



# *Самокходная Устанoвка 152*



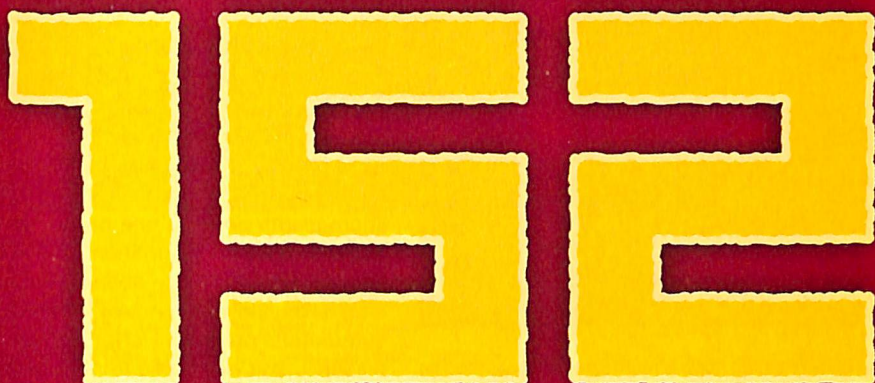


Par Alexandre Ashuraliev



**SAMOKHODNAYA**

**USTANOVKA**



## UN « ZVEROBOY » DE PROPAGANDE

Fin 1942, l'apparition du *Panzerkampfwagen VI Ausf. E* Tiger est un véritable choc pour les unités mécanisées soviétiques. Face à lui, le T-34/76 s'avère d'une singulière inefficacité lors des combats frontaux. Il ne s'agit pour l'instant que d'une poignée d'engins à la fiabilité encore douteuse, mais leur potentiel inquiète Moscou. En effet, la présence des chars lourds allemands renverse le rapport de force en faveur de la *Panzerwaffe*. Une course contre la montre est alors engagée par la *Stavka* afin de trouver une riposte adaptée, l'Armée rouge ayant impérativement besoin de blindés disposant d'une puissance de feu suffisante pour venir à bout de la cuirasse du fauve, tout en contrebalançant l'allonge de son 8,8cm.

Assemblage en 1943 d'un canon automoteur SU-152 dans l'immense complexe industriel Kirov de Chelyabinsk (ChKZ), un site plus connu sous le surnom de « Tankograd », littéralement « ville des blindés », en raison de son activité centrée autour des usines de chars. Un total de 704 *Samokhodnaya Ustanovka 152* sortira des chaînes de la *Zavod 100* (usine numéro 100). L'engin se voit accoler le surnom de *Zveroboy*, qui peut être traduit par « chasseur de fauves » ou encore « chasseur de bêtes ».

Coll. Arkady Moves



### UNE ARMÉE ROUGE PRISE DE VITESSE

La capture durant l'hiver 1942-43 d'un Tiger dans le secteur de Leningrad est une aubaine pour la *Stavka* (état-major des forces armées soviétiques). Le *Panzer VI* est immédiatement envoyé à Moscou dans le but d'y subir une batterie de tests. Les essais montrent que seuls le canon antiaérien modèle 39 de 85 mm et le canon/obusier modèle A19 de 122 mm peuvent venir à bout de son blindage. Plusieurs programmes sont par conséquent lancés, dont un prévoyant la greffe d'un tube de 85 mm sur un automoteur SU-122. Pour éviter d'être handicapés par un éventuel retard technique, comme cela sera le cas pour le SU-85, les Soviétiques mettent en route un autre projet susceptible d'être opérationnel au moment de l'offensive d'été de la *Wehrmacht*, pendant laquelle les Tiger risquent fort d'être au rendez-vous. Cette fois, il s'agit de développer un tout nouveau canon d'assaut lourd apte à prendre à partie les *Panzer* à longue distance, tout en étant capable d'apporter un appui feu massif. Par ailleurs, sa conception se doit d'être peu onéreuse, de manière à être compatible avec une fabrication en masse, seul critère, avec la puissance de feu, pris en considération.

### VITE ET BIEN

Reste maintenant à définir sur quelle base sera construit cet inédit canon d'assaut. La mise en service du Tiger rend *de facto* le tank lourd KV-1 obsolète. Trop lent, manquant de fiabilité et sous-armé, il n'est pas à la hauteur du défi représenté par le *Panzer VI*. Même sa dernière variante, le KV-1S (S pour « skorotsnoy », rapide), est hors du coup. Une ultime mouture verra bien le jour, munie d'un canon de 85 mm, mais sa production se limitera à quelque 130 exemplaires, définitivement rendus obsolètes en 1944 par le T-34/85. Le châssis du KV-1 S est donc sélectionné. Contrairement à ses prédécesseurs, il atteint la vitesse de 43 km/h et son endurance mécanique, sans être parfaite, s'est améliorée. Dès le 31 décembre 1942, deux projets sont menés conjointement par le TsKB (Bureau central d'études), dirigé par l'ingénieur Kotin, en coopération avec le BAS (Bureau de l'artillerie mécanisée), sous les ordres de Troyanov. Le premier, référencé KV-12, tente de concilier un obusier B-4 modèle 1931 de 203 mm avec la plate-forme d'un KV-1 S détourné. Malgré la puissance considérable de ses munitions pesant plus de 110 kg, cette pièce ne possède pas les performances antichars nécessaires. En effet, la trajectoire courbe de ses projectiles rend imprécis tout tir sur une cible mouvante. De toute façon, sa cadence de tir est bien trop limitée, avec un coup toutes les quatre minutes (!), pour espérer obtenir une bonne réactivité en combat rapproché face à des blindés. Sans compter que ces valeurs sont valables uniquement dans le cas de la pièce de campagne, qui n'est pas soumise aux contraintes d'une installation en casemate...



