

**Panzerjäger 8,8 cm PaK 43 auf
Fgst Sd. Kfz. 173
„Jagdpanther“**

**Niszczyciel czołgów
Panzerjäger 8,8 cm PaK 43 auf
Fgst Sd. Kfz. 173
„Jagdpanther“**



Północna Francja, 1944 rok

Niewątpliwie, jednym z najlepszych dział samobieżnych skonstruowanych w okresie II Wojny Światowej była niemiecka „Jagdpanthera”. Konstrukcja tego pojazdu została oparta o podzespoły (silnik i podwozie) czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther” Sd. Kfz. 171. Działo samobieżne/niszczyciel czołgów „Jagdpanther” było produkowane w latach 1944-1945. Wyprodukowano około 415 pojazdów tego typu. Przez wielu specjalistów niszczyciele czołgów „Jagdpanther” uważany jest za jeden z najlepszych pojazdów w swojej klasie skonstruowanych w okresie II Wojny Światowej.

Historia konstrukcji

Armia niemiecka już w początkowym okresie wojny podjęła prace nad skonstruowaniem dział samobieżnych, których głównym zadaniem będzie niszczenie czołgów przeciwnika. Głównym zadaniem było niszczenie celów opancerzonych (czołgów, dział samobieżnych) nieprzyjaciela, znajdujących się poza zasięgiem dział własnych czołgów, a więc potencjalnie dla nich niemożliwych do zniszczenia.



Schwere Panzerjager Heeres
Abteilung 559

Już 3 sierpnia 1942 roku Heeres Waffen Amt polecił opracowanie działa samobieżnego opartego o podzespoły nowego czołgu średniego VK 30.02 (MAN), czyli wczesnej wersji późniejszego słynnego Panzerkampfwagen V „Panther”. Uzbrojenie nowego działa samobieżnego (na marginesie warto dodać, że początkowo nowy pojazd był traktowany (klasyfikowany) jako dział szturmowe?). Jego uzbrojenie miała stanowić już dobrze sprawdzona w boju armata kalibru 88 mm (według niemieckiej nomenklatury 8,8 cm). Dodatkowe uzbrojenie miał stanowić czołgowy wariant uniwersalnego karabinu maszynowego Maschinengewehr 42 kalibru 7,92 mm, natomiast uzbrojenie załogi wozu miało się składać z dwóch pistoletów maszynowych Maschinenpistole 40 kalibru 9 mm oraz uzbrojenie osobiste załogi (pistolety samopowtarzalne).

Prace nad skonstruowaniem odpowiedniej lawety działa zlecono doświadczonym zakładano Krupp w Essen. Krupp doświadczalnie

zabudował armatę kalibru 88 mm na podwoziu zmodyfikowanego czołgu średniego Panzerkampfwagen IV, ponieważ nie dysponowano do tego czasu jeszcze podwoziem gąsienicowym z czołgu średniego „Panther”, zaś jego prototypy znajdowały się dopiero w trakcie prób poligonowych. Producent wozów „Panther” zakłady MAN informowały Kruppa, że doświadczenie podwozia do prób będzie możliwe dopiero w styczniu 1943 roku. Dlatego też jesienią wykonano tylko makiety wozu „Jagdpanther” w skali 1:10, a następnie pełnowymiarowa (skala 1:1). Pojazd skonstruowany przez zakłady Kruppa miał posiadać opancerzenie czołowe o grubości 80 mm i pancierz boczny o grubości 50 mm.

Uruchomienie produkcji seryjnej wozu przewidywano na lato 1943 roku. W październiku 1942 roku minister Albert Speer polecił, aby prace konstrukcyjne, a w dalszej perspektywie także i produkcję także i produkcję seryjną przejęły zakłady Daimler-Benz, producent czołgu „Panther”. Miało to na celu uproszczenie cyklu produkcyjnego m.in.: poprzez ujednoczenie wszelkich dostaw kooperacyjnych. Udział w konstrukcji działa samobieżnego zakładów Krupp zakończył się w zasadzie tylko opracowaniem drewnianej makiety zaprezentowanej przedstawicielom Waffen Amtu 16 listopada 1942 roku.



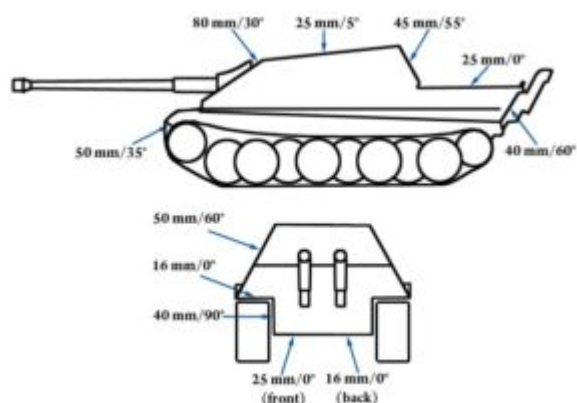
Francja, 1944 rok

Dalszy rozwój tej pancерnej konstrukcji nastąpił w wyniku ustalenia dokładnych wytycznych taktyczno-technicznych, co nastąpiło 5 stycznia 1943 roku. Zakłady Daimler-Benz otrzymał tutaj polecenie pogrubienia opancerzenia czołowe do grubości 100 mm, zaś pancierz boczny do 60 mm. Pancierz czołowy miał być nachylony pod kątem 55 stopni. Wierzch nadbudowy i spód wanny kadłuba i pancierz tylny miał mieć grubość 30 mm. Przewidywano zastosowanie łatwo rozbieranego jarzma zastosowanego uzbrojenia głównego, tak aby umożliwić szybko dostęp do mechanizmu przeniesienia napędu i sterowania umieszczonego z przodu kadłuba pojazdu. Inną innowacją było zastosowanie dla kierowcy wozu dwóch peryskopów, zamiast wcześniejszych szczelin obserwacyjnych, które były osłonięte wkładkami ze szkła pancernego. W bokach nadbudowy przewidywano zamontowanie tzw. szczelin pistoletowych umożliwiających załodze wozu prowadzenie ognia z broni ręcznej.

Procesy konstrukcyjne nad nowym pojazdem pancernym armii niemieckiej nie odbył się bez ingerencji wodza III Rzeszy Niemieckiej. 6 marca Adolf Hitler polecił sprawdzenie zastosowania w pojeździe „Sturmgeschütz auf Panther” możliwości i zastosowania jarzma kulistego typu Porsche. Adolf Hitler nie omieszkał także wprowadzić zmian w grubości opancerzenia pojazdu. 1 maja 1943 roku Waffen Amt Wa Prüf 6 wydał nową specyfikację opancerzenia wozu. Pancierz czołowy miał posiadać grubość 100 mm (płyty pancerne ustawione pod kątem 55 stopni), dolna płyta przednia o grubości 50 mm (kąt ustawienia 35 stopni), boczne miały posiadać grubość 60 mm (płyty pancerne ustawione pod kątem 35 stopni), ponadto przewidywano zastosowanie wanny kadłuba czołgu średniego „Panther II”, a nie standardowego, seryjnego czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther”.

Plany te uległy zmianie już 4 maja 1943 roku, bowiem Waffen Amt polecił wykorzystanie tutaj podwozia czołgu „Panther”, a nie znajdującego się dopiero w fazie mocno wstępnych prac projektowych czołgu średniego „Panther II”. W związku z tym

zakłady Daimler-Benz otrzymał polecenie z „góry”, aby do nowego pojazdu wykorzystać podwozie gąsienicowe czołgu średniego „Panther”, jednak z wykorzystaniem uproszczeń technologicznych, planowanych do wprowadzenia w nowym pojeździe. W tym samym czasie dokonano zmianę lokalizacji przyszłej produkcji pojazdu.



