

Максим Коломиец



# «ЭЛЕФАНТ»

ТЯЖЕЛОЕ ШТУРМОВОЕ ОРУДИЕ  
ФЕРДИНАНДА ПОРШЕ



САМАЯ ЗНАМЕНИТАЯ САМОХОДКА ВТОРОЙ МИРОВОЙ





УДК 623.438.3(430)  
ББК 68.513  
К61

В оформлении переплета использован рисунок  
*Всеволода Мартыненко*

**Коломиец, Максим Викторович.**

К61 «Элефант». Тяжелое штурмовое орудие Фердинанда Порше / Максим Коломиец. — Москва : Яуза : Эксмо, 2021. — 96 с. : ил. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-117302-9

Это тяжелое штурмовое орудие величают «лучшей самоходкой Второй мировой». Этот бронетанковый «бренд» известен каждому. Хотя было изготовлено всего 90 «Фердинандов» (8,8-см Rak 43/2 Sfl L/71 Panzerjäger Tiger (P) Ferdinand) — такое обозначение в честь своего создателя Фердинанда Порше этот истребитель танков получил по личному распоряжению Гитлера, — его имя стало нарицательным: на советско-германском фронте «фердинандами» называли любые немецкие САУ с задним расположением боевого отделения. Переименованное в «Элефант» (Elefant für 8,8-см Sturmgeschütz Porsche) после модернизации в феврале 1944 г., это штурмовое орудие отличилось как на Западном, так и на Восточном фронте — мощнейшая 88-мм пушка и 200-мм лобовая броня делали его смертельно опасным противником, способным поражать любую бронетехнику союзников на дистанции свыше километра и почти неуязвимым для ответного огня.

Книга ведущего отечественного историка бронетехники во всех деталях восстанавливает историю создания и боевого применения легендарной самоходки от Курской дуги до Никопольского плацдарма и от Итальянской кампании до Битвы за Берлин, где последние два «Элефанта» были захвачены советскими войсками 1 мая 1945 г. Особый интерес представляет анализ их боевой эффективности — сравнив немецкие донесения об уничтоженных танках Красной Армии с реальными цифрами потерь, автор доказывает, что победные счета «Фердинандов» сильно завышены.

Издание иллюстрировано эксклюзивными чертежами и фотографиями.

**УДК 623.438.3(430)  
ББК 68.513**

ISBN 978-5-04-117302-9

© Коломиец М.В., 2021  
© ООО «Стратегия КМ», 2021  
© ООО «Издательство «Яуза», 2021  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2021



# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ .....	5
НЕПРИЗНАННЫЙ ПОРШЕ .....	6
РОЖДЕНИЕ МОНСТРА .....	14
УСТРОЙСТВО «ФЕРДИНАНДА» .....	24
БОЕВОЙ ДЕБЮТ НА «КУРСКОЙ ДУГЕ» .....	36
НА НИКОПОЛЬСКОМ ПЛАЦДАРМЕ .....	60
«ФЕРДИНАНД»? НЕТ, «ЭЛЕФАНТ»! .....	68
ИТАЛЬЯНСКАЯ КАМПАНИЯ .....	74
ГОД 1944-Й .....	78
ПОСЛЕДНИЕ БОИ .....	83
«ФЕРДИНАНДЫ» В СССР .....	84



# НЕПРИЗНАННЫЙ ПОРШЕ

История появления штурмового орудия «Фердинанд» тесно связана с разработкой тяжелых немецких танков «Тигр», поэтому рассмотрим ее вкратце.

Еще в начале 1937 года фирма «Хеншель» (Henschel) получила от рейхсминистерства вооружения и боеприпасов задание на разработку «танка прорыва» массой на 50% больше, чем 18-тонный Pz.IV и с 50 мм броней. В 1937 – 1938 годах изготовили два прототипа DW-1 и DW-2 (Durchbruchwagen – машина прорыва), различавшихся конструкцией трансмиссии и ходовой части. Обе машины испытывались без башен, с балластом из металлических плит. Однако и DW-1 и DW-2 остались только в опытных экземплярах, так как их конструкция не удовлетворяла военных.

