

TARİH KÖŞESİ



AĞUSTOS 2015

WAR
THUNDER

[Giriş]

[ETKİNLİK] Kara Perşembe Etkinlikleri.....	2
Yazar: War Thunder Ekibi	
[AYIN ASI] - Pilot Yüzbaşı Eric Lock.....	5
Yazar: Mark Barber, War Thunder Tarih Danişmanı	
[ULUSAL KUVVETLER] Filipin Hava Kuvvetleri.....	9
Yazar: Adam "BONKERS" Lisiewicz	
[ARAÇ PROFİLİ] Canadair CL-13 Mk 5 Sabre.....	12
Yazar: Scott "Smin1080p" Maynard	
[ARAÇ PROFİLİ] T-50.....	15
Yazar: Jan "RayPall" Kozák	
[TARİH] Jet Motorları.....	19
Yazar: Joe "Pony51" Kudrna	
[KARA KUVVETLERİ] 1. Zirhli Tümen (ABD Ordusu).....	22
Yazar: Adam "BONKERS" Lisiewicz	
[SAVAŞÇI PROFİLİ] Dmitry Fyodorovich Lavrinenko.....	26
Yazar: War Thunder Ekibi	
[ARAÇ PROFİLİ] Supermarine Seafire FR 47.....	28
Yazar: Sean "Gingahninja" Connell	
[TARİH] ShVAK Topu.....	31
Yazar: Jan "RayPall" Kozák	
[ARAÇ PROFİLİ] PzKpfw 38(t) Ausf. A & F.....	34
Yazar: Joe "Pony51" Kudrna	
[ULUSAL KUVVETLER] Irak Hava Kuvvetleri.....	38
Yazar: Jan "RayPall" Kozák	
[ARAÇ PROFİLİ] Lavochkin La-7.....	42
Yazar: Adam "BONKERS" Lisiewicz	
[ANMA] Slovak Ulusal Ayaklanması.....	45
Yazar: Jan "RayPall" Kozák	



Download Wallpaper [1280x1024](#) | [1920x1080](#)

[ETKİNLİK] Kara Perşembe Etkinlikleri

2 Ağustos - Yazar: War Thunder Ekibi

Pilotlar! Bu hafta sonu War Thunder'da ki en iyi uçakları kullanma becerinizi göstermenizin tam zamanı. ékara perşembe etkinliğimize katilin ve Kore üzerinde jet muharebesinin tadına varin!

Kara Perşembe, USAF pilotları tarafından ünlü "MiG Vadisi'nde" gerçekleşen ve Kore üzerinde bir bombardıman görevi sırasında Sovyet MiG-15 jetlerinin B-29 Superfortress uçaklarına saldırdıkları bir olaya verilen takma isimdir.



MiG-15'ler USAF B-29'lara saldırmak için dönüyor

Birleşmiş Milletler pilotları tarafından ifade edildiği şekliyle MiG Geçidi, BM ve Kuzey Kore güçleri arasında sayısız

it dalaşının yaşandığı Kuzey Kore'nin bir bölümüdür. Kuzey Kore ile müttefik olan milletler, Sovyetler Birliği ve Çin Halk Cumhuriyetinden olan havacılar bu bölgedeki hava savaşlarında da rol almıştır. Bu takma addaki "MiG" terimi anlaşmazlığın büyük bölümünde baskın olarak kullanılan Sovyet yapımı Mikoyan-Gurevich MiG-15 uçağını ifade eder. Bu yer, dünyanın ilk büyük çaplı jete karşı jet hava savaşlarına ev sahipliği yapmıştır. MiG-15'ler North American F-86 Sabre gibi jetlerle çarpışmıştır.

12 Nisan 1951'de, üç MiG-15 filosu, toplamda 30 uçak, bir grup USAF B-29 Superfortress bombardıman uçağına saldırmıştır ve bu saldırı sırasında

gerçekleşen olayların ardından USAF pilotları bu günü "Kara Perşembe" olarak ifade etmeye başlamışlardır. B-29 uçakları yaklaşık 100 F-80 Shooting Star ve F-84 Thunderjet'in koruması altında idiler. Açıkça sayıca az olmalarına rağmen MiG-15 pilotları ok kanatlı olmayan hasımları geçip gitmeyi başarmış ve B-29'lara saldırmışlardır. Toplamda 3 tanesi düşürülmüş 7 tanesi hasar görmüştür ve Sovyet tarafı bunu hiç kayıp vermeden başarmıştır. Bu olayın ardından, bu bölgedeki ABD çıkışları 3 ay gibi bir süre için durdurulmuştur. Bunun ardından küçük bombardıman grupları halinde gece görevleri yürütülmüştür zira Kore'ye gündüz yapılan saldırılar kaldırılmıştır.



F-86A-5-NA 48-257, 334. FIS / 4. FIW, Capt. James Jabara tarafından uçuruldu. Kamuflajı Yapan: [Enzofer](#) | [Buradan](#) indirin!

**Gelecek Güncellemelerin Birinde War Thunder'a ekleyeceğimiz
12. FBS 'Foxy Few' ve 8. Kings Royal Irish Hussars Çıkartmaları:**



12. FBS 'Foxy Few' ve 8. Kings Royal Irish Hussars



Çıkartmalar:Jej "CharlieFoxtrot" Ortiz ve Branislav "InkaL" Mirkov



Supermarine Spitfire Mk.Vb (oyundaki Mk.IIb için), 1941 yılında RAF hizmetinde iken.
Kamufleji yapan: [Luckyleprechaun](#) | [Buradan İndirin](#)

[AYIN ASI] Pilot Yüzbaşı Eric Lock

4 Ağustos - Mark Barber, War Thunder Tarih Danışmanı

Bu yıl bugüne kadar savaşmış en sembolik, en kritik ve en büyük hava savaşlarından biri olan Britanya Muharebesi'nin 75. Yıldönümüdür. 18 Ağustos, "En Zor Gün", harekâtin başından beri tek bir gün içinde her iki tarafın da en çok kaybı verdiğine tanık olmuşken 15 Eylül'de savaşın zirvesi olarak kabul edilmiştir. Buradan yola çıkarak, "Ayın Asi Yazı Dizisi", Ağustos ve Eylül aylarında tarihin en büyük hava savaşlarından birinin en büyük iki asini kutlayacaktır.

Eric Lock Nisan 1919 da İngiltere'nin batısının iç kısımlarında Shropshire kırsalında Shrewsbury yakınlarındaki Bayston Hill köyünde dünyaya geldi. Ailesi çiftçilik ve madencilikle uğraşıyordu; Lock özel eğitim almıştı ve çocukluğunun çoğunu at binerek kırsal

bölgede sürekli avlarından geçirdi. Babası gezgin bir sirkten bir turluk uçuş için bilet aldığında bir ergen olarak ilk kez havacılığı tattı. Söylenildiği üzere genç Lock bunda pek de etkilenmemişti ve çiftçilikte babasının ayak izlerini tutkuyla takip etmeye devam etti.



Eric Lock, kendi Spitfire'i ile

Her Őeye ragmen, geliŐen olayların Lock'ın geleceğinde derin bir etkisi olacaktı. 1930'ların sonlarına doğru politik gerilimin alenen düŐmanca ve her geÇen gün artarak tirmanması ile bir savaşın pek de uzakta olmadığı belliydi. Lock, savaşa gitmesi gerekirse savaŐmanın en iyi yolunun havacılık olduğunu fark etti ve böylece savaş zamanında havacı personelin sayısını tamamlamak için 1936 da kurulmuş bir organizasyon olan Kraliyet Hava Kuvvetleri Gönüllü Yedekleri saflarına kaydıldı. Eylül 1939'da savaş patlak verdiğinde Lock askere  agrıldı. Uçuş eğitimlerinde parladı ve tek kişilik avcı uçaklarına yerleŐtirildi. İlk ön-cephe filosu olan Yorkshire'daki RAF Catterick'den Supermarine Spitfire 41.

Filosuna gönderilmeden önce Mayıs 1940'da Pilot Subay olarak atandı.

İlk ön-cephe görevine başladıktan kısa bir süre sonra, "Kesik Lockie" –kısa boyundan dolayı verilmiş bir takma isim- evlenmek için kısa süreliğine eve döndü. 41. Filoya döndükten sonra, uzun günler boyunca Alman akıncılarını hazırda bekleyerek filodaki günlük işlerine devam etti. Bu 41. Filo pilotları için oldukça sinir bozucuydu zira onlara göre 13. Grubunun bir parçası olarak kuzeyde izole edilmiş halde İngiltere'nin güneyinde Britanya Muharebesi savaŐılırken tüm yapabildikleri sadece uzaktan izlemektir. Buna ragmen yine de Lock 15 Ağustos'ta ilk uçağını düŐürmeyi başardı, Kuzey Denizinin üzerinde bir Bf110.



Kamufleji yapan: [Luckyleprechaun](#) | [Buradan İndirin](#)

Eylül ayının başında herŐey değişti. Yaz çarpıŐmalarından bitkin düŐmüş ve hırpalanmış gazileri rahatlamak amacı ile deđiŐim dalgasının bir parçası olarak 41. Filo güneye sevk edildi.

Şimdi RAF Hornchurch'de yerleŐmiş olan Lock savaşın tam ortasındaydı. Vardıktan iki gün sonra, tek bir çarpıŐmada bir Bf109 eskortu tarafından saldırıya ugramadan hemen önce iki

Alman bombardiman uçağını düşürdü. Lock, Alman avcı uçağına saldırmak için döndü ve kısa bir it dalaşının ardından onu da düşürdü. 11. Gruptaki ilk haftasının sonunda, Lock 9 hava zaferi ile kredilendirildi ve Üstün Uçuş Madalyası (Distinguished Flying Cross) ile ödüllendirildi. Inanılmaz bir şekilde, 19 gün içerisinde 15 Alman uçağını düşürdükten sonra yalnızca 3 hafta içinde madalyasına bir rozet daha takti.



Hizmetleri sebebiyle, onuruna kendi ismi verilmiş Lock sokağı

17 Kasım'da, Lock Clacton yakınlarında bir düşman uçuş formasyonunu engellemek için acil havalandı, takip eden mücadelelerde JG54'ün iki Bf109E'sini düşürdü ancak bir başka Alman avcısı tarafından vuruldu. Mermiler ve top fişekleri Spitfire'in kokpitinden içeri saçılarak, Lock'u her iki bacağından ve sağ kolundan yaraladığı gibi uçağının gazinin de tamamen açılmasına da neden oldu. Sakatlanan Spitfire'ini gerisin geriye üssüne uçurmayı başardı, 20bin den 2000 ft'e alçalıp motoru kestikten sonra Martlesham Heath'da süzülerek bir iniş gerçekleştirdi. Lock

kurtarılmadan önce iki saat boyunca kokpitinde kısıp kaldı ve iki mil boyunca askerler tarafından tüfekleri ve kabanları ile yaptıkları sedye üzerinde taşındı. İyileşmesi için on beş ayrı operasyon gerektiği halde 1941 Mayısına kadar hastanede kalacaktı.

Lock bu ana kadar 8 muhtemel ve 23 kayıtlı galibiyet ile kredilendirildi. Filosunun Britanya Muharebesine nispeten geç girmiş olmasına rağmen, Eric Lock, bazı kaynaklara göre Çek pilot Josef Frantisek'i gösterecek kadar tüm hareketin en skorer müttetik pilotu olarak geniş çapta tanındı. Lock, ülkesinin savunmasına yaptığı katkıdan dolayı Üstün Hizmet Madalyası ile ödüllendirildi. Lock, 611. Filoya sevk edilmeden önce takviye kursu ile Haziran 1941'de bir RAF Hornchurch'e ait Spitfire Mk. Vs uçurarak kokpiti geri döndü. Şimdi Pilot Tegmen olarak terfi etmiş halde, Lock artık RAF'in işgal edilmiş Fransa üzerinde operasyonlara başlamak için adım atmasıyla taarruz sortilerinin Uçuş Komutanı olmuştur.

