

Těžký stíhač tanků Sd.Kfz. 184



Zrození této konstrukce bylo v určitém smyslu vedlejším výsledkem německých přání vybudovat těžký tank určený k prorážení připravených linií obrany. Začátkem roku 1937 byla firma Henschel pověřena úkolem postavit takové vozidlo o hmotnosti 27 t s 50 mm pancířem. Do roku 1938 vznikly dva prototypy, označené DW-1 a DW-2 (Durchbruchwagen), lišící se pojezdovým ústrojím a transmisí. Ani jeden prototyp nevyhovoval požadavkům armády, a proto nebylo v pracích pokračováno. V září 1938 firma obdržela Henschel další objednávku na vybudování nového, dokonalejšího útočného tanku. Ale protože průmysl byl zaměřen na běžnou produkci, práce na tomto prototypu se protáhly. Vozidlo označené jako VK 3001 (H) bylo dokončeno teprve v březnu 1941. Tank o hmotnosti 32 t byl poháněn motorem o výkonu 223,7 kW (300 koní), který umožnil dosáhnout rychlost do 30 km/h. Síla pancíře se pohybovala od 30 do 50 mm. Ke zkouškám byl připraven pouze podvozek bez věže s výzbrojí, místo ní byla použita zátěž. Tank se pohyboval na šachovnicově rozmístěných pojezdových kolech, která se později stala standardem u všech nových německých tanků. Byly postaveny celkem čtyři prototypy tohoto vozidla.

V roce 1939 se objevil nový konkurent firmy Henschel, který se rozhodl zabývat obrněnými vozidly - známý automobilový konstruktér Ferdinand Porsche. Protože automobilové továrny nemohly stavět prototypy, rozhodnutím samotného Hitlera byly Porschemu poskytnuty závody Nibelungenwerke v rakouském Sankt Valentinu. Byly součástí koncernu Steyr-Daimler-Puch AG a již dříve se zabývaly výrobou válečných vozidel. Již za rok byl zhotoven podvozek tanku Typ 100, nazvaný Leopard - později pojmenovaný VK 3001 (P), o hmotnosti 30 tun a s pancířem tloušťky až 80 mm. Neměl rovněž věž, pouze odpovídající zátěž. Podvozek tohoto tanku se skládal ze tří párů dvoukolových vozíků. Dvojitá jízdní kola byla zavěšena na podélných torzních tyčích. Celé zavěšení bylo složité, ale velice účinné. Také pohon tanku byl naprostou konstrukční novinkou. Uvnitř korby VK 3001 (P) byly umístěny dva benzinové motory Simmering-Graz-Pauker AG o výkonu 156,5 kW (210 koní), pohánějící dva generátory, které dodávaly následně energii do dvou elektrických motorů, z nichž každý byl připojen na hnací rozet. Takový systém zjednodušoval řízení tanku a zajišťoval plynulejší jízdu v terénu, byl však velmi citlivý na poruchy, a proto vyžadoval zdokonalení. Tank VK 3001 s vylepšeným pohonem byl opětovně přezkoušen začátkem roku 1941. Existovaly tedy dva podvozky, nebyla však pro ně k dispozici věž s výzbrojí.

Na poradě 26. dubna navrhl Hitler vyzbrojit nové tanky kanony ráže 88 mm, popřípadě 75mm dělem s kuželovým vývrtem hlavně. Při konstrukci prvního prototypu bylo plánováno použití protiletectkého kanonu Flak 36, zatímco druhý prototyp kanonu měl být teprve vyvinut v závodech Rheinmetall. Na následující poradě o měsíc později vůdce nařídil zesílení předního pancíře až do 100 mm a nahrazení plánovaných kanonů 75 a 105 mm novou výzbrojí. Tank Henschel, označený VK 3601 (H), měl být vyzbrojen 75mm kanonem s kuželovým vývrtem hlavně a tank dle Porscheho o zvýšené hmotnosti a označením VK 4501 by měl být vyzbrojen kanonem 88 mm. Věže pro oba typy měly vyrobit závody Krupp. Výroba nových vozidel v omezeném rozsahu měla být zahájena na jaře roku 1942.

Již v létě 1941 byl hotov prototyp Henschel VK 3601 (H), ale neměl věž. Šlo v podstatě o zmodernizovaný předchozí prototyp s výkonnějším motorem a novým přenosem a s větším průměrem pojezdových kol. Nicméně výroba tohoto vozidla se výrazně zpožďovala, jelikož způsobovalo neustálé technické problémy. Navíc proto, že munice vyžadovala deficitní wolfram, musela být opuštěna koncepce 75mm kanonu s kuželovým vývrtem hlavně. Za této situace bylo rozhodnuto o vyzbrojení VK 3601 (H) věžemi tanku VK 4501 (P). Pro tento účel bylo ovšem nutno rozšířit horní část korby, zesílit podvozek a použít znovu silnější motor. Nový tank, pojmenovaný VK 4501 (H), zahájil zkoušky začátkem roku 1942.

