

ARTICLES HISTORIQUES



MARS 2015

WAR
THUNDER

[REGISTRE]

[AS DU MOIS] Lt.Gen. Vasily Fedorovich Golubev.....	3
[PROFIL D'UN VÉHICULE] PzKpfw IV Ausf.C.....	7
Panzerkampfwagen IV Ausf. C - N°24 avec l'écrit Prague sur le côté camouflage créé par Jo-KeR_BvB09	
[AIR FORCES] Air Force Indonésienne.....	11
P-51 de l'Air Force Indonésienne, camouflage de __StrafeMike__	
[PROFIL D'UN AVION] F8F Bearcat.....	14
F8F-1B de l'Air Force du Sud du Viêt Nam, 1964. Camoufl. de Orest "Terremoto_" Tsypiaschchuk	
[HISTORIQUE] Les Tanks Lourds U.S.....	17
'M103 Old Wolf' camouflage de STALINGRAD34RUS	
[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le La-7 de Dolgushin.....	20
[TANKISTE] Johannes Kümmel.....	22
Pz.Kpfw. III Ausf. N Premium camouflage désert	
[PROFIL D'UN VÉHICULE] Le Tank léger M2A4.....	24
M2A4 Premium (1st Arm. Div.)	
[GROUND FORCES] 21. Panzerdivision (Africa Corps).....	28
'Panzerkampfwagen II, German Africa Corps' camouflage de JoKeR_BvB09	
[PROFIL D'UN AVION] Le Mitsubishi J2M3 Raiden.....	30
J2M3 Raiden, 352-37, 352 Flying Group, Japon, April 1945 camouflage de Ayy_Lmao	
[LES ARMES DE LA VICTOIRE] M18 "Black Cat".....	34
[HISTORIQUE] Semyon Vladimirov, le créateur de la ShVAK.....	36
L'avion Premium biplan I-153P est équipé de deux canons ShVAK	
[PROFIL D'UN AS] Cdr. Stanley Gordon Orr.....	38
Hellcat Mk.I Premium avec le camouflage de la British Fleet Air Arm	
[PROFIL D'UN VÉHICULE] Le M24 Chaffee.....	43
M24 Chaffee, Grupos Blindados de Caballeria, Sahara espagnol 1957, camouflage de TheHVos	

[AIR FORCES] L'Armée de l'Air Italienne.....	47
Macchi 202 "Folgore" 378 Squadriglia, 155 Gruppo, 51 Stormo Serial: 378-4 (MM7711) Gela, Aout 1942. Camouflage de PorcoRosso86	
[PROFIL D'UN AVION] Bristol Beaufighter Mk.X.....	50
Bristol Beaufighter Mk.X du 144eme Squadron, Dallachy Strike Wing, RAF 1945, PL-O (NT961), camouflage de cerbera15	
[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le Spitfire Mk. IXc de Plagis.....	53
[PROFIL D'UN AS] Sgt. Josef Frantisek.....	55
Hurricane Mk.I Sgt. Josef Frantisek, Unit: 303 Sqn, RAF, camouflage de -313- Paegas	
[PROFIL D'UN VÉHICULE] L' IS-3.....	59
Wallpaper, IS 3 égyptien, camouflage de _IlyJl9_	
[HISTORIQUE] Le 753eme Bataillon de tanks.....	62
Le tank moyen M3 utilisé lors de la campagne italienne par le 753eme Bataillon de Tank	
[PROFIL D'UN AVION] P-63 lors du Service Soviétique.....	65
Bell P-63 Kingcobra Premium de la Soviet Air Forces	
[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le T-34 "Lidice".....	69
[HISTORIQUE] La derniere bataille du désert.....	72
M3 Grant, version britannique du M3 Lee	
[PROFIL D'UN AS] Major Dominic 'Don' Gentile.....	75
Spitfire Mk VB BL255 MD-T piloté par le 2nd Lt Don Gentile, 336th FS "Eagle Squadron", Deben, Octobre 1942, camouflage de PROx_GAMING	

© 2009—2015 by Gaijin Entertainment. Gaijin and War Thunder are trademarks and/or registered trademarks of Gaijin Entertainment or its licensors, all other logos are trademarks of their respective owners.



[AS DU MOIS] Lt.Gen. Vasily Fedorovich Golubev

2. mars - Auteur: Mark Barber

Vasily Fedorovich Golubev est né en 1912 à Kamenka, près de Leningrad dans le nord-ouest de la Russie contemporaine. Il grandit dans un environnement rural, le père de Golubev l'encourage à chercher un emploi dans la ville et il s'installe logiquement à Leningrad pendant son adolescence, où il trouve du travail dans une usine. Cependant, le jeune Golubev rêve d'une vie de pilote et décide de rejoindre l'armée. Il est d'abord recalé à cause de son âge puis à nouveau recalé pour des raisons médicales.

Sans se décourager, Golubev rejoint l'armée Soviétique en tant que simple soldat dès l'âge de 21 ans. Il devient instructeur parachutiste et apprend à piloter des planeurs lors de son temps libre. Cela le conduit à piloter puis

finalement instruire sur des aéronefs à moteur.



La motivation de Golubev ne s'affaiblit pas, il ne souhaite pas

abandonner son rêve de rejoindre l'aviation militaire et finalement il est transféré vers une formation de pilote en 1939. Sans surprise, ayant déjà une expérience d'instructeur acquise dans le civil, les notes de Golubev pendant sa formation sont excellentes et il est déclaré apte au service en 1940 pour devenir pilote dans l'armée.

Au moment de l'invasion allemande, Golubev pilote un I-16 dans le cadre de la flotte de la Baltique. Pendant l'été 1941 il est transféré dans la 13e IAP (Régiment d'Aviation Combat-tant). Le 28 juin, il abat un Junkers Ju88, puis un Bf109E tombe face à ses canons seulement quelques jours plus tard. Le 13 juillet, il fait une erreur d'identification lors d'une rencontre avec un avion ennemi. Pensant avoir affaire à un Ju88, il effectue une attaque frontale. Malheureusement pour lui, il découvre qu'il est nez à nez avec un Bf110 qui possède de redoutables canons. Golubev réussit de justesse à ramener son avion endommagé vers l'aérodrome. La 13e IAP continue avec ses I-16 à faire face courageusement aux chasseurs Allemands qui leur sont supérieurs d'un point de vue matériel. Il est de nouveau abattu en août et passe un mois en convalescence à l'hôpital.

La malchance de Golubev n'est pas terminée. Après avoir récupéré, il rejoint son unité seulement pour découvrir qu'ils ont battu en retraite. Il découvre un I-16 endommagé, sans armes et décide de l'utiliser afin de

rattraper ses camarades. Il est de nouveau abattu et doit nager jusqu'à la rive du lac Ladoga après un amerrissage forcé. En octobre, Golubev est assigné à la péninsule d'Hanko afin de défendre les installations Soviétiques contre les raids aériens Finlandais et Allemands. Golubev décroche plusieurs victoires contre les avions Finlandais mais les pilotes de chasse Soviétiques se retrouvent désormais face au nouveau chasseur de la Luftwaffe, le Bf109F qui apparaît dans la région.



Un I-16 dans WT, un des avions utilisé par Golubev au début de sa carrière

Une série de pertes subies par le régiment entraîne celui-ci à être réaffecté et Golubev se voit recevoir le commandement du 3e escadron de la 13e IAP en janvier 1942. Il ne perd pas de temps et instaure de nombreux changements : il officialise le processus de briefing pré-vol afin de s'assurer que ses pilotes comprennent complètement ce qui est attendu d'eux et comment ils peuvent s'intégrer dans le plan pour chaque tâche. Lors d'une patrouille, il organise son escadron en paires à diverses altitudes afin de couvrir une grande surface et de s'assurer que le plus grand nombre de paires possibles soient couvertes en hauteur et

l'arriere. Il remarque aussi que les avions allemands sont souvent positionnés afin d'attaquer les avions soviétiques lors des vols de retour de mission étant faible en carburant et munitions. Golubev fait en sorte qu'une protection adéquate soit fournie pour ces avions vulnérables lors des vols de retour.

Ses efforts paient presque immédiatement, et la 3eme escadre devient rapidement la meilleure du régiment. Le 12 mars Golubev descend deux Bf109F en un seul engagement – l'un crashera sur l'aérodrome du 3eme escadron, le pilote, un as comptabilisant 26 victoires, mourra peu après. Ce sera la 15eme victoire de Golubev.

Seulement quelques jours plus tard, la 13eme IAP est reconnue pour sa valeur et son succès et sera renommée 4eme Garde du Régiment des Chasseurs de l'Aviation. A l'automne Golubev devient le Second Commandant du régiment, juste avant d'être récompensé de la médaille Gold Star of Hero de l'Union Soviétique. En janvier 1943 le régiment se retire du combat pour se rééquiper de chasseurs Lavochkin La-5. Ce changement était très attendu par ce régiment qui combattait à bord du vieil I-16. Et même si ce chasseur était obsolète, Golubev descendra deux Focke-Wulf FW190 avec cet avion. Aux commandes de ce nouveau chasseur, les victoires de Golubev contre les finnois et les allemands continuent de se cumu-

ler. A la fin de l'année, Golubev prend les commandes de la 4eme GIAP.

Si dorénavant il est plus dans un rôle de commandant, Golubev continue les sorties opérationnelles. En février 1944 il descend un Bf110 – qui sera 38eme kill – mais l'avion ennemi explosera si proche du chasseur de Golubev que des éléments du Bf110 seront retrouvés dans l'aile et les cylindres du moteur du chasseur soviétique, et l'explosion en elle-même endommagera les tympans de Golubev. En juin 1944 Golubev effectue sa 39eme et dernière victoire : un FW190 – au-dessus du Golfe de Finlande.

Golubev continue à servir dans la VVS jusqu'à la fin de la guerre, son régiment termine le conflit sur des chasseurs La-7. Il choisit ensuite de rester dans l'armée. En 1951 il est diplômé de l'Académie des majors et Généraux soviétiques et commande la Division Aérienne de la Flotte du Nord. Il prend sa retraite de Lieutenant-général et deviendra plus tard maître de conférence à l'Académie Générale de l'Etat-Major et oeuvrera également comme conseiller principal de l'Egypte entre 1968 et 1970.

On se souvient de lui peut-être même plus de lui comme d'un meneur d'hommes et d'un excellent tacticien que comme pilote de chasseur. Vasily Fedorovich Golubev aura été deux fois récompensé de la Red Star of Hero de l'Union Soviétique, deux fois

de l'ordre de Lénine et pas moins de sept fois de l'Ordre de la Bannière Rouge. Il aura effectué plus de 589 sorties durant la grande guerre Patrio-

tique en descendant seul 39 avions et 12 a plusieurs (même si certaines sources indiquent différentes statistiques). Il meurt le 17 avril 2011.



Dernière version dans War Thunder du La-7, l'avion utilisé par Golubev à la fin de la guerre



Panzerkampfwagen IV Ausf. C - N°24 avec l'écrit Prague sur le côté
camouflage créé par [JoKeR_BvB09](#) | [Télécharger](#)

[PROFIL D'UN VÉHICULE] PzKpfw IV Ausf.C

3. mars - Auteur: Jan "RayPall" Kozák

Le char moyen PanzerKampfWagen IV (Désignation d'inventaire Sd.Kfz.161), une machine fiable formant la colonne vertébrale des forces blindées allemandes durant toute la Seconde Guerre Mondiale, trouve ses racines vers le milieu des années '30. A cette époque, les stratégies allemandes développaient activement les théories du combat blindé moderne et à partir de ces idées, les spécificités pour deux types de chars émergerent. Le premier était supposé être armé d'un canon anti-char, lui permettant d'engager les blindés ennemi pendant que le second, plus lourd, devait être un char de soutien pour l'infanterie utilisé pour détruire des fortifications et des nids de mitrailleuse. Le premier design résultera en la création du PzKpfw III, pendant que la seconde

branche de développement sera une base pour le futur PzKpfw IV.



Panzerkampfwagen IV Ausf. C

Les spécifications techniques furent posées en 1934, exigeant un poids de 18 tonnes, un armement composé d'un canon de 75mm placé dans une tourelle capable d'une rotation à 360° et de deux mitrailleuses. L'équipage devait être de cinq hommes – chacun

ayant un rôle spécifique. Cette composition d'équipage était assez révolutionnaire à l'époque, sachant que dans l'écrasante majorité des chars contemporains (comme le T-26 soviétique ou le H-35 français) les membres d'équipage devaient remplir plus d'une fonction, réduisant l'efficacité au combat et augmentant la charge de travail.

Trois entreprises entrèrent en compétition pour la production en série du nouveau véhicule – MAN, Rheinmetall-Borsig et Krupp, cette dernière finira par sortir vainqueur avec son projet Vskfz.618, plus tard renommé en PzKpfw IV Ausf.A. Le véhicule en résultant passa avec succès les tests et la production en série commença en août 1937, mais fut rapidement remplacée en mars 1938 par la variante Ausf.B.

Le PzKpfw Ausf.C, troisième variante de la production et sujet de cet article, fut produit à partir d'août 1938. Comparé au Ausf.B, il n'était que légèrement différent. Tout comme son prédécesseur, le véhicule est propulsé par un moteur V12 Maybach HL 120 TR produisant 300ch et contrôlé via une transmission placée à l'avant. Avec une épaisseur de 30mm le blindage avant de la caisse restait le même que sur le Ausf.B, mais l'avant de la tourelle se voit renforcé à 30mm (20mm sur l'ancien modèle). Le blindage des flancs et de l'arrière, sur la caisse comme sur la tourelle est d'une épaisseur de 15mm. Le poids total du

Ausf.C est de 18 tonnes et son moteur lui permet d'atteindre une vitesse maximale de 35Km/h. Comme demandé, son équipage est composé de cinq hommes – Chef de char, pilote, tireur, chargeur et opérateur radio.

Le char embarquait pour armement principal un canon 7,5 cm KwK 37 L/24 à canon court et faible vélocité. Bien que non destiné à un usage anti-char, il pouvait tirer l'obus anti-blindage K.Gr.rot.Pz capable de percer 33mm de blindage incliné à 30° à une distance de 1500 mètres. L'armement secondaire quant à lui consistait en une mitrailleuse coaxiale MG 34 de 7,92mm. Les réserves de munitions étaient de 80 obus pour le canon et de 2700 cartouches pour la mitrailleuse.



La production du Ausf.C se termina en octobre 1939 après 140 véhicules produits, il sera remplacé par une version améliorée, le Ausf.D. Le Ausf.C participa à l'invasion de la Pologne et fut présent pendant la Bataille de France, où il rencontra des chars français et anglais contre lesquels il était significativement sous-armé.

et sous-blindé. Il montra néanmoins la voie a des versions plus avancée de PzKpfw IV.

Dans War Thunder, le PzKpfw IV Ausf.C est un char moyen allemand de Tiers I avec un BR de 1,3. Son blindage avant possède une épaisseur de 30mm sur la caisse comme sur la tourelle, les flancs et l'arriere étant protégés par 15mm de blindage.

Son canon KwK 37 L/24 possède un temps de rechargement de 3.7 secondes avec un chargeur complètement entraîné, et peut perforer 45mm de blindage a bout portant et 30mm a une distance de 1,000m. Vous pouvez toutefois débloquent les obus HEAT Hl.Gr.38B, offrant une perforation de 80mm a n'importe quelle distance en échange d'une balistique désastreuse. La vitesse maximale du char est de 35Km/h, vitesse qu'il peut atteindre en 7 secondes sur terrain plat.

D'un point de vue Gameplay, il peut être très frustrant de jouer avec le PzKpfw IV Ausf.C. La raison étant que, si son blindage et sa vitesse sont comparables aux autres chars de son Tiers, le canon montre clairement ses origines d'arme de support a l'infanterie et non pour affronter d'autres chars.

Avec sa faible vitesse et son manque de pénétration pour les munitions de base, comparé au canons de 37mm et 45mm de ses opposants, beaucoup de

joueur lui préfère le PzKpfw 38(t) ce dernier étant au même BR, avec un blindage légèrement plus faible et un canon bien plus efficace dans son rôle anti-char.



Mais en réalité, avec les obus HEAT et un joueur talentueux, le Ausf.C peut être un excellent char. Les obus HEAT sont difficiles à utiliser à cause de leur très faible vitesse, mais leur superbe taux de perforation reste inégalé à son Tiers, rendant n'importe quel blindage ennemi inutile. Couplé à un rechargement rapide, le Ausf.C peut être étonnamment efficace comme bagarreur de première ligne, clouant sur place ou détruisant les chars ennemis peu importe leur blindage. Dans ce rôle, il est essentiel de traiter l'ennemi avant qu'il ne puisse tirer – votre blindage ne vous protégera de rien à bout portant.

Si vous préférez un style de jeu plus "Safe", vous pouvez louer les HEAT à longue distance – C'est quelque chose de difficile à réaliser (Comme dit auparavant, mais les HEAT ne perdent pas de pouvoir de perforation avec la distance, vous pouvez détruire vos cibles à longue distance aussi facilement qu'à bout portant et votre blindage peut espérer faire ricochet un

obus ou deux sur les plus grandes distances d'engagement. Engager des cibles mouvantes est toutefois un challenge de taille.

Au final, le PzKpfw IV Ausf.C souffre de ses origines de char de soutien d'infanterie et beaucoup de joueurs l'éviteront, mais si vous aimez le challenge et que vous pouvez utiliser le potentiel des obus HEAT, vous pourriez obtenir de grands résultats. Plus loin dans la branche des PzKpfw IV vous trouverez le PzKpfw IV Ausf.D, proposant du blindage supplémentaire et des obus HEAT améliorés.