Opancerzenie pojazdu seryjnego

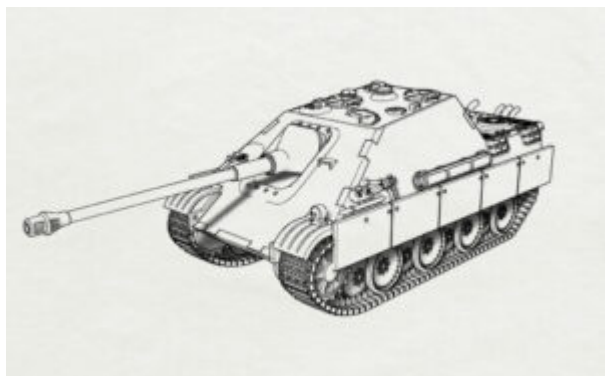
Ministerstwo uzbrojenia zdecydowało, że zakłady Daimler-Benz w Berlinie (Berlin-Marienfelde) będą produkowały wyłącznie czołgi średnie Panzerkampfwagen V „Panther”, zaś produkcja nowych dział samobieżnych zostanie uruchomiona w Brunshwiku (Braunschweig), w zakładach MIAG (Mühlenbau und Industrie A.G.).

We wstępnej fazie prac konstrukcyjnych nadal bardzo silnie były wpływy artyleryjskie (wszakże pojazd nadal był klasyfikowany jako dział szturmowe) koncepcji konstrukcji. Stąd też planowano wyposażenie pojazdu w radiostacje typu FuG 15 i FuG 16 typowe dla jednostek artylerii, a nie wojsk pancernych.

We wrześniu 1943 roku gotowa była pierwsza nadbudowa. W stosunku do wcześniejszego projektu z 1 maja 1943 roku, pojazd posiadał słabsze opancerzenie, bowiem pancierz czołowy posiadał teraz grubość 80 mm, a boczny i dolna płyta pancierza przedniego posiadały grubość 50 mm, boki wanny i tył kadłuba posiadały grubość 40 mm, zaś strop nadbudowy 30 mm. Jednak i

te zmiany spowodowane koniecznością ograniczenia masy pojazdu, nie były tak naprawdę wystarczające, bowiem pancierz wierzchu tyłu kadłuba posiadał grubość 25 mm. Zmianie uległ także mechanizm lawety armaty, bowiem armata kalibru 88 mm miała posiadać możliwość wychylania się na boki, nie jak pierwotnie zakładano 14 stopni, a tylko po 12 stopni w obie strony.

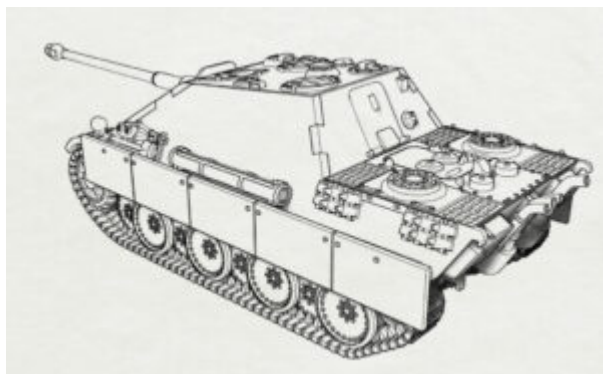
W połowie czerwca 1943 roku zakłady Daimler-Benz ukończył pełnoskalowy model pojazdu, który został przekazany do MIAG w celu opracowania odpowiednich szablonów i wykrojników koniecznych do rozpoczęcia produkcji elementów pancерnej nadbudowy oraz kadłuba wozu. Model został zaprezentowany Hitlerowi 20 października 1943 roku na poligonie wojskowym w Arys (obecnie Orzysz), w trakcie demonstracji nowych modeli sprzętu pancерnego.



9 lipca Wa Prüf 6 wykonał odpowiednią specyfikację uzbrojenia pojazdu z armatą przeciwpancerną 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43 L/71 (kalibru 88 mm) z zapasem 50 nabojów, zestaw Nahvertigungswaffe (łącznie 30 nabojów/pocisków), zainstalowanie uniwersalnego karabinu maszynowego Maschinengewehr 42 z zapasem amunicji 600 pocisków, który był obsługiwany przez niemieckiego radiotelegrafistę oraz czterech pistoletów maszynowych Maschinenpistole 38/40 z zapasem amunicji 760 nabojów kalibru 9 mm. Pojazd miał posiadać celownik Sfl ZF 1a. Innym nowym miało być powiększenie liczby członków załogi wozu do sześciu żołnierzy, bowiem przybył już wspomniany radiotelegrafista.

Pierwsze modyfikacje, jeszcze nie produkowanego seryjnie

produkowanego pojazdu pancernego przeprowadzono już w październiku 1943 roku. Duży wpływ na te prace miały doświadczenia zebrane z frontu wschodniego, m.in.: z gigantycznej bitwy odbytej na łuku Kurskim w lipcu 1943 roku. Szczególnie cennym doświadczeniem było użycie bojowe ciężkich dział samobieżnych „Ferdinand”, które nie posiadały żadnego zamontowanego uzbrojenia strzeleckiego, przeciwko piechocie (tylko broń osobista załogi), przez co było ono narażone na atak piechoty. Nie można było powtórzyć tego błędu. Dlatego ostatecznie zastosowany został czołgowy wariant uniwersalnego karabinu maszynowego Maschinengewehr 34, który został zainstalowany w jarzmie kulistym. Do tej pory planowano uzbrojenie samego pojazdu w karabin Maschinengewehr 42, który miał strzelać przez specjalny wykrój w przedniej płycie pancerniej pojazdu, posiadając bardzo mocno ograniczone pole ostrzału, miało być to podobne rozwiązanie jak w wczesnych wersjach czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther” Ausf. D.



Powiększony został zapas przewożonej amunicji działowej z 50 nabojów do 60 nabojów kalibru 88 mm, a ostatecznie zmniejszono liczbę członków załogi wozu do pięciu żołnierzy. Z załogi „wypadł” jeden z ładowniczych. Także zmniejszono liczbę peryskopów do czterech, uprzednio na wierzchu nadbudowy było montowanych pięć peryskopów. Dwa peryskopy były ruchome, zaś dwa pozostałe były stałe.

Pierwszy prototyp, oznaczony jako V 101 był gotowy do prób w październiku 1943 roku. Drugi prototyp, oznaczony jako V 102

został ukończony 17 listopada 1943 roku. Ten oto prototyp został zaprezentowany na poligonie w Arys (Orzysz) Adolfowi Hitlerowi 16 grudnia 1943 roku.

Modyfikacje wozu

Niedługo po uruchomieniu produkcji już w styczniu 1944 roku wozy oznaczone jako „Jagdpanther” poddano pierwszym modyfikacjom.

Seryjne niszczyciele czołgów „Jagdpanther” nie posiadały dwóch tzw. strzelnic pistoletowych, umieszczonych w bocznych ścianach nadbudówki pojazdu. Zamiast tych strzelnic, montowane były Nahverteidigungswaffe. Zamontowano też zaczepy do mocowania wkładek antypoślizgowych mocowanych do ogniów gąsienic, używanych w warunkach zimowych.



Passivierter für S.8 cm Pak 43 auf Tiger „Panther” - „Jagdpanther” 50 RD 175 x 604 schwere Heeres Panzerjäger Abteilung, France, Alaska, Italien 1944-1945. Passivierter für S.8 cm Pak 43 auf Tiger „Panther” - „Jagdpanther” 50 RD 175 x 604 schwere Heeres Panzerjäger Abteilung, France, Alaska, Italy 1944.

W lutym 1944 roku wymontowany został lewy peryskop kierowcy, zaś z tyłu kadłuba zamocowano hak holowniczy. Wczesne pojazdy ponadto wyróżnia jednoczęściowa lufa armaty przeciwpancernej Panzerabwehrkanone 43/2 i miała osłona jarzma armaty przyspawana do płyty czołowej kadłuba. Pojazdy wczesnych serii produkcyjnych miały zamontowaną standardową płytę silnikową z czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther” Ausf. A. Na wierzchu płyty pod tylnym włazem nadbudowy mocowano dwie gumowe odbojnice, zapobiegające uderzeniu otwartym włazem o płytę silnikową. Mocowanie odbojnic zakończono w 1945 roku.

Latem 1944 roku zmieniono miejsce usytuowania mocowanych do pancerza zaczepów holowniczych. W maju wprowadzono zmodyfikowaną dwuczęściową lufę armaty 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/3. Tak zmodyfikowana armata była m.in. wyposażona w mniejszy hamulec wylotowy pochodzący z armaty 7,5 cm Panzerabwehrkanone 40 L/70 (kaliber 75 mm). Modyfikacje nieco poprawiły właściwości balistyczne samej armaty. Uproszczeniu uległa także konstrukcja mocowania armaty. Uproszczeniu uległa także konstrukcja mocowania armaty i mechanizmu powrotnego. Pojazd z jednoczęściową lufą armaty były jednak produkowane aż do października 1944 roku. W czerwcu 1944 roku na wierzchu nadbudowy przedziału bojowego rozpoczęto montowanie trzech gniazd do mocowania pomocniczego dźwigu o udźwigu do 2000 kg.