Lock yeteneğini kaybetmemişti, aksiyona dönüşünün ilk birkaç haftasında üç Bf109'u düşürdü. 3 Ağustos'ta bir avcı süpürme saldırısı sırasında Fransa üzerine doğru uçuş seferine liderlik etti. İngiltere dönüşleri sırasında uçuş takımına, Calais yakınlarındaki bir yolda düşman askerlerinden oluşan bir yoğunlaşma gördüğünü haber verdi. Ardından Lock en son bir kanadını düşürerek formasyondan ayrılıp saldırmak için daldığı sırada görüldü.

Yoldaşları Spitfire'ini gözden kaybettiler, formasyona bir daha katılmadı ve telsiz çağrılarına da cevap vermedi. Bir enkaz yada ceset hiçbir zaman bulunamadı.

Karizmatik bir pilot olan Lock, Spitfire'ından 'V' for Victory boyaması ile uçtu ve çatışmada ele geçirilmiş bir Alman can yeleği giydi; arkadaşı olan yaralı bir onu hastanede kaldığı sırada hemşirelerle flört eden mizacı ile

hatırlıyordu. Pek azı böylesine kısa bir sürede Lock'ın savaştaki olaganüstü başarısına denk olabilmiştir. Bugün, Sleep havaalanında ki Shropshire Havaçılık Klübü, barlarını yerel kahramanlarının onuruna adlandırmıştır; Pilot Tegmen Eric Lock'un çeşitli resimleri şimdi uçuş hangarının üzerinden komşu RAF Shawbury'de helikopter pilotu olarak eğitim alan diğer bir nesil RAF pilotlarına bakmaktadır.

Gelecek Güncellemelerin birinde, Eric Lock'un Spitfire'in da bulunan "Victory (Zafer)" El İşareti Çıkartmasını oyuna ekleyeceğiz:



VICTORY

Çıkartmayı Yapan: Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz



P-26 Filipinler Hava Kuvvetleri, Kamufleji Yapan [BaronDonGiggles](#) | [Buradan İndirin](#)

[ULUSAL KUVVETLER] Filipin Hava Kuvvetleri

4 Agustos - Yazar: Adam "BONKERS" Lisiewicz

Filipin Hava Kuvvetlerinin hikayesi Mart 1917 tarihinde başladı. Bu tarihte Filipin Ulusal Muhafızları, Milis Yasası 2175 ile kuruldu.

Kara birliklerinin dışında yeni oluşum, 15 subay ve 135 erden oluşan bir hava birliğine de sahipti. Yeni kurulan birlikleri 1. Dünya Savaşı için çok geç kalmışlardı ancak savaşın bitmesi sayesinde bir çok yeni uçak alabilme fırsatına eriştiler. Ancak ortada henüz eğitimli pilot yoktu. Filipin Hükümeti, Curtiss Havacılık Okulundan ilk grup pilotlarını eğitmesi için yardım istedi. Eğitim üssü Camp Claudio'da kuruldu ve 1920 yılında ilk Filipin pilot Lt. Leoncio Malinao, Filipinler'in askeri tarihinde bir yerli pilotun gerçekleştirdiği ilk solo uçuşu yaptı. İlk öğrenci-

lerin eğitimi Aralık 1920'de bitti, 33 katılımcıdan 25'i eğitimde başarılı oldu ve pilot olma hakkı kazandılar ve resmi olarak ilk eğitimli Filipinler pilotları oldular. Ancak şimdi ana problem yeterli ekipmanın, temel olarak uçakların bulunmamasıydı.



Filipinler Hava Kuvvetlerinin P-51 Mustang'leri, 1950'ler

1935 yılında bu durum, Filipinler Jandarma Hava Kolu kurulduğunda deği-

ti. Bir yıl sonra bu birliğin ismi Filipinler Ordusu Hava Kuvvetleri (PAAC) olarak değiştirildi. Bu yeni güç, üç adet Stearman 73L-3 eğitim uçağı ile kuruldu. Aralık 1941 tarihinde Japon istilası başladığında yeni gücün avcılar (genellikle Boeing P-26A Peashooter'lar), hafif bombardıman uçakları ve eğitim uçakları dahil olmak üzere 54 tane uçağı vardı. Japon saldırısı çok sertti ve tarihi geçmiş Peashooter'lar Japonlar'ın çok daha üstün Zero'larına karşı koyamadı. Buna rağmen PAAC pilotları cesurca savaştılar ve skor elde etmeyi dahi başardılar. 1942 Mayısında Corregidor'un düşüşü savaşın bitişinin habercisi oldu ve PAAC dağıtıldı.

Filipinler 1945 yılında Japon yönetiminden özgürleştirildiğinde yeni kurulan hükümet hava kuvvetlerini tekrar düzenledi. Bu çalışmanın bir adımı, Hava Kuvvetleri'ni Ordu'dan ayırıp kendi komuta zinciri ile ayrı bir branş haline getiren Kararname 94'tü. Bu emirin bir diğer getirisi ise Filipin Hava Devriyesinin kurulması oldu. Yeni

kurulan bu birlik hemen yeni uçaklarla donatıldı - temel olarak P-51 Mustang'lar- ve bu uçaklar 50'li yıllarda Kamlon ve HUK isyancılarına karşı hava destek görevlerinde kullanıldılar. PAF, 1955 yılında Lockheed T-33 eğitim uçağı ve 1956 yılında F-86 Sabre avcılarını satın alarak jet çağına giriş yaptı. Filipinli pilotlar 1963 yılında Kongo'da barış gücü görevlerine katıldılar ve ayrılıkçı isyancılara karşı saldırılar düzenlediler. 1970'lerde Hava Kuvvetleri tekrar göreve çağırıldı, bu sefer Moro Ulusal Özgürleştirme Cephesi ve Yeni Halk Ordusu'na karşı savaştılar.

Günümüzde PAF'in ana uçakları Rockwell OV-10 Bronco ve Marchetti S.211 eğitim uçağı ancak bu durum, Güney Kore'den alınacak KAI FA-50 hafif avcılarını ile değişmek üzere. Filipinler Hava Kuvvetleri tarafından kullanılan diğer araçlardan bazıları ise C-130 nakliye uçağı ve W-3 Sokol helikopterleri.



Yüzbaşı Antonio Bautista, F-86 Sabre Jet Avcısının yanında duruyor

Gelecek g¼ncellemelerin birinde oyuna Filipinler Hava Kuvvetleri çıkartmasını ekleyeceğiz:



ıkartmayı yapan: Colin 'Fenris' Muir



RCAF Canadair Sabre CL-13 Mk.4, uçak 19627 (XB753), 422 "Tomahawk" Filosu, Baden (September 1953), kamuflajı yapan: [MightyArrow](#) | [Buradan indirin](#)

[ARAÇ PROFILI] Canadair CL-13 Mk 5 Sabre

6 Ağustos - Yazar: Scott "Smin1080p" Maynard

Canadair CL-13 Mk 5, MiG 15Bis ile birlikte iki adet Alman üst seviye jet avcı uçğından biridir. MiG, oyuncular arasındaki popüler tercih olmakla birlikte CL-13, oyundaki en yüksek azami hızlardan birine sahip olan son derece yüksek performanslı bir uçaktır. İkonik Messerschmitt ağacının sonunda 5. Seviyede yerleştirilmiş olarak CL-13, efsanevi Bf109 serisini takip eden Me 262 üçlemesinin üstüne gelmektedir.

Hücum açısından CL-13, toplam 1800 mermilik mühimmat yüklü 6 x 12.7mm (.50 cal) Browning M3 makineli tüfekleri ile donatılmıştır. Bunlar MiG'in 37 ve 23mm'lik birleşiminin ağır yumrugunu karşılamasa da, buruna monteli 6 makineli tüfeği jet savaşında popüler bir tercih olan M20

Zirh Delici Yanıcı İzli mühimmat kemeri ile birlikte yetip de artmaktadır. Ufak kalibreli olmasının bir neticesi olarak CL-13 MiG-15 veya Sabre F-2'ye kıyasla daha fazla cephaneye sahiptir ve bu sayede muharebede daha uzun süre dayanabilmektedir ve çatışma anında daha fazla hataya izin vermektedir. Bu pilotlar için sıkışıklıklarında rahat nefes alabilecekleri alan demektir ve disiplinli bir tetik parmağı ve iyi nişan alma ile yeniden silanmak için havaalanına daha az gidileceği anlamına gelir. Bununla birlikte, CL-13 Mk 5 kara saldırısı rolüne izin veren harici bir dizi stora da sahiptir. Gerekliliği durumunda daha büyük ve daha ağır hedeflere yapılan saldırıları desteklemek için 16 x 127mm HVAR roketler ya da 2 x 1000lb AN-M65 bombası kanatların

altına yerleştirilebilir. Harici storlar yüzünden meydana gelen ekstra parazit direnç kuvveti tabii ki büyük miktarda performans kaybına da neden olur.

Üst seviye jetlerin çoğu gibi hayatta kalmanın anahtarı enerjidir. İrtifa ve hız CL-13'ün savaştaki başarısı ya da başarısızlığı için esastır zira Amerikan emsalleri gibi dönemezler veya İngiliz jetlerinin çoğu gibi manevra yapamazlar. Sabre'nin hava frenleri olduğu halde bunlar sadece ekstrem durumlarda veya iniş yaklaşmalarında açılmalıdır. Hız kaybı veya düşük irtifada enerjiden mahrum kalmak CL-13'ü ancak hasım uçaklar için kolay bir av yapacaktır. Güç destekli kontrolleri sayesinde Canadair Sabre'nin, diğer üst seviye jetlerle kıyaslanmayacak ve sadece diğer Sabre F modellerinde olan olaganüstü bir tonu hızı vardır. Bir dalış sırasında CL-13 savaşta yüzleştiği diğer birçok uçaktan çabucak sıyrılabilir ve bu sayede kendi güçlü yanlarına göre oynandığı takdirde pilotlara çatışmayı dikte etme kudreti verir. Canadair Sabre çoğu jet uçağında olduğu gibi en iyi bir filonun parçası veya organize ve koordineli bir takımın parçası olarak çalışır. Dost pilotları çok yakında tutmak ve iyi bir durumsal farkındalık CL-13 için en etkin performansı garantiler.

Canadair CL-13 esasen başarılı North American F-86 Sabre'nin lisanslı bir versiyonudur. İlk siparişler Kore'deki anlaşmazlığın gelişmesine bağlı olarak arttı ve birçok ülke servisteki MiG-15

ve F-86'nin üzerinden her ikisinin de performansını gördükten sonra iyice kızıştı.



Canadair CL-13, Luftwaffe işaretleri ile

Mk-5, güç destekli kontrol yüzeyleri ve son F-86 F modellerinden alınan birçok özellik ve "tam hareketli kuyruk" ihtiva ediyordu. Buna rağmen CL-13'ün en büyük farkı Amerikan emsallerine göre daha fazla verim ve tırmanma oranı sağlayan Avro Canada Orenda motorunun ilavesiydi. Diğer ülkeler halen tasarımda olan yada kısıtlı sayıda kendi yerel ok kanatlı avcı-jet tasarımlarına sahipken CL-13, 1950 ve 1960'larda Avrupa'daki birçok NATO kuvvetinin belkemiğini oluşturuyordu. Uçağın üretimi Montreal'de gerçekleşiyordu ve birçoğu kendi işletmecileri tarafından servisten alındıktan sonra yenilenmek ve yeniden düzenlenmesi için daha sonra ABD'ye verilmişti.