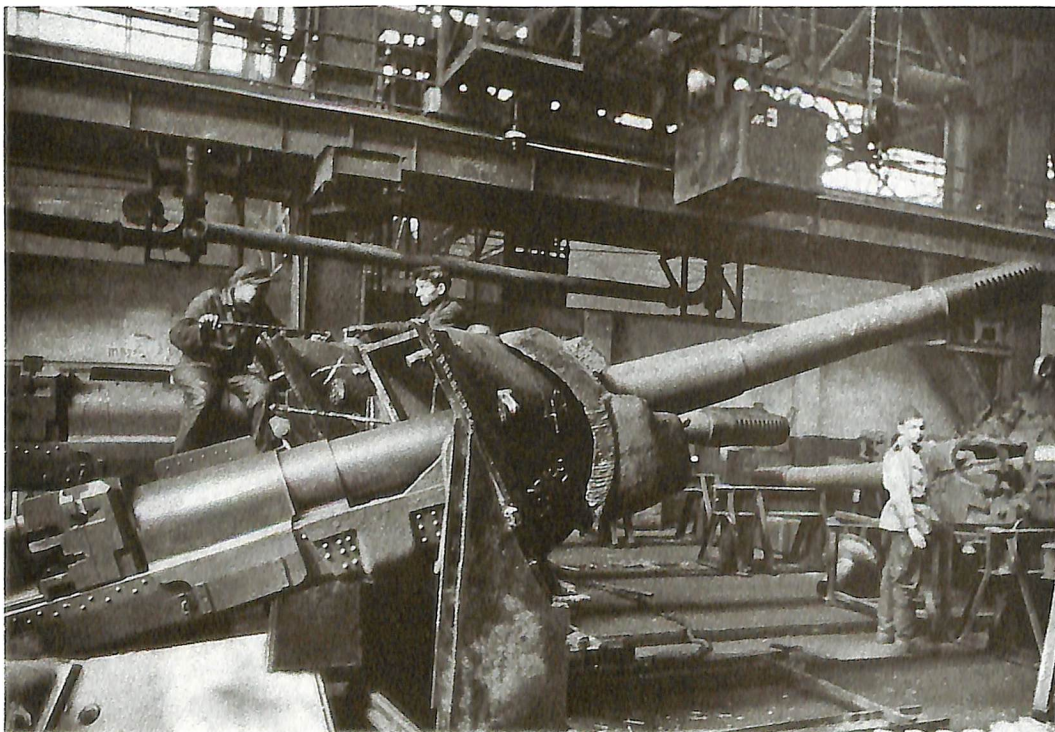
▲ Le *Samokhodnaya Ustanovka 152* (version automotrice ou encore affût autopropulsé) reprend le châssis du char lourd KV-1 (S pour *Skorotsnoy* ou *rapide* dans la langue de Molière). Bien qu'il soit, en 1943, le seul engin de sa catégorie au sein de l'arsenal soviétique, la cuirasse du KV-1 est battue par le 8,8cm du Tiger I et il n'apporte donc rien de plus au combat que le T-34 armé de la même pièce. Coll. Arkady Moves

▼ Le canon-obusier ML-20, calibre réel 152,4 mm, possède une munition OF-540 à fragmentation pesant 43,6 kg. Si son pouvoir perforant est évidemment faible (de 20 à 30 mm), l'obus génère lors de l'impact une onde de choc susceptible de détourner un *Panzer* ! Pour les servants, il s'agit d'ailleurs de la seule preuve que l'ennemi est hors de combat car, évidemment, la cible ne peut pas prendre feu si la cuirasse n'est pas percée. Coll. Arkady Moves

À cela s'ajoutent les problèmes techniques posés par l'intégration du B-4. Son poids en batterie est supérieur à 17 tonnes (!). Même allégé de son affût sur chenilles, l'obusier présente une masse qui reste trop importante pour la suspension du KV-1 S. C'est finalement la deuxième étude, dénommée KV-14, qui est retenue. L'arme choisie est certes plus « modeste », avec un calibre de 152,4 mm ; toutefois, le ML20 modèle 1937 a l'avantage de se monter dans une superstructure fermée – l'idée d'une tourelle rotative ayant été abandonnée depuis l'échec du KV-2. Le 31 décembre 1942 commence la construction du prototype, référencé *Objekt 236*, qui est fin prêt moins d'un mois après : 25 jours ont été nécessaires pour procéder à la transformation ! Sans diminuer la prouesse de Joseph Yakovlevich Kotin, il est bon de remarquer que ce dernier a repris d'anciens travaux sur un canon automoteur mort-né. Datant de novembre 1942 et destiné à remplacer le KV-2, ce matériel était strictement dédié à l'appui d'infanterie. Le 7 février 1943, le 152 mm de l'*Objekt 236* est testé sur un Tiger capturé avec une simple munition explosive. Les lourds dégâts occasionnés par son effet de souffle sont jugés suffisamment encourageants pour qu'une production en série, sous la désignation officielle de SU-152 (CY-152) – abréviation de « *Samokhodnaya Ustanovka* » (version automotrice ou encore affût autopropulsé) –, soit ordonnée le 14 février 1943 dans l'immense complexe industriel Kirov de Chelyabinsk (ChKZ). Un site plus connu sous le surnom de « Tankograd », littéralement « ville des blindés », en raison de son activité centrée autour des usines de chars. Un total de 704 exemplaires sortira des chaînes de la *Zavod 100* (usine numéro 100).