We wrześniu 1944 roku zaprzestano pokrywania pojazdów pastą antymagnetyczną Zimmerit. W następnym miesiącu trafiły na front działa samobieżne ze zmodyfikowanym jarzmem armaty, mocowanym ośmioma śrubami. Rury wydechowe dodatkowo zabezpieczano blaszanymi osłonami, wyposażonymi w tłumiki płomieni tzw. Flammevernichter.



Zniszczony pojazd, Niemcy 1945 rok

W październiku 1944 roku zaczęto montować nowe koła napinające

o większej średnicy i wyposażone w specjalne elementy, zapobiegające gromadzeniu się ziemi wewnątrz koła. Wymontowany został tylny amortyzator, podobną modyfikacją objęto też czołgi średnie Panzerkampfwagen V „Panther”. Lewy wlot powietrza do silnika został wyposażony w identyczną z czołgami „Panther” osłonę, gdyż pełnił także rolę wentylatora przedziału bojowego pojazdu. Z lewego boku kadłuba, na płytę silnikową, został przeniesiony nowy rurowy pojemnik, mieszczący wycior armaty. Część pojazdów zostały wyposażone w dodatkowy wentylator, który został umieszczony z przodu przedziału bojowego (nadbudowy). Dodatkowo wloty powietrza do silnika, umieszczone bliżej nadbudowy, były węższe o 75 mm, niż te, które zastosowane w czołgu średnim Panzerkampfwagen V „Panther”. Od grudnia 1944 roku węższe wloty były także montowane z tyłu kadłuba pojazdu. Dokonano też nieznacznej modyfikacji jarzma armaty, polegającej na zmniejszeniu występu mocującego jarzmo do kadłuba pojazdu.

W ostatnich miesiącach wojny poprawiono mocowanie pocisków w zaczepach, co pozwoliło na wygospodarowanie miejsca na dwa dodatkowe naboje. Jesienią 1944 roku zaprzestano mocowania nad peryskopem kierowcy osłony przeciwdeszczowej.

Można tutaj wyróżnić trzy zasadnicze wersje pojazdu. Pierwsza wersja to tzw. wczesna seria produkcyjna, która była wyposażona w jednoczęściową lufę armaty 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/2, z jarzmem spawanym do nadbudowy i dwoma peryskopami. Pojazdy z tzw. „średniej” serii produkcyjnej to wozy z wcześniej opisywanym typem, dwuczęściową lufą armaty 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/3 i pojedynczym peryskopem dla kierowcy. Pojazdy z tzw. „późnej” serii produkcyjnej posiadały nowy typ jarzma, który był montowany za pomocą śrub do nadbudowy, górna płyta silnikowa pochodziła z czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther” Ausf G i inne drobne modyfikacje.



Modyfikacje przedprodukcyjne i produkcyjne Jagdpanthery, wprowadzone w 1944 roku

- Styczeń – zastąpienie typowych otworów strzeleckich systemem Nahverteidigungsgerat, wprowadzenie mocowań wkładek antypoślizgowych na gąsienice wozu
- Luty – dodanie osłony przeciwdeszczonej, dla wizjera mechanika-kierowcy, przeniesienie anteny prętowej z osłony silnika na narożnik nadbudówki
- Kwiecień – dodanie nowego typu tylnego zaczepu holowniczego, usunięcie gniazda doprowadzania powietrza do silnika podczas brodzenia
- Maj – wprowadzenie dwuczęściowej lufy uzbrojenia głównego, wprowadzenie lżejszej odmiany hamulca wylotowego głównego uzbrojenia
- Czerwiec – wprowadzenie dodatkowych rur układu wydechowego pojazdu
- Sierpień – wprowadzenie mocowania kołnierza osłony jarzma działa przy pomocy ośmiu śrub zewnętrznych, zmiana sposobu zamykania klap włazów, ostatecznie zaprzestanie nakładania powłoki antymagnetycznej Zimmerit

- Wrzesień – wprowadzenie zewnętrznego haka ułatwiającego demontaż uzbrojenia głównego „Jagdpanther”, wprowadzenie dodatkowych tłumików rur wydechowych
- Październik – poszerzenie wewnętrznej części osłony jarzma działa, wprowadzenie trzech dodatkowych gniazd składanego żurawia o udźwigu 2000 kg na dachu nadbudowy pojazdu, wycofanie z użytku dwudzielnego wizjera dla mechanika-kierowcy

Produkcja seryjna



Malowanie frontowe wozu

Jak już wcześniej tutaj wspomniano, produkcję seryjną niszczycieli czołgów „Jagdpanther” podjęły zakłady MIAG w Brunshwiku (Braunschweig). W początkowym okresie trudno jest tutaj mówić o produkcji seryjnej, bowiem produkowano tylko po kilka pojazdów miesięcznie – przykładem tutaj może być marzec 1944 roku powstało osiem egzemplarzy „Jagdpanther”. Było to oczywiście dużo mniej niż zakładał pierwotny plan produkcyjny, bowiem realizacja planu wahała się na poziomie 30%-50% zakładanej liczby pojazdów. W czerwcu 1944 roku zakłady MIAG zostały zbombardowane przez amerykańskie bombowce z 8. USAAF. Oczywiście powstałe zniszczenia wpłynęły na dalszą produkcję niszczycieli czołgów „Jagdpanther”, wyprodukowano tylko sześć pojazdów. W październiku 1944 roku po raz kolejny amerykańskie bombowce czterosilnikowe B-17 oraz B-24 zahamowały produkcję

seryjną. Bramy zakładów MIAG opuściło wówczas tylko osiem niszczycieli czołgów „Jagdpanther”.

Niezadowalająca wielkość produkcji była przyczyną decyzji nadanej przez Waffen Amtu rozpoczęcia produkcji w innej fabryce. Wybór padł na kolejnego producenta czołgów średnich Panzerkampfwagen V „Panther” – zakłady MNH w Hanowerze. Maschinenfabrik Niedersachsen Hannover w listopadzie 1944 roku wyprodukowała 20 pojazdów, zaś w grudniu tego samego roku 14 egzemplarzy. Do produkcji seryjnej „Jagdpanther” został włączony także „nowy” zakład czyli MBA Maschinenbau und Bahnbedarf w Poczdamie (Postdam-Drewitz). W MBA produkcja ruszyła w grudniu 1944 roku. Fabryka w Poczdamie nie produkowała czołgów średnich Panzerkampfwagen V „Panther”, była natomiast kooperantem innego wytwórcy czołgów „Panther” zakładów Daimler-Benz w Berlinie.

W styczniu 1945 roku, w miesiącu największej produkcji zakłady MIAG wyprodukowały 35 pojazdów, MNH 35 egzemplarzy i MBA 2 wozy, co dało łącznie 72 pojazdy.

Pomimo trwania alianckich bombardowań, coraz większego braku dostępnej siły roboczej i trudności w dostarczaniu odpowiednich surowców niemiecki Waffen Amt w ramach „Notprogram” planował rozwinięcie produkcji seryjnej wozów „Jagdpanther” w 1945 roku. W lutym 1945 roku zakładano wyprodukowanie łącznie 70 pojazdów (wykonano tylko 45 niszczycieli), natomiast w czerwcu planowano wykonać 100 pojazdów (jak wiadomo, wojna w Europie już wtedy nie trwała).



Francja, 1944 rok

Dalej, głównym producentem maszyn miały być zakłady MIAG, które miały wykonać 60 pojazdów, zaś zakłady MNH i MBA miały wówczas wyprodukować po 20 pojazdów. W ostatnich miesiącach wojny rzeczywista produkcja seryjna miała wynosić w zależności przez poszczególne zakłady rzędu 50% – 70% od zaplanowanej ilości wyprodukowanych wozów.

