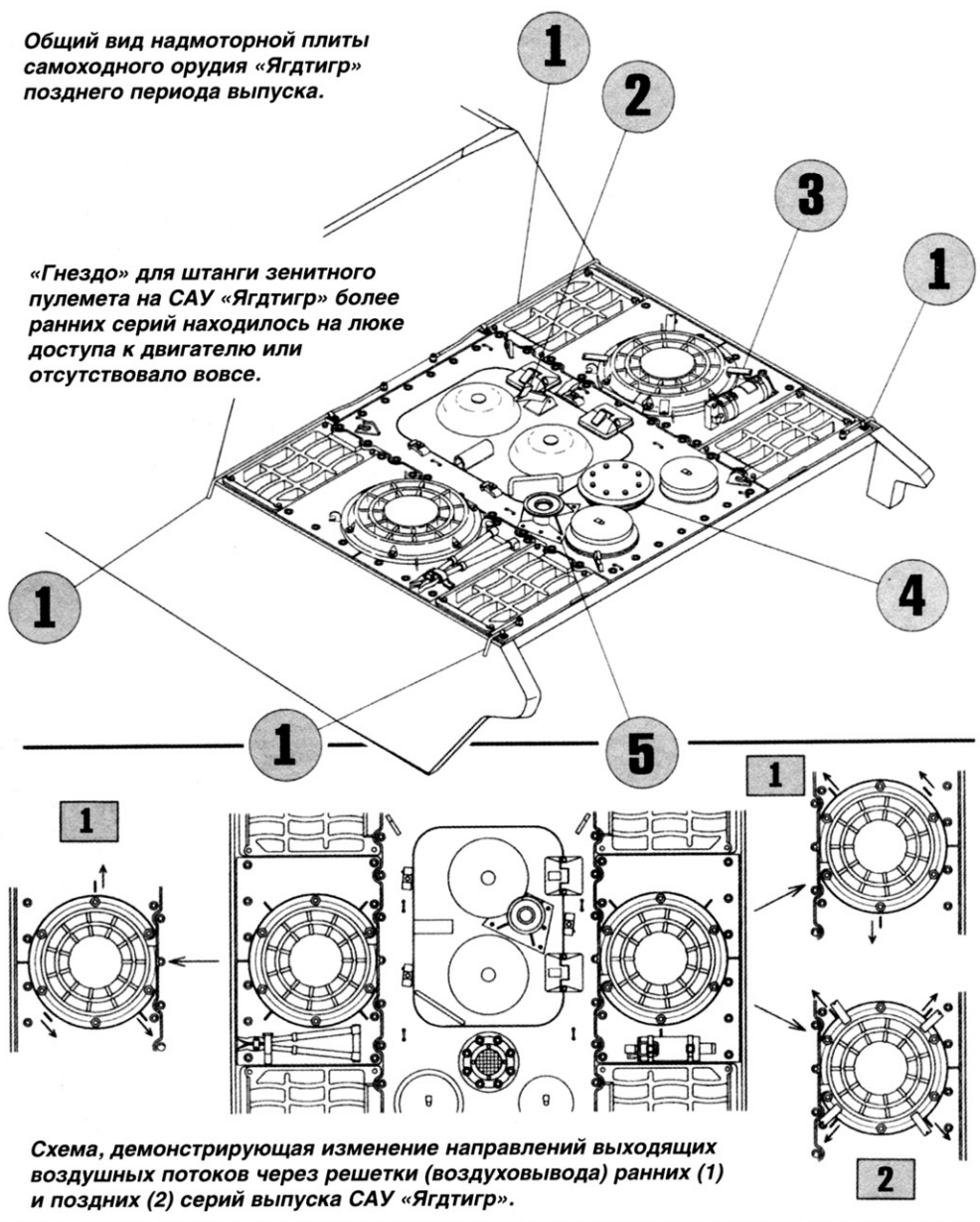


Схема устройства надмоторной плиты САУ «Ягдтигр» поздней серии. Цифрами показаны конструктивные отличия этой модификации от предыдущих образцов: 1 – система оперативной регулировки жалюзи решеток воздухопритока, 2 – фиксатор люка доступа к двигателю в открытом положении, 3 – новые кронштейны на решетках воздухооттока, 4 – заглушка на месте отверстия трубы ОПВТ, 5 – новое «гнездо» для штанги зенитного 7,92-мм пулемета MG 42.

Скорее всего воздушные потоки, исходящие от обеих решеток вывода, демаскировали машину, совместно создавая некое турбулентное завихрение. После установки кронштейнов направления истекания воздуха на одной из выходящих решеток изменились и эффект «смерча» исчез.

Схема, демонстрирующая изменение направлений выходящих воздушных потоков через решетки (воздуховывода) ранних (1) и поздних (2) серий выпуска САУ «Ягдтигр».

девяти сдвоенных цельнометаллических опорных катков с внутренней амортизацией, расположенных в шахматном порядке в два ряда (пять катков во внешнем ряду, четыре во внутреннем). Размеры типового катка – 800 x 95 мм.

Подвеска – индивидуальная, торсионная*, одновальная. Диаметр торсиона – 60... 63 мм. Балансиры передних и задних опорных катков

снабжались гидравлическими амортизаторами, размещенными внутри корпуса.

Ведущие колеса переднего расположения имели два съемных зубчатых венца по 18 зубьев в каждом. Зацепление цевочное. Направляющие колеса диаметром 650 мм имели металлические бандажи и кривошипные механизмы натяжения гусениц.

*Всего ходовая часть САУ «Ягдтигр» разработки фирмы «Хеншель» имела 18 торсионов диаметром 60-63 мм (головка 90 мм). Длина торсионов составляла 1960 мм.

Снимки брошенной и
разукомплектованной
САУ «Ягдтигр»
последней
производственной
модификации.
Германия,
Зеннелягер,
1953 год.



*Длина шкворня
составляла
соответственно
818 и 658,5 мм,
диаметр – 24 мм.

Гусеницы стальные, мелкозвенчатые, из 92 траков каждая (46 гладких траков, 46 – двухгребневых траков). Ширина боевых гусениц Kgs 73/800/52 – 800 мм, а транспортных Kgs 73/660/52 – всего 600 мм*. Транспортные гусеницы самоходной установки «Ягдтигр» с ходовой ча-

стью фирмы «Хеншель» представляли собой боевые гусеницы танка «Пантера» и использовались для перевозки по железной дороге.

Электрооборудование было выполнено по однопроводной схеме. Напряжение 12 В. Источники: генератор «Бош» GTLN 700/12 – 1500 L1



Та же машина, вид сбоку. Хорошо видно, что кронштейны для навешивания запасных траков занимают весь борт рубки, что характерно именно для последней серии тяжелых истребителей танков «Ягдтигр». Германия, Зеннелягер, 1953 год.

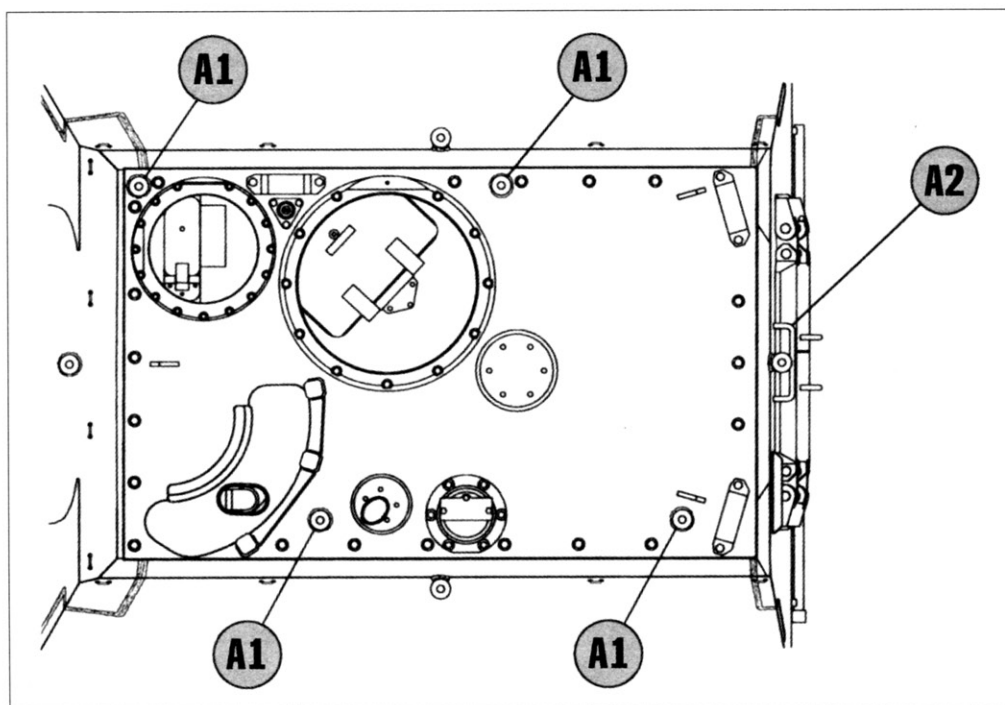


Схема крыши рубки САУ «Ягдтигр» последней серии выпуска. Цифрами и буквами показаны конструктивные отличия подобной модификации: А1 – приваренные держатели для установки двухтонного крана в двух конфигурациях, А2 – дополнительный поручень для удобства перемещения экипажа на крышу рубки.

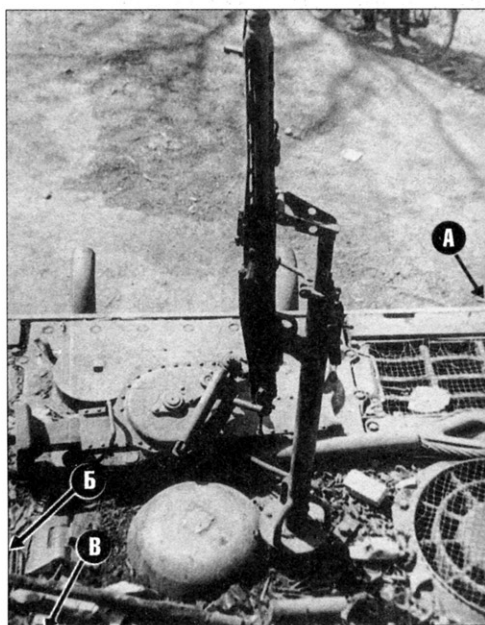
мощностью 0,7 кВт, два аккумулятора «Бош» емкостью 150 А·ч. Аккумуляторные батареи соединялись параллельно. При нажатой кнопке пуска стартера батареи с помощью переключателя SF/Se8 переключались на последовательное соединение, обеспечивающее напряжение в 24 В необходимое для работы стартера. Потребители: электростартер «Бош» ВРD 6/24 мощностью 4,4 кВт и напряжением 24 В, система зажигания, вентилятор рубки, контрольные при-

боры, подсветка прицела, приборы звуковой и световой сигнализации, аппаратура внутреннего и внешнего освещения, звуковой сигнал, спуски пушки и пулемета. Боевое отделение оснащалось электрическим обогревателем мощностью 100 Вт.

Средства связи. Все истребители танков Sd.Kfz.186 оснащались радиостанцией FuG 5, имевшей дальность действия 6,4 км телефоном и 9,4 км телеграфом, а также системой внутренней связи Bordsprechanlage В*.

**Автор не располагает сведениями, чтобы САУ «Ягдтигр» переоборудовались в командирские машины с оснащением последних соответствующим радиооборудованием.*

Брошенная экипажем германская САУ «Ягдтигр» *Sd.Kfz.186* поздних версий выпуска (шасси № 305058). Она имеет необычный тактический номер «Х7», нанесенный белой краской. Ниже фото надмоторной плиты той же машины, где литерами показаны конструктивные изменения, характерные для поздних выпусков этого тяжелого истребителя танков: А – устройство регулирования жалюзи (извне) решетки воздухопритока, Б – кронштейны на одном из вентиляторов решетки воздуховыводящего устройства, В – наличие фиксатора открытого положения для крышки доступа в моторный отсек. Западный фронт, март 1945 года.



В отличие от танка «Королевский тигр» антенный вывод САУ вместе с радиоантенной располагался не в задней части корпуса, а на крыше рубки «Ягдтигра».

Специальное оборудование. Система пожаротушения была автоматическая и включала в себя пять зарядов огнегасящей смеси «СВ» общей емкостью 3 л*. Термодатчики, соединенные с четырьмя форсунками, были расположены в частях моторного отделения, наиболее подверженных возникновению пожара. В случае, если температура в силовом отделении превышала 120°C, система разбрызгивала один заряд смеси в течение 7 секунд. При продолжении возгорания срабатывал другой

заряд и т.д. Сигнализация была выведена на панель приборов механика-водителя.

Серийное производство и заводские модификации. Выпуск «Ягдтигров» начался в июле 1944 года в цехах завода «Нибелунгенверке» (Nibelungenwerke) в г. Сент-Валентине, принадлежавшего концерну «Штейер-Даймлер-Пух АГ». До конца года было изготовлено 48 (по другим данным – 51) самоходных орудий. 16 октября 1944 года англо-американская авиация совершила на предприятие в Сент-Валентине воздушный налет и сбросила на него около 143 тонн бомб. Производство «Ягдтигров» на некоторое время полностью прекратилось, а потом велось очень медленными темпами. До марта 1945 года, когда завод «Нибелунгенверке» был подвергнут еще одной массивной бомбардировке (на него сбросили около 258 тонн фугасных бомб), практически остановившей производство, заводские цеха покинули 26 (по другим данным – 28) «Ягдтигров». Последнюю партию из новых 6 машин в Сент-Валентине собрали ко 2 мая 1945 года (их согласно архивным документам получали танкисты 501-го батальона тяжелых танков СС и неизвестно включили ли эту партию в заводскую документацию. – **Прим. авт.**). Таким образом, в зависимости от подсчета и существующих документов может существовать сразу четыре цифры возможной численности выпущенных «Ягдтигров»: традиционные 74 (или 79 машин) или с учетом не заводских, а боевых документов – 80 (или 85) машин. Хотя имеющаяся информация на эти два подхода к численности САУ не противоречит друг другу, автор не считает нужным склоняться к какой-то из версий в надежде появления новых документов, «проливающих свет на столь запутанный вопрос».

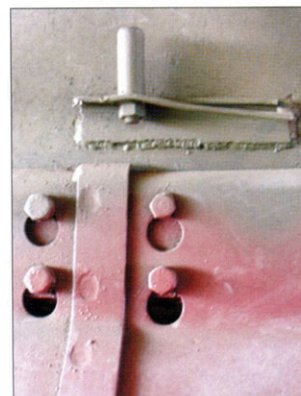
*Нередко в состав ППО «Ягдтигра» входил еще один огнетушитель, который был направлен на сам двигатель.

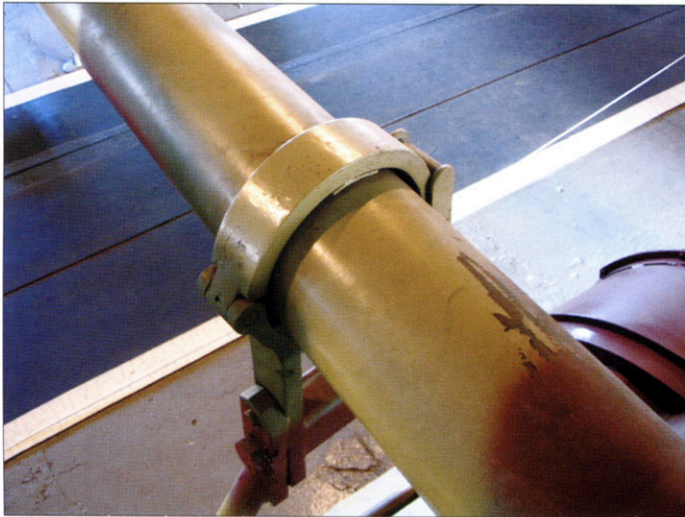
Военно-исторический музей бронетанкового вооружений и техники (п. Кубинка, Московской области) имеет в составе своей экспозиции трофейный тяжелый истребитель танков «Ягдтигр», снимки которого представлены в настоящем издании

Тяжелый истребитель танков Sd.Kfz.186. Видны на переднюю часть боевой машины. В экспозиции представлена САУ «Ягдтигр» поздней версии. Скорее всего эта машина была захвачена нашими войсками в Австрии. На лобовой броне самоходки есть наваренная надпись: «Штербург 5.5.45.», которая предположительно относится к месту и времени «пленения» самоходного орудия частями Красной Армии.