## UN CANON AUTOMOTEUR CLASSIQUE

Les choix techniques validés par les ingénieurs soviétiques durant la conception demeurent classiques. Ainsi, le canon automoteur lourd adopte une casemate fermée aux parois inclinées. En dépit de ses 45,5 tonnes, sa protection frontale de 60 mm est inférieure à celle du modèle de base. Le gabarit de l'obusier de 152,4 mm a évidemment imposé une limitation de l'épaisseur du blindage, car le châssis du KV-1 S n'aurait pas supporté des contraintes aussi élevées. En dépit des précautions prises, sa robustesse est toujours entachée par la piteuse endurance de sa transmission qui est, de surcroît, percluse de dysfonctionnements. De





ce fait, le pilote rencontre fréquemment des difficultés dans le maniement de l'embrayage et de la boîte de vitesses pourvue de cinq rapports avant et d'une marche arrière. Dans le but de lui assurer une certaine « furtivité », la hauteur est limitée à 2,5 mètres, ce qui n'est pas sans poser quelques soucis d'ergonomie. Les performances sur le papier restent correctes grâce au moteur V12 diesel poussé à 600 chevaux. Si les 43 km/h sur route sont théoriquement possibles, cette vitesse est sujette à caution. Il est peu vraisemblable que le SU-152 soit plus vélocé qu'un KV de base, qui atteignait péniblement, et exceptionnellement, la vitesse de 35 km/h pour 46,35 tonnes. Les plus grandes précautions doivent donc être prises lors de son analyse dynamique. Il est même fort probable que sa vélocité réelle doive être divisée par deux. En outre, l'automoteur lourd n'est guère maniable. Certains témoignages affirment qu'une fois une manœuvre engagée, le pilote avait toutes les peines à l'interrompre, limitant d'autant sa réactivité au combat. Par ailleurs, l'infanterie d'accompagnement devait faire bien attention à ne pas se trouver sur son chemin... Son rapport puissance/poids de 13,2 cv/t est correct, bien que largement inférieur à celui de ses frères d'armes qui, il est vrai, n'embarquent pas un armement aussi conséquent. Des doutes sont également émis quant au rendement réel de son V12 et les

600 chevaux annoncés ne répondent pas tous à l'appel, suite au manque de soin du montage du gros bloc diesel. Rançon de son poids élevé et de son tube placé très en avant de la caisse, sa mobilité en tout-terrain est plutôt médiocre. Avec moins de 20 km/h en terrain accidenté, un

SU-152 ne peut espérer suivre un T-34. Ces défauts pris en considération, le bilan dynamique est loin d'être négatif. Ainsi, son châssis présente des qualités indéniables. Sa suspension à barres de torsion est excellente, meilleure que celle du T-34.

▲ Staline en personne vient inspecter un SU-152. Il est vrai que ce canon automoteur constitue la réplique soviétique au si redouté Tiger I. Dans les faits, seule la propagande bolchevique lui trouvera un talent de « tueur de bêtes ».  
Ria Novosti

▼ Des SU-152 s'apprêtent à rejoindre leurs équipages. L'engin connaît son baptême du feu durant la bataille de Kursk, lancée par la *Wehrmacht* le 5 juillet 1943.  
DR





## SAMOKHODNAYA USTANOVKA 152

En outre, ses larges chenilles lui permettent d'évoluer relativement facilement sur sols boueux ou enneigés. Dans ce domaine, il surclasse les blindés allemands. Habituellement réputée comme un point fort des véhicules soviétiques, l'autonomie n'atteint dans le cas du SU-152 que 200 km sur route et seulement 70 km en tout-terrain. En effet, la consommation du 12 cylindres en V est gargantuesque, avec près de 300 l/100 km sur route et plus de 800 litres en hors piste ! Les 600 litres des réservoirs principaux sont avalés en un temps record, au point que ces valeurs n'ont rien à envier à celles affichées par le V12 Maybach essence du Tiger. De manière à augmenter la distance franchissable, des fûts externes d'une contenance totale de 375 litres sont fixés sur la plage arrière.

Les modèles de début de série sont dépourvus d'armement secondaire, hormis des grenades modèle F1 et des pistolets mitrailleurs PPsh-41 de 7,62 mm. Cependant, sa protection rapprochée peut être assurée par des fusiliers s'agrippant à la superstructure grâce à des poignées en fer soudées sur son pourtour. Cette méthode permet à la fois de tenir à distance les « casseurs de chars » ennemis et d'amener rapidement des soldats sur les zones de combat. À la fin de l'été 1943, les Soviétiques procèdent à une modification du toit en vue de fixer une mitrailleuse DShK de 12,7 mm susceptible de prendre à partie l'infanterie adverse, bien que le