Bardzo mało znanym epizodem było zmontowanie po zakończeniu wojny w Niemczech przez brytyjski 823. Armoured Troops Workshop REME No. 13, z elementów przeznaczonych do produkcji w zakładach MNH 13 egzemplarzy czołgów „Panther” oraz 10 (+3?) egzemplarzy „Jagdpanther”.

Armaty 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/3 L/71 były produkowane przez zakłady Dortmund-Hoerder-Hüttenverein AG w Lippstadt i w Dortmundzie. Wanny kadłuba dostarczały zakłady Brandenburger Eisenwerke GmbH w Brandenburgu nad Hawelą.

Ostatnie niszczyciele czołgów „Jagdpanther” produkcji zakładów MBA trafiły do niemieckich jednostek walczących w rejonie Berlina w dniach 18 i 19 kwietnia 1945 roku (po jednej sztuce każdego dnia) i 22 kwietnia tego samego roku, kiedy powstało ostatnich pięć maszyn.

Konstruktorzy niemieccy opracowali kilka projektów dział samobieżnych opartych o zmodyfikowane podwozie gąsienicowe

czołgu średniego „Panther”, z napędem przeniesionym do centralnej części pojazdu. Nie zbudowano jednak żadnego funkcjonalnego prototypu, a jedynie drewniane makiety w skali 1:10. Przykładem takiego projektu może być pojazd opracowany przez zakłady Kruppa, datowany na 24 listopada 1944 roku.



Zdjęcia – Paweł Draga

Munster, Panzermuseum – Niemcy

Planowano także mocowanie samej armaty w sztywnym łożu, zbliżonym konstrukcyjnie do łoża armaty kalibru 75 mm, zastosowanym w znacznie mniejszym wozie – Panzerjäger 38(t), jednak zamocowanie znacznie cięższej armaty kalibru 88 mm, nie

sprawdziło się tak dobrze, jak lżejszej armaty mniejszego kalibru.

Produkcja: data – zakład/zakłady – liczba maszyn

- Rok 1943:
 - Październik – MIAG – 1 egzemplarz (V101)
 - Listopad – MIAG – 1 egzemplarz (V102)
- Rok 1944:
 - Styczeń – MIAG – 5 egzemplarzy
 - luty – MIAG – 7 egzemplarzy
 - Marzec – MIAG – 8 egzemplarzy
 - Kwiecień – MIAG – 10 egzemplarzy
 - Maj – MIAG – 10 egzemplarzy
 - Czerwiec – MIAG – 6 egzemplarzy
 - Lipiec – MIAG – 15 egzemplarzy
 - Sierpień – MIAG – 14 egzemplarzy
 - Wrzesień – MIAG – 21 egzemplarzy
 - Październik – MIAG – 8 egzemplarzy
 - Listopad – MIAG – 35 egzemplarzy, MNH – 20 egzemplarzy
 - Grudzień – MIAG – 37 egzemplarzy, MNH – 14 egzemplarzy, MBA – 16 egzemplarzy
- Rok 1945:
 - Styczeń – MIAG – 35 egzemplarzy, MNH – 35 egzemplarzy,

MBA – 2 egzemplarze

- Luty – MIAG – 22 egzemplarze, MNH – 20 egzemplarzy
- Marzec – MIAG – 32 egzemplarze, MNH – 13 egzemplarzy, MBA – MBA 7 egzemplarzy
- Kwiecień – MIAG – 3 egzemplarze, MNH – 10(?) egzemplarzy, MBA – 12(?) egzemplarzy
- Razem – MIAG – 270 egzemplarzy, MNH – 112(?) egzemplarzy, MBA – 37(?) egzemplarzy: 415(?) egzemplarzy
- Jesień 1945 rok – 3(?) egzemplarze (pojazdy zmontowane przez Brytyjczyków z podzespołów zgromadzonych w zakładach MNH)

Opis konstrukcji

Kadłub i nadbudowa:



Zniszczony pojazd

Holandia, 1944 rok

Kadłub wozu był spawany z walcowanych płyt stalowych, utwardzanych powierzchniowo poprzez nawęglanie (cementowanie). Rysunek przedstawia schemat opancerzenia pojazdu. Masa zastosowanego opancerzenia wozu wynosiła ok. 17 000 kg. Kadłub (wanna) i nadbudowa były tak ukształtowane, że poszczególne

płyty znajdowały się pod różnym kątem, co osłabiało energię uderzenia pocisków. Stosowano system łączenia płyt opracowany dla czołgu średniego „Panther” polegający na stosowaniu „zakładek” usztywniających połączenie.

W tym celu wykorzystano standardową wannę kadłuba czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther” Sd. Kfz. 171. Z przodu kadłuba mieści się przedział transmisji, skrzynia przekładniowa. Dalej znajdowało się stanowisko mechanika-kierowcy – po lewej stronie i strzelca kadłubowego karabinu maszynowego i radiotelegrafisty (po prawej stronie). Obsługiwał on znajdujący się z przodu kadłuba w kulistym jarzmie uniwersalny karabin maszynowy Maschinengewehr 34 kalibru 7,92 mm. Kierowca prowadził pojazd za pomocą dźwigni służących do włączania przekładni bocznych. Dźwignia zmiany biegów i hamulca pomocniczego znajdowała się po prawej stronie. Na obu bokach fotela znajdowały się dźwignie awaryjnego sterowania przekładniami bocznymi. Kierowca dodatkowo dysponował w konsoli zestawem wskaźników pracy silnika obrotomierzem wyskalowanym w zakresie od 0 do 3500 obrotów na minutę (od 0 do 2500 obrotów na minutę były oznaczone kolorem zielonym, zaś od 2500 do 3500 obrotów na minutę kolorem czerwonym), termometrem cieczy chłodzącej silnik w zakresie 40 stopni C – 120 stopni C, wskaźnikiem ciśnienia oleju do 12 hPa, prędkościomierzem, kompasem i zegarem czasowym umieszczonymi w konsoli znajdującej się po prawej stronie fotela. Obserwację terenu prowadził przez pojedynczy (podwójny) ruchomy peryskop zamocowany do płyty czołowej opancerzenia nadbudowy pojazdu. W pojazdach późniejszych serii produkcyjnych fotel kierowcy podniesiono o 50-75 mm.

Po drugiej stronie skrzyni przekładniowej, po prawej stronie znajdowało się stanowisko strzelca-radiotelegrafisty. Radiostacja była zamontowana na półce mocowanej do prawego pancerza bocznego wanny kadłuba pojazdu. Strzelec-radiotelegrafista posiadał do obserwacji terenu tylko celownik

optyczny Kgf 2, czołgowej wersji uniwersalnego karabinu maszynowego Maschinengewehr 34 kalibru 7,92 mm, a w miejsce gdzie znajdowała się drewniana kolba, znajdował się dodatkowy chwyt dla strzelca. Amunicja do karabinu maszynowego ulokowana była w 8 ładownikach, po 75 sztuk naboju w każdym, i były mocowane w specjalnych uchwytach po obu stronach jego stanowiska.



Środkową część pojazdu zajmował przedział bojowy, mieszczący parki amunicyjne naboju kalibru 88 mm, armatę przeciwpancerną 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/2 (we wcześniejszych wersjach produkcyjnych) lub wariant 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/3 (w późniejszych wersjach produkcyjnych) o długości lufy L/71, z lawetą i mechanizmem powrotnym oraz stanowiska dla pozostałej załogi wozu – ładowniczego, działonowego (celowniczego) i dowódcy wozu. Przedział bojowy był nakryty stałą nadbudową. Na stronie nadbudowy znajdowały się dwa okrągłe włazy dla członków załogi. Z tyłu nadbudowy były umieszczone jednoczęściowe, prostokątne drzwiczki, służące dodatkowo do ewakuacji załogi wozu, jak i załadunku amunicji do działa. Dodatkowo znajdował się tam niewielki, okrągły właz służący do wyrzucania pustych łusek od amunicji działowej. Z tyłu kadłuba wozu znajdował się przedział silnikowy pojazdu, oddzielony od przedziału bojowego pancerną przegrodą ogniową. Tył kadłuba był całkowicie zapożyczony od czołgu średniego Panzerkampfwagen V „Panther”.

