

МИХАИЛ БАРЯТИНСКИЙ

СУ-76

**САМАЯ МАССОВАЯ САМОХОДКА
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ**

ЯУА

МОСКВА

Барятинский, Михаил Борисович.

Б24 СУ-76. Самая массовая самоходка Великой Отечественной / Михаил Барятинский. — Москва : Яуза-пресс, 2026. — 112 с.

ISBN 978-5-9955-1276-9

В годы Великой Отечественной войны в Советском Союзе были разработаны и серийно выпускались самоходно-артиллерийские установки всех классов — тяжелые, средние и легкие. К числу последних относились САУ СУ-76 и СУ-76М.

Ее принято ругать за слабое бронирование и открытую боевую рубку. Однако объективное сравнение с однотипными западными образцами убеждает, что СУ-76 мало в чем уступала немецким «мардерам» и британским «бишопам».

Созданная «вокруг» дивизионного орудия ЗИС-3 на базе легкого танка Т-70, выпускавшаяся большими сериями, СУ-76 сделала самоходную артиллерию Красной армии действительно массовой, став надежным средством огневой поддержки пехоты и таким же символом Победы, как легендарные «тридцатьчетверки» и «зверобой».

Эта книга — подробный рассказ о создании, модификациях и боевом применении самой массовой советской самоходки Великой Отечественной войны, богато иллюстрированный сотнями чертежей и фотографий.

**УДК 623.438.4(470)“1941/45”
ББК 68.5(2)**

СОДЕРЖАНИЕ

СУ-76	5
История создания	5
Боевое крещение	15
Конструкция САУ СУ-76	18
СУ-76М	26
История создания	26
Конструкция СУ-76М	30
БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ СУ-76М	42
СУ-76М в войсках	44
ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ	74
ОЦЕНКА МАШИНЫ	82
ОПЫТНЫЕ ОБРАЗЦЫ ЛЕГКИХ САУ	85
СУ-74Б (СУ-57б)	85
СУ-74Д	87
ГАЗ-75	89
ЦАКБ-НАТИ	91
ОСА-76	92
КСП-76	94
СУ-85А (СУ-15А)	96
СУ-85Б	99
ЗСУ-37	101
НА ТРОФЕЙНОМ ШАССИ	107
СУ-76И	107
ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	181
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	111

В годы Великой Отечественной войны в Советском Союзе были разработаны и выпускались серийно самоходно-артиллерийские установки всех классов — тяжелые, средние и легкие. К числу последних относились САУ СУ-76 и СУ-76М. Наиболее удачной по конструкции получилась вторая. Созданная в середине войны, она выпускалась вплоть до 1946 года, завоевав любовь и уважение в войсках. СУ-76М является второй по объему производства бронированной машиной периода войны после танка Т-34.

История создания

Процесс создания легких самоходных установок был запущен 3 марта 1942 года после образования специального бюро самоходной артиллерии. Оно было создано на основе 2-го отдела Народного комиссариата танковой промышленности (техотдел НКТП), начальник которого С. А. Гинзбург начиная с сентября 1941 года выдвигал предложения о разработке штурмовых и зенитных САУ на базе устаревших и легких танков. Судя по всему, к весне 1942 года ему удалось достучаться до руководства наркомата. Спецбюро поручили разработать единое шасси для САУ с использованием автомобильных агрегатов и узлов танка Т-60. На основе этого шасси предполагалось создать 76-мм самоходное орудие поддержки и 37-мм зенитную самоходную пушку.

В апреле 1942 года состоялся пленум арткомитета Главного артиллерийского управления Красной Армии (ГАУ), на котором поднимались вопросы создания САУ. Артиллеристы выработали собственные требования к самоходным установкам, которые отличались от выдвинутых 2-м отделом НКТП.

