

# Protitankový potenciál a poválečná služba samohybných dělostřeleckých lafet SU-100

---

lipovylis.cz/wordpress/protitankovy-potencial-a-povalecna-sluzba-samohybnych-delostreleckych-lafet-su-100

David Z Moravy

6. října 2024

Nejlepší sovětský stíhač tanků vytvořený během Velké vlastenecké války byl samohybný dělostřelecký držák SU-100. Bohužel výroba tohoto vozidla začala příliš pozdě a na průběh bojů na sovětsko-německé frontě to nemělo znatelný dopad.

Přestože byl vůz jako celek velmi dobrý a měl vyvážené vlastnosti, měl zpočátku řadu nedostatků spojených s unáhleným náběhem do sériové výroby. Hlavní „dětské vředy“ stíhače tanků SU-100 byly vyléčeny již v době míru. Díky úspěšné kombinaci vysokého modernizačního potenciálu, vysokých bojových a služebně-provozních vlastností trvala životnost a bojová kariéra bojových vozidel tohoto typu dlouhou dobu a kromě sovětské armády v době studené války byla ve výzbroji ve více než 20 zemích. V některých zemích je SU-100 stále v provozu nebo ve skladu.

## Tvorba a výroba PT SAU SU-100

---

První domácí hromadnou specializovanou protitankovou samohybnou dělostřeleckou jednotkou je SU-85. Toto vozidlo postavené na bázi středního tanku T-34 plně vyhovovalo svému účelu. Ale ve druhé polovině války již pancéřování SU-85 neposkytovalo potřebnou ochranu a 85 mm dělo mohlo s jistotou proniknout čelním pancířem těžkých německých tanků na vzdálenost nejvýše 800 m aktivní armádě bylo toto samohybné dělo obecně hodnoceno kladně, ale posádky s reálnými zkušenostmi s ničením nepřátelských obrněných vozidel chtěly bojovat v lépe chráněném vozidle, vyzbrojeném zbraní se zvýšenou silou. Objevily se také stížnosti na životní podmínky, sledovací zařízení a památky.

Výsledky ostřelování ukořistěných těžkých německých tanků na cvičišti prokázaly, že ke spolehlivému průniku čelním pancířem Tigeru na vzdálenost více než 1000 m je nutné, aby standardní ráže 85 mm 53-BR- Střela 365 o hmotnosti 9,2 kg opouští hlaveň s počáteční rychlostí ne menší než 1050 m/s. Stejný projektil vypálený z hlavně kanónu D-5S-85 namontovaného na SU-85 měl rychlost 792 m/s. Zajistit zrychlení stávající střely na takovou rychlost však nebylo možné bez výrazného zvětšení délky hlavně, její pevnosti a použití zvýšené hmotnosti prachové náplně. Určitá omezení byly dány i technologickými možnostmi našich dělostřeleckých závodů. Dalším způsobem, jak zvýšit průbojnost pancíře, by mohlo být hromadné zavedení podkaliberních střel se zlepšenými vlastnostmi. Při výrobě nábojů s karbidovými jádry se však neobešlo bez nedostatkových kovů: kobaltu a wolframu, kterých byl chronický nedostatek pro tavení pancéřové oceli a výrobu hlavně. Po analýze všech faktorů se vojenští a techničtí specialisté rozhodli zvýšit penetraci pancíře zvýšením ráže. Experimentálně bylo zjištěno, že ke spolehlivému zničení těžkých německých tanků je zapotřebí zbraň ráže nejméně 100 mm.

Ještě v polovině roku 1941 konstrukční tým pod vedením V.G. Grabina vytvořil 107mm tankové dělo ZIS-6. Na vzdálenost 1000 m prorazila pancéřová střela o hmotnosti 17 kg, opouštějící hlaveň rychlostí 830 m/s, při setkání pod úhlem 60° prorazila pancíř o tloušťce 110 mm. V září 1941 byla zbraň ZIS-6 připravena k sériové výrobě, ale kvůli odmítnutí výroby tanků KV-3 a KV-4 nebyl tento dělostřelecký systém žádaný. Pokud jde o průbojnost pancíře, ZIS-6 plně vyhovoval požadavkům na instalaci na nový stíhač tanků, ale toto dělo, stejně jako divizní 107 mm M-60, mělo samostatné nabíjení nábojů, což omezovalo praktickou rychlost palby.

