

EL RINCÓN HISTÓRICO



AGOSTO 2015

★ WAR ★
THUNDER

[REGISTRO]

[EL AS DEL MES] El capitán Eric Lock.....	3
3 agosto 2015 - Autor: Mark Barber, consejero histórico de War Thunder	
[FUERZAS AÉREAS] La fuerza aérea filipina.....	7
Autor: Adam "BONKERS" Lisiewicz	
[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El Canadair CL-13 Mk 5 Sabre.....	10
Autor: Scott "Smin1080p" Maynard	
[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El T-50.....	14
Autor: Jan "RayPal" Kozák	
[TECNOLOGÍA] Los motores a reacción aeronáuticos.....	18
Autor: Joe "Pony51" Kudrna	
[FUERZAS DE TIERRA] La 1ª división blindada (Ejército de los Estados Unidos).....	21
Autor: Adam "BONKERS" Lisiewicz	
[PERFIL DE UN GUERRERO] Dmitry Fyodorovich Lavrinenko.....	25
Autor: El equipo de War Thunder	
[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El Seafire FR 47.....	27
Autor: Sean "Gingahninja" Connell	
[ARMAS] El Cañón ShVAK.....	30
Autor: Jan "RayPal" Kozák	
[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El PzKpfw 38(t) Ausf. A & F.....	33
Autor: Joe "Pony51" Kudrna	
[FUERZAS AÉREAS] La fuerza aérea iraquí.....	37
Autor: Jan "RayPal" Kozák	
[PERFIL DE UN VEHÍCULO] Lavochkin La-7.....	41
Autor: Adam "BONKERS" Lisiewicz	
[HISTÓRICO] La revuelta nacional eslovaca.....	44
Autor: Jan "RayPal" Kozák	



Supermarine Spitfire Mk.Vb (para el Mk.IIb en el juego) que sirvió en la Royal Air Force en Julio de 1941. Camuflaje creado por [Luckyleprechaun](#) | [Hier herunterladen](#)

[EL AS DEL MES] El capitán Eric Lock

3 agosto 2015 - Autor: Mark Barber, consejero histórico de War Thunder

Este año es el 75º aniversario de una de las mayores, más críticas e icónicas batallas aéreas jamás libradas: la batalla de Inglaterra. El 18 de agosto – ‘el día más duro’ – vio a ambos bandos sufrir la mayor cantidad de bajas en un solo día a lo largo de toda la campaña mientras que el 15 de septiembre se reconoce como el clímax de la batalla. Con esto en mente, As del mes conmemorará a dos de los mayores ases en una de las más grandes batallas aéreas de la historia en los meses de agosto y septiembre...

Eric Lock nació en abril de 1919 en el Shropshire rural, en las West Midlands de Inglaterra, en el pueblo de Bayston Hill cerca de Shrewsbury. El negocio familiar era la agricultura y la extracción de piedra de una cantera;

Lock recibió una educación privada pero además pasó gran parte de su infancia inmerso en ocupaciones del campo como montar a caballo. Como adolescente experimentó su gusto por la aviación cuando su padre pagó un corto vuelo en un circo del aire ambulante; Según parece el joven Lock no quedó especialmente impresionado y continuó con sus aspiraciones de seguir los pasos de su padre en la agricultura.

Sin embargo los hechos iban a tener un profundo efecto en el futuro de Lock – con la tensión política girando cada vez más hacia la abierta hostilidad a finales de la década de 1930, era evidente para todos que la guerra no estaba lejos. Lock pensó que si tenía que ir a la guerra la aviación era

la mejor forma de luchar y así se alistó en las filas de la Reserva de voluntarios de la Royal Air Force, una organización que se había fundado en 1936 para complementar el número de aviadores en caso de guerra. Cuando la guerra estalló en septiembre de 1939 Lock fue llamado a filas. Sobresalió durante el vuelo de entrenamiento y se clasificó para los cazas monoplasas, siendo nombrado alférez antes de ser enviado a su puesto en su escuadrón en primera línea en mayo de 1940: el 41º escuadrón, volando Supermarine Spitfires de la RAF en Catterick, Yorkshire.

Poco después de empezar su servicio en primera línea, 'Sawn-off Lockie' – un apodo derivado de su corta estatura – volvió a casa brevemente para casarse. Tras volver al 41º, continuó con la rutina del escuadrón de largos días a la espera de los bombarderos

alemanes. Esto era especialmente frustrante para los pilotos del 41º escuadrón, pues ellos, aislados en el norte como parte del grupo 13º, solo podían observar de lejos como se libraba la batalla de Inglaterra en el sur. Sin embargo Lock todavía pudo derribar su primer avión enemigo el 15 de agosto – un Bf110 sobre el mar del norte.



La calle en honor de Lock en conmemoración a su servicio



Camuflaje creado por [Luckyleprechaun](#) | [Hier herunterladen](#)

Todo cambió al principio de septiembre – el 41º escuadrón fue enviado al sur como parte de una ola de sustituciones para aliviar a los maltratados y fatigados veteranos del combate estival. Ahora destinado en Hornchurch, Lock estaba en pleno centro del combate. Dos días después de llegar, Lock derribó dos bombarderos alemanes en un solo enfrentamiento antes de ser atacado por un Bf109 que les escoltaba. Lock giró para enfrentarse al caza alemán y tras un corto combate lo derribó. Al final de su primera semana en el grupo 11º Lock fue acreditado con nueve victorias aéreas y fue condecorado con la Cruz de Vuelo Distinguido. Increíblemente, recibió una barra para su CVD solo 3 semanas después tras derribar 15 aviones alemanes en 19 días.

El 17 de noviembre Lock despegó en tiempo mínimo para interceptar una formación de aviones enemigos cerca de Clacton – en el enfrentamiento subsiguiente derribó dos Bf109E del JG54 pero fue alcanzado por otro caza alemán. Las balas y los proyectiles de cañón pasaron a través de la cabina del Spitfire, afectando a Lock en ambas piernas y en el brazo derecho así como dañando el acelerador de su avión dejándolo a máxima potencia. Se las arregló para volar el averiado Spitfire de vuelta a base, descendiendo de 6000 a 600 metros antes de apagar el motor para efectuar un aterrizaje planeando en Martlesham Heath. Lock estuvo atrapado en la

cabina durante unas dos horas antes de ser rescatado y transportado más de 3 kilómetros por unos soldados que hicieron una camilla con sus fusiles y sus abrigo. Permanecería hospitalizado hasta mayo de 1941, necesitando 15 operaciones diferentes para recuperarse.

Hasta ese momento Lock había sido acreditado con 23 derribos confirmados y 8 probables. Aunque la entrada de su escuadrón en la batalla de Inglaterra llegó relativamente tarde, Eric Lock es reconocido ampliamente como el piloto de caza aliado con más derribos de toda la campaña, aunque algunas fuentes otorgan este honor al piloto checo Josef František. Lock fue condecorado con la Orden al Servicio Distinguido por su contribución en defensa de la nación. En junio de 1941 Lock volvió a la cabina para un curso de actualización antes de ser destinado al 611º escuadrón, volando el Spitfire Mk.V desde Hornchurch. Ahora ascendido a capitán, Lock fue jefe de vuelo en salidas de ataque a medida que la RAF salía en operaciones sobre la Francia ocupada.

Lock no había perdido facultades – derribó tres Bf109 en sus primeras semanas de vuelta a la acción. El 3 de agosto dirigió a su vuelo sobre Francia durante una batida de cazas ofensiva. Mientras volvía a Inglaterra llamó a su vuelo para hacerles saber que había divisado una concentración de soldados enemigos en una carretera cerca

de Calais. La última vez que se vió a Lock fue cuando bajaba el ala para salir de la formación y picar para atacar. Sus camaradas perdieron de vista su Spitfire – no se reincorporó a la formación ni respondió a las llamadas de radio. Nunca se encontraron ni su cuerpo ni restos del aparato.

Carismático aviador, Lock voló con una 'V' de Victoria pintada en su Spitfire y en combate llevaba puesto un chaleco salvavidas alemán capturado; un compañero piloto herido le recordaba por su naturaleza ligona con las

enfermeras durante su estancia en el hospital. Pocos han igualado el sobresaliente éxito de Lock en combate en tan corto periodo de tiempo. Hoy, el Aero Club de Shropshire en el aeródromo de Sleaford ha nombrado su bar en honor a su héroe local: las diversas imágenes del capitán Eric Lock inspeccionan el aeródromo que se utiliza casi a diario por el vecino base de la RAF en Shawbury para entrenar pilotos de helicóptero de otra generación de la RAF, el brazo aéreo de la marina y el cuerpo aéreo del ejército británico.



Eric Lock en su Spitfire



P-26 de la fuerza aérea filipina,
camuflaje creado por [BaronDonGiggles](#) | [descárgalo aquí](#)

[FUERZAS AÉREAS] La fuerza aérea filipina

4 agosto 2015 : Autor: Adam “BONKERS” Lisiewicz

La historia de la fuerza aérea filipina comienza en marzo de 1937. Fue entonces que se creó la guardia nacional filipina bajo la ley de la milicia 2715.



P-51 Mustangs de la fuerza aérea filipina
en los años 1950

Además de las tropas de tierra, la nueva formación tendría un destacamento aéreo, compuesto de 15 oficiales y 135 soldados. Las recién forma-

das unidades llegaron demasiado tarde para participar en la primera guerra mundial, sin embargo el final de la guerra significó que la adquisición de aviones excedentes era posible. Aún así, no había pilotos entrenados para volarlos. El gobierno filipino consiguió la ayuda de la escuela de aviación Curtiss, para entrenar al primer grupo de pilotos. La base de entrenamiento se puso en el campamento Claudio, y en 1920 el primer piloto filipino -el teniente Leoncio Malinao- llegó a los cielos en el primer vuelo en solitario en la historia de las fuerzas armadas filipinas. El entrenamiento de los cadetes finalizó en diciembre de 1920- 25 de los 33 participantes del curso de entrenamiento ganaron sus alas y se convirtieron oficialmente en los primeros

pilotos filipinos entrenados. Ahora el problema principal era la falta de un equipamiento adecuado, en especial aviones.