In Dans une future mise à jour, nous introduirons l'insigne "Devils Head" du 31ème Régiment Panzer , 5ème Division. Décalcos par Branislav 'InkaL' Mirkov



Modules et équipages dans le PzKpfw IV Ausf.C



P-51 de l'Air Force Indonésienne camouflagede [StrafeMike](#) | [Télécharger](#) !

[AIR FORCES] Air Force Indonésienne

4. mars - Auteur: Joe "Pony51" Kudrna

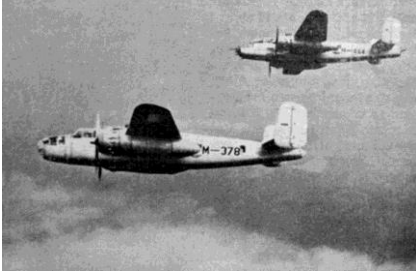
Il y a seulement quelques centaines d'années, l'archipel océanique qui compose l'Indonésie actuelle était encore un territoire méconnu, sans communication avec le monde occidental. Les explorations des occidentaux justement l'affublerent de plusieurs noms, le plus commun étant celui d'Indes Orientales, le mot Indes provenant du mot Grec romanisé "Indus", qui est le nom de la rivière traversant notamment le Pakistan et l'Inde. Le nom Indonésie trouve aussi son origine dans le mot Grec "nesos", qui désigne une île. Cette région fut aussi parfois nommée "Asie du Sud-Est maritime" ou encore "Malaisie", ce dernier nom étant désormais celui d'un autre pays de la région.

Les Hollandais furent les premiers à s'installer et à coloniser ces îles, se

lançant dans le commerce d'épices et de produits exotiques, un commerce extrêmement juteux à l'époque qui éleva les Pays-Bas au rang de super-puissance mondiale. La région devint connue sous le nom d'Indes Orientales Néerlandaises. Ces activités commerciales entraînèrent la naissance et l'expansion de nombreuses villes, permirent d'établir des voies de communication entre les îles et contribuèrent à faire grandir un sentiment d'identité nationale chez les indigènes.

Quelques siècles plus tard à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, la région fut libérée de l'occupation Japonaise et les Pays-Bas se retrouvèrent ruinés par le conflit Européen. La population vit la l'occasion de se débarrasser de toute influence étrangère afin de

devenir un pays indépendant. Seulement deux jours après la capitulation Japonaise du 15 août 1945, l'activiste politique Sukamo déclara l'indépendance du pays, choisissant le nom d'Indonésie en signe de provocation envers les Hollandais.



Bombardiers B-25 Mitchell de l'Air Force Indonésienne

Sukamo avait pressenti bien avant la guerre que le Japon allait dominer la région, et avait donc commencé à tisser des relations. Il s'arrangea pour mettre fin à la colonisation Hollandaise en instaurant un gouvernement pro-Japonais et en laissant les Japonais s'installer dans le pays, dans le seul but de pouvoir déclarer l'Indonésie indépendante dans le futur. L'Indonésie fut donc équipée de matériel militaire Japonais lors de la guerre. La défaite du Japon devenant inévitable, l'Indonésie se prépara et prit le contrôle de ce matériel des la capitulation, acceptant d'ailleurs dans ses rangs une grande partie du personnel Japonais qui étaient vus plus comme des partenaires que comme des occupants grâce aux efforts de Sukamo.

Très rapidement les avions Japonais furent saisis et repeints. La rondelle Japonaise "Hiramaru" fut à moitié effacée, donnant une forme de demi-disque rappelant le drapeau Indonésien. Au final les avions récupérés étaient un mélange de modèles récents de A6M et de Nakajima Ki-84 Hayate, ainsi que de vieux Ki-43 Hayabusa. Des bombardiers Mitsubishi furent aussi remis en service, notamment des G3M, des Ki-21, des Ki-64 et des Nakajima Ki-49 Donryu, accompagnés de quelques avions de conception Américaine abandonnés par les Hollandais. Les Hollandais mobilisèrent rapidement leurs forces pour tenter de garder le contrôle de la région, lançant des raids aériens contre les aérodromes "rebels" et détruisant de nombreux appareils au sol. Cependant la position des Hollandais était faible, et ils subirent rapidement des contre-attaques efficaces des Indonésiens qui s'étaient regroupés et structurés.

L'Armée de l'Air Indonésienne (en Indonésien: Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, la TNI-AU) fut officiellement créée le 9 avril 1946, dans le désordre de cette guerre d'indépendance qui ne se déroulait pas seulement contre les Hollandais (soutenus par la RAF), mais aussi en parallèle contre des parties du territoire qui voulaient elles aussi leur propre indépendance. Se révélant incapables de contrer les rebelles, les Hollandais capitulèrent en 1949 sous la pression de la communauté interna-

tionale. L'Indonésie commença à se reconstruire, et reçut des livraisons de Spitfires, de F4U, de P-40, ainsi que des B-25 et des A-26, puis ses premiers jets, des De Havilland Vampires.

Malheureusement le pays ne sortit jamais de son instabilité politique. Cette situation déboucha sur la création d'un gouvernement autoritaire qui se rapprocha des Soviétiques, qui livrèrent au pays des MiG-15, 17, 19 et 21, ainsi que des bombardiers Tu-16. Un coup d'état fragilisa Sukarno et le général Suharto prit le pouvoir, déterminé à se tourner vers l'Occident. C'est ainsi que le pays reçut des avions comme des F-16 et des C-130. De nos jours le pays a de

nouveau changé de politique, s'équipant de matériel Russe comme des SU-27 et 30, donnant lieu à une incroyable diversité d'avions dans la flotte aérienne de cette nation.



Nakajima Ki-43 Oscar piloté par l'Indonésie lors de la Guerre d'Indépendance



Dans l'une des futures mises à jour nous allons ajouter la cocarde de l'Air Force Indonésienne à War Thunder. Décalco de Colin 'Fenris' Muir



F8F-1B de l'Air Force du Sud du Viêtâm , 1964. Camouflage made by Orest "TerremotoO_" Tsypiashchuk. Disponible en jeu pour 200 GE

[PROFIL D'UN AVION] F8F Bearcat

5. mars - Auteur: Adam "BONKERS" Lisiewicz

L'idée de créer le Grumman F8F Bearcat trouve ses origines après la Bataille de Midway. Les pilotes qui ont pris part à cette bataille ont compris l'importance d'avoir une bonne vitesse ascensionnelle. Cela signifie donc qu'il faut augmenter sa puissance. En 1943, le travail de conception sur le nouvel avion commence. Dans les grandes lignes ce sera un chasseur-intercepteur, capable d'opérer même depuis de petits porte-avions. Alors que le moteur, un Pratt&Whitney R-2800 radial – était le même modèle que celui utilisé sur le F6F Hellcat, le nouveau chasseur sera plus léger, ce qui induit donc une augmentation de la vitesse et du taux de montée. La concession se fera sur la limitation de la portée du nouvel avion. Le F8F comprend une verrière en forme de bulle,

pour une meilleure vision périphérique. Le premier prototype, le XF8F-1, décolle pour la première fois le 21 août 1944. Des tests poussés mettront en évidence sa fiabilité et sa robustesse, avant d'envoyer le F8F en production de masse. La première série de modèles sort des lignes de production en février 1945, et sera envoyée au VF-19 Escadron de Chasseurs, qui débute ses premières sorties opérationnelles à bord du Bearcat en mai 1945.

Ce nouvel avion arrive, cependant, trop tard pour voir la Seconde Guerre Mondiale. Après la guerre, la situation de l'avion se complique, avec l'introduction des avions à réaction. Même si le F8F est l'un des avions les plus rapides de son époque, cela

n'empêche pas l'avènement de l'ère du jet. Le F8F est remplacé dans l'US Naval et dans le service USMC par le F9F Panther et le F2H Banshee. Quelques Bearcats iront au combat avec la France lors du conflit France-Indochine en 1951, quand ils étaient utilisés en tant que CAS face aux troupes Viet Minh. La Thaïlande reçoit également un arrivage de Bearcats, ou ils seront utilisés par la Thai Air Force. Le F8F retrouve une seconde jeunesse grâce à sa vitesse et sa capacité d'accélération et sera largement utilisé comme avion de course. L'un des plus fameux Bearcats de compétition est le Rare Bear – un F8F tout spécialement modifié, qui détient les records de vitesse et de vitesse ascensionnelle.



Quatre Grumman F8F-1 Bearcats de l'escadre de chasseurs VF-12A Fighting Twelve, 1948

Dans War Thunder, le F8F Bearcat est de l'ère IV US Naval Fighter. En jeu, il y a deux versions de ce modèle particulier disponibles : le F8F-1, armé de mitrailleuse M3 de calibre 4 .50 et le F8F-1B, armé de 4 mitrailleuses M3

AN/ 20 mm. La différence d'armement se retrouve dans le Battle Rating – le MG Bearcat possède un Battle Rating de 5.0/5.7/6.0 (Arcade Battles/Realistic Battles/Simulator Battles), alors que la version équipée de canons possède un Battle Rating de 6.3 dans tous les modes de jeu. Le Bearcat du jeu garde quelques avantages de celui de la vie réelle. Le F8F possède une bonne accélération et une bonne vitesse ascensionnelle, grâce à son moteur puissant. Il peut, grâce à lui, gagner rapidement en altitude et prendre avantage sur son adversaire. Grâce à sa grande vitesse, son endurance et sa capacité de gestion de l'énergie, le F8F convient parfaitement pour les tactiques du Boom&Zoom. Un pilote de Bearcat doit éviter les combats tournoyants à faible allure, et plutôt opter pour une attaque en piquant.

À première vue, l'armement du F8F-1 peut sembler fade – avec des mitrailleuses de calibre 4 .50 et la puissance de feu basique. Cependant les mitrailleuses M3 ont une vitesse de feu supérieure qui, couplée à des munitions API-T, peuvent faire du F8F-1 un problème imminent pour ses adversaires. Le F8F-1B est de loin bien mieux armé, comprenant 4 canons à tir rapide de 20 mm – un armement similaire à celui du Mk.V Tempest. Avec ces deux avions, rester à une portée suffisante est crucial pour permettre aux 4 armes de faire feu sur la cible. Faites attention à ne pas vous laisser avoir par la vitesse de feu

rapide pour ne pas ruiner votre stock de munitions trop rapidement.

Dans le F8F-1B Bearcat, vous pourrez rencontrer les premiers jets comme le Mk.3 Meteor. Cet avion possède une meilleure vitesse maximale que la vôtre, mais est de loin beaucoup moins manœuvrable et possède une moins bonne accélération. Lorsque vous pilotez un jet, esquiviez les premières attaques, tout en les amenant gentiment au cœur de la manœuvre de combat. Ainsi le pilote du jet perdra la majorité de sa vitesse, faisant de lui une cible plus vulnérable.

De manière générale, le F8F dans ses variante peut être vu comme le pinnacle des avions propulsés à hélices US. Avec sa grande vitesse, son accélération et son armement solide il deviendra le chouchou de beaucoup de pilotes américains. Les deux Bear-

cats, parmi les F7F Tigercat, vous meneront vers les jets US – le McDonnell F2H Banshee et le Grumman F9F Panther.



Dans l'une des prochaines mises à jour nous introduirons l'insigne "The Red Rippers", utilisée par la VFA-11. Décalco de Colin 'Fenris' Muir



F8F-1 Bearcat de la CV-37, USS Princeton (env.1948). Camouflage de [ZeroZeroZeven](#) | [Télécharger](#)



'M103 Old Wolf' camouflage de [STALINGRAD34RUS](#) | [Télécharger](#)

[HISTORIQUE] Les Tanks Lourds U.S.

6. mars - Auteur: Adam "BONKERS" Lisiewicz

L'apparition des chars lourds dans les forces armées américaines remonte à la Première Guerre Mondiale. Il s'agissait alors d'une coopération entre les ingénieurs britanniques et américains débouchant sur le Mark VIII, aussi connu sous le nom de "Liberty Tank". Dans le même temps d'autres compagnies américaines travaillèrent sur différents projets – qui résulterent notamment dans la création du prototype Holt Gas-Electric, ainsi qu'un design de char à vapeur par le U.S Army Corps of Engineers. Toutefois, le Mark VIII fut finalement choisi pour la production de masse et mis en service au sein de l'Armée. Durant l'Entre-deux-guerres, l'intérêt américain pour les chars lourds déclina. Le US War Department jugea les chars lourds comme étant trop coûteux pour les champs de

batailles modernes, et ordonna aux ingénieurs de concentrer leurs efforts dans le design de chars plus légers et mobiles. Le développement des chars lourds fut abandonné – ceci étant aussi la raison expliquant que le Mark VIII resta en service dans l'US Army jusqu'en 1936, quand il fut finalement déclaré complètement obsolète.



Le tank lourd M6A1, le premier de l'arbre US

L'éclatement de la Seconde Guerre Mondiale, toutefois, redonna un intérêt aux chars lourds. Avec les rapports

des victoires de l'armée allemande en Europe, le besoin d'un char capable de supporter l'infanterie et combattre les blindés ennemis semblait d'actualité plus que jamais. En mai 1940, le Ordnance Committee décida de lancer le développement d'un nouveau char de 50 tonnes. Au début il était supposé être un design multi-tourelles, armé d'un canon principale de 75mm, et d'un armement auxiliaire composé d'un canon de 37mm, d'un canon de 20mm et de 6 mitrailleuses de calibre .30. Cependant, l'idée d'un char multi-tourelles fut rapidement abandonnée. Après avoir apporté des changements au design, une maquette en bois du T1 Heavy Tank fut présentée en juillet 1940. Le nouveau design se voyait dorénavant doté d'une seule tourelle rotative à 360° équipée d'un canon principale de 76mm et d'un canon auxiliaire de 37mm. Il était propulsé par un moteur Wright G-200 développant 960ch. Le nouveau véhicule, appelé T1E2, sera assemblé par la Baldwin Locomotive Works en avril 1941. Il fut ensuite présenté au gratin du haut-commandement de l'US Army le 8 décembre 1941. Les retours étant favorables, le T1E2 se vit mis en production sous la désignation M6, après que quelques changements lui aient été appliqués. Le prototype T1E3, doté d'une caisse soudée, fut aussi mis en production sous le nom de "M6A1". Toutefois, les tests suivants révélèrent de nombreux problèmes avec les nouveaux véhicules et les chars ne virent jamais le feu. Il y eut aussi un

essais pour sur-armer le char avec le nouveau canon de 105mm T5E1. Après l'installation d'une nouvelle tourelle, le prototype sera appelé M6A2E1. Son développement sera, toutefois, stoppé en août 1944.



Le tank lourd T32, une amélioration du M26 Pershing dans War Thunder

Toujours est-il, les USA n'abandonneront pas le concept de char lourd. En 1944 quelques projets parallèles de char lourd étaient en développement. Le premier était le projet T28, destiné à être un véhicule d'assaut et de percé, armé du canon T5E1 de 105mm et protégé frontalement par presque 305mm de blindage. Plus tard le nom changera pour "T95 Gun Motor Carriage" (Canon Auto-moteur T95) du à l'absence de tourelle. Le prototype sera terminé en août 1945 et testé au Aberdeen Proving Ground. Le développement du véhicule se vit alors donner une importance bien moindre, et le programme T28 sera finalement annulé en 1947. Un autre lot de designs émergea après que les rapports sur les chars lourds allemands comme le Tiger ou le Tiger II aient atteint le sol américain. En septembre 1944 l'ordre fut donné pour la fabrication de quatre têtes de série – les deux premiers devaient être armés avec le canon T5E1

de 105mm, utilisé sur le M6A2E1 et le T28, et étaient désignés T29. Les deux autres prototypes devaient accueillir le canon T7 de 155mm et étaient appelés T30. Tous étaient alimentés par le moteur Ford GAC. Le T29 fut même commandé pour une production en série, toutefois la fin de la guerre en Europe signifiait la diminution du besoin en char lourd. Quelques prototypes du T29 seront plus tard ré-équipés avec le canon T53 de 120mm et renommé T34 pour l'occasion. Au même moment, l'Ordnance Board testait la possibilité de construire un char lourd fortement basé sur les composants du M26 Pershing. Ce prototype devint connu comme le T32 et fut terminé en 1946. Aucun de ces chars lourds n'entra en production, cependant ils furent utilisés pour tester de nombreuses solutions technologiques nouvelles qui allaient se montrer utiles dans le futur.