W niektórych pojazdach z tyłu nadbudowy, mocowany był zasobnik na części zapasowe. Dwa zasobniki były mocowane do tylnego opancerzenia wanny kadłuba pojazdu. Niektóre pojazdy wczesnych serii produkcyjnych posiadały zasobniki mocowane także do

tylnego pancerza nadbudowy. Na wierzchu nadbudowy były montowane celowniki, wentylator, peryskopy – dwa ruchome i dwa stałe oraz Nahvertigungswaffe.

Układ napędowy:

Niszczyciel czołgów/działo samobieżne typu „Jagdpanther” były napędzane silnikami typu Maybach HL 230 030 produkcji zakładów Maybach w Friedrichshaffen i Auto-Union AG w Chemnitz.



Był to 12-cylindrowy silnik rzędowy, gaźnikowy, kąt rozwarcia bloków cylindrów wynosił 60 stopni, chłodzony cieczą, górnozaworowy. Średnica cylindra wynosiła 130 mm, s kok tłoka 145 mm, pojemność skokowa silnika 23 095 cm³. Tłoki żeliwne, korpus silnika został wykonany z aluminium, luz tłoka wynosił 0,14-0,16 mm, ca luz zaworowy wynosił 0,35 mm. Stopień sprężania wynosił 1:6,8, moc silnika HL 230 P30 wynosiła 515 kW (700 KM) przy 3000 obr./min. i 441 kW (600 KM) przy zalecanych 2500 obr./min.. Masa suchego silnika wynosiła 1280 kg, szerokość 1000 mm i wysokość 1190 mm. Stopień sprężania wynosi 6,8:1.

Silnik jest chłodzony cieczą. Dwie chłodnice umieszczone były po obu bokach silnika pojazdu, chłodnica miała wymiary 324 mm x 522 mm x 200 mm, powierzchnia czołowa chłodnicy wynosiła 1600 cm². Maksymalna temperatura użytkowa cieczy chłodzącej wynosiła 90 stopni C, a normalna rzędu 70-80 stopni C. Przepływ cieczy chłodzącej silnik zapewniała pompa ślimakowa typu Pallas.

Pojemność układu chłodzenia wynosiła 132 dm³.

Cyrkulację przepływu powietrza w komorze silnikowej, chłodzenie, dopływ powietrza do gaźników zapewniały dwa podwójne wentylatory typu Zyklon o średnicy 520 mm, prędkość obrotowa wentylatorów mieściła się w zakresie od 2680 obr./min., do 3765 obr./min. Napęd wentylatora za pomocą stożkowego koła zębatego połączonego z wałkiem przegubowym. Każdy wentylator był zaopatrzony w dwa filtry powietrza. Wentylatory i filtry produkowała firma Mann und Hummel w Ludwigsburgu.

Na wierzchu komory silnikowej znajdowały się dodatkowo cztery prostokątne otwory wentylacyjne zabezpieczone siatką.

Silnik posiadał cztery gaźniki, dwustopniowe, dwugardzielowe typu Solex 52 JFF IID. Paliwo stosowane do silnika: benzyna etylizowana OZ 74 o liczbie oktanowej 74, która była dostarczana z sześciu zbiorników paliwa o łącznej pojemności 720 litrów (lub 700 litrów). Dopływ paliwa zapewniały pompy paliwowe typu Solex i awaryjna pompa ręczna. Po prawej stronie silnika znajdował się zbiornik oleju. Pompa olejowa była napędzana przez silnik. Do nasmarowania suchego silnika było potrzeba użycia 42 dm³, zaś do wymiany 32 dm³ oleju.

Przeniesienie napędu od silnika do skrzyni przekładniowej odbywało się za pomocą dwóch wałów Cardana.



Skrzynia przekładniowa mechaniczna, półautomatyczna, z preselekcją typu ZF AK 7-400 (wzmocniona) produkcji Zahnradfabrik AG w Friedrichshafen, Waldwerke Passau i Adlerwerke Frankfurt/Main, posiada siedem biegów była sterowana hydraulicznie, dźwignia zmiany biegów była umieszczona po prawej stronie stanowiska kierowcy. II i VII bieg były zsynchronizowane ze sobą. Sprzęgło wielotarczowe typu Fichtel & Sachs (Schweinfurt) LAG 3/70H, suche sterowane hydraulicznie.

Mechanizm kierowniczy typu MAN składał się z przekładni głównej, przekładni planetarnej, przekładni bocznej oraz zwolnicy. Hamulce typu LG 900, hydrauliczne, hamulec pomocniczy (ręczny) typu MAN. Dźwignia hamulca pomocniczego była umieszczona z prawej strony fotela kierowcy.

Podwozie gąsienicowe:

W podwoziu zostały zastosowane koła jezdne (3 x 8 kół) były zamocowane na 16 niezależnych, amortyzowanych drążkach skrętnych o średnicy 60-63 mm (średnica głowicy drążka wynosiła 90 mm). Koła napinające i napędowe były produkowane przez Bergische Stahlindustrie w Remscheid, Bochumer Verein w Bochum, Karcher & Co. w Worms, Ruhrstahl AG i w zakładach Dingler. Koła jezdne o średnicy 860 mm x 100 mm były wykonane z blachy stalowej o grubości 4 mm i były wyposażone w bandaże gumowy. Zewnętrzny i wewnętrzny rząd kół posiadał pojedyncze koła, zaś środkowy podwójne koła. Maksymalne ugięcie koła jezdne wynosiło aż 510 mm. Nacisk koła jezdne na grunt wynosił 1410 N/cm². Statystyczny wskaźnik sztywności koła wynosił 8 mm/kg. Ponadto sam pojazd był wyposażony w jedno małe kółko podtrzymujące górny bieg gąsienicy, zamontowane zaraz z przodu kadłuba, zaraz za kołem napędowym wozu. Koło napędowe o średnicy 821 mm (do podstawy zębów napędowych), wyposażone w 17 zębów. Między 2, a 7 wahaczem były zamontowane dwa amortyzatory firmy Siepmann HT. Od końca 1944 roku nie montowano tylnego amortyzatora. Z tyłu kadłuba zainstalowane

było koło napinające pasy łańcuchów, wyposażone w śrubowy mechanizm napinający. W późniejszych seriach produkcyjnych, były montowane koła napinające o średnicy 660 mm, wyposażone w specjalne ożebrowanie uniemożliwiające gromadzenie się ziemi/błota we wnętrzu koła.



Przewrócony pojazd po ataku lotniczym

Smarowanie podwozia jest ciśnieniowe o obiegu zamkniętym. Pasy łańcuchów – dwugrzebieniowe, drobnoogniwkowe typu Kgs 64/660/150. Szerokość taśmy łańcuchowej wynosiła 660 mm, długość stosowanych sworzni łączących ogniwa łańcuchów wynosiło 555 mm, a średnica wałka sworzni 20 mm. Ogniwa łańcuchów były wykonane ze stali manganowej. Na łańcuchach mogły być zamontowane wkładki antypoślizgowe, ułatwiające poruszanie się po śniegu i na lodzie. Producentami łańcuchów były zakłady Trackenwerke w Hamburgu. Długość oporowa łańcuchowej wynosiła 3920 mm, szerokość 660 mm. Każda taśma posiadała 86 ogniwa (od października 1944 roku były stosowane taśmy łańcuchowej, złożone z 87 ogniw). Prześwit kadłuba wynosił 560 mm. Górny odcinek biegu łańcuchowej był osłonięty dodatkowo ekranami pancernymi tzw. Schürtzen, które były wykonane z blachy stalowej o grubości 5 mm.

Mechanizm kierowcy dwustopniowy typu H & S L 801. Przekładnia

planetarna była montowana za przekładnią zwykłą, przełożenie przekładni bocznej wynosiło 1:12,56. Hamulce mechaniczne typu Argus, produkowane przez Süddeutsche Arguswerke w Karlsruhe.

Instalacja elektryczna:

Instalacja elektryczna, jedнопrzewodowa o napięciu znamionowym 12V, zasilana była w prądnicy typu Bosch GTLN 700/12-1500L1 o mocy 0,7 kW. Prąd elektryczny dostarczały też dwa akumulatory ołowiowe typu Bosch 12B 150 o pojemności 150 A/h i napięciu 12V, które zostały umieszczone pod podłoga przedziału bojowego. Rozrusznik elektryczny typu Bosch BPD 6/24 ARS 15 o mocy 4,4 kW (6 KM) i napięciu 24V. Zapłon elektryczny, dwa iskrowniki typu Bosch JGN 6R 18. Kolejność zapłonu 12-11-8-5-10-3-7-6-1-2-9-4. Stosowane były świece zapłonowe typu Bosch W225T1.