Uçağın aslen niyet edildiği Kanada Kraliyet Hava Kuvvetleri gibi diğer işletmecileri Britanya Kraliyet Hava Kuvvetleri ve İtalyan Hava kuvvetleri ve diğer birkaç ülkeydi. Batı Almanya NATO'ya katıldıktan sonra CL-14 dahil

birçok batili model ile yeniden silahlanmıştı. Luftwaffe 1957'de 75 adet CL-13 Mk 5 ve akabinde 1960'ların ortalarına kadar çalıştırdıkları 200'ün

üzerinde Mk 6 teslim aldı. CL-13 nihayetinde F-104 Starfighter ardından F-4 Phantom ve daha yakın zamanda da Panavia Tornado ile değiştirildi.



CL-13 Mk 5'in X-Ray Görüntüsü

Gelecek güncellemelerin birinde War Thunder'a ekleyeceğimiz RCAF No. 439 filo amblemi:



Çıkartmayı yapan: Colin 'Fenris' Muir



Standart Sovyet kamufyajı ile T-50

[ARAÇ PROFILI] T-50

6 Agustos - Yazar: Jan "RayPall" Kozák

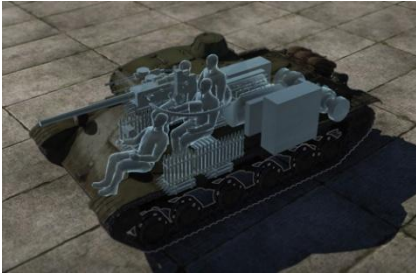
War Thunder'da T-50 Seviye II'de yer alan bir Sovyet hafif tankidir ve 2.7 MP'de konumlandırılmıştır. T-26 tankıyla başlayan seride bulunur. Bir adet 45 mm (1.77") 20-K ana silahına ve koaksiyel bir adet 7.62 mm (0.3") DT makineli tüfege sahiptir. Tankin Son hızı 44 km/s olmakla birlikte bu hız 19.5 saniyede ulaşır. Tankin gövdesinin 360 derece dönmesi için gerek süre ikinci viteste 12.5 saniyedir, bu tankin saniyede dönüş açısının 4.8° olduğu anlamına gelir. Taret tam bir 360° dönüşü 45.3 saniyede tamamlar yani saniyede 8°. Tankin yeniden doldurma hızı tamamen eğitilmiş ekiple birlikte 3.5 saniyedir yani dakikada 17 atış yapılabilir.

Zirh koruması olarak ön tarafta 52° açığa sahip 40 mm (1.57") kalınlığa sahip zirha, ön "yanaklarda" 54° ile

aynı kalınlıkta zirha, alt tarafta 55° eğime sahip 45 mm kalınlıkta zirha sahiptir. Üst ve alt yan zirh 40 mm kalınlığa sahipten üst taraftaki zirh 40° eğime sahiptir. Arka üst zirh 61° eğime sahip 25 (0.98") mm zirha, alt arka plaka yine eğimsiz 40 (1.57") mm kalınlıkta zirha sahiptir. Taretin ön ve yanları 40 (1.57") mm zirha sahiptir, silah mantleti 7-52° arasında değişen eğime sahiptir. Komutanın kupolası yine 40 (1.57") mm zirhla korunmaktadır. Hem gövde hem de tarette çatı zirhinin kalınlığı 15 mm'dir (0.59").

Ateş gücüne bakılırsa T-50 üç tip zirh delici mermiye sahiptir. Sifir noktadan standart BR-240 APHEBC mermisi geliş açısına göre (AOA) 62 mm'ye kadar düz zirhi delebilenken 30° eğime sahip zirhlara karşı 55 mm'ye kadar, ve 60° derece eğime sahip zirhlara

karşı 25 mm'ye kadar zirh delebilir. Maksimum menzil olan 2 km'de standart merminin delme oranları 26/23/10 mm şeklinde düşer. Açılabilir ilk mermi BR-240SP AP mermi yakından 76/65/26 mm zirh delebilir, maksimum menzil olan 2 km'den ise 17/15/6 mm zirh delebilir, kısa menzilde daha iyi olsa da bunun karşılığında uzak mesafeden daha kötü delme ve patlayıcı dolguya sahip olmaması gibi dezavantajları vardır. İkinci açılabilir mermi BR-240P APCR mermisi yakından 103/79/23 mm'ye kadar zirh delebilir, 2 km'den ise 17/13/3 mm zirh delebilmektedir.



T-50, X-Ray Görüntüsü

BT-7'den sonra geldiği için harika hızını ve manevra kabiliyetini korur ancak bununla birlikte çok daha iyi zirha sahiptir. Ön zirh pek çok otomatik top ve küçük toplu tank mermilerinden koruyabilir, uzun mesafeden daha büyük mermileri de sektirebilir. Tankin iki dezavantajından biri çok düşük taret dönüş hızıdır, hızlı tankları takip etme girişimlerinizi inanılmaz biçimde baltalayabilir. İkinci zayıflığı ise topudur, topu rezerve tankları ve diğer düşük seviye hafif tanklara karşı yeterli olsa da M4 Sherman ve PzKpfw

IV Ausf.F-2 gibi tanklara karşı önden sadece yakın mesafede etkilidir, bu tankı yanlardan saldırmaya zorlar. 2.7 MP'de bulunduğu rahatlıkla imha edebileceğiniz tanklardan sizden çok daha iyi zirh ve silah gücüne sahip tanklarla kadar pek çok farklı tanklarla karşılaşabilirsiniz. İyi bir T-50 sürücüsü oynayıp stilini karşılaştığı düşmanlara göre değiştirebilir.

Yüksek mobilite ve güçlü ön zirha rağmen zayıf silahıyla T-50 hayal kırıklığı yaratan bir deneyim olabilir ancak iyi bir oyuncu tarafından doğaçlama olarak kullanıldığından harikalar yaratabilir. Ayrıca Araştırma Ağacında Efsanevi T-34 orta tank serisine başlamadan önceki son tank olarak servis vermektedir.

1939'da tarihi geçen T-26 hafif tanklarının geliştirilmesi için bir bildiri Leningrad'daki 185 No'lu Fabrikaya bağlı OKMO tasarım bürosu tarafından yayınlandı. Teknik özellikler 14 ton ağırlıkta, silah 45 mm ve 45 mm kalınlıkta eğimli zirha sahip olmalıydı. T-126SP adındaki ilk prototip tank (Soprovzdheniya Pekhoty'nin kısaltması yani "Piyade Destegi") 1940 yılında tamamlandı. Araç bir hafif tank için mükemmel ön zirha sahipti ve önceki Sovyet tasarımlara göre gelişmiş özellikleri vardı, bunlar beş ekibe sahip olması, komutan kupolasi, standart ekipman olarak radyo ve üç kişilik taretti. Bir adet 45 mm toplu ve iki adet 7.62 mm makineli tüfeğe sahipti ve içten yanmalı V-3 motora

sahipti, bu motor 250 beygir güç ürettiyordu.

Ancak denemeler bazı sorunların keşfedilmesine yol açtı, aşırı dar ekip kompartmanı ve düşük güce ağırlık oranı. Deneme sonuçları baz alınarak ağırlığı düşürmek için ön zırh 37 mm'ye, ekip sayısı dörde düşürüldü, daha güçlü dizel V-4 motor takıldı ve birkaç küçük modifikasyon yapıldı. Modifiyeli tank T-127SP olarak adlandırıldı, birkaç başarılı denemeden sonra ve ufak modifikasyonlardan sonra tank seri üretim için onaylandı ve T-50 adında Nisan 1941'de üretilmeye başlandı.

Ancak Haziran 1941 Alman Saldırılarından sonra maksimum 50 T-50 tankı üretildi. Üretim daha çok maliyet

yüzünden değil de V-4 motoru yüzünden duraklıyordu. Motor sadece bu tank için üretilmişti ve düşük güvenilirlik sorunları vardı ve geliştirilmesi için yapılan tüm denemeler başarısızdı. Dahası piyade desteği için daha iyi olduğunu kanıtlayan İngiliz Valentine tankının Sovyetler Birliğine Kiralama ve Ödünç Verme programı ile verilmesi ise birlikte T-50 üretiminin durdurulmasına karar verildi ve daha farklı tanklara ağırlık verildi.

Sadece 69 T-50 tankı üretildi ve bunların küçük bir kısmı önde ek zırha sahipti. Araç operasyonel olarak kullanıldı ancak servis detayları bilinmiyor. Leningrad savunması için göreve yönlendirilmişlerdi ancak mekanik problemler ve düşman ateşi yüzünden büyük kısmı hızlıca kullanım dışı kaldı.



Kubinka Tank Müzesinde T-50



Gelecek g¼ncellemelerin birinde War Thunder'a ekleyeceğimiz:
Sovyet taktik numarası P-87:



Çıkartma: Branislav "InkaL" Mirkov



Erken Jet-motorlu uçaklardan ikisi; Me 262, ve Yak-15

[TARİH] Jet Motorları

13 Ağustos - Yazar: Joe "Pony51" Kudrna

"Jet motoru" kavramı, diğer adı aeolipile olan ve "Hero'nun Motoru" olarak bilinen ilk cihazdan ötürü, piston motorundan 2 bin yıl daha eskidir. Bir kaynaktan genişleyen gazlar, açılı bir memeden dışarı püskürtülürken hızla dönerek eylem (gaz akışı) ve reaksiyon (hareket) oluşturur (Newton'un 2. ve 3. hareket kanunu). Aslında, jet motorları 2. Dünya Savaşı başlamadan çok önceleri tasarımcıların aklında vardı. Jet tahrikli reaksiyon türbini 1791'de John Barber tarafından önerildi ve patentlendi. Bir gaz jetinden mekanik enerjiyi daha verimli olarak çıkartacak türbin çarkları ise 100 yıl sonra icat edildi.

Tarih jetlerle hareket eden sayısız cisimlerin örnekleri ile doludur. Bunlara jet motorunun "reaksiyon motorlu" kuzeni roket de dâhildir. Eski Çinlilerin roket mızrakları, roket araçları ve hatta roket uçaklar - örnekler 1929 Opel RAK.1 ve 1944 Messerschmitt Me 163. 1910'da Romen mucit Henri Coanda kanallı fan bıçaklarını döndüren piston motoru olarak nitelendirilen uçak jet itkisi üzerine bir patent aldı: bir "motorjet". İtalyan Caproni Campini N.1. ise bir "ard yakıcı" yanma odasının ilavesi ile bunun bir benzeriydi.

Günümüzde genellikle turbo jet motoru olarak bildiğimiz cihaz aslında ol-

dukça basit bir cihazdır. Bir piston motoru gibi (Otto çevrimi), sıkıştırma, yanma, genişleme fazına sahiptir, farki ise içinden aralıksız olarak materyal akışı sağlayan “sürekli açık sistem” olmasıdır. Böylece Brayton çevrimi olarak bilinen 3 faz aynı anda çalışır. Hava akışı ve basıncın doğru denge-lenmesi önemli olmakla birlikte, 2. Dünya Savaşına kadar uygulanabilir olmamasının sebebi metallere özelliklerine ilişkin metalürji, fen ve teknolo-jideki yetersizliklerdi. Bir turbo jetin talep ettiği aşırı yüksek merkezkaç kuvvetleri ve sıcaklık o gün itibari ile malzeme mühendisliğinin sınırlarını aşmaktaydı ancak bu bazıları için sadece aşılması gereken bir engeldi.

Frank Whittle ve Hans von Ohain aynı anda ve birbirlerinden habersiz olarak, çalışır bir turbojet motoru yapmak için bu mühendislik sinavına kolları sıvadılar. Whittle daha eski konseptler üzerinden konuyu kurcalamaya başlamış ve von Ohain’den 6 ay evvel öncesinde çalışır bir “Whittle Ünitesi” motoru elde etmeyi başarmış olsa da, Ohain daha fazla destek buldu. Kısa süre içinde Heinkel şirketi, firmanın üst düzey mühendisleri ve test ekipmanları ile uçaklar için jet motoru geliştirme projesinin tamamını fonlamaya başlamıştı.