La situación cambió en 1935, cuando se fundó el cuerpo aéreo de la policía filipina. Un año después, el nombre se cambió a cuerpo aéreo del ejército filipino (PAAC). Tres aviones de entrenamiento Stearman 73L-3 formaron los inicios de la nueva fuerza. Para la invasión japonesa en 1941, la fuerza aumentó a 54 aviones, incluyendo cazas (principalmente los P-26 “Peashooter”), además de bombarderos ligeros y entrenadores. El ataque japonés era imparable, y los obsoletos Peashooter no fueron rivales para los “Zeros” japoneses. A pesar de todo, los pilotos del PAAC combatieron valientemente contra todo pronóstico e incluso lograron anotar algunas victorias contra los japoneses. La caída de Corregidor en mayo de 1942 marcó el final de la conquista japonesa de las Filipinas. El PAAC se disolvió.

En 1945, tras la liberación de las Filipinas de la dominación japonesa, el nuevo gobierno comenzó a reorganizar las fuerzas aéreas. Un primer paso de ese plan fue el decreto ejecutivo 94, que separó la fuerza aérea del ejército, convirtiéndola en una institución totalmente separada con su propia jerarquía. Otra consecuencia de este decreto fue la creación de la patrulla aérea filipina (PAF) . La nueva fuerza fue rápidamente complemen-

tada con nuevos aviones - principalmente los P-51 Mustang americanos. Estos aviones se utilizaron después en combate, en misiones de apoyo aéreo cercano, contra los rebeldes Kamlon y HUK, en los años 1950. La PAF entró en la era de los reactores en 1955, con la adquisición de aviones de entrenamiento Lockheed T-33 y cazas F-86 Sabre en 1956. Los pilotos filipinos tomaron parte en la misión de paz de la ONU en el Congo, en 1963, en misiones contra los rebeldes separatistas. En los años 1970, la fuerza aérea volvió a entrar en combate - esta vez contra el Frente de Liberación Nacional Moro y el Nuevo Ejército Popular.



Capitán Antonio Bautista, en su caza a reacción F-86 Sabre

Actualmente, los principales aviones en servicio con la fuerza aérea filipina son los Rockwell OV-10 Bronco y los entrenadores Marchetti S.211. La situación está a punto de cambiar, ya que la entrega de los cazas ligeros surcoreanos KAI FA-50 está por comenzar. Otras máquinas utilizadas por esta fuerza aérea son los aviones de transporte C-130 y los helicópteros W-3 Sokół.



En una próxima actualización incluiremos la escarapela de la fuerza aérea de Filipinas. Calcomanía hecha por Colin 'Fenris' Muir



RCAF Canadair Sabre CL-13 Mk.4, aparato 19627 (XB753) del 422º escuadrón "Tomahawk", Baden (septiembre de 1953), camuflaje creado por [MightyArrow](#) | [descárgalo aquí](#)

[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El Canadair CL-13 Mk 5 Sabre

5 agosto 2015 : Autor: Scott "Smin1080p" Maynard

El Canadair CL-13 Mk 5 es uno de los dos máximos exponentes en lo que a reactores alemanes respecta, junto al MiG-15Bis. Éste último es la elección habitual de los jugadores, en cambio el CL-13 es un aparato de altas prestaciones que se cuenta entre los más veloces del juego. Situado en pleno nivel V, en el último escalafón de la rama de los icónicos Messerschmitt, el CL-13 es la guinda tras el trío de Me 262 que incluye esta rama de la legendaria familia de los Bf 109.

Su armamento consiste en seis ametralladoras Browning M3 de 12.7mm(calibre .50), que cargan un total de 1.800 proyectiles. Pese a no ser comparable a la demoledora po-

tencia de fuego del MiG, con sus cañones de 23 y 37mm, el armamento instalado en el morro resulta más que suficiente para el combate entre reactores al incluir los proyectiles trazadores y anti-blindaje con componente incendiario M20. Y es así que son la elección más habitual. Al disponer de un armamento de menor calibre, el CL-13 dispone de muchísima más munición que los MiG-15 o Sabre F-2. Permitiendo estar listo para el combate en más ocasiones y no sufrir si se ha desperdiciado algo de munición durante las escaramuzas. Es así que el piloto agradecerá esta ventaja en las situaciones más desfavorables y, si no eres de gatillo fácil, te evitará vuelos de vuelta a la base a reabastecerte.

Del mismo modo el CL-13 Mk 5 dispone de un conjunto de soportes externos que lo capacitan para el ataque a tierra, en caso de ser necesario. Con 16 cohetes de 127mm HVAR o dos bombas de 1000lb AN-M65, que pueden ser instalados bajo las alas para los ataques contra objetivos mayores y más pesados. Obviamente al cargar el armamento auxiliar las prestaciones se ven severamente afectadas por el empeoramiento en la aerodinámica.



Vista de rayos X del CL-13 Mk 5

Como es habitual en los principales reactores, la energía es sinónimo de supervivencia. La altura y velocidad son clave para el éxito o el fracaso del CL-13 en combate, ya que no puede girar del mismo modo que sus oponentes norteamericanos ni maniobrar de forma similar a muchos de los reactores británicos. Pese a que el Sabre dispone de aerofrenos, no debería extenderlos a la ligera, solo en situaciones de extrema necesidad o para aterrizar. Perder velocidad o disponer de escasa energía a baja cota convierte al CL-13 en un pato de feria para la fuerza aérea hostil. Gra-

cias a sus controles asistidos, el Canadair Sabre ofrece un extraordinario alabeo, que no es capaz de superar ningún otro reactor y que los Sabre F simplemente igualan. En picado, el CL-13 puede dejar rápidamente atrás a muchos de los oponentes con los que se enfrenta. Permitiendo así a su piloto dictar los términos del enfrentamiento, aprovechando sus ventajas. Al igual que la mayoría de reactores, el Canadair Sabre da mejores resultados al combatir en escuadrón o integrado en un equipo bien organizado y coordinado. Manteniéndose cerca de los aliados y estando atento al entorno son una apuesta segura para disfrutar del CL-13.

El Canadair CL-13 fue, en esencia, una versión producida bajo licencia del exitoso North American F-86 Sabre. Los encargos iniciales se vieron incrementados por la guerra de Corea y distintas naciones incorporaron estos aparatos entre sus filas a la vista de las prestaciones de los MiG-15 y F-86 frente a los aparatos ya en servicio.



Canadair CL-13 con las marcas de la Luftwaffe

El Mk 5 incorporó distintos aspectos novedosos heredados de las versiones más modernas de los F-86 F, como las superficies de control asistidas y el timón de profundidad integrado en la deriva. Aunque se diferenciaba en su motor Avro Canada Orenda, que ofrecía un mayor empuje y una mejor trepada en comparación con los CL-13 norteamericanos. El CL-13 se convirtió en la espina dorsal de muchos de los integrantes de la OTAN en Europa a lo largo de los 50 y 60. mientras otras naciones todavía tenían sus propios diseños de cazas con alas en flecha bajo desarrollo o en servicio limitado. La producción del aparato tenía lugar en Montreal, posteriormente varios serían entregados a los Estados Unidos para su redistribución y reasigna-

ción tras haber sido relegados del servicio con sus correspondientes operadores.

Así como la Royal Canadian Air Force, para quien estaba originalmente previsto el aparato, otros usuarios resultaron ser: la Royal Air Force británica y la Fuerza Aérea Italiana, así como tantas otras. Tras su incorporación a la OTAN, la Alemania Occidental recibió equipamiento occidental, como el CL-13. La Luftwaffe recibió 75 CL-13 Mk 5 en el 57, seguidos por más de doscientos Mk 6 que sirvieron hasta bien entrados los sesenta. El CL-13 sería reemplazado del servicio por el F-104 Starfighter, este a su vez por el F-4 Phantom y por último el Panavia Tornado.



En una próxima actualización incluiremos en War Thunder el emblema del 439º escuadrón de la RCAF. Calcomanía hecha por Colin 'Fenris' Muir



El T-50 con camuflaje soviético convencional.

[PERFIL DE UN VEHÍCULO] EL T-50

6 agosto 2015 : Autor: Jan “RayPall” Kozák

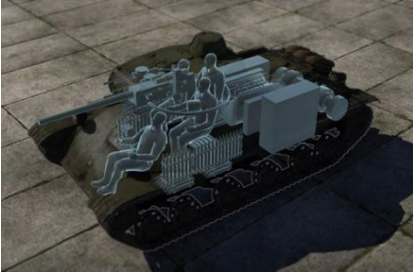
El T-50 en War Thunder

En War Thunder, el T-50 es un carro ligero soviético de grado II con un BR de 2.7, y en el árbol tecnológico soviético es el sucesor directo del carro BT-7. Está armado con un cañón 20-K de 45 mm y una ametralladora coaxial DT de 7.62 mm. La velocidad máxima de este carro es de 44 km/h que se puede alcanzar en 19.5 segundos. El tiempo necesario para lograr un giro de 360° del casco, es de 12.5 segundos en la 2ª marcha, dándole al casco una velocidad transversal de 4.8° por segundo. La torreta completa un giro de 360° en 45.3 segundos, lo cual significa que el valor de la velocidad transversal de esta es de 8° por segundo. El tiempo de recarga con un

cargador plenamente entrenado es de aproximadamente 17 disparos por minuto.

En cuanto al blindaje, el espesor del glacis frontal es de 40 mm inclinado en 52°, las “mejillas” de la torreta tienen el mismo espesor a un ángulo de 54°, y el espesor del glacis frontal inferior es de 45 mm con un ángulo de 55°. El blindaje lateral superior e inferior tienen un espesor de 40 mm, el blindaje lateral superior a un ángulo de 40°. El espesor del blindaje trasero superior es de 25 mm a un ángulo de 61°, mientras que la placa trasera inferior no inclinada tiene un espesor de 40 mm. La parte frontal y lateral de la torreta están protegidas por un blindaje de 40 mm, y el mante-

lete del cañón varía entre 7-52°. La cúpula del comandante es de 40 mm de espesor, y el blindaje del techo, tanto en la torreta como en el casco es de 15 mm de espesor.



