

Autor(en): **Wintgens, Jean-Marc**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **138 (1993)**

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-345327>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

T 54/55

Par le lieutenant Jean-Marc Wintgens

Catégorie:	char de combat		
Année:	1947		
Pays d'origine:	URSS		
Caractéristiques: T54	Longueur:	9,02 m	(canon midi)
	Largeur:	3,28 m	
	Hauteur:	2,75 m	
	Garde au sol:	0,43 m	
	Obstacle:	0,83 m	
	Fosses:	2,70 m	
	Gue:	1,40 m	
	Pression au sol:	8,1 N/cm ²	
Equipage:	4 hommes		
Poids:	35,5 t		
Blindage:	tourelle (maximum)	203 mm	
	face	100 mm	
	caisse	20 mm	
	arrière	46 mm	
Armement:	1 canon 100 mm D10 TG		
	1 MG coax. 7,62 mm SGMT		
	1 MG AA 12,7 mm DShK		
	(1 MG sur le glacis de 7,62 mm SGMT)		
Autonomie:	route env. 400 km		
	avec 2 fûts de 200 l suppl.		
	env. 600 km		
	terrain env. 290 km		
Vitesse de pointe:	50 km/h		
Moteur:	V 54 G 12 cylindres diesel		
	520 CV/2000 rpm		
	refroidissement liquide		
Boîte:	5 AV, 1 ARR		

Historique

Nous considérons le T 54 et le T 55 comme un seul et unique char, étant donné que le T 55 n'est qu'une variante améliorée du T 54. D'ailleurs, la plupart des T 54 furent ramenés au standard du T 55 lors de l'introduction de ce dernier.

Pendant plus de quarante ans, le principe soviétique en matière de construction de chars exigeait des blindés qui soient rustiques, bon marché et faciles à produire en masse.

Le T 54/55 n'a pas échappé à cette règle d'or qui va de pair avec la tactique du «rouleau compresseur» (attaque de front en masse). Cette politique résulte du fait que l'armée soviétique voulait aligner un maximum de bouches à feu au front à un minimum de frais. Elle fut appliquée à tous les niveaux, depuis la recherche, en passant par l'équipement et la formation des équipages.

Le T 54 est un descendant direct du T 34 introduit en 1941. Ce dernier fut modifié en 1944 par l'installation d'un canon de 85 mm. A la fin de la guerre, on lui adapta un nouveau châssis et on le rebaptisa T 44. Par la suite, la course aux armements voulut que l'on rem-



Vue générale trois quarts avant, on distingue les deux types de galets de roulement et le support de la mitrailleuse DCA de 12,7 mm. La «main courante» autour de la tourelle permet à l'infanterie de s'agripper au char en marche.

place le canon de 85 mm par un nouveau canon D 10 de 100 mm. A cet effet, la tourelle dut être modifiée et le véhicule appelé *T 54*.

En 1947, il représentait la réplique soviétique du *Pershing* américain et du *Centurion* britannique. La production cessa en 1981, mais sa carrière ne se termina pas pour autant, puisqu'il est encore en service dans bien des armées: Afghanistan, Albanie, Algérie, Angola, Bangladesh, Bulgarie, République d'Afrique centrale, Chine (*Type 59*), Congo, Cuba, Tchécoslovaquie, Egypte, Guinée équatoriale, Ethiopie, Finlande, Guinée-Bissau, Hongrie, Inde, Iraq, Israël (*Ti 67S* et *T 55S*), Cambodge, Corée du Nord, Laos, Libye, Mali, Mongolie, Maroc, Mozambique, Nicaragua, Nigeria, Pakistan, Pérou, Pologne, Roumanie (*M77*), Somalie, Soudan, Syrie, Tanzanie,

Togo, ex-URSS, Yémen, Yougoslavie, Viêt-nam, Zambie et Zimbabwe.

Le châssis du *T 54/55* a également été utilisé pour divers autres véhicules tel le char DCA *ZSU 57/2*, des chars de dépannage et poseurs de ponts. On s'en inspira également pour les *BTS 2, 3* et *4*, le *IT 122*.

Identification

Le *T 54/55* est un char de petite taille, à la tourelle arrondie dont le canon est muni au bout d'un extracteur de fumée. Son châssis est angulaire et le pare-vagues est horizontal. La chenille repose directement sur les cinq galets de roulement, le premier galet à l'avant étant légèrement séparé des quatre autres. Souvent, un gros projecteur infrarouge se trouve sur la base du canon.

Description

Le *T 54/55* a une coque de plaques soudées et une tourelle coulée. La qualité de l'acier varie considérablement selon les dates de fabrication, d'où des résistances de blindage très différentes d'un véhicule à l'autre. On a particulièrement concentré le blindage sur le front du véhicule, tandis que les côtés et l'arrière ont été moins blindés afin de maintenir le poids à 35,5 t, ce qui rend le char relativement vulnérable.

Pendant la bataille du «Reveille» (25 février 1991), au sud du Koweït, on a constaté que certaines tourelles de *T 54/55* de la division irakienne «Tawakalna» (Garde républicaine), engagées à environ 1800 m, furent transpercées de part en part par des obus à énergie cinétique tirés par des *M1 A1* (canon 120 mm Rheinmetall, même canon que le *Léopard*) de la compagnie Bravo du 4^e bataillon de chars US. On a appelé cette bataille «Reveille» (en français Réveil), car elle se livra à l'aube (5 h 45) et que les tankistes US furent sortis de leur sommeil par les Iraquiens...

La suspension est de type «barres de torsion», le premier et le dernier galets sont équipés d'amortisseurs hydrauliques. On la considère comme une réussite technique à cause de sa relative simplicité et de sa robustesse. Les chenilles, qui ne disposent pas de coussinets, sont moins fiables; le bruit est plus fort

que celui produit par un char occidental.

Le moteur, la boîte et le barbotin se trouvent à l'arrière. La fiabilité de l'ensemble laisse à désirer; en effet, le moteur a tendance à surchauffer et il est fréquent que les chenilles cassent lorsque le blindé se déplace longtemps à grande vitesse. Le pot d'échappement se situe entre le quatrième et le cinquième galet du côté gauche du véhicule; lorsqu'on y injecte du diesel, il génère un écran de fumée.

Le pilote, assis à l'avant gauche de la caisse, voit à sa droite les batteries, le réservoir à carburant et une soute à munitions. Sa tâche n'est pas aisée, car sa visibilité est limitée et les vitesses sont difficiles à passer. Selon certains rapports d'appréciation, le T 54/55 est facilement détruit par le feu. Même si un coup ne pénètre pas le blindage frontal, dans bien des cas, la friction du ricochet suffit à produire une chaleur qui met le feu au réservoir de carburant.

Le poste de combat du commandant et du pointeur occupent le côté gauche de la tourelle, tandis que le chargeur est à droite, ce qui ne facilite pas le chargement pour un droitier. Dans les versions initiales, le fond de tourelle ne tournait même pas avec celle-ci. Les munitions sont disposées irrégulièrement ce qui rend la recharge malaisée. Les postes de combat sont étroits et peu ergo-

nomiques; on dit de ce char qu'il a été dessiné et planifié très techniquement, et que ce n'est qu'après l'avoir monté qu'on a pensé à caser l'équipage (taille standard: moins de 1,60 m).

Trois réservoirs de carburant et un réservoir d'huile sont disposés sur le côté droit du char, le long de la caisse. On peut fixer deux réservoirs de 200 litres supplémentaires pour les longs trajets, mais ceux-ci sont largués avant le combat.

Le système de visée d'origine est peu précis au-delà de 1000 m. Le grossissement est de 3,5 et de 7. La vision latérale et arrière de l'équipage laisse à désirer. Des versions du T 54/55 ont été équipées de schnorkels et de projecteurs infrarouges ayant une portée de 800 m.