Nihayetinde dünyanın ilk jet uçağı He 178’e tahrik veren “HeS 3” üretildi. 27 Ağustos 1939’daki ilk uçuşundan sonra (2. Dünya Savaşının başlamasından 4 gün önce) yetkililerin tutumları değişmeye başladı. Her iki tasarımda

en büyük mahsuru aynen radyal motorlarında olduğu gibi sahip oldukları büyük çaptı ancak Whittle Güç Jetleri W.1 çok sayıda varyasyonlarla geniş çaplı kullanılmaya devam etmiş olsa da HeS serisi devam etmedi.



Napier NA357 Kompresör tekerleği

Yeni motoru duyan Junkers şirketi rakip bir motor yapma arzusu ile motor turboşarjları ve süpersarjlar üzerine olan deneyimi nedeni ile Dr. Anselm Franz’i şef mühendis olarak seçti. Çok hırsli olmamakla birlikte, tasarımının kilit bir farkı, havayı yanma haznesine itmek için çoklu fan sırasına sahip olmasıydı. Buradaki amaç küçük bir ön alan elde etmektir ancak daha da önemlisi motor, artan hava akışından fayda sağlamıştı ve böylece impeller tasarımları sayesinde itki artışı elde edilmesi ile sonuçlanmıştı. Nihayetinde Jumo 004 motoru Alman jet

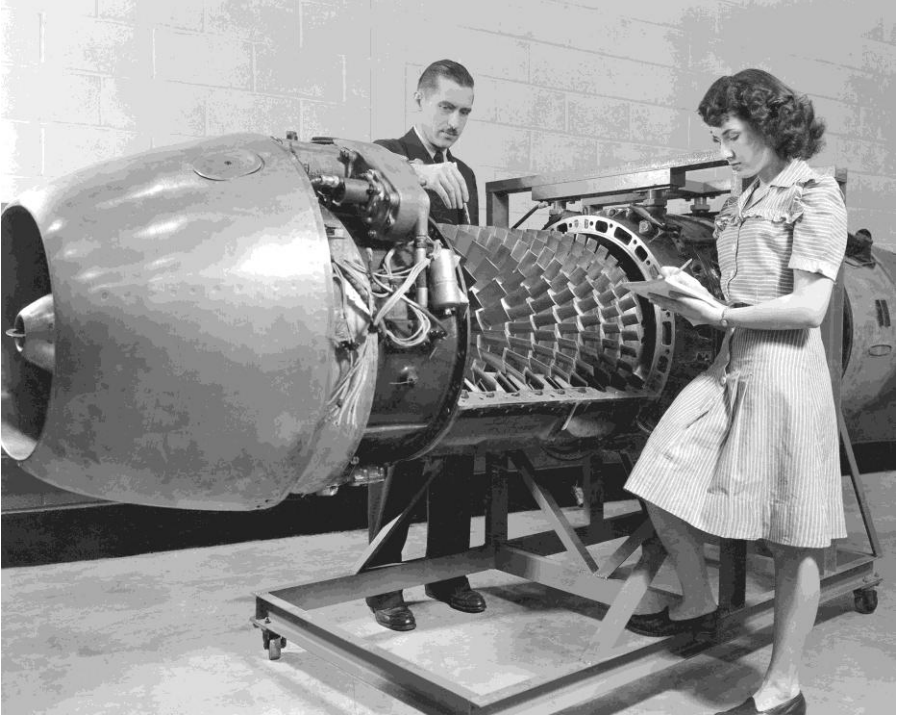
uçaklarının birçoğuna güç sağlamıştı ve Me-262'i erken dönem Gloster Meteorlarından, P-80'lerden ve Sonvyet jetlerinden daha hızlı itmişti. Yeni teknolojinin sınırları ve malzeme kitliği motorun göreceli olarak 25 saatlik kısa bir ömrü olmasına (erken dönem piston motorlar gibi) ve potansiyel olarak üretebileceğinden daha az itme kuvveti üretmesine neden oluyordu.

Savaştan sonra Dr. Franz, nihayetinde yerleşip Lycoming Uçak Motoru departmanında çalışacağı ABD'ye götürüldü. Jumo 004 deneyiminden tarihteki en popüler turboşaft motoru T53'ü geliştirdi (örneğin Bell UH-1

Huey helikopterinde kullanılmıştır). Ondan da büyütülmüş T55 motoru ve sonrasında M1 Abrams savaş tankına güç veren AGT-1500 motoru gelmiştir!



Whittle W.1/W.2B turbojet. Sağ taraftaki büyük giriş ağzı çarkına dikkat edin



Savaş sonrası ele geçirilmiş bir Jumo 004



Light Tank M2A4 in summer camouflage from 1st Armored Division in War Thunder.

[KARA KUVVETLERİ] 1. Zirhli Tümen (ABD Ordusu)

13 Agustos - Yazar: Adam "BONKERS" Lisiewicz

ABD Ordusunun 1. Zirhli Tümeninin tarihi iki süvari birliğine kadar uzanır - 1. Süvari Alayı ve 7. Süvari Tugayı. 1930'larda bu birliklerin atları yavaş yavaş kamyonlar, arazi araçları ve zirhli araçlar ile değiştirilmeye başlandı. Birinci Dünya Savaşında kazanılan deneyimlerin bu büyümeye etkisi vardı, ABD Ordusu onları statik siper savaşından uzak tutmak için taktikler arıyordu. Eylül 1939 Polonya'ya yapılan Alman Saldırıları ve Mayıs 1940'da Fransa'ya yapılan saldırılar ile yeni bir birliğin önemi anlaşılıyordu - Zirhli Birlikler. Haziran 1940'da bu tür birliklerin kurulması için emir verilmişti, Binbaşı General Bruce Magruder'in emri ile 1. Zirhli Birlik resmi olarak 15 Temmuz 1940'da kuruldu. Yakın zamanda ABD Donanması firkateyni USS

Consitution'a gönderme yapılarak birliğe "Eski Demirhane" takma adı verildi. Araç sayısı 66'dan 600'ün üzerine çıktığı için birliğe yeni askerlerin alınması ve eğitilmesi emri verildi. Bu zamanlarda birlik Fort Knox'da konuşlanmıştı, burası yeni kurulmuş Zirhli Branşı karargahının bulunduğu yeri.

1942'ye kadar Tümen zamanlarını ABD eğitimlerinde kendilerini savaşa hazırlayarak harcadılar. Yakında ABD kuvvetleri ile birlikte kendilerini Alman Afrika Kuvvetleri ve İtalyan kuvvetlerini geri püskürtmek için "Torch" Operasyonunda buldular, Oran'a, Cezayir'e ve Kazablanka'ya denizden bir çıkartmada. Sahil sınırlarını güvence aldıktan sonra müttefik birlikler Tunus'a doğru ilerlemeye başladı

ancak ilerlemeleri güçlü mihver savunması tarafından yavaşlatıldı. O zamanda Amerikan birliklerinin savaş tecrübesizlikleri görülmeye başladı. Kanit 1943'de Kasarin geçidi savaşında Alman karşı saldırısı ile 1. Zirhli birliğin pek çok adam ve materyal kaybetmesi ile görüldü. Bu zorlu ders ilerisi için önemliydi, Amerikanlar savaşı değiştirmek hızlıca taktiklerine alışmaya başladı.

Panzerarmee Afrika'nın 1943 Mayısında pes etmesi ile 1. Zirhli Birlik General Mark Clark tarafından yönetilen 5. Orduya bağlandı. Müttefiklerin Sicilya'ya başarılı inişlerinden sonra bir sonraki aşama İtalya ana karasının işgaliydi. Eylül 1943'de Salerno çıkartmasından sonra 1. Zirhli birliği kendini çok yoğun bir savaşta buldu. Sahilden ilerledikten sonra 1. Zirhli birliği Ekim'de ele geçirilen Napoli'ye yapılacak olan müttefik saldırısının başı oldu. Bundan sonra müttefikler Volturno nehrine doğru ilerlemeye başladı ancak saldırılar Cassino şehri etrafında merkezlenen "Kış çizgisi" adıyla bilinen Alman savunmaları tarafından durduruldu. Müttefik Komutanları daha sonra bu çizgilerin arkasında Anzio yakınına birlikleri indirerek Romayı ele geçirmeyi ve Mihver askerlerinin kaynaklarını kesmeyi planladı.

Ocak 1944'de Anzio'ya çıkartma planlandı ancak Müttefik Komutanı Gene-

ral John P. Lucas'ın karar verememesinden dolayı Almanlar hızlıca sahili güven altına aldı. 1. Zirhli birliği çıkartmanın ilk dalgasına katılmadılar, sonradan Müttefik konumlarını güvene almak için yerleştirildiler ve daha sonradan sonradan Mayıs 1944'de sahilden ilerlemek için görevlendirildiler, 4 Haziran 1944'de Roma'ya vardılar. Roma'yı ele geçirdikten sonra Almanları kuzeye kadar kovaladılar ve Mayıs 1945'de Po Vadisinde savaş bitti. Birlik daha sonra 1946'da dağıtıldı ancak 1951'de yeniden kuruldu. Fort Hood'da uzun bir aradan sonra birlik Batı Almanya'da 4. Zirhli birliğe yerine geçti ve Avrupa'daki ABD birliklerinden biri oldu.

Komünizmin Avrupa'da çöküşünden sonra birlik Körfez Savaşı, Bosna'da Joint Endeavor operasyonlarında, Afganistan ve Irak'ta görev yaptı. Şuan Tümen Fort Bliss, Texas'da yer alıyor ve 2011'de Almanya'dan çekildi.



The M5A1 Stuart Tank, used by Iron Soldiers in World War II

Gelecek g¼ncellemelerin birinde War Thunder'a ekleyecđeimiz 1. S¼vari Taburu, 13. S¼vari Taburu amblemleri ve "Foxhunter (tilki avcısı)" yazısı:



FOXHUNTER



Çıkartmalar: Branislav "Inkal" Mirkov



Özel bir kış kamuflajı ile Premium T-34, [Muhafızlar Başlangıç Paketi](#) ve [Savunmacılar Gelişmiş Paketi](#) aracılığı ile satın alınabilir

[SAVAŞÇI PROFILI] Dmitry Fyodorovich Lavrinenko

18 Agustos - Yazar: War Thunder Ekibi



Dmitry Fyodorovich Lavrinenko (Rusça: Дмитрий Фёдорович Лавриненко) 1914 Eylül'de doğdu. Kendisine "Sovyetler Birliği Kahramanı" ünvanı verildi ve 52 zafer kaydetti. Orduya gönüllü olarak katıldı ve eğitimini Ulyanovsk Tank Akademisinde Mayıs 1938'de tamamladı. 1939'da Polanya'da ve 1940'da Bessarabia'da yugun olarak savaşa katıldı.

1941 süresince bir T-34/76 tankına kumandanlık etti. Savaş sırasında riskli taktikler kullandığı ve savaştan çekilen son tank olduğu için ünlendi. 6 Ekim'de Mtsensk (Rusya) yakınlarında, Lavrinenko 4 diğer T-34 ile beraber 34 Alman tanki ile çarpıştı. Sadece 34 tankin 15'ini imha etmekle kalmadılar

hatta 4'ü de başarılı bir biçimde geri çekildiler. Lavrinenko 15 tankın 4'ünü imha ederek aldığı as ünvanının yolu açtı.