Vista de rayos X del T-50

En lo que respecta a potencia de fuego, el T-50 utiliza 3 tipos de munición perforante. A quemarropa y dependiendo del ángulo de ataque (ADA), el proyectil por defecto APHEBC BR-240 es capaz de perforar hasta 62 mm de blindaje plano, 55 mm de blindaje inclinado a 30°, y 25 mm a un ADA de 60°. El primer proyectil desbloqueable, el AP BR-240SP capaz de perforar hasta 73/65/26 mm de blindaje a quemarropa, y 17/15/6 mm de blindaje a un rango máximo de 2 km, dándole un mejor rango de penetración a cambio de un peor rendimiento a larga distancia, y la ausencia de relleno explosivo. El segundo proyectil desbloqueable es el APCR BR-240P, capaz de perforar hasta 103/79/23 mm a quemarropa y 17/13/3 mm a un alcance máximo de 2 km.

Siendo el sucesor del BT-7, el T-50 mantiene la excelente velocidad y

agilidad, pero con un mejor blindaje. El glacis frontal es virtualmente inmune a los cañones automáticos y proyectiles de bajo calibre de otros carros ligeros, y a larga distancia incluso puede desviar proyectiles aún más grandes. Sin embargo, el carro tiene dos desventajas mayores. La primera es que la torreta gira demasiado lento, lo cual es una dificultad al apuntar a blancos rápidos (como otros carros ligeros) lo cual disminuirá significativamente tu tiempo de respuesta. La segunda desventaja es el cañón. Si bien es adecuado para vehículos reserva, y carros ligeros de grado bajo, el cañón de 45 mm luchará contra carros medios como el M4 Sherman o el PzKpfw IV Ausf. F2, los cuales solo pueden ser penetrados a corta distancia, forzándote así a depender de disparos en los flancos. Y debido al BR de 2.7, te enfrentarás a carros que puedes destruir fácilmente y otros con blindaje/poder de fuego significativamente mejor. Dicho esto, un buen conductor de T-50 debe ser adaptable, ya que necesita ajustar su estilo de juego de acuerdo a los oponentes que encontrará.

Con una gran movilidad, fuerte blindaje frontal, y un armamento relativamente débil, el T-50 puede ser una experiencia decepcionante, pero en manos de un jugador decidido y experto en la improvisación, este carro puede hacer maravillas. También te servirá como el último vehículo del árbol tecnológico antes de entrar a la

rama de los legendarios carros medios T-34.

El T-50 en la historia

En 1939, el desarrollo del reemplazo para el ya obsoleto carro ligero T-26, fue entregado a la oficina de diseño OKMO, adjunta a la fábrica n° 185 en Leningrado. Las especificaciones técnicas dictaban un peso de 14 toneladas, un armamento principal de un cañón de 45 mm y 45 mm de blindaje inclinado. El primer prototipo de este carro, designado T-126SP (abreviatura de Soprovzdheniya Pekhoty “apoyo a la infantería”), se completó en el verano de 1940. El vehículo poseía un excelente blindaje frontal para ser un carro ligero, y otras características avanzadas comparadas a los diseños soviéticos anteriores, como una tripulación de 5 hombres, una cúpula para el comandante, y una radio como equipo de serie, o una torreta de tres hombres. Estaba armado con un cañón principal de 45 mm y dos ametralladoras de 7.62 mm, y estaba propulsado por el motor de seis cilindros en línea diesel B-3 o un V6 que entregaban una potencia de 250 c.v.

Sin embargo, las pruebas revelaron varios problemas con este carro, como un compartimento de tripulación extremadamente estrecho y una baja relación peso-potencia. Basándose en los resultados de las pruebas, el blindaje frontal se redujo a 37 mm para disminuir el peso, el número de tripu-

lantes se redujo a 4, se instaló un motor diesel B-4 mucho más potente, además de otras pequeñas modificaciones. El carro modificado fue designado T-127SP, y después de varias pruebas exitosas y varias modificaciones se aprobó para la producción en serie como T-50, empezando su producción en abril de 1941.



No obstante, para la ofensiva alemana de junio de 1941, sólo se habían fabricado unos 50 carros T-50. La producción era demasiado lenta, no solo debido a los altos costos, además de varios problemas con el motor de seis cilindros en línea B-4. Esta planta motriz diseñada específicamente para el carro, sufría de una fiabilidad extremadamente baja, y todos los intentos para mejorarla fallaron. Por otra parte, en el otoño de 1941, el carro británico de infantería Valentine se suministró a la Unión Soviética mediante la ley de préstamo y arriendo, y este demostró ser un mejor carro de infantería que el propio T-50. En consecuencia, los oficiales soviéticos decidieron suspender la produc-

ción del T-50, y centrarse en la producción masiva de otros carros.



T-50 en el museo de carros de Kubinka

Solo se fabricaron 60 carros T-50, incluyendo un pequeño número de T-

50 con blindaje adicional atornillado al glacis frontal. El vehículo fue utilizado operacionalmente, pero se desconocen los detalles de su servicio. Supuestamente fue empleado en la defensa de Leningrado, y muchos de ellos se perdieron rápidamente, ya sea debido a la acción del enemigo, o por fallos mecánicos.

¿Quieres saber más del T-50? asegúrate de ver el [artículo](#) de la Wiki de War Thunder!



**En una próxima actualización incluiremos en War Thunder el número táctico soviético P-87.
Calcomanía creada por Branislav "InkaL" Mirkov**



Aviones a turboreaccion tempranos: El Me 262, y el Yak-15

[TECNOLOGÍA] Los motores a reacción aeronáuticos

11 agosto 2015 : Autor: Joe “Pony51” Kudrna

La idea de la propulsión a chorro (una corriente de líquido o gas expulsado al exterior a través de una apertura reducida) tiene dos mil años más de antigüedad que el motor de combustión interna. Siendo así que el primer ejemplo conocido de este sistema fue la eolípila. En ella un gas interior que se expandía (vapor procedente del agua hirviendo), era expulsado a través de un conducto en forma de codo, haciéndola girar rápidamente. Demostrando así que la acción (el movimiento del gas) producía una reacción (el movimiento del aparato), en

concordancia a la segunda y tercera ley del movimiento de Newton. De hecho los motores a reacción estaban ya en la mente de los diseñadores mucho antes de estallar la Segunda Guerra Mundial. En fechas tan tempranas como 1791 John Barber propuso y patentó su turbina de gas. Cien años más tarde se mejoró la mecanización para que fuese más eficiente energéticamente.

El motor a turboreacción, el que todos tenemos hoy en día en mente, es extremadamente simple. Del mismo

modo que un motor de combustión interna, ciclo Otto, consiste en etapas de compresión, ignición y expansión, diferenciándose en que éstos trabajan en un sistema abierto y continuo; pudiendo así trabajar con un flujo estable de aire. Este funcionamiento, las tres etapas sucediendo simultáneamente, se conoce como ciclo Brayton. Y aunque encontrar la combinación correcta entre volumen de aire y presión era crucial, el motivo principal que hizo inviable uno de estos motores fue la necesidad de que la metalurgia, la ciencia y la tecnología pusiesen a su disposición los metales y aleaciones adecuadas. Las extremas fuerzas centrífugas y temperaturas que generaban los turborreactores estaban en el límite de los materiales disponibles para la ingeniería de aquel día, todo ello era un reto a superar.



Napier NA357 Rueda compresora

Frank Whittle y Hans von Ohain de forma simultánea y sin tener conocimiento de los progresos del otro, afrontaron el reto que suponía como pieza de ingeniería, y superando el escepticismo de sus contemporáneos, al fabricar motores a turborreacción funcionales. Pese a haber empezado mucho antes a plantear los conceptos mucho antes y conseguir hacer funcionar su motor "Whittle Unit" ocho meses antes que von Ohain. Este obtuvo un mayor apoyo de sus compatriotas y rápidamente recibió la financiación de Heinkel. Encarando así el desarrollo de motores a reacción para aviones junto a los mejores ingenieros de la compañía y equipos de pruebas, dando a luz al "HeS 3", el corazón del primer avión a reacción del mundo, el He-178. Tras su primer vuelo el 27 de agosto del 39 (4 días antes del estallido de la Segunda Guerra mundial) las impresiones generales sobre los turborreactores empezaron a cambiar.

Tanto Whittle, como von Ohain, emplearon compresores centrífugos en la admisión, dado que esta tecnología era bien conocida y estaba bien asentada en los compresores para motores de combustión interna. Los motores turboalimentados ya existían, pero eran poco habituales, del mismo modo que tampoco había calentadores para grandes volúmenes de aire. Es decir, en sus diseños hicieron uso de conceptos ya disponibles, aunque con una nueva finalidad. Los principales inconvenientes de ambos diseños

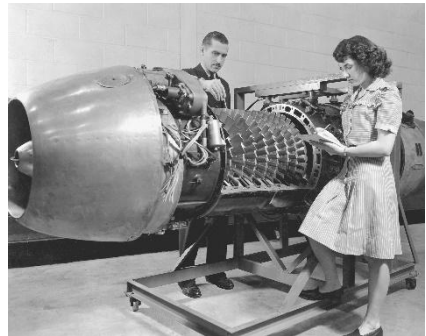
eran el gran diámetro, próximo al de un motor radial, en cambio los reactores W.1 de Wittle tuvieron una amplia aceptación, a diferencia de los HeS.



Un turborreactor Whittle W.1/W.2B de la General Electric as the J31 (I-16), nótese el tamaño del compresor centrífugo, la admisión, a la derecha del motor.

Al enterarse del nuevo motor, la compañía Junkers, apostando por ser una opción alternativa, eligieron al Dr. Anselm Franz como ingeniero jefe, dada su experiencia con turbos y compresores para motores. Aunque a primera vista no rompía esquemas, su diseño tuvo una diferencia clave: sustituir el enorme compresor centrífugo por varios rotores, los cuales empujaban el aire hasta la cámara de combustión. Así obtuvo una sección frontal mucho menor y sobretodo, el motor trabajaba con un volumen de aire mucho mayor y ofrecía un empuje superior a los motores centrífugos. Su resultado, el Jumo 004, haría volar la mayoría de los primeros reactores alemanes e hizo que los Me-262 alcanzaran velocidades superiores a los primeros Gloster Meteor, P-80 y los

reactores soviéticos. Fueron las limitaciones tecnológicas y la escasez de recursos las que provocaron la, relativamente corta, vida útil de 25h(similar a la de los primeros motores de combustión interna) y un empuje inferior a su potencial. Con todo, el Jumo 004 se alzó como una leyenda y su diseño “axial” sería la base para todos los motores a reacción hasta la fecha.



Durante la posguerra, un Jumo 004 capturado es examinado por los ingenieros de la NACA en Estados Unidos. Nótese los 8 rotores de alabes por su diseño de flujo axial.

Tras el conflicto, el Dr. Franz llegó a Estados Unidos, donde prestó sus servicios al departamento de motores de aviación en Lycoming. En base a su experiencia con el Jumo 004 desarrolló el motor turboeje de mayor éxito en la historia: el T53. Empleado en el Bell UH-1 Huey. En base a éste se desarrollaría el T55 y posteriormente el AGT-1500. ¡Lo puedes encontrar actualmente bajo el capó de los carros de combate M1 Abrams!



Tanque ligero M2A4 en camuflaje de verano de la Primera Division Blindada en War Thunder

[FUERZAS DE TIERRA] La 1ª división blindada (Ejército de los Estados Unidos)

12 agosto 2015 : Autor: Adam "BONKERS" Lisiewicz

Los orígenes de la 1ª división blindada del Ejército de los Estados Unidos se remontan a dos unidades de la caballería - el 1er regimiento y la 7ª brigada de caballería. En los años 1930, ambas unidades fueron gradualmente cambiando sus caballos por camiones, jeeps, y vehículos blindados. Las experiencias de la primera guerra mundial también desempeñaron un papel en el crecimiento de ambas unidades, ya que el Ejército estaba experimentando con tácticas que le permitirían evitar una guerra de trincheras. La ofensiva alemana en Polonia en Septiembre de 1939, y en Francia en Mayo de 1940, resaltaron la importancia de un nuevo tipo de unidad - la división blindada. En Junio

de 1940 se dieron las órdenes para crear tales unidades. La 1ª división blindada fue oficialmente establecida el 15 de Julio de 1940, bajo el mando del general de división Bruce Magruder. Pronto se le dió el sobrenombre de "Old Ironsides" (el viejo fortachón) , haciendo referencia a la fragata de la armada USS Constitution. Rápidamente comenzó el entrenamiento de los nuevos reclutas y pronto la división creció de 66 a más de 600 vehículos. En esa época estaba estacionada en Fort Knox, que además era el cuartel general de la recientemente creada rama blindada.

Hasta 1942, la división pasó la mayoría del tiempo en los Estados Unidos, entrenando y preparándose

para la batalla. Esta vendría muy pronto, ya que fue adjuntada a las fuerzas americanas que formaron parte de la Operación "Torch" - los desembarcos anfibios en Orán, Argelia, y Casablanca ,destinados a rodear en un movimiento de pinzas al Afrika Korps y a las fuerzas italianas en Túnez. Tras asegurar las cabezas de playa, los aliados avanzaron hacia Túnez; sin embargo, el avance sería retrasado por la fuerte resistencia de las fuerzas del eje. Fue entonces que la falta de experiencia de las tropas americanas se hizo evidente. La pruebas de ello se observaron en 1943, cuando una ofensiva alemana cerca del paso de Kasserine ,diezmó a la 1ª división blindada, causando grandes pérdidas de hombres y material. Esta dura lección demostró ser muy valiosa en el futuro, ya que los americanos rápidamente adaptaron sus tácticas al siempre cambiante campo de batalla.



**Der M5A1 Stuart der Iron Soldiers,
Zweiter Weltkrieg**

Tras la rendición del Panzerarmee Afrika en Mayo de 1943, la 1ª división fue adjuntada al 5º ejército bajo el

mando del general Mark Clark. Luego de los exitosos desembarcos aliados en Sicilia, el próximo paso era la invasión del territorio continental italiano. La 1ª división blindada se encontró en el fragor de la batalla en Septiembre de 1943, luego de los desembarcos anfibios cerca de la ciudad de Salerno. Rompiendo desde la cabeza de playa, la división formó la punta de lanza del asalto aliado en Nápoles , ciudad que fue capturada en Octubre. Luego de eso, los aliados continuaron el avance hacia el norte con rumbo al río Volturno, sin embargo, pronto los ataques fueron estancados por las defensas alemanas centradas cerca del pueblo de Cassino, conocidas como la "línea de Invierno

Los comandantes aliados decidieron desplazar tropas detrás de esas líneas, cerca de Anzio , lo cual les permitiría capturar Roma y cortar las líneas de suministro de los defensores del eje. Los desembarcos en Anzio comenzaron en Enero de 1944. No obstante, debido a la indecisión del comandante aliado, el general John P. Lucas, los alemanes fueron capaces de aislar la cabeza de playa. La 1ª división blindada no tomó parte en la primera oleada de desembarcos , pero fue desplegada más tarde en un esfuerzo por fortalecer las posiciones aliadas. Esto también llevó a la ruptura desde la cabeza de playa en Mayo de 1944, y el consecuente avance hacia Roma el 4 de Junio de

1944. Tras la captura de Roma, persiguió a los alemanes hacia el norte , y terminó la guerra en el valle del Po , en Mayo de 1945. La división fue desactivada en 1946 y reintegrada en 1951. Luego de una larga estadía en Fort Hood, Texas; la división fue reasignada en Alemania Occidental en lugar de la 4ª división blindada, como

parte de las fuerzas americanas en Europa.

Tras la caída del comunismo en Europa, la división tomó parte en conflictos como la guerra del Golfo, la Operación Joint Endeavor en Bosnia, y los conflictos en Afganistán e Irak. Actualmente la división reside en Fort Bliss, Texas; tras ser retirada de Alemania en 2011.

En una de las proximas actualizaciones, introduciremos calcomanios del 1r Regimiento de Caballeria, 13r Regimiento de Caballeria y el texto "Foxhunter" a War Thunder:





FOXHUNTER

Calcomanias hechas por Branislav "InkaL" Mirkov



T-34 con un camuflaje de invierno unico, disponible en [Pack De Inicio Guardias](#) y [Pack Avanzado de Defensor](#)

[PERFIL DE UN GUERRERO] Dmitry Fyodorovich Lavrinenko

18 agosto 2015 : El Equipo de War Thunder

Dmitry Fyodorovich Lavrinenko (en ruso: Дмитрий Фёдорович Лавриненко) nació en Septiembre de 1914. Se le otorgó la condecoración de “Héroe de la Unión Soviética” , y fue acreditado con 52 carros destruidos. Se ofreció como voluntario en el ejército y terminó su entrenamiento en la academia de blindados de Ulyanovsk en Mayo de 1938, y vio combate extenso en Polonia ,en 1939; y en Besarabia, en 1940.

Durante 1941, comandó un carro T-34/76. Se hizo famoso por ser el último comandante en retirarse de la batalla, y por emplear tácticas riesgosas mientras combatía. El 6 de

Octubre en una batalla cerca de Mtsensk (Rusia) , Lavrinenko junto a otros 3 carros T-34 se enfrentaron a 34 blindados alemanes. No solo destruyeron 15 de esos 34 blindados, además los 4 atacantes se retiraron exitosamente. De los 15 blindados ,Lavrinenko destruyó 4 ,abriendo el camino para su título de As.

Durante la defensa de Moscú, Lavrinenko consiguió la mayoría de sus logros. El 7 de Noviembre, Lavrinenko lideraba un escuadrón de 3 carros T-34 y 3 carros ligeros BT-7 ,cuando fueron emboscados por 7 carros alemanes cerca de la aldea de Lystsevo, resultando en una impecable victoria para los rusos, al

destruir todos los carros enemigos sin sufrir pérdidas. Sin embargo, no se relajaron por mucho tiempo ya que Lavrinenko avistó una columna de 18 carros alemanes que lograron atravesar las defensas soviéticas. Tras dar la señal de retirada a sus aliados, colocó su carro en una posición fácilmente defendible, totalmente oculta debido a los árboles y a la nieve. Desde allí logró destruir 6 carros a casi quemarropa y sin revelar su posición, la columna se dispersó y retiró.

Lavrinenko logró repetir esta hazaña durante los dos enfrentamientos siguientes, en la defensa de Gusenevo y de Volokolamsk. En el último de estos dos, el 18 de Diciembre, anotó su victoria número 52, la cual sería su victoria final. Murió de una manera bastante anticlimática, por un proyectil de mortero, luego de salir de su carro y correr para reportar a su comandante de su victoria.



Dmitri Fjodorowitsch Lawrinenko

Lavrinenko mantiene el récord de la mayor cantidad de victorias logradas por un As carrista aliado durante la guerra, 37 de sus 52 victorias logradas en un periodo de tan solo 6 semanas. En 1990 se le concedió póstumamente el título de "Héroe de la Unión Soviética.

ДИМИТРИЙ ДОНСКОЙ

**En una de las siguientes actualizaciones, incluiremos la calcomanía Dmitry Donskoy.
Calcomanía hecha por Branislav "InkaL" Mirkov**



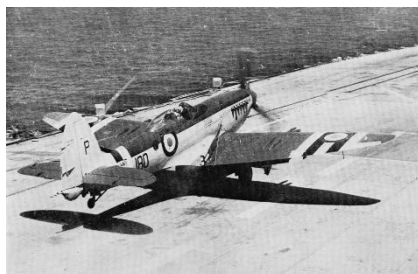
El Seafire FR 47. Notese sus helices contra-rotacion, una magnifica y unica vista sin duda!

[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El Seafire FR 47

19 agosto 2015 : Autor: Sean "Gingahninja" Connell

El Seafire FR47 es el canto del cisne, la culminación de la familia del Seafire/Spitfire. Nuestro Seafire FR 47, con su característica hélice contrarrotativa, está situado a finales del Tier IV. Ofrece una aceleración que quita el hipo y un excelente régimen ascensional de 18.5 metros por segundo. Asimismo se trata de un aparato que destaca entre sus iguales por su alta velocidad en vuelo a nivel, alcanzando los 699kmh (434mph). Con todo ésto y sumado a su armamento de cuatro cañones de Hispano de 20mm, convierten a este nuevo caza embarcado en un duro rival.

El Seafire FR 47 se comporta casi igual que su hermano de la RAF, el Spitfire, con el que comparte sus increíbles prestaciones en el combate cerrado.