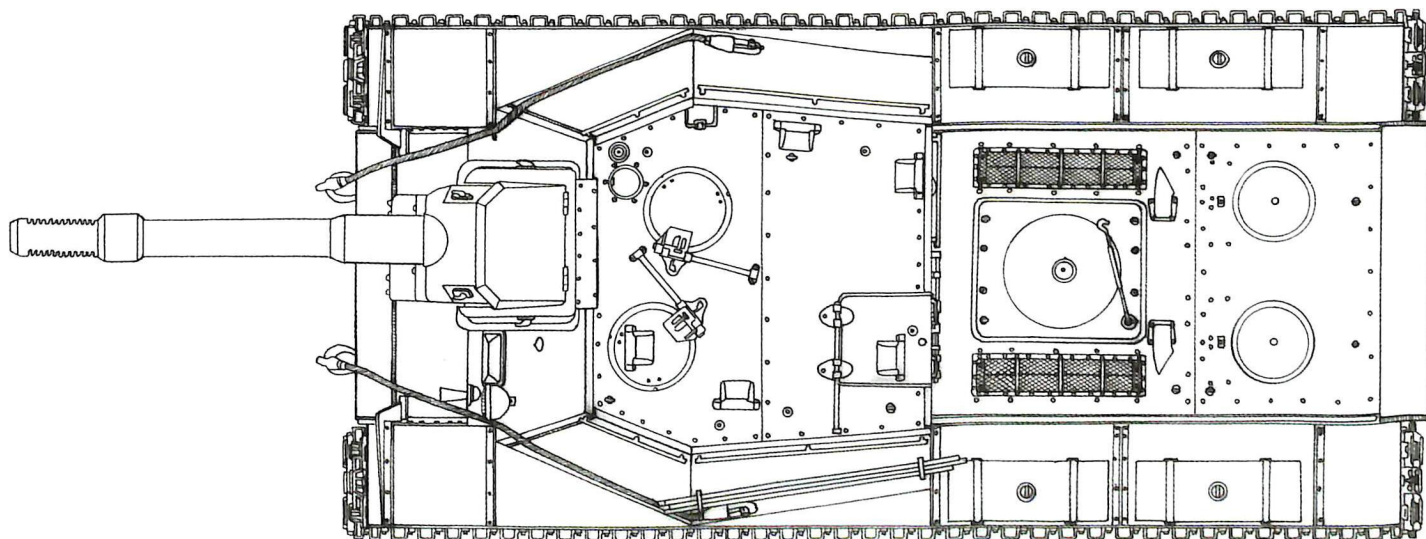
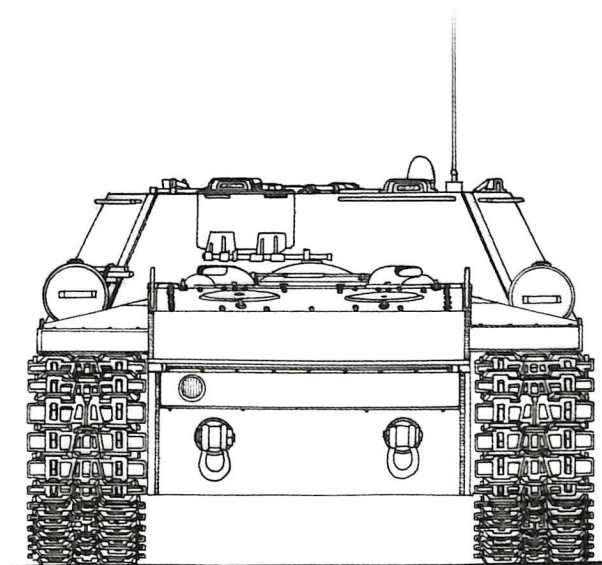
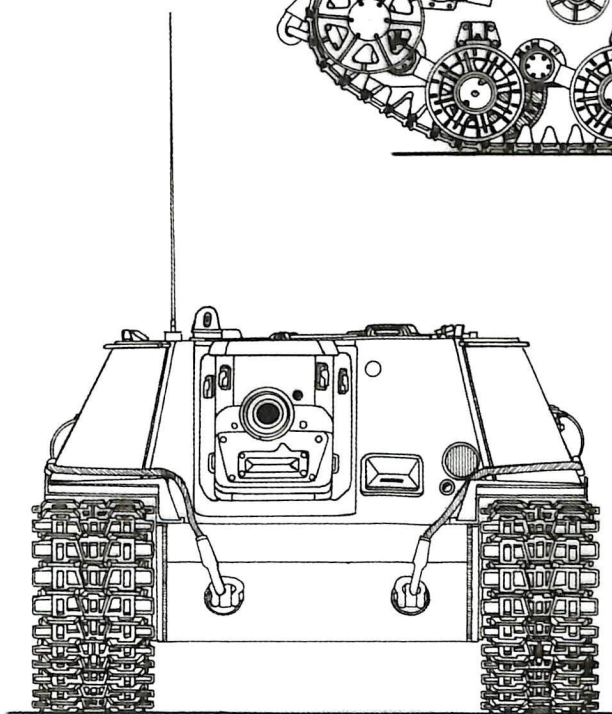
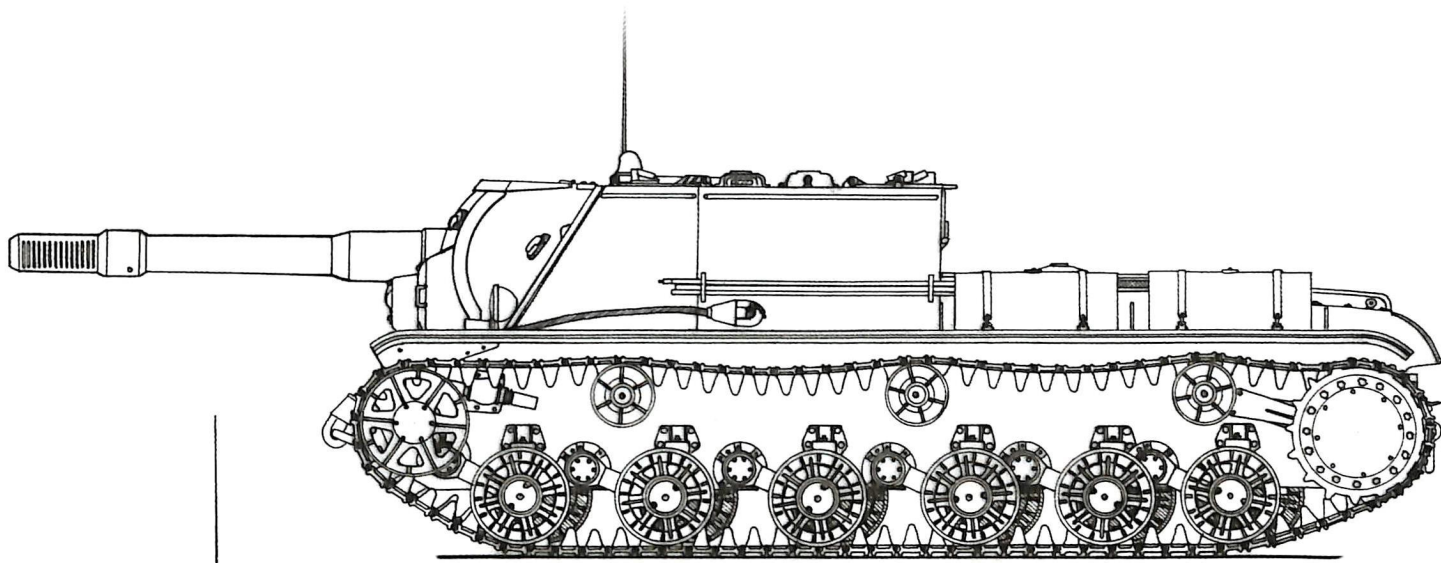
▲ et ▼

Le SU-152 est un engin véritablement impressionnant. Sa silhouette ramassée et son tube de 152 mm en font le véhicule idéal pour la propagande bolchevique, qui n'aura de cesse de monter en épingle sa « toute-puissance ». Même si son « talent » de chasseur de chars est à relativiser, l'engin se révèle excellent dans son rôle de canon d'assaut, car bien peu de fortifications sont capables de résister à son obus explosif.