Mezitím pokračovaly jen velmi pomalu práce na průkopnickém tanku VK 4501 (P), tj. tanku Typ 101. Největší problémy způsoboval u tak těžkého vozidla zejména elektrický přenos. Proto došlo ke změně a vznikl projekt tanku Typ 102 s přenosem hydraulickým. Prototyp VK 4501 (bez věže) byl smontován koncem roku 1941 a až do března následujícího roku ujel při testech celkem přes 2 000 km. V březnu 1942 zahájily závody Nibelungenwerke stavbu dalších čtyř prototypů, označených jako PzKpfw VI Tiger. Tento tank byl poháněn dvěma vzduchem chlazenými motory Porsche Typ 101/1 o výkonu 238,6 kW (320 koní), které uváděly do chodu dva generátory Siemens-Schuckert. Potřeba značného rozšíření korby pro umístění základny věže s pancířem tloušťky 80- 100 mm si vyžádala zvýšení hmotnosti tanku až na 59 t. Přestože byla zachována konstrukce podvozku z VK 3601 (P), měla jízdní kola větší průměr a byly rozšířeny článkové pásy. První dvě věže pro VK 4501 (P) byly zhotoveny dle konstrukce Krupp začátkem roku 1942, ale ještě v létě většina testů tohoto tanku byla prováděna se zátěží místo věže. Zjednodušená věž pro tank VK 4501 (H) byla postavena teprve později.

Adolf Hitler se nemohl dokončení zkoušek dočkat, a tak již 19. května 1942 nařídil zahájení sériové výroby. Požadoval do října realizovat armádě dodávku 60 tanků konstrukce Porsche a 25 tanků konstrukce Henschel. Podle očekávání vůdce měla armáda mít v březnu 1943 celkem 85 vozidel Porsche a 50 tanků Henschel. Vyplývá z toho, že konstrukce Porsche byla jasně favorizována. Ukázka prototypů obou tanků byla pro Hitlera zorganizována 20. dubna 1942, čili na jeho narozeniny. Do hlavního stanu Vlčí doupe v Polsku byly tanky při vezeny vlakem. Ještě předtím u nich byly nainstalovány věže. Ukázka před představiteli Třetí říše byla úspěšná. Tanky však předvedly téměř stejné schopnosti, takže nemohl být určen vítěz. Hitler tedy rozhodl vyrábět obě vozidla současně. Jiného názoru byla ovšem armáda, která si přála raději jeden typ s jednodušší obsluhou a levnější výrobou, což lépe splňoval tank Henschel. Kromě toho byl tank Porsche kritizován z důvodu složitého pohonu se značnou poruchovostí. Vzduchem chlazené benzinové motory byly pro tak velké vozidlo považovány za nevhodné. Dodatečně byl kritizován malý jízdní dosah vozidla - pouze 80 km. Svou roli sehrála i potřeba strategické mědi pro benzíno-elektrický pohon.

Teprve po oficiální ukázce pokračovaly zkoušky obou vozidel s věžemi. Dokončeny byly počátkem června. Ačkoliv bylo stanovisko armády známo, Porsche na výrobě svého vozidla bezvýhradně trval. Již 12. května hlásil novému ministru Speerovi, dohlízejícímu nad vojenskou výrobou, připravenost k zahájení sériové výroby VK 4501 (P). A přestože Speer k výrobě Porscheho tanku souhlas nedař, nebyla v závodech Nibelungenwerke příprava výroby přerušena. Začátkem června se nacházelo v různých stádiích montáže 10 podvozků VK 4501 (P), k nimž ovšem dodaly Kruppovy závody jen tři věže (byly jimi vybaveny podvozky číslo 15 001, 1 5 002 a 15 006). Kromě toho se na podvozcích číslo 15 003 a 15 023 prováděly zkoušky hydraulického přenosu. Namísto věží byla na těchto vozidlech instalována zátěž. Současně byly v továrnách v Linci Oberdonau provedeny přípravy na sériovou výrobu pancéřových koreb tanku Porsche. V jejich dokumentaci byly navrženy kruhové boční únikové průlezy.

Další osud obou tanků opět zamotal Hitler, který 23. června 1943 požádal vyrobit do 12. května následujícího roku 285 těžkých tanků obou typů. Speer, který

zastával názor zvýhodňující stoupence konstrukce Henschel, se snažil vůdce přesvědčit, že průmysl může vyrábět pouze jeden typ těžkého tanku. Nakonec byl do výzbroje přijat VK 4501 (H), který převzal po svém konkurentu název Tiger (Ausf. H). První vyrobené tanky VK 4501 (P) byly určeny pro pokusné účely, přičemž jeden z nich, vybavený hydraulickým přenosem a věží Henschel z tanku Tiger, se dostal na frontu, kde byl zničen.