Поэтому в сентябре 1938 года министерство вооружения и боеприпасов заключило договор с фирмой «Хеншель» на постройку нового танка прорыва, в котором предполагалось учесть все недостатки предыдущих машин DW. Работы затянулись, и только в марте 1941 года опытный образец, получившего обозначение VK 3001(H), вышел на испытания. Новая машина, как и две предыдущих, была спроектирована под руководством начальни-

ка отдела перспективных разработок фирмы «Хеншель» Э. Адерса, имела броню 30–50 мм, а 300-сильный двигатель обеспечивал машине массой 32 т скорость до 30 км/ч (шасси испытывалось без башни с балластом из металлических плит). Машина получила ходовую часть с шахматным расположением опорных катков, позже широко распространенной в немецком танкостроении. Всего в 1941 году изготовили 4 прототипа (башни, разрабатываемые фирмой «Крупп» (Krupp) так и не были построены).

В 1939 году к проектированию танков прорыва присоединился доктор Ф. Порше (Porsche), автор разработки знаменитого «народного автомобиля» (Volkswagen), к которому А. Гитлер испытывал большую симпатию, считая его одним из самых талантливых инженеров Рейха. А так как фирма самого Порше, размещавшаяся в Штутгарте, не имела необходимых мощностей для изготовления даже опытного образца танка, по указанию Гитлера в распоряжение Порше передали завод «Нибелунгенверке» (Nibelungenwerke) в австрийском городе Санкт-Валентин (St. Valentin). Это предприятие входило в крупный машиностроительный концерн «Штейр-Даймлер-Пух» (Steyr-Daimler-Puch AG).

**Испытания шасси танка VK 4501 (P) с гидравлической трансмиссией. Австрия, лето 1942 года. Вместо башен установлен балласт, на переднем листе корпуса головной машины виден номер шасси 150023 (ЯМ).**







В 1940 году на испытания вышло шасси танка Тип 100 (Тур 100), имевшее собственное имя «Леопард» (Leopard), позже получившее обозначение VK 3001 (P). Это был первый танк, спроектированный Порше и собранный в цехах «Нибелунгенверке» — до этого предприятие бронетехникой не занималось.

Как и прототип VK 3001(H) фирмы «Хеншель», танк «Леопард» не имел башни и испытывался с балластом. Танк должен был иметь боевую массу 30 т и броню до 80 мм. На машине использовалась оригинальная конструкция подвески — шесть катков на борт, сгруппированных в три тележки с оригинальной, довольно сложной, но очень эффективной подвеской при помощи расположенных снаружи продольных торсионов.

Еще одной «изюминкой» VK 3001 (P) была электромеханическая трансмиссия — два карбюраторных двигателя мощностью 210 л.с. каждый (их изготовила австрийская фирма Simmering-Graz-Pauker AG по проекту Ф. Порше), вращавших два генератора. Последние, в свою очередь, приводили в движение два электромотора, от которых крутящий момент передавался на ведущие

колеса танка. Подобная схема значительно облегчала процесс управления танком — вместо переключения передач требовалось лишь плавно перевести рукоять контроллеров — однако надежность ее оставляла желать лучшего. Тем не менее, Порше не оставлял надежды довести свой танк «до ума», и в начале 1941 года на испытание вышел усовершенствованный образец VK 3001 (P), в котором конструкторы попытались устранить недостатки первой машины.

26 апреля 1941 года выступая на совещании в Бергхофе А. Гитлер сказал: «Необходимо использовать для вооружения танков орудия калибра 8,8 см (или 7,5 см с коническим каналом ствола), которые с успехом будут применяться для борьбы с танками противника, уничтожения его долговременных и полевых укреплений». 88-мм орудие планировалось спроектировать на основе качающейся части зенитки Flak 36, а 75-мм разрабатывалась заново фирмой «Рейнметалл» (Rheinmetall).