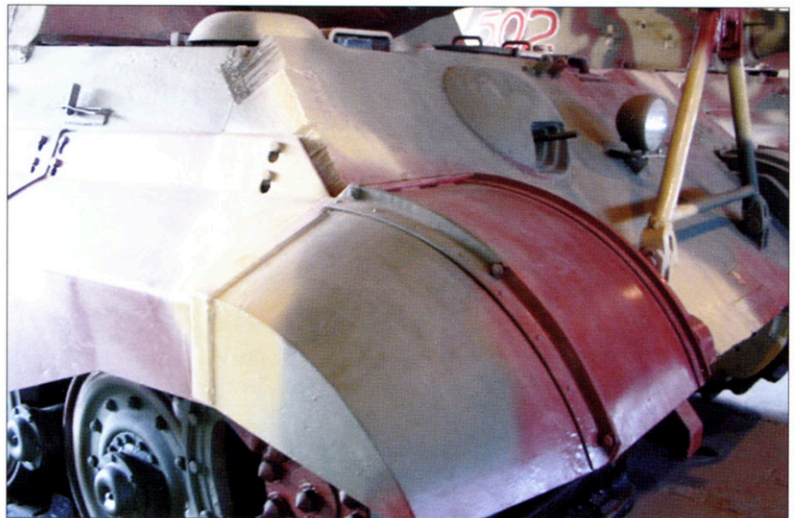
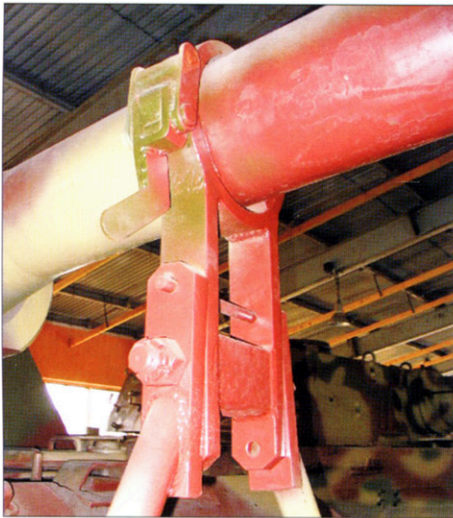
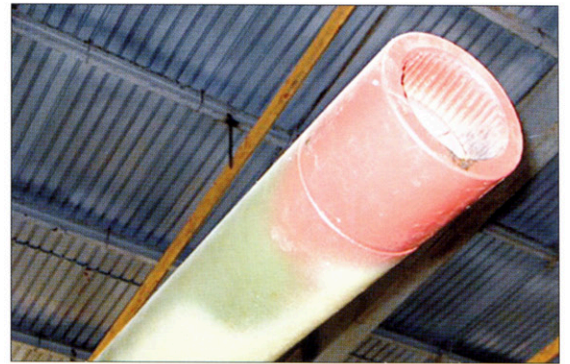


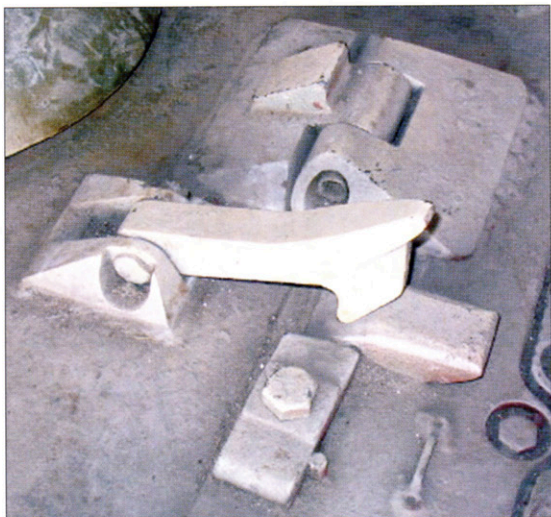
Конструкция крепления быстросъемных бортовых экранов к корпусу САУ.



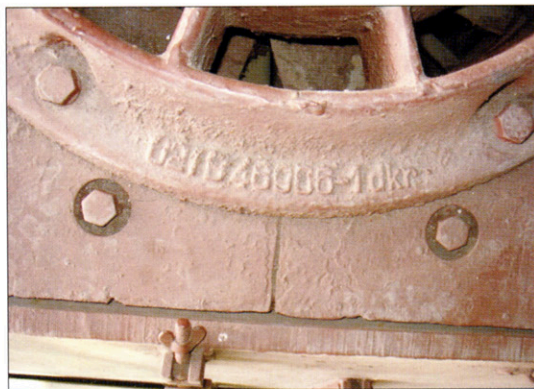
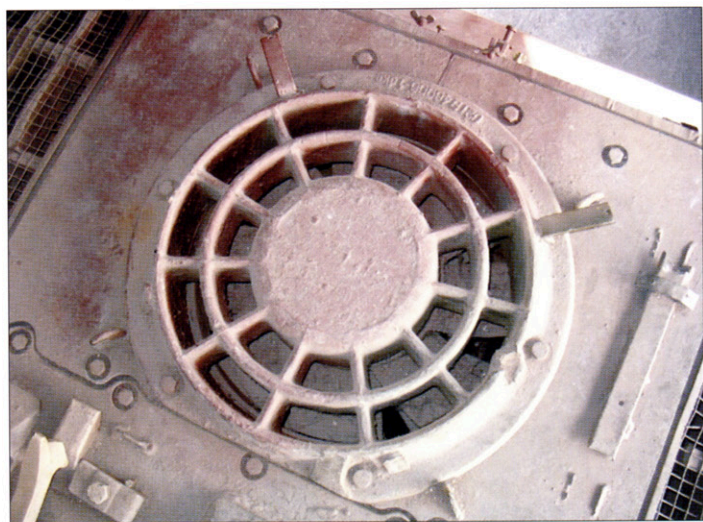


На фотографиях показаны: ствол 128-мм орудия и фиксирующий кронштейн артсистемы при движении в транспортном положении.

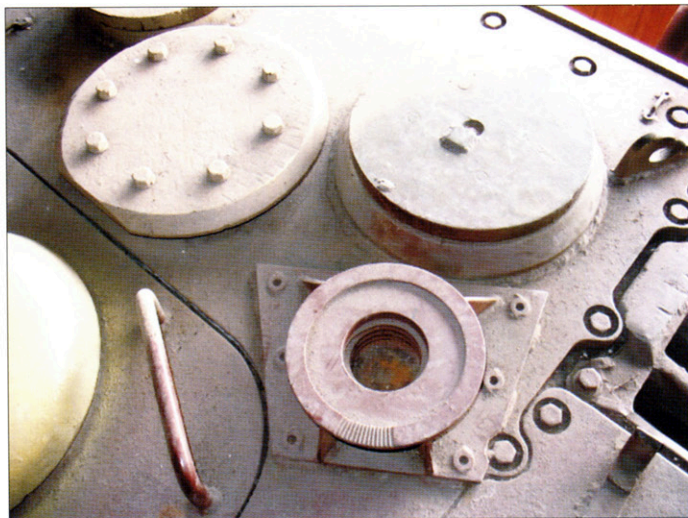


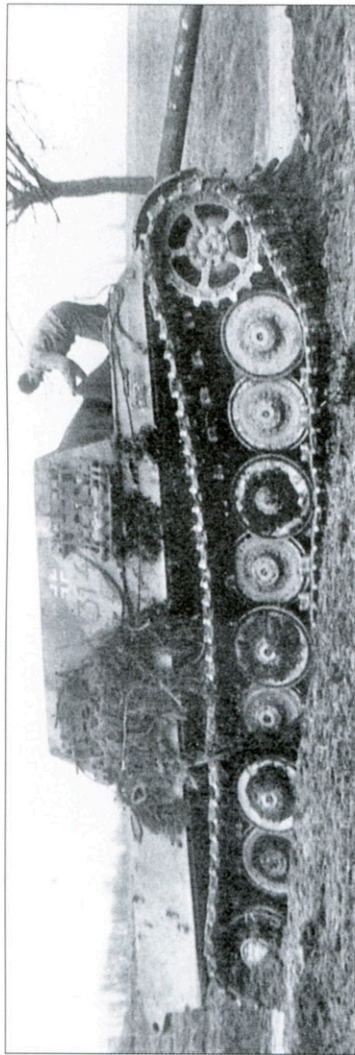


**Вид модернизированной решетки
воздуховывода. Внимание!
Два из четырех кронштейнов отломаны!**



**На снимках представлены характерные
отличия поздней модификации Sd.Kfz.186
(см. с. 44-49 книги). Справа внизу новое
«место» гнезда для установки штанги
зенитного пулемета.**



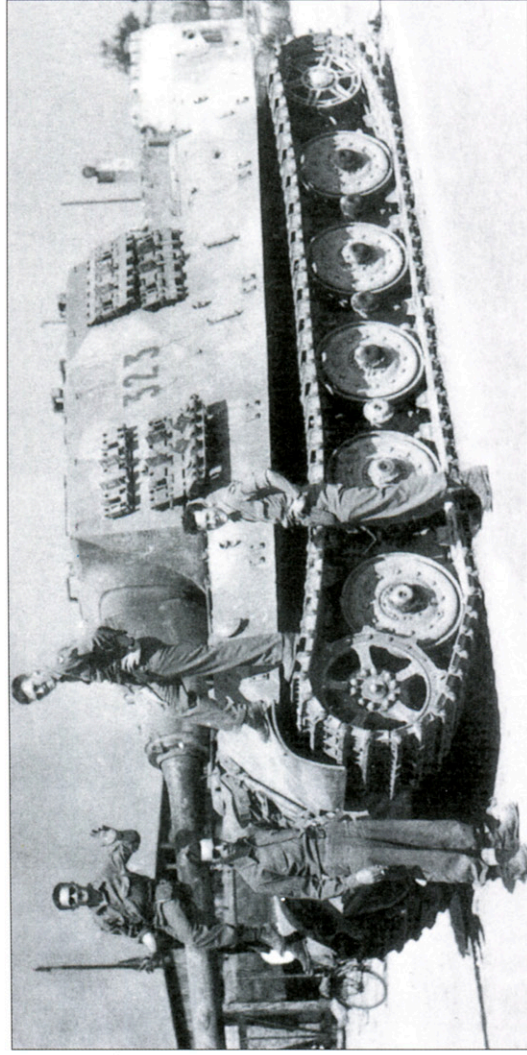


Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz.186 «Ягдтигр»* с ходовой частью конструкции КБ «Порше АГ». Скорее всего эта машина «средних» выпусков и принадлежит 3-й батарее 512-го тяжелого истребительно-противотанкового дивизиона. Самоходное орудие камуфлировано и имеет черный тактический номер «314». Ниже – фото конструктивно схожей машины из 653-го тяжелого дивизиона истребителей танков. Западный фронт, весна 1945 года.

Этот тяжелый истребитель танков имеет сегментную окраску – по базовой темно-желтой *Dunkel Gelb (Wehrmacht Olive)* нанесены темно-коричневые полосы (*RAL 8012*). Хотя не исключено, что полосы были и темно-зелеными (*Olive Gruen – RAL 6003*) – по черно-белой фотографии это довольно трудно установить.



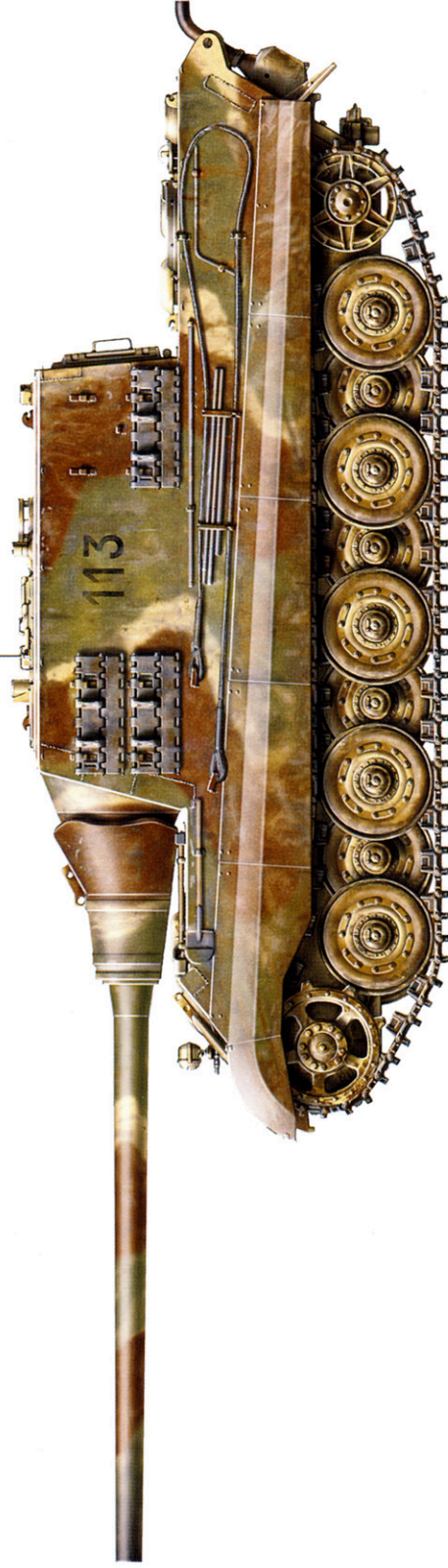
Тактический номер скорее всего черного цвета, хотя не исключено, что он нанесен красной или коричневой краской. Окантовки номер не имеет.



Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz. 186* «Ягдтигр» с ходовой частью конструкции фирмы «Хеншель». Эта машина «среднего» периода выпуска из 1-й батареи 512-го тяжелого истребительно-противотанкового дивизиона. Она имеет трехцветный камуфляж и черный танкоческий номер «113». Так как фото подобной машины приемлемого качества отсутствует, рядом представлены похожие машины с номерами «323» и «332». Западная Германия, весна 1945 года.

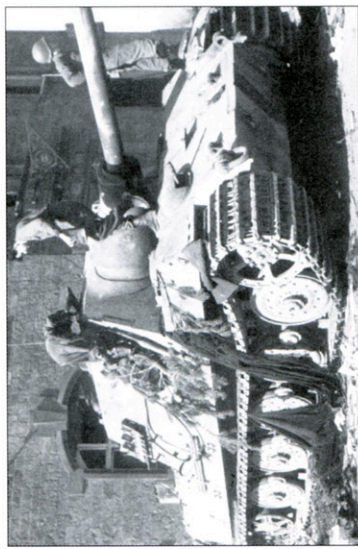


Представленная машина имеет типовой трехцветный крупнопятнистый камуфляж: на базовый темно-желтый *Dunkel Gelb (Wehrmacht Olive)* нанесены зеленые (*RAL 6003*) и коричневые (*RAL 8012*) пятна.





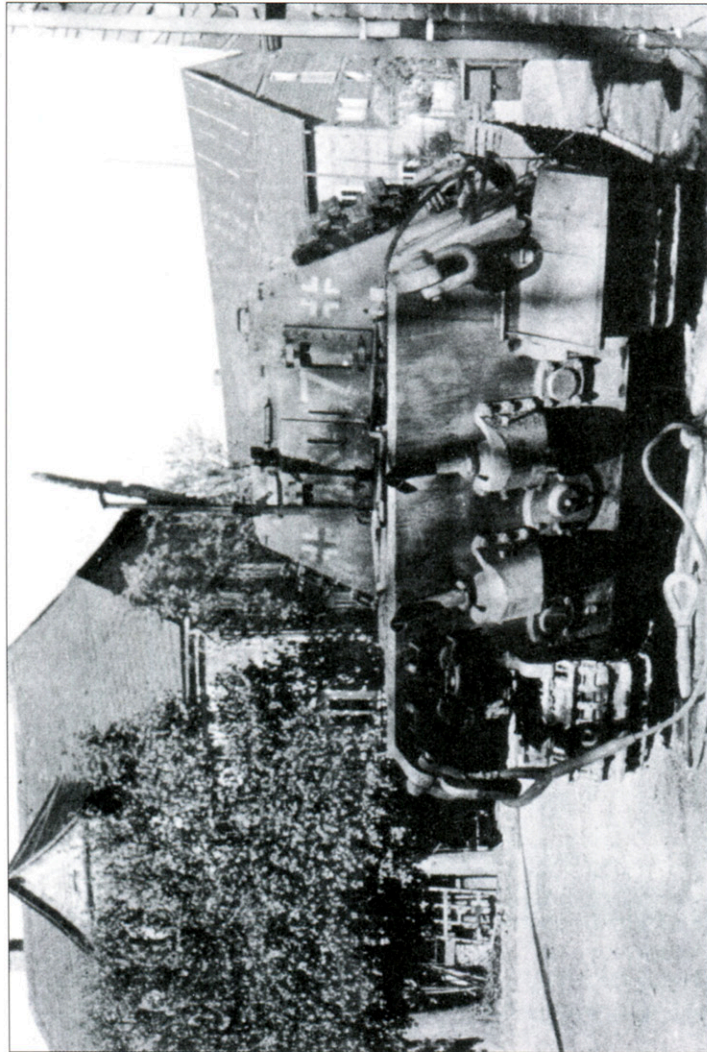
Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz. 186* «Ягдтигр» с ходовой частью конструкции фирмы «Хеншель». Эта машина «среднего» периода выпуска. Она окрашена в нехарактерный для этого вида техники «засадный» камуфляж (иногда он назывался «амбуш») и имеет тактический номер «331» с белой окантовкой. Скорее всего эта САУ принадлежит 3-й батарее 653-го тяжелого истребительно-противотанкового дивизиона. Западная Германия, город Нойштадт, весна 1945 года.



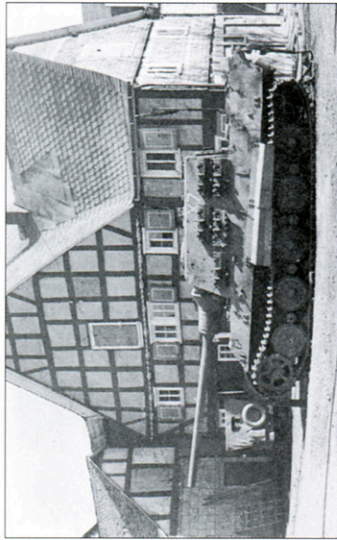
Символ германской государственной принадлежности – крест (*Waiskel Kreuz*) чаще всего наносили на борта рубки САУ. Его размер обычно варьировался в пределах от 300 до 450 мм.