Po probrání všech možností GRAU doporučilo vyzbrojit nové protitankové samohybné dělo 100mm dělem s použitím jednotných střel ze 100mm námořního univerzálního děla B-34. Námořní systém měl zpočátku jednotné zatížení a 100 mm projektil zrychlil na vyšší

rychlost než 107 mm. Rozdíl mezi pancéřovými granáty pro B-34 a ZIS-6 se ukázal být menší než dva kilogramy. Vyrobit 100mm tankové dělo s přijatelnými hmotnostními a rozměrovými charakteristikami se však ukázalo jako obtížný úkol a teprve na počátku roku 1944 pod vedením F. F. Petrova, založeného na námořním protiletadlovém dělu D-10, vznikl 100mm kanón D-10S, který byl lehčí než vlastní konkurenti a mohl být umístěn na podvozku středního tanku T-34 bez výrazných změn a zbytečného zvýšení hmotnosti vozidla.

Při vytváření nové samohybné jednotky SU-100 konstruktéři Uralmashplantu použili vývoj na SU-85. Složení posádky SU-100 se ve srovnání s SU-85 nezměnilo, bylo však provedeno mnoho významných vylepšení, z nichž nejvíce navenek patrná byla velitelská kopule, která měla poklop a vyčnívala za obrys pancéřové věže.



#### *Prototyp SU-100 a sériový SU-85*

SU-100 byl vybaven vznětovým motorem V-2-34 o výkonu 500 koní, díky kterému mohlo vozidlo o hmotnosti 31,6 tuny na dálnici zrychlit

na 50 km/h. Rychlost na polní cestě většinou nepřesahovala 20-25 km/h. Kapacita vnitřních palivových nádrží byla 400 litrů, což vozidlu zajistilo dálniční dojezd až 310 km. Dojezd v nerovném terénu – 140 km.

Tloušťka horního čelního plechu a poklopu řidiče byla 75 mm s úhlem 50°, což poskytovalo ochranu proti nejběžnějším německým 75 mm dělům Pak. 40 a Kw.K.40 L/48. Tloušťka bočního pancíře zůstala stejná – 45 mm. Tloušťka pláště zbraně je 100 mm. Tloušťka pancíře velitelské kopule byla zvýšena na 90 mm. Oslabenou oblastí byl poklop řidiče, což poněkud snižovalo pancéřovou ochranu v čelním průmětu. Již během bojů se ukázalo, že čelní pancíř ve většině případů odolal zásahům německých 75 mm tažených děl, 75 mm tankových děl namontovaných na „čtyřech“ a také zásahům 50 mm podkalibrových granátů. Pancéřové granáty ráže 75 mm zanechaly prohlubně 25–35 mm hluboké a jádra 50 mm podkaliberních granátů uvízla v čelním pancíři a pronikla 50–60 mm.



Konstruktéři věnovali zvláštní pozornost zlepšení viditelnosti, k čemuž se na klapce velitelského poklopu objevilo periskopové zařízení MK-IV a po obvodu velitelské kopule byla také pozorovací zařízení. Výfukové plyny zajišťoval výkonný ventilátor. Obecná konstrukce lafety byla podobná jako u SU-85, ale bylo upuštěno od náklonu zadní paluby a byla odstraněna levá přední palivová nádrž, což zvýšilo objem bojového prostoru.

100mm dělo bylo namontováno v přední desce kormidelny v litém rámu na dvojitých nápravách, což umožňovalo zaměření ve vertikální rovině v rozsahu od  $-3$  do  $+20^\circ$  a v horizontální rovině  $\pm 8^\circ$ . Při přímé palbě bylo zaměření na cíl prováděno pomocí teleskopického kloubového zaměřovače TSh-19 a z uzavřených pozic – pomocí panoramatu Hertz a boční úrovně. Během testů byla dosažena rychlost střelby až 8 ran za minutu. Praktická rychlost střelby z děla byla 4-6 ran/min. Ve srovnání s SU-85 se zátěž munice snížila téměř o třetinu a činila 33 nábojů.

Energie děla D-10S stačila na zničení jakýchkoli německých obrněných vozidel. Pancéřová stopovací střela BR-412 o hmotnosti 15,88 kg měla počáteční rychlost 897 m/s a na vzdálenost 1500 m prorazila podél normální linie 115 mm pancíře. Ve vzdálenosti 1000 m při setkání v pravém úhlu pronikla střela ráže 100 mm 135 mm pancéřovou desku.