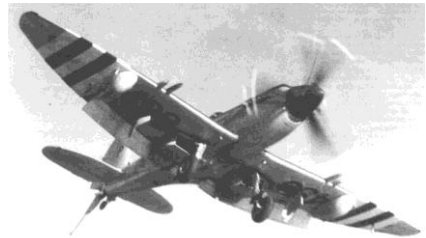
Este aparato, en nuestro juego, realiza un giro completo en unos escasos 21 segundos, lo que le permite situarse a la cola de cualquier oponente lo suficientemente incauto. Es por ésto que el Seafire destaca como caza de energía y el combate cuerpo a cuerpo. Trepas para ganar una mejor posición inicial y atacar con ventaja de altura es la apuesta ganadora. De todos modos, si acabas combatiendo a cara de perro con el

oponente, tu oponente seguirá pasándolas canutas.

El diseño de los primeros Seafire tuvo lugar a finales del 41, cuando la Fuerza Aérea de la Armada (FAA, Fleet Air Arm) quiso poner a prueba la posibilidad de navalizar el caza con base en tierra, Spitfire. El primer modelo producido como Seafire fue un desarrollo del Spitfire Mk.V y fue un éxito inmediato. No obstante eran necesarias modificaciones, que incluían el tren de aterrizaje y el gancho de apontaje. Las ruedas del tren de aterrizaje de los Spitfire disponían de muy poca anchura de vía, así que durante la navalización se ensanchó el tren de aterrizaje para una mejor estabilidad al aterrizar en los portaaviones. El nuevo gancho de detención también supuso que el fuselaje debía soportar mayores cargas y tuvo que ser reforzado. Con todo esto, el nuevo gancho de arrastre, los refuerzos en el fuselaje y la sección alar sobre las el tren de aterrizaje, se hizo necesario lastrar la nariz del aparato para equilibrarlo. Por último el aparato recibió una radio marítima, superando así los Seafire a sus hermanos Spitfire en peso y por un amplio margen.

Con el paso del tiempo los nuevos modelos iban introduciendo más y

más modificaciones, hasta llegar al que sería su obra maestra: el Seafire FR 47. El FR 47 disponía alas plegables en dos tramos para ahorrar espacio bajo la cubierta de los portaaviones. Así como su peculiar hélice contrarrotativa que mejoraba su eficiencia y anulaba el, siempre presente, torque producido por las anteriores hélices simples. El Seafire cumplió como caza interceptor para la flota con la Royal Navy, papel que le iba como anillo al dedo gracias a su notables prestaciones pero escaso rango de acción. De todos modos prestó servicio en combate durante los primeros compases de la Guerra de Corea como avión de ataque a tierra.



En total se fabricaron apenas 90 Seafire FR47 hasta su retirada del servicio activo en el 51; la Fuerza Aérea de la Armada estaba ya adaptándose plenamente a los nuevos reactores.



En una de las proximas actualizaciones, introduciremos la calcomania de Esquadron Naval Aereo no. 887. Calcomania hecha por Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz



La-7 de Sergei Dolgushin's, avion premium con dos cañones de 20mm ShVAK disponible en [la tienda Gaijin.Net!](http://la.tiendaGaijin.Net)

[ARMAS] El Cañón ShVAK

20 agosto 2015 : Autor: Jan "RayPall" Kozák

El ShVAK (abreviatura de Shpitalnyi-Vladimirov Aviatsionnyj Krupnokaliberny, ó Shpitalny-Vladimirov de grueso calibre para aeronaves) , el cañón soviético de 20 mm más frecuentemente utilizado en la segunda guerra mundial, tiene sus orígenes en 1931 cuando el gobierno soviético decretó una orden para la producción nacional de ametralladoras de grueso calibre para aeronaves , utilizando el recientemente introducido cartucho 12.7 x 108 mm. Boris Shpitalnyi y Semyon Vladimirov respondieron a este decreto modificando el mecanismo de disparo de la ametralladora ShKAS de 7.62 mm y alargando al calibre correspondiente - al final , sin embargo, el ShVAK de 12.7 mm no utilizaba el cartucho

estándar de 12.7 x 108 mm , ya que el mecanismo de disparo no estaba adaptado para utilizar munición sin estrías de extracción , por lo tanto requería una versión del cartucho que tuviese bordes, designado 12.7 x 108R. El arma resultante fue aceptada para la producción en masa , la cual comenzó en 1935, pero pronto se descubrió que esta sufría varios problemas. Tenía una construcción demasiado compleja con un gran número de partes móviles, por lo tanto era cara para ser producida en masa y además sufría de fallas mecánicas frecuentes. Sin embargo, el mayor problema era la ya mencionada munición no estándar , creando problemas logísticos. Se produjeron menos de 100 armas, y en 1935 se detuvo la producción. No

obstante, el diseño fue reutilizado en 1936 para crear una versión alargada del ShVAK , utilizando el cartucho 20 x 99R.

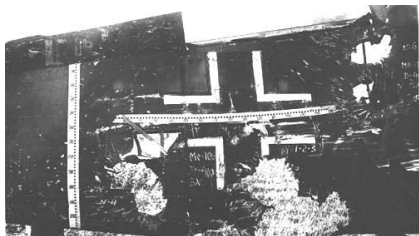


Tanque ligero T-60 en el museo de Kubinka.

El ShVAK de 20 mm resultante era un cañón accionado por gas ,alimentado por cintas de munición desintegrables. Contaba con un sistema inusual llamado “caja alimentadora” , heredado de la ametralladora ShKAS , el cual consistía en un tambor rotativo capaz de albergar 11 proyectiles simultáneamente. El propósito de la caja alimentadora era retirar suavemente los cartuchos de la cinta y descartar los eslabones. Esto evitaba las violentas sacudidas heredadas de otros diseños que reducían la cadencia de tiro y causaban atascos en la cinta alimentadora. Dependiendo de la variante, la cadencia de tiro variaba entre 700-800 proyectiles por minuto , siendo la velocidad de salida 790 m/s. Usualmente el cañón era

suministrado por cintas de munición de 120-180 proyectiles.

Se produjeron 4 variantes de este cañón, designadas MP, KP, TP y SP diferenciando una de la otra por la longitud del barril. MP (o TNSh) era la versión para carros de combate, utilizada en los carros ligeros T-38 y T-60 (el ultimo disponible en War Thunder). KP era la variante para cañones montados en las alas de aeronaves ,como el caza Polikarpov I-16 tipo 28 o las primeras series del avión de ataque Ilyushin Il-2 Sturmovik (ambos aviones también están disponibles en el juego). Las instalaciones flexibles utilizadas en las torretas defensivas de los bombarderos fueron designadas TP - las versiones posteriores del bombardero pesado Yermolayev Yer-2 utilizaron estos cañones en sus torretas superiores. Sin embargo, la variante más frecuente fue la SP , equipada con engranajes de sincronización. Esta variante fue utilizada como armamento de cazas , ya sea como un arma montada en el fuselaje disparando a través de la hélice (como en los cazas Lavochkin La-5/La-7) , o fue montado entre las filas de cilindros del motor como en los cazas Yakolev.



Ala de un Bf-109 despues de ser impactada por proyectiles de 20 mm SHVAK

Durante la segunda guerra mundial varios tipos de munición estuvieron disponibles para el cañón ShVAK. El proyectil estándar alto-explosivo incendiario (HEI) fue designado OZ, siendo OZT la designación para el mismo proyectil con compuesto trazador. Alternativamente , estaban disponibles los proyectiles OF alto-

explosivo de fragmentación (HE-FRAG) , y los OFZ incendiario alto-explosivo de fragmentación (HEI-FRAG). En cuanto a los proyectiles antiblindaje , el proyectil estándar incendiario perforante de blindaje (API) fue designado BZ (o BZT para la versión con trazador API-T) , y era capaz de penetrar hasta 24 mm de blindaje a una distancia de 100 metros. Algunas fuentes también sugieren que se desarrolló un proyectil de compuesto rígido (APCR) para el uso en la variante TNSh. Este proyectil con núcleo de carburo de tungsteno era capaz de penetrar el blindaje lateral de los carros medios Panzer III y Panzer IV a distancias de hasta 350 metros.



El cañón ShVAK demostró ser un arma compacta, eficiente, y sirvió durante toda la segunda guerra mundial , con más de 100.000 fabricados. La producción continuo para el final de

la guerra, pero el ShVAK a la larga sería reemplazado por el cañón Beresin B-20 , con la misma cadencia de tiro y velocidad de salida, pero con un peso mucho más bajo.



PzKpfw 38(t) Ausf. F, №9 de la 3ª división Panzer. Octubre de 1941, durante la operación Barbarossa. Camuflaje creado por [InFerNos1](#) | [descárgalo aquí](#)

[PERFIL DE UN VEHÍCULO] El PzKpfw 38(t) Ausf. A & F

24 agosto 2015 : Autor: Joe “Pony51” Kudrna

En pocas palabras , este es el mejor carro en el grupo BR 1.0 -2.0 del árbol tecnológico alemán - la variante Ausf. A (BR 1.3) superado en el juego solamente por el M2A4 americano (versión 1.47) , con mejor supervivencia que el BT-5. Entre las unidades alemanas de rango bajo , por su velocidad y manejo del terreno es ligeramente inferior al Pz.II ,pero porta un cañón más capaz. Al contrario no es tan lento como las primeras versiones del Pz.III y Pz.IV ya que ofrece una notable aceleración, maniobrabilidad , y una impresionante velocidad de rotación de la torreta 3 veces más rápida, dándole una ventaja táctica. Su cañón ÚV vz. 38 (L/47.8) de 37 mm de alta

velocidad es tan bueno como los alemanes KwK 38 de 50 mm y KwK 37 de 75 mm disparando proyectiles convencionales (según los indicadores del juego).



Vista de rayos-X del PzKpfw 38 (t)

El resultado es un excelente carro relámpago que puede flanquear

rápidamente y/o asumir posiciones de emboscada para maximizar la efectividad de su cañón (apunta con prudencia).

Su principal desventaja es el blindaje delgado, especialmente en el Ausf. A.