Vznik těžkého stíhače tanků



Prototyp výrobního čísla 150 011 na střelnici Kummersdorf v dubnu 1943

Navzdory zahájení výroby tanku Henschel se Porsche, s určitou Hitlerovou podporou, prosazování své konstrukce nevzdal. Šancí pro tento tank měla být instalace kanonu PaK 43 L/71 ráže 88 mm. Rozhodnutí v této věci bylo přijato 21. června 1942 ale po analýze možností přizpůsobení korby k nové věži, byla koncepce 10. září prohlášena závody Nibelungenwerke za nerealizovatelnou. Zároveň byla studována možnost vyzbrojení podvozku trofejním francouzským minometem ráže 210 mm, umístěným v pevné nástavbě. Tento návrh byl motivován snahou dodat armádě těžké podpůrné vozidlo pro tankové oddíly. Nakonec rozhodl o osudu VK 4501 (P) osobně Hitler, který na poradě 22. září 1942 zdůvodnil potřebu postavit na podvozku tohoto tanku dvě vozidla. Měl to být jednak těžký stíhač tanků s kanonem PaK 43 L/7 1 ráže 88 mm a jednak samohybný minomet 210 mm. Výzbroj obou vozidel měla být umístěna v pevné nástavbě. Navíc požadoval Hitler navýšení tloušťky předního pancíře ze 100 na 200 mm, což mělo zajistit odolnost vůči střelám z tanku Tiger. Stručně řečeno, vůdce očekával použití pancíře, který byl doposud používán pouze na lodích. Navzdory předložení několika návrhů pro využití tanku Porsche nebylo ovšem na této poradě učiněno žádné konkrétní rozhodnutí. Teprve o několik dní později, 29. září, obdržel Porsche oficiální rozhodnutí o přizpůsobení VK 4501 (P) na samohybné dělo. Konstruktor měl však jiné plány a počítal s použitím nové věže Krupp s kanonem PaK 43, jejíž stavba byla zadána 10. října 1942. V této situaci znovu zasáhl sám Hitler, který 14. října nařídil okamžité zahájení stavby 88mm samohybných kanonů na podvozcích VK 4501 (P). Protože závody Nibelungenwerke neměly v konstrukci samohybných kanonů dostatečné zkušenosti, byla do programu stavby vozidla zapojena společnost Alkett (Almarkische Kettenfabrik) ve Spandau u Berlína. Současně prováděla mateřská skupina, vedená Ferdinandem Porsche, horečně změny v technické dokumentaci. Hlavním úkolem bylo umístění spalovacích motorů a generátorů ve střední části korby, s ponecháním elektrických motorů a převodovek pod bojovým oddílem. Zesílení pancíře bylo dosaženo připojením dodatečných desek ke stávajícím. Byly připevněny silnými šrouby. Hmotnostní limit 65 t nemohl být překročen. Přesunutí podvozku bylo nezbytné, neboť značná délka hlavně zabraňovala umístění nepohyblivé věže v dosavadním místě. Z tohoto důvodu byli řidič a radista izolováni od ostatních členů posádky.

Bylo také nutno provést podstatné změny v pohonném systému. Nespolehlivé motory Porsche Typ 101, chlazené vzduchem a používané na prototypech stroje, nezajišťovaly spolehlivou práci pohonného systému, navíc nebyla zahájena ani jejich sériová výroba. Za této situace byly použity vyzkoušené motory Maybach HL 120 TRM o výkonu 197,6 kW (265 koní), chlazené vodou - změna pohonné jednotky vyžadovala použití nového systému chlazení. Motory byly typickou pohonnou jednotkou montovanou v tancích PzKpfw III a samohybných dělech. Pro zvýšení jízdního dosahu byly navrženy větší palivové nádrže.

Připravenost pro sériovou výrobu VK 4501 (P) byla ohlášena již 12. května, příprava však byla uskutečněna až koncem července. Po zhotovení dokumentace a výrobních nástrojů byla začátkem srpna zahájena výroba prvků korby a dílů pojezdového ústrojí. Informace o zhotovení kompletních 90 strojů vznikly chybnou interpretací údajů o připravenosti jednotlivých součástí k výrobě. Teprve po říjnovém rozhodnutí byla urychlena kompletace koreb. V polovině října byly převezeny dva podvozky čísel 15 010 a 15 011 do závodů Alkett, kde měla být navržena pancéřová nástavba s výzbrojí. Projekt této části vozidla byl ukončen 30. září 1942. K potvrzení projektu Zbrojním úřadem (Waffenamt) a představiteli armády došlo 11. prosince. Protože však hmotnost samohybného děla přesáhla 72 t, byly nutné úpravy. Změněný a zjednodušený projekt byl vyhodnocen 28. prosince. Ačkoli nebylo dosaženo hmotnostního limitu 65 t, váha vozidla se přece jen snížila - na 68,57 t. Korba s plnými palivovými nádržemi měla hmotnost 46,48 t, pancéřová nástavba 13,55 t, kanon s ochranou 3,53 t, dodatečný pancíř přední části a dna korby 2,13 t, munice 1,25 t a osádka s vybavením vozidla a náhradními díly 1,63 t. Protože v obou výrobních závodech vznikly obavy, že podvozek pro stroj o hmotnosti 55 t nemůže toto zatížení vydržet, byla zahájena „odtučňovací kúra“ vozidla. Byl demontován kulomet v přední části korby, části vybavení a náhradní součástky. Bylo zrezignováno z dodatečného 30mm pancíře na dolní straně přední části korby. Po těchto úbytcích bylo dosaženo plánovaných 65 t a projekt byl v této podobě schválen. Vozidlo bylo doporučeno pro sériovou výrobu.