Ria Novosti

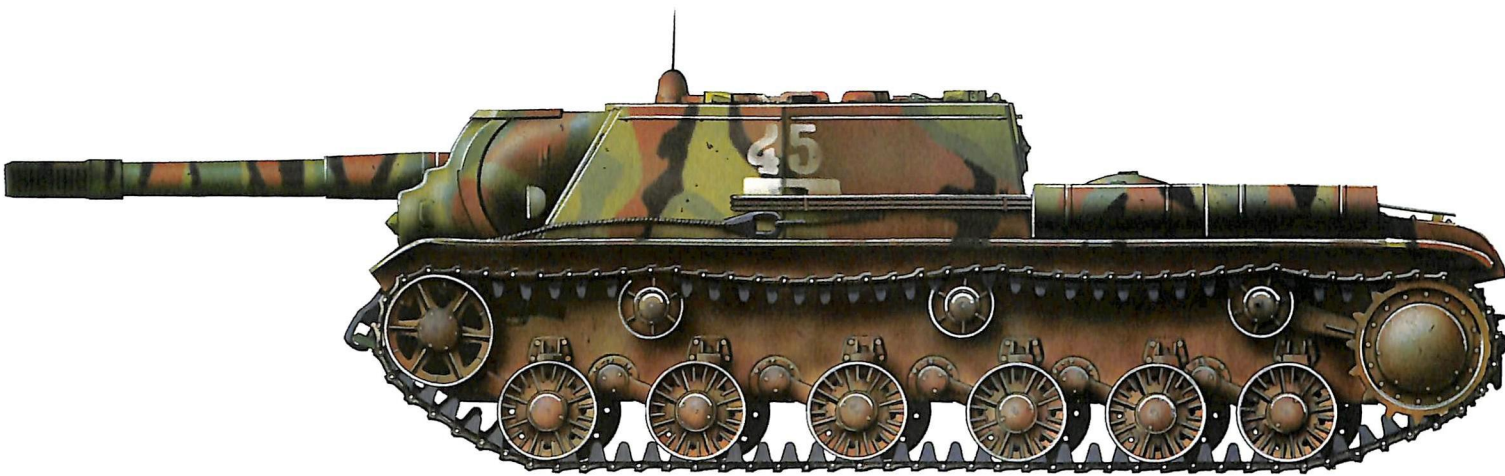
servant soit particulièrement exposé, ou les avions volant à basse altitude. Au début de sa mise en service, l'automoteur souffre également d'une carence commune à bien des blindés russes, à savoir l'absence de poste radio. Quand celui-ci sera en place – un 9R dans un premier temps, puis un 10R et finalement un 10RK-26 –, il sera servi par le commandant ou par un des deux pourvoyeurs. Le *Samokhodnaya Ustanovka 152* est donc loin d'être parfait. Néanmoins, ses tares sont, pour la *Stavka*, totalement secondaires au regard de sa puissance de feu.



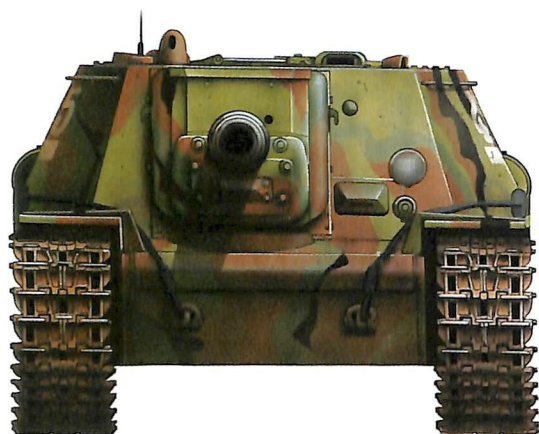




# *SAMOKHODNAYA USTANOVKA 152*



SU-152  
374<sup>e</sup> régiment d'artillerie de la Garde  
Pologne, juillet 1944





1943



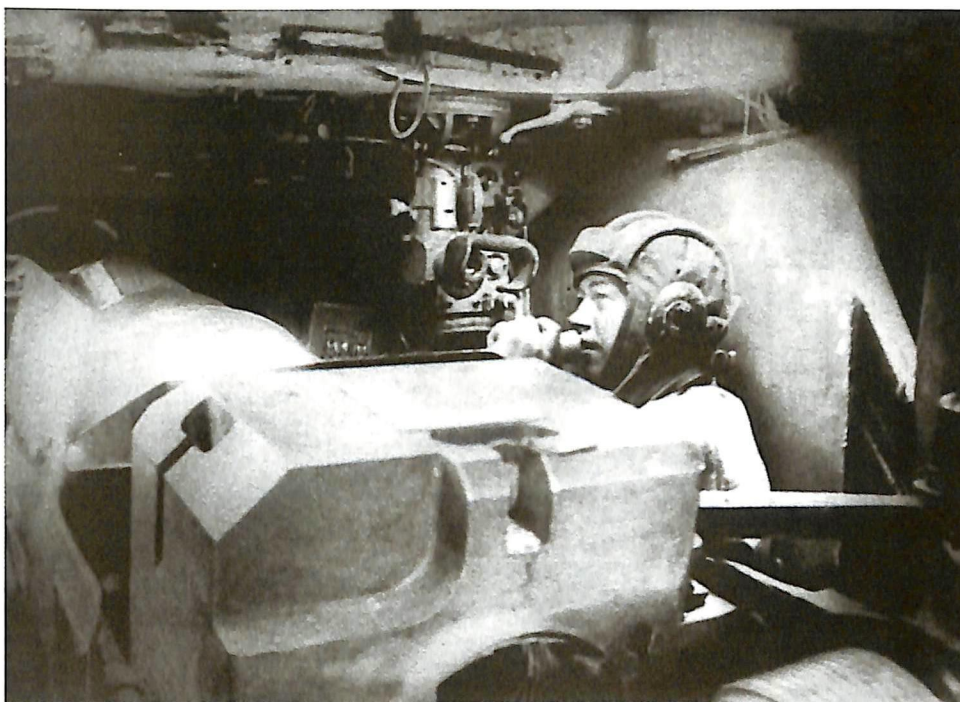
## GAUBITSA – PUSHKA OBR. 1937G DE 152 MM