Один из немногих «Ягдтигров», чей трехзначный тактический номер имеет окантовку. Размеры цифр, составляющих подобное обозначение колебались в пределах от 250 до 600 мм.

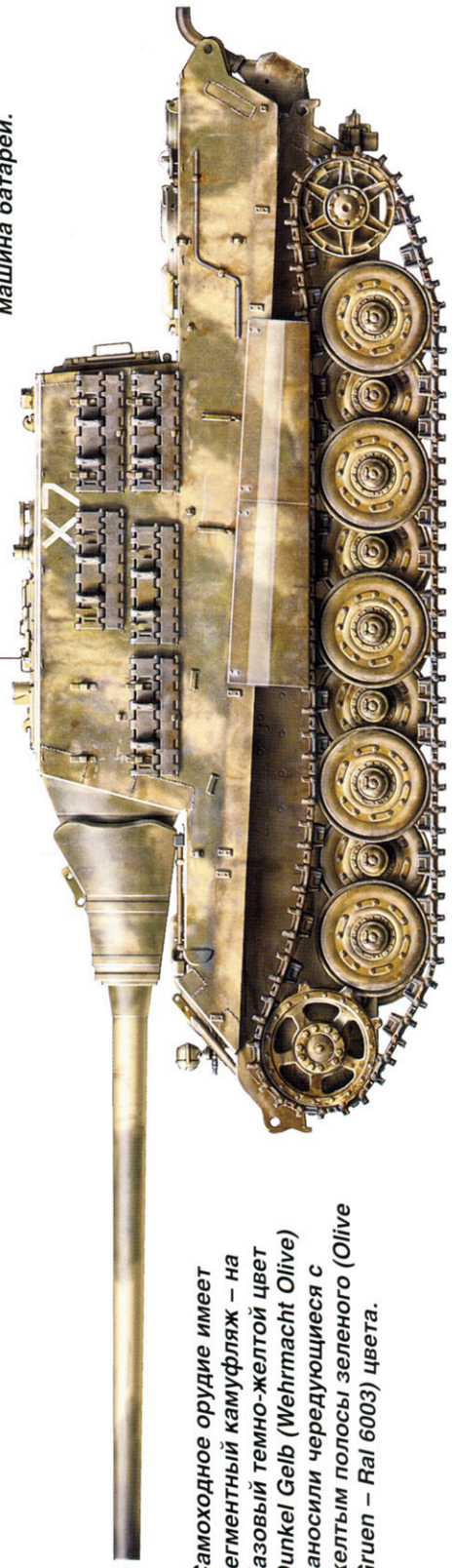


Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz. 186* «Ягдтигр» поздних серий, принадлежащий батарее лейтенанта Отто Кариуса из 512-го тяжелого истребительного дивизиона. Машина имеет двухцветный камуфляж и оригинальный тактический номер «Х7». Западная Германия, весна 1945 года.

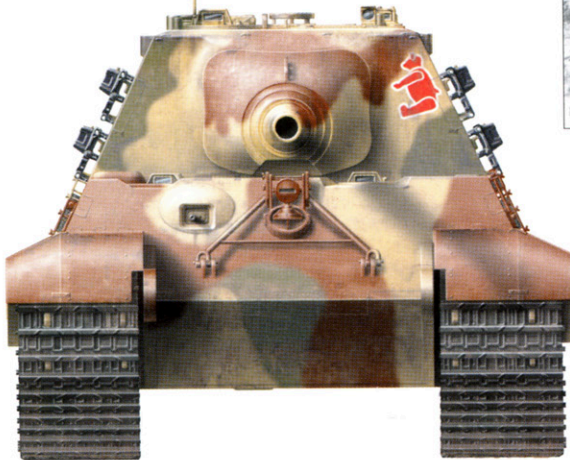
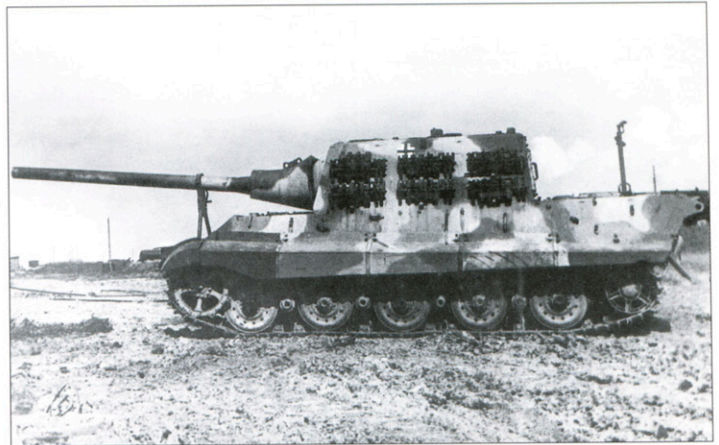


Тактический номер совершенно оригинален и нанесен белой или светло-желтой краской. Вероятно – это 7-я машина батареи.

Видно, что тактический номер «Х7» продублирован на створках люка в задней части рубки.



Самоходное орудие имеет сегментный камуфляж – на базовый темно-желтый цвет *Dunkel Gelb (Wehrmacht Olive)* нанесли чередующиеся с желтым полосы зеленого (*Olive Gruen – Ral 6003*) цвета.



Тяжелый истребитель танков Sd.Kfz.186 «Ягдтигр» поздних серий выпуска, номинально принадлежащий и укомплектованный л/с 501-го отдельного батальона тяжелых танков СС. Камуфляж трехцветный, тактические номера отсутствуют, имеется только изображение детского игрушечного мишки на лобовой броне корпуса. Территория Австрии, май 1945 года.



Фотоснимок тяжелого истребителя танков «Ягдтигр» Sd.Kfz. 186 с ходовой частью конструкции КБ «Порше АГ», ставшего экспонатом Королевского бронетанкового музея в г. Бовингтон (Великобритания), 1998 год.

Самоходные орудия Sd.Kfz.186 «Ягдтигр» находились в производстве около 10 месяцев. За этот период можно выделить три версии машины, незначительно отличающиеся между собой небольшими отличиями отдельных узлов конструкции.

Раннюю модификацию Sd.Kfz.186 (среди них наиболее часто встречаются самоходки с подвеской конструкции Порше) можно отличить по корпусу, покрытому антимагнитным цементобразным составом «циммерит» и отсутствию установки зенитного пулемета на верхней бронеплите моторного отсека. Как правило, эти «Ягдтигры» окрашивались темно-желтой краской Dunkel Gelb, камуфляжа не имели, а из обозначений присутствовал только идентификационный «балочный» крест.

Скорее всего подобные машины поступали в учебные подразделения и в боях участие принимали в составе сводных боевых групп в апреле 1945 года.

Раннюю модификацию «Ягдтигра» с ходовой частью конструкции Фердинанда Порше можно увидеть в Королевском танковом музее в городе Бовингтон (Великобритания).

Вторая (будем условно называть ее «средней») модификация уже не имела «циммеритового» антимагнитного покрытия, но конструктивно фактически не отличалась от первой за исключением установки зенитного пулемета. Среди самоходок среднего периода выпуска преобладали машины с подвеской фирмы «Хеншель», хотя встречались и «Ягдтигры» с подвеской конструкции Фердинанда Порше. Все эти истребители танков имели трехцветный камуфляж, а тактические номера и опознавательные знаки наносились по центру боковых бронеплит рубки, где отсутствовали запасные траки ходовой части.

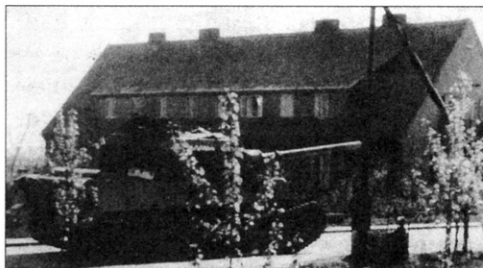
Наглядный образец Sd.Kfz.186 «среднего» периода выпуска экспонируется в военном музее на Абердинском полигоне (США).

Поздняя модификация САУ «Ягдтигр» пошла в производство с февраля 1945 года. Самоходки этой версии получили несколько мелких конструктивных изменений: на надмоторной плите двигательного отсека перенесли расположение «гнезда» для зенитного пулемета; усовершенствовали решетку одного из «круглых вентиляторов», позволяющую более рационально распределять воздушные потоки; установили «рычаги» регулировки жалюзи на всех решетках воздухопритока с возможностью их быстрой регулировки без доступа в моторный отсек. По бортам верхней части бронеплит рубки были приварены четыре «гнезда», а еще четыре приварили на верхней бронеплите рубки. Об их назначении автор может лишь догадываться: это и каркас брезентового тента, и возможность крепления крана при ремонте САУ, а также возможность установки оптических артиллерийских приборов при стрельбе на дальние расстояния вне зоны прямой видимости. На бортовые листы бронерубки Sd.Kfz.186 поздних модификаций добавили кронштейны для третьего «центрального» ряда запасных траков, что сделало невозможным традиционное для этой машины размещение тактических и опознавательных знаков. Теперь их стали располагать у самой верхней кромки соединения бортовых и верхнего листов рубки. Машины поздней серии красили как в двухцветный: желто-зеленый или желто-коричневый камуфляж, так и в трехцветный (например, 6 САУ последней «майской» серии) камуфляж. Также наносились «балочные» кресты и весьма нетрадиционные тактические обозначения.

Самоходное орудие «Ягдтигр» позднего периода выпуска ныне экспонируется в Военно-историческом музее бронетанкового вооружения и техники в поселке Кубинка Московской области (Российская Федерация).

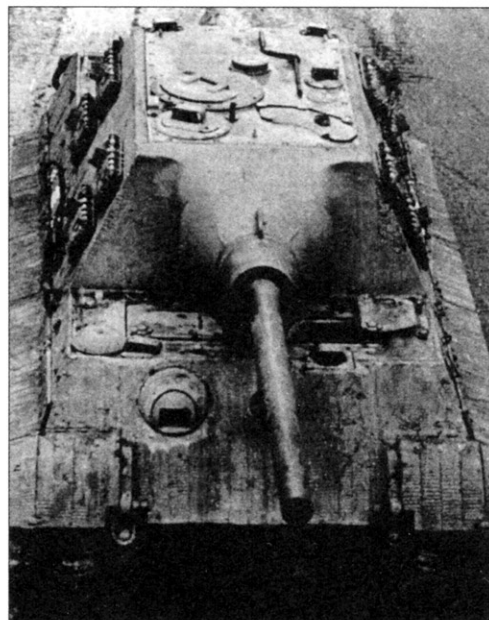
Боевое применение

Тяжелая САУ «Ягдтигр» движется по городу Сент-Валентин от завода-изготовителя «Нибелунгенверке» к сборному пункту. 1944-1945 годы.



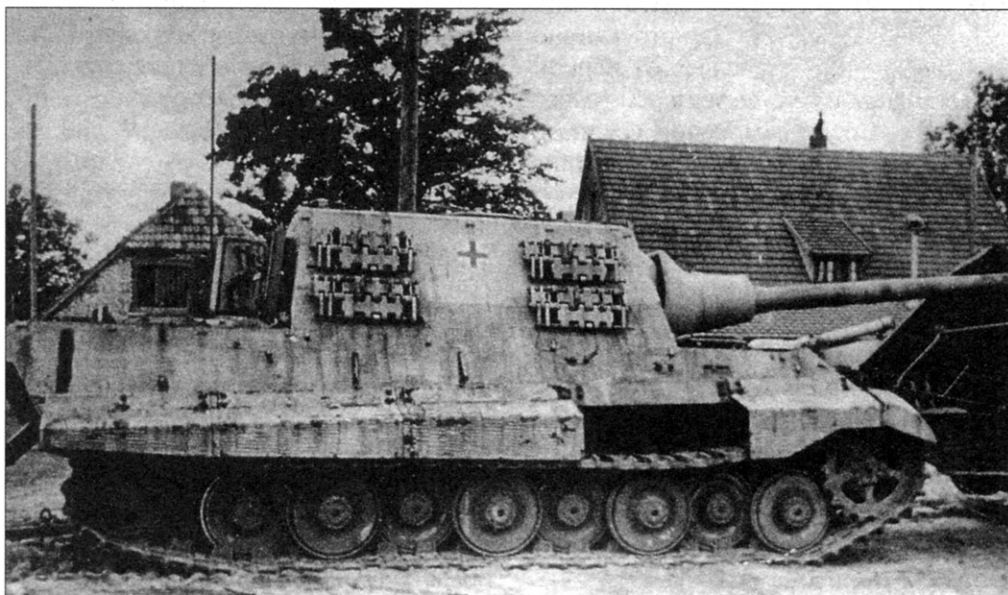
Тяжелый истребитель танков «Ягдтигр» ранних выпусков – нижняя, часть корпуса покрыта антимагнитным веществом «циммерит». Люк водителя открыт, на крыше рубки почему-то лежит ручка кикстартера. 1944 год.

Разворачивая выпуск нового истребителя танков, германское командование как всегда (как это обычно водится у немцев) подошло к вопросу боевого использования «Ягдтигра» системно. Первые 14 серийных Sd.Kfz.186 для укомплектования одной учебной 3-й батареи, в том числе и большинство боевых машин с подвеской конструкции Фердинанда Порше, поступили в 130-й учебный дивизион истребителей танков, и сначала в боевых действиях участия не принимали. Видимо, только к концу войны: в марте-апреле 1945 года – это учебное подразделение скорее всего превратили в очередную боевую группу и ис-



пользовали ее в боях на Западном фронте. Интересно, что у этих машин сняты только американские военнослужащие и не одного британского или канадского солдата, хотя ранняя САУ с подвеской конструкции Порше экспонируется в Коро-

Тяжелая САУ «Ягдтигр» ранних выпусков с ходовой частью конструкции Ф. Порше. Скорее всего данная машина входила в состав учебного подразделения, а с приближением противника была включена в состав боевой группы, где ее «карьера успешно завершилась». Западный фронт, весна 1945 года.





Американские солдаты осматривают самоходное орудие Sd.Kfz.186 с ходовой частью конструкции Порше. Это также машина из учебного подразделения, брошенная немцами в районе учебно-тренировочного центра Зеннелягер. Вероятнее всего именно эта САУ была передана англичанам и сейчас выставлена в Королевском танковом музее в Бовингтоне. Весна 1945 года.

левском танковом музее г. Бовингтон (Великобритания). Впрочем, возможно, что американцы передали одну из захваченных самоходных установок «Ягдтигр» своим союзникам для изучения.

Специальные боевые части — отдельные тяжелые дивизионы истребителей танков, начали формироваться во второй половине 1944 года. Организация подобного дивизиона структурно походила на организацию батальонов тяжелых танков «Тигр». Штат такой части (данные на 1 марта 1945 года) состоял из командования, батареи управления (3 «Ягдтигра», 8 бронированных ЗСУ Flakpanzer IV: четырех 20-мм «Вирбельвинд» и четырех 37-мм «Оствинд»; трех 20-мм ЗСУ на базе полугусеничных машин Sd.Kfz.7/1, трех линейных батарей — по 14 САУ Sd.Kfz.186 в каждой, саперного взвода и взвода разведки), батарей обеспечения и обслуживания. Всего в отдельном тяжелом дивизионе истребителей танков должно было числиться 45 самоходных установок «Ягдтигр» Sd.Kfz.186,

5 БРЭМ «Бергерпантер» Sd.Kfz.179, 4 37-мм ЗСУ Flakpanzer «Оствинд», 4 20-мм ЗСУ «Вирбельвинд», 4 20-мм ЗСУ Sd.Kfz.7/1, 14 полугусеничных бронетранспортеров Sd.Kfz.251 и 148 автомобилей. Однако германскому командованию удалось сформировать лишь два неполных дивизиона тяжелых истребителей танков Sd.Kfz.186 «Ягдтигр» — 512-й и 653-й.

512-й дивизион истребителей танков начал формироваться летом 1944 года в Падерборне на базе 500-го запасного батальона. В июле в часть прибыла первая САУ, еще три — в конце августа. Управление и л/с для этой части истребителей танков были переведены из 424-го танкового батальона. В феврале 1945 года формирование части было завершено. Командиром дивизиона был назначен капитан Шерп. Удалось «сколотить» только две батареи: 1-ю и 3-ю, которые нередко называли именами своих командиров — «Батарея Эрнста» и «Батарея Кариуса» (Companie Ernst, Companie Carius). Боевую подготовку 512-й дивизион проходил на

Взорванный экипажем «Ягдтигр» с ходовой частью конструкции КБ «Порше АГ». Скорее всего эта машина имела тактический номер «102» и принадлежала к 653-му дивизиону истребителей танков. Западный фронт, весна 1945 года.



полигоне в Деллерсхайме, откуда 11 февраля 1945 года отправилась на Западный фронт его 1-я батарея.

Уже 10 марта 1-я батарея 512-го дивизиона тяжелых истребителей танков (тогда в составе батареи было только 6 машин. — **Прим. авт.**) вступила в бой с американскими войсками в районе городка Ремаген на берегу Рейна.

Мощные орудия «Ягдтигров» поражали американские танки на дистанции 2500 метров, нанося «янки» чувствительный урон. Вскоре в район городка Циген (Siegen) (точнее в район Netphen. — **Прим. авт.**) была переброшена ж/д транспортом и третья батарея 512-го дивизиона, которая прибыла на ТВД 8 марта 1945 года. Во время марша к линии

фронта истребители-бомбардировщики союзников уничтожили два «Ягдтигра», еще один был подбит несколькими днями позже — под Вальденау.

С конца марта 1945 года обе батареи 512-го дивизиона (1-я и 3-я) осуществляли огневую поддержку 507-го отдельного тяжелого танкового батальона, оснащенного «Королевскими тиграми» и «Ягдпантерами», действуя взводами по 3-4 машины в каждом. Шли локальные бои, в которых силы немцев неумолимо таяли. Так, 9 апреля германские войска, которых поддерживали 507-й батальон тяжелых танков и 512-й дивизион «Ягдтигров», отбивали атаку пехоты и 30 американских танков. Перед началом боя

Американский специалист осматривает Sd.Kfz.186 «среднего» периода выпуска («циммерита» уже нет), но с «ходовой» конструкцией Порше. Тактический номер «314», а машина скорее всего имеет двухцветный камуфляж. Западный фронт, 3-я батарея 512-го тяжелого дивизиона, весна 1945 года.





Солдаты армии США осматривают «Ягдтигр» из 3-й роты 512-го тяжелого дивизиона истребителей танков, уничтоженный 15 апреля 1945 года севернее Сент-Андреасберга. Номер САУ – «332». Ниже – исправная машина того же подразделения с тактическим номером «323» черного цвета. Германия, Западный фронт, весна 1945 года.

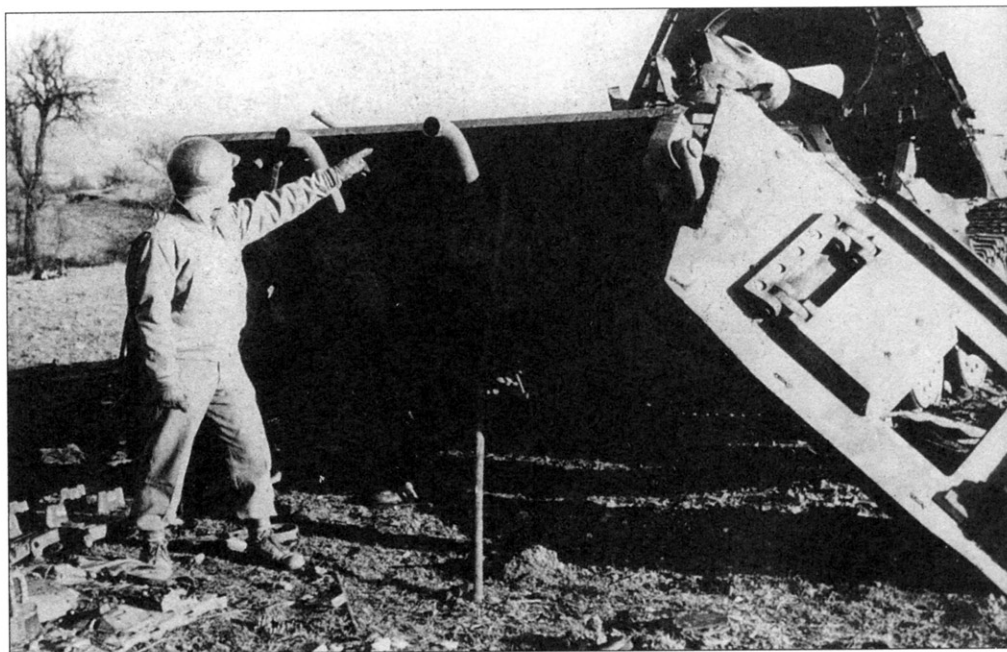


Американские специалисты изучают тяжелые истребители танков «Ягдтигр», захваченные на Западном фронте в апреле 1945 года. Вверху – показанная ранее машина с тактическим номером «332», подбитая в районе города Сент-Андреасберга, внизу – орудийная маска и снаряд 128-мм артсистемы.

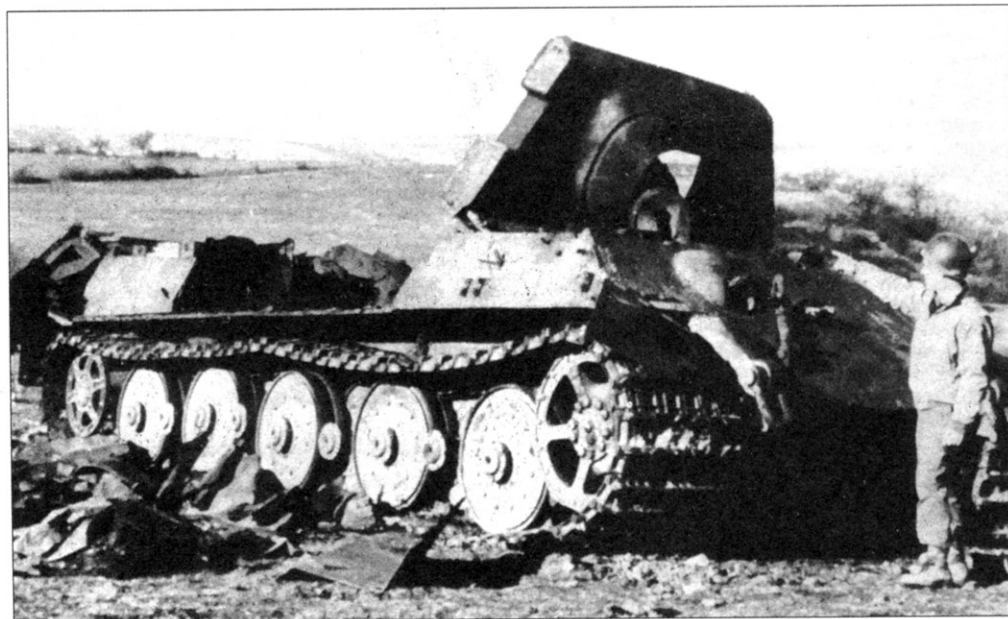


«янки» провели артналет, а выявленные германские цели поражали постоянно «висящие» над полем сражения американские истребители-бомбардировщики. Атаку удалось отбить, но 4 «Королевских тигра» и один «Ягдтигр» (фельдфебеля Франке-Franke) сгорели. Еще два «Королевских тигра» удалось эвакуировать с помощью БРЭМ. На следующий день уцелевшие германские гиганты

стали отступать в направлении Геттингена. Взвод из двух «Ягдтигров» 3-й батареи 512-го дивизиона под командованием фельдфебелей Арнольда и Беккера (Arnold, Becker) занял позиции севернее Остероде. 11 апреля 1945 года на базе 1-й батареи



Остатки взорванного «Ягдтигра», найденного в полосе наступления 776-го дивизиона истребителей танков армии США. Апрель 1945 года.



обер-лейтенанта Альберта Эрнста (в других документах он уже капитан. — Прим. авт.) была сформирована боевая группа «Ernst» с добавлением в состав подразделения нескольких штурмовых орудий StuG III и танков типа Pz.Kpfw.IV. Сводная часть занимала оборону на доминирующих над местностью высотах реки Рур.



«Ягдтигры», сожженные в боях вблизи города Сент-Андреасберг. По количеству кронштейнов на борту рубки видно, что это машины поздних серий выпуска. Западный фронт, зона ответственности 11-й полевой армии США, апрель 1945 года.



Когда появилась большая колонна американских войск, немцы обрушили на нее шквальный огонь. «Ягдтигры» обстреливали дальние цели, а штурмовые орудия и танки — ближние. В результате скоротечного боя американцы потеряли 11 танков и до 50 других боевых и транспорт-

ных машин. Германские войска потеряли один «Ягдтигр», пораженный с воздуха ракетой, пущенной с истребителя-бомбардировщика P-51 «Мустанг».

16 апреля командир 1-й батареи 512-го дивизиона обер-лейтенант Эрнст, имея в своем подразделении



Та же местность на Западном фронте. Вверху – сожженный Sd.Kfz.186 с ходовой частью фирмы «Хеншель», внизу – также «Ягдтигр», застрявший на косогоре и брошенный своим экипажем. Германия, апрель 1945 года.



Остатки батареи Кариуса еще продолжали сопротивление, для этого подразделения бои закончились в районе местечка Эргсте (Ergste). Часть уцелевших машин была уничтожена своими экипажами.

Также в отечественной военно-исторической литературе нередко упоминается о 2-й батарее 512-го дивизиона тяжелых истребителей танков, которая насчитывала в своем составе 9 «Ягдтигров» и принимала участие в боях на территории Австрии в составе 6-й танковой ар-

шесть относительно исправных «Ягдтигров» капитулировал перед командованием 99-й пехотной дивизии армии США в районе н/п Изерлон. Фотографии, на которых немецкие самоходчики под конвоем пехотинцев 394 сп 99 сд американцев на своих машинах движутся к месту капитуляции можно часто встретить в военно-исторической литературе.



Трофейный «Ягдтигр» «средних» серий выпуска. Американские солдаты выгружают из захваченной боевой машины боекомплект. Германия, 1945 год.

*Подбитый
и брошенный
«Ягдтигр» «средних»
серий выпуска
с тактическим
номером «123».
Германия, городок
Эппинген, весна
1945 года.*





мии СС. Например, по данным, приводимым М. Свириным в своей книге «Ягдтигр» (самый большой истребитель танков) вечером 9 мая 1945 года экипажи на трех САУ, слив горячее отовсюду, прорвались к демаркационной линии, уничтожив по пути два танка ИС-2 и два КВ-85 (по другим данным один ИС и две «тридцатьчетверки»), после чего сдались американским войскам (всего имеется четыре описания этого боя, сильно противоречащих друг другу). К чести наших танкистов следует сказать, что одна машина «Ягдтигр» была подбита артогнем и затем уничтожена экипажем.

Правдоподобным выглядят воспоминания гвардии старшего лейтенанта Гнидюка из 1-го гвардейского мехкорпуса, который пытался на подступах к Вене из танка М4А2 «Шерман» подбить «новый Фердинанд со 122-мм пушкой». Также он вспоминает, что САУ «стояла за прикрытием каменного забора и стреляла вдоль улицы, подбивая с одного выстрела всех, кто выезжал на нее». По словам Гнидюка огонь по САУ из пушек был бесполезен, и его подожгли пехотинцы из «фаустпатронов» с третьей, или четвертой попытки сзади.

Автор не оспаривает этой информации, однако располагает другой, связанной с подобными событиями. Согласно боевым документам 501-го отдельного батальона тяжелых танков СС, действующего на танках «Королевский тигр» в составе 1-й танковой дивизии СС «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер» (6 ТА СС), 2 мая 1945 года около 40 человек л/с батальона были отправлены на завод «Нибелунгенверке» в г. Сент-Валентин для получения последней партии из шести боеготовых «Ягдтигров». Однако по каким-то причинам было получено только две новые полностью исправные машины, которые 5 мая двигались на соединение с действующей армией по дороге Линц — Сент-Полтен. 7 мая оба «Ягдтигра» прибыли в район пункта управления 1-й танковой дивизии СС «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер», находящейся около н/п Шейбсс (Scheibss) и с несколькими «четверками» перекрыли направление на Эннс (Enns). Но в ночь с 7 на 8 мая советские войска достигли городков Вайдхофен (Waidhofen) и Иббс (Ybbs), таким образом, германская группировка оказалась в полуокружении. Немцам пришлось возвращаться и вновь начать бой с соединениями Красной Армии. Когда «Ягдтигры» пересека-

Еще одна машина «средних» серий выпуска, подбитая в городке Шветцинген на пересечении улиц Мангеймерштрассе и Дрейкенигштрассе. Германия, 30 марта 1945 года.

Два «Ягдтигра»
из 3-й батареи
653-го тяжелого
танкоистребительного
дивизиона,
брошенные
при отступлении
в городке Нойштадте.
Нижняя машина
имеет тактический
номер «331», именно
она была отправлена
на испытания в США.
Западный фронт,
март-апрель
1945 года.



**На лобовой части
корпуса «Ягдтигра»,
экспонирующегося на
Кубинке, наварена
надпись: «Штерберг
5.05.45.». Если
считать дату
временем захвата
самоходки, то это
другая машина.*

ли мост, одна из машин была поражена снарядом в ходовую часть. Гусеница и элементы «ходовой» были повреждены, а тяжелая Sd.Kfz.186 стала трофеем советских войск. Возможно именно эта б/машина и была доставлена в Кубинку на испытания*. Второй же «Ягдтигр» и остальные танки вели бои на подступах к Вайдхофену для того, чтобы контролировать н/п Вейер Маркт (Weyer Markt). 9 мая уцелев-

шему «Ягдтигру» при поддержке нескольких танков Pz.Kpfw.IV удалось прорваться через заслоны Красной Армии и, двигаясь вдоль реки Эннс через городок Лосенштейн (Losenstein), достигнуть позиций американских войск в районе Штейра. Эта машина с рисунком детского мишки на лобовом листе рубки стала трофеем армии США. Снимки этой самоходки в городе Штремберге (Stremberg), где встретились со-



Тяжелая САУ Sd.Kfz.186 с тактическим номером «331» изучается американскими специалистами. Рядом продвигаются войска армии США: виден полубронированный джип бригадного генерала и легкий танк М5А1. Германия, Нойштадт, апрель 1945 года.



ветские и американские войска неоднократно приводятся в военно-исторической литературе.

По окончании войны в СССР проводились обширные исследования и испытания двух «австрийских» Sd.Kfz.186 в Кубинке и Свердловске.

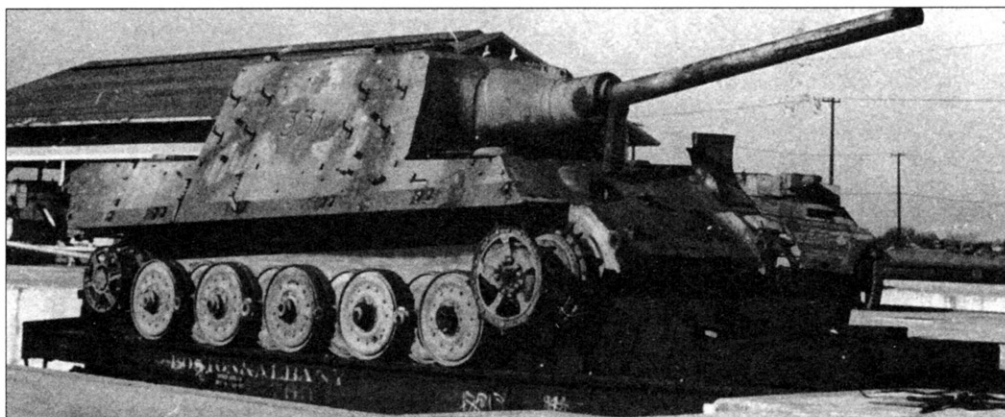
Интересно отметить, что «Ягдтигр», скорее всего доставленный в Свердловск прямо с завода в Сент-Валентине имел дизельный двигатель фирмы «Зиммеринг» и усиленную подвеску. Видимо опытные работы по совершенствованию гигантской САУ

Остатки одной из батарей 512-го дивизиона истребителей танков капитулируют перед американским командованием. Западная Германия, городок Изерлон, 16 апреля 1945 года.



продолжались до конца войны. Правда, полноценных испытаний этой версии самоходной установки не проводили, так как Sd.Kfz.186 была некомплектной (это еще раз подтверждает, что машина была опытная и

доставили ее прямо с завода. — **Прим. авт.**) Но многочисленные прогоны дизеля на стенде показали его слабую надежность, хотя к качеству топлива он был не критичен. Дальнейшая судьба этой машины неизвестна.



Исправный «Ягдтигр», захваченный американскими войсками, погружен на железнодорожную платформу для дальнейшей отправки в США. Ныне эта машина находится в экспозиции военного музея на Абердинском полигоне (США). Представленный истребитель танков имел редкий для «Ягдтигров» трехцветный камуфляж с засадной схемой (ярко-желтые точечные пятна поверх желто-зелено-коричневого трехцветного крупнопятнистого камуфляжа) и окантованный черный номер «331».

653-й дивизион тяжелых истребителей танков был переформирован из 197-й бригады штурмовых орудий еще в марте 1943 года и первоначально оснащался тяжелыми самоходными установками «Элефант». В конце 1944 года 1-я батарея дивизиона получила сразу девять САУ Sd.Kfz.186 и в таком состоянии была направлена на Западный фронт для участия в Арденнской наступательной операции в составе 5-й танковой армии. Несмотря на некомплект матчасти и личного состава, дивизион нанес большие потери наступавшим англо-американским танковым частям, вооруженными большей частью «Шерманами», которые представляли для немецких наводчиков прекрасную мишень благодаря своей непомерно большой высоте. Так, 7 декабря один «Ягдтигр», охранявший перекресток дорог, за три часа уничтожил 19 «Шерманов», не получив с их стороны ни одной пробоины (кстати, по заверениям немцев, американцы даже стреляли из рук вон плохо и добились всего 4 касательных попаданий во время боя). 23 декабря батарея, насчитывавшая уже 16 машин, в том числе и с подвеской конструкции Порше, в составе группы армий «Г» участвовала в проведении операции «Нордвинд». В канун нового 1945 года 6 машин 653-го дивизиона своим ходом из-за трудностей с железнодорожной

транспортровкой перебазировались в район г. Бонна, где и участвовали в обороне города. Далее все подразделение сражалось на Западном фронте, вместе с другими немецкими войсками этого сектора обороняясь против 7-й американской армии. Боевой путь 1-й батареи закончился в середине апреля 1945 года северовосточной Штутгарта.