Sériová výroba



Nový exemplář stíhače tanků Ferdinand krátce po opuštění továrny. Vozidlo bylo natřeno tmavožlutou barvou a kromě balkánských křížů není nijak takticky označeno

Zakázku na výrobu 90 těžkých samohybných děl obdržely závody Nibelungenwerke ve skutečnosti již v listopadu 1942. Jejich podvozky obdržely čísla od 150 011 do 150 100. Bylo plánováno vyrobit 15 podvozků v únoru 1943, 35 v březnu a 40 v dubnu. Hotové podvozky měly být převezeny do závodů Alkett, kde se počítalo s montáží nástaveb a výzbroje. Ve skutečnosti však dostala výroba poněkud jiný směr.

V lednu 1943 zahájily závody Alkett montáž dvou prvních děl s čísly 150 010 a 150 011. Ve stejné době obdržel výrobce pancéřových koreb, závody Eisenwerke Oberdonau, rozkaz přestavět 90 koreb na nový standard a zesílit jejich čelní pancíř. Již v lednu se podařilo vyrobit 15 koreb, v únoru 26, v březnu 37 a v dubnu 12. Naopak mateřské závody Nibelungenwerke neplnily dodávky jednotlivých prvků podvozku, což ztěžovalo konečnou montáž vozidel. Závody Alkett je nebyly schopny vyrobit vlastními silami a dodávky z Rakouska se zpozdily.

Pokračování výroby nových strojů ovlivnila porada ze dne 6. února 1943. Za prvé na ní bylo stroji uděleno oficiální označení - „Panzerjäger Tiger (P) für 8.8 cm PaK 43/2 L/71 “. Název Ferdinand nebyl nikdy oficiálně přijat, ale stejně jako u stíhače tanků Hetzer, se rychle vžil a je dnes používán jak v odborné, tak v populární literatuře. Za druhé se z iniciativy Speera změnila organizace výroby - konečnou montáž strojů měly provádět závody Nibelungenwerke, což odstranilo převážení podvozků k Berlínu. Toto rozhodnutí osvobodilo závody Alkett od dodatečné výroby a umožnilo jim plné soustředění na výrobu samohybných děl na podvozku Panzer III. Továrny v Sankt Valentinu disponovaly dobrým potenciálem a od výrobce koreb v Linci-Oberdonau je dělilo pouze 20 km. I přes toto opatření bylo ovšem rozhodnuto ponechat výrobu pancéřových nástaveb v závodech Krupp v Essenu, i když by stejně dobře mohly být vyrobeny v Oberdonau. Zřejmě byly vzaty v úvahu velké zkušenosti továren Krupp s výrobou tankových věží.

Kompletování první korby Ferdinandu bylo zahájeno v Nibelungenwerke 16. února 1943. Dodávky pancéřových nástaveb ze závodu Krupp byly zahájeny počátkem března a poslední byla dodána 23. dubna. První kompletní Ferdinand opustil montážní halu 30. března a poslední 8. května. Plán výroby 90 vozidel byl ukončen o čtyři dny před termínem. První dvě vozidla vyrobená v závodech Alkett byla intenzivně testována již od konce února 1943. Výsledky zkoušek byly předány do závodů Nibelungenwerke, kde byly prováděny doporučené změny. Hotová vozidla prošla technickou přejímkou ve dvou etapách. V dubnu bylo převzato 30 vozidel, v květnu zbývajících 60. Z těchto vozidel bylo vybráno jedno, které bylo podrobeno v závodech Nibelungenwerke důkladným testům výzbroje. Ostatní vozidla byla poslána do arzenálu Úřadu dělostřelecko-technického vybavení pozemních vojsk, kde do nich byly nainstalovány radiostanice, naložena munice a dodány chybějící přístroje a náhradní díly. Předávání plně vybavených vozidel armádě bylo zahájeno v dubnu. V tomto měsíci to bylo 29 Ferdinandů. V květnu bylo předáno 56 strojů a poslední 4 exempláře obdržela armáda v červnu, těsně před vysláním výzbroje na frontu.

Testy výzbroje exemplářů 150 010 a 150 011 poukázaly na nedostatečnou ochranu kulové lafety. Ukázalo se, že úlomky dělostřeleckých granátů, nebo dokonce kulometné střely mohou snadno zablokovat lafetu. Bylo tedy nutno zabezpečit toto citlivé místo pancéřovým štítem. Příkaz ke zkonstruování odpovídajícího štítu pro připevnění k hlavní před lafetou obdržely závody Krupp, výrobce výzbroje vozidla, 6. května. Objednávka byla vyřízena promptně a již 13. května byl transport ochranných štítů předán armádě. Nestihla se instalace pouze na několika vozidlech. Zcela určitě nebyl namontován štít vozidlu č. 150 011, není vidět na fotografiích z bitvy u Kurska, a pravděpodobně se nestihla instalace štítů ani na vozidlech předaných armádě v červnu.

Proměna Ferdinanda na Elefant



Modernizovaný Elefant z 3. roty 653. praporu těžkých stíhačů tanků. Antimagnetická pasta Zimmerit překrývá stěnu nástavby do poloviny výšky

Bojové zkušenosti strojů Ferdinandu Kurska spojené s vysokými ztrátami ukázaly, že vozidlo musí být okamžitě modernizováno. Na frontě se totiž sovětská pěchota poměrně snadno připlížila k Ferdinandu s protipancéřovými granáty a zápalnými lahvemi. A tak byla 1. září 1943 z 656. pluku těžkých stíhačů tanků odeslána výrobci zpráva obsahující návrhy na nezbytné změny konstrukce. Základním předpokladem řešení problému bylo zavedení obranné výzbroje, navrhované v projektu již dříve, ale z důvodu úspory hmotnosti odstraněné. Pro zajištění minimálních obranných schopností byla na zadní části trupu navržena plošina pro několik prakticky nijak chráněných vojáků.