Při ostřelování ukořistěných tanků na cvičišti bylo zjištěno, že 100mm kanón proniká čelním pancířem Tigeru a Panthera na vzdálenost až 1500 metrů. Boční pancíř nejtěžších sériových německých tanků nepřesahoval 82 mm, stejně jako čelní pancíř hlavních sériově vyráběných středních tanků Pz.Kpfw. IV a později samohybná děla StuG. III/IV, pronikl ze vzdálenosti 2000 metrů nebo více. Určité problémy byly s překonáním pancéřové ochrany tanku Pz.Kpfw. VI Ausf. B a samohybná děla Ferdinand a Jagdtiger vyráběná v malých sériích. Současně, kvůli zhoršení kvality německého pancéřování, které kvůli nedostatku legovacích přísad obsahovalo zvýšené procento uhlíku, bylo tvrdé, ale křehké, zásahy

ze 100 mm granátů ze vzdálenosti 500 -1000 metrů vedlo k tvorbě trhlin, třísek a destrukci svarů. Dělo D-10S tak na skutečné bojové vzdálenosti mohlo s jistotou porazit většinu německých tanků a samohybných děl, když střílelo z jakéhokoli směru. Existují také případy, kdy byly německé střední tanky Pz.Kpfw vyřazeny 100mm tříštivými granáty při střelbě na vzdálenost až 4000 m. IV. Zřejmě se bavíme o poškození podvozku v důsledku blízkého výbuchu silné střely obsahující 1,46 kg trhaviny. Při přímém zásahu do boku se však mohl zlomit i relativně tenký 30mm boční pancíř „čtyřky“.

Místo děrovaných pásových válečkových pneumatik se začaly používat pevné pneumatiky s větší životností. K horní zadní plachtě trupu byly připevněny dvě dýmovnice. Také na střeše kormidelny, vpravo od poklopu pro panorama, byl uzávěr, na kterém byla schovaná nová zátka zbraně.

SU-100 byl uveden do provozu 3. července 1944 rezolucí GKO č. 6131. Uvolnění samohybných děl však bylo zdrženo nedostatkem 100 mm děl D-10S a nábojů do nich. A aby výroba nebrzdila, vyrobili zpočátku přechodný model s 85mm kanónem D-5S-85A, známým jako SU-85M. Toto vozidlo se vyrábělo od září do listopadu 1944 a bylo „hybridem“ podvozku SU-100 a výzbroje SU-85A.

Do července 1945 bylo vyrobeno více než 2 300 SU-100 a sériová výroba v SSSR pokračovala až do roku 1948. V továrnách ve Sverdlovsku a Omsku bylo vyrobeno celkem 3 241 vozidel.

Samohybná děla vyrobená v letech 1946-1948. vyznačovaly se technologií montáže pancéřových tanků, zlepšenou kvalitou svarů a řadou technických inovací zaměřených na zvýšení spolehlivosti.

### **Bojové použití SU-100 v závěrečné fázi války**

---

První várka 40 jednotek SU-100 byla předána k vojenskému převzetí v září 1944.

Samohybné dělo SU-100 úspěšně prošlo frontovými testy, ale dodávky do bojových samohybných dělostřeleckých pluků musely být o několik měsíců odloženy kvůli nedostatku hromadné výroby



100 mm prorážecích granátů. Mimochodem, na stejný problém jsme narazili při bojovém použití polních děl BS-3. Zpočátku jejich munice zahrnovala pouze jednotné střely s vysoce výbušnými tříštivými granáty.



Od doby, kdy se zvládnutí výroby průbojně střely BR-412B protáhlo až do října 1944, dorazila do výcvikových středisek první samohybná děla. Teprve v listopadu byly pluky vybavené SU-100 zformovány a odeslány na frontu. Personální obsazení SAP bylo stejné jako u pluků, které měly SU-85. Pluk se skládal z 318 osob a měl 21 samohybných děl (20 vozidel v 5 bateriích a 1 samohybné dělo velitele pluku).



Na konci roku byly na základě samostatných tankových brigád zformovány tři samohybné dělostřelecké brigády (SABR): 207. leningradská, 208. dvinská a 209. Každá brigáda měla 65 SU-100 a 3 SU-76M. Hlavními důvody pro vznik SAPR byly potíže s řízením a organizací zásobování SAP, jejichž počet koncem roku 1944 dosáhl dvou set.