Интересно, что 2-я батарея 653-го дивизиона истребителей танков 15 декабря 1944 года была переформирована в 614-ю отдельную армейскую тяжелую танкоистребительную батарею, которая, имея на своем вооружении четыре САУ Sd.Kfz.184 «Элефант», сражалась на советско-германском фронте: сначала в районе Оппельна, Бреслау и Зорау (до 30 января 1945 года), затем в районе Шпроттау (до 15 февраля 1945 года), а затем в районе Франкфурта-на-Одере под Берлином.

За время ее полугодовой боевой деятельности 614-ю танкоистребительную батарею неоднократно пытались укомплектовать до штатной численности в 10 машин, добавив к четырем имеющимся «Элефантам» шесть «Ягдтигров» с подвеской конструкции Фердинанда Порше. Но вместо САУ под Берлином в состав батареи передали советский трофейный Т-35. В районе Цоссена закончился боевой путь и этого подразделения.

«Ягдтигр» поздних серий выпуска с тактическим номером «Х7», брошенный экипажем в городке Нетпхен недалеко от Цигена. Скорее всего боевая машина принадлежит третьей батарее лейтенанта Отто Кариуса, так как нестандартные тактические номера, начинающиеся с литеры «Х...» характерны именно для подразделения. Германия, 9 апреля 1945 года.



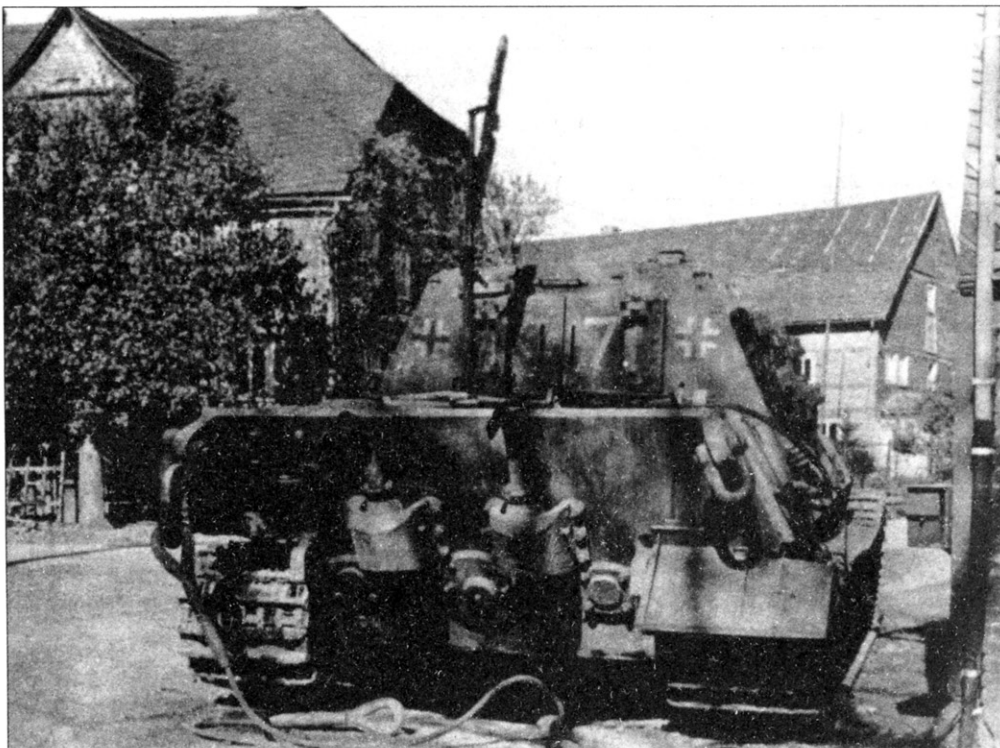
Кроме вышеназванных частей и подразделений единичная машина «Ягдтигр» попала в состав сводной танковой роты «Куммерсдорф», а ту в свою очередь включили в состав танковой дивизии «Мюнхеберг», сражавшейся на Зееловских высотах и в Берлине. Где закончила свой бо-

евой путь эта самоходка автору книги не известно.

В заключение следует сказать, что «Ягдтигр» являлся, безусловно, самым мощным истребителем танков периода Второй мировой войны, но главная роль этого вида оружия была скорее не военной, а



*Та же машина, виды
спереди и сзади.
На дверцах заднего
люка рубки также
продублирован
номер «Х7».
Западный фронт,
9 апреля 1945 года.*

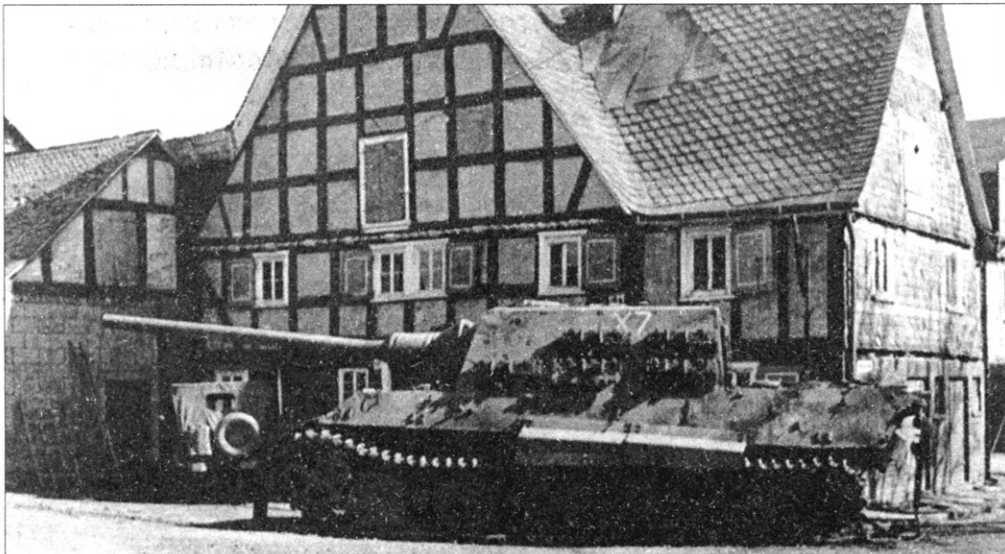


Тактико-технические характеристики тяжелого истребителя танков «Ягдтигр» (Sd.Kfz.186)

Заводской индекс	VK4503(H) САУ с х/ч «Хеншель»	212/258 (Porsche) САУ с х/ч «Порше»
Экипаж, чел.	6	6
Габаритные размеры, мм:		
– длина с пушкой вперед	10654	10370
– ширина	3755	3590
– высота	2945	3050
– клиренс	495	565
Боевая масса, т	75,2	74
Высота линии огня, мм	2172	2172
Толщина брони, мм:		
– лоб корпуса	150	150
– борт и корма	80	80
– крыша	40	40
– днище	25-40	25-40
– лоб рубки	250	250
– борт и корма	80	80
Расход топлива, л/100 км	800	790
Максимальная скорость движения, км/ч:		
– по шоссе	36	36
– по пересеченной местности	20	20
Запас хода, км:		
– по шоссе	170	170
– по пересеченной местности	120	120
Емкость бака, л	860	860
Преодолеваемые препятствия:		
– угол подъема, град.	35	35
– ширина рва, м	2,5	2,5
– высота стенки, м	0,85	0,85
– глубина брода, м	1,6	1,6
Длина опорной поверхности, мм	4240	4415
Удельное давление, кг/см ²	1,06	1,05
Удельная мощность, л.с./т	9,3	9,46
Двигатель*	«Майбах» (Maybach) HL 230 P30, четырехтактный, карбюраторный, 12-цилиндровый, V-образный (угол развала 60°), жидкостного охлаждения, объемом 23095 см ³ , мощностью 700 л.с. (515 кВт) при 3000 оборотах в минуту	
Средства связи	все САУ оснащались радиостанцией FuG 5, имевшей дальность действия 6,4 км, телефоном и 9,4 км телеграфом, приемником FuG 2 и системой внутренней связи Bordsprechanlage B	

* Также в опытном порядке на САУ «Ягдтигр» устанавливался 16-цилиндровый двигатель SPG «Sla 16» мощностью 750 л.с., а также дизельный двигатель фирмы «Зиммеринг» (Simmering).

Фото той же
самоходки,
но с другого ракурса.
Четко видно три ряда
запасных траков
и зенитный пулемет
MG 42, смещенный
к кромке
надмоторной плиты.
Германия, 9 апреля
1945 года.

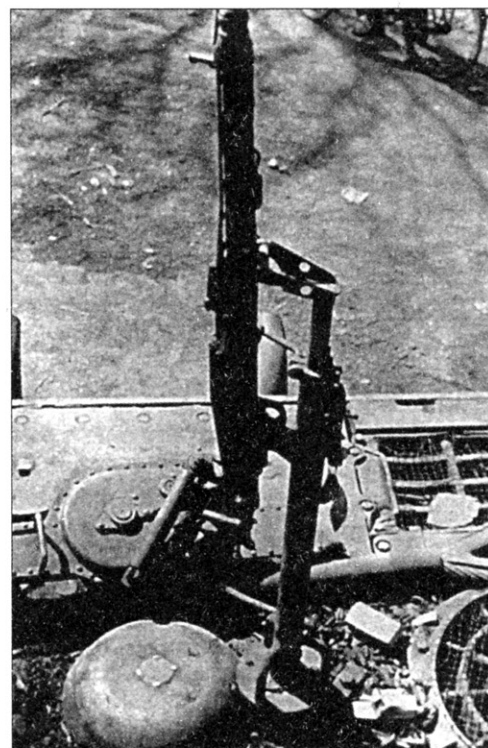


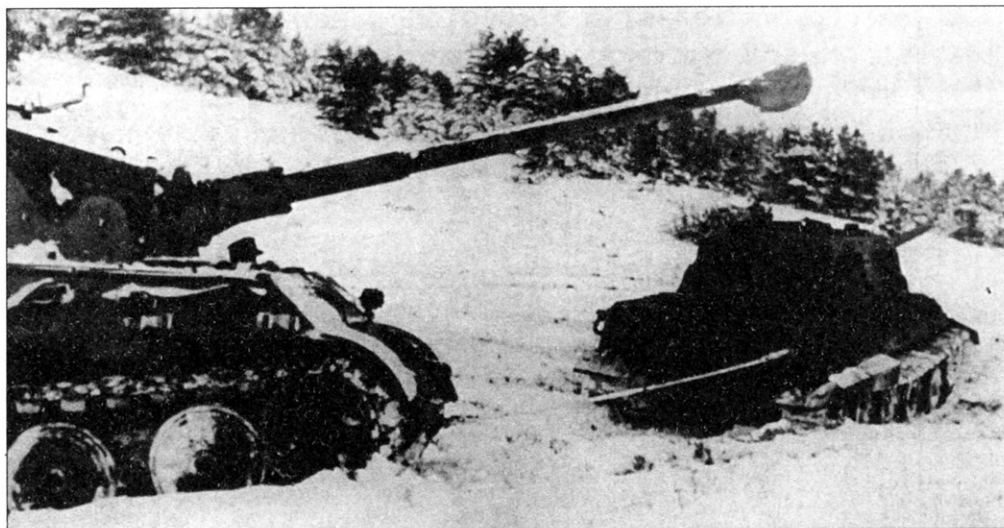
Встреча советской
и американской
армии вблизи города
Штейр в Австрии.
На заднем плане
виден трофейный
«Ягдтигр» из 1-й
танковой дивизии СС
«Лейбштандарт СС
Адольф Гитлер»,
пробившийся
в американскую
зону оккупации.
Эта машина поздних
серий выпуска имеет
трехцветный
камуфляж, а на
лобовой броне рубки
нарисовано
изображение
детского мишки.
Австрия, недалеко от
Линца, 11-я
бронетанковая
дивизия армии США,
май 1945 года.



психологическая — не случайно подобные машины в основном использовались на Западном фронте: англо-американские демократии, сильно зависящие от общественного мнения избирателей, было легче напугать и склонить к мирным переговорам. Советское правительство и Красная Армия к страхам о при-

менении подобного оружия были не чувствительны — для уничтожения ненавистного врага мы не постояли бы ни за какими жертвами. Это не политическая оценка, а данность, связанная с общественным устройством советского общества в тот исторический период.





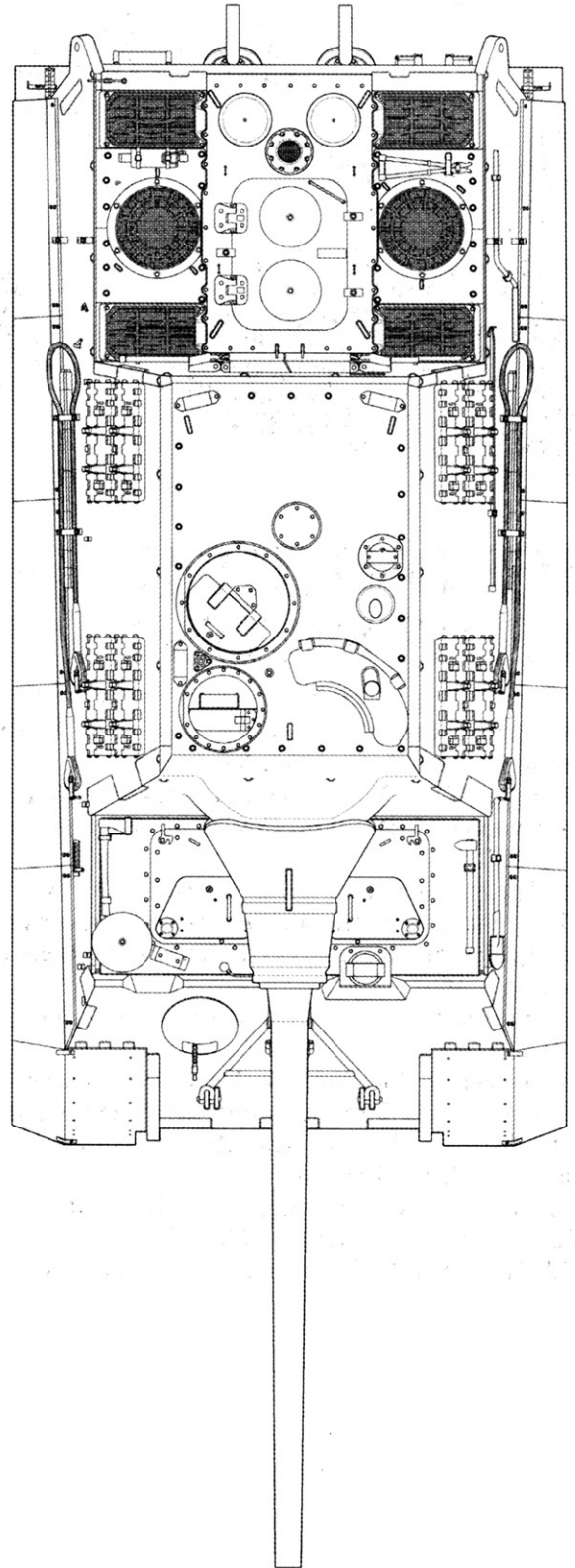
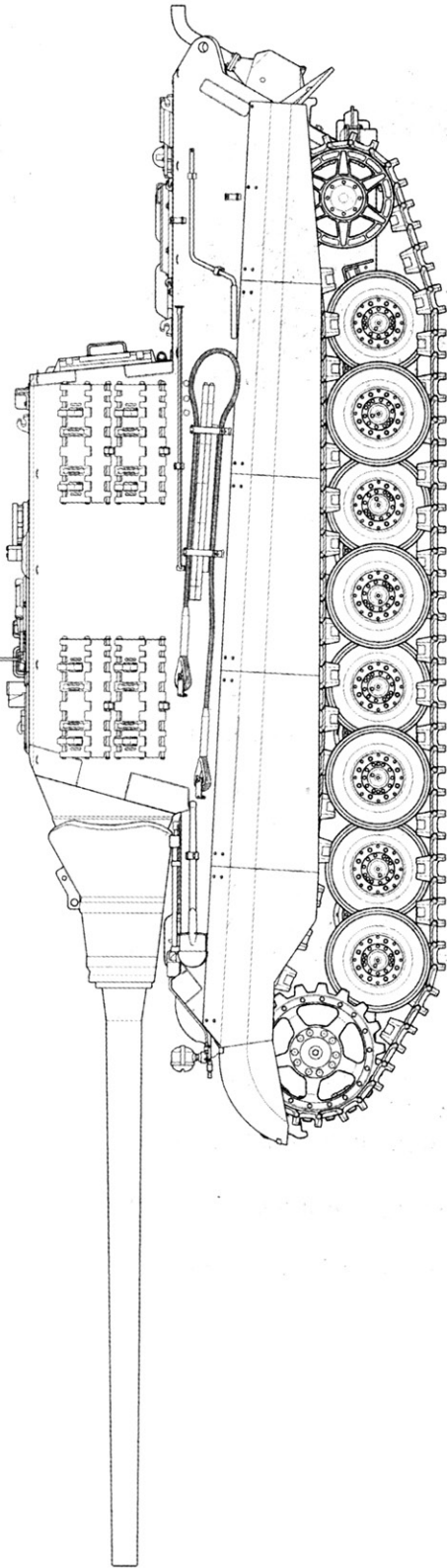
Тяжелое самоходное орудие «Ягдтигр» с успехом буксирует по бездорожью тяжелый танк «Королевский тигр». Начало 1945 года, САУ скорее всего принадлежит 653-му истребителю танков.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. Барятинский М. «Королевский тигр». «Чудо-оружие» Гитлера. М., Яуза, Коллекция, ЭКСМО, 2008. 96 с. с ил.
2. Буров С.С. Конструкция и расчет танков. М., Издание ВАБТВ, 1973.
3. Свирин М. Ягдтигр. Самый большой истребитель танков. М., «ЭксПринт НВ», 1997, 32 с. с ил.
4. Труды академии. Сборник № 1 (25). М., Издание ВАБТВ, 1945.
5. Отчет по испытаниям трофейных немецких танков и САУ. ГАУ, 1947.
6. Spielberger W., Doyle H., Jentz T. Schwere Jagdpanzer. Motor Buch Verlag. Muenchen, 1992.
7. Spielberger W. Der Panzer – Kampfwagen Tiger. Motor Buch Verlag, Muenchen, 1985.
8. Senger U.Etterling. Die Deutschen Panzer. Lehmanns Verlag, 1975.
9. Grove Eric. Panzer. Verlagsgesellschaft Wehr und Wissen, 1983.
10. Fleisher W. Die deutschen Kampfwagenkanonen 1935-1945. Podzum – Pallas – Verlag, 1996. 184 s.
11. Fleisher W., Eiermann R. Die deutsche Panzerjaegertruppe 1935-1945. Podzum – Pallas – Verlag, 1998. 176 s.
12. Gander T.J. Tanks in detail. Jagdpanzer. Ian Allan Publishing, 2003.

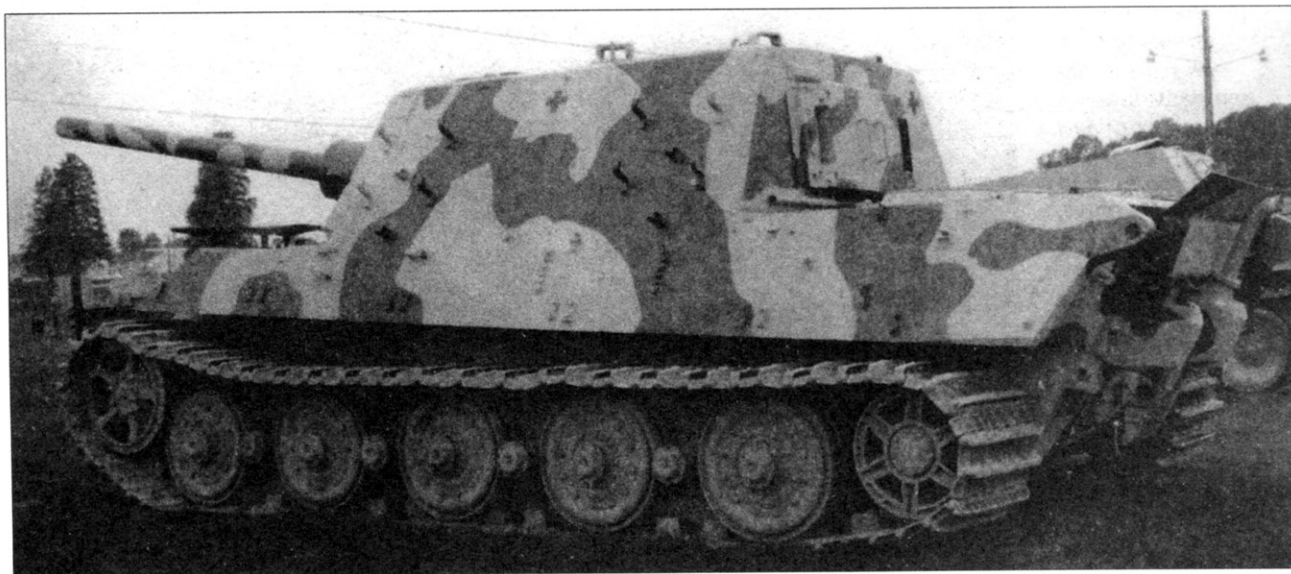
Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz.186 «Ягдтигр»*
с подвеской, разработанной в КБ «Порше».
Представлена одна из модификаций ранних серий.
Виды сбоку и сверху. Масштаб 1:50.

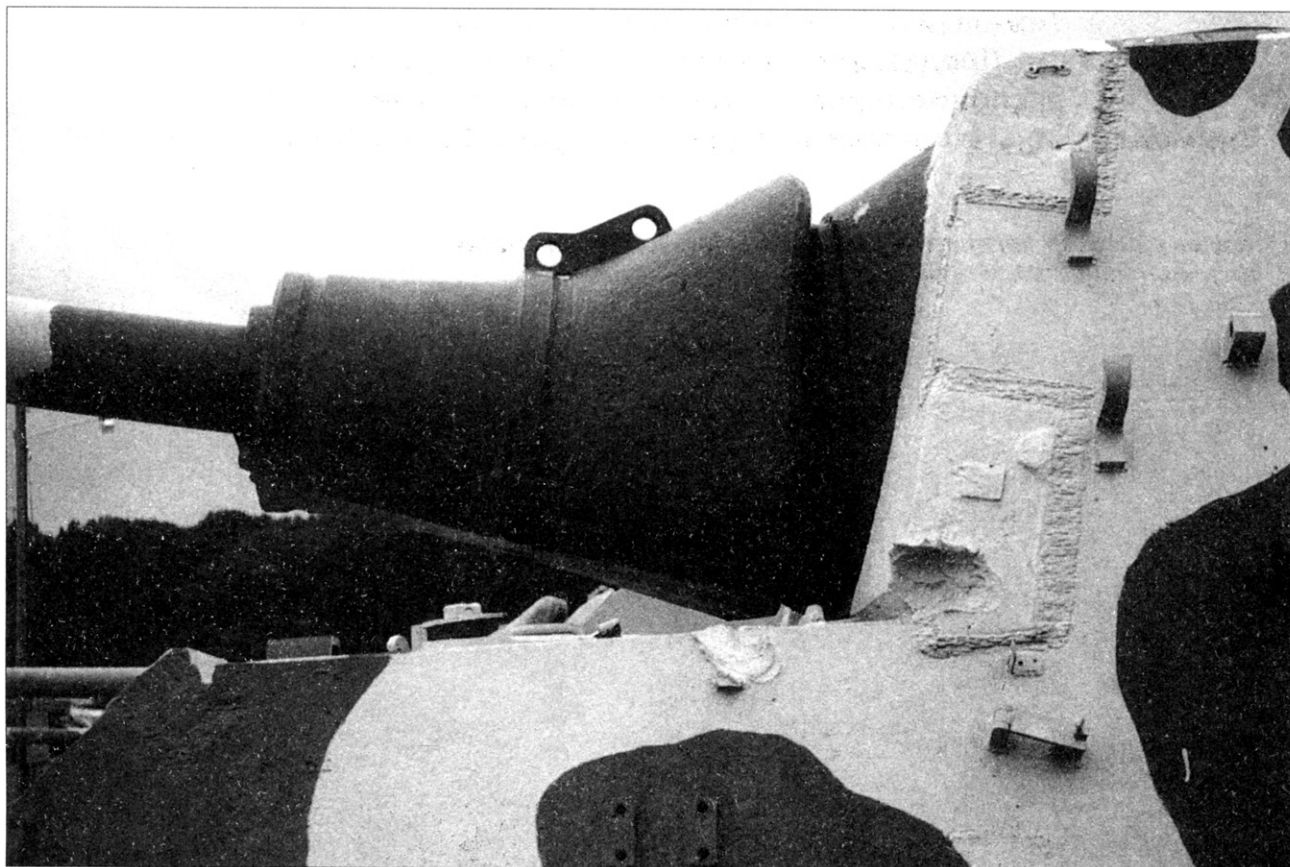
Длина антенны радиостанции
составляла 2 метра.



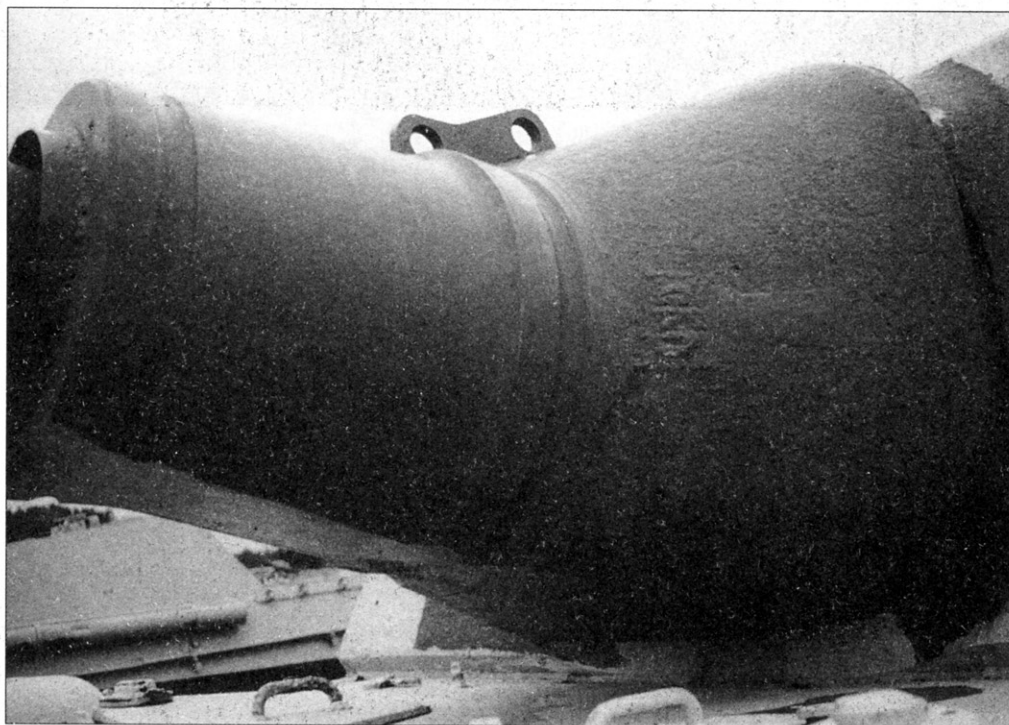
**Тяжелый истребитель танков «Ягдтигр» в деталях
Представлен экспонат из Военного музея,
расположенного на Абердинском полигоне (США)
Снимки машины («среднего» периода выпуска) были сделаны в 1995 году**

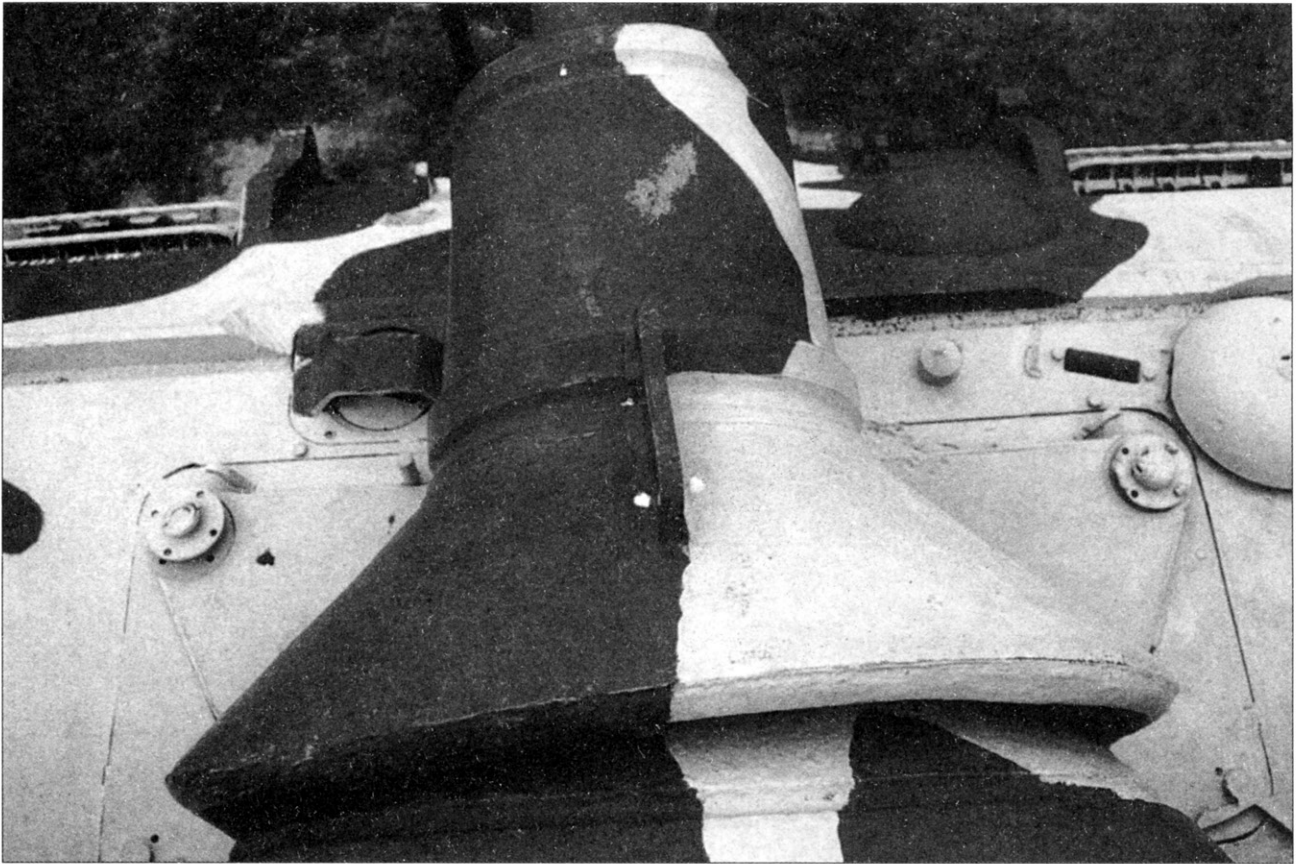
*Общие виды САУ «Ягдтигр», экспонирующейся в Военном музее
на территории США. Эта машина «средних» серий выпуска.
1995 год.*



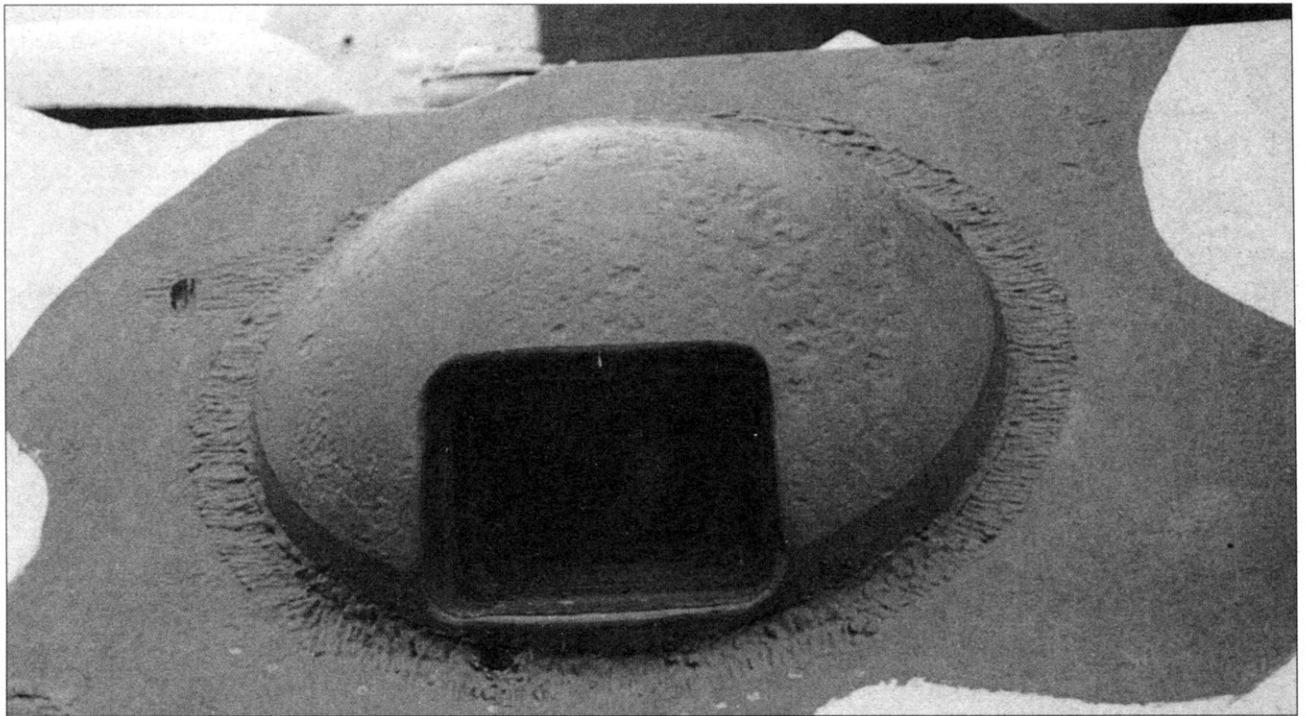


**Фотоснимки
бронемаски 128-мм
артсистемы Рак 80.
Абердин, 1995 год.
Рядом видны
приваренные
кронштейны,
необходимые
для размещения
на бортах рубки
запасных траков
для гусеничной
цепи.**

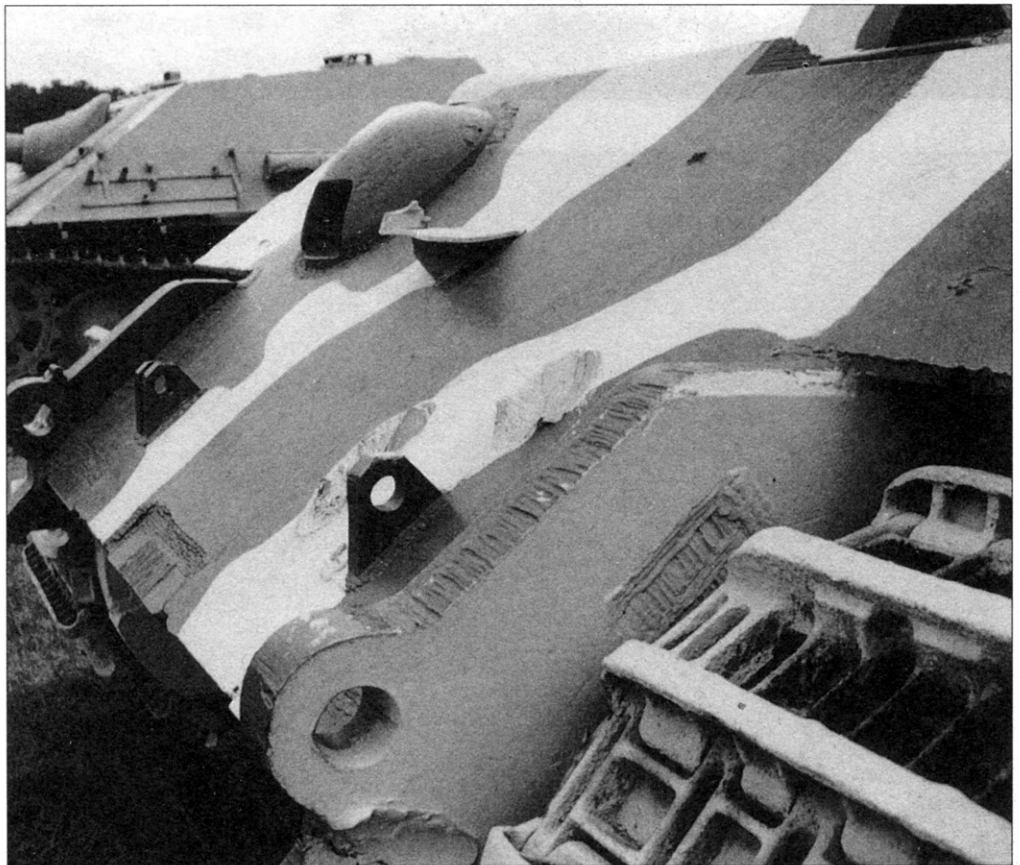


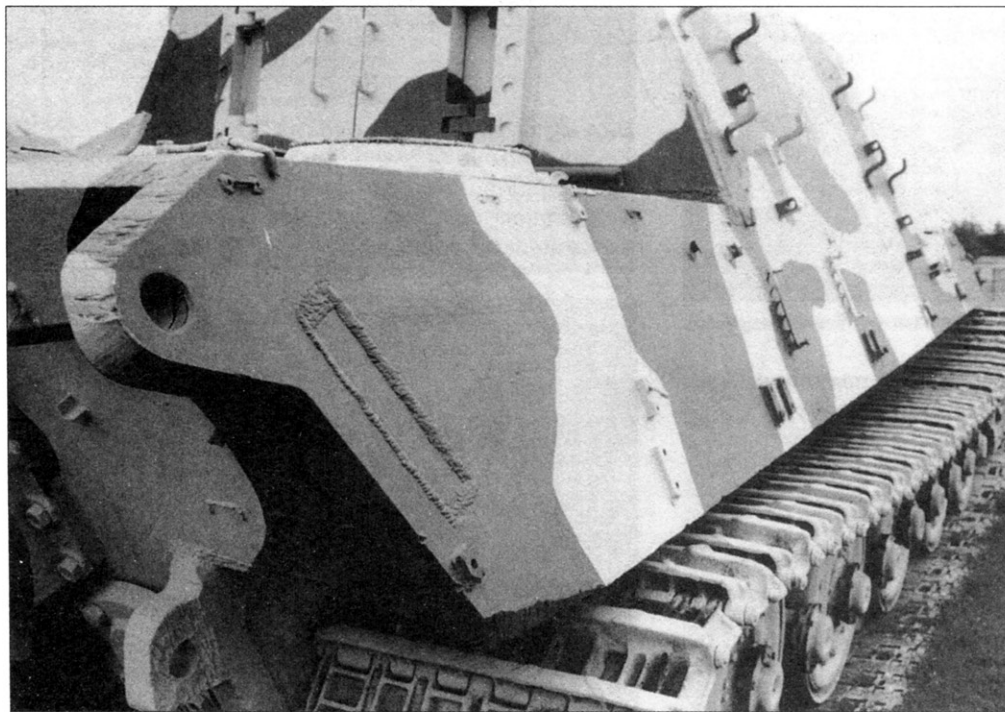
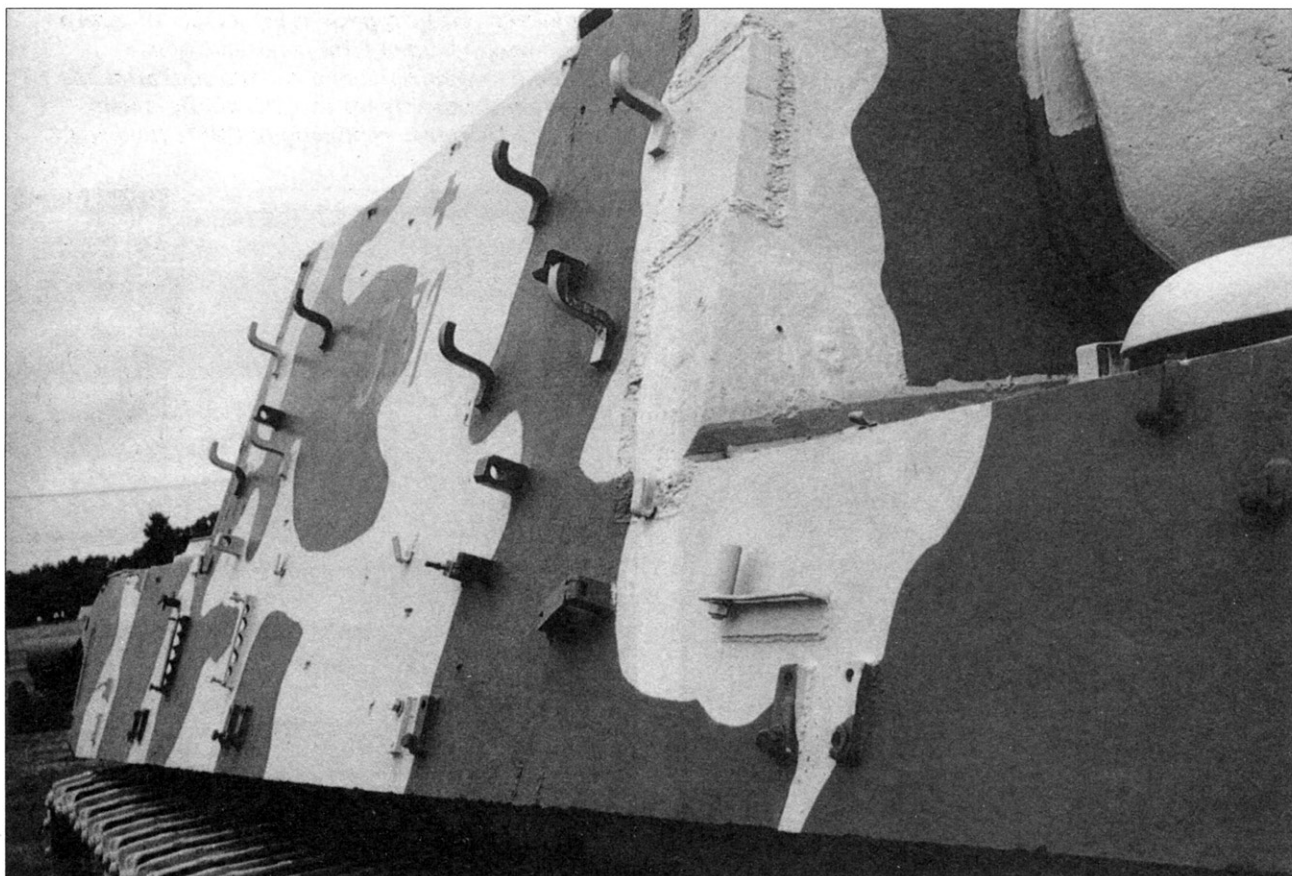


*Бронировка
оптического
прибора
наблюдения
механика-водителя.
Виды сверху
и спереди.
Абердинский
полигон, 2002 год.*

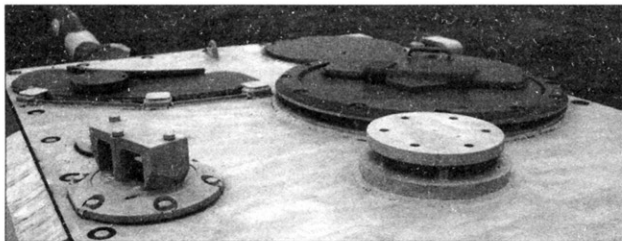


*Верхняя лобовая
бронеплита
корпуса. Ее наклон
составлял 40°,
а толщина брони –
150 мм. Хорошо
виден бронеколпак
амбразуры
пулемета стрелка-
радиста. Абердин,
1995 год.*

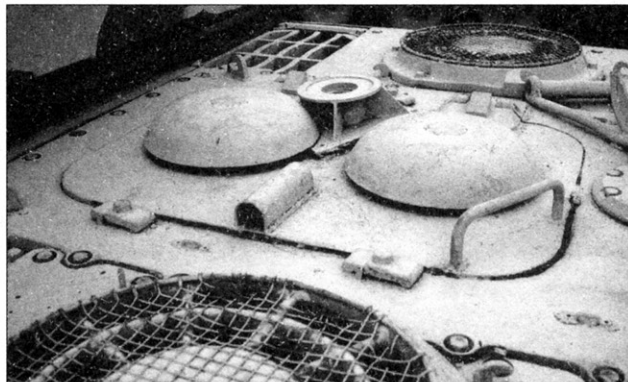
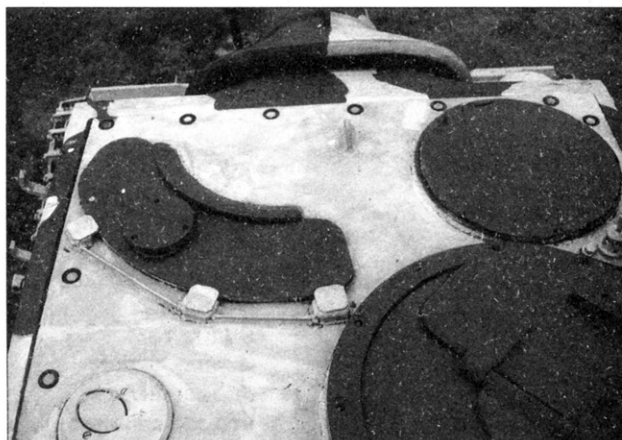
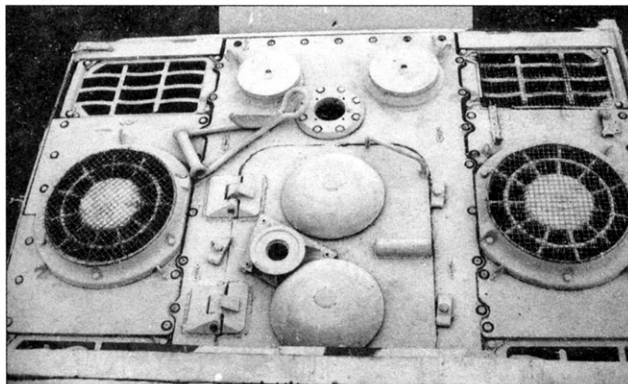
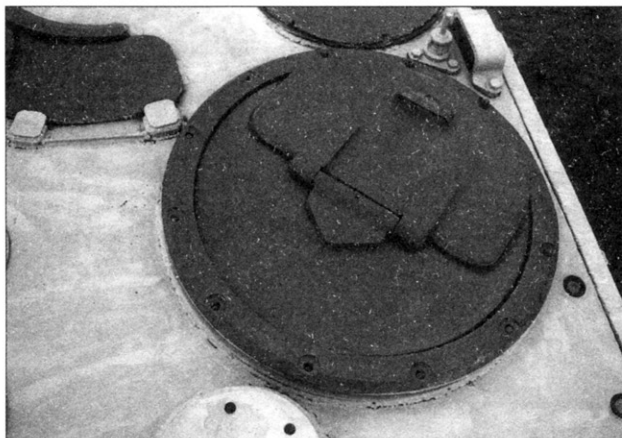




Виды на борта САУ «Ягдтигр». По двум рядам крюков для подвески траков (на бортах Sd.Kfz.186) можно четко определить, что эта машина «средних» серий выпуска. Абердинский музей, штат Мериленд (США), 1995 год.



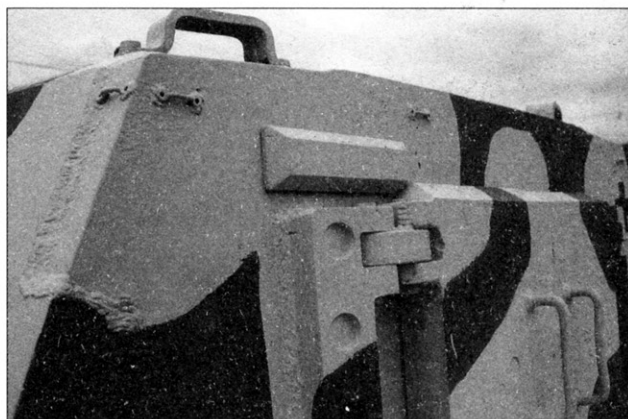
Фотоснимки надмоторной плиты САУ «Ягдтигр» в различных ракурсах. На люке доступа к двигателю уже размещено гнездо для штанги 7,92-мм зенитного пулемета MG 42. Военный музей в г. Абердин, территория США, 1995 год.

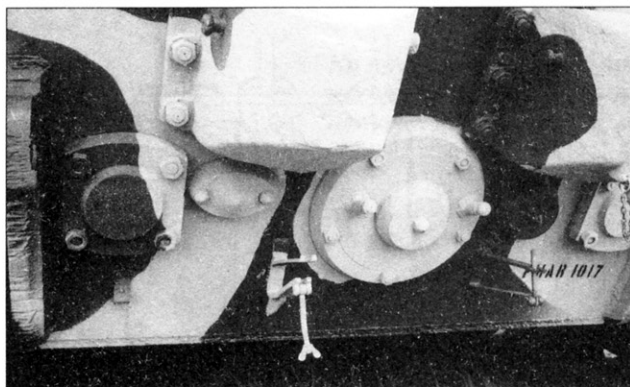


Вид на заднюю часть рубки САУ «Ягдтигр». Хорошо видна бронезащита оптического прибора наблюдения и створки заднего бронелюка рубки, необходимого для обслуживания артсистемы. Абердинский полигон, США, 1995 год.

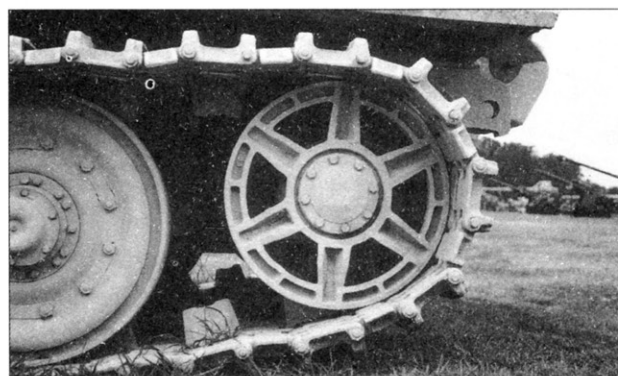
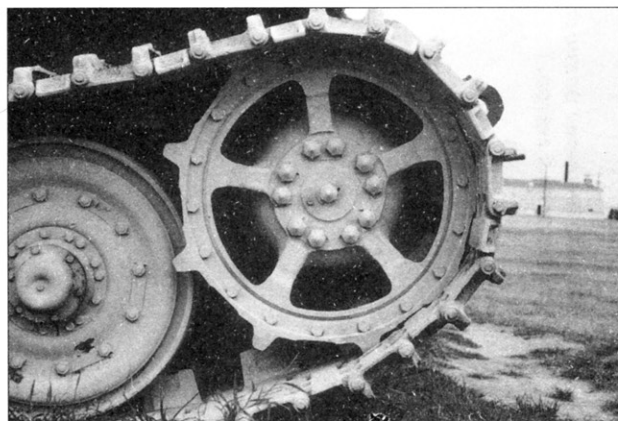
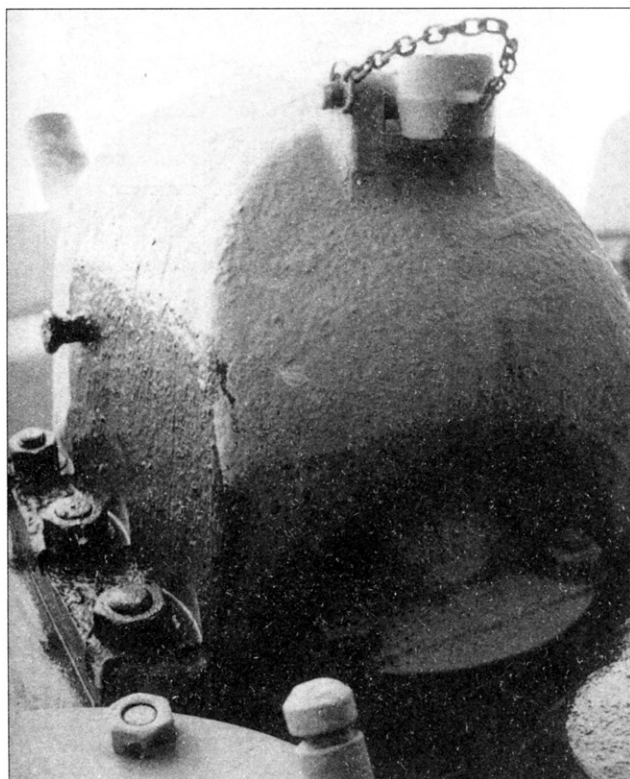
Снимки крыши рубки с различных ракурсов. Виден посадочный люк командира боевой машины и бронекрышка вентиляционного отверстия. Место оптических приборов – стереотрубы командира САУ и прицела наводчика закрыты заглушками. США, Абердинский музей, штат Мериленд, 1995 год.