V první variantě měl být kulomet umístěn v nástavbě vedle kanonu. Montáž dodatečné výzbroje měly provést polní dílny. Předpokládalo se, že to bude trvat přibližně šest týdnů. Nicméně reakce na zprávu 656. pluku těžkých stíhačů tanků přišla až 29. listopadu, tedy o tři měsíce později. Místo souhlasu s přezbrojením dostal však pluk rozkaz poslat vozidla do závodu v Linci, kde měla být podrobena důkladné modernizaci. Transport tanků do Rakouska nebyl proveden ihned. Ještě předtím byla část vozidel poslána zpět na frontu, odkud byla stažena až 25. prosince. Přeprava Ferdinandů do Lince byla zahájena 16. prosince 1943 a skončila 1. ledna 1944. V 21 skupinách bylo do Lince posláno 48 zachráněných strojů. Přestože provádění rekonstrukce bylo původně plánováno v Linci, realizovala se nakonec v Sankt Valentinu.

Během opravy bylo třeba vyměnit žaluzie nad chladiči, zajistit ochranu vedení paliva, zlepšit přístup do motorového oddílu a přidat ochranu výfukového potrubí a protipožárního systému. Bylo plánováno zdokonalení pracovních podmínek přístrojů změnou napětí z 24 na 12 V. Dodatečně měl být zaveden osvětlovací generátor. V podvozku měl být namontován nový článkový pás a pojezdová kola měla dostat lepší vnitřní tlumiče. U konstrukce nástavby bylo plánováno její dokonalejší utěsnění s korbou a zavedení malých okapů pro odvod dešťové vody. Průlezy řidiče a radisty měly být vybaveny silnějšími kompenzačními pružinami. Střelec měl obdržet dodatečnou ochranu a celé vozidlo úchyty pro připevnění nepromokavé plachty. Plánovaná byla změna ochranného pancéřového štítu hlavně v okolí lafety. Horní část korby měla být opatřena zesíleným pancířem nebo měla být zvýšena tuhost původního. Rovněž mělo být usnadněno opouštění vozidla otvorem pro demontáž kanonu. Na nástavbě bylo plánováno přidat velitelskou věžičku. Radista měl být nově vybaven pozorovacím periskopem. Bylo to nezbytné, protože na jeho stanoviště byl přidán kulomet v kulové lafetě. Dodatečně měl být radista telefonicky spojen s velitelem. Byla také plánovaná modernizace chladičů a ventilátorů. Není známo, zda všechny navržené změny byly provedeny, většina z nich ale určitě ano.

V únoru 1944 dokázaly závody Nibelungenwerke zmodernizovat a provést generální opravu 20 strojů Ferdinand. V březnu to bylo 27 vozidel. V závodech pak zůstala ještě další čtyři vozidla, která nevyžadovala tolik oprav, zato však rekonstrukci, k níž bylo zapotřebí mnohem delšího času. Nakonec skončila ve válečném arzenálu ve Vídni. Při provádění oprav byl 29. listopadu 1943 ve spojitosti se standardizací názvů tanků a samohybných děl navrženou Hitlerem změněn název vozidla. Rozkaz vydaný v této záležitosti 1. února 1944 (opakovaně 27. února) nařizoval, že všechny těžké tanky a těžké stíhače tanků budou pojmenovány podle velkých divokých zvířat. Dosavadní neoficiální Ferdinand obdržel tedy nové jméno - Slon (Panzerjäger Tiger (P) Elefant).

Ve službě

Podíl stíhače tanků Ferdinand na bojových operacích byl jen lokální a spíše skromný, protože bylo postaveno jen málo těchto vozidel. Přesto v Rudé armádě vzbuzoval tento stroj respekt a téměř každé německé samohybné dělo bylo nazýváno Ferdinandem.

Z počátku měly být v souladu s rozhodnutím z 26. prosince 1942 vytvořeny z 90 strojů Ferdinand tři prapory těžkých útočných děl: 190., 197. a 600. Každý z nich se měl skládat ze tří těžkých baterií po 10 samohybných dělech a ze štábu a dílenské roty. Nicméně po ukázce vozidla Hitlerovi bylo rozhodnuto vytvořit dva prapory těžkých stíhačů tanků po 45 vozidlech. Každý z nich se skládal ze štábu, štábní roty, dílenské roty a tří rot vozidel. Navíc bylo u praporu pět tanků PzKpfw III s kanonem KwK 38 L/42 ráže 50 mm a tank velitele PzBefwg III Ausf. J se stejným kanonem.

První jednotkou byl 653. prapor těžkých stíhačů tanků (schwere Panzerjäger-Abteilung 653) a jeho velitelem byl major Steinwachs. Roty praporu obdržely čísla 1., 2. a 3. Druhou jednotkou byl 654. prapor těžkých stíhačů tanků (schwere Panzerjäger-Abteilung 654) pod velením majora Noaka. V tomto praporu obdržely roty čísla 5., 6. a 7. Přestože byl rozkaz vyhlášen 19. března 1943, nová organizace praporu byla potvrzena již 2. března. Dne 8. června 1943 byl vytvořen z personálu štábu 35. tankového pluku (Panzerregiment 35) a z 653. a 654. praporu 656. pluk stíhačů tanků (Panzerjäger-Regiment 656). Tomuto pluku podléhal také 216. prapor útočných tanků (Sturmpanzer Abteilung 216), vyzbrojený tanky Sturmpanzer IV Brummbär. Ve štábu pluku se nacházely tři tanky PzKpfw II, dva tanky PzKp fw III s kanonem KwK 38 L/42 ráže 50 mm a tři velitelské tanky PzBefWg III Ausf. J.

První prapor byl formován od 1. dubna v Rakousku (Bruck an der Leitha) na základě 197. praporu útočných děl. Byla to zkušená jednotka, bojující na frontě od léta 1941. Osádky tanků se s novými vozidly obeznamovaly ještě u výrobce. Začátkem května už měla jednotka všechna vozidla, ale musela je předat do Rouenu ve Francii, kde byl vytvářen další prapor. Vybavení bylo doplněno ještě v květnu 1943 a 9. června byl pak zahájen přesun obou praporů k armádní skupině Střed na východní frontě.

Bitva u Kurska



Stíhač tanků Ferdinand s taktickým číslem 634 ze 3. čety 6. roty 654. praporu 656. pluku , opuštěný po výbuchu miny v bitvě v kurském oblouku

Podle údajů ze 4. července 1943 byl už štáb pluku a 653. prapor bojovými vozidly plně vyzbrojen, zatímco k 654. praporu jeden Ferdinand v důsledku poruchy železničního vagónu nedorazil. Vojsko 656. pluku bylo začleněno do 9. armády a mělo útočit ve směru Ponyr-Maloarchangelsk. Frontové linie dosáhla vozidla 25. června 1943. Dne 4. července se 654. prapor nacházel na sever od železniční tratě Orel-Kursk a 653. prapor východně od ní. Oba prapory obsadily frontu v šířce 8 km. Za nimi se nacházel 216. prapor.

Útok byl zahájen 5. července ve 3:40 ráno. Jednotky 653. praporu zaútočily přes minová pole na kótu 257, 7. Protože ženijní vozidla nestihla vytvořit přechody přes minová pole před začátkem útoku, bylo asi 10 Ferdinandů poškozeno protitankovými minami, ničícími zejména pojezdová ústrojí, a osádky, které poškozená vozidla opustily, se ocitly v ohrožení protipěchotními minami. Sovětskému dělostřelectvu, které útočící tanky ostřelovalo, se do 17:00 podařilo zničit nebo poškodit 33 vozidel praporu. V průběhu následujících dvou dní se zbývající stroje zúčastnily bojů o nádraží Ponyri.

Ještě větší ztráty utrpěl první den 654. prapor. Přidělení ženisté nebyli schopni zajistit jeho relativně bezpečný přechod přes minové pole, nezaznačené na německé mapě, takže během několika minut přestala prakticky existovat 6. rota. Sovětských pozic dosáhly pouze čtyři Ferdinandy. Zbývající dvě roty (5. útočila v druhé vlně) sice rovněž utrpěly ztráty, ale podařilo se jim prolomit první linii zákopů. Během útoku byl smrtelně zraněn major Noak. Do večera utrpěl další ztráty prapor útočící směrem k nádraží Ponyri.

Následující den zahájil prapor z důvodu nedostatku pohonných hmot činnost až v 14:00. Došlo k bojům s tanky T-34, v nichž došlo ke zničení 15 vozidel nepřítele. Dne 7. července byly zbytky obou praporů dočasně staženy z fronty. Dalšího dne se šest Ferdinandů zúčastnilo neúspěšného útoku na Ponyri. Po této srážce byla zachráněná vozidla stažena do Buzuluk. Část poškozených vozidel se podařilo opravit a ve dnech 12. až 14. července se 24 Ferdinandů 653. praporu zúčastnilo odražení protiútoků sovětských tanků. Během bojů v oblasti Krasna Niva ohlásila osádka jednoho z vozidel zničení 22 tanků.

Dne 15. července zaujaly jednotky 654. praporu obranné pozice v regionu Maloarchangelsk-Buzuluk. Za dobu bojů nahlásila 6. rota zničení 13 tanků protivníka. Zachráněná vozidla byla následně poslána do oblasti Orel. Ústup 383. pěší divize kryla pouze 6. rota. Do 30. července byly všechny Ferdinandy staženy z fronty. Ztráty během operace byly velmi vysoké. Již po dvou dnech bojů zbylo na frontové linii pouze 37 vozidel a 14. července už jen 13. Jen během tohoto období dosáhly nevratné ztráty počtu 19 Ferdinandů a do 1. srpna přišla německá armáda o dalších 20 vozidel. Oba prapory zničily v té době údajně 502 sovětských tanků a samohybných děl. Tato čísla jsou zjevně velmi nadsazená, protože dohromady bylo v celé oblasti německých akcí proti 13. armádě ztraceno 517 tanků a samohybných děl.

Většina ztracených Ferdinandů měla poškozený podvozek a nutno podotknout, že v takových situacích osádky často ničily vozidla samy. Většina nepohyblivých vozidel byla pak likvidována dělostřelectvem a tanky. Některé byly spáleny pěchotou. Několik vozidel se však Rusům podařilo odvézt pro výzkumné účely.

V polovině srpna měl 656. pluk těžkých stíhačů tanků 50 Ferdinandů, až 38 z nich však bylo v opravě. Všechna zachráněná vozidla byla tedy soustředěna do 653. praporu a 654. prapor byl vyzbrojen Panthery. Dne 26. srpna byl prapor poslán do Dněpropetrovsku, kde byly podmínky pro provedení generální opravy vozidel. Prvních 15 Ferdinandů bylo opraveno poměrně rychle, během jednoho týdne. V září obdržel prapor také tři vyprošťovací tahače Bergepanzer Tiger (P) Sd.Kfz. 184/2. U prvních opravených vozidel byly vyměněny motory a článkové pásy. Tři z opravených vozidel byla však znovu poškozena již během přesunu na frontu. Zbývající stroje pak byly rozděleny na dvě skupiny. První zamířila do Sinelnikova a druhá musela opustit železniční vagóny a probíjet se po vlastní ose do Pavlogradu, kterého dosáhlo všech osm vozidel.

Protože možnosti provádění oprav byly omezené, smrškl se počátkem října počet fungujících účinných vozidel na pouhých 20. Od 17. října do 2. listopadu podporovaly Ferdinandy bojovou činnost XXII. a XXX. armádního sboru. V závislosti na technickém stavu se bojů zúčastňovalo od 4 do 20 vozidel. Dne 25. října bylo 14 nově opravených vozidel posláno do Křivého Rohu k LVI. tankovému sboru, zadržujícímu 5. gardovou tankovou armádu 3. ukrajinského frontu. Dne 5. listopadu se na frontě nacházelo 10 Ferdinandů a u 14 byly dokončovány opravy. Nevratné škody byly během těchto bojů malé. Ztracena byla čtyři vozidla, z toho dvě z důvodu požáru motoru. Koncem měsíce, 29. listopadu, přišel rozkaz k ústupu Ferdinandů z fronty a k jejich převezení do mateřských továren, kde měly být modernizovány.

Boje v Itálii



Památeční snímek Američanů před stíhačem tanků Elefant taktického čísla 102 výkonného důstojníka 1. roty 653. praporu těžkých stíhačů tanků. Toto vozidlo se v současné době nachází v muzeu tankových zbraní v Aberdeenu v USA.

Když se Spojenci vylodili 22. ledna 1944 u Anzia v Itálii, vznikla reálná hrozba pro Řím. Proto bylo 1. února rozhodnuto umístit v této oblasti rotu Elefantů z 653. praporu. Ovšem 15. února jich rota obdržela pouhých 11, protože více se jich nepodařilo ve spěchu opravit. Italského hlavního města dosáhla rota 24. února. Byla připojena k 508. praporu těžkých tanků a stala se součástí tankové skupiny Herr. První bitvu svedla vozidla 28. února u Nettuna a 1. března byl jeden Elefant zničen. Později se rota účastnila bitvy u Říma. V jednom případě tu odrážela dvě vozidla přes 10 hodin útok 50 amerických tanků a zničila více než 30 z nich.

Zatímco do konce března 1944 byly na italském bojišti ztraceny pouze dva Elefanty, 25. června zbyly u roty už jen tři, z toho jeden v opravě. Dne 8. srpna byla zachráněná vozidla poslána do Vídně. Celkem bylo na italské frontě ztraceno osm vozidel, většinou v důsledku nedostatku pohonných hmot a z důvodu poruch.

Léta 1944-1945 na východní frontě



Sd.Kfz. 184 Ferdinand - vozidlo velitele 5. roty 654. praporu 656. pluku těžkých stíhačů tanků s taktickým číslem 501, ukořistěné sovětskými vojáky během bitvy v kurském oblouku
Tento exemplář se nachází ve sbírkách muzea tankových zbraní v Kubince.

Po dokončení oprav byly 2. dubna 1944 naloženy 2. a 3. rota 653. praporu na železniční vagóny a znovu poslány na východní frontu. Po čtyřech dnech byl prapor vyložen na stanici Brzezany a začleněn do stavu XXIV. tankového sboru armádní skupiny Severní Ukrajina. Prapor disponoval 31 vozidly rozdělenými do dvou rot po 14 strojích, tři vozidla sloužila štábu. Již během následujících dvou dní podpořila vozidla útok 9. tankové divize SS u Tarnopolu. Přes značné úspěchy při této akci musela však být vzápětí většina tanků odstavena pro selhání motorů, což činnost praporu v následujících dnech značně omezilo.

První bojové ztráty utrpěla jednotka 16. dubna, kdy sovětské dělostřelectvo zničilo dvě vozidla. Po přestávce v bojích byla doplněna výzbroj, takže 1. července se prapor skládal z 34 bojeschopných Elefantů. Během bojů v červenci utrpěl prapor značné ztráty - v bojové linii zůstalo 12 vozidel. Většina výzbroje byla ztracena z důvodu nemožnosti odtažení při relativně malých poškozeních. Prapor byl odsunut do Przemyslu a posléze do Krakova. Ze zachovalých vozidel byla vytvořena jedna rota, která byla 19. září zařazena do 17. armády. Dne 15. prosince 1944 byla rota přejmenována na 614. nezávislou rotu těžkých stíhačů tanků. Koncem prosince, kdy měla 14 Elefantů, byla přidělena do 4. tankové armády.

