

Obrněný transportér Sd.Kfz. 251



Myšlenka pancéřových vozidel převážejících pěchotu těsně za první linií útočících tanků vznikla již v letech první světové války. Tehdejší vozidla ve své většině nebyla rychlejší než pochodující pěšák, pěchota však zůstávala vystavena nepřátelské palbě. Britský projekt obrněného transportéru Mark IX převážejícího 50 vojáků se objevil příliš pozdě a před koncem bojů byl zhotoven pouze prototyp. Meziválečné období nebylo pro vývoj podobných vozidel příznivé; výjimkou bylo Německo, které usilovalo o odvetu za porážku v roce 1918.

První německé konstrukce polopásových transportérů z 30. let



Sd.Kfz. 11

Koncepce použití tankových jednotek jako prostředku k prolomení fronty byla v západní Evropě rozvíjena v Německu a ve Velké Británii. Francouzská doktrína určovala tankům pouze pomocnou roli v podpoře pěchoty. Ve Velké Británii byla zamýšlena tvorba jednotek vyzbrojených tanky a tančíky, které měly pracovat samostatně. Třetí říše plánovala spojit oddíly tanků, motorizované pěchoty a mobilní podpory, neboť bylo rozhodnuto, že prvosledové jednotky určené k prolomení fronty a činností v hloubi obrany musí být zcela motorizované. Aby mohly zbývající oddíly tankových vojsk držet krok s útočícími tanky, musely být vybaveny vozidly s podobnými jízdními vlastnostmi, jež by jim umožnila pohyb v terénu. Uplný pásový pohon byl pro použití v sériových vozidlech příliš drahý a složitý. Nabízela se tedy jednodušší možnost polopásového podvozku s přední kolovou nápravou sloužící pouze k řízení. Vozidla tohoto typu byla v Německu stavěna již v průběhu první světové války a práce na nich byly obnoveny ve 20. letech 20. století. První vozidla se objevila v roce 1928. V letech 1934-1935 vznikla na principu polopásových tahačů dvě plně pancéřovaná bojová vozidla vyzbrojená kanony ráže 37 a 75 mm, umístěnými v otočných věžích. Sériová výroba nebyla zahájena, protože Wehrmacht požadoval především tanky.

Výroba polopásových tahačů byla zahájena v závodech HansaLloyd-Goliath-Werke v Brémách v roce 1933. Prototyp HK 600p (později HL KI 2), vyrobený v roce 1934, byl poháněn šestiválcovým motorem Borgward o objemu 3,5 l. Vozidlo mělo zavěšení na torzních tyčích. Pro výrobu byla použita modernizovaná verze HL KI 5 (zavedená do výzbroje pod označením leZgkw 3t - Sd.Kfz. 11) a během roku 1936 bylo postaveno 505 těchto vozidel. Sériové vozidlo nazvané Sd.Kfz. 11

bylo certifikováno jako třítunový tahač. Tahač byl tak velký, že mohl být použit ke stavbě pancéřovaného transportéru schopného kromě velitele a řidiče pojmout také 10 člennou osádku družstva pěchoty. Po postavení prototypů byla v roce 1938 vyvinuta konečná verze HL KI 6 s motorem Maybach. Firma Hanomag, která konstrukci tahače HL KI 6 odkoupila, zahájila práce na vývoji pancéřové korby k jeho podvozku. Zatímco podvozek byl stavěn v Hannoveru, pancéřová korba vznikala v závodech BussingNAG v Berlíně-Oberschöneweide.

Celková montáž se pak prováděla v Deutsche Werke v Kielu. Ve srovnání s tahačem doznala konstrukce podvozku transportéru řady změn. Prototyp vozidla označeného jako pancéřovaný transportér mužstva (Gepanzerte Mannschaftstransportwagen) vznikl v roce 1938. Brzy poté byla zahájena stavba předvýrobní série. Vozidla této řady byla na jaře roku 1939 předána 1. tankové divizi ve Výmaru, která je začlenila do jedné roty ve svém 1. střeleckém pluku. Tato vozidla obdržela vojenské označení Sd.Kfz. 251 (Sonder Kraftfahrzeug 251 - zvláštní motorové vozidlo 251).

Sériová výroba



Hlavním výrobcem transportéru byly závody Hanomag v Hannoveru. Ve stejném městě navíc později zahájily výrobu i závody Maschinenwerke Niedersächsische Hannover. Podvozek vyráběly také firmy Adler, Auto-Union a Škoda. Korby vznikaly v závodech Ferrum, Schöeller & Beckmann a Steinmüller. Montáž byla prováděna v továrnách Weserhütte, Wumag a F. Schichau. V roce 1944 byl okruh výrobců rozšířen o závody Evans & Pistor, Deutsche Werke a Bussing-NAG.