Le point fort du SU-152 tient dans son armement principal. Pourtant, son installation n'a pas été sans poser de difficultés. Le volume réduit de la casemate, imposé par l'obligation de limiter le poids et la taille de l'engin, aboutit à une ergonomie déplorable. Le chef de pièce, le conducteur, le tireur et les deux chargeurs doivent cohabiter avec la culasse particulièrement volumineuse de l'obusier de 152,4 mm ML 20. Cette pièce d'artillerie prend la désignation officielle de « Gaubitsa-Pushka obr. 1937g » ou canon/obusier modèle 1937. Sa fabrication est assurée par la *Zavod 172* (usine numéro 172) de Perm. La dotation en munitions pâtit inévitablement de ce manque de place, et le SU-152 ne dispose que d'une dotation de 20 coups. Sur le champ de bataille, le réapprovisionnement est assuré par des véhicules blindés porte-munitions. De plus, les hommes ont la possibilité de piocher dans les réserves des batteries tractées situées à proximité. En dépit de la taille réduite de l'habitacle, deux pourvoyeurs sont nécessaires. L'un des hommes s'occupe de l'approvisionnement, tandis que le second verrouille la pesante culasse. Heureusement, le conditionnement en deux fardeaux des projectiles – charge de poudre propulsive (gargousse) et ogive séparées – rend leur manutention plus « aisée ». Ils doivent tout d'abord enfourner l'ogive puis, dans un deuxième temps, la charge de poudre. Avec un poids de 43,6 kg pour l'obus OF-540 à fragmentation, cette besogne demeure malgré tout des plus exténuantes et, dans de telles conditions, il n'est pas étonnant que la cadence de tir ne dépasse pas les deux coups par minute. Un handicap mesuré pour son rôle d'appui feu, les bunkers et autres fortifications n'étant pas des cibles particulièrement mobiles..., mais fort dommageable en cas de duel avec un *Panzer* doté de munitions encartouchées.

L'engin est si important aux yeux des Soviétiques qu'ils vont essayer de garder secrètes le plus longtemps possible ses caractéristiques techniques. Pour ce faire, le *Samokhodnaya Ustanovka 152* est pourvu de charges explosives destinées à le détruire dans sa totalité afin d'éviter qu'il ne soit étudié par l'adversaire. Les photographies montrant des machines non sabordées prouvent que cette procédure n'était ou ne pouvait pas être toujours appliquée.

► À la suite de la bataille de Koursk, les SU-152 se verront installer une arme de défense rapprochée. Dans le camp soviétique, le toit du canon automoteur est modifié en vue de fixer une mitrailleuse DShK de 12,7 mm susceptible de prendre à partie l'infanterie adverse, bien que le servent soit particulièrement exposé, ou les avions volant à basse altitude. Avec une vitesse initiale de 850 m/s et une cadence de tir de 600 coups par minute, son projectile de 12,7 x 108 mm possède une portée théorique de 7 000 mètres en antiaérien et 2 000 mètres sur des cibles terrestres.

DR



▲ La culasse du 152,4 mm empiète largement sur le compartiment de combat. Derrière elle, le commandant se tient devant son périscope modèle CPT-4. Son équipage de cinq hommes se répartit de la façon suivante : trois membres sont positionnés à la gauche de l'arme (le conducteur à l'avant avec le tireur et le pourvoyeur derrière), le commandant du véhicule et l'opérateur en charge du mécanisme de culasse étant installés à droite.

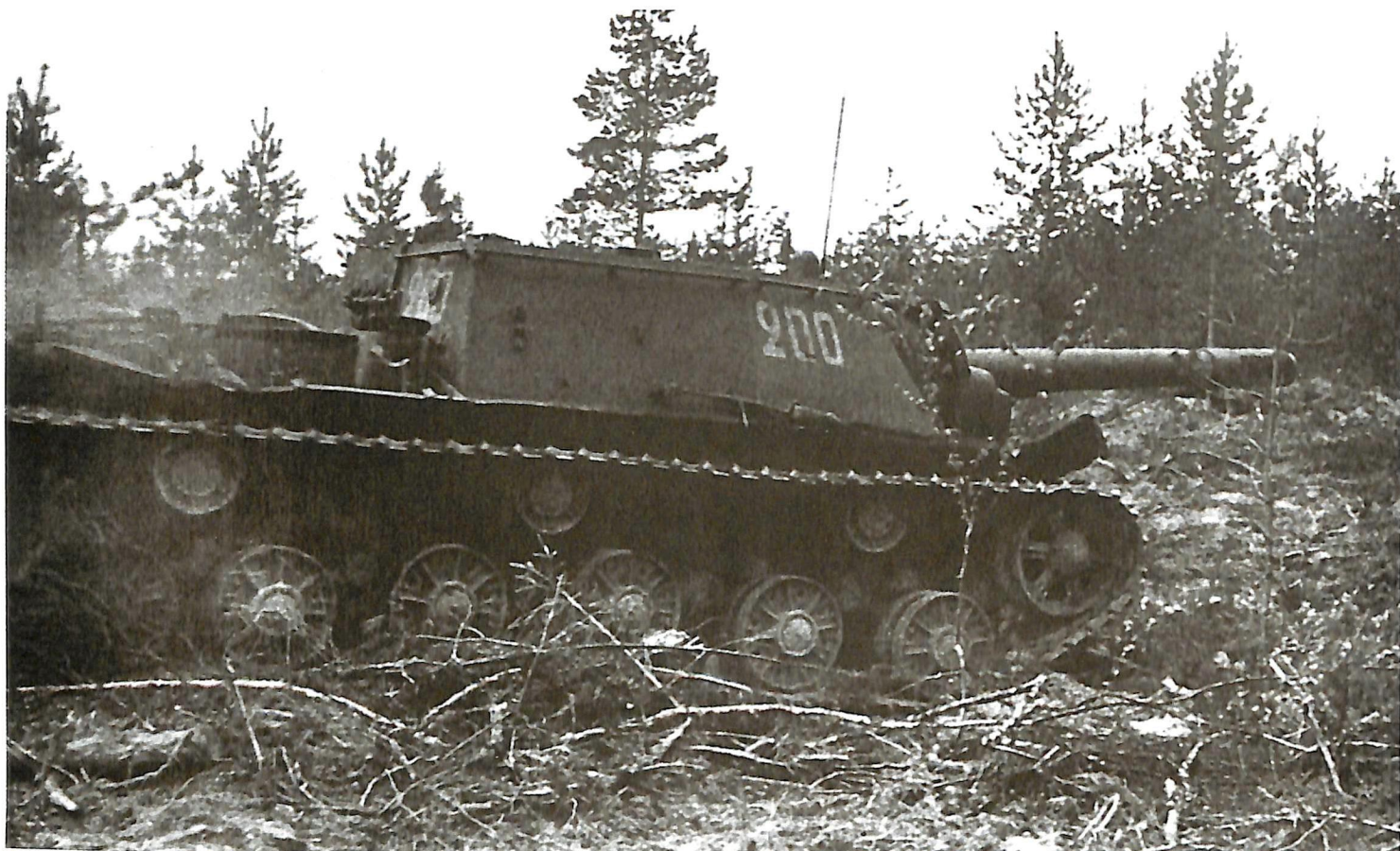
Ria Novosti

## KOURS, L'HEURE DE VÉRITÉ

Lors du choc avec la *Panzerwaffe* à Koursk en juillet 1943, l'ordre de bataille de l'Armée rouge indique que plusieurs régiments de SU-152, comprenant 12 automoteurs chacun, sont alignés pour faire face à l'offensive allemande. Avec l'aide de leurs cousins, SU-76 et SU-122, ils contribuent à l'échec de la dernière attaque d'envergure que lance Hitler sur le front de l'Est. Pour la plupart bas sur chenilles, bien profilés, ils sont une gêne pour les *Panzer*, qui ont bien du mal à en venir à bout. Le *Samokhodnaya Ustanovka 152* est d'ailleurs une surprise pour la *Wehrmacht*. Néanmoins, un point important mérite d'être souligné : lorsque les SU-152 arrivent à Koursk, ils ne disposent pas d'obus perforants et les équipages comptent sur l'onde de choc de leurs obus explosifs pour mettre hors de combat les *Panzer*.







**Photographies de la double page :**

Des SU-152 se frayent un chemin vers l'ennemi lors de la bataille de Koursk. Dans l'offensive, du moins contre des cibles mouvantes, les canons automoteurs lourds soviétiques se révèlent perfectibles, car la cadence de tir du canon/obusier et la trajectoire courbe de ses projectiles n'en font pas un bon chasseur de chars. En revanche, dans la défensive, ses obus explosifs sont capables de briser les attaques allemandes. Des rapports font état d'engins littéralement mis en pièces par le feu de plusieurs SU-152 agissant de concert.

Ria Novosti

Ceci étant dit, le 1 529<sup>e</sup> régiment, incorporé au sein de la 7<sup>e</sup> Armée de la Garde du Front de Voronej, ne revendique pas moins de 12 Tiger et 7 Ferdinand à son tableau de chasse en trois semaines de combat. Par la suite, intégrée au 29<sup>e</sup> corps de tanks, l'unité participe à la bataille de Prokhorovka, avec seulement trois ou quatre batteries comptant deux SU-152 au lieu de six. Recevant pour cela la décoration de Héros de l'Union soviétique, le major Sankovsky aurait détruit dix blindés allemands lors d'un seul affrontement ! Comme à son habitude, la propagande communiste a vraisemblablement revisité le tableau de chasse des SU-152. Il serait étonnant que les 12 automoteurs

lourds en lice au début de l'opération « Citadelle », renforcés par la suite de neuf autres, aient pu faire un nombre si important de victimes parmi ces deux blindés. D'autant que les pertes concédées par la *Panzerwaffe* sont bien en deçà des chiffres russes, notamment pour les Tiger. Quant aux Ferdinand, les pannes mécaniques et les mines sont en majorité responsables de leur destruction. Il semble qu'un seul ait été réellement mis hors de combat par un SU-152. Le coup au but aurait gravement blessé voire tué ses servants. Mais cela, l'équipage soviétique ne l'aurait appris qu'ultérieurement, car, vu de l'extérieur, le *Panzerjäger* lourd ne présentait aucun dommage !



## UN CHASSEUR DE CHARS EFFICACE ?

Pour la propagande bolchevique, le *Samokhodnaya Ustanovka 152* est censé traiter les nouveaux *Panzer* aux noms d'animaux ; Tiger, Elephant (anciennement dénommé Ferdinand) mais aussi Panther, d'où son surnom de *Zveroboy* qui peut être traduit par « chasseur de fauves » ou encore « chasseur de bêtes ». En réalité, son canon/obusier ne possède pas, au regard de son calibre, une balistique extraordinaire et l'arme compte plus sur les forces générées lors d'un tir au but que sur son pouvoir perforant estimé à 30 mm... Il est vrai que la puissance de son projectile explosif compense ce handicap, et l'on cite souvent le cas de *Panzer* qui ont vu leur tourelle carrément arrachée lors d'un impact ! Ces anecdotes sont



1943



pourtant l'arbre qui cache la forêt. Effectivement, les pièces germaniques ont les moyens de mettre les *Zveroboy* hors d'état de nuire à des distances bien supérieures. Ainsi, leurs optiques de visée ST-10 ne permettent pas un tir précis au-delà de 700 mètres, alors que la portée maximale s'établit à 4 000 mètres. Par conséquent, le SU-152 est incapable d'engager à longue distance les *Panzer*. Par ailleurs, l'obus OF-540 est mal adapté à la lutte antichar, du fait sa trajectoire courbe. Tirant les leçons de la bataille de Koursk, les Soviétiques mettront en service un BR-540 perforant de 48,78 kg. Plus efficace, ce dernier perce 115 mm de blindage vertical à 1 000 mètres avec une vitesse initiale de 600 m/s. Si cette valeur est médiocre compte tenu du diamètre du tube, cela suffit largement pour venir à bout de la cuirasse frontale d'un Tiger I. Pour autant, la quantité restreinte de BR-540 introduits au sein des régiments d'automoteurs lourds est la preuve que l'Armée rouge n'appréhendait pas le SU-152 en tant que véritable chasseur de chars, mais plutôt comme un véhicule d'appui pouvant occasionnellement ouvrir le feu sur un *Panzer* depuis une position embusquée. En effet, sa mauvaise manœuvrabilité associée au débatement latéral réduit du canon - 12° à gauche et à droite - sont un lourd handicap pour suivre rapidement une cible en mouvement. Dans ces conditions, le SU-152 est engagé selon le principe du « one shoot », car s'il rate son coup, sa faible cadence de tir ne lui permet pas de doubler avant que la cible ne réplique. Par contre, s'il fait mouche, l'équipage a ordre de continuer à tirer jusqu'à ce que l'adversaire soit démantibulé ; seule preuve que l'ennemi est hors de combat, vu que les projectiles russes ne sont pas en mesure de percer le blindage des *Panzer* lourds et donc de provoquer un incendie !

Dans ces conditions, les Allemands ne le craignent pas trop et le qualifient même de lent et pataud ! Les *Panzerschützen* peuvent facilement tourner son tube de 152 mm et ainsi le prendre sur ses flancs. Le SU-85, et plus tard le SU-100, affichera une mobilité très supérieure, qui le rendra plus dangereux que son lourd frère d'armes. En revanche, dans son rôle de canon automoteur, sa munition explosive fait merveille. Effectivement, son pouvoir destructeur est particulièrement efficace pour réduire en miettes les blockhaus et autres points d'appui. Rares sont les fortifications aptes à résister à un coup direct d'un projectile pesant plus de 43 kg lancé à 655 m/s.

## CONCLUSION

Le SU-152, s'il est réellement un très puissant canon automoteur, n'en reste pas moins un mauvais chasseur de chars. Son impact réel lors de la bataille de Koursk a été grandement exagéré. Mais, dans le cas des *Samokhodnaya Ustanovka 152*, l'analyse purement militaire doit être dépassée pour appréhender son aspect psychologique. En effet, à l'été 1943, date où les nouveaux *Panzer* sont temporairement supérieurs à leurs équivalents russes, la présence de ces mastodontes à l'allure impressionnante tombe à point nommé pour remonter le moral des tankistes de l'Armée Rouge. Ils opposent enfin un concurrent de taille, au sens propre comme au sens figuré, aux redoutables Tiger. La propagande communiste, faisant le pendant de la glorification des nazis envers leurs *Panzer* lourds, se chargera de donner une aura démesurée à ces *Zveroboy*. Pour autant, les SU-152 joueront un rôle important dès le 22 juin 1944, lors de l'opération « Bagration », en pulvérisant à longue portée les bunkers allemands, confirmant au passage leur véritable fonction. ■



# SU-152

FICHE

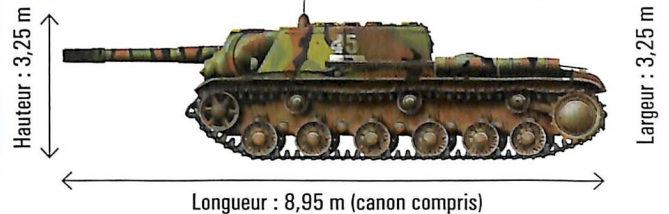
## Canon automoteur lourd

Constructeur	Zavod 100 (ChKZ)
Production	704 exemplaires

## MORPHOLOGIE

45,5' Poids

Équipage : 5



## BLINDAGE

### Superstructure

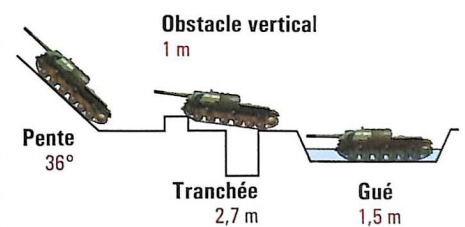
Mantelet	65 mm
Frontal	60 mm
Latéral	60 mm
Arrière	60 mm

### Chassis

Frontal	60 mm
Latéral	60 mm
Arrière	64 mm

## MOTORISATION & MOBILITÉ

Moteur	V-2K-s diesel
Puissance	600 cv à 1 900 tr/min
Rapport puissance/poids	13,2 cv/t
Contenance réservoir	600 l (375 l en externe)
Consommation	sur route : 295 l/100 km en tout-terrain : 813 l/100 km
Pression au sol	0,78 kg/cm <sup>2</sup>



## ARMEMENT

Armement principal	Obusier de 152,4 mm ML 20
Approvisionnement	20 projectiles
Armement secondaire	Grenades modèles F1 et pistolets-mitrailleurs PPSH-41 de 7,62 mm
Radio	9R

## BIBLIOGRAPHIE

- ▶ Zaloga (S.), *Kv-1 & 2: Heavy Tanks 1939-1945*, Osprey New Vanguard, Osprey Publishing, 1996
- ▶ Grandsen (J.), Zaloga (S.), *Soviet Tanks and Combat Vehicles of World War Two*, Arms and Armour P., 1984
- ▶ Porter (D.), *The Essential Vehicle Identification Guide: Soviet Tank Units 1939-45*, Amber Books, 2009
- ▶ Ledwoch (J.), *SU-152*, No. 332, Tank Power Vol. XCI, Wydawnictwo Militaria, 2010
- ▶ Stokes (N.), *KV - Technical History & Variants*, Airconnection, 2010