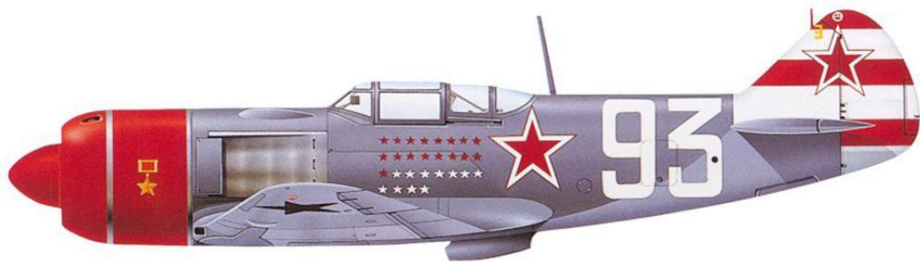
Après que le nouveau char lourd soviétique AS-3 eut été dévoilé lors du Défilé de la Victoire à Berlin le 7 mai 1945, le Haut-commandement américain réalisa le danger que pouvait être cette nouvelle construction. À cause de cela, le nouveau War Department Equipment Review Board, alias "Stillwell Board", commença à sélectionner les pré-requis pour un nouveau char lourd capable d'affronter l'IS-3. En 1948 les travaux préliminaires sur un nouveau char lourd, dénommé T43, commença. L'engin accueillerait un canon de 120mm similaire à celui

du prototype T34, bien que plus léger. En l'espace de deux ans, une maquette grandeur nature était prête. Le déclenchement de la Guerre de Corée mit la pression aux designers, toutefois, les 300 chars arriveront trop tard pour prendre part au conflit ayant été terminés en 1953. Les tests effectués à Fort Knox révélèrent des défauts dans le design et le véhicule fut rejeté par l'US Army. En 1956 les T43E1 furent toutefois standardisés comme "120mm Gun Tank M103" après que des changements aient été appliqués. Ces chars seront plus tard déployés en Allemagne de l'Ouest.

Les designers américains allèrent plus loin – deux caisses de M103 furent ré-équipées d'une nouvelle tourelle oscillante équipée d'un canon de 120mm avec un système de chargement automatique. Ces prototypes seront appelés "120mm Gun Tank T57", cependant les problèmes de fiabilité du mécanisme signifiaient la mort du projet. L'avènement de l'Ere du MBT poussa également le concept de char lourd dans les abysses. Dans les années '60 tout développement de chars lourds aux USA prit fin.



**Le M103 dernière pièce des Tanks Lourds
US de War Thunder**



La-7 (Rang IV) de Sergei Dolgushin - Héro de l'Union Soviétique. Son régiment était posté en Allemagne Du Nord à la fin de la Guerre

[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le La-7 de Dolgushin

6. mars - Auteur: War Thunder team

Chers joueurs ! Nous débutons la série d'articles "Les Armes de la Victoire". Pour le 70eme anniversaire de la Victoire de l'Europe de nombreux véhicules uniques seront ajoutés au jeu et nous souhaitons vous les faire découvrir.

Natif de la région de Tula en Union Soviétique, Sergei Fedorovich Dolgushin prend part à la Guerre le 21 Juin 1941, lorsqu'il descend un avion espion ennemi au-dessus du territoire soviétique. Le Second Lieutenant Dolgushin est un pilote de chasse du 122eme régiment de Chasseurs, il participera aux batailles les plus brutales dans la première partie de la guerre.

Le 5 mai 1942, le Lieutenant Dolgushin est récompensé du titre de Héro de l'Union Soviétique pour son héroïsme et son courage. En 1943, le Capitaine Dolgushin commande le 32eme régiment de Chasseurs. En septembre Sergei Fedorovich, déjà Major, vient à

commander le 156eme régiment de Chasseurs qui restera sous son commandement jusqu'à la fin de la guerre. Etant commandant il recevra l'avion au moteur le plus puissant de son régiment.

Malgré une nouvelle affectation Dolgushin continue à voler activement dans les opérations de combat. En septembre 1944, Sergei Fedorovich bénéficie du chasseur La-7 numéro 93, son record se terminera en Allemagne du Nord où le Lieutenant Colonel S.F.Dolgushin mène son dernier combat le 6 mai 1945.

Pendant la guerre, Dolgushin effectuera plus de 500 sorties opérationnelles.

les et détruit 17 avions ennemis en solo et 11 autres partagées.



Héro de l'Union Soviétique, Sergei Dolgushin, Commandant de la 156. IAP (milieu), avec ses pilotes. De gauche à droite : Kislyakov A., Bayukov V., Dolgushin S., Kleshev A., Schipanov A.
Photo prise sur un aérodrome allemand, 25 avril 1945



Pz.Kpfw. III Ausf. N Premium camouflage désert. Disponible en jeu pour 1000 GE

[TANKISTE] Johannes Kümmel

9. mars - Auteur: Sergej "NuclearFoot" Hrustić

Johannes Kümmel est né a Coswig, Saxe le 21 juillet 1909. Il débute sa carrière militaire en 1928 comme fantassin dans le 12eme régiment d'infanterie dans la reichswehr. En 1938, apres la création de la Wehrmacht, il est transféré au 8eme Régiment Panzer en tant que commandant de Panzer III. Une année plus tard, au grade d'Oberfeldwebel (l'équivalent de Sergent-Chef), il se voit confier le commandement de son propre peloton de Panzer et ayant pris part a la campagne de Pologne. Au cours de la campagne, Kümmel réussit a détruire plusieurs chenillettes polonaises et quelques chars plus tard lors de la campagne. Pour ses exploits, il est récompensé par la Croix de Fer de 2e classe. Cependant, cela ne marque pas la fin de ses efforts.



Johannes Kümmel

Après une breve campagne en Europe de l'ouest (France et les basses-terres), Kümmel est promu au grade

d'Hauptmann (Capitaine). Après une période de récupération suite à une blessure reçue lors de cette campagne, lui et sa compagnie sont transférés sur le front d'Afrique du Nord pour aider leurs alliés italiens. Alors qu'ils sont sur le navire pour Tripoli, Kümmel se souvient avoir eu un terrible accident avec un sous-marin britannique. Heureusement, les escortes suivant le convoi de transport réussissent à le mettre en fuite après utilisation de plusieurs charges sous-marines. Finalement, le convoi atteint sa destination en toute sécurité.

Le régiment de Kümmel rejoint alors la Deutsches Afrika Korps commandé par le célèbre Erwin Rommel. Leur principal objectif est de repousser les Britanniques de l'Afrique du Nord. Le tournant de cette bataille a lieu lors de la bataille du Col d'Halfaya. Ce col est situé à la frontière de la Libye et de l'Égypte, et représente la seule route directe vers et depuis ces pays étant capable de soutenir une grande quantité de chars et véhicules blindés.

Le contingent italien de Capuzzo qui prépare un camp dans la ville voisine de Sollum, les Allemands se doivent de défendre le Col. Il y a trois batailles pour le Col d'Halfaya dont une auquel Kümmel participe. Celle-ci, nommée « Operation Battleaxe » par les Britanniques voit une attaque frontale prendre place dirigée par Kümmel sur le Col d'Halfaya fortifiée. Dans le chaos de la bataille, Kümmel détruit 10 chars ennemis, forçant les Britanni-

ques à se retirer. Cet effort lui a valu le surnom de « Lion de Capuzzo ». Après avoir été impliqué dans une autre opération en Cyrénaïque, il est récompensé par la Croix de chevalier de la croix de fer (882 personnes seulement ont reçu cette médaille) et se voit promouvoir au grade de Major.

Par la suite, Kümmel est transféré au sud de l'Italie, il y est promu au grade d'Oberstleutnant (Lieutenant-colonel) et participe à plusieurs batailles. Il est tué dans un accident de voiture à Cisterna, Italie et promu à titre posthume au grade d'Oberst (Colonel).



Panzer III au Nord de l'Afrique



L'emblème de la 10ème Division Panzer



M2A4 Premium (1st Arm. Div.) disponible en jeu pour 250 GE. Vous recevrez en plus de ce véhicule la décalco de l'insigne de la "1st Armored Division - Old Ironside"

[PROFIL D'UN VÉHICULE] Le Tank léger M2A4

10. mars - Auteur: Joe Pony51 Kudrna

Après le développement tumultueux du Liberty Mk. VIII par les alliés de la Première Guerre Mondiale, l'intérêt des militaires américains dans les blindés s'évapora et aucun nouveau design ne vit le jour pendant plus d'une décennie. Toutefois des recherches seront menées résultant dans une découverte technologique majeure : le bogie VVSS. Quand un nouveau programme fut lancé il y eut des désaccords sur comment l'utiliser, qui l'utiliserais et même sur comment l'appeler, probablement "Combat Car" la Cavalerie ayant l'interdiction d'utiliser tous véhicules étant listé comme Char ! Les premiers modèles (plus tard renommé M1 Light Tank) possédaient uniquement des tourelles équipées de mitrailleuses à la différence de leurs contemporains. Après

113 exemplaires produits, une version améliorée mais à l'aspect similaire fut introduite, le M2, avec encore plus de mitrailleuses placées dans la caisse et dans une tourelle simple ou double.



M2A3 avec double tourelle comprenant des mitrailleuses, nommé "Mae West" d'après la plantureuse actrice

La Guerre Civile Espagnole changea radicalement les tactiques blindées, mettant en lumière les besoins de canons et leurs donnant une importance accrue sur le champ de bataille. C'est donc qu'un M2A3 fut modifié pour recevoir une tourelle octogonale équipée d'un canon M5 de 37mm devenant ainsi le modèle pour tous les futurs chars américains.

Quelque part, l'histoire américaine dans le design de chars ressemble à celle des allemands excepté qu'elle n'a connu aucunes restrictions sur le design ou l'expérimentation, faisant que le M2A4 était plus que capable dans le milieu des années '30. Si le canon M5 était équivalent à ses contemporains européens, le blindage était lui meilleur avec environ 25mm tout autour du véhicule là où les autres chars légers du moment devaient se contenter de 10 à 15mm.

Le M2A4 semble littéralement voler sur le champ de bataille, c'est probablement dû au moteur d'avion qui l'alimente ! Le moteur radial Continental R-670 produit 225ch à 2,175 tpm pour une masse de 11.6 tonnes, propulsant ce "Char de course" jusqu'à 58km/h sur surface plane, en faisant l'un des chars chenillés les plus rapides dans le monde. Étant léger il est aussi facile de dérapier dans les virages serrés.

La tourelle était elle aussi unique en son genre, une manivelle étant utilisée par le chef de char (aussi chargeur)

pour la faire tourner, alors que la visée se faisait par le tireur poussant le canon avec son épaule pour un débâtement allant jusqu'à 20° ! L'élévation se faisait elle aussi via un système de manivelle, mais pouvait également être débloquée pour se faire manuellement.



Moteur radial Continental R-670 alimentant le M2 - assez rapide pour se sortir des bûches

Au final le M2A4 était pratiquement obsolète quand les américains entrèrent en guerre le 7 décembre 1941, seule une poignée seront envoyés dans le Pacifique. Sa plus grande contribution sera d'avoir mis la fabrication de chars US sur la bonne voie. À partir du M2 une version améliorée deviendra les très similaires M3 et M5 Stuart Light Tank et une version très largement modifiée et agrandie deviendra les M3 et M4 Medium Tank, respectivement les Lee/Grant et Sherman, qui utiliseront tous les bogies VVSS à leurs avantages. Il est

intéressant de noter que tous les premiers chars furent désignés et produits au Rock Island Arsenal, une île sur le Mississippi entre l'Illinois et l'Iowa.

Il est peut-être le char le plus facile à jouer du jeu, son accélération rapide (20km/h en à peu près 4 secondes, 30km/h en 6s, 40km/h en 10s et 48km/h en 15s), des virages rapides, capacité à dérapager, rapide et un bon blindage tout azimuts font qu'il est tout à fait possible de jouer de façon téméraire voire imprudente et toutefois en sortir vainqueur. Son principal défaut est l'anémique canon de 37mm à la peine même contre les autres chars légers. L'obus de base M47 AP est le meilleur choix à bout portant avec 51mm de perforation à 10m. Bien que légèrement meilleur à longue portée, l'obus M51 APC n'en vaut pas la peine. En bonus vous possédez 2 mitrailleuses, une montée dans la caisse pointant vers l'avant et une bien plus utile montée sur le haut de la tourelle capable d'abattre des avions !

Les améliorations sont toujours un Must, mais favorisé la "Protection" et la "Puissance de feu" avant la "Mobilité". Si votre équipage n'a pas d'Exp, concentrez-vous sur les talents les moins chers sur chaque position afin d'avoir un équipage Expert des que possible.

Ce véhicule fonctionne aussi bien en jouant agressivement qu'en jouant

prudemment/discretement, un blindage homogène sur l'ensemble du char sans point faible vous permet d'expérimenter en toute liberté. Son faible canon est le revers de la médaille et les grands espaces ouverts sont ses faiblesses, mais dans ce cas flanquez l'ennemi et tirez sur ses arrières. Pour faire court, la façon de jouer ce char peut se résumer en un mot, CHARGEZ ! Il est très commun pour les joueurs de rouler droit dans le char ennemi et tirer à bout portant tout en manœuvrant pour éviter le canon de la cible.



Ceux qui s'attaqueront à un M2A4 trouveront une carapace difficile à percer peu importe l'angle. Étudiez le modèle 3D pour trouver les points faibles et prenez votre temps pour les viser, car il peut rapidement disparaître de votre vue.

Ne soyez pas surpris de voir des M2A4 dans des matchs de haut BR étant donné qu'il est un fantastique char pour foncer derrière les lignes ennemies et mettre HS l'artillerie et les positions de DCA, incluant les joueurs en SPAA la plupart étant faiblement blindés (bien qu'ils peuvent riposter). Bien qu'il puisse appeler de l'artillerie et harceler ses cibles le M2 n'a aucu-

nes chance des les rendre Hors-Combat encore moins de les détruire ou de capturer les checkpoints sans surveillance.

Et maintenant, allez déchirer du blindé!

Dans une futur mise à jour nous introduirons l'emblème du "3e régiment de chasseurs d'Afrique". Décalco créé de *Branislav 'InkaL' Mirkov*



Modules et équipage du M2A4



'Panzerkampfwagen II, German Africa Corps' camouflage de [JoKeR_BvB09](#) | [Télécharger](#)

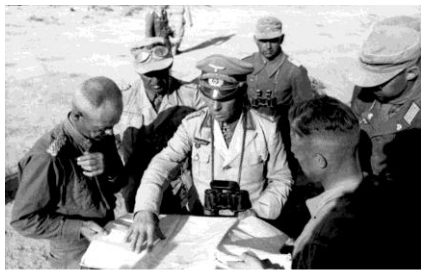
[GROUND FORCES] 21. Panzerdivision (Africa Corps)

11. mars - Auteur: Aaron "anglomanii" Lentz

Le 1er août 1941 la 21ème Division de Panzer vit le jour, le noyau de la division étant composé des vétérans du 5ème Léger, cette unité eut la chance d'être rejointe par les 15ème bataillon de reconnaissance et le 104ème régiment de fusiliers, les terribles canons Flak 36 de 88mm furent eux placés directement sous les ordres de Rommel comme faisant partie du commandement du Corps.

La création de la 21ème Panzer survint après les changements apportés par les conséquences des combats ayant eu lieu durant l'opération "Battleaxe". Via les changements dans la structure de commandement ordonnés par le Haut-Commandement de l'armée allemande

de dans le but de garder un certain contrôle sur Rommel, l'OKH tenta d'installer une unité de liaison avec le Commando Supremo italien et le Général Gariboldi. Rommel voyant cette menace pour son indépendance en appela au Général Von Brauchitsch pour déclarer l'Afrika Korps comme "Panzergruppe Afrika". Cette nouvelle indépendance dans le commandement donna à Rommel l'opportunité de construire sa Force et d'orienter l'entraînement sur les opérations anti-char et les manœuvres tactiques en blindés, une composante clé sera l'utilisation inhabituelle des canons Flak 36 de 88mm comme armes anti-char mobiles, tirant depuis leurs remorques en tir tendu.



**Les Généraux Rommel et v. Bismack,
Afrique du Nord, 1942**

En septembre 1941 le 21eme Panzer, sous le commandement du Général Johann Von Ravenstein, fut déployé pour sa premiere action au combat "Une reconnaissance musclée" d'apres Rommel lui-meme. En réalité il s'agissait d'une tentative pour saisir un dépôt de ravitaillement en construction pres de la frontiere en vue de ce qui s'annonçait comme une nouvelle offensive Alliée. C'était cependant un piege habilement dissimulé, tentant Rommel avec ses promesses de fuel et autres délicatesses dans la Guerre du Désert.

Le 21eme alla au combat confiant et impatient. A la frontiere le contact s'établit avec les unités britanniques de la 7eme Division Blindée, cette force mobile refusa le combat avec le 21eme jusqu'a ce que les unités de ce dernier tombent a court de carburant au camps de Sofafi. Le piege se referma alors sur le désormais immobile 21eme Panzer qui subit de lourdes pertes par les attaques aériennes lancées par la RAF et supporté par ses partenaires du Commonwealth.

La 21eme Division de Panzer prendra alors part a chaque bataille majeure durant la Campagne du Désert en Afrique du Nord, ou les conditions climatiques et le terrain étaient tout autant des ennemis que les soldats et blindés des forces Alliées. La Chance tournera de nombreuses fois durant les différents combats entre les forces Alliées et celles de l'Axe, le point déterminant s'étant avéré être la faiblesse des lignes de ravitaillement de l'Axe. Rommel menant le 21eme vers de retentissantes victoires tactiques pour finalement perdre l'avantage stratégique par manque de ravitaillement en fuel, matériel et hommes. Finalement la 21eme Division de Panzer viendra a rendre les armes avec le reste de l'Afrika Korps le 13 mai 1943.

Depuis les sables du désert jusqu'a la boue et la neige des hauts sommets de Tunisie a la désormais célèbre bataille de la Passe de Kasserine et son offensive finale a Medenine la 21eme Division de Panzer aura prouvée a maintes reprises le potentiel d'une force bien commandée combinant chars, artillerie et infanterie motorisée.