Objem výroby:
v roce 1939 - 232 transportérů
v roce 1940 - 337 transportérů
v roce 1941 - 424 transportérů
v roce 1942 - 1 200 transportérů
v roce 1943 - 4 258 transportérů
v roce 1944 - 7 785 transportérů
v roce 1945 - 1 016 transportérů
Celkem vzniklo 15 252 vozidel všech verzí, z toho do roku 1942 4 650 vozidel ve verzích A, B a C. Byly vyráběny čtyři základní verze (A, B, C a D), které mohly vytvořit 23 variant; pozdější varianty byly většinou postaveny na bázi poslední verze. Kromě toho existovalo mnoho polních modifikací a improvizovaných vozidel.

Základní výrobní verze

Sd.Kfz. 251 Ausf. A (Sonder Kraftfahrzeug 251 Aus führung A - zvláštní motorové vozidlo 251 verze A)



První výrobní verze byla vyráběna pouze v první polovině roku 1939, a to v závodech Borgward (sériová čísla 320831-322039), Hanomag (sériová čísla 796001-796030) a Hansa-Lloyd-Goliath (sériová čísla do 320285). Toto vozidlo o hmotnosti 7 810 kg bylo dlouhé 5 800 mm. Charakteristickým rysem byla korba složená

ze dvou částí; v přední části byl motorový prostor a kabina řidiče a v zadní části výsadkový prostor. Konstrukce korby se skládala z ocelových nosníků, na které byly přivařeny nebo přinýtovány válcované povrchově kalené pancéřové desky. Přední, boční a zadní stěny měly tloušťku 14,5 mm, horní a dolní 8 mm. Všechny plochy byly umístěny šikmo vůči svislé ose, což zvyšovalo odolnost pancíře. Tloušťka pancíře zabezpečovala ochranu před kulkami a střepinami z ručních palných zbraní. Převážný prostor výsadku byl nahoře otevřený, pouze pozice velitele a řidiče byla shora chráněna deskou. V bočních deskách byly dva pozorovací průzory pro výsadek. Dovnitř vozidla bylo možno vstoupit velkými dvoudílnými dveřmi v lomené zadní části nástavby. Lavice pro výsadek byly umístěny podél boků a jejich čalounění bylo vyrobeno z koženky. Prostor osádky mohl být přikryt nepromokavou celtou. Výzbroj se skládala ze dvou kulometů MG 34 ráže 7,92 mm. Jeden z nich byl umístěn v přední části na sloupku připevněném ke stříšce kabiny řidiče. Před ním byla umístěna lišta chránící před odraženými střelami. V zadní části byl na výložníku umístěn druhý kulomet.

Pohon vozidla zajišťoval šestiválcový benzinový vidlicový kapalinou chlazený motor Maybach HL 42 TUKRM o výkonu 74,5 kW (100 HP) při 2 800 ot/min. Zdvihový objem motoru byl 4 171 cm³. Výrobce motorů byly také závody Norddeutsche Motorenbau a Auto-Union. Pohon umožňoval získat maximální rychlost do 50 km/h. Dojezd na silnici dosahoval 300 km. Verze A měla přírodní otvor vzduchu do chladiče v přední části horní desky nad motorem. Dvě chladičí záklopy se navíc nacházely na bočních deskách. Záklopka na levé straně mohla být otvírána řidičem zevnitř vozidla. Přední kola s pneumatikami sloužila pouze k řízení a pro zjednodušení konstrukce nebyla poháněna. Při změně směru jízdy do 15° byla používána pouze přední kola, při větší změně směru byla brzděna hnací kola. Ve verzi A neměla řízená kola brzdy.

Hnací kola byla spojena s motorem dvoustupňovou redukcí, což u převodové skříně se 4 rychlostmi vpřed a jednou vzad zajišťovalo 8 rychlostí vpřed a 2 rychlosti vzad. Vozidla verze A se vyskytovala především ve variantách pěchotní transportér Sd.Kfz. 251/1, dělostřelecký tahač Sd.Kfz. 251/4 a velitelské vozidlo Sd.Kfz. 251/6. Méně častá byla varianta spojařského vozidla Sd.Kfz. 251/3 nebo vozidla pro velitele čet Sd.Kfz. 251/10.

Sd.Kfz. 251 Ausf. B



Tato verze byla vyráběna od poloviny roku 1939 až do konce roku 1940 a ve srovnání s předchozí verzí byla mírně pozměněna. Průzory ve výsadkovém prostoru byly odstraněny a zůstaly pouze boční průzory pro velitele a řidiče. Anténa radiostanice byla přesunuta z blatníku na pravou bočnici výsadkového prostoru. Vnější vybavení vozidla jako lopaty, sekera, krumpáč, sochor a startovací klika bylo umístěno uvnitř transportéru. Většina vozidel dostala pancéřový kryt předního otvoru přívodu vzduchu do chladiče. Boční skladovací skřínky na blatnících zůstaly zachovány. Po zkušenostech z bojů v Polsku a ve Francii, kde střelci z kulometů ještě neměli čelní ochranu, a proto zaznamenávali velké ztráty, byly zavedeny pancéřové ochranné štíty na předním stanovišti. Podobně byla vybavena část starších exemplářů verzí A i B.

Sd.Kfz. 251 Ausf. C



V této verzi byl rozsah úprav větší. Především byla změněna přední část korby. Místo dosavadní dvoudílné čelní desky skloněné pod různými úhly byla použita pouze jedna více zešíkmená. Byla mírně rozšířena v dolní části, což zlepšilo ochranu přední části motoru. Horní otvor přívodu vzduchu do chladiče byl odstraněn. Místo toho byly po stranách motorového prostoru přidány pancéřové kapsy kryjící boční otvory. Změnila se také konstrukce tlumiče výfuku. Přední světla byla z blatníků přesunuta na boční kryty motoru hned za přední deskou. Skřínky na stranách korby nad blatníky byly určeny pro ženijní vybavení a náhradní díly byly posunuty více dozadu. Na přední části blatníků byly umístěny lopaty a jiné ženijní vybavení, dříve přepravované uvnitř vozidla. Zadní část blatníků byla zkrácena a zadní obrysové světlo bylo umístěno o něco výše. Tato verze byla vyráběna až do září 1943. Vozidla vyrobená v roce 1941 měla čísla od 322040 do 322450, stroje z roku 1942 nesly čísla od 322451 do 323081. Vozidla této verze byla vyráběna také v závodech Weserhütte v Bad Oyerhausenu, Wumag v Görlitz (Zhořelci) a F. Schichau v Elblągu. V roce 1942 byla zahájena výroba ve firmách Stoewer ve Štětíně a Maschinenfabrik Niedersachsen v Hannoveru.

Sd.Kfz. 251 Ausf. D



Bundesarchiv, Bild 1011-715-0212A-27A
Foto: Kreutzer, Wilhelm | 1944

Verze vyráběná od roku 1943 měla zjednodušený tvar usnadňující hromadnou výrobu vozidel. Byly přitom využity zkušenosti získané při stavbě prototypů transportérů HKp 605 a HKp 606. Především byla změněna zadní část korby, která se dříve skládala ze šesti desek sestavených v různých úhlech, zatímco nyní byla použita pouze jedna deska skloněná dovnitř a opatřená dvoudílnými dveřmi. Po změnách vzrostla délka vozidla na 5 980 mm a hmotnost se zvýšila na 8 t. Prostor nad blatníky byl úplně zastavěn a vznikly tak tři integrální úložné prostory na každé straně. Boční chladičí otvory byly přesunuty pod boční desky krytu motoru. Pozorovací průzory byly nahrazeny úzkým otvorem v pancíři. Část vozidel měla přední světlomety redukovány pouze na obrysové světla a noční světlomet Notek. Zadní obrysové světlo bylo zrušeno. Také přední blatníky byly zkráceny. Celkem bylo vyrobeno 10 602 vozidel této verze ve všech variantách.

Nástupcem transportéru Sd.Kfz. 251 mělo být vozidlo HKp 603, jehož projekt vznikl již od roku 1940 v závodech Demag a Hanomag. Prototyp s modernizovaným podvozkem byl poháněn benzinovým motorem Maybach HL 45Z o výkonu 89,4 kW (120 HP). Nový motor vyžadoval mnohem lepší ochranu; přední deska korby byla zároveň skloněna více dopředu. Charakteristickým rysem transportéru byl jeden dlouhý blatník podél celé korby. Zahájení sériové

výroby zabránil konec války.

Varianty transportéru Sd.Kfz. 251

Sd.Kfz. 251/1 mittlerer Schützenpanzerwagen (Gerät 901) - střední obrněný transportér střelců byl základní verzí pro přepravu čtyř pěchoty (2+10).



Výzbroj vozidla tvořily dva kulomety MG 34, v pozdější fázi války MG 42. Zásoba munice byla 2 010 nábojů. Některá vozidla vezla uvnitř výsadekového prostoru těžkou trojnožku kulometu. V této variantě byl demontován přední kulomet a osádka byla rozšířena o jednoho muže (2+11).

Sd.Kfz. 251/1 mittlerer Schützenpanzerwagen mit Wurffrahmen 40 s namontovanými odpalovacími rámy pro upevnění raketových klecí pro odpalování raket byl zajímavou modifikací základní varianty.