Bojovou činnost zahájila rota 12. ledna 1945 v Kielcích. V urputných bojích však přišla do 15. ledna téměř o všechna vozidla - 30. ledna byly ve stavu roty jen čtyři Elefanty. Není přitom známo, zda šlo o vozy opravené, nebo dodatečně dodané. Téhož dne byla tato čtyři vozidla transportována přes Opole a Vratislav do Frankfurtu nad Odrou. Ostatní vozidla udržela rota do 25. února, ale ve stavu, který vyžadoval okamžitou opravu. Dne 22. dubna byla 614. rota včleněna do stavu bojové skupiny Ritter, která byla vyzbrojena směsicí různých bojových vozidel. Skupina byla nasazena do akcí jižně od Berlína. Během bojů na přístupech do města byly ztraceny dva Elefanty. Zbývající dva byly staženy do centra města, kde se staly 1. května kořistí Rudé armády. Kromě těchto vozidel se obrany Berlína účastnil také Elefant identifikovaný v dokumentech jako „1 Tiger Porsche 8,8 cm L/71“. Patřil k četě neúplně fungujících vozidel předaných střelnicí Kummersdorf a byl pravděpodobně použit jako stabilní protitankový bunkr.

Dvě z několika vozidel Elefant ukořistěných v roce 1943 Rudou armádou podstoupila poměrně všestranné testy. Jedno z nich bylo k dispozici zkušebnímu závodu č. 100 a druhé zkušební střelnicí hlavního úřadu tankových zbraní. Při testech provedených na střelnici Kubinka se ukázalo, že na asfaltové silnici je vozidlo mnohem rychlejší, než je udáváno v instrukci pro řidiče. Dosáhlo rychlosti 35 km /h, a to bez zapojení motoru na plný výkon. Naproti tomu na suché polní cestě bylo k dosažení rychlosti 22 km /h zapotřebí výkonu téměř maximálního. Německý návod ostatně zakazoval překročení 20 km/h. Na měkkém písku nepřekračovala rychlost 5-6 km /h a článkové pásy se propadaly do hloubky 15-18 cm. Při jízdě vzad se napětí článkového pásu měnilo a při rychlosti větší než 5-6 km / h způsobovalo silnou vibraci. Vozidlo zkoušené na střelnici se zachovalo dodnes. Druhý muzejní exemplář Elefantu je vystaven v expozici tankové výzbroje při střelnici Aberdeen ve Spojených státech. Jedná se o vozidlo ukořistěné v Itálii.

TTD Těžkého stíhače tanků Sd.Kfz. 184 Elefant

Hmotnost:

Bojová: 68 t

Osádka: 6 mužů

Rozměry:

Celková délka: 8 140 mm

Délka korby: 6 970 mm

Šířka: 3 280 mm

Výška: 2 970 mm

Světlost: 485 mm

Pohon:

Dva řadové, 12 válcové, ve tvaru V, kapalinou chlazené benzínové motory Maybach HL120 TRM o výkonu 197,6 kW (265 koní) při 2600 ot/min.

2 generátory Siemens Typ AGV o výkonu 385 W

2 elektrické motory Siemens 1495a o výkonu 230 W

Palivo:

benzín

zásoba: 1080 l (2x540 l)

Výkony:

Rychlost na silnici: 20 km/h

Rychlost v terénu15 km/h

Jízdní dosah: na silnici 150km, v terénu 90 km

Svah: 18°

Zákop: 2,64 m

Kolmá překážka: 0,78 m

Brodění: 1,00 m

Výzbroj:

Kanon StuK 43 (PaK 43/2) L/71 ráže 88 mm (65 nábojů)

Náměr: -8 °až +14 °

Odměr: -14° až +14°

Kulomet MG 34 ráže 7,92 mm (600 nábojů)

Zaměřovací a pozorovací přístroje:

teleskopický zaměřovač TZF 9d

Střelec: zaměřovač Sfl.ZF 1a

Velitel: periskop SF 14 Z

Zaměřovač KZP 2 pro MG 34

Pancéřování:

Svařované z válcovaných desek

Na šroubech připevněný dodatečný pancíř

Tloušťka na korbě:

Přední část: 100+100 mm

Postranní část: 80 mm

Dno: 20+30 mm

Tloušťka na věži:

Přední část: 200 mm

Postranní část: 80 mm

Zadní část: 80 mm

Horní část: 30 mm

Pojezdové ústrojí:

Tři páry vozíků

Každý vozík má dvě dvojité pojezdová kola s vnitřním tlumičem

Kola jsou zavěšena na rovnoběžných torzních tyčích s korbou

Hnací rozeta o 19 zubech je umístěna vzadu

Stejná napínací kola vepředu

Článkový pás o šířce 640 mm

V každém pásu 108-110 článků

Spojovací přístroje:

FuG 5 v oddílu řidiče

Na vozech velitelů rot a praporů radiostanice FoG 8 v bojovém oddílu

Zdroj:

Amercom SA

internet