J2M3 Raiden, 352-37, 352 Flying Group, Japon, Kanoya AB, April 1945 camouflage de [Ayy Lmao](#) | [Téléchargement](#)

[PROFIL D'UN AVION] Le Mitsubishi J2M3 Raiden

11. mars - Auteur: Jan "RayPall" Kozák

En septembre 1939, le commandement du Service Aérien de la Flotte Impériale Japonaise (IJNAS) émit l'appel d'offres 14-Shi, demandant le développement d'un appareil basé sur la terre ferme, ayant un bon taux de montée, une bonne vitesse et qui pourrait transporter un armement lourd, le rendant capable d'intercepter et de détruire les bombardiers – au Japon, ce simple appel d'offre était déjà en soi une petite révolution, puisque le nouveau chasseur serait conçu pour des performances de vitesse et de puissance de feu, au lieu alors que généralement, étaient privilégiées l'autonomie et la manœuvrabilité.

L'entreprise Mitsubishi fut retenue pour son projet, qui fut lancé sous le nom de M-20. Un prototype fut assemblé : un monoplan aux ailes basses, fait intégralement de métal, propulsé par un moteur Mitsubishi MK4C-A Kasei 13 à refroidissement thermique, d'une puissance de 1430 chevaux. Les concepteurs essayèrent d'améliorer la visibilité du pilote au-dessus du moteur en intégrant un système de refroidissement étanche ; un ventilateur fut installé sur l'axe de l'hélice sous les casseroles, de manière similaire au moteur allemand BMW 801. Une aile à profile laminaire fut utilisée, sur laquelle furent montés des volets de type Fowler pour améliorer la manœuvrabilité. Sur le proto-

type, l'armement résidait dans deux canons Type 99 Mk.1 Model 3 de 20 mm montés sur les ailes, et de deux mitrailleuses Type 97 de 7,7 mm au niveau du système de refroidissement moteur. Le premier vol eut lieu le 20 mars 1942, et permit de déceler immédiatement quelques défauts : un moteur qui avait tendance à surchauffer, une mauvaise visibilité depuis le cockpit, un mécanisme d'hélice peu fiable, sans parler des vibrations dues au moteur. Néanmoins, les trois premiers prototypes furent acceptés au service sous le nom de J2M1 Raiden ("Thunderbolt"). Il fut bientôt suivi du J2M2, une variante dotée d'un moteur plus puissant, et de nombreuses améliorations de structure.

La variante produite en plus grand nombre, et que reste le sujet principal de cet article, reste le modèle J2M3. Cette version était propulsée par un moteur Mitsubishi MK4R-A Kasei 23 radial, doté d'un meilleur système de refroidissement. Cette machine était également dotée d'un système d'injection d'un mélange d'eau et de méthanol, et ayant une hélice à quatre pales, il disposait d'une puissance de 1820 chevaux. La verrière fut repensée, permettant une meilleure visibilité, tout en étant renforcée. L'armement évolua lui aussi, passant à quatre canons – de Type 99 Mk.1 pour la paire intérieure, et de Type 99 Mk.2 pour les deux les plus à l'extérieur. En tant qu'armement secondaire, le Raiden pouvait transporter deux bombes de 60 kg dispo-

sées sous les ailes. La vitesse maximale atteignait les 655 km/h à une altitude de 5304 mètres, tandis que le temps nécessaire pour atteindre les 6096 mètres était de 5 minutes et 36 secondes.



Mitsubishi J2M

Les premiers Raidens opérationnels connurent leur premier engagement aérien en mars 1944, au-dessus de la mer des Philippines. Les Raidens furent par la suite souvent utilisés pour la défense des îles nippones. Placé entre les mains d'un pilote doué, il pouvait se révéler être un intercepteur efficace, capable de représenter une menace non seulement pour les bombardiers B-24 Liberator, mais aussi pour les B-29 Superfortress plus rapides et plus avancés. Bien que n'étant pas conçus pour les combats tournoyants, il pouvait néanmoins bien se défendre face aux chasseurs américains tels que les P-47, P-51, F4U ou F6F, en utilisant la tactique du "boom-and-zoom", qui maximisait ses atouts, tels que son taux de montée et sa puissance de feu, mais, à la fin de la guerre, les Raidens furent durement touchés par les défauts de montage, et l'affaiblissement des stocks de carburant et de pièces de rechange.

Au final, peu de J2M3 furent construits, 281 appareils (dont 21 J2M3a-21 Ko, une version dotée de quatre canons de Type 99 Mk.2). Plusieurs d'entre eux furent capturés par les forces américaines, et testés par des pilotes américains. Le Raiden leur fit bonne impression, surtout pour son système de refroidissement.

Dans War Thunder, le Mitsubishi J2M3 Raiden est un chasseur japonais de tier IV avec une cote de bataille de 5.0, à la fois pour les modes arcade et réalistes, et se positionne comme le successeur du Kawanishi N1K2-J. Comme en réalité, il est armé de deux canons Type 99 Mk.1 de 20 mm (190 munitions par canon, paire intérieure) et deux Type 99 Mk.2 de 20 mm (210 munitions par canon, paire extérieure), pour un total de 800 munitions. De plus, vous pouvez débloquent des emplacements de bombe situés sous les ailes, capable d'emporter des bombes de 60 kg.

En termes de performance pure, la vitesse maximale du Raiden, à une altitude de 5350 mètres, est de 635 km/h (657 avec la WEP), alors qu'au niveau de la mer, sa vitesse maximale est de 551 km/h (571 avec la WEP). Les ailes se cassent à 800 km/h. Le temps pour atteindre les 3000 m d'altitude est de 161 secondes (135 avec la WEP), et tourner sur soi-même, horizontalement comme verticalement, prendra 20 secondes à la vitesse de 535 km/h.

Le Raiden doit se jouer comme un pur chasseur de Boom-and-Zoom – caractéristique unique dans l'arbre japonais. De fait, si vous êtes habitués aux Focke-Wulf Fw 190, vous ne serez pas dépaysés par le Raiden. Contrairement à son homologue allemand, cependant, le Raiden est un bien meilleur grimpeur ; quand il est totalement amélioré et en utilisant la WEP, vous pouvez grimper plus vite que la plupart de vos ennemis à cette cote de bataille. En ayant l'avantage de la vitesse et de l'altitude (qui sont tous deux cruciaux pour un Raiden), et placé entre les mains d'un pilote expérimenté, il peut se révéler être un chasseur mortel, frappant depuis la hauteur des ennemis ne l'ayant pas vu, les pulvérisant littéralement avec ses quatre canons, avant de repartir hors de portée, à l'abri en haute altitude. Rester à la verticale est fortement recommandé, car le Raiden n'est pas fait pour les combats tournoyants. Si vous êtes suffisamment malchanceux pour vous retrouver coincé dans un duel tournoyant à basse vitesse, la plupart des chasseurs ennemis n'auront pas de difficulté à prendre l'avantage face à vous.

En résumé, le Raiden est un des meilleurs chasseurs à haute vitesse, et vous offrira une puissance de feu importante, un excellent taux de montée, et une bonne vitesse. Cet appareil n'est pas fait pour les débutants, mais si vous parvenez à le dompter, vous deviendrez une menace mortelle avec laquelle vos ennemis

devront compter. Poursuivre les recherches apres le Raiden vous menera a l'exotique J7W1 Shinden, reconnaissable entre tous par sa construction en canard et ses puissants canons de 30 mm

Note: Toutes les mesures de performances sont prises depuis la difficulté RB. Visée a la souris avec des contrôle automatique du moteur et le réservoir de carburant plein. Le temps mesuré depuis le poids mort, sur piste, a 20 degrés.



Vue aux Rayons X du J2M3 dans War Thunder



[LES ARMES DE LA VICTOIRE] M18 "Black Cat"

12. mars - Auteur: War Thunder team

Le M18 Hellcat était un chasseur de chars US lors de la Seconde Guerre mondiale. Il a été produit à partir de mi 1943 à octobre 1944 et a rejoint les théâtres d'opération d'Europe du Nord et Italiens. Le Hellcat avait un châssis modifié du char léger Chaffee et le canon M1 76mm du Sherman. Étant très légèrement blindé, le M18 était le véhicule blindé le plus rapide lors de la Seconde Guerre mondiale et garda ce record pendant deux décennies après la guerre. Le Hellcat était un chasseur de chars redoutable, le plus efficace dans l'armée US. Le M18 était très vulnérable face aux chars allemands et son canon pouvait difficilement pénétrer le blindage frontal d'un Panther ou d'un Tiger donc ses tactiques de combat étaient basées sur sa vitesse et maniabilité. Le Hellcat était capable d'accélérer et de changer de direction assez rapidement donc les chars allemands se

retrouvaient avec les flancs et l'arrière exposé dans l'impossibilité de pivoter la tourelle assez rapidement pour contrer le M18. Le canon M1 s'est avéré redoutable face à ces faces exposées.



M18 Hellcat en ville

Les M18 Hellcats du 805th Tank Destroyer Battalion (qui opérait en Italie) étaient parmi les plus colorés. Les véhicules étaient marqués de numéros tactiques peints en noir sur fond blanc et avaient aussi l'emblème de

chasseur de chars : une panthere noire sur un disque orange écrasant un char de ses mâchoires. La dénomination était de commencer par le nom du véhicule, puis la lettre de l'entreprise. C'est ainsi que le premier

véhicule de la compagnie B (5A-805 TD B-1) fut nommé le « Black Cat ». Ce véhicule aura en jeu un extérieur et intérieur historiquement correct au véhicule d'origine.



BLACK CAT

Voici avec le véhicule, trois décalcos pour War Thunder créées par Branislav 'InkaL' Mirkov



L'avion Premium biplan I-153P est équipé de deux canons ShVAK. Vous pouvez l'acheter en jeu pour 950 GE

[HISTORIQUE] Semyon Vladimirov, le créateur de la ShVAK

13. mars - Auteur: War Thunder team

Semyon V. Vladimirov est né le 3 février 1895 à Klin près de Moscou. En 1935, l'ingénieur soviétique développe la mitrailleuse lourde ShVAK, basé sur le 7.62 mm ShKAS de 1932. Il allait devenir le premier canon automatique soviétique de 20mm pour avion.

En dépit du fait que cette nouvelle arme, conçue entre 1935 et 1936 est basée sur une construction d'essai, ses performances à venir n'étaient pas certaines dans les airs. Tout comme l'impact de l'installation du canon ShVAK sur les caractéristiques de vol des avions où il sera installé, aussi ce sera le célèbre pilote V.P. Chkalov qui sera en charge des tests. Il essaie cette nouvelle arme sur le I-16 sovié-

tique, tests qui s'avèreront fructueux. Le ShVAK entre donc en production en 1936.

Vladimirov, qui deviendrait concepteur d'armes pour avions en Union Soviétique, est né dans une famille d'ouvriers des chemins de fer. Aucune surprise donc à le voir suivre la tradition familiale en allant étudier l'ingénierie à la Faculté Technique et Mécanique d'Ivanovo-Voznessensk'. Sa carrière professionnelle sera toujours étroitement liée à l'ingénierie ; mécanicien pour une filière textile, constructeur -mécanicien dans les mines en Sibérie et en Extrême-Orient.



Après sa libération par l'Armée Rouge en 1922, Vladimirov part pour Tula, où il travaille comme serrurier dans la fabrique d'armes de Tula. Son travail remarquable est vite perçu, et Vladimirov devient Ingénieur Senior pour le Bureau D Construction Central No. 15. A ce poste, Vladimirov travaille sur la création d'une arme automatique conçue pour utiliser des balles à la base utilisées pour le revolver Nagant.

Pendant les années 1930 il continue le développement des armes et travaille sur un nouveau moyen de transport des mitrailleuses d'infanterie Maxim. Ce chariot à 3 roues sera utilisé par l'Armée Rouge durant toute la Seconde Guerre Mondiale. En dehors des armes d'infanterie, Vladimirov s'implique également dans le développement des armes pour avions. De toutes ses inventions cependant,

seuls les canons 12.7 mm et 20 mm ShVAK seront produits en masse.

Ne souhaitant pas rester sur ses lauriers Vladimirov crée en 1943 une nouvelle mitrailleuse lourde basée sur le canon automatique B-20, qui utilise les balles 14.5 anti-char du rifle PTRD. En 1944, le 'CPV-44' est produit en série et sera installé sur les véhicules soviétiques sous la désignation 'KPVT'. Il est toujours présent de nos jours sur les véhicules militaires soviétique.

Semyon Vladimirov est récompensé de multiples fois d'ordres et de médailles pour son travail d'ingénieur d'armes. En 1949, il sera aussi récompensé du 'Stalin Premium of the First Degree', une récompense monétaire pour un travail extraordinaire pour le bénéfice de l'Union Soviétique.

Vladimirov décède le 12 juillet 1956, dans un accident fatal alors qu'il désassemblait une mitrailleuse qu'il avait construite. Il sera enterré à Kovrov.



Le gros calibre pour avion 'Shpitalny-Vladimirov' ou 'Shpitalnyi-Vladimirov Aviatsionnyi Krupnokalibernyi' (ShVAK)



**Hellcat Mk.I Premium avec le camouflage de la British Fleet Air Arm.
Disponible en jeu pour 1300 GE**

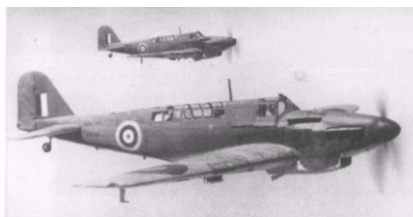
[PROFIL D'UN AS] Cdr. Stanley Gordon Orr

16. mars - Auteur: Mark Barber

Né à Londres le 28 septembre 1916, Stanley Gordon Orr grandit tout d'abord dans une famille relativement aisée étant le fils d'un courtier. Cependant, après le krach de Wall Street, Orr est retiré de son pensionnat. Après avoir terminé le collège, il suit un apprentissage avant de poursuivre ensuite avec un travail dans l'industrie automobile. À l'âge de 19 ans, il commence à travailler pour Handley Page et bien qu'il ait toujours été intéressé par le vol, c'est ici que sa véritable passion pour l'aviation commence.

Après trois années de travail sur le développement de bombardiers, Orr âgé de 22 ans, pose sa candidature afin de rejoindre la Royal Air Force en tant que pilote. Il est rejeté suite à

l'échec de son examen médical de la vue mais cela ne l'arrête pas. Suite à l'aviation maritime britannique ayant été transféré de la RAF à la Royal Navy, Orr postule afin de rejoindre la Fleet Air Arm. Il est très tendu alors qu'il rejoint la file d'attente pour le même test de vue, dans la même salle d'examen du même bâtiment médical cependant cette fois il est reçu par un autre médecin et il réussit l'examen.



Fairey Fulmar, chasseur embarque bi-places très utilisé pendant la Seconde Guerre Mondiale



Cdr. Stan Orr

Assigné à la Royal Naval Volunteer Reserve en tant que Sous-Lieutenant, Orr entreprend tout d'abord la formation générale navale à bord du HMS Argus, un paquebot converti qui devient l'un des premiers porte-avions dans le monde en 1918. Après avoir effectué sa formation de vol et sa qualification de pilote, Orr est sélectionné pour voler sur chasseurs et il continue sa formation sur les Sea Gladiators et Skuas de la 759 Naval Air Squadron au début de l'année 1940. Après avoir terminé sa formation de pont d'atterrissage, il rejoint son premier escadron sur la ligne de front,

le 806 NAS équipé de Skuas et Rocs lors du mois de mai, peu de temps après s'être marié.

Il vole tout d'abord depuis le RNAS Hatston dans les Orcades. Orr participe à ses premiers combats dans le ciel Norvégien où le 806 NAS participe aux bombardements contre les infrastructures ainsi que les frappes contre la logistique ennemie. Son escadron est ensuite transféré à la RAF Detling à Kent en vol d'escorte lors de l'évacuation de Dunkirk. L'escadron 806 NAS est ensuite assigné au nouveau chasseur Fairey Fulmar avant d'embarquer à bord du HMS Illustrious en juin 1940.

C'est une fois assigné sur ce chasseur et stationné sur les rives de la Méditerranée que les compétences de Orr s'améliorent. Le 4 septembre, au large des îles du Dodécanèse, Orr participe à la destruction d'un bombardier Savoia SM.81. Deux semaines plus tard, il abat un hydravion à coque Z.501. Vers la fin de l'année, il a déjà sept victoires (en combinant ses victoires individuelles et celles auxquelles il assiste) et il reçoit la Distinguished Service cross (littéralement : la « croix pour service distingué ») pour sa participation aux frappes contre les positions allemandes dans la région.

Le 10 janvier 1941, le HMS Illustrious est attaqué simultanément par deux bombardiers italiens SM.79 suivis des bombardiers 40 Ju87 de la I./StG 1 et la II./StG 2. Orr est déjà en vol avec le

Sergent-Lieutenant Graham Hogg et ils attaquent la paire de bombardiers torpilleurs italiens les forçant a se replier avant de réussir a en abattre un. Les deux pilotes utilisent toutes leurs munitions. Étant donné que le Fulmar MK.I emporte 780 munitions par arme (plus du double de la capacité en munition du Spitfire a l'époque), on réalise la robustesse des bombardiers italiens ou de l'inutilité des munitions 0.303 en combat aérien.

Ses munitions étant épuisées, Orr reste déterminé a essayer de protéger le porte-avions. Il monte en altitude au travers du barrage intense anti-aérien et fait face aux bombardiers en piqué allemands. Il force plusieurs d'entre eux a se disperser et changer leurs courses par peur d'être ciblé par

le Fulmar. En dépit des efforts des Fulmar, le Illustrious est touché six fois. Le porte-avions endommagé se voit forcé de faire cap tant bien que mal vers Malta pour des réparations d'urgence.