SU-100 šel hromadně do boje v lednu 1945 během budapešťské operace. V té době byla Rudá armáda již dostatečně nasycena protitankovým dělostřelectvem, novými tanky T-34-85 a IS-2 a také samohybnými děly SU-85, ISU-122 a ISU-152, které byly z protitankového hlediska velmi účinné. Vpředu se samohybná děla SU-100 zpočátku vůbec neprojevovala. Běžný provoz nových samohybných děl navíc ztěžovala řada konstrukčních a výrobních vad. Na některých vozidlech se objevily praskliny ve svarech korby a při střelbě byly zničeny části dělostřelecké jednotky. Navzdory skutečnosti, že na základě provozních zkušeností SU-122 a SU-85 byla zesílena silniční kola SU-100 a byla provedena vylepšení konstrukce zavěšení, bylo pozorováno zvýšené opotřebení předních válců. Nejenže byly zničeny obvazy, ale také byly nalezeny



praskliny na kotoučích. V důsledku toho bylo nutné současně zásobovat díly opěrnými kladkami a vyvinout pro ni zesílený přední opěrný válec a vyvažovačku.

Nová samohybná děla se ukázala 11. ledna, kdy až 100 německých tanků podporovaných pěchotou zahájilo protiútok. Toho dne síly 1453. a 1821. SAP spálily 20 nepřátelských tanků. SU-100 byl nejvíce používán během operace Balaton ve dnech 6. až 16. března 1945, kdy odrážel protiútoky 6. tankové armády SS. Do urputných bojů se zapojily tři samohybné dělostřelecké brigády a několik samostatných samohybných dělostřeleckých pluků. Během operace sehrál SU-100 významnou roli při odrážení německých tankových útoků a ukázal se jako vysoce účinná zbraň v boji proti německým těžkým obrněným vozidlům, včetně těžkých tanků PzKpfw VI Ausf. B Tygr II. V důsledku operace si SU-100 zasloužil mimořádně vysokou pochvalu.

V závěrečné fázi války se německé tanky objevovaly na bojišti jen zřídka a posádky SU-100 používaly hlavně vysoce výbušné tříštivé granáty UOF-412, které měly výrazně lepší škodlivý účinek než 85mm granát UO-367. prokázala dobrou účinnost proti polním opevněním, živou sílu a lehce obrněnou techniku nepřítele.

Experimentálně bylo zjištěno, že při roztržení 100mm UOF-412 se vytvořilo asi 500 velkých úlomků, které zasáhly ležící pěchotu ve vzdálenosti 22 m podél fronty a 9 m do hloubky. Růstové terče byly zasaženy ve vzdálenosti 31 m vpředu a 13 m do hloubky.

Samohybné dělo vystřelující vysoce výbušné tříštivé granáty o hmotnosti 15,6 kg obsahující 1,46 kg TNT bylo poměrně silným prostředkem k ničení polních opevnění během útočných operací, přičemž mělo výhodu oproti středním tankům T-34-85 a samohybným dělům SU- 85.

Spolu s jeho vysokými protitankovými vlastnostmi a schopností 100mm děl účinně ničit polní opevnění a ničit živou sílu se ukázalo, že SU-100 je vůči pěchotním protitankovým zbraním zranitelnější než tanky. Bylo to způsobeno tím, že samohybná děla zpočátku

neměla kulometnou výzbroj a namíření zbraně na blízké cíle vyžadovalo otočení trupu. Vzhledem k tomu, že délka hlavně děla D-10S přesahovala 5 metrů, bylo obtížné manévrovat v drsných zalesněných oblastech a ve městě. Aby se snížily ztráty od pěchoty vyzbrojené nábojnicemi Faust, byla některá vozidla navíc vybavena lehkými kulomety. Při vedení bojových operací v obydlených oblastech bylo doporučeno do nich pokud možno nezavádět SU-100, ale použít ISU-152 a tanky k ničení opevnění na území města.



Samohybná děla SU-100 neutrpěla téměř žádné ztráty palbou z protiútoků nepřátelských tanků. Převážná část vozidel zničených a poškozených při útočných operacích se stala obětí přímé palby z protitankových a protiletadlových děl a byla také vyhozena do povětří minami. Po zahájení berlínské operace se jí zúčastnila samohybná děla. V městských bitvách byla k jednotlivým střeleckým jednotkám a podjednotkám přidělována samohybná děla, aby je posílily. Pokud na přístupech k Berlínu nebylo procento nenávratně zničených vozidel velké a většina poškozených SU-100 mohla být vrácena do

provozu, pak po vstupu sovětských vojsk do města narostly nenahraditelné ztráty a nemálo vozidla vyhořela v důsledku zasažení kumulativními granáty. K začátku dubna tak měla 2. gardová tanková armáda 46 SU-100. Od 16. dubna do 21. dubna bylo ztraceno 5 SU-100. Než berlínská operace skončila, 2. gardová tanková armáda nenávratně ztratila dalších 7 SU-100, včetně 5 vozidel přímo ve městě.