Месяцем позже — 26 мая 1941 года — в Бергхофе провели заседание, посвященное перспективам развития немецких танковых войск. На нем присутствовали А. Гитлер, рейхсминистр вооружения и боеприпасов

**Танки «тигры» Порше с башнями фирмы «Крупп» во время показа представителям рейхсминистерства вооружения и боеприпасов. Лето 1942 года (АСКМ).**

доктор Ф. Тодт, начальник танкового отдела управления вооружений сухопутных войск (Heereswaffenamt) К. Заур, его заместители полковник Филпс и подполковник Вилке, советник отдела новых разработок управления вооружений Э. Книпкамф, председатель «танковой комиссии» рейхсминистерства вооружения и боеприпасов доктор Ф. Порше (комиссия создана в 1940 году и курировала разработку новых типов бронетехники. — *Прим. автора*), а также директор концерна «Штейр-Даймлер-Пух» Ш. Хакер (напомним, что на заводе этой компании строился VK 3001 (P) конструкции Порше). Выступая на совещании Гитлер особое внимание уделил проблемам разработки средств борьбы с английскими танками «Матильда», массовое количество которых части вермахта могли встретить во время вторжения на территорию Англии (разработка подобной операции активно велась в это время).

Одновременно с этим был заслушан доклад о ходе проектирования и испытания новых образцов VK 3001 (H) и VK 3001 (P), а также продемонстрированы макеты обеих машин. Проекты получили одобрение фюрера, который высказал пожелание об увеличении лобовой брони до 100 мм, а также об усилении вооружения обеих машин (первоначально планировалось использовать 75-мм орудие L/24 (с танка Pz.IV) или 105-мм L/28). В результате обсуждения было принято решение о выдаче

фирме «Хеншель» заказа на проектирование тяжелого танка VK 3601 (H) со 100 мм броней, вооруженного 75-мм пушкой с коническим каналом ствола. Доктор Порше получил задание разработать аналогичную машину, но с 88-мм орудием — VK 4501 (P). Башни для обеих танков поручили разработать фирме «Крупп». Предполагалось продемонстрировать прототипы новых машин весной 1942 года, а затем начать их производство, правда, в небольших количествах — например, Гитлер предлагал включить в состав каждой танковой дивизии по 20 тяжелых танков.

Первой справилась с заданием фирма «Хеншель» — уже летом 1941 года прототип VK 3601 (H) вышел на испытания. Новая машина во многом повторяла конструкцию VK 3001 (H), но имела более мощный двигатель, измененную трансмиссию, опорные катки большего диаметра и ряд других изменений. Испытания прошли довольно успешно, но работа по окончательной доводке машины затянулась из-за проблем с вооружением.

Дело в том, что первый образец 75-мм пушки с коническим каналом ствола Waffe 0725 изготовили на фирме «Рейнметалл» только к 1 ноября 1941 года, а до конца года их собрали всего 12 штук. Но, несмотря на хорошие результаты испытаний, с производством нового орудия возникли проблемы. Во-первых, изготовление ствола переменного калибра оказалось очень сложным и дорогостоящим

**Сборка шасси VK 4501 (P) № 150001, предназначенного для отправки на показ Гитлеру в «Волчье логово». Завод «Нибелунгенверке», март 1942 года (ЯМ).**





делом, а во-вторых, в бронебойных снарядах для Waffe 0725 использовался дефицитный вольфрам (около 1 кг в каждом снаряде). А согласно докладу рейхсминистра вооружения и боеприпасов Ф. Тодта по состоянию на ноябрь 1941 года запасы вольфрама в Рейхе составляли около 700 т. В результате обсуждения от использования Waffe 0725 для вооружения VK 3601 (H) отказались.

Выход из этой ситуации нашли довольно быстро — фирма «Крупп», по согласованию с Ф. Порше, предложила установить на VK 3601 (H) башню с 88-мм пушкой, разрабатываемой для поршевского VK 4501 (P).

В результате этого появилась новое шасси, получившее обозначение VK 4501 (H), отличавшееся от предыдущего уширенной верхней частью корпуса за счет надгусеничных ниш — установка более мощного орудия требовала расширения погона башни — а также измененной ходовой частью, новым двигателем, трансмиссией и рядом других агрегатов. Испытания VK 4501 (H) начались в начале 1942 года.