Přezdívalo se mu Stuka zu Fuss (pěší štuka) nebo Heulende Kuh (bučící kráva). Na obou stranách transportéru byly umístěny tři rámy pro upevnění raketových klecí dvou typů střel. Každý rám měl individuálně nastavitelný náměr v rozmezí od +5 do +40°. Stranový odměr byl zajišťován natačením celého vozidla. Přesné směrové zaměření bylo vytyčováno dvěma 40 cm dlouhými tyčemi, umístěnými na kapotě motoru. Byly používány tříštivé střely WGR 42 ráže 280 mm, které byly převáženy v kovových, ale častěji v dřevěných klecích, zároveň sloužících jako raketomety. Střela obsahovala 40 kg výbušniny a měla dostřel do 1900 m. Zápalmé střely Wurfkörper Flam ráže 320 mm byly rovněž umístěny v dřevěných klecích sloužících jako raketomety. Dostřel střely obsahující 50 l zápalné směsi činil až 2 200 m. Odpálení všech střel trvalo 10 sekund. V této variantě se osádka skládala ze sedmi mužů. Hmotnost vozidla činila 9,14 t a byla u něj zachována standardní výbroj kulomety.

V několika exemplářích existovala ještě varianta Sd.Kfz. 251/1 Falcke (sokol). Byla to vozidla určená pro spolupráci s tanky PzKpfw V Panther, které měly noktovizní zaměřovače. Protože cíl vyžadoval osvětlení infračervenými paprsky, byl na transportérech namontován speciální reflektor emitující toto záření a osvětlující cíl pro tanky. Osádka se v této variantě skládala z 12 mužů.

Sd.Kfz. 251/2 mittlerer Schützenpanzerwagen mit Granatwerfer (Gerät 892) - střední obrněný transportér s minometem byl vozidlem pro podpůrné čety v rotách pancéřových granátníků nebo motorizované pěchoty.



Hlavní výbroj tohoto transportéru tvořil minomet 8 cm Schwere Granatwerfer 34 ráže 80 mm. Muniční zásobník pro 66 nábojů byl umístěn uvnitř vozidla. Byl zachován i zadní kulomet se zásobou 2 010 nábojů. Osádka vozidla byla zúžena na osm mužů. Hmotnost této verze byla 8,64 t.

Sd.Kfz. 251/3 mittlerer Funkpanzerwagen (Gerät 893) - střední spojařský obrněný transportér.



Tato varianta byla používána jako radiovůz na různých úrovních velení pozemních jednotek a Luftwaffe. Vozidlo o hmotnosti 8,5 t mělo osádku složenou ze sedmi mužů. První vyráběné varianty Sd.Kfz. 251/3 I měly rámovou anténu, pozdější byly vybaveny anténou prutovou. Některá vozidla s radiostanicí FuG 11 měla osmimetrový teleskopický anténní stožár. Bylo postaveno několik variant. Vozidlo Sd.Kfz. 251/3 II bylo určeno pro tankové oddíly. K jeho výbavě patřily radiostanice FuG 8 a FuG 5 typické pro tanky. Vozidlo Sd.Kfz. 251/3 III pro spojení pozemních jednotek s letectvem a jeho navedení mělo vysílač FuG 7 s dosahem do 50 km a přijímač FuG 1. Varianta Sd.Kfz. 251/3 IV byla velitelským vozidlem vybaveným radiostanicemi FuG 11 a FuG 12. Velitelské vozidlo Sd.Kfz. 251/3 V mělo pouze radiostanici FuG 11. Pro dělostřelecké jednotky byly na transportérech montovány radiostanice FuG 8, FuG 5 a FuG 4, ojediněle se vyskytovaly také radiostanice o velkém výkonu. Ve variantě Sd.Kfz. 251/3 byly ve standardní výbavě ponechány dva kulomety s plnou zásobou munice.

Sd.Kfz. 251/ 4 mittlerer Schützenpanzerwagen für Munition und Zubehör des leIG 18 (Gerät 904) -
střední obrněný transportér pro munici a příslušenství pěchotního děla.



Toto vozidlo s dlouhým názvem bylo vlastně muničním vozidlem a dělostřeleckým tahačem pro lehká pěchotní děla leIG 18 ráže 75 mm se zásobou munice 120 nábojů uvnitř transportéru. Tahač sloužil i pro lehkou houfnici leFH 18 ráže 105mm, protitanková děla PaK 35/36 ráže 37 mm, PaK 38 ráže 50 mm a PaK 40 ráže 75 mm . Pro tento účel se používalo standardní závěsné zařízení v zadní části korby. Vozidlo o hmotnosti 8,75 t mělo osádku sedmi mužů. Ve výzbroji tahače byl jeden kulomet ráže 7,92 mm. Jako tahače byly transportéry používány pouze v počáteční fázi války, později tato role připadla nepancéřovaným polopásovým tahačům.

Sd.Kfz. 251/5 mittlerer Schützenpanzerwagen für Pionier Zug (Gerät 905) - střední obrněný transportér pro četú ženistů.



Vozidlo bylo určeno pro ženijní jednotky. Protože nosilo příslušné vybavení, byla osádka zúžena na devět mužů. Ve výzbroji byl kulomet MG 34 ráže 7,92 mm s velkou zásobou munice (4 800 nábojů). Některá vozidla měla radiostanice FuG 8 a FuG 4. Hmotnost vozidla činila 8,87 t. Tato verze byla vyráběna do roku 1943; většina vozidel byla později modernizována na variantu Sd.Kfz. 251/7.

Sd.Kfz. 251/6 mittlerer Kommandopanzerwagen (Gerät 906) - střední velitelský obrněný transportér.



Tato varianta polopásového velitelského vozidla byla stavěna především na základě verze A. Byla určena pro velitele na úrovni divize, sboru a armády. Kromě radiostanice FuG 11 s rámovou anténou nad korbou vozila také přísně utajené zařízení Enigma pro šifrování a dešifrování zpráv. Hmotnost vozidla byla 8,5 t. Výzbroj tvořil kulomet MG 34 se zásobou 1 100 nábojů. Osádka se skládala z osmi mužů.

Sd.Kfz. 251/7 mittlerer Pionierpanzerwagen (Gerät 907) - střední ženijní obrněný transportér nahradil ve výrobě vozidlo Sd.Kfz. 251/5.



Uvnitř vozidla bylo možné převážet různý ženíjní materiál. Po stranách korby byly přidány podpěry pro přepravu součástí pohotovostního ženíjního mostu pro překonávání protitankových příkopů. Část vybavení mohl transportér navíc převážet v malém přívěsu. Ve výzbroji byly dva kulomety MG 34 (později MG 42) se zásobou munice 4 800 nábojů nebo protitanková puška (Panzerbüchse) PzB 39 ráže 7,92 mm se zásobou 40 nábojů. Osádka vozidla o hmotnosti 8,1 t se skládala ze sedmi nebo osmi osob. Na některých vozidlech byla namontována radiostanice FuG 5. Pro stavbu této varianty byly používány korby verze C a D.

Sd.Kfz. 251/8 mittlerer Krankenpanzerwagen (Gerät 908) - střední sanitní obrněný transportér byl určen k evakuaci raněných přímo během bojů.



Uvnitř výsadekového prostoru byla nosítka pro dva ležící pacienty a kromě toho zde mohli sedět další čtyři ranění. Bez nosítek bylo uvnitř místo pro osm sedících raněných. Vnitřní prostor byl chráněn nepromokavou plachtou. Na zadní stěně korby byly úchyty pro nádrže s vodou. Osádka se skládala ze tří lidí. Sanitní vozidlo nebylo vyzbrojeno a jeho hmotnost činila 7,47 t.

Sd.Kfz. 251/9 mittlerer Schützenpanzerwagen für 7,5 cm KwK 37 L/24 (Gerät 909) - střední obrněný transportér palebné podpory pro divize pancéřových granátníků.



V základní výzbroji byl protitankový kanon KwK 37 L/24 ráže 75 mm, dříve používaný v tanku PzKpfw IV Ausf. A-F1, montovaný na podlaze výsadkového prostoru na pravé straně vozidla. Z přední strany byl kanon chráněn štítem s výřezem pro pohyb kanonu. V pozdějších sériích byl modernější kanon K 51 (Sf) L/24 umístěn nad stanovištěm velitele a po stranách byla přidána pancéřová ochrana. Rozsah odměru byl $\pm 12^\circ$ a náměru od $- 10^\circ$ do $+ 12^\circ$. Zásoba munice byla 52 nábojů. Kromě toho bylo vozidlo vyzbrojeno dvěma kulomety MG 34 s 2 010 náboji. Byl použit zaměřovač SflZf 1. Prototyp přezdívaný Stummel (pahýl) s protitankovým kanonem PaK 38 ráže 50 mm byl postaven v březnu roku 1942. V červnu bylo objednáno 150 sériových vozidel. Vozidlo dosáhlo hmotnosti 8,53 t. Osádka se skládala z pěti mužů. Uvažovalo se také o nakonec neuskutečněné montáži tankového kanonu KwK 39 L/60 ráže 50 mm.

Sd.Kfz. 251/10 mittlerer Schützenpanzerwagen 3,7cm PaK (Gerät 910) - střední obrněný transportér palebné podpory pro velitele čet v praporech a plucích pancéřových granátníků.



V základní výbavě tohoto vozidla byl protitankový kanon 3,7 cm PaK 35/36 ráže 37 mm se 168 náboji montovaný namísto předního kulometu. Kromě toho bylo

vyzbrojeno kulometem MG 34 nebo MG 42 s zásobou munice 1 100 nábojů nebo protitankovou puškou PzB se zásobou 40 nábojů. Zpočátku měl kanon vysoký přední štít, později byl štít výrazně snížen a přibylly ochranné desky před a po stranách kanonu. V roce 1944 byla vozidla této verze považována za zastaralá a většina jich byla přestavěna do standardu Sd.Kfz. 251/9.

Sd.Kfz. 251/11 mittlerer Fernsprechpanzerwagen (Gerät 911) - střední obrněný transportér pro kladení telefonních kabelů známý pod názvem Feldkabelträger (nosič polních kabelů).



Na pravém předním blatníku se nacházel buben s aktuálně pokládaným kabelem, uvnitř výsadkového prostoru bylo převáženo pět nebo šest dalších bubnů a polní telefony. Pro pokládání kabelu se používal stožár s vidlicemi. Byly vyráběny dvě varianty - lehčí Feldkabelträger 6 nebo těžší Feldkabelträger 10. Hmotnost vozidla byla 8,5 t a osádka se skládala z pěti mužů. Výzbroj tvořily dva kulomety se zásobou 2 100 nábojů. Prototyp této verze byl objednán 15. ledna 1942. Sériová výroba byla zahájena v srpnu.

Sd.Kfz. 251/12 mittlerer und Messtrupp Gerätpanzerwagen (Gerät 912) - střední obrněný transportér sloužil jako velitelský a průzkumný vůz dělostřeleckých jednotek.



Osmičlenná osádka vozidla o hmotnosti 8,67 tměla k dispozici radiostanici FuG 8 s rámovou anténou a pozorovací přístroje pro dělostřelce. Výroba skončila v polovině roku 1943.

Sd.Kfz. 251/13 mittlerer Schallaufnahmepanzerwagen (Gerät 913) - střední obrněný transportér odposlechové služby byl také určen pro dělostřelectvo a sloužil k akustickému záznamu, odposlechu a registraci naměřených údajů.



Těchto vozidel pro šestičlennou osádku byl vyroben pouze malý počet.

Sd.Kfz. 251/14 mittlerer Schallauswertepanzerwagen (Gerät 914) - střední obrněný transportér akustického zaměřování.



Tuto variantu používaly dělostřelecké jednotky jako prostředek pro akustické zjišťování a lokalizaci dělostřeleckých baterií nepřítele. Vozidlo s osádkou osmi mužů mělo hmotnost 8,5 t a jeho výška byla 2 500 mm.

Sd.Kfz. 251/15 mittlerer Lichtauswertepanzerwagen (Gerät 915) - střední osvětlovací obrněný transportér bylo speciální vyhodnocovací vozidlo optického průzkumu pro dělostřelecké jednotky.



Mělo světlomety a světlice pro noční osvětlování cílů a lokalizaci záblesků nepřátelského dělostřelectva. Navzdory vysokému zájmu oddílů pancéřových granátníků byl postaven pouze malý počet těchto vozidel.

Sd.Kfz. 251/16 mittlerer Flammpanzerwagen (Gerät 916) - střední plamenometný obrněný transportér.



Bundesarchiv, Bild 1011-281-1110-18
Foto: Petraschk | 1944 August - September

Tato verze byla vyzbrojena dvěma plamenomety Flammenwerfer 41 ráže 14 mm umístěnými úhlopříčně po stranách transportéru (pravý byl přesunut více dopředu). Každý plamenomet mohl měnit stranový odměr až o 90° a náměr od 0° do 40° nahoru. Dvě nádrže hořlavé směsi s celkovou kapacitou 700 l umožňovaly 80 dvousekundových zášlehů ohně. Kvůli umístění nádrží byl trvale uzavřen zadní průlez. Prototyp této varianty byl vyroben v lednu 1943. Původně vycházel z transportérů verze C, ve kterých byl používán doplňkový ruční plamenomet Flammenwerfer 42 ráže 7 mm se zášlehem ohně v okruhu 10 metrů od vozidla. Ze standardní výzbroje zůstal zachován přední kulomet. Hmotnost této verze byla 8,62 t, osádka se skládala z pěti mužů.

Sd.Kfz. 251/17 mittlerer Schützenpanzerwagen mit 2 cm Flak (Gerät 917) - střední protiletadlový obrněný transportér vznikl ze stále akutnější potřeby vybavit mechanizované jednotky mobilními protiletadlovými zbraněmi.



Bylo postaveno několik prototypů, s nimiž byly 26. října 1943 zahájeny testy. Původně se mělo jednat o vozidlo s odkrytou plochou s otvíratelnými bočnicemi za pancéřovou kabinou velitele a řidiče, nakonec však byla pro sériová vozidla vybrána upravená korba verze C. Pro kanon byl bojový prostor příliš úzký, proto vznikly u dalších strojů na bočních stěnách sklopné výdutě, což umožnilo stranový odměr protiletadlového kanonu ráže 20 mm v rozsahu plných 360°. Zásoba munice činila 600 nábojů. Hmotnost této varianty byla 8,8 t. Osádka se skládala z velitele, řidiče a čtyř mužů obsluhy kanonu. Výška vozidla činila 2 250 mm. Z přední části byl kanon chráněn pancéřovým štítem. Od léta 1944 bylo vyráběno modifikované provedení s kanonem na upravené lafetě, tzv. Schwebelafette 38, v malé věžičce. Ta umožňovala snadnou montáž bez potřeby jakýchkoli úprav korby. Vzniklo 211 kusů.

Sd.Kfz. 251/18 mittlerer Beobachtungspanzerwagen (Gerät 918) - střední obrněný transportér pro dělostřelecké pozorování.



U tohoto vozidla zajišťovala spojení radiostanice FuG 12 s teleskopickým anténním stožárem. Existovalo několik variant lišících se rádiovým vybavením. Osádka vozidla, stavěného na základě verzí B a C, se skládala ze šesti mužů.

Sd.Kfz. 251/19 mittlerer Fernsprechtanzenwagen (Gerät 919) - střední spojařský obrněný transportér byl určen pro pomoc při budování uzlů telefonního spojení pro oblasti přímého kontaktu s nepřítelem, kde nebylo možné přímé fyzické pokládání telefonních linek pěchotou.



Vezl telekomunikační ústřednu, bubny telefonních kabelů a potřeby pro stavbu a opravu telefonních sloupů.

Sd.Kfz. 251/20 mittlerer Schützenpanzerwagen-Infrarotscheinerfer (Gerät 920) - střední obrněný transportér s infračerveným reflektorem přezdívaný Uhu (výr) byl určen pro spolupráci s tanky vybavenými infračerveným zaměřovačem pro vedení nočního boje.



Podle předpokladů měl jeden transportér vybavený světlometem Beobachtungsgerät 1251 v infračerveném pásmu spolupracovat s pěti tanky Panther. Praktický dosah infračerveného reflektoru činil 1 000 m, maximální 1 500 m. Světlomet se otáčel o úplnou otočku a mohl být schován dovnitř vozidla. Kromě toho byl k pozorování používán optický teleskop Beobachtungstelescope 1221. V srpnu 1944 bylo objednáno 600 vozidel, do konce roku však bylo vyrobeno pouze několik kusů.

Sd.Kfz. 251/21 mittlerer Schützenpanzerwagen-Drilling MG 151 (Gerät 921) - střední protiletadlový obrněný transportér byl určen pro obranu proti spojeneckým stíhacím bombardérům a na jeho podvozku měl být původně umístěn letecký kanon ráže 30 mm.



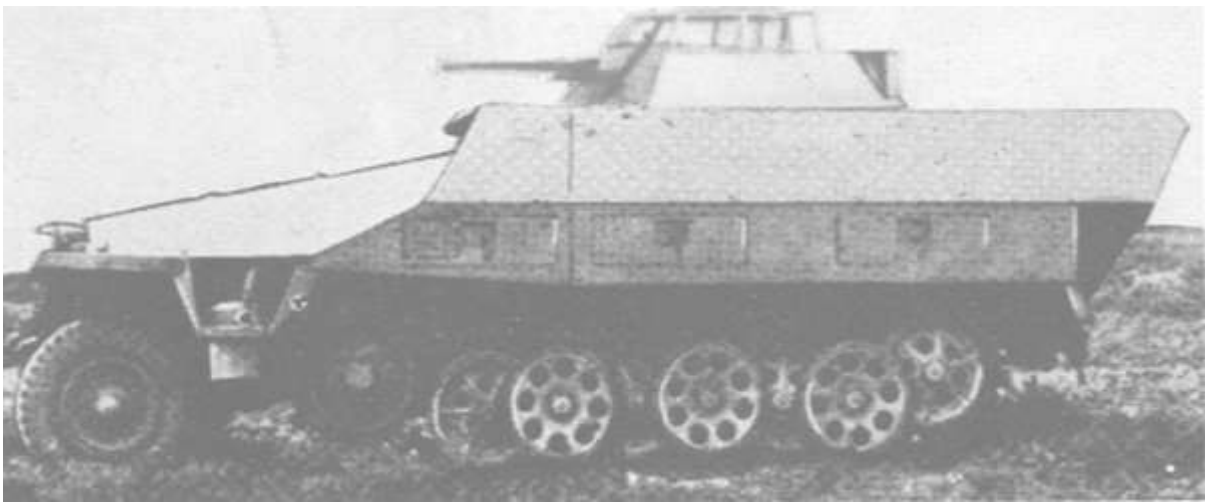
Nakonec bylo rozhodnuto o montáži otočně umístěné baterie tří vedle sebe uložených rychlopalných automatických leteckých kanonů Mauser ve verzích MG 151/15 nebo MG 151/20 umístěných na otočném podstavci připevněném k podlaze výsadkového prostoru vozidla. Střední kanon byl přesunut více dopředu. V muničním zásobníku pro střední kanon se nacházelo 400 nábojů, v bočních zásobnících bylo po 250 nábojích (podle některých pramenů by celková zásoba nábojů mohla činit snad až 3 000 ks). Teoretická rychlost střelby této velmi účinné zbraně byla 700 výstřelů/min z každé hlavně. Byla postavena nevelká série na korbě verze D. Tato vozidla měla pancéřový štít před kanony a doplňkovou ochranu v přední části a po stranách korby. Byl zachován podstavec pro zadní kulomet. Adaptováno bylo i několik vozidel verze C, v tomto případě však nebyla použita dodatečná ochrana. Osádka vozidla se skládala z šesti mužů.

Sd.Kfz. 251/22 7,5 cm PaK 40 L/46 auf mittlerer Schützenpanzerwagen (Gerät 922) - protitankový obrněný transportér na podvozku verze D vyzbrojený kanonem PaK 40 ráže 75 mm, jaký se montoval do obrněného automobilu Sd.Kfz. 234/4.



Kvůli zákluzové brzdě hlavně byl pro úsporu místa v horním pancíři nad kabinou vyřezán otvor. Pancéřový ochranný štít kanonu zůstal zachován. Zásoba munice byla 22 nábojů. Osádka se skládala ze čtyř mužů. Výroba této verze byla zahájena v prosinci 1944. Vozidlo mělo ve skladbě některých oddílů nahradit tanky. Pravděpodobně bylo vyrobeno několik desítek kusů. Podvozek však byl příliš přetížený a toto samohybné dělo nebylo považováno za nijak povedené. Vznikly také prototypy s kanony PaK 42 L/70 ráže 75 mm a PaK 43 ráže 88 mm umístěnými na otevřené plošině, podvozek však byl již tak silně přetížen, že výroba těchto vozidel byla zrušena.

Sd.Kfz. 251/23 mittlerer Schützenpanzerwagen mit 2 cm KwK 38 (Gerät 923) - střední průzkumný obrněný transportér.



V prosinci 1944 byla zahájena rekonstrukce několika desítek transportérů verze D na průzkumná vozidla vyzbrojená kanonem KwK 38 ráže 20 mm se zásobou munice 100 nábojů a kulometem MG 42 se zásobou munice 2 010 nábojů ve standardní věžičce Hängelafette upevněné na částečně zakrytém výsadkovém prostoru. Vozidlo mělo radiostanici FuG 12. Osádka se skládala ze čtyř mužů.

V americké armádě byly běžně využívány ukořistěné transportéry Sd.Kfz. 251 přezbrojené kulomety ráže 12,7 mm. Na některých vozidlech byly postaveny raketomety neřízených raketových střel T-34 Caliope převzaté z tanku M4 Sherman se zásobou 60 střel.

OT-810



Na stavbě Sd.Kfz. 251 se podílelo i několik firem z Protektorátu Čechy a Morava a po válce tak na našem území zůstalo značné množství těchto vozidel. Ta pak byla pod označením HKL6p zařazena do výzbroje československé armády. Byly dokonce zahájeny i práce na modernizaci tohoto polopásového transportéru - projekt nesl označení OT-810, do fáze výroby však nedospěl. Československá lidová armáda se k němu vrátila až koncem 50. let, kdy hledala náhradu za tehdy již dosluhující „hakly“. Vozidlo mělo shora zakrytý výsadkový oddíl s kulatým velitelským průlezem. Byl u něj použit vzduchem chlazený dieselový motor Tatra T-928-3 o výkonu 88,3 kW (120 HP) a zjednodušený článkový pás bez gumových obručí. Ve výzbroji byl kulomet UK vz. 59 ráže 7,62 mm. V letech 1959-1963 bylo postaveno 1 500 kusů OT-810 základní verze, 320 kusů velitelských OT-810/R2 s radiostanicí R113 a 20 vozidel pro výuku jízdy. Později sloužily některé stroje jako dělostřelecké tahače. 70 transportérů bylo přestavěno na sanitní vozidla. Vznikla také verze vyzbrojená bezzákluzovým kanonem BzK vz. 59 ráže 82 mm a kulometem ZH-59 ráže 12,7 mm. Část transportérů byla přizpůsobena činnosti v podmínkách radioaktivního zamoření. Transportéry OT-810 byly používány až do počátku 80. let 20. století.

Zdroj:
Amercom SA
internet