Le canon de 100 mm, stabilisé en hauteur et en site,

reste une bonne arme, bien que sa cadence de tir soit relativement lente, 3 à 4 coups par minute (en théorie 7 coups/minute). Son engagement est toutefois rendu plus difficile, car son élévation est restreinte (-4° , $+17^{\circ}$), en comparaison avec un char 68 (-10° , $+21^{\circ}$). Par contre, l'armement secondaire est redoutable: mitrailleuse de 12,7 mm et de 7,62 mm.

Versions spéciales

La version la plus connue actuellement en service est sans doute le T 55 S qu'aligne aujourd'hui Israël. Ce char n'a conservé du T 54/55 que la carcasse. Dans les grandes lignes, les modifications apportées sont les suivantes: un nouveau moteur diesel Continental 8V71T de 609 CV plus performant et plus fiable que le précédent. Une



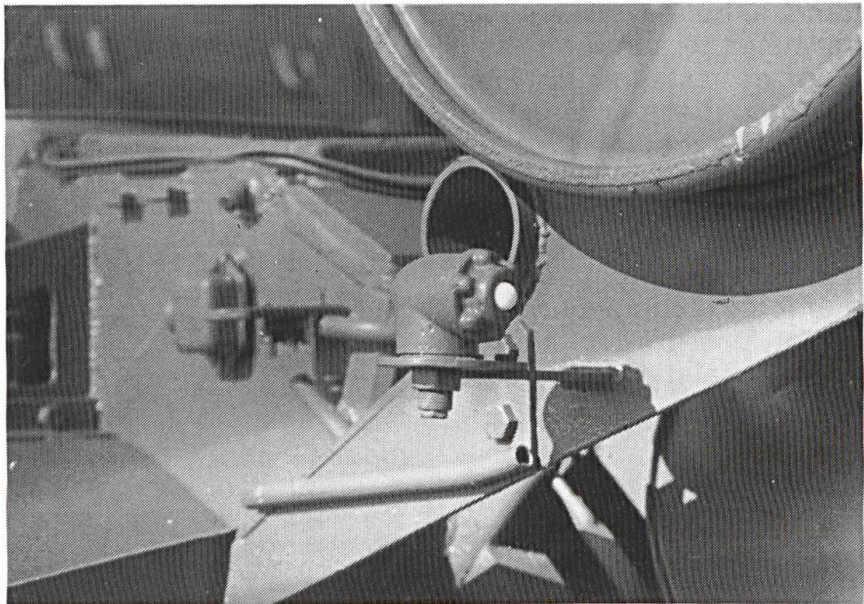
Vue générale trois quarts arrière, on remarque les réservoirs supplémentaires à l'arrière du véhicule ainsi que ses propres réservoirs extérieurs sur le côté.

boîte semi-automatique Allison plus souple et un nouveau «final drive» qui permet de changer le moteur en 30 minutes. Les anciens filtres à air à bain d'huile (à nettoyer toutes les 25 heures d'utilisation) ont été supprimés et remplacés par de nouveaux filtres ne nécessitant qu'un nettoyage toutes les 50 heures d'utilisation.

Côté tourelle, l'ancien tube de 100 mm a été remplacé par un tube L7 de 105 mm. Le système de pointage a été remplacé par une conduite de tir électronique à télémètre laser (portée 10 000 m). L'ancien système fumigène a été remplacé par des lance-pots fixés à la tourelle, le système hydraulique modifié, de même que l'emplacement des réservoirs à carburant. Les postes de combat et les aires de rangement extérieurs ont été réaménagés.

L'utilisation des T 54/55 par les Israéliens résulte du fait qu'ils ont récupéré (souvent intacts) des centaines de chars abandonnés par les équipages arabes au cours des précédentes guerres. Vu la quantité de véhicules et de pièces à disposition, ils eurent l'idée de les remettre en service sous l'étoile de David. La politique de Tsahal est surtout basée sur le facteur humain; c'est pourquoi, lors des transformations, les Israéliens ont davantage mis l'accent sur l'ergonomie et la sécurité des utilisateurs.

Dans les versions «rétro-fittées», on trouve des



Détail de l'éclairage camouflage restauré (situé à l'arrière du char).

T 54/55 polonais, hongrois, tchécoslovaques ou allemands de l'Est. Après l'unification des deux Allemagnes, lors du triage des matériels, le Bundeswehrkommando Ost aurait découvert la version la plus complexe du T 55, à savoir le T 55 AM2B de l'ex-RDA. Ce char peut tirer, avec son canon de 100 mm, un missile guidé par laser d'une portée de 100 à 4000 m. On le dit également équipé de détecteurs à laser. Le sort de ces véhicules n'aurait pas encore été fixé...

Le char de Thoune

Le véhicule exposé au musée de Thoune est un T 54 A; cette version est identifiable de l'extérieur par la présence d'un ventilateur au-dessus du poste du chargeur et par le manque d'attaches d'origine pour les projecteurs infrarouges.

La forme ovale de deux capots moteur confirme que le véhicule est bien un T 54. Ce n'est que dans des détails techniques comme le système de stabilisation du canon, les filtres à huile ou la capacité en munitions que l'on pourrait savoir si le véhicule a été ramené au standard T 55.

Le char est frappé aux armoiries polonaises (normalement 4 chiffres distinctifs). Il est curieux de constater qu'il porte indifféremment deux sortes de galets de roulement, un modèle arrondi et un modèle ligné (ce dernier n'a été employé que peu de temps). Autre point d'intérêt, le char porte trois réservoirs supplémentaires à l'arrière, alors que le modèle standard n'en possède que deux.

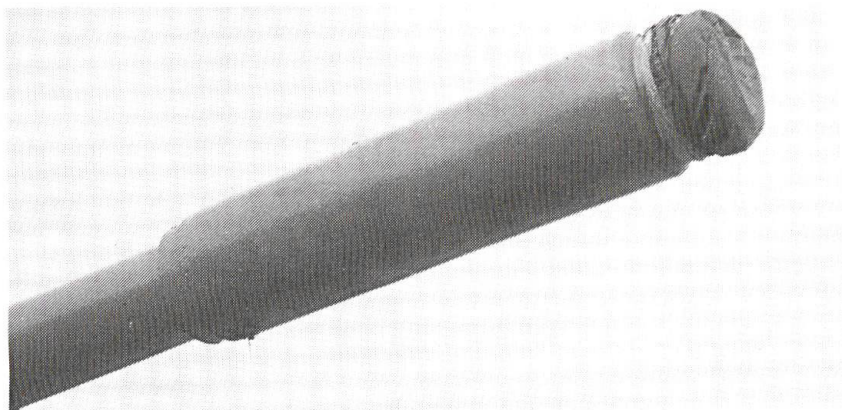
Les attaches sur la face inférieure du blindage avant servent à fixer un engin de déminage ou une

lame de bulldozer. Le souci de détail a été porté au point de restaurer les feux de camouflage arrières (en forme de robinet avec un point blanc au milieu). L'intérieur a été complètement détruit, mais on peut se demander comment quatre membres d'équipages pouvaient passer des heures dans un habitacle aussi restreint.