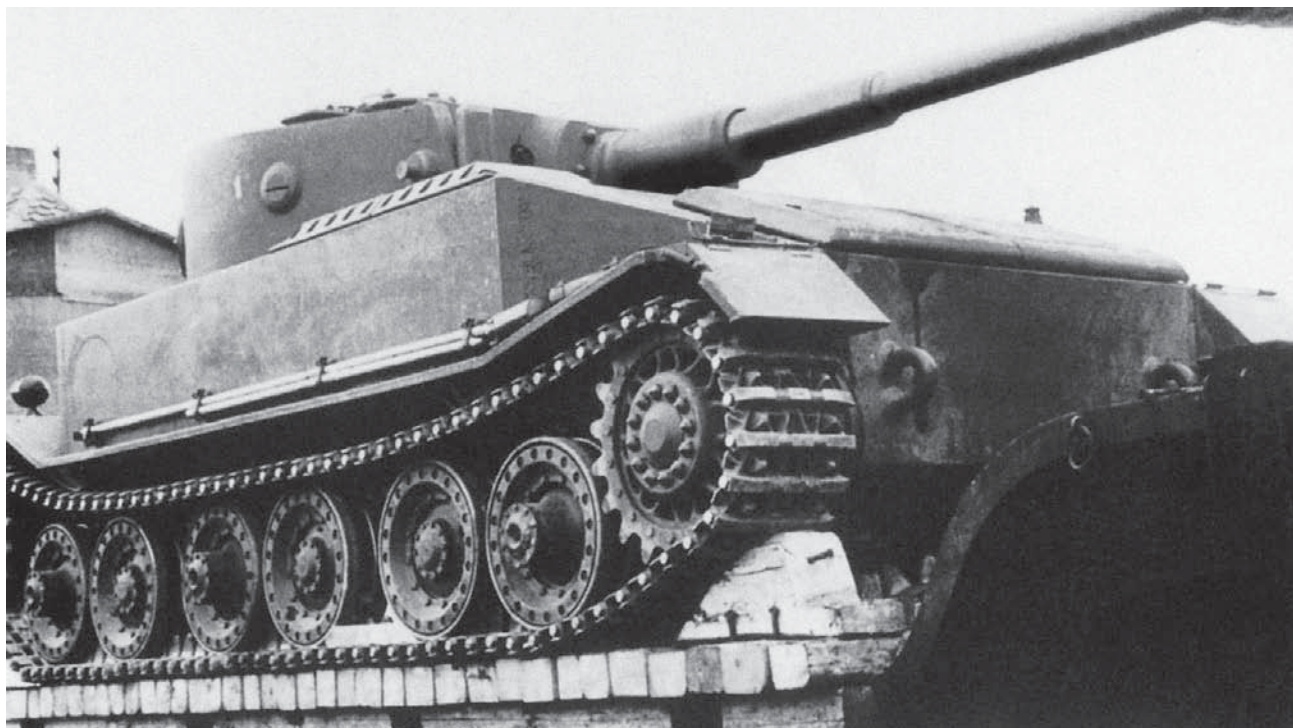
Работа по машине VK 4501 (P) (заводское обозначение Тур 101), разработка которой велась под руководством Ф. Порше, шла не так быстро — сказывались недоработка конструкции электротрансмиссии, использование которой на тяжелом танке требовало решения ряда задач технического характера. Поэтому параллельно велось проектирование гидрав-

лической трансмиссии, которую установили на ту же ходовую часть (заводское обозначение машины Тур 102).

Прототип VK 4501 (P) собрали в конце 1941 года, и до весны 1942-го он прошел более 2000 км. В марте 1942 года на «Нибелунгенверке» началась сборка еще четырех прототипов. Эти машины в документах управления вооружений сухопутных войск именовались уже как Panzerkampfwagen VI. Кроме того, новый танк получил собственное имя — «Тигр» (Tiger или Tiger (P)), данное самим Порше (впоследствии оно перешло на принятый на вооружение танк фирмы «Хеншель», так что Ф. Порше своими «Леопардом» и «Тигром» положил начало «звериным» именам немецких бронированных машин).