### **Poválečná výroba a modernizace SU-100, stejně jako služba v sovětské armádě a v zahraničí**

---

V SSSR se v poválečném období SU-100 nevyráběly dlouho, což se vysvětluje zavedením hromadné výroby tanků T-54, které byly vyzbrojeny 100 mm kanónem D-10T a byly lepší. Na samohybná děla z hlediska bezpečnosti.

Vezmeme-li však v úvahu skutečnost, že v první poválečné dekádě nebylo sovětské vedení připraveno dodávat T-54 do zahraničí a síla děla T-34-85 nestačila ke spolehlivému průniku pancířem nových Americké a britské tanky, potřeba SU-100 v armádách “východního bloku” zůstala.

Pro zvýšení protitankového potenciálu ozbrojených sil zemí ATS a dodávek do „rozvojových zemí“ byla založena licenční výroba SU-100 pod názvem SD-100 nejprve v Praze a poté v československém závodě ZJVS. v Martině. V lokomotivce SMZ (jedna z továren koncernu Škoda, sídlící v Dubnici nad Váhom) vyrobili také licenční D-10S, který dostal československé označení 100 mm SHK vz.44 S. Vývoj výroby SU-100 v Československu usnadnila skutečnost, že v roce 1951 byly u nás vyrobeny střední tanky T-34-85.



Československé samohybné dělo mělo řadu vnějších prvků, které jej umožňovaly vizuálně odlišit od SU-100 vyrobeného v SSSR. Také trup SD-100 vynikal přesnějšími svarovými švy a téměř dokonalým povrchem pancéřových plátů. Vnější dekorace neovlivnila bojové vlastnosti vozidel, ale demonstrovala úroveň kultury výroby.

Celkem v ČSR v letech 1953-1956. Bylo vyrobeno 770 SD-100. Z tohoto množství obdržela československá armáda 460 kusů, zbytek byl dodán na Kubu, Sýrii a Egypt. Kubánská armáda použila samohybná děla s velkým efektem při odražení kontrarevoluční invaze v Zátocce sviní. Několik samohybných děl tohoto typu je instalováno v kubánských městech ve formě pomníků.





Syrská a egyptská samohybná děla se účastnila ozbrojených konfliktů v letech 1956, 1967 a 1973. Arabové spolu s dalšími obrněnými vozidly vrhli na bojiště velké množství provozuschopných SD-100.





U tankových pluků ČSLA činil podíl SD-100 do roku 1960 třetinu z celkového počtu vozidel. Tanky T-34-85 nahrazené samohybnými děly byly odeslány do skladu. V 60. letech, po zahájení dodávek T-54, začaly SD-100 jít do skladovacích základen a byly aktivně nabízeny zahraničním kupcům. Aktivní služba SD-100 v Československu však pokračovala až do konce 70. let 20. století, tato vozidla byla v záloze až do poloviny 90. let.

Přibližně stejná situace s SU-100 byla v sovětské armádě. Podle referenčních údajů bylo v listopadu 1947 v provozu 2 628 samohybných děl se 100 mm dělem.



Přestože měl SU-100 řadu nevýhod, byl horší v ochraně než tanky T-54/55 a neměl proti nim žádné výhody ve výzbroji, samohybná děla byla aktivně používána až do počátku 80. let a nakonec byla vyřazena z provozu v r. Rusko na počátku 90. let. Zdá se, že poslední SU-100 v bojových jednotkách byly provozovány na Dálném východě, což bylo způsobeno lepší manévrovatelností těchto vozidel na měkkých půdách ve srovnání s T-54, T-55 a T-62,

relativně slabým tankovým parkem dostupné v Číně. Letouny SU-100 byly rovněž zapojeny do nasazení „omezeného kontingentu“ do Afghánistánu.

Navzdory skutečnosti, že základní podvozek SU-100 byl zastaralý a z hlediska požární bezpečnosti a přežití posádky v případě bojového poškození nebylo umístění palivových nádrží v bojovém prostoru optimální, samohybná děla byly v letech 1950-1970 modernizovány a generální opravou.