Достаточно сказать, что постановление ГАУ предусматривало создание штурмовой САУ на шасси нового легкого танка Т-70: *«Считать необходимым выдать заводам задание на изготовление следующих образцов самоходных установок: 1) штурмовые*

самоходные орудия: а) 76-мм дивизионная пушка УСВ или ЗИС-3 на универсальном шасси из агрегатов танка Т-70». Работы по шасси, а по сути, и всей САУ, кроме вооружения, разумеется, возлагались на завод № 37 НКТП в Свердловске. В свою очередь в документах НКТП при аналогичной позиции в целом речь идет о создании САУ на шасси Т-60 и Т-70. При этом завод № 37 выпускал легкие танки Т-60 и шасси с использованием агрегатов именно этой машины было ему ближе.

Несколько слов необходимо сказать о заводе № 37 в Свердловске. В соответствии с решением ГКО от 19 октября 1941 года на площадке свердловских заводов «Металлист» и Свердловского вагоноремонтного им. Воеводина были эвакуированы из Московского промышленного района завод № 37 им. Орджоникидзе, автозавод КИМ и Подольский машиностроительный завод им. Орджоникидзе. Из этих предприятий был образован единый танковый завод № 37.

Эскизное проектирование универсального шасси началось в конце апреля 1942 года. Строго говоря, проектировалось два шасси, а не одно, так как летом 1942 года завод № 37 все-таки должен был перейти на выпуск танка Т-70.

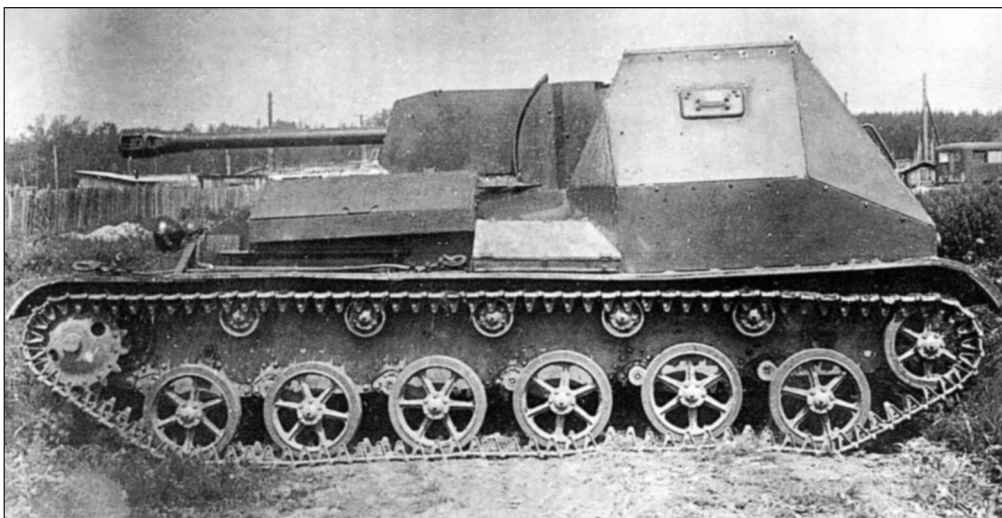
Первый вариант, ведущим конструктором которого был К. Е. Истомин, получил обозначение «шасси 31» (или

Опытный образец САУ СУ-31, вооруженный 37-мм автоматической пушкой 61К. Август 1942 года



В конструкции СУ-31 хорошо видны узлы и детали, заимствованные у Т-60





Опытный образец штурмовой САУ СУ-32 на заводских испытаниях. Июль 1942 года

«объект 31»). При его создании максимально заимствовались узлы и агрегаты легкого танка Т-60. В качестве силовой установки использовались два двигателя ГАЗ-202, размещенные параллельно у бортов в передней части машины. Между ними находилось рабочее место механика-водителя. У Т-60 были заимствованы коробки передач и другие узлы трансмиссии. Коробки передач для переключения соединялись специальной тягой. Элементы ходовой части также были заимствованы у Т-60, но число опорных катков увеличилось с четырех до шести на борт, а торсионные валы пришлось удлинить. На универсальном «шасси 31» предполагалось создать две ЗСУ, с 25-мм и 37-мм автоматическими пушками, и штурмовую самоходку с 76-мм пушкой ЗИС-3.