На фотографиях крыши САУ «среднего» периода выпуска еще отсутствуют держатели для двухтонного крана. Они появятся только на поздних модификациях Sd.Kfz.186.

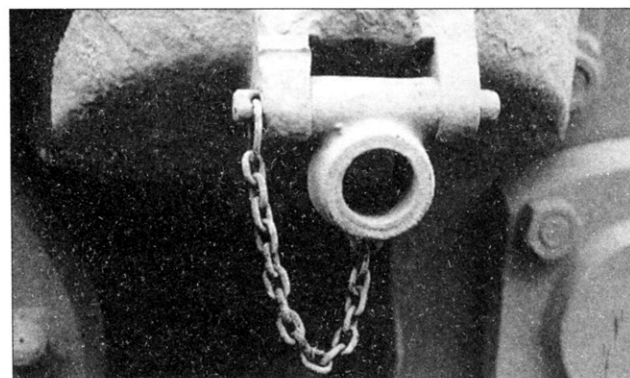




Фотографии тыльной стороны моторного отсека. Четко видны бронекорпусы выхлопной системы и вставной кронштейн-держатель для штока кикстартера, необходимого для заводки двигателя в аварийных ситуациях. Территория США, музей в районе г. Абердин, 1995 год.

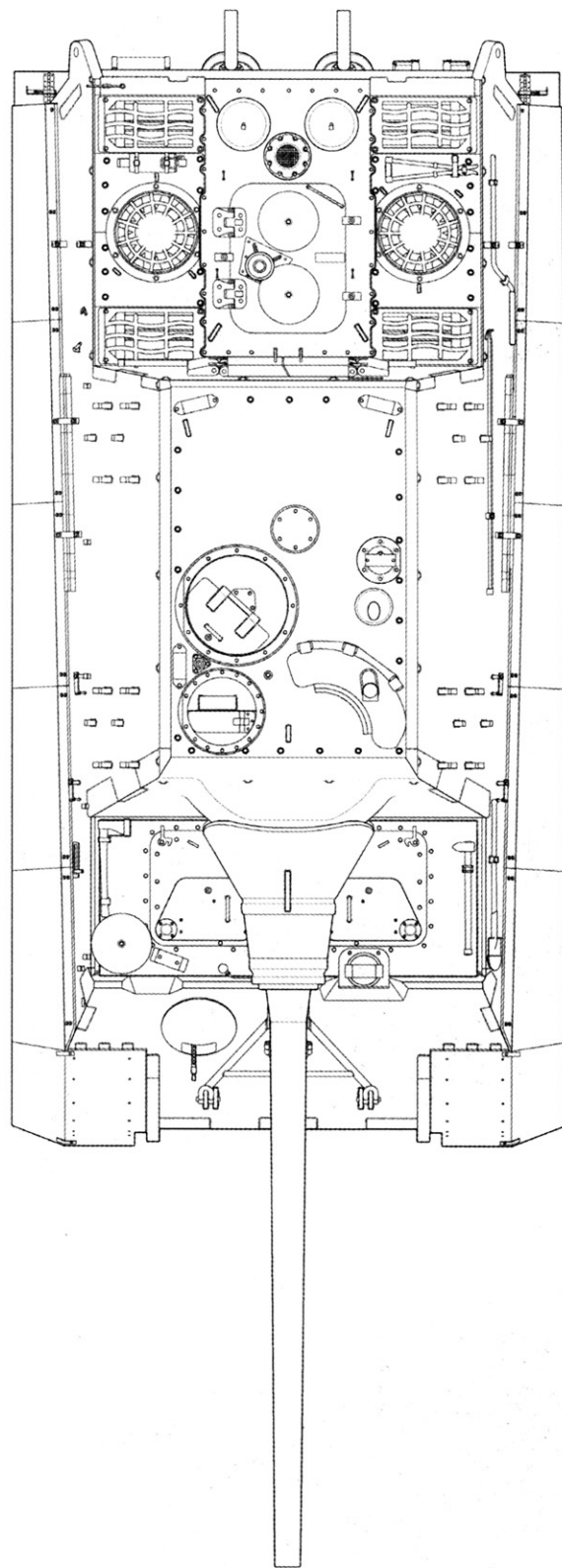
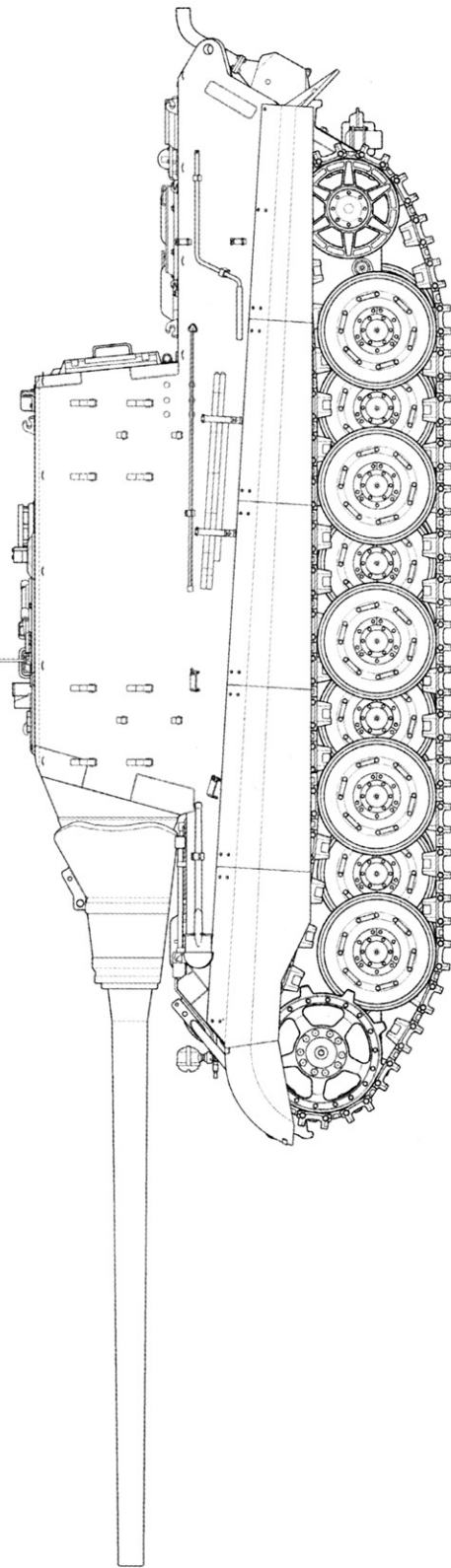


Снимки ходовой части тяжелого истребителя танков «Ягдтигр». Вверху – ведущее колесо (диаметр 870 мм), а внизу направляющее колесо (диаметр 650 мм) ходовой части (представлена «ходовая» конструкция фирмы «Хеншель»). Абердинский полигон, территория США, 1995 год.

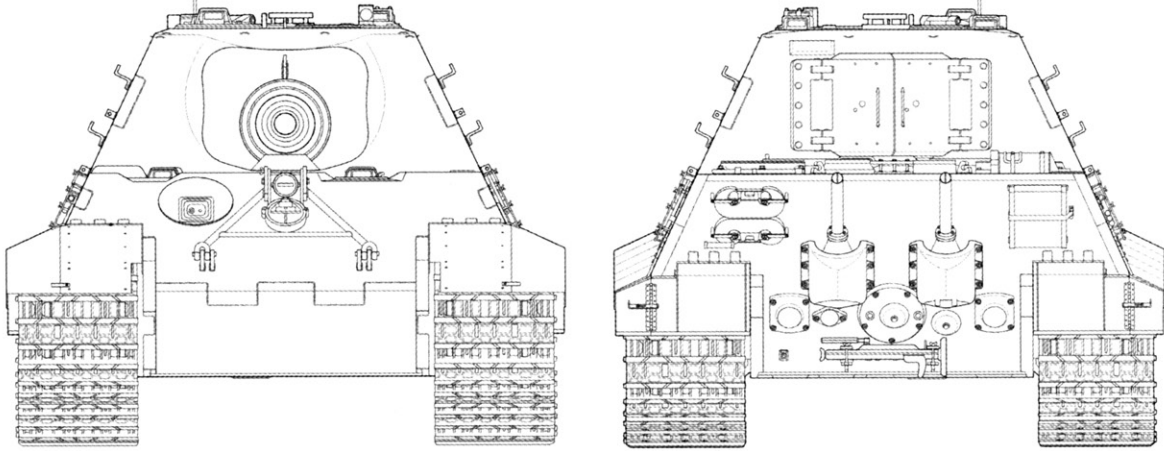


Тяжелый истребитель танков *Sd.Kfz. 186* «Ягдтигр» с подвеской, разработанной фирмой «Хеншель». Это машина «средних» серий выпуска. Вид с боку и сверху. Масштаб 1:50.

Высота антенны радиостанции составляла 2 метра.



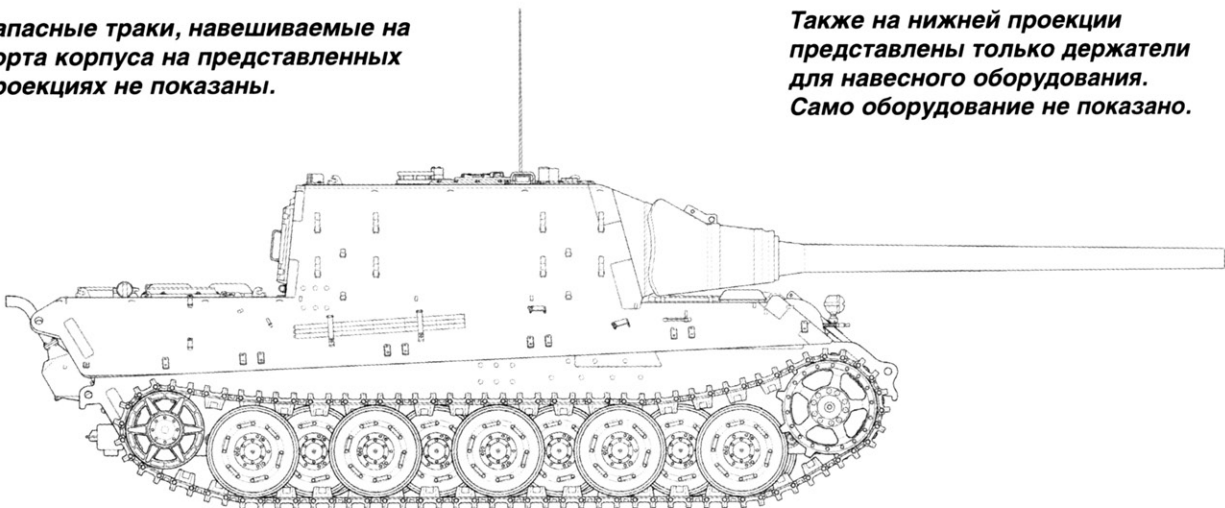
На проекции вида сзади не показан снимающийся кронштейн-держатель для штока кикстартера ручного запуска двигателя (см. с. 77).



Тяжелый истребитель танков Sd.Kfz.186 «Ягдтигр» с подвеской, разработанной фирмой «Хеншель». Представлена машина «средних» серий выпуска. Виды спереди и сзади. Масштаб 1:50.

Запасные траки, навешиваемые на борта корпуса на представленных проекциях не показаны.

Также на нижней проекции представлены только держатели для навесного оборудования. Само оборудование не показано.



Проекция тяжелого истребителя танков «Ягдтигр». Вид по ходу справа. Представлена машина с транспортными 660-мм гусеницами и без бортовых экранов. Ходовая часть конструкции «Хеншель».

Научно-популярное издание

«Энциклопедия вооружений»

Мощанский Илья Борисович

**ТЯЖЕЛЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ «ЯГДТИГР»
«Дитя» Нибелунгов**

Ответственный за выпуск *И.Б. Мощанский*

Корректор *А.В. Петрова*

Дизайн обложки *Ю.М. Юров*

Верстка *Л.А. Добрецова*

Чертежи *С.А. Игнатьев*

ООО «Издательский дом «Вече»

Почтовый адрес:

129348, Москва, ул. Красной Сосны, 24.

Фактический адрес:

127549, Москва, Алтуфьевское шоссе, 48, корпус 1.

Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.60.953.Д.000452.01.09 от 27.01.2009 г.

E-mail: veche@veche.ru

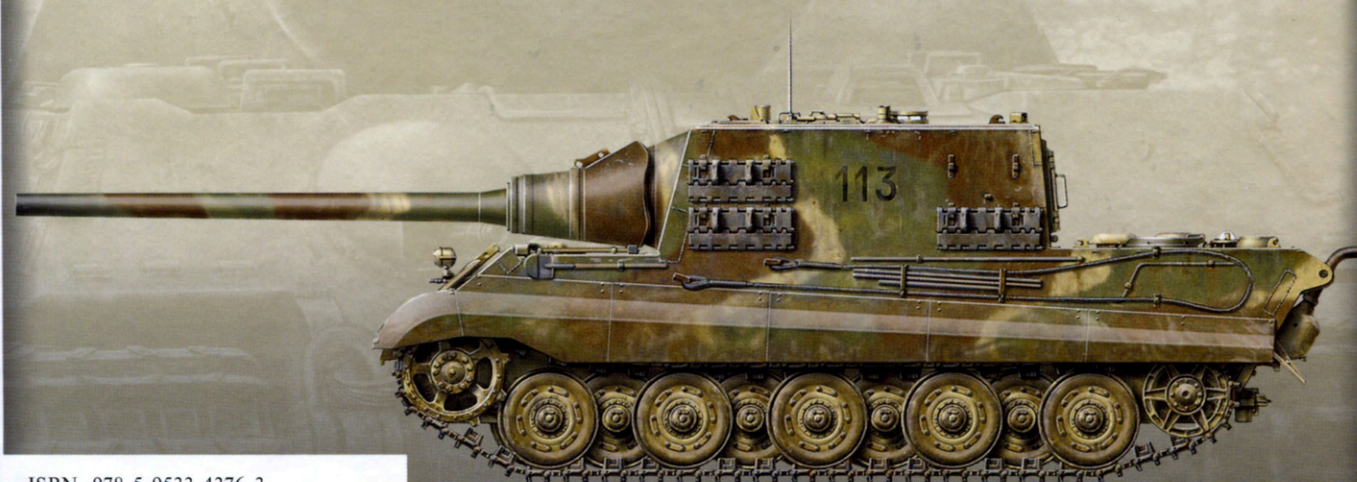
<http://www.veche.ru>

Подписано в печать 31.09.2009. Формат 84x108 1/16.
Гарнитура «NewtonС». Печать офсетная. Бумага офсетная.
Печ. л. 5. Тираж 3000 экз. Заказ В-1387.

Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в типографии ОАО ПИК «Идел-Пресс».
420066, г. Казань, ул. Декабристов, 2.
E-mail: idelpress@mail.ru

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВООРУЖЕНИЙ

Представляемая книга посвящена одной из культовых боевых машин Второй мировой войны — тяжелому истребителю танков Sd.Kfz.186 «Ягдтигр». Созданные как сугубо оборонительное оружие, эти гигантские самоходки выполняли скорее не столько военные, сколько психологические функции: устрашали врагов Германии и вселяли в население рейха веру в неуязвимость немецкой военной машины. Однако нацистской политической верхушке они не помогли — последняя оказалась на «свалке истории», а уцелевшие бронетанковые «мастодонты», более похожие на персонажей из древнегерманского эпоса о нибелунгах, выставлены теперь в крупнейших музеях стран антигитлеровской коалиции.



ISBN 978-5-9533-4376-3



ИЗ ИСТОРИИ БРОНЕТЕХНИКИ