Конструкция VK 4501 (P) во многом повторяла построенный ранее «Леопард». Два расположенных в кормовой части корпуса двигателя воздушного охлаждения Тур 101/1 Porsche мощностью 320 л.с. каждый вращали роторы двух генераторов фирмы «Сименс-Шукерт» (Siemens-Schuckert). От последних электроэнергия передавалась размещенным в корме тяговым электродвигателям, вращавшим ведущие колеса гусениц. Корпус машины, собранный из 80 — 100 мм бронелистов, имел довольно массивные надгусеничные ниши — требование вооружить танк 88-мм пушкой потребовало значительного увеличения диаметра башенного погона. При расчет-

**Танк «Тигр» Порше на железнодорожной платформе перед отправкой на показ в ставку Гитлера. Апрель 1942 года. В борту корпуса виден круглый люк для аварийного выхода из танка. Впоследствии от этого люка отказались (АСКМ).**



ной боевой массе в 59 т VK 4501 (P) должен был развивать скорость до 35 км/ч. На машине использовалась оригинальная подвеска с наружным размещением продольных торсионов, успешно испытанная на VK 3001 (P). Однако увеличение массы потребовало установить более широкие гусеницы и опорные катки большего диаметра с внутренней амортизацией.

Башня с вооружением разрабатывались фирмой «Крупп» в кооперации с Ф. Порше. Две первых собрали в начале 1942 года, а чуть позже была готова башня и для VK 4501 (H), которая отличалась от поршевских упрощенной конструкцией крыши.

19 марта 1942 года, не дожидаясь окончания работ по новым тяжелым танкам, А. Гитлер предложил немедленно начать их серийное производство, с тем, чтобы к октябрю иметь на вооружении 60 машин Порше и 25 фирмы «Хеншель», а к марту 1943 года – 85 и 50 соответственно, при этом явно отдавалось предпочтение конструкции Порше.

20 апреля 1942 года, в день рождения А. Гитлера, в его ставке «Волчьего логова» (Wolfsschanze) в Восточной Пруссии (а не под Винницей, как пишут многие авторы) прошел показ прототипов новых тяжелых танков VK 4501 (H) и VK 4501 (P). Машины были осмотрены руководством Третьего Рейха во главе с А. Гитлером, а также провели показательные стрельбы на дистанции 500 м и были продемонстрированы в движе-

нии, показав примерно равные результаты. Однако никаких решений о том, какую машину принять на вооружение, здесь принято не было. Гитлер по-прежнему выступал за параллельный выпуск обеих машин, а управление вооружений сухопутных войск отдавало предпочтение хеншелевской машине. Среди серьезных недостатков VK 4501 (P), на устранение которых требовалось много времени, военные называли ненадежную работу электротрансмиссии, малый запас хода (80 км), а также отсутствие серийного производства двигателей воздушного охлаждения Typ 101/1 Porsche, установленных на поршевском танке. Ситуация усугублялась тем, что к этому моменту ни VK 4501 (H), ни VK 4501 (P) не прошли полноценных испытаний в полностью готовом виде (до показа в «Волчьем логове» испытывались шасси без башен). Поэтому в конце апреля – начале июня 1942 года и «Хеншель», и «Нибелунгенверке» вели испытания своих машин, на которых присутствовал рейсминистр А. Шпеер (назначен вместо разбившегося на самолете 8 февраля 1942 года доктора Ф. Тодта). При этом, Ф. Порше сообщил ему, что с 12 мая 1942 года он готов начать серийное производство своих «тигров», однако никаких указаний от Шпеера не получил. Несмотря на это, к началу июня на заводе «Нибелунгенверке» имелось 10 шасси VK 4501 (P) в различной степени готовности. Правда, башни были только на трех танках

**Танк «Тигр» Порше на полигоне перед прохождением испытаний. Лето 1942 года. Машина оснащена башней конструкции фирмы «Крупп» (АСКМ).**







*Испытания «Тигра» Порше в присутствии представителей рейхсминистерства вооружения и боеприпасов. Австрия, лето 1942 года (АСКМ).*

*Танк «Тигр» Порше с гидравлической трансмиссией, использовавшийся в качестве командирской машины в 653-м тяжелом батальоне истребителей танков. Район Тернополя, июнь 1944 года (ИП).*



**Танк «Тигр» Порше с гидравлической трансмиссией, оснащенный стандартной башней от «Тигра I» и дополнительной радиостанцией. В таком виде машина использовалась в 653-м батальоне тяжелых истребителей танков в июне – июле 1944 года.**