Trvalo dlouho, než se překonala nízká životnost předních válců. I přes zesílení pružin odpružení nebylo možné zajistit požadovaný záruční nájezd 3000 km. Od roku 1948 byl záruční kilometrový výkon SU-100 1000 km. V poválečném období byl tento problém vyřešen instalací podvozkových dílů z tanku T-44M.

Koncem 50. let – začátkem 60. let bylo pozorovací zařízení velitele MK-IV nahrazeno panorámatem velitele binokulárního dalekohledu TPKU-2 se stupnicí souřadnic a dálkoměru, které mělo pětinasobné zvětšení a zorné pole 7,5 ° podél horizontu, což umožňovalo rozpoznávání cíle na vzdálenost až 3 km. Při modernizaci SU-100 byly vybaveny pasivními přístroji pro noční vidění BVN a TVN-2, které pracovaly ve spojení se světlometem FG-10 vybaveným IR filtrem a VHF radiostanicí R-113.

V polovině 50. let se v muničním nákladu objevil výstřel účinnější pancéřové střely UBR-412D. Tato střela váží 15,88 kg a má počáteční rychlost 887 m/s. Na vzdálenost 1000 m je UBR-412D běžně schopen prorazit 190 mm pancíře. To však nestačilo na sebevědomý boj proti britským tankům Chieftain, stejně jako americkým M-48A2 a M-60. Podkalibrová střela 3BM8 o hmotnosti 5,7 kg, opouštějící hlaveň při rychlosti 1415 m/s, mohla prorazit pancíř M-48A2 z libovolného směru, stejně jako věže Chieftain a M-60, ale nepronikl horním čelním pancířem těchto tanků. Kumulativní nerotační stopovací projektil 3BK5 o hmotnosti 25,5 kg a s počáteční rychlostí 900 m/s při dopadovém úhlu od normály 60° na libovolnou

vzdálenost překonal homogenní pancíř o tloušťce 180 mm, který umožňoval zasáhnout všechny v té době existující západní tanky. Standardní muniční náklad modernizovaného SU-100 sestával z 16 vysoce výbušných tříštivých, 10 průbojných a 7 kumulativních granátů.



Modernizovaný SU-100 se navenek od původní verze lišil vnějšími boxy na nářadí a příslušenství a také silničními válci.

Koncem 70. let vyvinul 38. výzkumný ústav BTT v Kubince systém rádiového řízení pro přeměnu zastaralých tanků na pohyblivé cíle schopné vypálit jeden slepý výstřel nabitý do zbraně. Počínaje rokem 1981 přeměnil závod na opravu tanků Borisov 121 SU-100 na samohybné cíle, které se účastnily velkých cvičení Zapad-81, Zapad-83, Zapad-84 a Autumn-88.

V zahraničí byl SU-100 kromě států, které byly součástí ATS, provozován v Alžírsku (do začátku 90. let), Albánii (do poloviny 90. let), Angole (zničen v boji nebo odepsán kvůli poruchám koncem 80. let 20. století, Bulharsko (do roku 1993), Čína (do začátku 80. let), východní Německo (ve skladech do sjednocení s Německem),



Maďarsko (ve skladech do začátku 90. let), Irák (ve skladech do roku 2003), Mongolsko (do konce 80. let), Polsko (do poloviny 80. let), Rumunsko (ve skladech do roku 2015), Jugoslávie (do konce 90. let).

Podle referenčních údajů si Alžírsko ponechává v záloze asi 40 SU-100, KLDK může skladovat asi stovku samohybných děl, Maroko má asi dvě desítky SU-100, ale ty už s největší pravděpodobností nejsou provozuschopné. Donedávna bylo ve Vietnamu přibližně 80 strojů, ale není známo, zda jsou nyní používány.



SU-100 na ulici Sana

Od roku 2014 byly v Jemenu uloženy tři desítky SU-100.

Samohybná děla postupně chátrala, byla držena v hangárech, ale po zahájení ozbrojených střetů mezi vládními silami a skupinou Houthi zůstala v paměti. Některá ze samohybných děl byla oživena a používána jak armádou, tak šíitskými rebely. Naposledy bylo jemenské SU-100 vidět v pohybu v roce 2017.

*Pokračování...*

## Continue Reading

---

Previous Suchoj S-70 Ochotnik (URBK) + VIDEO