Oprócz rozruchu elektrycznego, można było dodatkowo stosować rozrusznik bezwładnościowy typu Bosch AL/ZM 1 rozruch za pomocą korby, poruszanej przez dwóch członków załogi wozu. W warunkach zimowych, z pojazdami tzw. „późnej” serii produkcyjnej, można było dodatkowo zamontować specjalny silnik dwusuwowy, połączony wałem. Do rozruchu były też przystosowane samochody osobowo-terenowe „Kübelwagen”. Korba była najczęściej mocowana do boku nadbudowy pojazdu.



Instalacja elektryczna, obok rozruchu pojazdu, służyła do podświetlania stosowanych przez załogę celowników i przyrządów kontrolnych, sygnału dźwiękowego, reflektora umieszczonego na lewym błotniku, świateł szlakowych typu Notek, napędu wentylatora, spustu działa i karabinu maszynowego.

Uzbrojenie wozu:

Podstawową amunicją dla działa PaK 43/2 i później 43/3 były przeciwpancerne pociski Pzgr. Patr. 39-1/3 (masa pocisku 10 kg, masa pełnego naboju 23 kg) oraz Pzgr. Patr. 39/43 (masa pocisku 10,16 kg, masa pełnego naboju 23,35 kg). Wedle niemieckich danych i wyliczeń, ważący 10 kg pocisk wylatywał z działa z prędkością dochodzącą 1000-1020 m/s. Przy napotkaniu ustawionej pod kątem prostym, liczącym 90 stopni, wystrzelony pocisk jest w stanie przebić pancerz na odległościach:

- 100 metrów – 220 mm
- 500 metrów – 205-207 mm
- 1000 metrów – 186-190 mm
- 1500 metrów – 170-174 mm
- 2000 metrów – 154-159 mm

W przypadku płyty pancernej, którą pochylono pod kątem 60 stopni (licząc to od poziomu – tak Niemcy liczyli kąty), wartości te przedstawiały się następująco:

- 100 metrów – 202 mm
- 500 metrów – 182-185 mm
- 1000 metrów – 165-167 mm
- 1500 metrów – 150-153 mm
- 2000 metrów – 132-139 mm

Jak widać możliwości balistyczne typowego pocisku przeciwpancernego Pzgr. Patr. 39/43 w 1944 roku były niemal imponujące o pozwalały na odległościach 1500-2000 metrów przestrzeliwać radzieckie czołgi ciężkie z przodu, takie jak KW czy IS. Uzupełnieniem był także pocisk podkalibrowy typu Pzgr. Patr. 40/43 o masie 7,3 kg (pełen nabój ważył 19,9 kg). Były one wystrzeliwane z lufy z prędkością początkową 1130 m/s. Przy napotkaniu płyty pionowej (pod kątem 90 stopni), uzyskiwały następujące przebicia:



Zniszczony pojazd na terytorium Niemiec przez Amerykańskich żołnierzy z 9. Dywizji Piechoty (1. Armia), 15 marzec 1945 rok

- 100 metrów – 300 mm
- 500 metrów – 270-274 mm
- 1000 metrów – 237-241 mm
- 1500 metrów – 205-211 mm
- 2000 metrów – 175-184 mm

W przypadku płyty pancerniej ustawionej pod kątem 60 stopni (licząc od poziomu), wartości te przedstawiały się następująco:

- 100 metrów – 250 mm
- 500 metrów – 225-226 mm

- 1000 metrów – 190-192 mm
- 1500 metrów – 160-162 mm
- 2000 metrów – 135-136 mm

Jak więc widać możliwości bojowe działa przeciwpancernego 8,8 cm Panzerabwehrkanone 43/3 były lepsze niż dobre. Oczywiście uzupełniłem dla amunicji przeciwpancernej były pociski odłamkowo-burzące Sprgr. Patr. 43, wylatujące z prędkością początkową 750 m/s (masa pocisku wynosiła 9,4 kg, a całego pełnego naboju 19,3 kg). Pocisk wypełniony był 1 kilogramowym materiałem wybuchowym. Dodatkowo jeżeli zawsze taka potrzeba można było używać także amunicję kumulacyjną Gr. Patr. 39 oraz Gr. Patr. 39/43 HL (prędkość wylotowa to około 600 m/s), masa pocisku wynosiła 7,65 kg, masa całego naboju 16,4 kg (Gr. Patr. 39/43 HL). Maksymalna donośność działa miała wynosić nawet 17 500 metrów.

Na koniec wypowiedzi na temat uzbrojenia głównego należy zaznaczyć, że osadzenie takiego działa przeciwpancernego na podwoziu gąsienicowym było tak naprawdę jedynym słusznym rozwiązaniem. Takie rozmiary i masa działa powodowały, że tylko odpowiednie samobieżne podwozie gąsienicowe jest mu w stanie zapewnić odpowiednią mobilność podczas działań niż wersje holowane przez ciągniki gąsienicowe lub rzadziej półgąsienicowe.



Uszkodzony "Jagdpanther" po zderzeniu z spadającym samolotem

transportowym C-47, podczas operacji "Market-Garden"

Ochronę wozu przed piechotą pięcioosobowej załódze wozu Jagdpanther miał zapewnić jeden uniwersalny karabin maszynowy 7,92 mm Maschinengewehr 34 z celownikiem optycznym KgZF 2 i pełnym zapasem liczącym łącznie 1200 nabojów 7,92 zebranych w pięćdziesięcioro nabojoych taśmach metalowych (rozsypanych), w liczbie 24. Później zaczęto montować także uniwersalne karabiny maszynowe 7,92 mm Maschinengewehr 42. Karabin maszynowy był zainstalowany w charakterystycznej, kulistej kopule, z prawej strony przedniej płyty pancerniej nadbudówki. Poza tym, na początku 1944 roku montowano system prowadzenia ostrzału i sygnalizacji racami Nahvereteidigungsgerat, którego wyrzutnię zamontowano przy lewej krawędzi górnej płyty nadbudowy pojazdu. Oczywiście do dyspozycji osobistej załogi wozu były jeszcze dwa przewożone wewnątrz pojazdu pistolety maszynowe 9 mm Maschinenpistole 40 oraz broń która, która była noszona przez każdego członka załogi wozu. Żołnierze znajdujący się w wozie mogli opuścić swój pojazd za pomocą jednego z dwóch dwudzielnych włączów w stropie albo dużych rozmiarów włącz techniczny, który znajdował się pośrodku tylnej płyty pancerniej (z jego prawej strony zamontowano otwieraną klapę do otworu wyrzutu łusek).

Celowniki:

Działa samobieżne/niszczyciele czołgów „Jagdpanther” były wyposażone w celowniki typu Sfl ZF5, a pokazów późniejszych serii produkcyjnych w celowniki WZF 1/4. Pierwszy typ celownika to celownik typu teleskopowego, jednoobiektywowy o trzykrotnym powiększeniu, pole widzenia wynosiło 8 stopni. Celownik był wyskalowany w zakresie od 0 do 3000 metrów dla naboju z pociskiem przeciwpancernym Panzergranate 39/1 i do 5300 metrów dla naboju z pociskami podkalibrowymi Panzergranate 40/43. Stosowany celownik pozwalał na naprowadzanie armaty na cel (kierunek) do 15 300 metrów.

W pojazdach późniejszych serii produkcyjnych stosowano

celownik WZF 1/4 – teleskopowy, jednoobiektywowy o dziesięciokrotnym powiększeniu, pole widzenia wynosiło 7 stopni. Celownik był wyskalowany w zakresie do 4000 metrów dla naboju z pociskami PzGr 39/1 i do 2400 metrów dla naboju z pociskami podkalibrowymi PzGr 40/43 oraz do 3400 metrów dla naboju z pociskami burzącymi.

Radiostacja:

Działa samobieżne „Jagdpanther” były wyposażone w radiostację typu FuG 5 z nadajnikiem typu „c” o mocy 10 W pracujący w paśmie 27,2-33 MHz oraz pracujący w tym paśmie odbiornikiem typu FuG 2 typ „e”. Zasięg radiostacji wynosił 6,4 km przy nadawaniu fonią i do 9,4 km kluczem.

Działa samobieżne/niszczyciele czołgów w wersji dowódczej Panzerbefehlswagen „Jagdpanther” były wyposażone w dodatkową radiostację typu FuG 8 o mocy 3-W (nadajnik typu „a”, odbiornik typu „c”) i zasięgu do 10 km (fonia) i do 50-80 km (klucz). Nadajnik pracował na falach średnich o częstotliwości 1130-3000 kHz, odbiornik typu „c” – 835-3000 kHz lub typu „d” o częstotliwości 580-3000 kHz.



Radiostacja typu FuG 5 pracowała z anteną prętową o długości 2000 mm, zaś radiostacja FuG 8 z anteną radiową typu „gwiazda”

(Sternantenne type „d”) o długości 1400 mm. Ten ostatni typ anteny był mocowany na podstawie Antennenfuss Beweglich Nr. 1, o średnicy 104 mm z osłoniętym izolatorem porcelanowym. Przy każdym stanowisku bojowym znajdowała się końcówka systemu łączności wewnętrznej typu FuG Spr.

Instalacja przeciwpożarowa:

Działa samobieżne/niszczyciele czołgów „Jagdpanther” były wyposażone w automatyczną instalację przeciwpożarową. W przypadku gdy w przedziale silnikowym temperatura zaczęła przekraczać 120 stopni C, bimetaliczne czujniki termiczne automatycznie włączały gaśnice, która środkiem gaśniczym typu CB pokrywała pompy paliwowe i gaźnik, druga gaśnica pokrywała korpus silnika. Na podłodze przedziału bojowego były zamontowane dodatkowe trzy małe gaśnice tetrowe. W warunkach bojowych dodatkowo montowano kilka zapasowych gaśnic, które były rozmieszczone wewnątrz przedziału bojowego.

Wyposażenie dodatkowe:



Produkcja w zakładach w Brunshwiku

Wyposażenie dodatkowe było mocowane do nadbudowy, błotników i wanny kadłuba pojazdu. Na lewym boku nadbudowy były mocowane liny holownicze, zaczep holowniczy, łopatę i nożyce do cięcia drutu. Na prawym boku nadbudowy pojazdu były mocowane kilof,

łom, gaśnica ręczna (zewnętrzna), zaczep holowniczy, nożyce do cięcia drutu.

Na lewym boku kadłuba przewożony był zasobnik z wyciorem armaty. Zapasowe ogniwa gaśnic były mocowane do tylnej części nadbudowy. Część wyposażenia, jak niektóre części zapasowe, przyrządy optyczne, apteczka były mocowane wewnątrz przedziału bojowego.

Organizacja jednostek

Niszczyciele czołgów „Jagdpanther” trafiły do wyposażenia tylko kilku batalionów niszczycieli czołgów. Pierwszą i jedyną jednostką, która została całkowicie przebrojona w pojazdy „Jagdpanther” został sformowany w sierpniu 1943 roku – 654. schwere Heeres Panzerjäger Abteilung. Pierwsze pięć pojazdów zasililo nową jednostkę w styczniu 1944 roku. Początkowo do jednostki nie docierał sprzęt bojowy, dlatego kierowcy byli szkoleni z wykorzystaniem pojazdów ewakuacyjnych „Bergepanther”. W lutym 1944 roku batalion otrzymywał 8 pojazdów „Bergepanther”. Kolejna dostawa wozów bojowych dotarła do jednostki dopiero w kwietniu 1944 roku. 28 kwietnia 1944 roku drogą kolejową do batalionu dotarło osiem pojazdów „Jagdpanther”.



Batalion posiadał organizację oparta o niemiecki etat K. St. N. 1149c z 1 marca 1944 roku. Kompania liczyła 14 pojazdów w dowództwie kompanii były dwa wozy „Jagdpanther”. Do dowództwa batalionu zostały przydzielone dwa pojazdy z dodatkowymi radiostacjami, czyli Panzerbefehlswagen „Jagdpanther” (etat niemiecki K. St. N. 1154a z 1 marca 1944 roku).

Inna była natomiast organizacja jednostek wyposażonych w

pojazdy „Jagdpanther”, które trafiły do kilku formowanych jednostek niszcycieli czołgów: 559. Batalion powstałego w ośrodku szkoleniowych jednostek dział samobieźnych w Mielau, 519. Batalion oraz 560. i 655. Batalionu. Wszystkie wyżej wymienione jednostki posiadały wozy „Jagdpanther” tylko w składzie jednej (najczęściej była to 1. Kompania). Pozostałe uzbrojenie dwóch kompanii stanowiły inne pojazdy – miały być to działa szturmowe Sturmgeschütz 40 lub niszcyciele czołgów Jagdpanzer IV Ausf. F L/48 czy czołgi (bezwieżowe) Jagdpanzer IV L/70, które posiadały armaty kalibru 75 mm, a nie kalibru 88 mm. Organizacja tych jednostek była prawie identyczna jak 654. Batalionu. Tylko dwa bataliony 560. i 655. schwere Heeres Panzerjäger Abteilung, posiadały zamiast 28 dział samobieźnych – 31 dział samobieźnych Jagdpanzer IV L/70.

Działania bojowe



Pierwsze egzemplarze niszcycieli czołgów Panzerjäger V „Jagdpanther”, które budowane były na podwoziach „średnich” czołgów Panzerkampfwagen V Panther, zostały skierowane do jednostki bojowej w maju 1944 roku. Właśnie w tym czasie osiem sztuk zostały przyporządkowane formowanemu w marcu rok wcześniej, ułokowanemu we francuskim mieście Rouen i wyposażonemu pierwotnie w działa samobieźne Panzerjäger VI Ferdinand/Elefant – 654. Dywizjonowi Ciężkich Niszcycieli Czołgów (schwere Heeres Panzerjäger Abteilung 654), stacjonujący następnie w mieście Rethel. W czerwcu 1944 roku zostały wyposażone w kolejne 17 egzemplarzy wozów „Jagdpanther”, z którymi pod koniec czerwca 1944 roku weszła

ona do walk w rejonie Sedanu. Tutaj zaznaczyć należy, że zgrupowanie to, którego ówczesnym dowódcą był major Hermann Sachtleben, było tak naprawdę jedynym spośród wówczas istniejących jednostek taktycznych tego typu, które wyposażono w regulaminową liczbę 42 maszyn, ułokowanych w trzech kompaniach, której każda liczyła 14 maszyn. Do końca działań wojennych brała ona udział w licznych starciach z przeciwnikami na froncie zachodnim.

Drugą niemiecką jednostką, którą zasiliły wozy Panzerjager V „Jagdpanther” w tym czasie, w liczbie pięciu egzemplarzy (maj – 1944 rok) oraz następnie ośmiu sztuk (sierpień – 1944 rok) oraz następne 17 egzemplarzy (wrzesień – 1944 rok), była jednostka zmotoryzowana, którą powołano na krótko przez inwazją na Polskę pod koniec lipca 1939 roku, a następnie nosząca swoją ostateczną nazwę od kwietnia 1944 roku – 559. Dywizjon Ciężkich Niszczycieli Czołgów (schwere Heeres Panzerjäger Abteilung 559). Do działań na froncie zachodnim, a dokładniej na pograniczu francusko-belgijskim, przystąpił on stosunkowo późno, bo dopiero w pierwszych dniach września, tracąc lub bardzo poważnie uszkodzając do końca tego miesiąca wszystkie nowe pojazdy, prócz trzech.

Ostatecznie przeciwko siłom koalicji antyhitlerowskiej na froncie zachodnim zostało łącznie skierowanych 314 egzemplarzy niszczycieli czołgów Panzerjäger V „Jagdpanther” (Panzerjäger für 8,8 cm Stuk 43 auf Fahrgestell „Panther” I). Trafiły one do kwietnia 1945 roku na wyposażenie 519., 560. oraz 655. Dywizjonów Ciężkich Niszczycieli Czołgów, ale także od lutego 1944 roku, do ostatnich dni istnienia III Rzeszy, wozy te znalazły się także na wyposażeniu 130. pułku pancernego (Panzer Regiment 130), podlegającego Dywizji Pancerniej „Panzer Lehr”, tworząc rdzeń jego pierwszego batalionu oraz powołanego w lipcu 1944 roku Panzer Abteilung 2106, który został włączony w skład 106. Brygady Pancerniej „Feldhernhalle” (Panzer Brigade 106 Feldhernhalle).