Orr et ses camarades d'escadron font diversion vers Hal Far a Malte. Avec le Illustrious désormais a Grand Harbour, les Fulmars font régulièrement faces aux bombardiers italiens et allemands qui visent le porte-avions endommagé sur l'île elle-meme. Le 5 février, Orr abat un Ju88 qui tente de rentrer vers sa base apres une attaque sur Malta. C'est l'une des cinq victoires que Orr fera sur Malta et qui lui vaudra une barrette supplémentaire a sa croix pour service distingué.



Le Illustrious est finalement assez réparé pour pouvoir se retirer de la Méditerranée pour des réparations plus importantes et les membres du 806 NAS embarquent sur le HMS Formidable. Orr est assigné au vol

d'escorte des bombardiers de la Fleet Air Arm lors de la bataille du Cap Matapan et obtient deux victoires avant que le Formidable est a son tour endommagé par les Stukas le 26 mai et se voit forcé de suivre le Illus-

trious pour des réparations temporaires a Malta avant de faire cap vers les États-Unis pour des réparations plus importantes. L'escadron 806 NAS est déplacé a Dekheila en Egypte ou ils sont équipés avec les surplus d'Hurricanes de la RAF. Ils volent contre les forces françaises de Vichy lors de l'invasion de la Syrie.

En aout 1941, les membres restants du 806 NAS fusionnent avec la No.269 Wing's Royal Navy Fighter Squadron. Orr est renvoyé en Grande-Bretagne pour repos apres 18 mois sur la ligne de front. Il passe une année en tant qu'instructeur au RNAS Yeovilton et il est promu au grade de Lieutenant avant d'être envoyé aux États-Unis en aout 1942 en tant qu'officier Commandant de l'escadron nouvellement formé 896 NAS. Apres avoir entraîné son escadron sur le Grumman Martlets, Orr embarque a bord du HMS Victorious en février 1943. Cependant, le commandement de Orr est de courte durée : il contracte la polio et passe plusieurs semaines a l'hôpital de Pearl Harbor avant d'être renvoyé en Grande-Bretagne.

En aout 1943, Orr devient Lieutenant-Commandant et reçoit le commandement du 804 NAS équipé des Grumman Hellcats et ils embarquent a bord du HMS Emperor en décembre. Les Hellcats sont impliqués dans la protection de convois ainsi que les frappes antinavires jusqu'au début 1944 au large de la côte norvégienne. En mars, le 804 NAS est assigné en

tant qu'escorte de l'Opération Tungsten. La Fleet Air Arm combat le Tirpitz et Orr commande le groupe de seconde frappe. Il se voit récompensé par une seconde barrette sur sa croix pour service distingué.



**Le F6F Hellcat US aussi utilisé par le
804ème escadron Naval Aérien**

Le chant du cygne du combat de Orr dans la Seconde Guerre mondiale a lieu le 14 mai lorsqu'une formation mixte des Hellcats du 800 NAS et du 804 NAS détruits cinq hydravions Heinkel He 115 pres de l'île Vikten. Orr est crédité d'une victoire partagée, sa dernière et aussi le dernier avion de la Luftwaffe détruit par un Hellcat. Orr termine la guerre en tant que chef instructeur de vol a la RNAS de Henstridge suivi par une période en tant que pilote d'essai a Boscombe Down. Il reçoit la Air Force Cross pour son travail de pionnier dans l'atterrissage des avions a réaction sur porte-avions.

La carrière de pilote de Orr n'est cependant pas terminée. Il vole durant la guerre de Corée et participe aux sorties d'attaque au sol depuis le HMS

Ocean. Il retourne ensuite au vol d'essai et il est promu au grade de Commandant avant de prendre sa retraite de la Royal Navy en 1966. Il

décède à l'âge de 86 ans en Août 2003. Il est crédité de quatorze victoires, six individuelles et huit communes



Avec une prochaine mise à jour, nous ajouterons la décalco de l'emblème du 804ème escadron Naval Aérien à War Thunder. Décalco par Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz



M24 Chaffee, Grupos Blindados de Caballeria, Sahara espagnol 1957, camouflage de [TheHVos](#) | [Télécharger](#)

[PROFIL D'UN VÉHICULE] Le M24 Chaffee

17. mars - Auteur: Jan "Raypall" Kozák

Durant la course à la Seconde Guerre Mondiale, l'Armée US appelle à la création d'un tank léger, afin de remplacer rapidement le M5 Stuart vieillissant. Les spécificités de l'armement de ce nouveau véhicule font état d'un 75 mm, d'un poids n'excédant pas 20 tonnes et d'une motorisation similaire à celle du M5. Le travail sur ce nouveau projet, appelé T24, débute en avril 1943, la maquette est présentée en mai 1943 et après l'approbation par l'US Army, sa production débute avec la commande de deux prototypes. Ce nouveau véhicule fait bonne impression, et l'Ordnance Committee commande la production en série de 1000

véhicules sous le nom de M24 Chaffee, en l'honneur du Lieutenant Général Adna R. Chaffee Jr. Deux usines sont en charge de la production du Chaffee – Cadillac, et Massey-Harris. Ces deux usines produisent toujours cependant en 1945 les tanks M5 Stuart, et c'est seulement après la fin de cette production en 1944 que la production du Chaffee débutera.

La livraison des Chaffee aux unités opérationnelles est prévue pour août 1944, mais des problèmes techniques et des confusions dues à la bataille de Bulge apporteront de nombreux retards. Le premier déploiement à gran-

de échelle du Chaffee se fera en février 1945 lors de l'opération Grenade. Le tank est aussi déployé en Italie mais seulement en nombre limité avant mars 1945.

Comme demandé, le Chaffee reprend la motorisation du M5 Stuart – deux moteurs gazoile V8 Cadillac Series 44T24, couplés ensemble pour une puissance totale de 220 chevaux a 3400 tours, contrôlés par une transmission Hydramatic 8 vitesses automatique. En opposition au châssis du Stuart conçu en 1930, le Chaffee reçoit une nouvelle suspension et des chenille splus larges, les deux améliorant les performances sur terrain. Son poids total est de 18.4 tonnes, et alors qu'il remplit les caractéristiques demandées, des restrictions sont faites sur le blindage - l'épaisseur maximale étant de 38mm sur l'avant de la tourelle et le mantlet de l'arme, et le blindage frontal, bien qu'incliné, ne compte que 25.4 mm d'épaisseur. la vitesse maximale du Chaffee est de 56.3 KM/H sur route et 27.4 KM/H sur terrain plat.

L'équipage comprend quatre hommes - commandant, conducteur, mitrailleur et chargeur (certaines sources font état d'un cinquieme homme, posté pres du conducteur et étant mitrailleur, communicant radio). L'armement principal comprend une arme 75 mm M6, placée comme une troisieme tourelle. Cette arme, conçue a l'origine pour utiliser sur les bombardiers moyens B-25H Mitchell, est bien plus légère que la version standard du

M3 gun, utilisé sur le M4 Sherman (180 kg contre 401 kg pour l'arme originale), et utilisant des munitions M61 APCBC dont la vitesse moyenne est de 619 m/s, l'arme est capable de percer 69 mm de blindage a une distance de 457 metres. L'arme secondaire comprend 2 mitrailleuses .30 (7.62 mm) M1919A4 qui étaient montées – une de maniere co_axiale a l'arme, et l'autre a côté du conducteur. de plus, une mitrailleuse flexible .50 (12.7 mm) Browning M2 pouvait etre montée sur le toit de la tourelle. 48 munitions pour l'arme principale et 3750 cartouches de .30 en plus des 440 munitions de .50.



Les français ont utilisé de nombreux M24 tanks lors de la bataille de Dien Bien Phu

En service, le Chaffee était populaire pour son châssis, sa vitesse et sa capacité d'adaptation, et prendra place comme tank de reconnaissance - il sera utilisé aussi plus tard comme véhicule léger de support de l'infanterie. Grâce a son blindage léger, il est évident qu'il serait en mauvaise posture face a des tanks ennemis mais a ce stade de la guerre,

les rencontres avec les blindés allemands étaient rares. Cependant lors d'un enregistrement d'incident, deux M24 de F Platoon, 4eme Régiment de cavalerie, tombent sur deux Panthers a Domagen, et avant que les allemands aient le temps de réagir, les Chaffees avaient ouvert le feu sur les Panthers.

De 1944 a aout 1945, 4731 Chaffees seront construits, mais seule une petite partie sera utilisée avant la fin de la Seconde Guerre Mondiale a cause de la lenteur de son déploiement, et ne remplacera jamais les M5 Stuarts. Le M24 sera finalement envoyé au front lors de la Guerre de Corée, puisque les Chaffees étaient alors les seuls blindés disponibles lorsque la Corée du Nord attaque. face aux tres supérieurs Nord-Coréens tanks T-34-85, les Chaffees subiront de lourdes pertes avant leur remplacement par les tanks M4A3E8 et M26 Pershing.

Alors que la carriere US du Chaffee se termine, sa carriere a l'étranger débute. Plus de 4000 M24 sont exportés vers 28 pays et utilisés lors de nombreux conflits. Les Français l'utiliseront a Dien Bien Phu, les Vietnamiens du Sud combattront a bord de M24 lors de la Bataille de Hue, et le Pakistan déploiera le M24 lors de la guerre Indo-Pakistanaise de 1971. Certaines armées garderont le Chaffee jusque dans les années 1990, et l'Uruguay l'a encore en service dans une variante plus moderne. De nom-

breux véhicules reprendront le châssis du M24 – comme l'auto-propulsé M19 anti-aérien, le M37 auto-propulsé et d'autres, incluant des modifications étrangères.



M24 Chaffee en mouvement à la périp-hérie de Salzburg

Dans War Thunder, le M24 Chaffee est un tank américain léger de rang III au BR de 3.7. Sa vitesse maximale est de 40 KM/H, qu'il atteint en 18 secondes sur sol plat. La vitesse de rotation de la tourelle est de 18 degrés par seconde. l'armement principal est un M6 75 mm aux munitions basiques M72 AP qui pénètrent 88 mm de blindage a bout portant, et 61 mm a 1000 metres, alors que les munitions améliorées M61 APCBC peuvent pénétrer 93 mm de blindage a bout portant et 70 mm a 1000 metres. Avec un chargeur entraîné, le temps de rechargement est de 7.9 secondes, et la capacité de chargement maximale est de 48 cartouches.

En tant que tank léger, il est évident que le M24 en tete des tirs de barrage puisque toutes les armes de ce rang peuvent facilement le transpercer. Il

possède cependant une arme similaire à celles des premiers Shermans, capable de détruire la plupart de ses adversaires de BR similaire, et grâce à sa vitesse et son petit profil, le M24 est bien conçu pour flanquer et tendre des embuscades aux ennemis. Prenez position, attendez que les ennemis plus lents soient à portée de vue, tirez quelques munitions, déplacez-vous rapidement, et répétez l'opération depuis plusieurs positions différentes. Évitez à tout prix les tirs – parce que votre blindage ne vous protégera pas et même les grenades HE pourraient vous tuer.

Le Chaffee est aussi performant pour rusher rapidement en mode Break, ou encore pour déséquilibrer l'ennemi en bataille en les encerclant et en prenant possession de la base ennemie.

Beaucoup d'équipes avançaient vaillamment lorsque soudain un ou plusieurs Chaffees sont sortis de nulle part et ont commencé à coiffer et distraire l'ennemi, le forçant à battre en retraite, et permettant aux alliés d'avancer.

Avec ce blindage pauvre, mais une bonne arme et une vitesse appréciable, le Chaffee n'est pas à placer en première ligne et demande beaucoup plus d'attention et de tactique qu'un tank classique, mais si vous pouvez le maîtriser vous allez prendre du plaisir avec. Le style de jeu du Chaffee est similaire à celui de son successeur dans l'arbre US, le M41A1 Walker Bulldog – plus rapide, plus agile et armé d'une arme très efficace de 76 mm gun, capable de tirer des cartouches APDS.



M24 Chaffee du 81ème escadron de reconnaissance dans les ruines d'une ville au sud de Bologna, Italie



Macchi 202 "Folgore" 378 Squadriglia, 155 Gruppo, 51 Stormo Serial: 378-4 (MM7711) Gela, Août 1942. Camouflage de [PorcoRosso86](#) | [Télécharger](#)

[AIR FORCES] L'Armée de l'Air Italienne

18. mars - Auteur: Sergej "NuclearFoot" Hrustić

L'Armée de l'Air Italienne, appelée la Regia Aeronautica en Italien, fut officiellement fondée en 1923 comme étant une branche indépendante des forces armées italiennes. Les Italiens furent la première armée au monde à effectuer un vol de reconnaissance militaire et un bombardement aérien, à la fin du mois d'octobre 1911. Lors de la période entre les deux Guerres Mondiales (1918-1936), la Regia Aeronautica semblait avoir un brillant avenir devant elle. Portée par de grands esprits, comme le général Italo Balbo, elle jouissait d'une grande renommée, avec notamment des exploits comme le premier vol trans-atlantique en bombardier et des tactiques qui révolutionnerent les affrontements aériens Européens. L'industrie Italienne faisait partie des

meilleures au monde, et les bombardiers lourds Italiens étaient à cette époque sans rivaux en terme d'efficacité.

Cependant dans les années 1930 la Regia Aeronautica commença à changer. Le général Italo Balbo, dont l'influence était énorme, trouva la mort suite à un tir fratricide au dessus de l'Éthiopie, qui était alors une colonie Italienne, emportant avec lui dans sa tombe toutes ses idées et sa vision de ce que devait être la force aérienne de son pays. La Regia Aeronautica possédait encore dans ses rangs des pilotes très talentueux, mais aucun ne se révéla aussi influent que Balbo. La Regia Aeronautica participa à des nombreuses batailles lors de la Guerre Civile Espagnole, aux côtés des Na-

tionalistes Espagnols et de la "Légion Condor" Allemande, ainsi qu'en Ethiopie en menant à bien de nombreux combats et bombardements. Cependant leurs ennemis étaient toujours très faibles et utilisaient des appareils dépassés, et l'opposition aérienne était même complètement inexistante dans certains cas. Ceci échappa à Mussolini, qui pensa alors que la Regia Aeronautica n'avait plus besoin d'être autant financée que par le passé.



Macchi MC.200 Saelta escortant les bombardiers S.79 en Afrique du Nord 1941

Les conséquences de cette baisse de financement furent catastrophiques. Au début de la Seconde Guerre Mondiale, l'Italie possédait la force aérienne la plus faible des trois pays de l'Axe. Même si 3500 appareils étaient disponibles, seulement la moitié d'entre eux étaient effectivement opérationnels, et les avions modernes étaient rares. Les meilleurs avions étaient les Macchi MC.200, les Fiat G.50 et les Savoia-Marchetti SM.79, qui furent reconnus plus tard comme étant les meilleurs bombardiers tor-

pilleurs de l'époque. Malgré ces appareils très performants, la Regia Aeronautica souffrait de plusieurs handicaps. L'industrie Italienne était vieillissante, certaines usines étant même carrément dépassées, les communications radio avaient été négligées et l'entraînement des pilotes se focalisait sur les capacités individuelles plutôt que sur les tactiques de combat en groupe. La Regia Aeronautica fut engagée dans de nombreuses batailles au cours de la WWII, généralement en coopération avec la Luftwaffe. On peut notamment citer les Batailles d'Angleterre et de France, ainsi que les sièges de Malte et Gibraltar, qui sont sûrement les plus hauts faits d'armes des pilotes Italiens.

La reddition de l'Italie en 1943 entraîna la division de la Regia Aeronautica en deux forces distinctes. La force Royaliste Co-belligérante (Aviazione Cobelligerante Italiana, ou ACI) qui se rangea et combattit avec les Alliés dans le sud de l'Italie, tandis qu'au Nord se forma la Force Aérienne Nationale Républicaine (Aeronautica Nazionale Repubblicana, ou ANR) qui resta aux côtés des forces de l'Axe. A cette époque l'Italie avait rattrapé son retard en matière d'appareils, avec notamment la "série 5", un surnom donné à la génération de nouveaux avions composée de Reggiane Re.2005, Fiat G.55 et surtout de Macchi C.205, qui fut plus tard considéré comme étant l'un des meilleurs chasseurs de la guerre. Cependant ces appareils arrivèrent trop tard dans le

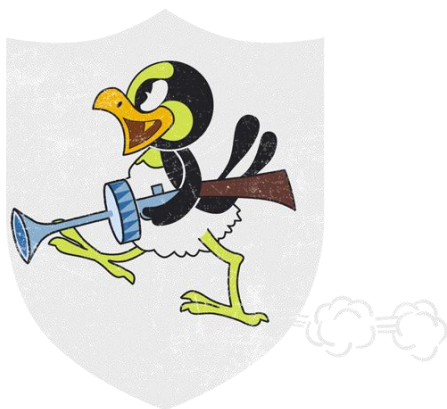
conflit pour y jouer un rôle majeur. Les deux forces aériennes Italiennes n'engagerent jamais le combat entre elles, se considérant comme Italiennes avant tout malgré leurs différences politiques. Sur toute la durée de la guerre, les pertes Italiennes s'élevèrent à près de 5000 avions, un total confirmé par les rapports Italiens de l'époque. Contrairement aux autres forces aériennes, les Italiens ne possédaient pas un système de victoires aériennes, mais certains pilotes notaient tout simplement leurs résultats de leur côté. Si l'on se fie à ces documents, deux pilotes arrivent à égalité avec 26 victoires aériennes, les pilotes Franco Lucchini et Adriano Visconti. Le 2 juin 1946 la République Italienne fut officiellement fondée, et les deux forces aériennes se regrou-

perent sous le nom de Aeronautica Militare.