Las dos variantes son el 38 (t) Ausf. A (BR 1.3) y el Ausf. F (BR 2.0) posicionadas luego del nuevo 35 (t) en la línea de chasis checoslovacos. El primero tiene un blindaje relativamente delgado de 15 a 25 mm alrededor, mientras que el modelo Ausf. F duplica esa cantidad con 30 a 50 mm de blindaje con un ligero aumento en el peso que apenas afecta el rendimiento (ver en rayos-X para los detalles). El Ausf. A es vulnerable a casi cualquier arma así que no te expongas, sin embargo, esto te obliga a jugar de manera inteligente al buscar cobertura y utilizar tácticas de emboscada. Esto mejora la habilidad total del jugador, aprendiendo tácticas y estrategias para obtener la victoria. Una ventaja tras perfeccionar el sigilo y las tácticas en el A, el F mejor blindado te da mejores posibilidades de ganar un encuentro y mejores probabilidades de sobrevivir un disparo y tomar represalias. La jugabilidad es un notable contraste a los primeros Pz.III y Pz.IV disfrutando la robustez y un blindaje efectivo, pero a la larga los jugadores que ignoran el 38 (t) se lo pierden, debido a que no aprenden las tácticas blindadas adecuadas. Es similar a muchos carros rusos que

propician fuertes golpes, pero no los pueden soportar.

El cañón ÚZ vz. 38 (L/47.8) es el primero que ofrece 2 buenas opciones de proyectiles una vez desbloqueadas, el proyectil de núcleo sólido "PzGr. 40 APCR" con 77 mm de penetración a 100 metros y 40 mm a 500 metros, y el proyectil con punta explosiva "PzGr. (I) umg. APCBC" con 50 mm de penetración a 100 metros y 38 mm a 500 metros, quizás el mejor cañón con un diámetro menor a 50 mm. Si bien el primer proyectil tiene mejor penetración, necesita un impacto crítico para destruir a su objetivo, así que a veces es mejor utilizar el proyectil con punta explosiva "PzGr. (I) umg.". Aprender a cambiar proyectiles dependiendo de la situación mejorará tu éxito en el combate.



Enfrentar un 38 (t) es principalmente una cuestión de distinguir el Ausf. A del Ausf. F para identificar el nivel de amenaza; las diferencias son fácilmente observables para un ojo experto, sin embargo ambos modelos tienen vulnerabilidades así que a memorizarlas. La clave es prevenir

que se acerquen o flanqueen. Irónicamente, la mayoría de nuevos jugadores lo utilizan como un Pz.III o Pz.IV ,pensando que tiene un blindaje fuerte convirtiéndose así en blancos fáciles. Mantente alerta ante aquellos que saben cómo utilizarlo.



PzKpfw 38(t) en la Unión Soviética en junio de 1941

Posiblemente el más importante vehículo blindado alemán de su clase producido durante la guerra. También fue una de las pocas piezas de equipo no originalmente diseñado en Alemania; el Panzerkampfwagen 38 (t) era originario de Checoslovaquia. El LT-38 era una mejora significativa del anterior y poco fiable LT-35. Un proyecto privado de Českomoravská Kolben-Daněk (ČKD) , quienes vendieron cerca de 100 de estos carros a Irán ,Perú y Suiza antes que Checoslovaquia decidiera adquirirlos. La producción apenas había comenzado cuando en 1938 se firmaron los acuerdos de Múnich y no estaba en servicio activo cuando Alemania ocupó Checoslovaquia.

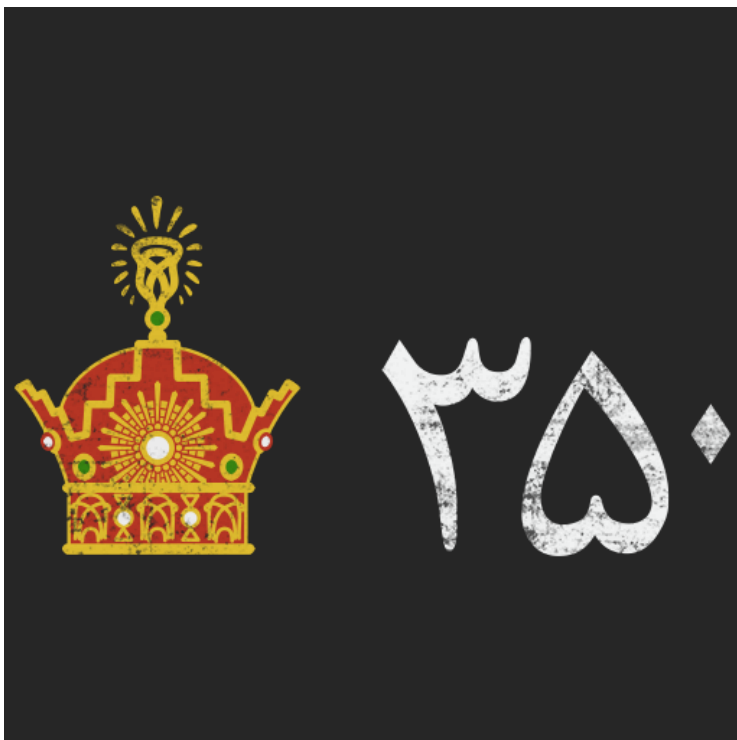
Aunque inferior en algunos aspectos al equipo alemán, la Wehrmacht andaba desesperadamente escasa de blindados, y por necesidad puso en servicio a los renombrados PzKpfw 38 (t) (LT-38) y PzKpfw 35 (t) (LT-35) - la t era por "tschechisch" ,la palabra alemana para checo. Los combates en Polonia y más tarde en la Blitzkrieg demostraron que era una poderosa y significativa incorporación a las fuerzas armadas. Su deficiencia eran las planchas de blindaje con remaches, más duras pero más quebradizas , haciéndolo vulnerable al spalling, un problema que no podía corregirse fácilmente.



PzKpfw 38(t) en Francia en junio de 1940

El gran legado de los 38 (t) fue una transmisión sumamente fiable y un chasis que encontró una gran variedad de usos a lo largo de la guerra, viendo su uso y producción hasta mucho después de que la guerra terminara.

Aunque famoso por su empleo por parte de los alemanes, es realmente un legado de la genial ingeniería checoslovaca.



En una próxima actualización incluiremos la "corona imperial iraní" y



el "número de carro 535" utilizado por las fuerzas armadas iraníes en el PzKpw 38(t).
Calcomanías obra de Branislav "InkaL" Mirkov



'Mig-15bis iraquí del 5º escuadrón de la FAI', camuflaje de [Stylus Waffe](#) | [descárgalo aquí](#)

[FUERZAS AÉREAS] La fuerza aérea iraquí

25 agosto 2015 : Author: Jan "RayPall" Kozák

La Fuerza Aérea Iraquí (القوة الجوية العراقية; Al Quwwa al Jawwiya al Iraqiya) fue instituida en 1931 como Real Fuerza Aérea Iraquí (RFAIr). Por aquel entonces, desde 1920, Iraq era un mandato de la Sociedad de Naciones, administrado por el Reino Unido. En Inglaterra los cinco primeros pilotos iraquíes fueron entrenados en la escuela de vuelo de la RAF: College Cranwell. A su regreso, el 22 de abril, tiene lugar la fundación de la RFAIr. Inicialmente dispusieron, en su mayoría, de aparatos ingleses, como los biplanos Hawker Fury o aparatos de reconocimiento Audax. En los años siguientes, Iraq obtuvo su independencia y pasó a conocerse en el 32 como Reino de Iraq. La RFAIr adquirió varios aparatos de ataque a tierra italianos Breda Ba.65 y

bombarderos Savoia-Marchetti SM.79 Sparviero. Pese a estas incorporaciones, su capacidad seguía siendo muy limitada dadas su pequeñas proporciones, mientras el ejército de tierra del país recibía la inmensa mayoría del presupuesto de defensa. La fuerza aérea contaba con unos escasos 37 pilotos y 55 aparatos.

Su primer despliegue operativo fue en el 43, durante la rebelión tribal en el sur del país, donde también sufrieron su primera pérdida en combate. El primer combate convencional, en el 41, durante la Guerra Anglo-Iraquí y el golpe de estado del nacionalista Rashid Alis, que tuvo resultados catastróficos en la fuerza aérea. La fuerza aérea consistía en apenas unas diez docenas de aparatos y de éstos,

únicamente la mitad se encontraban en condiciones operativas. Entre ellos se contaban los ya mencionados Ba.65 y SM.79, así como los entrenadores De Havilland Tiger Moth y bombarderos ligeros Northrop A-17. La gran mayoría de ellos se perdieron en las incursiones de la RAF, que borraron del mapa a la fuerza aérea nativa. Mientras tanto, el nuevo gobierno rebelde cerró un trato con los alemanes, éstos se habían mostrado interesados en reconocer la independencia de Iraq y aportar lo necesario para dotar a los iraquíes de una fuerza aérea moderna. Al final, unos 30 aparatos de ése origen llegaron al país, tales como los cazas pesados Messerschmitt Bf 110, bombarderos Heinkel He 111 y aparatos de transporte Junkers Ju 52.



Un Hawker Audax iraquí ("Nisr")

De éste modo Alemania pasaba a apoyar al gobierno rebelde. Todos los aparatos de esta unidad, con el nombre de: Fliegerführer Irak; recibieron insignias iraquíes, aunque fueran pilotadas por personal alemán y comandadas por el Coronel Werner Junck. Serían éstos aparatos los que

cosecharían éxitos contra las fuerzas de la RAF en la región, pero sufrirían perdidas a manos de sus mismos enemigos, sus constantes incursiones y la baja calidad del combustible. Para finales de mayo del 41, los británicos avanzaban sobre Bagdad y el personal alemán de la Fliegerführer Irak fue evacuado de su base en Mosul, el 28 de mayo de aquel mes. Atrás quedaron tan solo dos He 111. Poco después el golpe de estado fue derrocado.

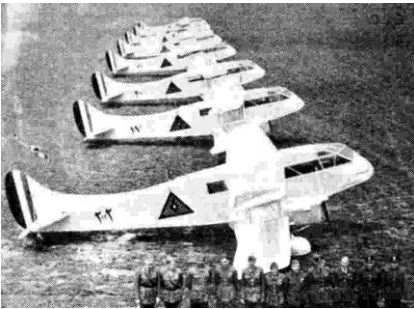


Un avión de ataque a tierra Breda Ba-25 con su tripulación iraquí

Tras todas estas calamidades, la RFAIr estaba sumida en la miseria, de la que tardaría en recuperarse. Para el estallido de la guerra árabe-israelí, siete años más tarde, pese a participar, la fuerza aérea del país tuvo un papel secundario durante el conflicto. Durante las hostilidades, la RFAIr recibió cazas Hawker Sea Fury F.Mk.1, uno de los cuales logro derribar un bombardero pesado Boeing B-17 israelí.

Ya en los 50, la RFAIr hizo su entrada en la era a reacción al adquirir cazas De Havilland Vampire y Hawker Hunter en el 53. Las importaciones de

aparatos occidentales acabaron drásticamente tras el golpe de estado del 58, durante el cual se erradicó a la monarquía y se convirtió en la República de Iraq. El nuevo gobierno sentenció las relaciones diplomáticas con el bloque occidental y se movió hacia el Pacto de Varsovia, con la URSS al frente. La renombrada como Fuerza Aérea Iraquí (FAIQ) pasó a recibir aparatos soviéticos como los cazas MiG-17 o los transportes Ilyushin Il-14. Tras éstos, llegaron más cazas MiG-19 y MiG-21 con el paso de los años. En el 63 otro golpe de estado llevó al país a la reconciliación con la OTAN, recibiendo así más Hawker Hunter. Por aquel entonces, la FAIQ constaba de nueve escuadrones, seis de los cuales eran.



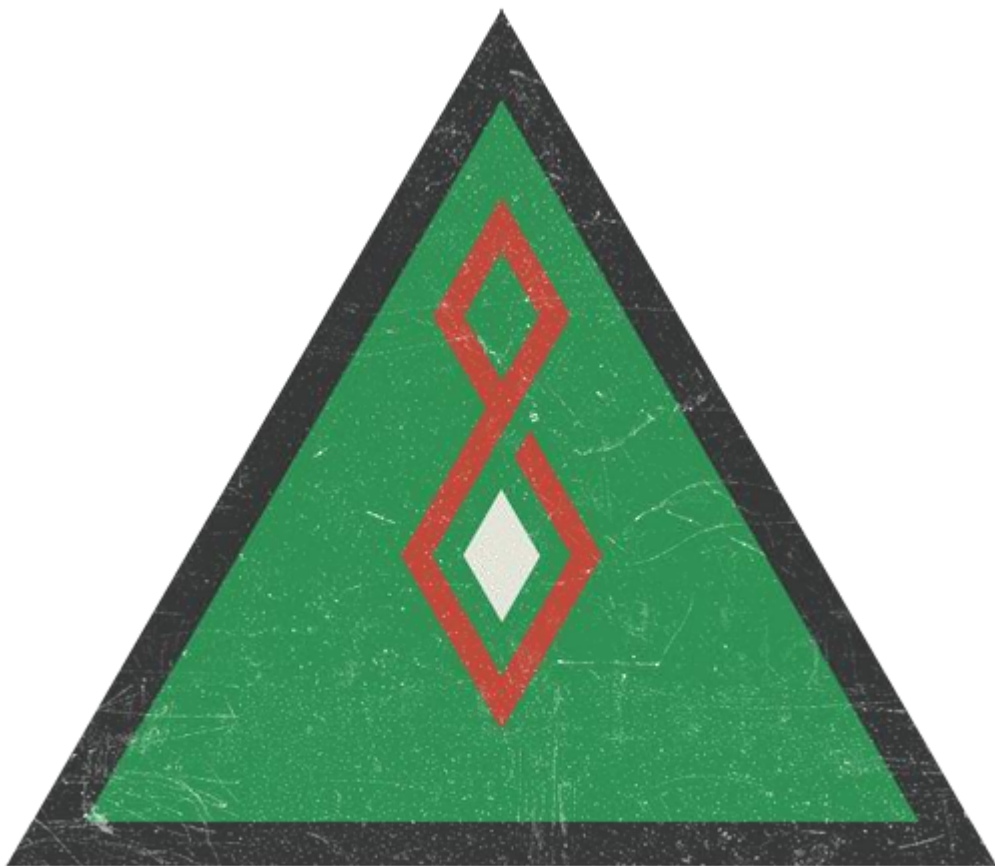
De Havilland Dragon iraquí

En el 67, durante la guerra de los Seis Días contra Israel, los pilotos de la FAIQ ofrecieron cobertura aérea a las tropas jordanas y derribaron 12 aparatos israelíes. Años después en la guerra del Yom Kippur del 73, los israelíes volvieron a perder 21 cazas en combates aéreos contra los

iraquíes. Paralelamente, habían llegado grandes cargamentos de aparatos soviéticos a Iraq, que incluían el cazabombardero Sukhoi Su-7 y el bombardero supersónico Tupolev Tu-22. En los años 1980 a 1988 tuvo lugar la conocida como la guerra Impuesta, entre Irán e Iraq, una sangría durante la que se sucedían casi un millar de combates aéreos, incluso entre helicópteros. La fuerza aérea iraquí perdió más de 270 aparatos, derribando unos escasos 70 aparatos enemigos. De entre los pilotos iraquíes, el as de cazas, Mohammed Rayyan alias “Halcón del aire” a los mandos de su caza MiG-21PF y posteriormente MiG-25P, obtuvo diez derribos. Finalmente sería derribado en el 86 durante un combate contra cazas F-14 iraníes.

Para agosto del 90, la FAIQ era la mayor fuerza aérea de la región, con más de 750 aparatos listos para el combate a su disposición. Sin embargo, tras la Guerra del Golfo, solo sobrevivió un único cazabombardero Su-24 y también apenas un escuadrón de cazas MiG-25; las demás unidades se habían perdido, estaban escondidas o evacuadas.

A día de hoy, la fuerza aérea iraquí dispone de los modernos cazas F-16, de procedencia norteamericana, que operan junto a los aviones de ataque a tierra Su-25 y helicópteros como los Mi-35, Mi-28 o UH-1.



En una próxima actualización introduciremos en War Thunder la "escarapela de la fuerza aérea iraquí". Calcomanía creada por Colin 'Fenris' Muir



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

[PERFIL DE UN VEHÍCULO] Lavochkin La-7

27 agosto 2015 : Autor: Adam "BONKERS" Lisiewicz

El La-7 en War Thunder

En War Thunder, el La-7 es uno de los principales cazas soviéticos del grado IV. En el juego está disponible en dos versiones, diferenciándose en armamento - el La-7 estándar armado con 2 cañones ShVAK de 20 mm, y el La-7B-20 mejorado, armado con 3 cañones Berezin B-20 de 20 mm. Ambos aviones están colocados bastante bajo en la diferencia del Battle Rating (calificación de batalla), lo que significa que todavía verás aviones de grado III. Las fortalezas de ambas variantes del La-7 residen en un excelente rendimiento a baja cota - ideal-

mente, debes enfrentarte a tus enemigos en altitudes menores a los 5 km - a mayor altura, la capacidad potencial del motor se reduce drásticamente, convirtiéndote en un blanco fácil. Aparte de la velocidad, el La-7 posee una excelente capacidad de giro - si bien no es tan bueno como algunos diseños japoneses o británicos, puede ser un buen adversario para muchos cazas alemanes o americanos.



Die La-7 in der Röntgenansicht

La clave para mantenerse a salvo en el La-7 radica en engañar al enemigo - al volar a una altitud de 4.5 km te presentas como un blanco fácil para los aviones Boom & Zoom que vuelan más alto. Cuando avistes uno de estos aviones picando hacia ti , rompe y evade sus ráfagas , mientras lentamente lo atraes a maniobras de combate - de esta manera comenzarás a ganar el borde mientras el enemigo pierde su velocidad e impulso en el giro. Otro buen hábito que vale la pena desarrollar en el La-7 es conservar la munición - debido a que el armamento disponible tiene una capacidad de munición muy baja, es crucial disparar sólo cuando sabes que vas a impactar y apuntar cuidadosamente. De esta manera tienes una mejor probabilidad de dañar el avión enemigo. Al seguir estas reglas pronto te encontrarás investigando el último caza de pistón de Lavochkin - el La-9.

El La-7 en la historia

El concepto de este nuevo caza para la fuerza aérea soviética se produjo en 1943.

Mientras que el anterior Lavochkin La-5 demostró ser uno de los mejores cazas soviéticos producidos hasta ese momento, el principal diseñador del La-5, Semyon Lavochkin, creía que se podría mejorar aún más. Los trabajos en el nuevo caza comenzaron en los primeros meses de 1944. El nuevo caza supuestamente sería una versión mejorada del diseño del La-5. Los cambios incluían la incorporación de una estructura metálica más ligera y duradera ,en lugar de la anterior versión de madera. Otros cambios incluían la montura de una nueva mira y una nueva hélice ,además del fortalecimiento de los puntales del tren de aterrizaje y alas más aerodinámicas. Se suponía que el nuevo avión estaría armado con tres cañones Berezin B-20 de 20 mm, sin embargo el retraso en la producción significó que los nuevos La-7 estarían armados con dos cañones ShVAK de 20 mm, como su predecesor. Después de más pruebas, el nuevo caza fue aceptado para la producción en masa a finales de 1944.

En Septiembre de 1944, los primeros La-7 encontraron su camino hacia la línea del frente con el 63° cuerpo de aviación de cazas de la guardia. La acogida del nuevo caza fue cálida - era más rápido y más maniobrable que el La-5 , lo que significaba que podía hacer frente al caza alemán más común que los soviéticos comba-

tieron - el Messerschmitt Bf109G. Bajo ciertas circunstancias, su velocidad permitía a los pilotos soviéticos enfrentarse a los cazabombarderos Fw190 - una hazaña imposible para otros cazas soviéticos como el Yak-3. La principal crítica del nuevo diseño era la fiabilidad del motor y el armamento - los cañones gemelos de 20 mm ShVAK se consideraban inadecuados en combates contra los mejor blindados Fw190. Aun así, el La-7 se

convirtió en uno de los cazas soviéticos a pistón más exitosos de la segunda guerra mundial. El As soviético Ivan Kozhedub se anotó 17 victorias mientras volaba el La-7 - siendo la última un reactor Me-262. Tras la guerra el La-7 fue reemplazado por el caza a pistón La-9 , aunque muchos siguieron en servicio con otros estados comunistas como cazas y aviones de entrenamiento.



En una próxima actualización incluiremos la calcomanía del regimiento de cazas 9. GVIAP Alelyukhin. Calcomanía hecha por Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz.



Bf 109G-6 sirviendo a los sublevados eslovacos; número de serie: W. Nr. 161725; base aérea de Tri Duby en septiembre de 1944. Camuflaje hecho por [-313- Paegas](#) | [Descárgalo aquí](#)

[HISTÓRICO] La revuelta nacional eslovaca

28 agosto 2015 : Autor: Jan “RayPal” Kozák

Los inicios de la revuelta nacional eslovaca (Slovenské národné povstanie, SNP) se pueden encontrar ya en fechas tan tempranas como 1943. Por aquel entonces, Eslovaquia existía bajo la denominación “Estado eslovaco” (Slovenský štát), un régimen político respaldado por su iglesia, ideológica y militarmente afín al Imperio Alemán. Los soldados y pilotos de origen eslovaco sirvieron activamente en las campañas del frente oriental. Hasta que, tras los severos reveses sufridos en Stalingrado y Kursk, la alianza germano-eslovaca pendía de un hilo. En tanto que la situación empeoró para los alemanes, la disconformidad de los oficiales eslovacos fue a más, hasta crearse distintos grupos de opositores. En el 43 Edvard Beneš, el

dirigente del gobierno checo en el exilio, se puso en contacto con ellos con la intención de llevar a cabo preparativos para una potencial revuelta dentro de las fronteras eslovacas. Lo cual además de ayudar al Ejército Rojo en su avance por Europa del Este, también podría conseguir una Eslovaquia desvinculada del Eje. Siendo así que pasaría a convertirse en un país alineado con los Aliados, un detalle muy importante para la reconstrucción de una Checoslovaquia unida en la posguerra.

Los preparativos para la revuelta empezaron en marzo del 44, con el General Ján Gollián al mando. Las armas y municiones se habían

almacenado en distintas ubicaciones a lo largo y ancho del este y el centro del país, dando lugar a un notable incremento de la actividad partisana en la zona. El plan trataba tanto de tomar el control de la mayor extensión de terreno posible, así como tomar y afianzar el dominio sobre los principales pasos a través de los Cárpatos en la frontera oriental. Con esto último se obtendría un asalto directo del Ejército Rojo a la retaguardia de las fuerzas germanas en esas mismas montañas a través del país. Idealmente las fuerzas alemanas se rendirían y Eslovaquia no sufriría la desolación que conllevan los duros combates durante una invasión. Este objetivo fue asignado a dos divisiones del ejército eslovaco oriental, bajo las ordenes del coronel Viliam Talsky. Según Golián, a duras penas el 20% de la oficialidad en el ejército eslovaco seguía siendo leal a su gobierno, en consecuencia dio por sentada una resistencia mínima a su rebelión.



Un Bf 109 G2 R6 eslovaco

Sin embargo, la creciente actividad partisana alarmó al gobierno

eslovaco, al ver éste como sus fuerzas de seguridad eran incapaces de mantener el orden. Tras el asesinato de 30 soldados alemanes en Martin el 27 de agosto del 44, el enlace alemán en la capital, Bratislava, solicitó la intervención militar del Reich para frenar la situación. El 29 del mismo mes llegaban al país cerca de 40.000 soldados alemanes, con algunas unidades de élite de las Waffen-SS. El fallo de cálculo de Golián era irreparable y debía seguir adelante con el plan. A las ocho de la tarde de ese día, enviaba un mensaje cifrado a todas sus unidades para iniciar la rebelión. Al día siguiente las fuerzas insurgentes se afianzaron en Banská Bystrica, que sería su cuartel general. Más de 47.000 soldados rebeldes se alzaron en Eslovaquia central, hasta alcanzar más de 60.000, apoderándose de multitud de vehículos blindados y carros de combate. Dispusieron de blindados ligeros LT-38, LT-35 y LT-40 así como diversos blindados germanos y piezas de artillería. Golián esperaba que sus fuerzas pudiesen aguantar contra los alemanes hasta un par de semanas.

Sin embargo, cosas del destino, el coronel Talsky dudó con la orden de rebelarse y tomar los puertos de montaña, dejó a sus dos divisiones sin mando en la anarquía. Había huido a Polonia para consultar el estado de la situación con el mariscal de campo soviético Konev. El avance alemán dismanteló las divisiones sin mayor

percance. De este modo los rebeldes perdieron sus dos unidades blindadas principales y los críticos pasos en las montañas estaban en poder de los alemanes. Del mismo modo, todos los escuadrones de la fuerza aérea eslovaca emplazados en el este del país, habían huido a territorio soviético. No quedando ni una cuarentena de aparatos en tierra. Con estos aviones se organizaron los llamados “escuadrones combinados” (“Kombinovaná letka”), de los cuales solo cuatro eran capaces cazas Bf 109 (dos Bf 109 G-6 y dos veteranos Bf 109 E-4), el resto eran vetustos aparatos como los biplanos Avia B.534 o inadecuados para misiones de combate (entrenadores o transportes).



Un LT. vz. 38 (Pzkwf 38(t)) del ejército eslovaco

Hacia el diez de septiembre los rebeldes habían tomado el control de grandes áreas en el centro y este del país, consiguiendo así dos aeródromos: Tri Duby y Zolná. En especial Tri Duby era una pista de vital valor estratégico, al que los soviéticos pudieron hacer llegar suministros y municiones. La situación

en los cielos resultó ser crítica en un principio, pero cambió a partir entre el 15 y el 17 de éste mismo mes, cuando el primer regimiento de la aviación independiente checoslovaca, habiendo recibido cazas Lavochkin La-5FN aterrizó en Zolná. Otra unidad checoslovaca, la segunda brigada de paracaidistas, llegó el día 25. Ambas unidades se integraron como fuerzas rebeldes y el ejército rebelde al completo fue renombrado como Primer Ejército checoslovaco en Eslovaquia.

Sin embargo el Ejército Rojo fue incapaz de ayudar a los insurgentes a tiempo. La intentona soviética para atravesar el paso de Dukla (uno de los pasos que estaba previsto que el ejército oriental eslovaco mantuviese abierto) el diez de septiembre acabó en tablas y graves pérdidas. A su vez los partisanos comunistas, que operaban en Eslovaquia, solían apoderarse de los suministros y material lanzados desde el aire que estaban destinados a los rebeldes, generando que estos últimos quedasen faltos de armas, munición y equipo. Los partisanos a su vez también operaban fuera del control del Primer Ejército checoslovaco y en consecuencia sin coordinación alguna. Todo ésto vaticinaba el caos, estando el gobierno checo en el exilio, diversos grupos de partisanos, entre estos soviéticos, se disputaban el control de la rebelión. Todas las súplicas de Golián(el cual sería

posteriormente substituido por el general Rudolf Viest) para restaurar el orden cayeron en saco roto. Mientras tanto los alemanes habían lanzado una ofensiva a gran escala, iniciada el 17 de octubre, que incluía a más de 35.000 soldados avanzando desde Hungría. Simultáneamente Stalin ordenó a sus ejércitos concentrar los esfuerzos en Hungría, Austria y Polonia, abandonando la rebelión a su suerte.



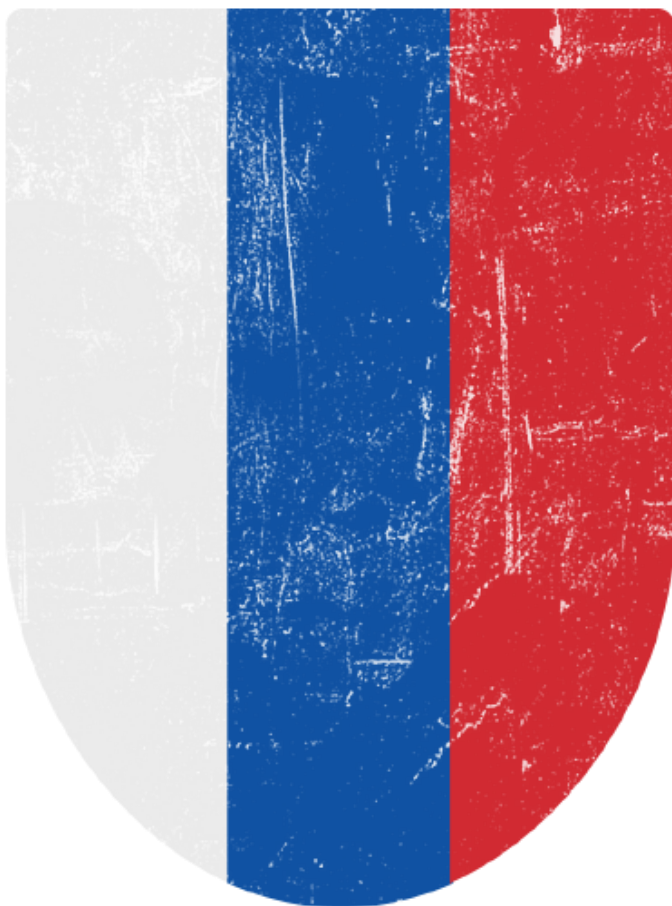
Convoy rebelde de vehículos del ejército eslovaco remolcando cañones antiaéreos

Para finales de octubre las tropas alemanas habían recuperado la mayor parte de Eslovaquia central. Para el 27

del mismo mes el cuartel general de los insurgentes en Banská Bystrica era evacuado a toda prisa y los rebeldes supervivientes se retiraron a las montañas. Golián y Viest huyeron pero fueron capturados el mes siguiente, poco después eran ejecutados. Como represalia por la rebelión, las unidades especiales alemanas, Einsatzgruppen, iniciaron una campaña de terror, arrasando diversas poblaciones y llevando a cabo ejecuciones en masa de civiles.

Los despojos de las fuerzas insurgentes recurrieron a la guerra de guerrillas, la rebelión había sido dismantelada. Pese a ésto, estas formaciones forzaron a mantener allí destinadas unas fuerzas alemanas que no iban a poder ser reposicionadas a destinos más críticos. Eslovaquia pasaría finalmente a estar bajo el control del Ejército Rojo durante la primavera del 45, Bratislava cayó aquel cuatro de abril.





En una próxima actualización incluiremos la insignia de la fuerza aérea de la revuelta nacional eslovaca y las marcas de las fuerzas acorazadas eslovacas. Calcomanía hecha por Branislav "InkaL" Mirkov & Colin 'Fenris' Muir