85 maszyn zostało oddelegowanych na działania frontu wschodniego. Pierwsze 19 egzemplarzy, które przeznaczono dla 563. Dywizjonu Ciężkich Niszczycieli Czołgów (schwere Heeres Panzerjagerabteilung 563) oraz „siostrzanej” jednostki, która nosiła numer 616., dotarły w styczniu 1945 roku. W tym samym czasie 14 wozów wzmocniło też, operujący na terytorium Śląska – 29. pułk pancerny (Panzer Regiment 29). W kolejnym miesiącu, pojazdy „Jagdpanther” trafiły także do niektórych pułków pancernych jednostek SS (SS Panzer Regiment) – między innymi: 10. Pułku Pancernego SS, walczącego na Pomorzu oraz 2. i 9. pułku pancernego SS, toczących ciężkie boje na terenie Węgier. Każdy z nich otrzymał po dziesięć wozów Panzerjäger V „Jagdpanther”. Taką samą liczbę wozów (10 egzemplarzy) pojazdów „Jagdpanther” było przeznaczonych dla operującej na zachodnim brzegu Odry – niemieckiej Dywizji Grenadierów Führera (Führer Grenadier Division), a sztuk osiem, trafiło w szeregi do 35. Pułku Pancernego (Panzer Regiment 35). W marcu 1945 roku, w cztery niszczyciele czołgów Panzerjager für 8,8 cm StuK 43 auf Fahrgestell „Panther” I, uzbrojony został niemiecki 9. Pułk Pancerny (Panzer Regiment 9). Ostatnie egzemplarze, które zostały skompletowane w drugiej połowie kwietnia 1945 roku, w poczdamskich zakładach MBA, także zostały skierowane do walki przeciwko Armii Czerwonej, Weszły w skład części pododdziałów pancernych, które broniły Berlina od południowej flanki.

Oprócz tego kilka pojazdów (różne źródła podają od siedmiu do dziewięciu wozów) pozostawiono na zapleczu w roli testowej oraz szkoleniowej. Oprócz tego jeszcze dodatkowo (na pewno) 3 maszyny, co niejako stanowi prawdziwy ewenement skompletowanych został od sierpnia 1945 roku, do początku wiosny roku następnego, pod całkowitą kontrolą brytyjskiej

armii. Były to pojazdy, które powstały w oparciu o gotowe podzespoły, które zabezpieczyli żołnierze 823rd Armoured Troops Workshop REME No. 13 w fabryce MNH w Hanowerze.

Małowanie i oznakowanie pojazdów

Niszczyciele czołgów „Jagdpanther” były malowane zgodnie z instrukcją Nr. 181 z dnia 18 lutego 1943 roku. Malowano je kolorem Wehrmacht Olive (FS 595B; 33275-33434), który prawie zawsze uzupełniano nieregularnymi plamami kamuflażowymi i wężykami koloru Olive Grün (RAL 6003) i Brun (RAL 8012), według zasad ustawionych w dniu 18 sierpnia 1944 roku. Innym typem malowania było malowanie dwubarwne Wehrmacht Olive-Brun. Częściej jednak spotyka się malowanie Wehrmacht Olive Grün, czyli żółty + zielony. Dość często stosowane było malowanie jednobarwne typu Wehrmacht Olive. Były tak m.in.: malowane pojazdy dostarczone w pierwszej połowie 1944 roku.

Warto jeszcze zaznaczyć, że sporadycznie stosowano też malowania niestandardowe. W okresie zimowym niszczyciele czołgów „Jagdpanther” prawdopodobnie malowano wozy białą farbą zmywalną lub wapnem rozpuszczanym w wodzie czy benzynie (według instrukcji z 18 listopada 1941 roku). Wnętrze przedziału bojowego malowano na kolor biały lub kremowy, a napisy były wykonywane farbą fluorescencyjną.

Stosowany był standardowy system oznaczeń taktycznych w postaci liczb. Warto tutaj jednak zwrócić uwagę, że w większości jednostek używano kodów dwucyfrowych, a nie trójcyfrowych, jak w jednostkach uzbrojonych w czołgi. Oznaczenia taktyczne malowano czarną, czerwoną lub białą farbą/ Stosowano także białe obwiedzenia cyfr oznaczenia taktycznego. Brak jest informacji o malowaniu gódek.



Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Załoga wozu – pięciu żołnierzy
- Wymiary konstrukcji:
- Długość wozu – kadłub 6870 mm, całkowita 9860 mm
- Szerokość wozu – 3270 mm, z dodatkowym pancierzem typu Schürzen 3420 mm
- Wysokość wozu – 2715 mm
- Prześwit kadłuba – 560 mm
- Masa bojowa wozu – 45 500 kg
- Masa użytkowa pojazdu – 2000 kg
- Nacisk jednostkowy na grunt – 0,87 kg/cm²
- Prędkość maksymalna na drodze – do 55 km/h
- Prędkość maksymalna w terenie – do 25 km/h
- Promień skrętu pojazdu – 10 000 mm
- Zasięg maksymalny na drodze – do 250 km
- Zasięg maksymalny w terenie – do 100 km
- Średnie zużycie paliwa na 100 km na drodze – 280 litrów
- Średnie zużycie paliwa na 100 km w terenie – 700 litrów

- Pokonywanie przeszkód terenowych:
- Wzniesienia – do 30 stopni
- Ścianki – do wysokości 900 mm
- Przeszkody wodne – do głębokości 1500 mm
- Rowy/okopy – do szerokości 2450 mm

Ocena końcowa wozu

Ocena końcowa wozu nie jest jednoznaczna. Na jego plusy można orzec silne opancerzenie z przodu pojazdu oraz jeżeli nie najpotężniejsze, to jedno z najlepszych armat przeciwpancernych okresu II Wojny Światowej, której przedstawione parametry bojowe były ówczesnie bardzo dobre. Odpowiednia mobilność, które dawało zastosowane w niszcycielu czołgu podwozie pochodzące od czołgu średniego „Panther” było także jednak trapiło częstymi problemami technicznymi, a wymagało ono także odpowiedniej kultury technicznej załóg. Ale niestety w okresie bezustannych odwrotów jego mobilność nie była aż tak imponująca i brakowało maszynie tej uniwersalności jaką mimo wszystko posiadały czołgi. Jednakże w okresie wielu lat pojazdy „Jagdpanther” uważane są za najlepszy niemiecki pojazd w swojej klasie, który jednak nie mógł zmienić warunków jakie panowały wówczas na frontach II Wojny Światowej.

Do naszych czasów zachowało się przynajmniej 10 egzemplarzy wozów „Jagdpanther”, które znajdują się w Muzeach na terenie Europy, Rosji oraz Stanów Zjednoczonych.

Bibliografia

1. Janusz Ledwoch, Panzerjäger 8,8 cm PaK 43 auf Fgst Sd. Kfz. 173 „Jagdpanther”, Wydawnictwo Militarna, Warszawa 1999

2. Tomasz Wojciechowski, Jagdpanther, Technika Wojskowa – Historia Nr. 3/2010, Magnum-X
3. Marek Arens, Schwere Panzerjäger mit 8,8 cm PaK 43/3 L/71 auf Fgst. Panther (Jagdpanther), Technika Wojskowa – Historia Nr. 3/2017, Magnum-X
4. David Doyle, Niemieckie pojazdy wojskowe II Wojny Światowej – podstawowy katalog, Wydawnictwo Vesper, Poznań 2012
5. David Doyle, Niemieckie Pojazdy Wojskowe II Wojny Światowej, Wydawnictwo Vesper, Poznań 2012 rok
6. Dawid Porter, Niemiecka Broń Pancerna 1939-1945, AlmaPress, Poznań 2019
7. Richard Ogorkiewicz, Czołgi 100 lat Historii, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016
8. George Forty, Ilustrowana Encyklopedia Czołgów Całego Świata, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2006
9. Praca zbiorowa, Pojazdy Pancerne od „Little Willie” o Leoparda 2A6, Wydawnictwo AKA, Głuchołazy 2012