

ARTICLES HISTORIQUES



MAI 2015

★ WAR ★
THUNDER

[REGISTRE]

[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le P-47M Thunderbolt, Major George Bostwick.....	2
[PROFILE DE VÉHICULE] Le M26 Pershing.....	4
M26 Pershing du 73eme Bataillon de Tank , Corée 1951, camouflage de Tiger_VI	
[TECHNIQUE] Les moteurs aériens.....	7
[VÉHICULE] Le B-57B Canberra.....	11
[AIR FORCES] L'Air Force Néo-Zélandaise.....	14
RNZAF PBY-5 Catalina NZ 4020 XX-W "The Wandering Witch" of 6 Squadron circa 1944. Camouflage de Aotea	
[AS TANKISTE] Wilfred Harris.....	18
[VÉHICULE] Le Heinkel He 112 B-0.....	20
Tricolor Camouflage scheme of Spanish Air Force, Morocco, 1942-1943	
[TECHNIQUE] Les chasseurs de tank U.S.....	23
M18 Wallpaper	
[AIR FORCES] L'Air Force Chilienne et Péruvienne.....	27
Republic P-47D-25 Thunderbolt Designation FACH 750 du 11eme Groupe de Chasseurs-Bombardiers. Camouflage créé par darth_linux_man. Republic P-47D-25 de la Peruvian Air Force. Camouflage de TeodorSan	
[VÉHICULE] Le M15 CGMC.....	32



[LES ARMES DE LA VICTOIRE] Le P-47M Thunderbolt, Major George Bostwick

1. mai - Auteur: L'équipe War Thunder



George E. Bostwick a grandi a Chipewewa Falls, Wisconsin, avant de rentrer au Ripon College de 1937 à 1941 où il reçoit son diplôme de science. Il intègre l'infanterie de l'Armée US en

juin et sera diplômé de l'école de pilotage le 1er octobre 1943.

Arrivé à Boxsted, Angleterre, début en 1944, il rejoint la 62ème escadre du 56e groupe de chasseurs et part en mission le 11 mai 1944. Fin juin, Bostwick aura effectué 37 missions dont 3 le D-Day au-dessus de la plage Normande.

Le 7 juin, il détruit son 1er avion, un Bf.109, au-dessus de Grandvilliers en France et le 4 juillet au-dessus de l'aérodrome de Conches, Bostwick

détruisit 3 Bf.109 d'affilée. Il endommage aussi un Bf.109 ce jour-la.

Pendant la majorité de la mission, il était livré a lui-meme et souffrait d'un avion défaillant. Il est récompensé de la Silver Star pour ses succes en mission. Deux jours plus tard, le 6 juin c'est a bord du LM.Z "Ugly Duckling," Bostwick qu'il détruit un Bf.109 au-dessus de Beaumont, France, pour devenir un As. Le 8 septembre pour sa 70eme mission il détruit 3 Fw.190 au sol sur l'aérodrome d'Euskirchen.

Assigné de nouveau a l'escadron 63 a son retour du 56eme groupe pour une deuxieme série de combats en janvier 1945, Bostwick pilote sa premiere mission le 10 janvier , un raid

vers Cologne. Le 25 mars, George Bostwick devient l'un des rares pilotes alliés a descendre un Me.262. Le 7 avril, il détruit 2 Fw.190 pres de Bremen. Trois jours plus tard, Bostwick mene un raid au-dessus de Berlin et prend part a une attaque a l'aérodrome de Werder et détruit 4 avions au sol.





M26 Pershing du 73ème Bataillon de Tank , Corée 1951, camouflage de [Tiger VI](#) | [Télécharger](#)

[PROFILE DE VÉHICULE] Le M26 Pershing

6. mai - Auteur: Stephen "Azumazi" Hembree

Le M26 Medium Tank (char moyen), qui fut aussi désigné comme étant un char lourd pour une courte période, était le résultat d'une série de designs qui vîrent du Major General Gladeon Marcus Barnes et du Colonel Joseph Colby. Après Mai 1942 en Afrique, avec l'Allemagne commençant à déployer le PanzerKampfWagen IV F2 équipé canon KwK 40 de 75mm, ils commencerent à développer ce qui débiterait comme le prototype de char moyen T20.

Le T20 développé et testé avec le canon M1 de 76mm, suivit par les T22 et T23. Initialement, leurs choix se posa sur le design du T23 et fin Octobre 1943 le Bureau of Ordnance accepta le design et produit 250 modèles jusqu'en mi-1944 avant d'être

interrompu. Les retours d'expérience sur le terrain suggéraient qu'il fallait quelque chose de plus gros qu'un simple canon de 76mm. Alors durant la production ils commanderent 50 modèles devant être équipés d'un plus gros canon. Le premier fut désigné T25, et le modèle plus tardif T26.



Tanks Pershing et Sherman de la 73ème 73rd Heavy Tank Battalion à Pusan Docks, Corée

La différence entre les deux modèles résidait dans la suspension de la caisse. Le T25 était équipé des nouvelles suspensions HVSS, alors que le T26 lui possédait un nouveau modèle à bar de torsion. Finalement le T26 rempor-

ta les essais et fut rapidement mis en service début 1945. Pour augmenter le moral des troupes, il fut désigné comme un "Heavy Tank" (Char lourd) durant la guerre.



Dans le jeu, le M26 est un véhicule assez bon avec son canon M3 de 90mm. Il possède une grande variété de munitions pouvant être utilisées. L'obus APCBC M82 avec une charge explosive de 200g est mortel. Généralement une perforation avec cet obus résulte en la destruction du véhicule ennemi. Il manque un peu de pénétration pour le tiers ou le char se situe, mais il excelle pour flanquer l'ennemi. L'obus M304 HVAP donne au véhicule la possibilité de percer d'épais blindages, notez qu'avec la nouvelle Maj les APCR/HVAP performe mal sur les surfaces inclinées. Ce qui signifie que vous devrez viser les zones plates du blindage. Contre un K^{önig}Tiger Henschel vous devrez donc viser la tourelle côté tireur si il regarde directement vers vous. Dans

cette configuration vous pourrez perforer jusqu'à une distance de 1800m.

Le M26 possède aussi ses mauvais côtés. Le ratio Poids/Puissance est pauvre. Il utilise le même moteur Ford GAF que les dernières versions des chars M4 (Sherman), tout en pesant presque 8 tonnes de plus. Il a donc beaucoup de mal à se hisser au sommet des collines. Vous allez devoir connaître les cartes ou vous opérez et planifier vos déplacements soigneusement. Vous possédez un blindage dans la moyenne pour un char moyen. Avec 114.3mm sur le mantelet de canon et 101.6mm sur le front de la caisse incliné à 46°, vous ne devez toutefois pas vous reposer sur votre blindage. Le canon possède une

excellente élévation et dépression, servez-vous en pour vous abriter derrière le relief et réduire votre sil-

houette. Souvenez-vous également que votre blindage arrière et latéral est assez faible.



Le M26 Pershing dans War Thunder



Dans une future mise à jour nous ajouterons l'emblème "From Hell"



Fairey Firefly FR. Mk.V dans War Thunder utilisant les moteurs Rolls-Royce Griffon 74

[TECHNIQUE] Les moteurs aériens

7. mai - Auteur: Joe "Pony51" Kudrna

Un piston relié à un vilebrequin oscillant dans un cylindre, brûlant du carburant inflammable: voilà le point commun de tous les moteurs à combustion interne (aussi connus comme moteurs à « cycle Otto »), mais pour l'aviation, les similarités divergent grandement par rapport à la conception des modèles terrestres. Un moteur d'avion doit s'adapter à l'altitude ou il y a moins d'air pour le refroidissement et d'oxygène pour la combustion. Un autre facteur essentiel est la vitesse de rotation de l'arbre de sortie qui doit être adaptée à l'hélice afin que la vitesse d'extrémité des pales reste inférieure à un régime supersonique, qui ferait perdre de la traction.

Par-dessus tout, il est nécessaire d'avoir des moteurs légers pour ne pas impacter les performances de vol.

Construits en utilisant la technologie des moteurs à vapeur, les premiers moteurs à combustion interne étaient mécaniquement bons, la principale difficulté provenant de la lubrification et du refroidissement. Dès le départ, on utilisait des refroidissements par air aussi bien que par liquide, aucun ne surclassant l'autre. La lubrification des moteurs à vapeur se faisait le plus souvent par points de graissage, réservoirs compte gouttes ou lubrification manuelle à la burette. La lubrification se faisait par barbotage dans le

carter et par points de graissage sur les culbuteurs de soupape et les engrenages; jusqu'à rajouter de l'huile dans le carburant (l'écharpe des pilotes de la première guerre mondiale servait à essuyer les projections d'huile provenant de l'échappement sur leurs lunettes).



Wright R-790, USAF

L'équilibrage des moteurs à haut régime fut aussi un défi. Une solution fut utilisée sur le célèbre moteur Le Rhône 9J, consistant à faire tourner le moteur autour de son vilebrequin ! Appelé « moteur rotatif », les problèmes d'équilibrage dynamiques devenaient négligeables sur une telle masse en rotation, mais en contrepartie, l'énorme force gyroscopique impactait le taux de roulis (le triplan DR1 utilisé par le Baron Rouge pouvait

tourner très serré à gauche mais très mal à droite).

La durée de vie de ces premiers moteurs à essence se mesurait en heures avant qu'ils ne soient remplacés. Vers 1920, de gros progrès furent faits en lubrification, refroidissement, en allègement et surtout sur la durée de vie, le dernier point étant critique pour pouvoir traverser l'Atlantique. Quand Charles Lindbergh fit, le 20 mai 1927, son fameux vol transatlantique, il repoussa la limite de longévité de son moteur. Le Wright Whirlwind R-790 J-5C de 223 chevaux du « Spirit of Saint Louis » nécessitait un graissage manuel des culbuteurs toutes les 40 heures de fonctionnement, une période très longue à l'époque. Ce vol record approcha presque les 34 heures de fonctionnement continu ! Pres de 2 ans plus tard, un groupe de pilotes de l'USAAC réalisant un vol de record d'endurance en utilisant aussi des Wright Whirlwinds R-790 J-5 sur un avion appelé « The Question Mark » (le point d'interrogation), car ils ne savaient pas combien de temps le vol durerait. Ce Fokker F VII trimoteur vola plus de 150 heures grâce à des modifications majeures, permettant le ravitaillement en vol et un des circuits de lubrification modifiés. Le vol prit fin après l'arrêt d'un moteur, suite à une défaillance de poussoir de soupape et les deux autres moteurs avaient une usure significative des culbuteurs.



Le Rhône 9J exposé au Shuttleworth Collection, Old Warden, Angleterre

Un autre facteur est la densité de l'air. Les moteurs atmosphériques (qu'ils soient à carburateur ou à injection) perdent de la puissance proportionnellement à l'altitude en raison du manque d'air (donc d'oxygène) pour brûler le carburant. Il faut ajuster le débit de carburant et au début, cela se faisait manuellement. Plus tard, des systèmes de régulation automatique sophistiqués furent mis en place, mais leur complexité et leur fiabilité fit que l'on conservât un contrôle manuel par les pilotes ou les « ingénieurs de vol ». Cependant, quelques appareils furent équipés de systèmes entièrement automatisés.

Comme la vitesse commençait à devenir plus importante que la maniabilité, la demande en puissance augmentait. L'aérodynamique des fuselages et les profils d'aile créés pour la vitesse étaient une partie de l'équation, mais il ne faut pas oublier que pour aller plus vite, il faut plus de

puissance. La traînée s'accroît exponentiellement avec la vitesse, donc doubler simplement la puissance ne permet pas d'aller deux fois plus vite. Le I-153 est un bon exemple : l'augmentation de sa puissance moteur permit d'augmenter sa vitesse jusqu'à un certain point, puis ce fut négligeable, malgré des moteurs toujours plus puissants. Les progrès impressionnants de l'entre-deux-guerres atteignirent un rythme impressionnant au début des années 40, la puissance augmentant exponentiellement, les moteurs passant d'une puissance moyenne de 500 chevaux aux milieux des années 30 à plus de 2500 chevaux au milieu des années 40, le tout combiné aux efforts pour surmonter la traînée et augmenter la charges utiles. En comparaison, les principaux tanks de la fin de la seconde guerre mondiale avaient des moteurs de moins de 800 chevaux. La fin du règne des moteurs à pistons, fut du au fait que les turboréacteurs n'étaient pas limités en vitesse par une hélice.

En fin de compte, les énormes ressources consacrées à des moteurs d'avions plus efficaces et plus puissants poussèrent la technologie vers un sommet qui ne fut dépassé que récemment grâce à des matériaux plus résistants et à l'informatique. De tout cela découlerent des générations de véhicules terrestres toujours plus puissants, dont les moteurs à pistons regnent toujours en maîtres.



BMW 801 D2 au Musée Aviaticum, Autriche



[VÉHICULE] Le B-57B Canberra

12. mai - Auteur: Scott "Smin1080p" Maynard

Le Martin B-57B est un développement de la version construite sous licence du Canberra B2 britannique : le B-57A. Après ses démonstrations impressionnantes au salon de Farnborough au début des années 50, les Etats Unis d'Amérique décidèrent d'acquérir le bombardier à réaction détenteur de records pour remplir le rôle d'attaqueur rapide comme l'A26 en service à cette époque. L'Amérique n'avait pas de remplaçant approprié pour l'Invader et l'expérience en Corée avait prouvé la valeur d'un attaqueur-interdicteur. Ainsi, la licence de production fut accordée par English Electric à Martin pour le B-57A. Alors que le modèle A était pratiquement le même que la variante britannique, le modèle B avait plusieurs

améliorations et changements par rapport au A, le distinguant du dessin original du Canberra.

B-57B et sa baie de bombardement rotative

Des améliorations telles que la verrière redessinée pour 2 membres d'équipage plutôt que 3, de nouveaux moteurs, une aile plus résistante avec des pylônes pour augmenter la capacité d'emport, des aérofreins plus efficaces et la soute à bombes rotative Martin réduisant la traînée, provenant d'appareils d'essai furent toutes appliquées sur le modèle B. En plus de cela, le B-57B reçut aussi de l'armement offensif sous la forme de 8 mitrailleuses Browning M3 montées

par 4 dans chaque aile, plus tard remplacées par 4 canons M39 de 20mm.



B-57B et sa baie de bombardement rotative

Tout cela mena à l'émergence d'un avion d'interdiction bien différent de son homologue britannique sur lequel il était basé. Même avec le rythme de développement rapide des jets, le B-57B continua à servir grâce à sa flexibilité et à polyvalence face aux différents types de combats. De nombreuses charges et configurations existantes lui permettaient une multitude de tâches possibles incluant l'interdiction, la reconnaissance ou le bombardement à haute altitude. Alors que les premiers modèles furent retirés entre la fin des années 70 et le début des années 80, des variantes profondément modifiées continuent de nos jours à servir pour la recherche et le développement pour la NASA.

Point final de la légendaire ligne des bombardiers américains dans War Thunder, le bombardier à réaction Martin B5-7B est une version modifiée du célèbre appareil britannique qui amène un gameplay éloigné de que

procurent les bombardiers lourds américains le précédant. Bien placé dans le rang V après son prédécesseur le B-57A, avec un BR de 7,7 en arcade, 8 en réaliste et en simulateur, le B-57B est plus spécialisé en attaque à basse altitude en comparaison avec son prédécesseur et peut transporter un large éventail d'armement extérieur.

Contrairement au B-57A, le B-57B inclut de nombreuses modifications et améliorations sur la cellule et l'armement qui permettent de jouer un rôle plus offensif et plus agressif dans la bataille. Capable d'emporter jusqu'à 16 roquettes HVAR de 127mm sur ses pylônes d'ailes, en conjonction avec une grosse charge de bombes, le B-57B est le mieux adapté pour s'occuper des cibles blindées ou les cibles navales comme les croiseurs et les destroyers. Alors qu'il est capable d'effectuer une offensive massive à grande vitesse sur ses cibles, il est aussi équipé de 8 mitrailleuses Browning M3 de 12,7mm montées dans les ailes avec une capacité de 2800 coups, lui permettant d'attaquer facilement les cibles légères, mais fournissant aussi au pilote la capacité de combattre des cibles aériennes.

Une autre nouveauté sur le modèle B est la soute à bombes rotative qui peut emporter une grande variété de bombes en plus des points d'emport d'ailes. Avec une charge maximale de 8 bombes de 1000 livres en plus des 8 roquettes HVAR de 127mm, le B-57B

est un des appareils les plus polyvalents du rang V.

Bien qu'un seul B-57B soit une cible facile pour les intercepteurs et ne fait pas le poids face au Mig-15 ou au CL-13 en combat, la communication et la coordination avec les coéquipiers permet a son pilote d'effectuer des frappes stratégiques contre les cibles d'importance avec une précision et un effet dévastateur. De meme, des escadrons équilibrés comportant des chasseurs d'escorte pouvant travailler

en coordination avec des B-57 ou meme toute une escadrille d'avions d'attaque au sol peuvent avoir un impact massif sur l'issue de la bataille sur les parties de haut rang. En comparaison avec les autres jets bombardiers-attaquiers des autres nations, l'IL-28, l'Arado C-3, le Canberra B(I)6 et la série des R2Y2, le B-57B peut transporter la plus grosse charge militaire grâce a ses points d'emport externes, faisant de lui le choix idéal pour les joueurs préférant l'attaque directe et agressive.



B-57B Canberra en jeu



RNZAF PBY-5 Catalina NZ 4020 XX-W "The Wandering Witch" of 6 Squadron circa 1944.
Camouflage de [Aotea](#) | [Télécharger](#)

[AIR FORCES] L'Air Force Néo-Zélandaise

13. mai - Auteur: Adam "BONKERS" Lisiewicz

L'histoire de l'aviation en Nouvelle-Zélande remonte à 1913 lorsqu'ils reçurent deux monoplans Bleriot XI fournis par les anglais. Pendant la première guerre mondiale, la Nouvelle-Zélande n'avait pas de force aérienne et les pilotes néo-zélandais se retrouvèrent à voler pour le compte du Royal Flying Corps (RFC) ainsi que pour le Royal Naval Air Service (RNAS). Pres de 400 de ces pilotes s'engagèrent contre les Empires centraux et 70 d'entre eux furent tués au combat. Le plus performant d'entre eux était Keith Caldwell crédité de 25 victoires aériennes. Même si la première guerre mondiale se déroula loin de la Nouvelle-Zélande sa position géographique permit à ses pilotes de s'entraîner sans craindre une éventuelle interception par l'ennemi. En

1916, Sir Henry Wigram, propriétaire d'une compagnie d'aviation à Christchurch, fit don au gouvernement d'un aérodrome ce qui représenta une avancée majeure et le premier pas vers la création de la RNZAF.

En 1923, le gouvernement néo-zélandais créa la New Zealand Permanent Air Force (NZPAF) qui, avec la New Zealand Air Force (NZAF, formée de volontaires) devint la force aérienne officielle de l'armée néo-zélandaise. Cette dernière était équipée d'avions surclassés de la première guerre mondiale comme le Bristol F.2 ou le Avro 504K. En effet dans le contexte de la « Grande Dépression » au début des années 30, il était difficile de se procurer de nouveaux appareils par manque de finan-

cements. Ce n'est qu'en 1935 qu'elle ne commença à se moderniser afin d'être prête à un éventuel conflit. En 1937 la RNZAF fut officialisée en tant que corps d'armée à part entière.



Équipage RAF No. 485 RNZAF devant le Supermarine Spitfire MkIX

En septembre 1939, la seconde guerre mondiale éclate. La RNZAF était encore en phase de modernisation et n'était pas prête pour ce conflit. C'est toutefois à cette époque que l'Empire Air Training Scheme fut lancé. Ce programme d'entraînement pour pilotes, mitrailleurs et navigateurs permit à la RNZAF d'accroître rapidement ses effectifs. Pendant ce temps au Royaume-Uni le 75 Squadron composé de néo-zélandais opérant sur des bombardiers Vickers Wellington se préparait au combat. De nombreux néo-zélandais servirent dans la RAF aussi bien en tant que pilotes qu'en tant que commandants. Deux des plus renommés officiers de la RAF pendant la guerre : l'Air Chief Marshal Sir Keith Park ainsi que l'Air Marshal Sir Arthur Coningham étaient originaires Nouvelle-Zélande. Les pilotes néo-zélandais participèrent aux opérations de la RAF

en Europe et en Afrique, au moins 70 d'entre eux obtinrent le statut d'as dont trois de ces pilotes (le Sergeant James Allen Ward, le Wing Commander Leonard Trent et le Flying Officer Lloyd Trigg) furent récompensés de la Victoria Cross, la distinction militaire suprême de l'armée britannique et du Commonwealth. Comme le Fleet Air Arm avait un bureau de recrutement en Nouvelle-Zélande contrairement à la RAF beaucoup de pilotes néo-zélandais choisirent de voler pour la marine : en 1945 25 % des équipages de la Royal Navy venaient de Nouvelle-Zélande.

Évidemment tous les pilotes néo-zélandais n'étaient pas uniquement stationnés en Europe ou en Afrique. L'expansionnisme japonais se révélant être une menace en décembre 1941 avec la grande offensive contre les colonies américaines, néerlandaises et britanniques dans le Pacifique. Au départ les néo-zélandais furent forcés d'armer un grand nombre de leurs appareils d'entraînement tel que le North American Harvard pour avoir un soupçon d'espoir contre les forces japonaises ; cependant, en 1942, un accord de prêt-bail fut signé entre la Nouvelle-Zélande et les États-Unis, en résulta la livraison de chasseurs P-40 Kittyhawk. Avec le retour de Malaisie de ses pilotes expérimentés, la RNZAF entama rapidement les opérations de combat sur le théâtre du Pacifique. Les pilotes et équipages prirent part au combat au-dessus de Guadalcanal, Rabaul et de la mer de Bismarck en

1943. Au cours du conflit, les Kittyhawks furent remplacés par des chasseurs F4U et P-51 plus modernes. Des attaques au sol furent exécutées par le robuste Grumman Avenger.



Photo de groupe de l'équipage de l'escadron 578 , RAF, devant un bombardier Halifax

Après la fin de la guerre, la RNZAF a été contrainte de démobiliser et parfois de férailler de nombreux appareils à cause de coupes budgétaires. La période d'après-guerre a également propulsé la Nouvelle-Zélande dans « l'ère du jet », avec l'acquisition des chasseurs de Havilland Vampire et de Havilland Venom ainsi que les bombardiers English Electric Canberra. Dans les années 70, les anciens modèles furent remplacés par des chasseurs A-4 Skyhawks et des BAC Strikemaster d'entraînement et d'attaque au sol. Après la fin de la guerre froide, le financement de la RNZAF fut enco-

re réduit ce qui entraîna la fermeture de nombreuses bases aériennes. En 2001, le gouvernement travailliste porta un dernier coup à la RNZAF et à sa capacité de combattre en annulant l'acquisition de 28 F-16 multirole et en retirant également tous les A-4 Skyhawks et les chasseurs légers Aermacchi MB-339 d'attaque au sol. Pour cette raison, la RNZAF est aujourd'hui équipée principalement d'hélicoptères Augusta-Westland A109 et NH Industries NH90 ainsi que d'avions de patrouille Lockheed P-3 Orion et d'avions de transport Lockheed C-130.



Nous ajouterons bientôt ces décalcos à War Thunder, "Tiki Symbol", escadre No. 135 RAF, flown by Pilot Officer WH "Hugh" Dean de la RNZAF, "Flying Kiwi", escadre No. 30 de la RNZAF, "Plonky", escadre No. 30 de la RNZAF. Décalcos de Jej 'CharlieFoxtrot' Ortiz & Colin 'Fennis' Muir:



**WHO SAID
THE B-----
COULDN'T FLY**





PzKpfw V Panther Ausf. D détruit dans les ruines, [Screenshot](#) d'un participant aux concours de screenshots

[AS TANKISTE] Wilfred Harris

20. mai - Auteur: Sergey "NuclearFoot" Hrustic

A l'heure actuelle, nous n'avons pas de branche terrestre britannique mais nous avons pensé qu'il pourrait être intéressant de vous partager cette petite anecdote. Les "Brit tankers" de la Seconde Guerre mondiale, et leurs commandants particulièrement, appartenaient à une classe d'hommes dont le flegme n'autorisait pas une interruption de leur tea time et qui demandaient ainsi un approvisionnement régulier de feuilles de thé pour leur permettre de travailler convenablement. Résistants et peu affectés par le mauvais temps, ces gars poussaient toujours plus loin.



Sherman Firefly & la British Army au Nord-Ouest de l'Europe 1944-45

Wilfred Harris naît en 1911 à Walsall, Grande-Bretagne. Durant les années d'entre-deux guerres, il fait partie du régiment de tanks 4th/7th Dragoon Guards. Il quitte l'Armée en 1935, mais se ré-engage lorsque la guerre éclate en 1939. Il sert en France, et

survit a la bataille de Dunkerque sans blessure aucune. Son plus gros exploit se fera en normandie, en 1944, alors qu'il sert comme commandant d'un Sherman Firefly.

Après le lancement fructueux d'une attaque sur les Allemands dans le village de Lingevres, Harris et trois autres Sherman doivent établir des positions défensives dans le village. Alors qu'il zone du regard les alentours depuis sa coupole ouverte, il repère deux Panthers approchant le village a un kilometre a l'Est. Il ordonne de faire feu sur le premier qu'il détruit, puis ordonne de passer au

suivant le rendant hors d'usage. pensant la zone sécurisée, il se déplace de l'autre côté du village, caché derriere de nombreux chenes. Il aperçoit alors cette fois 3 Panthers qu'ine l'ont pas vu. Il possede donc l'effet de surprise. Il ordonne donc de réitérer l'attaque précédente, et détruits en 3 tirs les 3 tanks.

Il est tres impressionnant de voir que le Sherman Firefly, inférieur au Panther a su faire des prouesses grâce aux capacités d'Harris et de son artilleur, faisant d'harris l'un des As britanniques de la Seconde Guerre Mondiale.



Dans une prochaine mise à jour nous ajouterons l'emblème de la 4ème/7ème Dragoon Guards. Décal de Branislav "InkaL" Mirkov



Tricolor Camouflage scheme of Spanish Air Force, Morocco, 1942-1943
Available in game for 200 GE or 70 players defeated

[VÉHICULE] Le Heinkel He 112 B-0

22. mai - Auteur: Jan „RayPal“ Kozák

En 1934, la compagnie Heinkel Flugzeugwerke commença a travailler sur un nouveau design de chasseur capable de participer a la compétition organisée par le Ministère de l'Air Allemand qui avait pour but de dynamiser la production d'un nouveau chasseur. Les designers de Heinkel s'inspirèrent du Heinkel He 70, utilisé dans le civil notamment pour le transport du courrier sur de longues distances. Cet avion, introduit en 1933, était plutôt moderne pour son époque avec son fuselage entièrement métallique, des trains rétractables et des ailes elliptiques en forme d'ailes de mouettes inversées. Le He 70 pouvait atteindre une vitesse de 360 km/h, et était donc proche des caractéristiques demandées par le Ministère de l'Air.



Vol test des premiers He 112

Cet avion était donc une bonne base de travail pour débiter. Les ingénieurs aboutirent donc au design d'un nouvel avion qui reçut la dénomination de He 112, qui ressemblait énormément au He 70. Le premier prototype, équipé d'un moteur Britannique Rolls-Royce Kestrel Mk.IIS reçut la dénomination He 112 V1, et fut fini en septembre 1935, rapidement suivit par le He 112 V2 équipé d'un moteur Jumo 210C, d'ailes rac-

courcies et d'une hélice a trois pales, puis le He 112 V3 équipé d'un cockpit complètement fermé.

Les designs proposés par Arado et Focke-Wulf furent rapidement éliminés de la compétition a cause de performances trop faibles. Il restait donc en lice le He 112 et le nouveau Messerschmitt Bf 109 designé par Willy Messerschmitt. Malheureusement pour Heinkel, le Bf 109 remporta le concours, notamment grâce a sa vitesse de pointe plus élevée, son meilleur taux de roulis et ses performances globalement meilleures que celles du He 112. Le Bf 109 passa rapidement en production. Cependant le He 112 ne fut pas abandonné et le développement continua, et l'avion fut rapidement disponible pour l'exportation. Des prototypes et des petites séries furent produites jusqu'au développement de la version finale la plus avancée, le He 112 B.



He 112 de l'Air Force Roumaine

Les premières versions de la série B reçut la désignation de He 112 B-0. Cette version comportait un fuselage redessiné, un nouveau design du palonnier et de l'élévateur, et une verrière bulle, ce qui était très avancé sur son temps par rapport aux ver-

rières "greenhouse" habituellement utilisées sur les chasseurs de l'époque. Cette version était équipée d'un moteur Jumo 210C, développant 631 chevaux. Au niveau de l'armement, le He 112 B-0 était équipé de deux mitrailleuses MG 17 de 7.92mm, montées de chaque côté du moteur, et de deux canons MG FF de 20mm placés dans les ailes.

Le premier acheteur fut l'Empire du Japon, qui commanda 30 He 112 B en 1938. Ces avions furent livrés mais jamais utilisés au combat, notamment a cause de leur agilité plus faible comparée aux chasseurs Japonais de l'époque et furent utilisés uniquement pour l'entraînement des nouveaux pilotes. Douze He 112 B furent livrés a l'Espagne et furent utilisés au combat, notamment le 3 mars 1943 quand un He 112 B isolé réussit a endommager un chasseur Américain P-38 Lightning. L'Espagne garda ses He 112 B en service jusque dans les années 50. Les deux pays ayant le plus utilisé le He 112 furent la Hongrie et la Roumanie, d'ailleurs les He 112 B-1/U2 aux couleurs de ces pays sont disponibles comme premiums dans War Thunder. Les avions Hongrois furent utilisés au combat, mais la totalité des avions furent détruits lors d'un bombardement Allié en 1944. Les avions Roumains quant a eux furent notamment utilisés au début de l'Opération Barbarossa, puis pour des missions d'attaque au sol et finirent leur carrière en temps qu'avions d'entraînement.

Dans War Thunder, le He 112 B-0 est présent dans l'arbre Allemand avec une cote de bataille de 2.3, représentant la version la plus évoluée de cet avion dans le jeu (après les versions He 112 V1 et A-0). Il est équipé de deux mitrailleuses MG 17 de 7.92mm (500 cartouches par arme) et de deux canons MG FF de 20mm (60 obus par canon). Au niveau de ses performances, il atteint sa vitesse de pointe de 500km/h à 3000m, pour une vitesse maximale de 465 km/h au niveau de la mer. Il atteint l'altitude de 3000m en 4 minutes et 22 secondes, ce qui correspond à un taux de montée de 11.45 m/s. Il possède un taux (horizontal et vertical) de 13 secondes, et sa vitesse limite est de 690 km/h TAS.

Au niveau du gameplay, le He 112 est un avion capable de s'adapter à de nombreuses situations. Il possède une vitesse correcte mais n'est pas non plus très rapide comparé à ses adversaires principaux, les chasseurs Soviétiques LaGG et Yaks, ou les Américains Buffalos et Hawks. Il possède une maniabilité très bonne pour un monoplane, mais se fera tout de même outturn par les biplans et les chasseurs Japonais comme les A5M4 et Ki-27. Son taux de montée n'est pas exceptionnel, mais il possède une bonne résistance à la vitesse lui permettant d'atteindre 690 km/h en piqué, ce qui est vraiment bon pour un avion de tier I.

An He 112 B-0 in X-Ray view

Son armement est le principal avantage de cet avion, comme son compère le Bf 109 E3. Ses deux canons de 20mm, couplés aux mitrailleuses à cadence rapide de 7.92mm, donnent une bonne puissance de feu pour une cote de bataille de 2.3, même si ces canons souffrent d'un faible nombre de munitions et d'une ballistique faible. Vous pourrez néanmoins faire des dégâts monstrueux sur les structures légères des avions de Tier I. Son armement lui permet d'ailleurs d'être une réelle menace pour les bombardiers de ce Tier!

Pour résumer, le He 112 B-0 est un bon chasseur, possédant ses avantages et ses faiblesses. Il peut rencontrer des biplans agiles, et utilisera alors sa vitesse. En cas de rencontre avec un avion rapide, il pourra alors utiliser sa manoeuvrabilité pour s'en sortir. Face aux bombardiers, sa puissance de feu lui permet aussi de burst rapidement ses ennemis. Il s'agit donc d'un très bon avion pour s'entraîner à maîtriser les avions Allemands, notamment le Bf 109 B-1/L, la première version du légendaire Bf 109.