Malgré leur histoire chaotique, les diverses forces aériennes Italiennes ont prouvé qu'il ne fallait pas les négliger. Et même si certains pays les considéraient comme peu importantes, il est certain qu'elles ont marqué à leur manière le déroulement de la Seconde Guerre Mondiale.



Le seul bombardier italien à longue portée, le Piaggio P.108



Lors d'une prochaine mise à jour nous ajouterons l'emblème de la 377a Squadriglia Autonoma" et celle de la "150a "Squadriglia, 2° Gruppo" à War Thunder. Décalcos de Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz et Colin 'Fenris' Muir



Bristol Beaufighter Mk.X du 144ème Squadron, Dallachy Strike Wing, RAF 1945, PL-O (NT961), camouflage de [cerbera15](#) | [Télécharger](#)

[PROFIL D'UN AVION] Bristol Beaufighter Mk.X

19. mars - Auteur: Henry Rothwell

Les travaux sur la conception du Bristol Beaufighter débutèrent des 1938, sur initiative de la Bristol Aviation Company, a un moment ou il devenait évident que la diplomatie avec l'Allemagne était vouée a l'échec et alors que la Grande-Bretagne ne disposait pas de chasseur lourd a grande autonomie satisfaisant.

Le Westland Whirlwind, qui devait répondre a ce besoin, avait connu du retard dans sa construction, et une solution de rechange devait etre trouvée ; a l'instar du Spitfire Mk. IX – qui était lui aussi une solution de rechange - le Bristol Beaufighter devint l'un des appareils favoris de ses pilotes.

Les concepteurs du Bristol, menés par Leslie Frise et Roy Fedden, prirent l'initiative d'incorporer des composants issus d'appareils existants pour accélérer la phase de production, ce qui fit que les ailes, une partie du fuselage et le train d'atterrissage du Beaufighter étaient identiques a ceux du Beaufort, meme si plusieurs éléments avaient été retravaillés, comme les nacelles du moteur qui avaient été renforcées pour pouvoir accueillir le moteur Bristol Hercules a 14 cylindres. Ceci permit en tout cas a l'entreprise de pouvoir sortir un prototype fonctionnel de ses usines un peu plus de neuf mois apres la réalisation des croquis détaillés.

Entrant en service en juillet 1940, le Bristol Beaufighter pesait, a vide, pres de 14,000 lbs, soit 6 350 kg, un peu moins de deux fois celui du Blenheim, et possédait une formidable puissance de feu, de quatre canons Hispano de 20 mm situés dans le nez de l'appareil. Bien que les bonnes ceintures de munitions fussent disponibles, une erreur commise par l'Air Ministry fit que les 400 premiers appareils furent livrés avec des munitions inadapées, ce qui obligeait l'observateur assis derriere le pilote a charger les canons manuellement, souvent au cours des manouvres. Ces canons étaient suppléés par six mitrailleuses Browning montées asymétriquement sur les ailes.

L'appareil transportait également l'Airborne Interception radar. Cela signifiait que, non seulement, les Britanniques avaient les moyens de détecter les chasseurs nocturnes, mais aussi, avec le Beaufighter, de les détruire, de maniere brutale et tres efficace, du point de vue des Allemands en tout cas. De plus, la solide constitution du Beaufighter rendait l'appareil capable de résister a de lourds dommages, mais dans le cas ou celui-ci aurait été trop endommagé, deux trappes situées au niveau du ventre de l'appareil avaient été prévues pour qu'a leur ouverture, une poche d'air permette a l'équipage de sauter pour l'évacuer rapidement. Si jamais il avait été obligé de se poser sur le ventre, léquipage pouvait utiliser des trappes situées sur le plafond.



Bristol Beaufighter Mk X, NE255/EE-H, de l'escadron No. 404 RCAF à RAF Davidstow Moor

Le Beaufighter était adapté a la conduite de nombreuses missions, et connu de nombreuses déclinaisons, dont notamment le Mark. X, qui fut le plus produit d'entre eux, totalisant 2 205 des 5 562 Beaufighter assemblés au Royaume-Uni. Cette appareil reçut la désignation TF, qui caractérise les chasseurs dotes de torpilles, mais il pouvait également porter des roquettes sous ses ailes, ou encore transporter 1 000 lb, ou 453kg, de bombes, dont la masse pouvait encore etre multipliée par deux si on retirait les torpilles. Les roquettes montées sur un Mk. X pouvaient prendre deux formes : celle de 60 lb, ou 27 kg, "high explosive" a tete explosive, don't les dommages pouvaient se révéler assez douteux, ou celles de 25lb, ou 11 kg dont la tete était renforcée par du métal, et qui se trouvaient etre extrêmement efficaces contre les navires, capable de pénétrer un côté d'un cargo, et de le traverser pour en sortir en formant un trou de plus d'un metre de diametre.

En jeu, le Mk. X est un appareil de Tier III avec une cote de bataille de 3.7. Il a une vitesse maximale de 324mph, ou 522 k/h, et un temps au tour de 26,5 secondes. Il est armé de quatre canons Hispano de 20 mm, situés dans le nez, et doté de 1132 munitions, un temps de rechargement de 40 secondes, et, pour compléter, six mitrailleuses Browning de 7.7 mm, avec 6 000 munitions et un temps de rechargement de 15 secondes. Il possède également une mitrailleuse unique Browning de 7,7 mm avec 1 000 munitions et un temps de rechargement de 15 secondes dans la tourelle faisant dos au cockpit.

Il peut porter 8 roquettes RP-3 montées sur les ailes, ou une torpille Mk. XII de 1 521 lb, ou 690 kg.

Comme historiquement, le Beaufighter Mk. X peut être un appareil incroyablement efficace quand il est bien utilisé. Avec sa bonne capacité d'emport de roquettes, et son nombre important de canons concentrés dans le nez, cet appareil peut être utilisé contre les cibles au sol, même si sa puissance de feu peut très bien se tourner contre les appareils ennemis. Si vous pensez à piloter un Beaufighter, vous vous direz peut-être que le dogfight est à oublier avec un appareil si massif. Cependant, même si cette tactique n'est pas recommandée, il est capable de surprendre plus d'un pilote si on fait bon usage de ses volets, ce qui rendra ce chasseur lourd très manœuvrable, et lui permettra ainsi de rivaliser avec des appareils plus légers.



Vue Rayons-X du à War Thunder



***Spitfire Mk IXc – J. A. Plagis, commandant du 126ème Escadron de la RAF, Décembre 1944.
Un total de 16 victoires (19 selon d'autres sources) dans la Méditerranée et les théâtres
d'Europe. Aux commandes de cet avion, il abattit plusieurs chasseurs allemands dans la
seconde moitié de l'année 1944. Il vola en Europe de l'Ouest, au dessus
de la France et de l'Allemagne.***

[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le Spitfire Mk. IXc de Plagis

20. mars - Auteur: War Thunder team

Pilote britannique d'origine grecque, Ioannis Agorastos "John" Plagis was born on March 10th, 1919 in the town of Hartley (now Chegutu), part of the colony of Southern Rhodesia (now Zimbabwe). Wishing to become a military pilot, Plagis made attempts to join the Southern Rhodesian Air Force, but was turned down because he was not a citizen of that country. This situation changed when the war started: he was accepted into the air force and completed his training in Southern Rhodesia before 1942.

Ioannis Plagis effectue ses premières manœuvres militaires au-dessus de la Grande-Bretagne, à bord d'un Spitfire Mk V. Peu après quoi il sera transféré à Malte pour rejoindre l'escadron No. 249 à sa propre demande. Lorsqu'il

arrive sur l'île, Plagis se retrouve presque immédiatement au cœur de batailles violentes et sanglantes.



De ses souvenirs la situation aérienne était "quatre de nos avions ont dû

faire face vingt ou trente avions ennemis, nous avons pensé que nous avions nos chances." Ioannis Plagis comptabilisera la majorité de ses victoires dans ces batailles a bord du Spitfire Mk Vb.

A force de nombreuses batailles, Plagis souffre de fatigue mentale est sera envoyé en maison de repos en Angleterre. Déjà a la tete d'une escadre, il participe aux premiers vols d'essai du nouveau Spitfire Mk IX pendant sa convalescence. Apres son rétablissement complet, il prend le commandement de l'escadron No. 64 de la RAF dans un nouvel avion. Dans la seconde partie de 1944, Ioannis Plagis passe officier commandant de l'escadron No. 12. Pendant ce temps, il pilote le Spitfire Mk IXc ML214, codé '5J-K', au-dessus de la France et de l'Allemagne, ou il comptabilisera quatre victoires.

Un détail curieux, le 126eme Escadron fut formé par les colonies britanniques du golfe persique, et a donc un préfixe correspondant dans son nom – Persian Gulf. Le chasseur de Plagis porte le nom de la capitale d'une des colonies de la région – le sultanat de Muscat (aujourd'hui Oman) a la fois

en anglais et en arabe. Il montre aussi le compte des victoires du pilote, le nom de la soeur du pilote – Kay. Comme la plupart des avions britanniques, le Spitfire Mk IX du commandant du 126eme Escadron portait les bandes du débarquement.

Le nombre de victoires de Ioannis Plagis s'élève a 13, 16 ou 19 ennemis abattus, selon les différentes sources. L'estimation généralement acceptée est de 16.



Plagis a exécuté son dernier vol de la seconde guerre mondiale dans un Mustang Mk III que le 126eme Escadron avait reçu. Il escortait un vol de bombardiers Havilland Mosquito contre les quartiers généraux de la Gestapo a Copenhague.

Ioannis Plagis est mort en 1974.



Hurricane Mk.I Sgt. Josef Frantisek, Unit: 303 Sqn, RAF, camouflage de [-313- Paegas](#) | [Télécharger ici](#)

[PROFIL D'UN AS] Sgt. Josef Frantisek

23. mars - Auteur: Mark Barber

Alors que certaines capacités naturelles étaient communes à beaucoup de pilotes de chasse - une bonne vision et une capacité à analyser rapidement la situation par exemple - il n'y avait pas vraiment un type de caractère qui prévalait parmi les As. Certains courraient après la gloire, d'autres ne désiraient pas devenir célèbres, certains étaient de véritables prédateurs sans remords alors que d'autres regrettaient leurs actions, certains étaient âgés et d'autres très jeunes, les As n'étaient clairement pas tous sortis du même moule. Cependant, parmi tous ces pilotes, l'un des plus agressifs et des plus violents était sans doute le Tchéque Josef František (se prononce Fran'ti'shek), qui est devenu un As aux commandes de son Hurricane, qui cultivait un profond sentiment de

haine et de revanche contre la Luftwaffe dans les cieux Britanniques lors de l'été 1940.

Né à Otaslavice en octobre 1913, à 10km au sud-ouest de Olomouc, dans une région qui fait partie de la République Tchéque actuelle, Josef František était fils de charpentier et reçut initialement une formation de serrurier avant de rejoindre l'armée de l'air Tchécoslovaque comme aspirant pilote à l'âge de 21 ans, après avoir longtemps observé les vols d'entraînement de l'armée qui passaient régulièrement au-dessus de son lieu de travail situé tout près de l'aérodrome de Prostějov. Il effectua sa formation sur cette base, non loin de sa maison, et reçut son brevet de pilote en 1936. Il fut affecté au 2ème

Air Regiment, volant sur des biplans de reconnaissance Aero A-11 et Letov S-328 sur la base de Olomouc.



Sgt Josef František

Des les débuts de sa carrière de pilote, František fut rapidement connu pour son caractère bien trempé. Il se fit rapidement une réputation de gros buveur et de bagarreur, et fut plusieurs fois réprimandé pour des bagarres dans des bars lors de ses permissions. Son manque de discipline entraîna sa mise à pied mais ses talents naturels de pilotes étaient indéniables. La décision fut prise d'affecter František à une unité de chasse, ses supérieurs comptant sur la combinaison explosive entre ses capacités naturelles et

son agressivité pour en faire un pilote de chasseur hors pair.

František devint officiellement un pilote de chasseur pendant l'été 1938 et commença à voler sur les chasseurs Avia B-534 du 4ème Air Regiment, stationné à Praha-Kbely à côté de Prague. Les tensions montant d'un cran avec la menace d'une attaque imminente de l'Allemagne sur le pays, l'unité de František se prépara. Les combats n'eurent cependant pas lieu, les accords de Munich cédant une grande partie des territoires de l'ouest de la Tchécoslovaquie à l'Allemagne, et le reste du territoire ne tarda pas à tomber aussi. František, comme beaucoup de pilotes Tchèques, choisi de s'envoler vers la Pologne pour rejoindre l'Armée de l'Air Polonaise.

Initialement affecté comme instructeur, František vola ensuite sur des avions de reconnaissance lors de l'invasion Allemande en septembre 1939. Malgré que son avion ne possédait pas d'armement, l'agressivité de František fut rapidement remarquée lorsqu'il se mit à attaquer les forces Allemandes au sol en leur lançant des grenades depuis le cockpit de son avion. Malgré le comportement héroïque des forces armées Polonaises, la machine de guerre Allemande ne tarda pas à écraser toute résistance et la Pologne capitula. František s'enfuit à nouveau, s'envolant pour Beyrouth où il rejoint la Légion Etrangère Française avant d'être envoyé à Marseille.

Après son arrivée en France, František fut assigné à l'Armée de l'Air Polonaise présente en France, puis à l'Armée de l'Air Française elle-même. Cependant František et deux de ses camarades Tchécoslovaques furent accusés de désertion par un attaché Tchécoslovaque de la Légion Etrangère, et les trois pilotes furent de nouveau rattachés à l'Armée de l'Air Polonaise. Les résultats de František pendant la Bataille de France ne sont pas certains encore aujourd'hui. Certains historiens rapportent en effet que František aurait changé de nom afin de protéger sa famille restée en Tchécoslovaquie. Il semblerait cependant que František ait abattu neuf avions et en ait détruit deux autres au sol. Il n'y a pas de preuve officielle que František ait reçu la Croix de Guerre pour sa première victoire, même si cette médaille est exposée au musée consacré à František de nos jours aux côtés de ses autres décorations. Des écrits non officiels relatent aussi que František se montra autant indiscipliné qu'à son habitude lors de son service en France, et qu'il vola sur énormément d'appareils Français différents.

Après la défaite de la France en juin 1940, František fit partie de ces nombreux aviateurs Tchèques et Polonais qui rejoignirent l'Angleterre pour continuer le combat contre les forces Allemandes. Avec son expérience du combat, František fut immédiatement retenu pour rejoindre une escadrille de chasse. Il rejoint un escadron Po-

lonais, le No.303 Squadron basé à Northolt en août 1940, où il commença à voler sur un Hawker Hurricane. Ses débuts avec la RAF ne furent pas glorieux, notamment lorsqu'il oublia de baisser son train d'atterrissage lorsqu'il se posa avec son Hurricane le 8 août. Il obtint sa première victoire confirmée avec la RAF au début du mois de septembre lorsqu'il détruisit un Bf109E. Un deuxième chasseur Allemand tomba sous ses balles le jour suivant.



Hurricane Mk.I, 303 Sqn RAF

Le No.303 Squadron se trouvait au cœur des combats de la Bataille d'Angleterre, prouvant à tout le monde que la RAF avait eu raison d'inclure ces pilotes étrangers à ses effectifs. L'escadron Polonais se montra d'une efficacité redoutable et František devint le meilleur pilote de l'unité avec 17 appareils abattus pour le seul mois de septembre. Son agressivité et son indiscipline continuèrent cependant à poser des problèmes à ses supérieurs, tant Britanniques que Polonais. Il refusait régulièrement d'obéir aux ordres et partait régulièrement combattre de son côté, mais son efficacité n'était plus à démontrer. Sa haine pour l'ennemi était réelle et František combattait vraiment pour tuer. Ses supérieurs, conscients du caractère très spécial de ce

pilote décidèrent de laisser František faire à sa guise et il devint presque une escadrille composée de un Hurricane à lui tout seul.

František vola donc souvent en loup solitaire, s'attaquant souvent aux appareils Allemands isolés qui cherchaient à traverser la Manche à court de carburant et de munitions. Il avait développé une tactique consistant à ouvrir le feu le plus tard possible sur ses cibles. Cette tactique se révéla payante puisque le 11 septembre il détruisit 3 appareils ennemis en une seule sortie. À la fin de ce mois, František reçut la Distinguished Flying Medal des mains du roi George VI lui-même.

Cependant la brillante carrière de František s'arrêta brutalement le 8 octobre lorsque les ailes de son Hurricane heurterent un arbre près de la ville de Ewell dans le Surrey. Il fut tué

sur le coup lorsqu'il fut éjecté de son cockpit lors du crash, alors âgé de 26 ans. Cet accident eut lieu lors d'une simple patrouille de routine et aucun combat n'avait eu lieu ce jour-là. La raison pour laquelle František volait aussi bas reste un mystère, mais certaines rumeurs relatent que František cherchait à effectuer des acrobaties près de la maison de sa petite amie Anglaise.