Moskova savunması sırasında, Lavrinenko kazanımlarının en büyüğünü elde etti. 7 Kasım'da, Lavrinenko üç T-34 ve üç BT-7 den oluşan takimini yönettiği sırada Lystsevo köyü yakınlarında yedi Alman tankına karşı çatışma oldu ve kendi taraflarından kayıp olmaksızın tüm düşman tanklarının yok edilmesi ile Ruslar adına kusursuz bir zaferle sonuçlandı. Yine de çok fazla gevşeyemediler zira Lavrinenko kısa süre sonra Sovyet mevzilerini delip geçmeyi başarmış 18 tanklık bir sıra Alman tankı tespit etti. Müttefiklerine geri çekilmeleri için işaret verdikten sonra tankını, ağaçlar ve karda tamamen gizlenmiş olarak kolayca savunma yapabileceği bir pozisyona

yerleştirdi. Bu noktadan neredeyse sıfır menzilden yerini belli etmeksizin 6 tankı imha etmeyi başardı ve tank sırası dağılıp geri çekildi.

Lavrinenko bu yigittliğini sonraki Guse-nevo ve Volokolamsk savunmalarındaki çarpışmalarda da tekrar etmeyi başardı. Bunlardan ikicisinde 18 Aralıkta 52. ve son zaferini kaydetti. Tankından çıkıp, komutanına zaferi raporlamak için koştuğu sırada son derece anlamsız bir şekilde bir havan mermisi ile öldürüldü.

Lavrinenko savaş sırasında Müttefik Asları arasında en çok zafer rekorunu elinde tutmaktadır, 52 zaferin 37'si sadece 6 haftalık bir zaman diliminde gerçekleşmiştir. 1990'da giyabında "Sovyetler Birliği Kahramanı" olarak ödüllendirilmiştir.

Gelecek güncellemelerin birinde oyuna ekleyeceğimiz Dmitry Donskoy çıkartması:

**ДИМИТРИЙ
ДОНСКОЙ**

Çıkartmayı yapan: Branislav "InkaL" Mirkov



Seafire FR 47. Ters pervanesine dikkat edin, çok güzel ve özel bir görüntü!

[ARAÇ PROFILI] Supermarine Seafire FR 47

19 Agustos - Yazar: Sean "Gingahninja" Connell

Seafire FR47 en son ve en üst Seafire/Spitfire tasarimidir. Seafire FR 47 Seviye IV arasında yerleştirilmiştir; ayırt edici kontra pervanesi ile bu uçağın olaganüstü hızlanma ve 18.5 m/sn'lik tırmanma oranı vardır. Seafire ayrıca piston motorlu savaş uçakları için yaklaşık 434 ml/sa'lik (699km/sa) etkileyici bir azami süratle övünür. Tüm bu etkenler 4x20mm'lik Hispano topları ile birleştiğinde bu yeni donanma avcı uçağıyla başa çıkmayı diğer avcı uçakları için çok zorlaştırır.

Seafire FR 47, müthiş dön-savaş yetenekleri ile RAF kızkardeşi, Spitfire gibi davranır. Bu uçak, oyunda, güzünü dört açmayan düşman pilotlarının arkasına kolaylıkla kaymasını mümkün kılan tam bir turu tamamlamak için sadece 21 saniyelik dönüş süresine sahiptir. Seafire en iyi enerji ve dön-

savaş kapasitesi için kullanılır; tırmanarak irtifa kazanmak ve sonra dalış yaparak saldırmak en uygun eylem biçimidir. Herşeye rağmen, eğer düşman dönerek savaşmaya kalkarsa o vakit kötü bir gün geçirecek olan kendisi olur.



The Seafire, bir uçak gemisinin üstünde

Seafire serisinin tasarımı tam olarak, Donanma Hava Kolordusunun (FAA) kara üslû Spitfire'i, uçak gemisi üslû

bir savaş uçağına dönüştürme ihtimalini test etmek istediklerinde, 1941 sonlarında başlamıştır. Seafire'in ilk üretimi Spitfire Mk.V'den geliştirilmiştir ve anında başarıya ulaşmıştır; buna rağmen modifikasyonların yapılması gerektiği açıkça belli olmuştur. En önemli modifikasyon iniş takımları ve kuyruk kancasıdır – Spitfire'in iniş takımları çok dardı ve Seafire'in geliştirme çevrimi sırasında güverteye inişler sırasında daha büyük denge sağlamak için genişletildi. Kuyruk kancasının montajı gövdeye çok fazla stres bindiriyordu ve bu güçlendirme gerektiriyordu. Böylece, bir yakalama kancasının ilavesi, gövde ve iniş takımlarının üzerinde ki kanat yüzeylerinin güçlendirilmesinin ardından şimdi bir de buruna karşı ağırlık koymak gerekiyordu. Karışımına bir de donama telisinin eklenmesi ile Spitfire'dan fark edilir derecede ağırdı.

Zaman içerisinde daha bir çok modifikasyon yapıldı ama tüm bu çalışmalar nihayetinde emsalsiz Seafire FR 47 ile neticelendi. FR 47, uçak gemisinin güvertesinin altında kolay saklama sağlayan katlanabilir kanatlara ve kanat uçlarına sahipti ve ayrıca daha fazla itme kuvveti üreten ve uçuşun tüm safhalarında tork etkisini ortadan kaldıran ayırt edici kontra pervanelere sahipti. Seafire öncelikle inanılmaz performansına ve nispeten kısa menzilli olması nedeniyle Kiraliyet Donanması için Filo savunma avcı uçağı olarak kullanıldı ancak Kore savaşının başlarında kara saldırı uçağı olarak aksiyon gördü.

1951'de ön-cephe hizmetinden çekilmeden önce toplamda 90 Seafire FR47 yapılmıştı. Kore Savaşından sonra FAA jet savaş uçaklarını kullanmaya dönmeye başladı.



Gelecek güncellemelerin birinde oyuna ekleyeceğimiz
No. 887 Donanma Hava Filosu amblemi:



ıkartmayı yapan: by Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz



Sergei Dolgushin'in La-7'si, 2 x 20mm ShVAK toplu premium uçak, Gaijin.Net Mağazasından satın alınabilir

[TARİH] ShVAK Topu

20 Agustos - Yazar: Jan "RayPall" Kozák

ShVAK (Shpitalnyi-Vladimirov Aviat-sionnyj Krupnokalyberny, yada Türkçe-siyle "Shpitalny-Vladimirov Uçaklar için Büyük Kalibre" kısaltması), İkinci Dünya Savaşında en sık kullanılan Sovyet 20 mm topudur. Kökenleri 1931 yılına, Sovyet hükümetinin, yeni üretilen 12,7x108 mm (0.5") fişekleri temel alınarak uçaklar için büyük kalibre silahlar üretilmesi emri vermesine dayanır. Boris Shpitalniy ve Semyon Vladimirov bu emre ShKAS 7.62 mm (0.3") makineli tüfeğinin ateşleme mekanizmasını değiştirerek ve mermi boyutunu büyütürken karşılık verdi - her şey bittiginde ShVAK standartlaştırılmış 12.7x108 mm tabanlı fişekleri kullanmıyordu çünkü ateşleme mekanizması kovansız mermilerin kullanılması için uygun değildi, bu yüzden fişeklerin kaplamalı versiyonlarının

üretilmesi gerekiyordu ve 12.7x108R isimli fişekler üretildi. Sonuç olarak silahın seri üretimi 1935 yılında başladı ancak kısa süre sonra silahın bir çok sorunu olduğu fark edildi.



T-60 hafif tankı, Kubinka Müzesi

Oldukça karmaşık bir yapısı vardı ve çok fazla hareketli parçaya sahipti, bu yüzden üretilmesi çok pahalıya mal oluyordu ve çok fazla mekanik hata ile

karşılaşıyordu. En büyük sorun ise yukarıda bahsedilen standart dışı mühimmatın lojistik sıkıntılarıydı. Bu silahtan 100'den daha az sayıda üretildi ve 1935 yılında üretim durduruldu. Ancak daha sonra 1936 yılında bu silah, 20*99R fişekler kullanan daha büyük ve yeni bir ShVAK topu tasarlanmasına öncülük etti.

Sonuçta ortaya çıkan 20 mm ShVAK; gaz ile çalışan, ayrılan mühimmat kemerleri ile beslenen bir otomatik toptu. SHKAS makineli tüfeginden kalma oldukça sıra dışı bir besleme kafesine sistemine sahipti, bu sistem



Topun, MK, KP, TP ve SP olarak isimlendirilen dört versiyonu üretildi ve bu versiyonlar birbirinden atış hızı ve namlu uzunluğu ile ayrılıyordu. MP (yada TNSH) tanklar için olan versiyonuydu ve T-38 ve T-60 hafif tanklarında (ileride War Thunder'a eklenecek) kullanıldı. KP, kanatlara takılan silahlar için olan versiyondu, Polikarpov I-16 Type 28 ve erken Ilyushin IL-2 Shturmovik (her ikisi de oyunda mevcut) versiyonları gibi bazı uçaklarda kullanıldı. Bombardiman uçağı taretlerinde kullanılan esnek tasarımlar ise TP olarak isimlendirildi, Yermolayev Yer-2 ağır bombardiman uçağının geç versiyonlarının üst taretlerinde kullanıldı. En yaygın kullanılanı ise SP isimli, senkronizasyon kasnağı taşıyan versiyonuydu. Bu versiyon avcı uçakla-

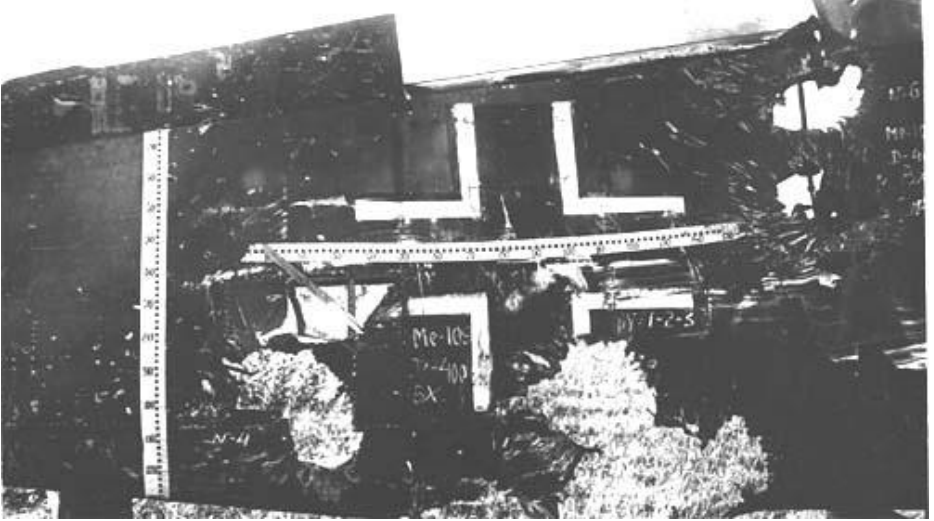
döner bir tambur mekanizmasından oluşuyordu ve 11 mermiyi simültane olarak tutuyordu. Besleme kafesinin amacı mermileri kemerden sorunsuz bir şekilde çıkarmak ve fırlatmaya hazır hale getirmektir, bu sayede diğer silahlarda görülen ve atış hızının azalmasına ve magazin kilitlenmelerine sebep olan sert sarsıntılar önüne geçildi. Versiyona bağlı olmakla birlikte atış hızı dakikada 700 - 800 mermi arasında değişirken namlu çıkış hızı 790 m/s (2592 ft/s) seviyelerine kadar yükselebiliyordu. Genellikle silah, 120 yada 180 mermili kemerler ile besleniyordu.

rında, gövde üzerine konulan ve pervanenin arasından ateş eden silahlarda (Lavockin La-5/La-7 gibi avcılarda ki) ve motorun silindir banklarının arasına (Yakovlev avcıları gibi) sabitleyerek kullanıldı.