Второй вариант универсального шасси, именовавшийся «шасси 32», или «объект 32», был построен на основе агрегатов танка Т-70. Его разработкой руководил Н. Н. Ефимов. В качестве силовой установки использовался силовой агрегат ГАЗ-203, состоявший из двух моторов ГАЗ-202, соединенных последовательно. Агрегаты трансмиссии и элементы ходовой части заимствовались у Т-70. В отличие от «шасси 31», эту машину в варианте штурмовой САУ предполагалось

вооружить танковой пушкой ЗИС-5. Планировались, разумеется, и два варианта ЗСУ.

Вполне естественно, что симпатии завода были на стороне «шасси 31». Уже к началу июня машину изготовили из неброневой стали, причем в варианте ЗСУ с 37-мм пушкой. К июлю таким же образом из не броневой стали толщиной 15 мм изготовили и опытный образец (а по сути — ходовой макет) САУ «шасси 32». В окончательном варианте на «32-й» машине все-таки установили 76-мм пушку ЗИС-3, так как для установки ЗИС-5 требовались переделки. ЗИС-3 монтировалась

Опытный образец СУ-32. В облике этой САУ угадываются черты Т-70



с лафетом и обрезанными станинами, практически без переделок. При этом, правда, она занимала в боевом отделении много места. Справа от пушки в переднем листе рубки установили пулемет ДТ в шаровой установке.

В июне 1942 года по распоряжению ГКО была разработана совместная программа Народного комиссариата вооружения (НКВ) и НКТП по созданию «системы самоходной артиллерии для вооружения Красной Армии». При этом на НКВ возлагались задача по разработке и изготовлению артиллерийской части будущих САУ, а НКТП должен был заниматься их ходовой частью и силовыми установками. Общую координацию работ по САУ должен был осуществлять 2-й отдел НКТП под руководством С. А. Гинзбурга.

В августе 1942 года на НИИБТ Полигоне начались совместные испытания САУ, именовавшихся уже как СУ-31 и СУ-32. В ходе испытаний выявились серьезные проблемы с охлаждением силовой установки СУ-32. На СУ-31 таких проблем не было. Были выявлены и недостатки в установке пушки ЗИС-3

и компоновке боевого отделения, из-за которых снижалась скорострельность. Для обеих самоходок были характерными часты разрывы гусеничных лент. По результатам испытаний комиссия не стала рекомендовать СУ-32 к принятию на вооружение Красной Армии. Поскольку «шасси 31» показало себя на испытаниях лучше, то и вывод был сделан вполне очевидный:

«Учитывая, что компоновка 76-мм пушки на самоходной установке в основном работает удовлетворительно, комиссия считает целесообразным одновременно с выпуском опытной серии 37-мм зенитных самоходных установок, выпустить для проведения испытаний в частях действующей Красной Армии опытной серии в количестве 6–10 штук 76-мм штурмовых самоходных установок на шасси с параллельным расположением двигателей, рекомендованным для 37-мм зенитной самоходной установки».

То есть комиссия предложила использовать первый вариант шасси с параллельной установкой двигателей.

Опытный образец САУ ГАЗ-71 во дворе завода перед испытаниями. Декабрь 1942 года





Опытный образец САУ ГАЗ-71 на испытаниях. Декабрь 1942 года

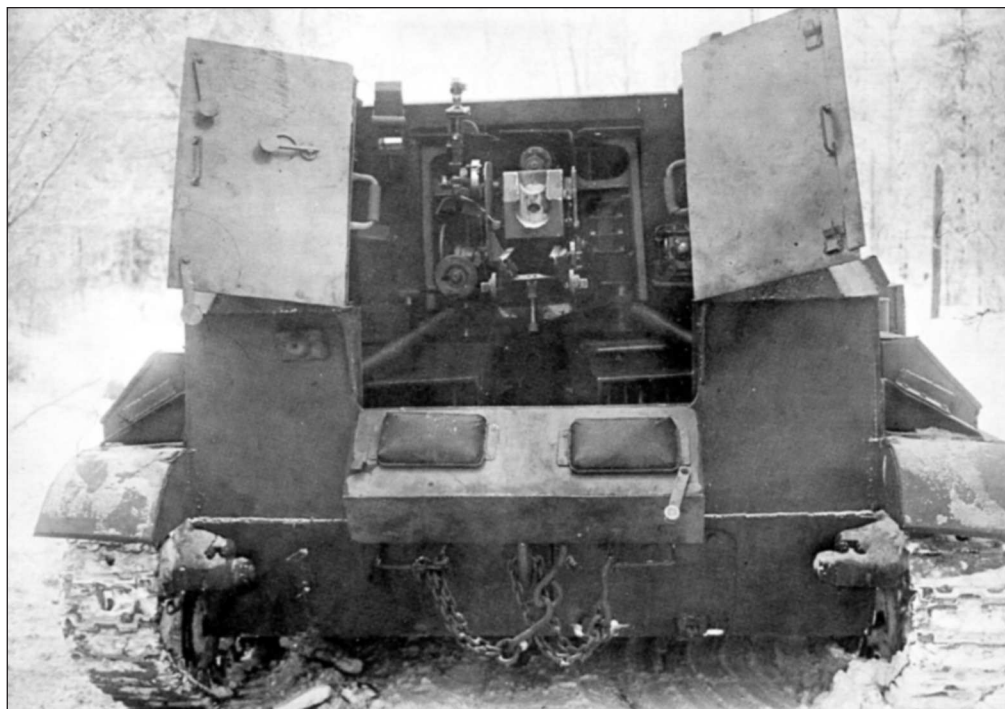
Впрочем, этим планам не суждено было сбыться. В соответствии с решением ГКО от 27 июля 1942 года завод № 37 передавался Уралмашзаводу в качестве филиала и включался в программу производства танков Т-34 как поставщик узлов и агрегатов. В дальнейшем это предприятие принимало участие в производстве средних

САУ на базе Т-34. Все материалы по легким САУ были переданы на завод № 38 в Кирове.

Вновь к разработке самоходно-артиллерийских установок, или, как их тогда называли, артсамоходов, в СССР вернулись осенью 1942 года. 19 октября ГКО принял решение о подготовке серийного производства



Опытный образец САУ СУ-12. Орудие на максимальном угле возвышения



**САУ СУ-12 (вид
сзади). Створки
кормового люка
открыты**

штурмовых и зенитных самоходных установок с пушками калибром от 37 до 152 мм. Исполнителями по штурмовым САУ были определены завод № 38 им. Куйбышева (г. Киров) и ГАЗ. Сроки работ устанавливались жесткие — уже к 1 декабря 1942 года требовалось доложить в ГКО о результатах испытаний новых боевых машин.

В ноябре штурмовые САУ СУ-12 завода № 38 и ГАЗ-71 Горьковского автозавода вышли на испытания. Компоновка машин в целом соответствовала предложенной спецбюро НКТП еще летом 1942 года — два параллельно расположенных спаренных двигателя в передней части машины и боевое отделение в корме. Однако имелись и некоторые нюансы. Так, на СУ-12 моторы стояли по бортам машины, а механик-водитель размещался между ними. На ГАЗ-71 оба двигателя сместили к правому борту, посадив водителя ближе к левому. Кроме того, горьковчане разместили ведущие колеса сзади, к ним через всю машину был протянут длинный карданный вал, что существенно снизило надежность

трансмиссии. Результат такого решения не заставил себя ждать — 19 ноября 1942 года комиссия, проводившая испытания, отвергла образец автозавода и рекомендовала к принятию на вооружение СУ-12 завода № 38 с учетом устранения выявленных в ходе испытаний недостатков. Впрочем, дальнейшие события развивались по широко распространенному в годы войны печальному сценарию.

2 декабря 1942 года ГКО принял решение о развертывании серийного производства СУ-12, и уже к 1 января 1943 года первая партия из 25 машин СУ-76 (такое армейское обозначение получила САУ) была направлена в только что сформированный учебный центр самоходной артиллерии. Все бы ничего, но государственные испытания новой машины начались только 9 декабря 1942 года, то есть уже после начала серийного производства. На 400 км испытаний вышла из строя коробка передач правого двигателя. Военные забили тревогу, требуя дополнительных испытаний, но НКТП был против. 23 декабря 1942 года на