Malgré son caractère très difficile et son impopularité auprès de ses supérieurs, Josef František fut clairement l'un des meilleurs pilotes de la Bataille d'Angleterre. Ses 17 victoires confirmées en un seul mois le placent à la deuxième place des meilleurs As Tchécoslovaques de la Seconde Guerre Mondiale. Et si ses victoires acquises en France sont un jour confirmées par une source historique, il deviendra officiellement le meilleur As de son pays.





Wallpaper [1024x1280](#) | [1920x1080](#)

[PROFIL D'UN VEHICULE] L' IS-3

24. mars - Auteur: Adam "BONKERS" Lisiewicz

Peu après que les chars IS-2 soient sortis des usines en 1943, les ingénieurs soviétiques se mirent rapidement en quête d'un nouveau char lourd, destiné à remplacer l'IS-2 au sein de l'Armée Rouge du futur. À la fin 1944, alors que les combattants faisaient connaissance avec le Tigre II, ce besoin devint soudainement plus pressant. Le nouveau char, qui était alors connu sous le nom de Kirovets-1, devrait disposer d'un blindage avant et d'une tourelle renforcés, tout en conservant le poids et les dimensions de l'IS-2. Deux bureaux furent ainsi mis en

compétition pour créer le nouveau char : le Collectif de Conception de l'usine n°100, mené par Zhozev Kotin, et le Comité de Conception de l'usine de chars de Chelabinsk, emmené par Nikolay Dhukov. Les deux équipes d'ingénieurs aboutirent à des idées différentes : le projet de Kotin impliquait une nouvelle forme de coque destinée à augmenter le blindage effectif, sans avoir à épaissir les plaques de blindage en elles-mêmes.

Le projet issu de l'usine de Chelabinsk, pour sa part, incluait une tou-

relle arrondie, rappelant un « poele inversé ». Finalement, les autorités compétentes choisirent de combiner les deux éléments. Le premier prototype de ce nouveau véhicule, appelé Objet 703, fut assemblé et fonctionnel en octobre 1944. Suite aux tests, l'ordre de production en série fut rapidement donné. Cependant, les usines d'assemblages travaillaient encore sur des modèles IS-2, et furent mise en difficulté face à ce nouveau véhicule, bien plus complexe. La construction de nouveau char dut donc être délayée, et, en mai 1945, seuls quelques véhicules étaient opérationnels.

Cela n'allait cependant pas empêcher le Haut État-Major soviétique de le faire défiler au cours de la Parade de la Victoire, à Berlin, le 7 mai 1945, même si le char n'avait pas participé aux combats. Cet engin représenta un véritable choc pour de nombreux observateurs occidentaux, qui craignaient d'y voir l'arme ultime des champs de bataille modernes. La réalité, néanmoins, n'allait pas confirmer leurs craintes. Les chars IS-3 furent en effet problématiques à de nombreux égards : une motorisation défectueuse, le blindage qui se fissurait à proximité des soudures, des problèmes de ventilation... Ces défaillances furent rapidement identifiées par l'Armée Rouge, qui donna l'ordre de ramener l'ensemble des IS-3 à

l'usine pour réparation et modernisation. Ce programme courut de 1949 à 1952, après quoi une nouvelle modernisation des véhicules fut ordonnée, pour aboutir à la version IS-3M en 1959.



Tank lourd soviétique IS-3 lors du 8ème 'Tank Day' au Musée Militaire technique de Lešany

A cause des nombreux problèmes et retards pris par le projet, l'IS-3 n'arriva que trop tard pour voir la Seconde Guerre Mondiale en Europe. Un nombre limité de ceux-ci, néanmoins, prirent part à l'offensive en Mandchourie en août 1945. Les IS-3 furent plus tard utilisés par l'Armée Rouge pour écraser le soulèvement hongrois de 1956, l'opération « Tourbillon ». Des IS-3 furent également utilisés en Égypte au cours de la Guerre des Six Jours ; cependant, la plupart des appareils livrés furent perdus, à cause du feu ennemi ou de problèmes mécaniques. Avec l'avènement du T-55, les chars lourds soviétiques furent alors placés en force de réserve.



IS 3 égyptien, camouflage de [Ilyj19](#) | [Télécharger](#)

Dans War Thunder, l'IS-3 est un char lourd soviétique de Tier V. Actuellement, sa cote de bataille est de 7.0 dans tous les modes de jeu. La principale arme de ce char est son canon D-25T de 122 mm, le même que celui utilisé par l'IS-2 et l'IS-2 Mod. 44, à ceci près qu'il est capable de tirer des obus B-471D APCBC. Ce type de munition est capable de percer un blindage de 227 mm à une distance de 100 mètres. La partie la plus épaisse de son blindage est située à l'avant, le "bec" à l'avant de la coque augmentant le blindage effectif de 110 à environ 180 – 200 mm, selon l'endroit précis. L'avant de la tourelle de l'IS-3 est également bien protégé, avec 250 mm de blindage extrêmement incliné. Le blindage latéral de la coque est d'une épaisseur de 90 mm, avec 30 mm d'appoint au niveau des chenilles. La vitesse maximale de l'IS-3 est de 38 km/h, grâce à son moteur de 520 chevaux.

Les principaux défauts de l'IS-3 sont son lent rechargement et la piteuse inclinaison de 3 degrés vers le bas de son canon. Les conducteurs de ce char doivent minimiser leur temps d'exposition et chercher constamment si on ne cherche pas à les prendre de flanc. À cause du canon, il vous faudra n'engager des ennemis que sur terrains plats, ou s'ils sont en hauteur par rapport à vous. En cours de combat, essayer de rester bien face à l'ennemi : s'angler ne que diminuer la valeur du blindage effectif. L'IS-3 vous permettra également de rechercher l'IS-4M, le pinacle des chars lourds soviétiques sur War Thunder.





Le tank moyen M3 utilisé lors de la campagne italienne par le 753ème Bataillon de Tank

[HISTORIQUE] Le 753eme Bataillon de tanks

25. mars - Auteur: Stephen "Azumazi" Hembree

Le 753eme Tank Battalion est officiellement formé le 1er juin 1941 a Fort Benning en Géorgie. L'unité est d'abord constituée de seulement 35 officiers et 116 hommes avant d'officiellement devenir le 753rd, Compagnie A du 73rd Medium Tank Battalion. Peu de temps apres avoir été formé, l'escadron est envoyé a Camp Polk en Louisiane et rejoint la General HR Reserve ou ils reçoivent 507 hommes fraîchement engagés du centre de formation des forces blindées de Fort Knox. Tout d'abord l'unité reçoit des véhicules du début de la guerre et ce n'est pas avant le début de l'année 1942 que l'escadron commence a se moderniser en recevant les chars moyens M3 Lee. Des le début de l'année 1942 jusqu'au 24

avril 1943, l'unité reçoit et s'entraîne sur le M4A1 Sherman, collabore avec d'autres divisions et participe a l'entraînement des chasseurs de chars a Fort Hood, Texas.

Pendant 33 jours, l'unité est en transit vers l'Afrique du Nord et se retrouve pres d'Oran. Ils passent six semaines en Algérie en préparation de l'assaut a venir : celui de la Sicile.

Ce qui rend le 753rd si unique c'est que l'unité a été conçue de façon modulaire avec pour objectif de renforcer l'infanterie ainsi que toutes faiblesses sur les lignes de front. Le 10 juillet a 14h00, la Compagnie C du 753rd attaché au 3rd Battalion, la 157th Infantry atteint la plage bleue

pres de Gela en Sicile. Progressant rapidement sur les flancs, l'unité soutient l'infanterie et détruit cinq chars légers italiens pres de l'aéroport de Comiso. Le 11 juillet, la compagnie A atterrit à 00h30 et est suivie de la compagnie B avec le QG à 12h30.



Tank léger M3

La campagne de 39 jours est principalement constituée d'une force de réaction rapide capable de répondre rapidement aux appels de soutien urgent. Ils finissent par soutenir les régiments d'infanterie 157e, 179e, 180e ainsi que les divisions d'infanterie 16e, 18e, 26e et 7e, 30e, de la 45e division d'infanterie 1ere division d'infanterie et 3eme ainsi que trois demandes de soutien de la 82e division aéroportée. Vers la fin de la campagne ils sont assignés au groupe de combat de la 1ere division d'infanterie attaché au 70e bataillon de chars et placés sous le contrôle direct du 2e corps d'armée américain sous le Lieutenant Général Omar Bradley qui les récompensera pour leurs efforts. Cela mène à ce que la compagnie B reçoit la Presidential Unit Citation pour leurs efforts. Ils étaient appréciés par l'infanterie car toujours considérés comme disponibles et fiables. Pendant leurs actions à

Messine, l'avance rapide et agressive des troupes de soutien détruit neuf camions de combats ennemis et des armes anti-char dont deux armes de 8.8cm. L'avance agressive force les troupes à abandonner 32 véhicules ennemis dont plusieurs chars légers. Le 753e est aussi connu pour avoir poussé l'unité au point où le 23 juillet, un rapport arrive au 2e corps d'armée de la compagnie C avec le message suivant : « Les chars commencent à tomber régulièrement en panne du manque de maintenances de contrôles après 50 heures et 100 heures. »

Leurs efforts pendant la campagne de six semaines mènent à aider diverses divisions d'infanterie et environ 1100 prisonniers de guerre capturés et plus d'une centaine de véhicules et armes ennemis détruites dont 28 chars ennemis.

Beaucoup de véhicules ayant été utilisés au cours de la campagne d'Italie sont disponibles en jeu. Les chars légers et moyens M3 étaient utilisés par la compagnie C tandis que les compagnies A et B utilisaient les chars légers et moyens M3 ainsi que le char moyen M4A1. Le char moyen M3 était préféré au char moyen M4 par l'unité car le canon de 37mm était efficace contre les blindés italiens ce qui permettait d'engager plusieurs cibles simultanément avec le canon de 75mm et celui de 37mm. Cela était particulièrement utile à Messine.

Le 753e continue a prouver sa valeur dans les batailles a Salerne, San Pietro, Monte Porchia, Cassino et Rome. Lorsqu'ils arrivent a Rome, l'unité est légèrement réorganisée. En raison de la nature de leur force de réponse rapide, l'unité s'agrandit avec la compagnie D ce qui permet de remplacer leurs chars légers M3 avec des M7 105mm howitzers permettant d'offrir un appui-feu direct et indirect pour l'infanterie et le bataillon.

Après sa réorganisation et le remplacement des chars légers M3 par les chars moyens M4, l'unité se rend en France et rejoint l'Opération Dragoon. Le 753e gagne en popularité suite aux événements prenants place pendant cette opération. Le groupe de combat Butler sous les ordres du général de brigade du 6eme corps d'armée américain a pour tâche de bloquer le nord afin de couper la retraite des forces allemandes. Constitué uniquement d'une brigade de troupes, le 753e avec le général de brigade Butler, ils progressent de 378 km en dix jours en prenant contrôle de villes et points importants tout en infligeant des dégâts importants a la 19eme armée allemande. Citation du Colonel Anthony Daskevich II a l'École de guerre américaine:

« Le 753e a fourni une part importante de la puissance de feu blindé du groupe de combat Butler et a joué un

rôle crucial dans ses opérations. Au cours de l'opération, le commandant du bataillon ainsi que l'officier des opérations du 753e ont commandé séparément des manœuvres indépendantes au sein de l'opération d'avance rapide. Les actions du bataillon se sont avérées être essentielles au succès du groupe de combat Butler infligeant de lourdes pertes aux forces allemandes en repli et en détruisant d'importantes quantités de matériels en particulier dans les alentours de Montélimar, Gap et Lorient. »

A partir du 10 mai, le bataillon aura continuellement une unité au combat pendant 160 jours en continu, quasiment jusque la fin du conflit en Europe.



Tank Moyen M4A1

L'unité combat plus tard en Corée du 20 mars 1949 au 10 novembre 1951. Maintes et maintes fois, l'unité a servi avec honneur en accomplissant leur mission. Celle de soutenir les troupes alliées et de combattre l'ennemi en utilisant la mobilité, la puissance de feu et divers types d'armements.



Bell P-63 Kingcobra Premium de la Soviet Air Forces disponible en jeu pour 1600 GE

[PROFIL D'UN AVION] P-63 lors du Service Soviétique

26. mars - Auteur: Scott "Smin1080p" Maynard

Le Bell B-63 Kingcobra est un des avions Américains les moins connus de la Seconde Guerre Mondiale car il fut très peu utilisé par les forces Américaines. Cependant le Kingcobra devint rapidement célèbre dans les rangs de l'Armée Soviétique. L'URSS avait en effet déjà l'habitude du P-39 Airacobra et son successeur le P-63 reçut lui aussi un accueil.

Malgré que le P-63 était une très nette amélioration par rapport au P-39 Airacobra, il souffrait de la concurrence avec les nouveaux appareils comme le North American P-51 Mustang et le Republic P-47 Thunderbolt qui étaient disponibles pour l'Armée Américaine à l'époque. Le P-63 avait un rayon d'action plus court, était

plus cher à produire et souffrait de soucis au niveau de son superchargeur couplé à un moteur Allison vieillissant, surtout comparé aux nouveaux moteurs Rolls Royce Merlin et Packard. Le Kingcobra était plus qu'une simple amélioration du Airacobra. Ce nouveau modèle gommait beaucoup de défauts du P-39, en se basant sur une configuration originale où le moteur était situé derrière le pilote afin de laisser toute la place nécessaire pour installer le canon de 37mm dans le nez. Mais il ne parvint pas à convaincre l'Etat-Major Américain, qui ne voyait pas l'intérêt de remplacer les P-39 déjà en service par ce nouveau modèle bien plus cher et difficile à produire pour un appareil qui devait

simplement servir comme chasseur-bombardier.

Le P-63 souffrait donc de la concurrence aux États-Unis mais il fut rapidement acheté par l'URSS. En effet les pilotes Soviétiques étaient déjà habitués à voler sur des P-39 achetés grâce au programme "Lend-Lease", appréciaient cet avion et obtenaient de bons résultats sur les champs de bataille. Le Haut Commandement Soviétique décida donc d'acheter des P-63 afin de remplacer ses P-39 vieillissants. Les chiffres varient selon les sources mais on estime qu'entre 2300 et 2700 P-63 furent acheminés en Russie, soit 72% de la production totale de P-63. Officiellement l'Armée de l'Air Soviétique avait signé un accord qui stipulait que les P-63 devaient rester dans l'Est de l'URSS afin d'effectuer des missions dans le Pacifique et aider à l'offensive finale Américaine sur le Japon. Les P-63 n'ont donc jamais officiellement combattu

contre les forces Allemandes. Mais de nombreux témoignages non-officiels Soviétiques et Allemands rapportent la présence de P-63 sur le Front de l'Est Européen. Même s'il n'existe aucune preuve tangible puisque tous les rapports officiels stipulent que les avions utilisés étaient des P-39, les historiens sont tous d'accords pour dire que des P-63 ont été utilisés secrètement contre la Luftwaffe. Les seuls rapports officiels mentionnant des P-63 relatent des missions ayant bel et bien lieu dans le Pacifique, comme des attaques au sol, des missions d'escorte et de reconnaissance lors d'attaques en Mandchourie et dans la péninsule Coréenne.

Les États-Unis retirèrent leurs P-63 du service actif dès 1946. L'URSS garda ses appareils en activité jusqu'en 1952-1953. Le P-63 reçut la désignation de "Fred" par l'OTAN après la guerre, vu que de nombreux appareils étaient toujours en service.



Dans War Thunder vous pourrez retrouver 3 versions du P-63 Kingcobra. Les versions A-5, A-10 et C-5 sont présentes dans l'arbre technologique Américain et sont aussi présentes en version premium dans l'arbre Soviétique. Chez les Américains ces avions sont présents en tier III juste après les P-47 et avant les P-51. Chez les Soviétiques, le premier Kingcobra "Lend-Lease" (version A-5) peut être trouvé en tier III et est un premium que vous pourrez obtenir en l'achetant avec des Golden Eagles. Les versions A-10 et C-5 sont également présentes dans l'arbre Soviétique mais sont cachées car ce sont des avions collectors parfois offerts lors d'événements ou de concours, et sont eux présents en tier IV. Le P-63 sera très facile à prendre en main pour ceux ayant l'habitude de voler sur le P-39 Airacobra. Au niveau

de son armement, toutes les versions possèdent un canon de 37mm M4 ou M10 placé dans le nez, emportant 30 ou 58 obus respectivement. En complément du canon vous retrouverez 4 mitrailleuses de 12.7mm M2 Browning. L'armement est donc très impressionnant. Vous pourrez de plus emporter une bombe de 500 kgs sur la version A-5 et 3 bombes de 500 kgs sur la version A-10.

Même si le Kingcobra n'a pas la renommée du Mustang ou du Thunderbolt, il reste un excellent chasseur possédant un armement dévastateur. Si vous avez aimé jouer le P-39 ou que vous êtes habitués aux Yaks à canon lourd, vous trouverez là un chasseur capable de rivaliser avec ses principaux rivaux.



Vue Rayons X du soviétique P-63A-5 dans War Thunder



Avec une prochaine mise à jour, nous ajouterons l'emblème du Maj. Vyacheslav Sirotin, 17th IAP. Décalcos de Colin 'Fenris' Muir



[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le T-34 "Lidice"

27. mars - Auteur: War Thunder team

En 1940, après la formation du protectorat de Bohême et de Moravie, le gouvernement tchécoslovaque en exil à Londres essayait de persuader la Grande-Bretagne et la France de révoquer l'accord de Munich et de garantir d'après-guerre de la Tchécoslovaquie indépendante. Toutefois, les responsables britanniques n'étaient pas satisfaits de la résistance tchèque contre les Allemands dans le protectorat et il était nécessaire pour les Tchèques de prouver leur volonté à se battre contre le IIIe Reich.