ShVAK İkinci Dünya Savaşı sırasında birbirinden farklı farklı mühimmat çeşitleri kullandı. Standart yüksek patlayıcı yanıcı etkili mermi (HEI) Oz olarak adlandırıldı, bu merminin izli versiyonuna OZT adı verildi. Alternatif olarak OF, yüksek patlayıcı parçacık etkili mermi (HE-F) ve OFZ, yanıcı etkili yüksek patlayıcı parçacık etkili mermi de (HEI-F) kullanıldı. Zirh delici mermilere baktığımızda ise standart zirh delici yanıcı (API) mermiler BZ olarak isimlendirildi, izli versiyonuna

(API-T) ise BZT denildi. Bu mermiler 24 mm (0.945") zirhi 100 metre (328 feet) mesafeden delebiliyordu. Bazı kaynaklarda tank versiyonu olan TNSH silahi için kompozit zirh delici sert mermilerin (APCR) geliştirildiği geçer. Tungsten karbür çekirdekli bu mermiler PzKpfw III ve PzKpfw IV orta tanklarının zirlarını 350 metreye kadar mesafelerden delebilmesi ön görünmekteydi..

Shvak kendisini basit ama etkili bir silah olarak kanıtladı ve İkinci Dünya Savaşı boyunca hizmette kaldı. 100 000'den fazla silah üretildi. Üretim savaştan sonra kısa bir süre daha sonra devam etti ancak ShVAK, aynı namlu çıkış hizına ve atış oranına sahip ancak çok daha hafif Beresin B-20 topu ile değiştirildi.



20 mm ShVAK mermilerinin isabeti sonrası bir Bf-109 kanadı



Panzer 38(t) Ausf. F, №9, 3. Panzer Tümeni. Ekim 1941, Barbarossa Operasyonu sırasında.
Kamuflaje yapan: [InFerNos1](#) | [buradan indirin](#)

[ARAÇ PROFILI] PzKpfw 38(t) Ausf. A & F

24 Agustos - Yazar: Joe "Pony51" Kudrna

En basit ifadesi ile bu tank; kesin bir şekilde 1-2,0 MP sepetinde Alman agacindaki en iyi tank ve BT-5'ten çok daha üstün bir hayatta kalma kapasitesi olması sebebiyle ABD Ordusu M2A4'ten sonra aynı aralıktaki oyunun en iyi ikinci tankı (1.47). Düşük seviye Alman araçları ile kıyaslandığında hızı ve zemin üzerinde kontrolü Pz II'ye göre daha zayıf kalsa da çok daha güçlü bir topa sahip. Ancak tersine erken Pz III ve Pz IV varyantları gibi bir salyangoz değil ve iyi bir hızlanmaya ve manevra kabiliyetine sahip, ayrıca 3 kat daha hızlı dönen taretini sayesinde taktiksel avantajları var. Seri ateş eden 37 mm ÚV vz. 38 (L/47.8) topu, oyun mekanikleri baz alındığında Alman 50 mm KwK38 ve hatta HEAT olmayan mermiler düşünlüğünde 7 mm KwK 37 kadar ba-

şarili. Bütün bunların sonucunda ortaya, hızlı bir şekilde kanatlara dolaşan ve/veya pusu pozisyonlarının avantajını iyi kullanarak silahının etkinliğini (iyi bir nişancılık ile) artıran muhteşem bir Yıldırım Savaşı tankı çıkıyor. Şu anki oyun sürümünde (1.51) taret ve kule makineli tüfeklerinin olmaması etkisinde ufak bir azalma sağlıyor.



Çekoslovak şasi dalında yeni 35(t)'nin arkasından gelen diğer iki model 38(t) Ausf. A (MP 1.3) ve Ausf. F (MP 2.0).

Eskinin zirhi her yerde 15 - 25 mm arası daha zayıf, F modeli ile eski olanın arasında ise bu fark iki katına çıkıyor ve 30 - 50 mm arasına yükseliyor, ağırlıktaki ufak artış ise performansı çok az etkiliyor. Ausf. A neredeyse her silaha karşı zayıf kalıyor bu yüzden kesinlikle kendinizi açığa çıkarmamanız gerekiyor. Ancak bu oyuncuyu akıllı oynamak, korunaklı pozisyonları keşfetmek ve pusu taktiklerini kullanmak konusunda kendini geliştirmeye yönlendiriyor. Bu sayede oyuncunun genel becerisi artıyor ve bir skor elde etmek için yeni taktikler ve stratejiler keşfetmesi sağlanıyor. Gizlenme ve pusu taktiklerinin öğrenileceği A modelinden sonra çok daha iyi zirhli F modeli ile hayatta kalma ve düşmanla yapılan bir mücadeleyi kazanma konusunda çok daha fazla şansa sahip olacaksınız. Oynanışta; erken Pz III ve Pz IV modellerinin sağlam, etkili zirh koruması sebebiyle oyuncular genellikle uzun vadede 38(t) modelini es geçiyorlar bu yüzden zirhlerle alakalı önemli taktikleri öğreniyorlar.



PzKpfw 38 (t) Röntgen Görüntüsü

Bu tank Rus tanklarına oldukça benziyor, iyi bir hasar verme kapasitesine

sahipken kendisi hasara karşı ayakta durma konusunda çok umut vaat etmiyor.



PzKpfw 38(t), Fransa, Haziran 1940

Tankın 37mm ÜV vz. 38 (L/47.8) topu, bir defa açıldığında iki farklı başarılı mermi kullanma şansı yaşayan ilk top. Bunlardan birisi kati çekirdekli "PzGr. 40 APCR" mermisi, delme oranlarına baktığımızda 100 metrede 77 mm, 500 metrede 40 mm olduğunu görüyoruz. Diğer mermi ise patlayıcı uçlu "Pzgr.(I) umg APCBC" ve 100 metrede 50 mm, 500 metrede 38 mm delme oranlarına sahip. Bu istatistikler muhtemelen 50 mm altı toplar arasında en iyi olanı. İlk mermi daha iyi deliciliğe sahip olmasına rağmen rakibi imha etmek için kritik noktalardan isabet etmesi gerekiyor, bu yüzden zaman zaman ikinci merminin kullanılması gerekebilir. Gerektiğinde mermileri değiştirmeyi öğrenmek gerektiğinde savaş başarılarınızı artıracaktır.

38(t) ile karşılaşıldığında, tehlikenin sebebini anlamak için önemli olan nokta Ausf A'dan Ausf F'e varyantları ayırt edebilmek. Kesin bir gözler farkları rahatlıkla görebilir. Her iki modelinde kendine göre bilinmesi gereken

zayıflıkları var yine de. En önemli nokta yaklaşımlarını yada arkanıza dolaşmalarını önlemek. Ironik bir şekilde bir çok yeni kullanıcı bu araçları Pz II yada Pz IV gibi sağlam bir zırha sahip olduğunu düşünerek kullanıyor ve kolay hedef oluyorlar. Tanki kullanmayı iyi bilenlere karşı dikkatli olun.

Kendi sınıfında, Almanların savaş boyunca üretilmiş en önemli erken zırhlı araçlarından birisi. Alman ordusunda görev yapan ve aslında Alman üretimi olmayan çok nadir parçalardan birisi olan Panzerkampfwagen 38(t) aslında Çekoslovakya orijinli. Bu tankin baz aldığı LT-38 tanki, daha eski ve güven vermeyen LT-35 modelinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi ile ortaya çıkmış. Özel bir girişim olan Českomoravská Kolben-Daněk (ČKD), Çekoslovakya bu tanki alma kararı vermeden önce 100 kadarını İran, Peru ve İsviçre'ye satmıştı. Üretim 1938 yılında, Munich Diktası ile Çekoslovakya Alman kontrolüne girdiğinde ciddi tekrar başladı.

Bazı konularda Alman ekipmanlarına karşı zayıf olsa da zırhlı araç sıkıntısı çeken Wehrmacht, araçların yeniden isimlendirilerek PzKpfw 38(t) (LT-38) ve PzKpfw 35(t) (LT-35) adlarıyla üretilmesi için baskı yapmaya başladı.

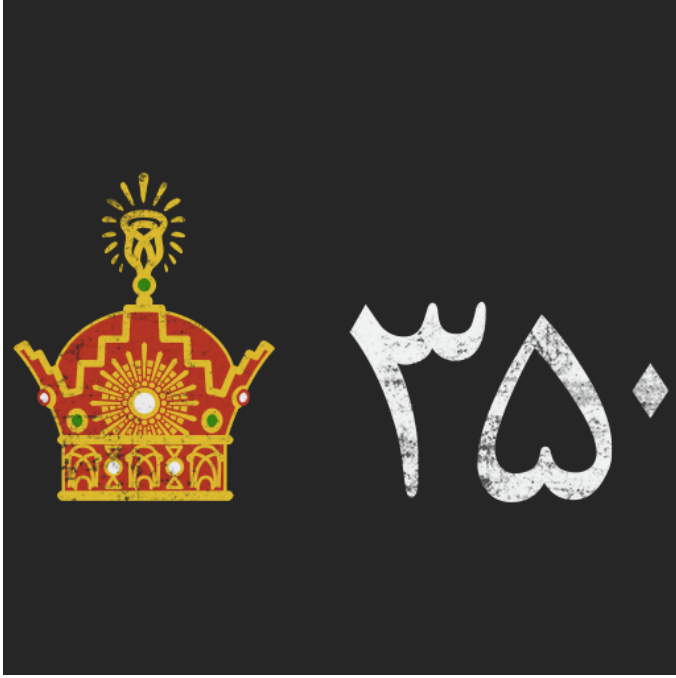
Aracı ismindeki "(t)" ifadesi, Çek kelimesinin Almanca'sı olan "tschechisch" kelimesinden geliyordu. Önce Polonya'da daha sonra Blitzkrieg operasyonlarında bu araç, silahlı kuvvetlere önemli ve güçlü bir eklenti olduğunu gösterdi. Aracın dezavantajları ise perçinli zırh plakalarında kaynaklanıyordu, bu sayede zırh daha sert olsa da kırılgan çelik aracı iç pullanmaya karşı zayıf bırakıyordu ve bu sorun tam anlamıyla çözülemedi.

38(t)'nin en büyük mirası ise güvenilir aktarma organları ve şasi idi. Savaş sırasında bu parçalar çok fazla sayıda ve çok farklı amaçlar için üretildi. Her ne kadar Almanlar tarafından kullanılmış olsa da bu tank ve bu parçalar Çekoslovak mühendisliğinin önemli bir başarısı olarak göze çarpmaktadır.



**PzKpfw 38(t), Sovyetler Birliği,
Haziran 1940**

Gelecek büyük güncellemelerin birinde oyuna ekleyeceğimiz, İran Silahlı Kuvvetleri tarafından Pz.38(t)'lerin üzerinde kullanılan "İran İmparatorluk Tacı" ve "535 Tank Numarası":



Çıktarmaları yapan: Branislav "InkaL" Mirkov



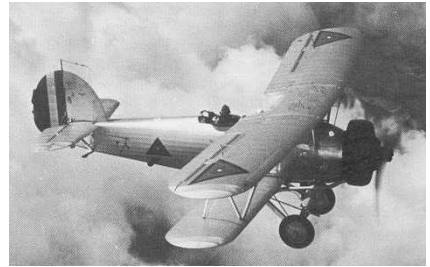
'Irak'a ait Mig-15bis, 5. Filo , IrHK', kamuflajı yapan [Stylus_Waffe](#) | [buradan indirin](#)

[ULUSAL KUVVETLER] Irak Hava Kuvvetleri

25 Agustos - Yazar: Jan "RayPall" Kozák

Irak Hava Kuvvetleri (الجوية العراقية; Al Quwwa al Jawwiya al Iraqiya) 1931'de Kraliyet Irak Hava Kuvvetleri (kısaltması RIrAF) adıyla kuruldu. Zamanında, Irak bir Cemiyeti Akvam mandasiydi (1920'de gerçekleşmiştir). Birleşik Krallık tarafından yönetiliyordu. Britanya'da ilk parti 5 Irak'lı pilot RAF College Cranwell'de havacılık eğitimi aldılar. Döndükleri gün, 22 Nisan RIrAF'nin resmi kuruluş günü olarak tanındı. Yeni kurulan hava kuvvetlerinin başlangıç envanteri, çift kanatlı Hawker Fury avcı uçakları veya Hawker Audax keşif uçakları gibi birincil İngiliz uçaklarından oluşmaktaydı. Takip eden yıllarda, 1932 de Irak, Irak Krallığı olarak bağımsızlığını kazandığında RIrAF bir miktar İtalyan Breda Ba.65 taarruz uçağı ile beraber Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero bombardıman uçağı satın aldı. Yinede hava

kuvvetleri halen küçük bir organizasyondu zira 1936'da hükümet savunma bütçesinin hemen hemen tamamını Irak Ordusuna ayırmıştı. RIrAF'in sadece 37 pilotu ve 55 uçağı vardı.



Irak'a ait bir Hawker Audax ("Nisir")

RIrAF'in ilk hareketi, RIrAF'in ilk kaybını verdiği güney Irak'da ki kabilelerin isyanı sırasında 1934 vuku buldu. İlk konvansiyonel savaş, Rashid Ali'nin darbe girişimiyle başlayan 1941 İngiliz-İrak savaşı, her nasılsa Irak'lı hava-

cilar için çok daha kötü sonuçlandı. O tarihte RİRAF ancak yarısının hizmet verebildiği kabaca 120 uçaktan oluşuyordu. Bu sayıya daha önce bahsettiğimiz Ba.65 taarruz uçakları ve SM.79 bombardıman uçakları ile beraber de Havilland Tiger Moth eğitim uçakları ve Northrop A-17 hafif bombardıman uçakları da dahildi. Bunların mutlak çoğunluğu İngiliz hava akınları sırasında imha edildi ve bir savaş gücü olarak RİRAF resmen son buldu. Ancak bu esnada Alman makamları bağımsız Irak'ın tanınmasına ilgi gösterince ve asilere içerisinde modern uçakları da bulunan savaş gereçleri göndermeyi kabul edince asi hükümet Almanya ile bir anlaşma yaptı.

Nihayetinde Messerschmitt BF110 ağır avcı uçağı, Heinkel He 111 Bombardıman uçağı ve Junkers Ju 52 nakliye uçağı gibi yaklaşık 30 Alman uçağı, asi hükümeti destekleyen Alman misyonu olarak Irak'a ulaştırıldı. Bu birimin tüm uçakları Fliegerführer Irak olarak adlandırıldı, üzerlerinde Irak madalyonu olmasına rağmen Alman pilotlar tarafından idare ediliyordu ve Albay Werner Junck tarafından komuta ediliyordu. Bu uçaklar bölgede RAF kuvvetlerine karşı bazı başarılar elde ettilerse de verdikleri kayıplardan, düşük yakıt kalitesinden, yedek parça yetersizliğinden ve İngilizlerin sürekli saldırılarından mağdur oldular. Mayıs 1941'in sonunda İngilizler Bağdat'a karşı bir taarruz başlattılar ve Almanlar, İngiliz ordusunun Fliegerführer Irak'ın Musulda'ki ana üssüne odaklandıklarını öğrendiklerinde tüm al-

man Personeli 29 Mayıs'ta tahliye ettiler ve kuvvetlerin tamamından geride sadece iki adet He 111 bıraktı. Kısa süre sonra darbeler yenilgiye uğratıldı.

İngiliz-İrak Savaşındaki olayların ardından RİRAF kendini bir enkazın içinde buldu. Toparlanma süreci son derece yavaştı ve 1948'de Arap-İsrail savaşı patlak verdiğinde ve Irak resmi olarak İsrail'e karşı olarak çatışmaya katıldığında RİRAF savaşta sadece küçük bir rol aldı. Çatışma sırasında RİRAF, bir tanesinin bir İsrail B-17 Uçan Kale ağır bombardıman uçağını düşürdüğü Hawker Sea Fury F.Mk.1 pistonlu avcı uçakları teslim almıştı.



Breda Ba-25, Iraklı mürettebatı ile

1950'li yıllarda, RİRAF'de Havilland Vampire ve 1953'de Hawker Hunter jet avcı uçakları satın alarak jet çağına geçti. Herşeye rağmen Batı'dan yapılan uçak ithalatı monarşinin devrilmesinin ardından Irak Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1958'deki darbe ile son buldu. Yeni hükümet siyasi ilişkilerde batı ile ayrı düştü ve dikkatlerini liderliğini Sovyetler Birliğinin yaptığı Varşova Paktına çevirdi.

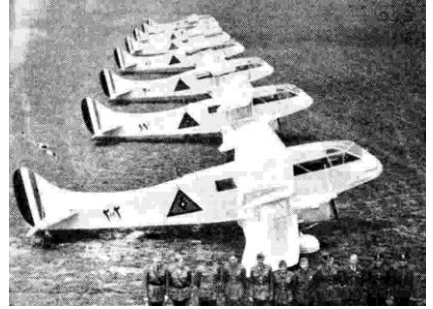
Yeniden adlandırılan Irak Hava Kuvvetleri (IQAF) MiG17 avcı uçakları ve Ilyushin Il-14 nakliye uçakları gibi Sovyet yapımı uçaklar teslim almaya başladı. Sonraki yıllarda bunları MiG-19 ve MiG-21 avcı uçakları izlendi. 1963'de bir diğer darbe yeni hükümetin Irak'ın yeniden NATO ülkeleri ile bir araya gelmesini sağladı ve bunun bir sonucu olarak daha fazla Hawker Hunter teslim edildi. O tarihte IQAF 9 filodan oluşuyordu, bunların altısı avcı filoydu.

1967'de İsraile karşı olan altı gün savaşlarında, IQAF, Ürdün birliklerine hava desteği sağladı ve 12 İsrail uçağını imha ettiğini iddia etti. 1973'de takip eden Yom Kippur Savaşında Irak pilotları hava muharebesinde 21 İsrail avcı uçağını düşürdüğünü iddia etti. Aynı zamanda, Irak'a Sukhoi Su-7 avcı bombardıman ve Tupolev Tu-22 süpersonik bombardıman uçakları gibi büyük miktarda Sovyet yapımı uçağın teslimatı devam etti. Bir diğer büyük çatışma ise yaklaşık 1000 hava muharebesinin ve helikopterler arası it dalaşının olduğu 1980-1988 yılları arasındaki İran-İrak savaşıydı. IQAF 70 İran uçağına karşın 270'den fazla uçak kaybetti. Bu dönemin en ünlü Irak'lı savaş pilotu "Sky Falcon" takma adlı

Muhammed Rayyan'ıdır. 1986'da İran F-14 avcı uçakları ile savaştığı sırada öldürülmeden önce MiG-21PF ve MiG-25P ile uçarak 1980-1981 arasında 10 uçak düşürdüğünü iddia etti.

Agustos 1990'da, envanterinde bulunan 750 savaş uçağı ile IQAF bölgedeki en büyük hava kuvvetleriydi. Ancak Körfez Savaşının akabinde sadece tek bir Su-24 avcı bombardıman uçağı ve tek bir Mig-25 avcı uçağı filosu hayatta kaldı, diğerleri imha edildi, saklandı ya da tahliye edildi.

Günümüzde Irak Hava Kuvvetleri ABD tarafından tahsis edilen modern F-16 avcı uçakları ile birlikte Su-25 taarruz uçakları ve Mi-35, Mi-28 ve UH-1 gibi helikopter donanmasına sahiptir.



İrak'a ait De Havilland Dragon

Gelecek güncellemelerin birinde War Thunder'a ekleyeceğimiz 'Irak Hava Kuvvetleri Amblemi' ıkartması:



ıkartmayı yapan: Colin 'Fenris' Muir



Wallpaper [1280x1024](#) | [1920x1080](#)

[ARAÇ PROFILI] Lavochkin La-7

27 Agustos - Yazar: Adam "BONKERS" Lisiewicz

Sovyet Hava Kuvvetleri için yeni bir savaş uçağı konsepti 1943'de tirmanişsa geçti. Önceki Lavochkin La-5 bu noktaya kadar üretilen en iyi Sovyet avcı uçaklarından bir olduğunu ispatlamışken, La-5'in baş tasarımcısı, Seymyon Lavochkin, uçağı dahada geliştirebileceğini hissediyordu. 1944'ün ilk aylarında tamamen yeni bir savaş uçağı üzerine çalışmalar başladı. Yeni savaş uçağının, La-5'in gelişmiş bir versiyonu olacağı bekleniyordu. Değişiklikler, önceki tahta iskelet yerine daha hafif ve daha dayanıklı metal iskelete geçişi de kapsiyordu. Diğer değişiklikler, iniş takımının payandalarının güçlendirilmesi ve kanatların daha aerodinamik yapılması gibi ayri-

ca yeni bir hedef göstergesinin ve pervanenin monte edilmesini de kapsiyordu. Yeni uçağın üç adet Berezin B-20 topu ile silahlandırılması düşünülmüştü ancak üretimdeki gecikme yeni La-7'lerin çoğunun kendinden öncekiler gibi 2x20mm ShVAK topları ile silahlandırılacağı anlamına geliyordu. Testlerden sonra, yeni savaş uçağı 1944'ün sonlarına doğru seri üretime alındı.

Eylül 1944'de, ilk La-7'ler ön cephede 63. Muhafız Avcı Hava Kolordusu altında yollarını buldular. Yeni avcı uçağı sıcak şekilde karşılandı – La-5'e göre daha hızlı ve daha çevikti ki bunun anlamı Sovyetlerin karşılaştığı

Messerschmitt BF109G gibi daha yaygın Alman savaş uçakları ile daha etkili mücadele edebilecek olmasıydı. Uçağın sürati belli şartlar altında, Sovyet pilotlarının Fw190 avcı bombardıman uçaklarını önleyebilmesine imkan veriyordu -Yak-3 gibi diğer Sovyet uçaklarının sahip olması imkansız olan bir beceri. Yeni tasarımın zayıf noktası ise daha çok motorun ve silah sisteminin güvenilir olmaması idi – ikiz 20 mm ShVAK topları daha iyi zirhi olan Fw190'lara karşı yetersiz olarak değerlendirilmişti. Yinede La-7, 2. Dünya Savaşının en başarılı piston motorlu Sovyet savaş uçağı olmuştu. Sovyet asi Ivan Kozhedub La-7 ile uçuşu sırasında 17 zafer kazanmıştı – sonuncusu bir Me262 jetiydi. Savaşın sonra çoğunluğu diğer komünist devletler tarafından hem avcı hemde eğitim uçağı olarak kullanıldığı halde La-7'ler hizmetten alınarak yerlerine La-9 pervaneli avcı uçağı geçirildi.

War Thunder'da La-7 IV. Döneme ait temel Sovyet savaş uçaklarından biridir. Oyun içinde, silah bakımından farklı iki versiyon olarak bulunmaktadır – 2 adet ShVAK 20mm topu ile silahlandırılmış normal La-7 ve 3 adet Berezin B-20S 20mm topu ile yükseltilmiş La-7B-20. Her iki uçakta Muharebe Puanı dağılımında epeyce düşük olarak yerleştirilmiştir. Bunun anlamı halen III.Dönem uçakları ile de karşılaşılabiliyorsunuz demektir. Her iki La-7 varyantının güçlü özellikleri çok iyi düşük irtifa performansına sahip olmasında yatmaktadır – ideal olarak, düşmanlarınızla 5km'nin altında kışıkmak ister-

siniz – daha yükseklerde motorun güç üretimi sizi kolay bir hedef yapacak şekilde sert bir biçimde düşecektir. Hizin haricinde, La-7 çok iyi dönme kabiliyetine sahiptir – bazı İngiliz ve Japon tasarımları kadar iyi dönücü olmasalarda çoğu Alman ve Amerikan uçaklarına karşı paranın hakkını verecektir.