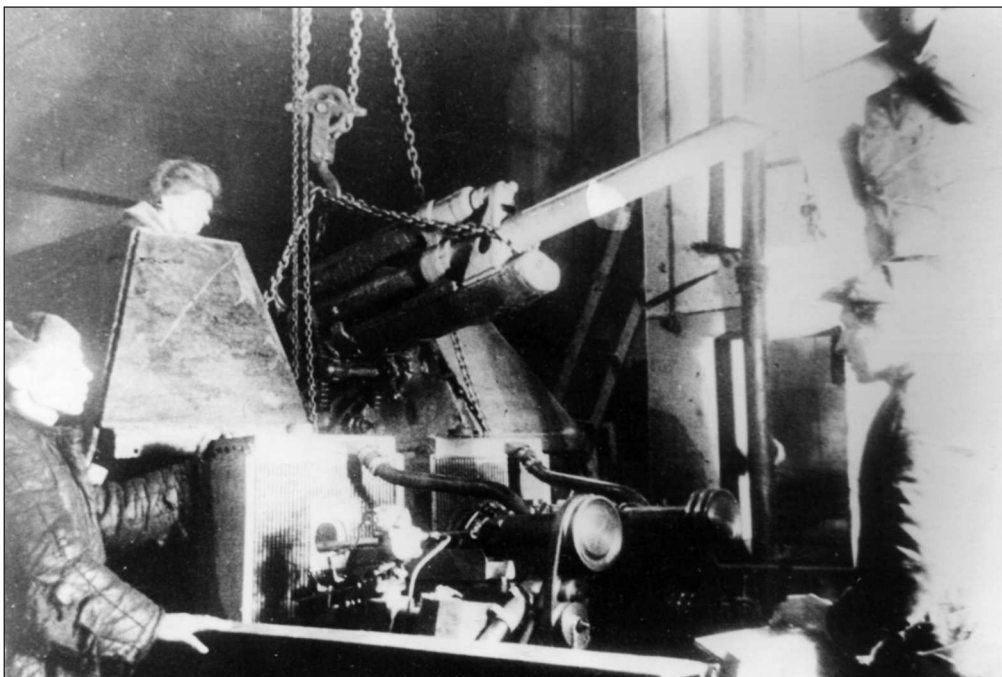
испытания вышла серийная САУ СУ-12. Она прошла 502 км, и каких-либо поломок выявлено не было. Госкомиссия рекомендовала САУ к принятию на вооружение, но опять-таки после устранения недостатков, что уже мало кого интересовало. За недоработанность конструкции боевой машины, как это было не раз, своей кровью расплачивались самоходчики.

Уже спустя 10 дней войсковой эксплуатации большинство СУ-76 вышли из строя из-за поломок коробок передач и главных валов. Попытка поправить положение за счет усиления валов ни к чему не привела. Более того, такие машины выходили из строя даже чаще. Стало очевидно, что трансмиссия СУ-76 имеет принципиальный конструктивный порок, которым была параллельная установка двух спаренных двигателей, работавших на общий вал. Такая схема трансмиссии приводила к возникновению на валах резонансных крутильных колебаний. Причем максимальное значение резонансной частоты приходилось на наиболее напряженный режим работы двигателей (движение

на 2-й передаче по бездорожью), что и приводило к их быстрому выходу из строя. Ликвидация этого дефекта требовала времени, поэтому 21 марта 1943 года производство СУ-76 было приостановлено.

Основной причиной поломок КП была названа проблема с их синхронизацией. Было решено установить двигатели на резиновых опорах и упругие муфты между двигателями и коробками передач. Кроме того, систему рычажного управления КП заменили на поводковую, а бортовые фрикционы ослабили на 25%.

Эти меры несколько снизили аварийность. В соответствии с постановлением ГКО от 14 апреля 1943 года на заводе № 38 были созданы специальные бригады, которые направлялись в войска для проведения модернизационных работ на местах. Модернизированные САУ в литературе часто именуется СУ-12М. В документах это обозначение подтверждения не находит, но тем не менее его имеет смысл использовать, дабы как-то отличить СУ-12 исходной конструкции и модернизированные машины.



*Сборка САУ СУ-12.
Зима 1943 года*