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

[TECHNIQUE] Les chasseurs de tank U.S

27. mai - Auteur: Adam "BONKERS" Lisiewicz

Dans les premières années de la Seconde Guerre Mondiale, les forces blindées Américaines étaient pour le moins limitées. La plupart des tanks disponibles étaient certes rapides, mais souffraient d'un grave manque de blindage et d'une puissance de feu plutôt faible. Après la défaite de la France en 1940, l'état-major Américain se mit à étudier de manière intensive les tactiques utilisées par la Wehrmacht, afin de repérer leurs faiblesses et les exploiter.

Durant les premiers mois de l'année 1941, le général George C. Marshall proposa de créer une force blindée de "destructeurs de chars" très mobiles.



M3 GMC avec un canon de 75 mm M1897

L'idée était d'équiper ces unités avec des véhicules combinant une grande vitesse et une puissance de feu importante, et de les entraîner spécialement à infiltrer le plus rapidement possible les lignes ennemies pour submerger les chars Allemands, peu mobiles, et semer le chaos dans les lignes arrières. Ces unités très mobiles permettraient alors aux chars conventionnels Américains de ne pas se

heurter a une ligne de défense organisée. Cette proposition reçut rapidement le soutien du chef de l'état-major, le général Leslie McNair.

Ce soutien de poids aboutit rapidement a la création du Tank Destroyer Center a Fort Meade dans l'état du Maryland a la fin de l'année 1941. L'Armée se mit aussitôt en quete de projets et de designs de "tanks destroyers" pouvant correspondre aux besoins de ces unités.

Cependant ils déchanterent rapidement lorsqu'ils se rendirent compte qu'aucun véhicule de production Américaine ne convenait. Une solution temporaire fut cependant rapidement trouvée. En juin 1941 un nouveau véhicule fut créé en montant un canon M1897 de 75mm sur un M3 Halftrack. Le prototype de ce véhicule reçut la dénomination de T12 Gun Motor Carriage (GMC), fut monté en un temps record et la production commença des septembre 1941.

Ce véhicule fut pour la première fois utilisé au combat contre les Japonais des décembre 1941 aux Philippines. Il fut amélioré (notamment avec une augmentation de la mobilité du canon), et le véhicule reçut sa dénomination finale "M3 GMC". Il devint rapidement le principal chasseur de char de l'US Army, et fut utilisé en Afrique du Nord lors de l'opération "Torch", ainsi que sur de nombreux théâtres d'opération du Pacifique, ou

il se révéla terriblement efficace pour détruire les casemates nippones.

Néanmoins l'état-major Américain était parfaitement conscient que ce véhicule n'était pas suffisant. Un nouveau prototype de chasseur de char fut terminé en mai 1942, le T35E1. Ce véhicule réutilisait le châssis du char moyen M4, et était équipé d'un canon anti-chars de 3 pouces. Il passa tres rapidement en production et reçut sa dénomination officielle de "M10 GMC".



Le M10 Wolverine avec un canon de 76,2 mm M7

Il arriva sur les champs de bataille en 1943 et prit part a de nombreux combats en Tunisie, en Italie, en France et dans le Pacifique. Les Britanniques reçurent des exemplaires du M10 GMC grâce au programme Lend-Lease, mais ils décidèrent de remplacer le canon par un canon anti-chars 17-pounder pour augmenter encore la puissance de feu. Ces M10 GMC équipés d'un canon 17-pounder devinrent rapidement connus sous la dénomination "Achilles".

Aux Etats-Unis les ingénieurs travaillaient encore sur de nouveaux designs afin de rendre ces chasseurs de chars toujours plus puissants. Ap-

res la campagne de Tunisie il devint évident que le canon M3 de 75mm était dépassé face aux nouveaux chars Allemands qui faisaient leur apparition. Tous les projets utilisant ce canon furent donc immédiatement abandonnés, y compris le prototype du T67. La priorité fut donnée aux prototype du T70, équipé du tout nouveau canon de 76mm.



Le M18 'Black Cat' avec un canon de 76 mm M1A2

En avril 1943 les premiers véhicules furent testés a Aberdeen Proving Grounds. Des modifications furent apportées et le véhicule fut immédiatement lancé en production sous la dénomination "M18 GMC". Ce nouveau chasseur de char était globalement un M10 amélioré. Il possédait un blindage moins épais que son prédécesseur, mais était équipé d'un canon bien plus efficace et était encore plus mobile. Le Hellcat fit ses premières armes sur le Front de l'Ouest en 1944, et devint le chasseur de chars Américain le plus redoutable de toute la guerre.

Un peu avant l'arrivée du Hellcat, l'US Army se lança dans un grand projet de "recyclage" de ses M10 GMC. L'apparition du char lourd Tiger en

Tunisie renversa en effet la balance et ce véhicule n'était plus du tout efficace. Le canon de 75mm fut donc enlevé et remplacé par un canon M1 de 90mm. Le nouveau prototype connu sous le nom de T71 GMC fut testé a Aberdeen en mars 1943.

Les résultats des tests furent prometteurs et l'état-major Américain passa rapidement commande de 500 modèles qui reçurent le désignation de "M36 GMC". Ce nouveau chasseur de chars arriva sur le théâtre Européen en aout 1944, et fut rapidement adopté par les équipages Américains, notamment grâce a son canon de 90mm qui apportait enfin la puissance de feu nécessaire.

Après la Seconde Guerre Mondiale la doctrine des chars de l'US Army évolua. L'expérience des combats montra que les chasseurs de chars étaient trop spécialisés. Malgré leurs très bonnes performances contre les chars ennemis, leur blindage léger les rendait trop vulnérables aux armes anti-chars de l'infanterie, a l'artillerie et aux mines. Le concept des chasseurs de chars Américains fut donc progressivement abandonné.



Le T95 avec un canon de 105 mm T5E1



Dans une prochaine mise à jour nous introduirons l' 'Emblème du 628ème bataillon de Chasseur de Chars' à War Thunder. Décalco de Branislav "Inkal" Mirkov



Republic P-47D-25 Thunderbolt Designation FACH 750 du 11ème Groupe de Chasseurs-Bombardiers. Camouflage créé par [darth linux man](#) | [Téléchargez maintenant !](#)

[AIR FORCES] L'Air Force Chilienne et Péruvienne

27. mai - Auteur: Jan "RayPall" Kozák

Les forces aériennes Chiliennes (Fuerza Aérea de Chile, abrégé en FACH) trouvent leurs racines en 1910 quand le Service d'Aviation Militaire (Servicio de Aviación Militar de Chile) fut fondée par le lieutenant colonel Pedro Pablo Dartnell, ayant suivi un entraînement de pilote en France, retourna dans son pays avec tout le savoir faire nécessaire. Bien que cette organisation ait eu dès le début sa propre école de pilotage, le premier lot d'aviateurs chiliens fut quand même envoyé s'entraîner en France. Une de ces recrues, le capitaine Manuel Avalos Prado, prit finalement le commandement de l'école d'aviation nouvellement créée, appelée Escuela de Aeronáutica Militar et Lo Espejo, dans

les environs de Santiago du Chili, la capitale du pays. Finalement, la première unité de combat a été formée en 1918, sur la Base Aérea El Bosque et équipée de chasseurs monoplaces Bristol M.1c et de bombardiers De Havilland DH.9. D'autres unités aériennes furent créées dans les mois qui suivirent et en 1919, les unités aériennes de l'armée et de la marine furent unifiées sous la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional. Cependant, à cause de rivalités entre les responsables de l'armée et du service aérien, une unité aérienne indépendante fut fondée le 15 juillet 1920.

En 1923 fut créée une force aéronavale indépendante, appelée Aviación

Naval de la Armada de Chile, et durant trois ans, de nouvelles bases aériennes furent construites : en 1924, il y avait quatre bases aériennes. Le premier escadron de bombardiers fut formé en 1928, équipé de bombardiers Junkers R.42, suivi par le premier escadron amphibie, volant sur hydravions Dornier Wal. L'armée de l'air fut à nouveau réformée et le 21 mars 1930, la Fuerza Aérea de Chile fut officiellement formée en tant que force aérienne indépendante. Durant les années 30, l'afflux d'appareils britanniques continua, complétés par des appareils achetés en Allemagne et en Italie.



Un des 26 P47D ayant servi dans l'Air Force Chilienne

L'accroissement de personnel et du nombre d'appareils nécessita un changement d'organisation et deux brigades furent formées sur les bases d'El Bosque et de Temuco. Cependant, les coupes budgétaires engendrées par la grande dépression causèrent une attrition du matériel et les réductions de soldes démoralisèrent le personnel. Cela entraîna finalement une mutinerie dans la marine Chilienne d'août à novembre 1931, ce conflit entraînant le baptême du feu

pour la FACH, chargée de mener des bombardements pour supprimer les mutins.

À compter de 1940, les USA commencent à mener périodiquement des missions d'entraînement au Chili, communiquant la doctrine tactique américaine, et quand les USA entrent en guerre en 1941, une « mission » de l'air américaine fut établie au Chili, ayant pour tâche de réorganiser la FACH suivant les normes américaines. Cela a entraîné la vente d'une grande quantité d'avions américains au Chili, sous le régime de l'accord de prêts-bails. Cela permit au Chili d'acquérir des avions modernes, comme le chasseur Republic P-47 Thunderbolt, l'hydravion Consolidated PBV Catalina ou le North American B-25 Mitchell.

En 1945 fut créée la première unité de transport Chilienne et en 1947 elle fut équipée de Douglas DC-3. En 1954, la FACH entra dans l'ère du jet en achetant des chasseurs De Havilland Vampire, suivis par des F-80C Shooting Stars et leur variante d'entraînement, le T-33A. Durant les années 60, les F-80 furent remplacés par des Hawker Hunters : cet appareil fut responsable des frappes contre le palais présidentiel à Santiago du Chili, durant le putsch de 1973. Une année plus tôt, les services de transport reçurent des C-130H Hercules et les escadrons de chasse reçurent une petite quantité de chasseurs légers Northrop F-5 E Tiger et de Cessna A-

37B Dragonfly d'attaque au sol. Finalement, au cours des années 80, des chasseurs Dassault Mirage 50 sont achetés a la France en meme temps que des avions d'entraînement ENAERT T-35 Pillán, de conçus et produits localement. Aujourd'hui, le

principal chasseur de la FACH est le Lockheed Martin F-16 et les escadrons de transport sont équipés de C-130, DHC-6 Caribou et de CASA C-212. La FACH possede aussi sa propre flotte d'hélicopteres, composée de Bell 412 et UH-1.



Republic P-47D-25 de la Peruvian Air Force
Camouflage de [TeodorSan](#) | [Télécharger !](#)

Au Pérou, l'aviation militaire débutât en janvier 1919 avec la création du Servicio de Aviación Militar del Ejército del Peru, suivi par la mise en place de la premiere école de pilotage péruvienne, équipée principalement d'avions français apportés par une mission française. En 1920, la force aéronavale fut créée et les français remplacés par des britanniques, a qui le Pérou acheta des chasseurs et des bombardiers. Les britanniques furent a leur tour remplacés par des américains en 1924, amenant des appareils américains et entamant une longue période d'influence américaine sur le Pérou. La force aérienne indépendan-

te, appelée Cuerpo de Aviación del Peru (CAP) fut fondée le 20 mai 1929 par le regroupement des divisions aéronautiques de l'armée et de la marine.

En 1932, un incident appelé « l'incident de Leticia » fut le point de départ de l'expansion des forces aériennes péruviennes. Durant ce conflit mineur, le Pérou tentât de prendre le contrôle d'un territoire Colombien en Amazonie en envahissant la garnison de Leticia. Apres l'échec des efforts diplomatique, deux Vought O2U Corsair Péruviens attaquèrent des bâtiments fluviaux de l'armée Colom-

bienn sur l'Amazone : ce fut la première mission de combat du CAP. Durant ce conflit, le CAP reçut plus d'avions des Britanniques, Français et Américains, et quand le cessez-le-feu fut signé en 1934, le CAP devint plus fort que jamais.

Durant les années 30, le Pérou achetât un grand nombre d'appareils italiens et acquît une licence pour construire des avions Caproni. Le premier escadron de combat, appelé Esquadrón de Aviación No.1 fut formé en 1936 et au commencement de la Seconde Guerre Mondiale, le CAP était composé de quatre régions aériennes, composées chacune de plusieurs escadrons. Bien que le Pérou ne participât pas directement à la Seconde Guerre Mondiale, une courte guerre avec l'Équateur éclata en 1941. Le CAP participât activement à ce conflit, équipé de chasseurs comme le Caproni Ca.114 et le North American NA.50, des avions d'attaque Douglas DB-8 et des bombardiers Caproni Ca.135/Ca.310. Le CAP fournit un support aux forces terrestres Péruviennes jusqu'à ce que le cessez-le-feu fut signé en octobre 1941. Peu de temps après, les forces aériennes de l'armée et de la marine furent séparées et une réorganisation eut lieu, le CAP recevant un lot de 60 appareils américains sous le régime de l'accord de prêts-bails avec les USA. Après la signature du traité de Rio par le Pérou, en 1947, encore plus d'appareils américains furent livrés, incluant des chasseurs Republic F-47D

Thunderbolt. Deux ans plus tard, en 1950, le CAP fut réformé en Fuerza Aérea del Peru (FAP).



P47D de l'Air Force Péruvienne

En 1955, la FAP reçut ses premiers appareils à réaction, des chasseurs North American F-86F Sabre, suivis de bombardiers English Electric Canberra en 1956. Plus de jets suivirent durant les années 60 (par exemple des Dassault Mirages 5 et d'autres Canberras), et à partir de 1974, le Pérou commença à acquérir des appareils soviétiques, notamment des hélicoptères Mil Mi-6 et Mi-8, des chasseurs Sukhoi Su-22 et des transporteurs Antonov An-26. À partir de 1996, la FAP commença à recevoir des chasseurs MiG-29 et des avions d'attaque Sukhoi Su-25, fournis par la Russie et la Biélorussie. Le MiG-25 forme encore l'épine dorsale de la chasse de la FAP, complété par des chasseurs Dassault Mirage 2000. La force d'attaque au sol est composée de Su-25 et d'A-37 Dragonflies modernisés, tandis que les escadrons de transport sont principalement équipés d'Antonovs An-32 et de De Havilland DHC-6 Twin Otters. La flotte d'hélicoptères est principalement composée d'appareils Russes comme les Mil Mi-25/35 et Mi-17.

Dans une prochaine mise à jour, nous ajouterons les emblèmes des Forces Aériennes du Chili et du Pérou, créés par *Colin 'Fenris' Muir*:





[VÉHICULE] Le M15 CGMC

29. mai - Auteur: Stephen "Azumazi" Hembree

Parlons un peu de l'histoire du M15. Le projet CGMC T-28 ou combinaison Gun Motor Carriage a été conçu autour du canon 37mm M1A2 dotée de deux calibres .50 M2HB (12.7mm). Le premier prototype montée sur le M2 half-track fut considéré comme trop large. Une solution a été trouver pour palier a ce probleme, avec la suppression de la plaque de blindage de l'arriere de la tourelle.

Finalement, le projet a été annulé au début de 1942. Mais il a été très vite relancé en raison de la nécessité d'un véhicule Anti-Air lourd, et c'est la que M3 Half-Track a été proposé. Le mariage entre le châssis et la tourelle a donner la dénomination de T28E1. De juillet a Aout 1942 environ 81 unités ont été produites. A partir d'octobre 1942, un nouveau design pour une meilleure protection de l'équipage a été conçu. Cela a conduit a la M15A1

comme on le voit dans le jeu. A la fin de WW2, plus de 1600 avaient été produites.



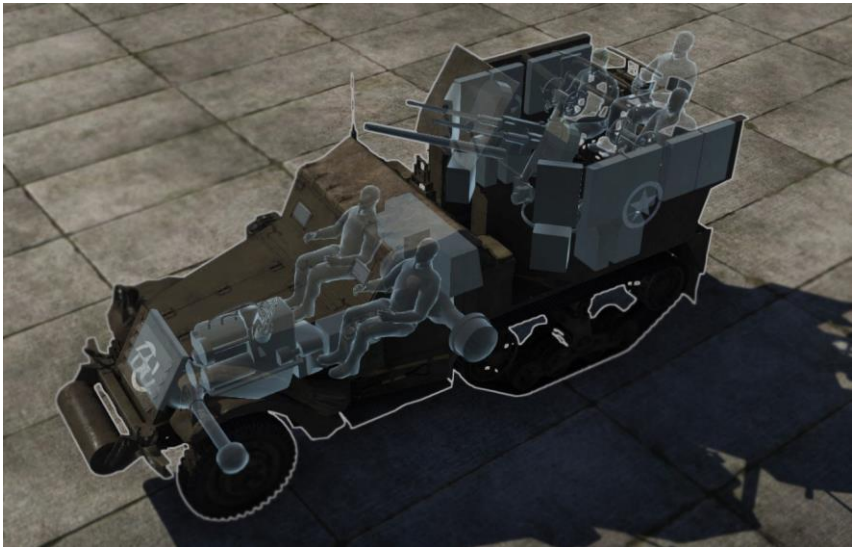
M15 CGMC en Allemagne

Dans War Thunder, les joueurs ont la possibilité de débloquent le M15 CGMC. Ce véhicule un peu particulier est dotée d'un double système d'armement. Une double M2 Browning de calibre 12.7mm ainsi qu'un canon AA de 37mm. Le M15 est polyvalent et relativement efficace. Le

Un joueur du M15 peut utiliser les mitrailleuses pour amener le 37mm sur la cible ainsi que de garder un flux continu de feu. Prenez note que la nacelle du canon souffre d'un blocage de débattement, au niveau de la cabine ou le pilote et le co-pilote sont situés. Cela peut causer des problèmes lors du suivi des avions volant à basse altitude et ou les véhicules ennemis. Un autre détail, le M15 est monté sur un Half-track qui a un centre de gravité relativement haut, ce qui signifie que vous risquez de vous retourner. Pour éviter une drôle de situation, évitez les zones de combats difficile d'accès. Parlons un peu de l'armement. Le canon M1A2 de 37mm est riche de deux types d'obus, le M54 et le M59A1. Le M54 est un obus traçant incendiaire hautement explosif, redoutable contre les chasseurs et certain bombardier. Le M59A1 est un

obus traceur anti-blindage, plus efficace contre les cibles au sol et les bombardiers lourds. Le seul défaut du M15, c'est la contenance en munitions, économisez vos obus !

En effet le 37mm est dotée de 200 obus, et les mitrailleuses jumelles 12.7 mm seulement 1200 cartouches. Petit détail, les doubles 12.7mm travail en synchronisation, ce qui veut dire d'une part, ils rechargement en même temps et dans un deuxième temps ils consomment 400 cartouches par phase de tir. Le M15 dispose d'une rotation tourelle plutôt lent (25 degrés secondes, en comparaison le Wirbelwind a une rotation de 70 degrés seconde en AB). Donc, face à un mouvement rapide d'un avion, il est préférable de tenter de prédire sa trajectoire plus lointaine plutôt que de tirer au moment le plus proche.





Dans l'une des prochaines mises à jour nous ajouterons l'emblème du 390ème AAA Bataillon "Gollywampus Gremlin" à War Thunder. Décal de Branislav "InkaL" Mirkov