Prag Havacılık Müzesindeki Çekoslovak Hava Kuvvetlerine ait La-7, Kbelý

La-7'de hayatta kalmanın sırrı düşmanı kandırmakta gizlidir – yaklaşık 4.5 km irtifada uçarak kendiniz daha yüksekte uçan Boom&Zoom uçaklarına karşı kolay bir hedefmişsiniz gibi sunarsınız. Bunlardan birinin size daldığını gördüğünüzde sert kırarak atışından kaçarsınız, onu yavaş yavaş manevra savaşına çekersiniz – bu yolla düşman dönüşte hizini ve atalet momentini kaybederken siz üstünlüğü kazanmaya başlarsınız. La-7'de geliştirmeye değer diğer bir alışkanlık ise cephaneye tutumluluktur – mevcut silah sisteminin cephaneye kapasitesi çok az olduğu için dikkatlice nişan alıp sadece isabet edeceğinden emin olduğunuzda ateş etmeniz hayati dere-

cede önemlidir. Böylece düşman uçağını kritik olarak yaralamak için daha fazla şans elde edersiniz. Bu kuralları takip ederseniz kısa süre içerisinde

kendinizi nihai olan Lavochkin piston motorlu avcı uçağı La-9'u araştırırken bulursunuz.



La-7'nin Röntgeni

Gelecek güncellemelerin birinde War Thunder'a ekleyeceğimiz 9. GVIAP Alelyukhin Avcı taburu amblemi çıkartması. Çıkartmayı yapan: Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz





Bf 109G-6, SNP (Slovak Ulusal Ayaklanması); Seri: W. Nr. 161725; Tri Duby hava üssü, Eylül 1944. Kamuflajı yapan [-313- Paegas](#) | [Buradan İndirin](#)

[ANMA] Slovak Ulusal Ayaklanması

31 Ağustos - Yazar: Jan "RayPall" Kozák

Slovak Ulusal Ayaklanmasının kökleri (Slovenské národné povstanie, SNP) 1943 yılına kadar uzanır. Bu tarihte Slovakya, Slovak Devleti (Slovenský štát) - politik ve askeri açıdan Nazi rejimine bağlı bir faşist uydu devlet formundaydı. Slovak askerleri ve havacıları Doğu Cephesinde savaşlarda aktif olarak görev yaptılar, ancak Kursk ve Stalingrad gibi önemli savaşlarda alınan yenilgiler Slovak - Alman ittifakını derinden sarstı. Durum Alman tarafı için daha da kötüleşmeye başlayınca Slovak askerler arasındaki rahatsızlık daha da arttı ve Slovak ordu subayları arasında muhalif gruplar oluşmaya başladı. 1943 yılında bu gruplar, sürgündeki Çek hükümetinin lideri olan Edvard Beneš ile iletişime geçtiler, Edvard Beneš, Slovakya'yi Mihver ekseninden çıkaracak ve Kızıl

Ordu'nun Doğu Avrupa'yi özgürleştirmesine yardımcı olacak, bunun dışında Slovakya'nin Müttefiklere yakın bir ülke olmasını savaş sonrası tekrar birleşik bir Çekoslovakya'nin kurulmasını sağlayacak muhtemel bir Slovak ayaklanması için hazırlıklar yapmaya başladı.



Slovak Bf 109 G2 R6

Ayaklanma için hazırlıklar Mart 1944 tarihinde Yarbay Jan Golián komutasında başladı. Silahlar ve cephaneler Dogu ve Orta Slovakya'da çeşitli bölgelerde depolandı, buralarda partizan hareketi daha güçlüydü. Plan yalnızca Slovakya'yi ele geçirmek ve özgürleştirmek değil, aynı zamanda Dogu Slovak sınırında ki Karpatlar'da bulunan dağ geçitlerini de elde tutmaktı - bu sayede Kızıl Ordu'nun Slovakya üzerinden Almanların cephelerinin arka taraflarına saldırması sağlanacaktı ve bu Slovakya'yi uzun ve yıkıcı bir savaştan koruyacaktı. Bu görev, Albay Viliam Talsky'nin önderliğinde, Dogu Slovak Ordusunun iki tümeni tarafından yapılacaktı. Golián'ın tahminine göre Slovak subayların sadece %20 kadarı hala hükümete bağlıydı, bu yüzden ayaklanmayı başlatacağı sırasında ciddi bir direnişle karşılaşmayı beklemiyordu.

Ancak bölgede güçlenen Partizan hareketleri Slovak hükümetini uyardı ve hala hükümete bağlı güvenlik güçleri ayaklanmayı bastırmayı başaramadı. 27 Ağustos 1944 tarihinde Martin'de 30 Alman askeri partizanlar tarafından öldürülünce Slovak başkenti Bratislava'da bulunan Alman heyeti, ülkenin stabil hale getirilmesi için Almanya'nın askeri olarak olaya müdahale etmesini istedi. Waffen SS'in elit birlikleri de dahil olmak üzere 40 000'e yakın sayıda Alman askeri 29 Ağustos 1944 tarihinde ülkeye girdi. Golián Alman ordusunun müdahalesini beklemiyordu ve 29 Ağustos saat 20:00'da bütün birimlere ayaklanma-

ya başlamalarını bildiren kodlanmış bir mesaj gönderdi. Bir sonraki gün isyancı güçler Banská Bystrica şehrini ana hareket merkezleri olarak ele geçirdiler. 47 000'den fazla asi asker orta Slovakya'da mevkenmişti (bu sayı daha sonra 60 000'e çıkacaktı), ayrıca LT-38, LT-35 ve LT-40 hafif tankları, bazı Alman topları ve tankları dahil olmak üzere bir grup zirhli araca sahiptiler. Golián kuvvetlerinin Almanlara 2 hafta kadar dayabileceğini tahmin ediyordu.



Slovakya Ordusuna ait LT. vz. 38 (PzKpfw 38(t))

Ancak kaderin kötü bir oyunu oldu Albay Talsky ayaklanma başladığında Dogu Slovakya ordusunu mobilize edip Karpatlardaki geçitleri tutmak yerine, Sovyet Mareşal Konev ile durumu istişare etmek için Polonya'ya uçtu. İki tümeni lidersiz kalmıştı ve kaos içindeydi, her ikisi de ilerleyen Alman güçlerine direniş gösteremeden silahlarını bıraktı. İsyancılar en iyi silahlanmış birliklerini ve kaybetmişti ve dağ geçitlerini Almanlar ele geçirmişti. Ayrıca, tüm Slovak Hava Kuvvetleri birimleği ülkeye terk etti ve geride çok az (40'tan az) kullanılabilir uçak bırakarak Sovyet topraklarına kaçtı. Bu birimler "Karişik Filo" ("Kombino-

vaná letka”) olarak organize edildi, ancak yalnızca dört tanesi modern Bf 109 avcılığıydı (iki Bf 109 G-6 ve iki daha eski Bf 109 E-4), kalanlar ise tarihi geçmiş uçaklardı (Avia B.534 tayyareleri) yada savaşa uygun olmayan eğitim ve keşif uçaklarıydı.

10 Eylül itibarıyla İsyancılar doğu ve orta Slovakya’da iki hava alanı; Tri Duby ve Zolná dahil olmak üzere büyük bölgeleri ele geçirdiler. Özellikle Tri Duby hava alanının pistleri sayesinde Sovyetler’in mühimmat ve diğer malzemeleri taşıyan uçaklarının gelmesi sağlandı. Başta durum kritikti ancak 15 - 17 Eylül tarihleri arasında, 1. Çekoslovak Bağımsızlık Hava Taburu Lavochkin La-5FN avcıları ile donatılıp Zolná’ya iniş yaptığında değişti. Diğer bir Çekoslovak ünitesi 2. Çekoslovak Paraşüt birliği de 25 Eylül tarihinde ulaştılar ve bu iki Çekoslovak birimi İsyancılarla birlikte çalışmaya başladı. Böylece İsyancı güçlerin tamamı Slovakya’da ki 1. Çekoslovak Ordusu olarak isimlendirildi ve organize edildi.

Ancak Kızıl Ordu, gerekli zamanda İsyancılara yeterli destek sağlayamıyordu ve 10 Eylül tarihinde Dukla Geçidinde yapılan Sovyet yarma harekati (Doğu Slovak Ordusu tarafından ele geçirilmesi ve tutulması planlanan geçitlerden biri) başarısız oldu, cephe kilitlendi ve büyük kayıplar verildi. Slovakya’da savaşan Komünist partizanlar, asi güçler için havadan bırakılan yardım malzemeleri ve mühimmatları sık sık ele geçirdiler ve İsyancı

güçler bir süre sonra malzeme sıkıntısı çekmeye başladılar. Bu partizanlar ayrıca 1. Çekoslovak Ordusundan bağımsız olarak savaşıyordu ve bu bütün koordinasyonu engelliyordu. Kısa süre sonra diplomatik kaos, sürgündeki Çek hükümeti, Sovyet yanlısı partizanlar ve çeşitli Slovak gruplarının İsyanın yönetimi konusunda birbirine girmesiyle sonuçlandı. Koordinasyonun tekrar sağlanması sırasında daha sonra General Rudolf Viest tarafından desteklenen Golián’ın istekleri de sonuçsuz kaldı. Bu sırada Almanlar, 17 Ekim tarihinde Macaristan’dan ilerleyen 35 000’den fazla askerle büyük bir taarruz başlatıldı. Aynı anda Stalin de birliklerine Slovakya yerine Macaristan, Avusturya ve Polonya’ya odaklanmaları emrini verdi ve ayaklanmayı yalnız başına bıraktı.



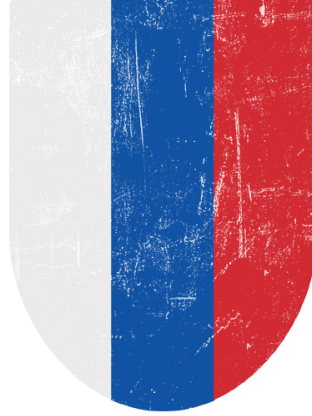
Slovak ordusu uçaksavar araçlarını taşıyan İsyancı konvoyu

Ekim ayı sonunda Alman birlikleri orta Slovakya’nın büyük bir kısmını ele geçirdi. 27 Ekim 1944 tarihinde, düşmesinden hemen önce Banská Bystrica’da bulunan asi hareket merkezi taşındı ve İsyancı güçler dağlara çekildi. Golián ve Viest kaçmak zorun-

da kaldı, her ikisi de Kasım sonunda ele geçirildi ve idam edildi. Ayaklanmaya misilleme olarak Alman özel Einsatzgruppen birlikleri köylerin dümdüz edilmesi ve sivillerin katledilmesini de içeren bir terör hareketine girişti. İsyançı güçlerin kalıntıları gerilla savaşına devam etti - ayaklan-

ma bastırılmıştı, ancak bu güçler fazla sayıda Alman birliğini bölgeye kilitlemeyi ve başka yere gönderilmelerini önlemeyi başardı. Slovakya daha sonra 1945 baharında Kızıl Ordu tarafından özgürleştirildi, Bratislava ise 4 Nisan 1945 tarihinde ele geçirildi.

Gelecek güncellemelerin birinde oyuna Slovak İsyançı Hava Gücü İşaretini ve Slovak Zırhlı Birliklerinin amblemini ekleyeceğiz:



Çıkartmaları yapanlar: Branislav "InkaL" Mirkov & Colin 'Fennis' Muir