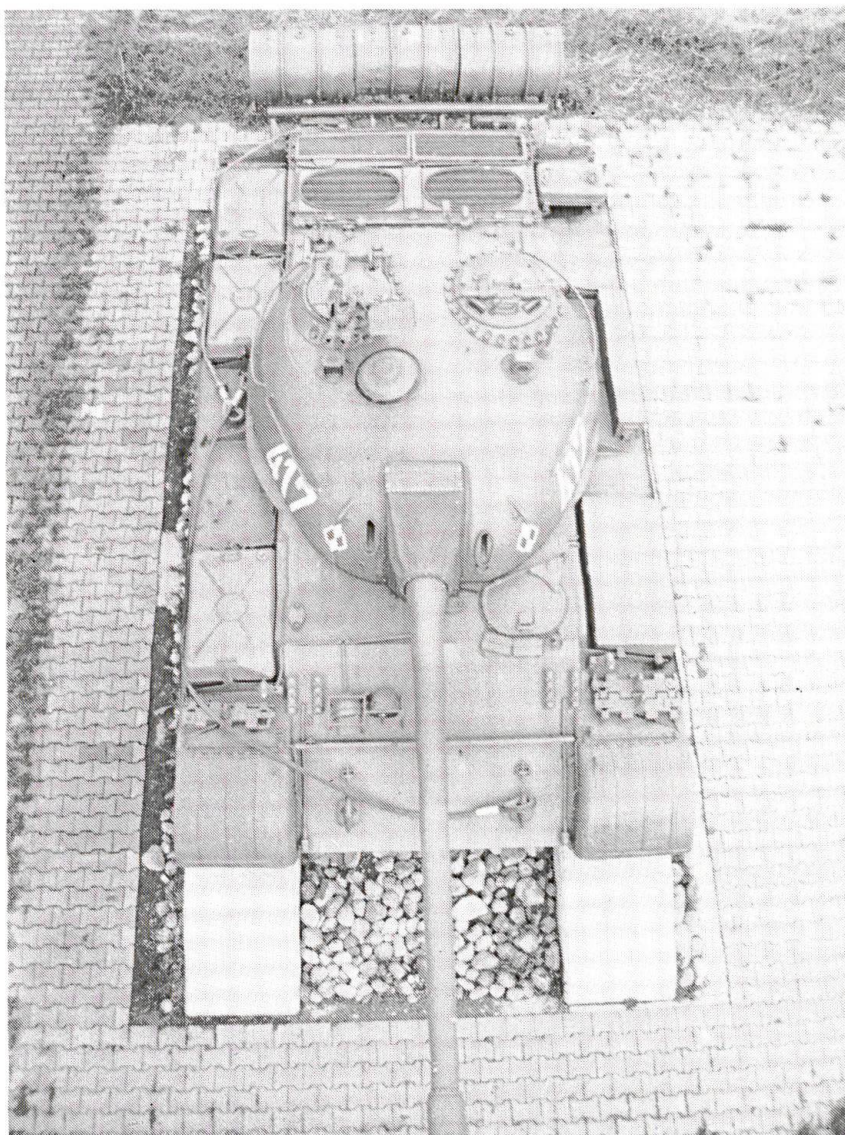
Conclusion

Sur le papier, le T 54/55 apparaît comme un bon char (bonnes performances théoriques), mais, au combat, il souffre de sa «rusticité», car l'équipage doit se battre dans des conditions souvent très éprouvantes. Les compartiments de combat sont exigus et mal adaptés, la ventilation laisse à désirer et l'isolation phonique est déplorable. *Last but not least*, le véhicule aurait des problèmes de fiabilité.

Le T 54/55 a été produit à près de 45 000 exemplaires et exporté dans de nombreux pays. Son succès est principalement dû au fait qu'il représentait une alternative bon marché pour beaucoup de pays du tiers monde désireux de créer des troupes blindées ou de guerroyer à moindres frais. Lors de mon voyage en Israël en 1988, un vétéran, ayant combattu contre le T 54/55, m'a confié que ce char brûlait aussi bien que le T 34...



Gros plan sur l'extracteur de fumée disposé au bout du canon.



Vue en plan du véhicule, à noter la rondeur de la tourelle coulée par rapport à la caisse soudée. On aperçoit clairement le ventilateur du chargeur situé sur le toit de la tourelle.