En 1941, Adolf Hitler a nommé un nouveau Reichsprotektor - dirigeant de fait du protectorat. Il a choisi SS-Obergruppenführer Reinhard Heydrich, haut fonctionnaire nazi et l'un des principaux architectes de l'Holocauste. Immédiatement après sa prise de fonctions, Heydrich a promulgué une loi martiale et à travers les exécutions sommaires et les arrestations de masse, il paralysa la résistance tchèque. Après cela, il poursuivait la doctrine de la "carotte et du bâton". Il offrait des avantages sociaux aux travailleurs, mais quiconque

se montrait déloyal envers les nazis était arrêté, torturé et souvent exécuté.

Gouvernement en exil tchèque a réagi en autorisant l'assassinat d'Heydrich. Cette opération, appelée anthropoïde, devait être menée par deux soldats - Jozef Gabčík et Jan Kubiš. Le 28 Décembre 1941 ces deux soldats sont parachutés dans le protectorat ainsi que sept autres soldats tchèques en exil afin d'exécuter leur mission.



T-34 avec l'inscription "Lidice"

Le 27 mai 1942, Heydrich était en route de sa résidence à Prague - Libeň vers son bureau au château de Prague. Lorsque sa Mercedes décapotable approchait d'un virage serré près de l'hôpital Bulovka, Gabčík bondit en face de la voiture et visa Heydrich avec sa mitraillette Sten, mais malheureusement échoue découvrant son arme coincée. Heydrich dégaina alors son pistolet afin d'affronter les assaillants, mais à ce moment, Kubiš a réagi en lançant une grenade sur la voiture. Les deux assaillants fui alors la scène. Le Reichsprotektor, blessé par des fragments, succomba le 4 juin à ses blessures.

En représailles, la loi martiale a été déclarée. L'enquête a mis en évidence deux Gestapo villages tchèques, Lidice et Ležáky comme étant des cachettes utilisées par les parachutistes. Le 9 juin, tous les hommes adultes de Lidice furent fusillés puis les femmes et les enfants ont été déportés dans des camps de concentration. Le 24 juin, pire encore un sort encore plus effroyable arrive pour les habitants de Ležáky. Tous les villageois adultes ont été exécutés et les enfants déportés dans des camps de concentration. Les deux villages ont ensuite été rasés.

Les agresseurs d'Heydrich se réfugièrent avec cinq autres parachutistes à l'église de Saints-Cyrille-et-Méthodeus à Prague, mais ils furent trahis par l'un des leurs. Ils meurent tous après une fusillade de deux heures avec 750 troupes SS assiégeant la cathédrale - trois parachutistes ont été tués au combat, tandis que le reste décida de se donner la mort.

Alors que le coût de cet acte était incroyablement élevé, l'assassinat d'Heydrich a rempli son objectif. La Grande-Bretagne et la France ont également dissous l'accord de Munich et ont déclaré qu'après la guerre la Tchécoslovaquie sera entièrement restaurée.

La destruction de Lidice, suivie par la destruction de Ležáky 14 jours plus tard, provoque un énorme tollé dans le monde entier. Ces deux villages tchèques étaient auparavant absolu-

ment inconnus, mais tout a coup, des millions de personnes a travers le monde ont connu leurs noms. Les travailleurs britanniques ayant fondé Lidice se consacreront a collecter de l'argent pour la reconstruction du village. Le village de Stern Park dans l'État d'Illinois a changé son nom pour Lidice seulement deux jours apres la tragédie, tandis que le village mexicain de San - Jeronimo - Aculco fait de meme en aout 1942. Meme les enfants (surtout des filles) ont été nommés Lidice.



Lidice avant/après destruction

La réponse la plus forte, vint tout naturellement des soldats tchécoslovaques combattants dans des armées étrangères, et du gouvernement tchécoslovaque en exil a Londres. Edvard Beneš, président de l'exil tchécoslovaque, décora symboliquement Lidice de la Croix de guerre tchécoslovaque, tandis que les soldats et les aviateurs ont trouvé leur propre façon d'honorer les morts. Les équipages de bombardiers tchécoslovaques en service dans la RAF ont peint « Pour Lidice et pour Ležáky » sur leurs bombes, tandis que les soldats en service dans l'armée soviétique collectaient de l'argent a bord de chars avec « Lidice et Lezaky » peint sur eux. L'un de ces chars, le modele de 1943 du char moyen T-34 avec l'inscription Lidice, a été utilisé au combat de nombreuses fois et a été endommagé a plusieurs reprises, mais a chaque fois, il a été réparé et remis en service. Aujourd'hui, il est exposé au Musée des blindés de Ležany.



En l'honneur de ceux qui ont souffert durant la Seconde Guerre mondiale, nous ajouterons l'inscription "Lidice"



M3 Grant, version britannique du M3 Lee, disponible en jeu avec le [Grant Advanced pack](#)

[HISTORIQUE] La dernière bataille du désert

27. mars - Auteur: Aaron "anglomani" Lentz

Après la bataille d'El Alamein, en juillet 1942, les forces alliées et de l'axe, se désengagerent du conflit principal afin de pouvoir se regrouper et se remettre en état. Cependant, alors que les allemands et les italiens se préparaient à frapper désespérément les lignes britanniques, la situation du soutien et du ravitaillement avait atteint un point tel, que Rommel se vit forcer la main. Craignant que les forces britanniques se mettent en place en Egypte, le *deutsches afrika-korps* et le *comando supremo* italien prirent la décision d'attaquer tant qu'ils le purent.

Au dessus du désert de sable, il n'y avait pas de pause dans la bataille ; elle s'intensifiait. lors des affronte-

ments quotidiens, des douzaines d'appareils combattait pour le contrôle du ciel bleu et du sable blanc des déserts égyptiens et libyens, allant de la méditerranée, où les bombardiers Ju88 A4 harcelaient la flotte de ferraille des marines alliées ravitaillant le front, ou bien les appareils de la Fleet air arm et les wellington venant de Malte et d'encore plus loin, frappaient les convois de ravitaillement allant vers la Tunisie .

Les batailles aériennes au dessus du désert étaient souvent féroces. Une lutte acharnée entre des forces devenues très expérimentées, Alors que les spitfires, kittyhawk et hurricanes alliés tournoyaient et plongeaient sur les Bf109E/F et les Bf110 de la Luf-

twaffe, le harcèlement des forces au sol continuait. Les bombardiers Ju88 et Ju87 réalisaient des frappes quotidiennes sur les bases alliées, les positions défensives clés et les dépôts de ravitaillement. Pendant ce temps, la Desert Air Force maintenaient une pression croissante sur les lignes d'approvisionnement de l'Axe, volant de plus en plus loin dans le désert et attaquant les longs convois de camions et autres véhicules . Ici, l'endurance et la portée des bombardiers et avions d'attaque britanniques et américains eurent raison des dépôts de fournitures faiblement protégés ; Bostons, Mitchells et Beaufighters attaquant avec leurs mitrailleuses, roquettes et bombes.



Ju-87 R-2 avec un camouflage désert

Formant une ligne nord-sud depuis la côte, juste à l'ouest d'El Alamein, jusqu'à l'étendue sans fin de sable de la dépression de Qattara, la ligne défensive de Montgomery était un piège soigneusement préparé. Utilisant les renseignements récoltés par les décryptages Ultra. Il a disposé ses forces de manière à obliger Rommel à l'attaquer sur ses positions défensives fixes. Rommel, de son côté, obligé, attaquant le secteur sud de la ligne

britannique, cependant, dès le début de l'attaque, les forces allemandes et italiennes étaient en déroute. Les appareils alliés, avertis et préparés lançaient des attaques dévastatrices à basse altitude. Hurricanes IID et beaufighters attaquant par le flanc les colonnes de blindés.

Alors que les unités blindées continuaient d'avancer, traversant les champs de mines et les lignes de barbelés, disposés pour ralentir les unités allemandes et italiennes. Ils mirent rapidement cap à l'est, mais ont souffert de pertes considérables. Les attaques aériennes continuaient jour et nuit, ainsi qu'un barrage d'artillerie incessant ; dès qu'une unité stoppait, elle se retrouvait sous le feu ennemi. Les troupes étaient exténuées, et leurs véhicules gémissaient sous la pression d'un combat constant. Les Panzers III et IV de l'Afrikakorps souffraient énormément des attaques aériennes continues et du pilonnage d'artillerie. La supériorité aérienne des alliés était écrasante, malgré quelques attaques de support par les Ju88 et SM79 de l'axe, incapables de créer une brèche. En direction du nord, après être finalement allés contre des positions préparées à Alam el Halfa, les chars de Rommel engagèrent le combat contre les chars M3 Grants en positions sur la crête. Tandis que les canons longue portée des Panzers IV F2, répliquaient contre les M3 et que les blindés allemands avançaient, ils souffrirent du nombre écrasant et de la précision

des canons antichars, dument protégés. Les chars de Monty n'étaient pas autorisés a avancer et avec ça, la neutralisation des redoutables FLAK de 88mm. Le 2 septembre, Rommel réalisât qu'il était acculé et commença a battre en retraite.

Les attaques continuelles des bombardiers alliés maintenant une pression incessante sur l'Afrikakorp, meme apres le retour sur les positions précédemment tenues, de sorte que le 5 septembre, le DAK était dans une

situation pire que lors de la bataille de la nuit du 30 aout. La DAF détruisit plus de 400 véhicules de ravitaillement, meme si beaucoup étaient a l'origine des véhicules britanniques saisis par l'ennemi. Alors que l'Axe se retirait en relativement bon état, sans avoir réussi a attirer les alliés dans des batailles ouvertes destructrices, et que Monty maintint et renforçât ses positions, Rommel se trouvait dans une situation critique, et le resterait jusqu'a la fin de la guerre du désert.



Spitfire Mk.Vb avec camouflagede la 92èsquadron RAF



Spitfire Mk VB BL255 MD-T piloté par le 2nd Lt Don Gentile, 336th FS "Eagle Squadron", Debden, Octobre 1942, camouflage de [PROx GAMING](#) | [Télécharger !](#)

[PROFIL D'UN AS] Major Dominic ‘Don’ Gentile

30. mars - Auteur: Mark Barber

Avec l'entrée en guerre de l'Amérique, le personnel et le matériel américain ne tarda pas à joindre le théâtre d'opérations européen. L'US Army Air Force prit ainsi pied sur l'archipel britannique pour apporter sa contribution à la plus violente opération de bombardement offensive de l'Histoire, et c'est pour défendre leurs bombardiers que vinrent les chasseurs d'escorte. En dépit des efforts du commandement, la plupart des chasseurs américains recherchaient avant tout leur gloire personnelle, en amassant un nombre de victoires inédit depuis la Première Guerre Mondiale. La course aux victoires, passion qu'ils partageaient avec leurs adversaires allemands, fut source de compétition

entre les chasseurs américains, et les meilleurs de leurs as. L'un des plus flamboyants de ces pilotes était 'Don' Gentile.

Issu de la première génération d'immigrants italiens à Piqua, Ohio, en décembre 1920, Dominic Salvatore Gentile choisit de dédier sa vie à l'aviation avant même d'avoir atteint l'adolescence, collectionnant des centaines de maquettes dès son plus jeune âge. Alors qu'il n'avait que six ans, il ne cessait d'harcéler son père pour qu'il le conduise à l'usine aéronautique de Weaver Aircraft Company afin d'observer les appareils stationnés à l'extérieur. Ayant à la fois le soutien moral et financier de son

père, tout en travaillant comme serveur dans sa boîte de nuit, Gentile put acquérir une licence de vol, et commença à voler en biplan aux alentours de sa maison, tandis qu'il n'était encore qu'adolescent. Il se fit rapidement une réputation, de pilote doué quoiqu'amoureux de sensations fortes et indiscipliné. Ainsi, il n'hésita pas à passer sous un pont à plus de 140 km/h avec à peine 5 mètres de visibilité. Il ne tarda pas à se forger une solide expérience, qui l'encouragea à s'engager dans l'aviation militaire.



**'Don' Gentile sur l'aile de son P-51B,
'Shangri-La'**

Gentile s'était révélé être un bon sportif, et un musicien talentueux pendant sa jeunesse, mais sa formation ne lui permettait pas de s'engager au sein de l'United States Army Air Force ou de l'US Navy, puisqu'il n'avait jamais été au lycée. Alors que la guerre faisait rage en Europe et que le sentiment général était que l'Amérique finirait inévitablement par se joindre au conflit, Gentile n'avait aucune aspiration à poursuivre son éducation, alors qu'il y avait une guerre à laquelle participer. Il partit au Nord pour s'engager au sein de la Royal Canadian Air Force en 1941.

Envoyé en Angleterre, Gentile fut déçu de constater que son expérience précédente le desservait désormais : il allait servir en tant qu'instructeur. Toutefois, peu de temps après, il rejoignit l'escadrille de la RAF No.133 Squadron RAF, un des trois célèbres 'Eagle Squadrons' constitués de volontaires américains, placés sous les ordres d'officiers britanniques. Alors qu'il devenait un officier de la RAF, Gentile apprit à devenir un pilote de chasseurs, aux commandes d'Hawker Hurricanes puis de Supermarine Spitfires. Ce ne fut que dans un second temps qu'il abattit deux appareils allemands, le 1er août 1942, et fut récompensé de la Distinguished Flying Cross.

Le mois suivant, Gentile troqua son uniforme bleu britannique contre le vert américain : les Eagle Squadrons avait vu leur commandement transféré aux autorités américaines, et Gentile fut nommé lieutenant en second. Désormais aux commandes de P-47 du 336th Fighter Squadron du 4th Fighter Group, basé sur l'aérodrome de la RAF de Debden, en Essex, Gentile ne connut qu'un succès modéré avec ce lourd appareil, abattant tout de même quelques avions de la Luftwaffe lors de missions d'escorte ou d'attaque au sol, dans le ciel de l'Europe occupée. En septembre, il fut promu capitaine, et devint commandant de vol. C'est alors que vint son heure de gloire aux commandes du P-47, au début de l'année 1944, quand il parvint à manœuvrer et à abattre

deux FW-190 au cours d'un dogfight en basse altitude, avant de s'échapper face à la menace d'un troisième, alors qu'il n'avait plus de munitions. Cependant, l'habileté naturelle à piloter

un avion ne put s'exprimer pleinement que lorsque son groupe adopta de nouveaux appareils en février 1944: des P-51 qui lui permettront de briller.



En à peine un mois, Gentile abattit 15 appareils allemands. Parmi ceux-ci, on dénombre trois Bf109 et un quatrième partagé le 8 mars et trois autres appareils les 8 avril, qui firent de lui l'as au meilleur score au sein de l'US 8th Air Force. Se conformant aux directives américaines qui comptent comme victoire les morts par mitraillage, il obtint peu après sa 27ème victoire aérienne, dépassant ainsi la légende de la Première Guerre Mondiale, Eddie Rickenbacker. Il fut récompensé de la Distinguished Service Cross des mains du général Eisenhower qui fit référence à lui en tant que 'One Man Air Force' – surnom qu'il réutilisa plus tard pour titrer l'autobiographie qu'il coécrivit.

C'est à son plus grand plaisir qu'il devint une véritable célébrité à 23

ans, allant même jusqu'à refuser de quitter le service, de peur qu'un autre chasseur américain ne surpasse son score. Le 13 avril, un événement fut organisé pour la presse à l'aérodrome de Debden dans le but de propulser Gentile plus loin encore sur le sentier de la gloire. Gentile décolla aux commandes de son P-51B 'Shangri-La' au nez rouge, pour enchaîner les acrobaties aériennes devant la presse rassemblée. Cela ne se termina pas bien. Gentile manœuvra trop près du sol et se retrouva bientôt dans un amas de tôles froissées, face aux photographes et à son commandant.

Gentile fut alors cantonné au sol, puis renvoyé aux États-Unis pour faire la promotion d'emprunts de guerre, avec son équipier, le capitaine John T. Godfrey. Gentile ne retournera jamais

au front. C'est en tant que major qu'il assista à la fin de la guerre, et choisi de rester au sein de l'US Army Air Force et fut présent au cours de sa transition vers la nouvelle United States Air Force en 1947. Il fut employé en tant que pilote d'essai puis instructeur à la balistique des canons avant de se retirer en 1949 pour étudier les sciences militaires au sein de l'Université de Maryland.

En janvier 1951, Dominic Gentile fut tué au cours d'un accident en vol alors qu'il pilotait un appareil à réac-

tion d'entraînement, un Lockheed T-33. Il laissa derrière lui une femme et trois enfants. 'Don' Gentile était rapidement devenu célèbre, en tant que pilote doué, dont la nature flamboyante et sociable l'avait fait apprécier de ses pairs. Son total de victoires aériennes en resta à 21 avec l'USAAF, ainsi que deux autres victoires au sein de la RAF. Un aérodrome qui servait de base opérationnelle militaire reçut son nom en 1962, et il fut introduit au sein de l'US National Aviation Hall of Fame en 1995.



Dans une prochaine mise à jour nous ajouterons l'emblème personnelle du Maj. Dominic 'Don' Gentile "Shangri-La", P-51B, 336th FS, 4th FG. Décalco crée Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz