

Corps d'entraînement du haut commandement – Module d'entraînement au combat aérien

Version 1.0

Conversion à l'usage de la communauté française.

Stelteck, escadrille des cigognes, Officier du haut commandement de la zone d'opération aérienne nord. (ZOAN).

Module I : La manœuvre aérienne

Partie I : les bases de l'aviation.

Roulage :

Savoir manœuvrer sur la piste est indispensables pour :

- Gagner un endroit dégagé pour décoller afin que dépasser la piste ne vous fera pas percuter un hangar ou un arbre.
- Rejoindre une formation qui s'assemble sur la piste.

Manœuvrer à faible régime moteur en utilisant les freins de roues gauche et droit. (Touche « W » et « X » par défaut en clavier français). Utiliser le déblocage de la roue de queue (touche « ! ») pour permettre la manœuvre ou au contraire, bloquer la pour aller en ligne droite.

Management du moteur :

Votre moteur a 3 régimes moteur : Economy, Normal et Maximum.

Utiliser le régime Maximum pour le décollage, l'atterrissage et le combat.

Economy et Normal servent uniquement lors des trajets en formation ou pour économiser le carburant et la température du moteur. Ne jamais utiliser d'autre régimes que Maximum en combat, ou vous utiliserez plutôt la manette des gaz pour gérer votre régime.

Le WEP est la puissance militaire d'urgence. (Touche par défaut F8). Il augmentera votre puissance mais à terme peut faire surchauffer votre moteur (La vitesse de surchauffe dépend du type d'avion).

Jargon : MAX/MAX wep : Avion à fond, wep activé. MAX/70 : Avion régime max, gaz à 70% (avion français).

MAX/+4 : avion régime max, gaz à boost +4 (avion anglais).

Aérodynamique de base :

La poussée, la portance, le frottement et le poids sont les forces qui déterminent comment votre avion se comporte à tout moment. La poussée et la portance travaillent pour vous, tandis que le frottement tente de vous ralentir. Quand au poids, il tend à vous faire gagner le sol (Et vous accélère donc en piqué). Pour comprendre le concept de vol, faites cette expérience simple : Prenez une feuille de papier et tenez-la entre le pouce et l'index.

Restez immobile. La feuille s'incline vers le bas du à son propre poids. Maintenant, déplacez rapidement la feuille.

Vous la voyez s'étirer à l'horizontale, car votre vitesse fait circuler l'air le long de la surface de la feuille et crée une

différence de pression qui génère de la portance soutenant la feuille. Avec une vitesse suffisante, n'importe quoi peut voler tant qu'il y a une surface plate suffisante pour générer de la portance.

Quand vous jouez des ailerons ou du gouvernail de l'avion, vous influencez le flot d'air autour de lui et de son centre de gravité, ce qui génère roulis, tangage ou lacet.

Contrôle de surface et gestion du gouvernail.

Le roulis : Effectué en poussant le manche à gauche ou à droite. Sa vitesse est très importante dans les manœuvres et pour le tir.



Le tangage : Effectué en manoeuvrant le manche vers l'avant ou vers l'arrière. Attention, ceci vous expose à des Gs.



Le lacet : Effectué au palonnier. Le palonnier n'effectue cependant pas un lacet pur, et ajoute un peu de roulis qu'il faut compenser avec le manche.



Trims :

Les trims servent à calibrer les surfaces de contrôle de l'avion quand les commandes sont au point mort. (Manche et palonnier en position neutre).

En pratique, on cherche à régler les commandes de l'avion pour qu'il vole droit quand on lâche les commandes, ceci afin de bénéficier d'un confort accru de pilotage ainsi que de réduire le frottement supplémentaire induit par des gouvernes non alignées.

Ce réglage est très dépendant de la vitesse de l'avion, ainsi que éventuels dégâts subis par vos gouvernes. Il doit donc être ajustés dynamiquement en permanence.

En pratique, c'est surtout le trim de profondeur (réglant la montée ou descente de l'avion) qui est utile. Le trim latéral sert surtout pour rééquilibrer un avion endommagé.

Astuce : Le contrôle des trims n'est pas désactivés lors des voiles ou lors des blessures (Alors que les commandes classiques SI), ce qui permet de s'en servir pour garder un certain contrôle sur son avion et éviter par exemple un écrasement au sol.

Forces centrifuges :

Plus vous tournez brutalement et plus vous allez vite, plus votre avion encaisse des G du à la force centrifuge. Comme c'est vous, le pilote, le point faible de la résistance de l'avion, subir des G trop importants entraîne votre perte de connaissance.

Si vous tirez sur le manche, ce sont des G positifs, le sang quitte le cerveau et vous risquez le voile noir. Si vous poussez sur le manche, c'est au contraire des G négatifs, vous le surchargez et c'est le voile rouge, beaucoup plus dangereux.

On dit généralement qu'un pilote moderne en combinaison anti G peut encaisser +9 G positif et -3 G négatif, mais à WW2online c'est évidemment beaucoup moins.

Toutes les manœuvres aériennes sont donc optimisées pour privilégier les G positifs. Des manœuvres à G négatif, bien que rare et dangereuses, peuvent cependant être employées par certains des plus grands AS de WW2online.

Attention : les moteurs basses technologies encaissent mal les G négatifs car ils perturbent l'arrivée d'essence. Vous pouvez donc cramer votre moteur dans la manœuvre. Ces problèmes se rencontrent essentiellement sur les avions tier0 alliés.

Décollage et atterrissage :

Choisissez un axe du terrain exempt d'obstacle, comme un hangar. Vérifier que votre roue arrière est bien bloquée (fait par défaut), appliquer simultanément les freins de roues gauche et droit, puis lancer le moteur au maximum. Quand le moteur atteint sa vitesse maximum, débloquer les roues. L'avion va s'élancer sur la piste. Utiliser le gouvernail du palonnier pour compenser l'effet de torque de l'hélice qui vous déporte sur la gauche. Quand vous atteignez la vitesse d'un quart de cadran environ (avion allié), tirer doucement sur le manche et continuer en légère ascension. Une fois pris un peu d'altitude, rentrez le train d'atterrissage.

Astuce : sortir 10/20% de volet juste avant de tirer sur le manche peut vous aider à monter plus vite pour esquiver un arbre par exemple.

Pour atterrir, ralentissez en tournant autour de l'aéroport jusqu'à atteindre la vitesse où vous pouvez sortir le train d'atterrissage. Puis, remettez les gaz pour vous positionner à basse altitude face à la piste. Sortez les volets et laissez l'avion descendre doucement tout en ralentissant. Une fois la piste atteinte, mettez le régime moteur à zéro et utilisez les freins de roue pour freiner. (Attention, trop de frein de roue peut vous faire basculer).

Astuce : Bien que cela soit peu réaliste, donner un grand coup de palonnier à l'atterrissage après avoir touché le sol permet à votre avion d'atterrir en tournant en rond sur la piste (Ca s'appelle faire le cheval de bois). Dans le modèle d'atterrissage simplifié du jeu, cela vous permettra d'atterrir très court tout en conservant votre avion et d'éviter ainsi le hangar en face qui lui serait mortel.

Décrochage et vrille

Le décrochage se produit quand une aile perd sa portance du fait d'une vitesse trop faible. Au lieu de voler à l'horizontale il y aura toujours une aile qui décrochera en premier, ce qui se manifestera par une brutale chute d'un côté de l'avion. Pour rétablir un décrochage, il faut regagner de la portance en augmentant le flot d'air autour de votre avion. Neutralisez les gouvernes, augmentez la poussée du moteur et/ou faites plonger le nez de l'avion pour regagner de la vitesse. Si vous êtes trop près du sol, ça va faire cependant mal.

La vrille se produit quand il n'y a plus de flot d'air autour des ailes et des gouvernes de l'avion. L'avion tourne alors violemment autour du centre de gravité, généralement en tombant comme une brique. La manœuvre correcte pour rétablir la situation est de neutraliser les commandes (mettre le manche au centre), d'augmenter la poussée du moteur et d'incliner le gouvernail à l'aide du palonnier dans la direction opposée à la rotation jusqu'à ce que la situation se rétablisse.

Il est difficile de partir en vrille à WW2online du fait d'un modèle de vol légèrement simplifié, cependant, pour vous entraîner, vous pouvez tomber dans cette manœuvre suicidaire en entrant en rotation vers la gauche à la fois avec le manche et le palonnier. Gardez la position jusqu'à ce que la vrille s'enclenche, mais ne tentez pas cela trop bas !

Partie II : Les manœuvres de base

Rotation sur aileron



En vol horizontal, donnez un mouvement de roulis sur 360° à votre avion en poussant complètement votre manche sur un coté. Vous devez sortir de votre roulis à la même altitude et à la même direction que celle que vous aviez au début.

Cette manœuvre est utile par exemple pour observer aux alentours et spécialement derrière vous. (Dans vos 6 heures).

Tonneau barriqué ou barrique.

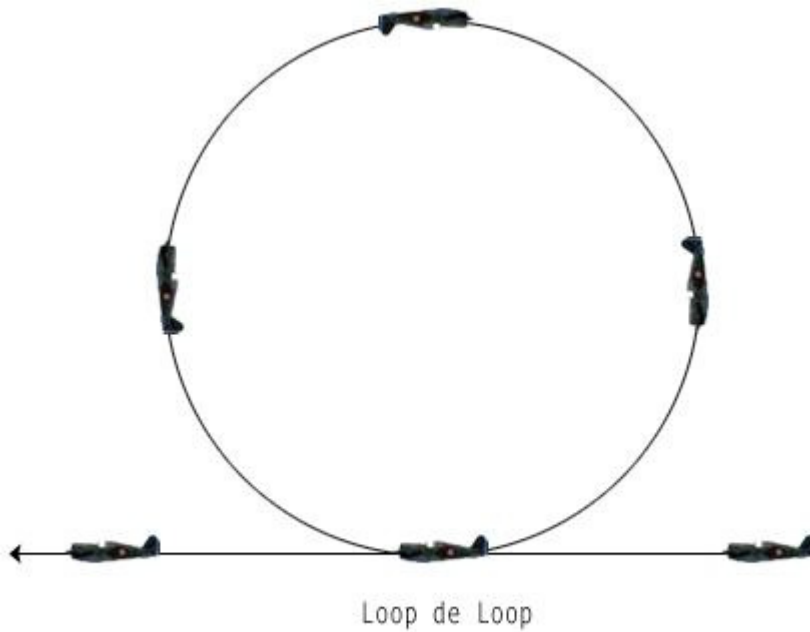


Représentez vous en train de tourner à l'intérieur d'un grand tonneau.

Tirez doucement sur le manche tout en effectuant une rotation comme lors de la figure précédente. Aidez vous en poussant délicatement le palonnier dans le sens inverse à celui de votre roulis.

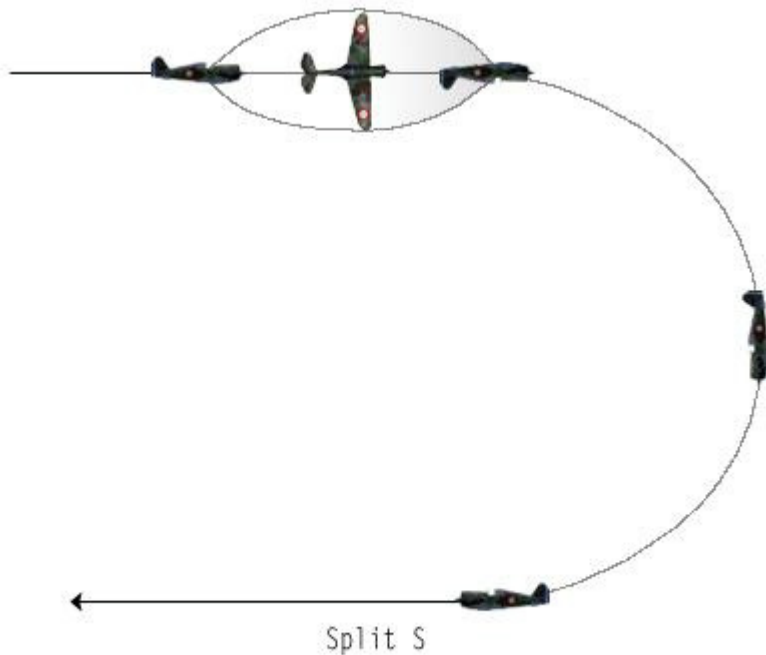
C'est une manœuvre technique nécessitant de l'entraînement car vous devez soigneusement ajuster toutes vos gouvernes de manière à maintenir votre cap. Vous devez de plus ne pas perdre d'altitude lors de votre manœuvre. Cette manœuvre est idéale pour esquiver un ennemi qui arriverait derrière vous. Votre vitesse linéaire est considérablement ralentis ce qui peut l'obliger à vous dépasser (c'est un overshoot), et fait de vous une cible très difficile à atteindre.

La boucle simple



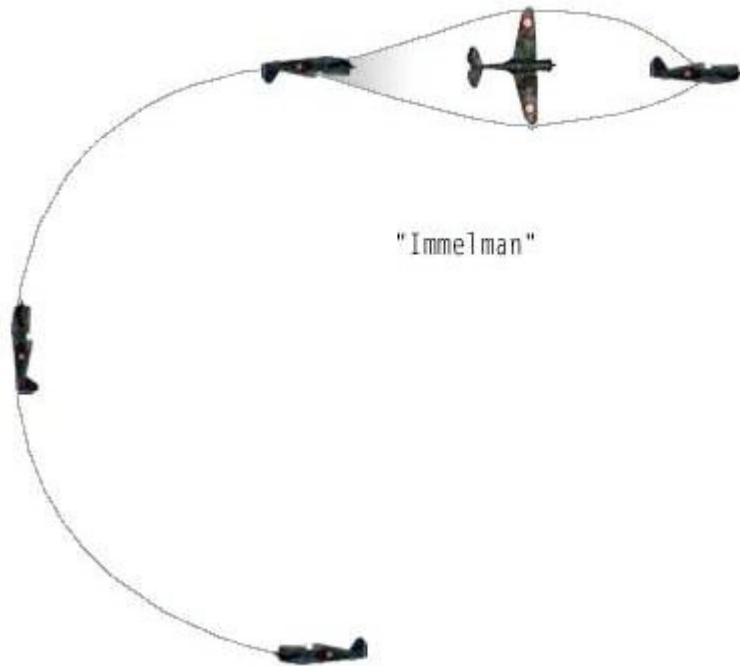
Une boucle est une manœuvre simple sur le plan vertical. Tirez sur le manche afin d'effectuer une grand boucle. Sortez de la boucle dans la même direction et à la même altitude qu'au début de la manœuvre. Cette manœuvre est très utile afin de repérer les alentours, en regardant vers le haut de votre habitacle. Cependant, si un adversaire est juste derrière vous, vous offrirez une cible parfaite (lente et montante) lors du premier quart de la boucle et vous vous ferez descendre. Ce n'est pas une manœuvre de combat.

Le Split-S



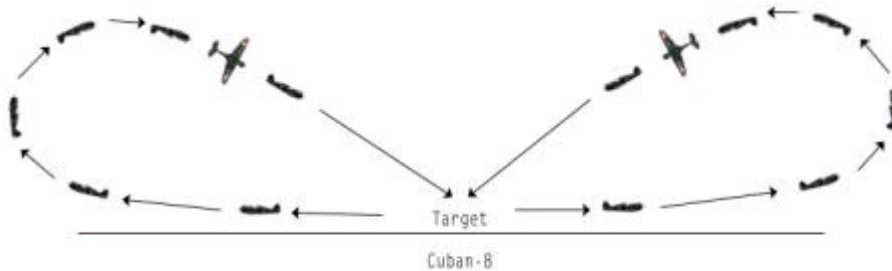
Le Split-S est utilisé pour changer de direction brutalement en s'aidant de la gravité. Accélérez à fond, puis renversez votre avion et tirez sur le manche. Rétablissez vous dans la direction opposé. Attention à ne pas effectuer cette figure trop bas, car vous obtiendra dans l'ordre un voile noir en tentant d'éviter le sol, puis un impact violent sur le sol. Cette manœuvre convertis très efficacement votre altitude en vitesse et est donc particulièrement efficace pour esquiver une attaque et s'enfuir, vous n'êtes en effet vulnérable que pendant votre roulis initial. A la différence de la boucle, l'accélération que procure cette manœuvre vous rend difficile à ajuster lors de votre boucle. Une variante consiste à effectuer une rotation d'un quart de tour (90°) tout en piquant vers le sol, de manière à partir brutalement dans une direction imprévisible. Votre adversaire peut ne pas avoir le contact visuel avec vous et il perdra alors votre position.

Le Immelman



L'Immelman est l'inverse du Split-S. Il renverse votre cap en cette fois-ci luttant contre la gravité et convertissant votre vitesse en altitude. Tirez sur le manche, puis à mi-chemin renversez votre avion. Vous devez avoir une vitesse suffisante pour ne pas décrocher lors de la boucle. Attention, vous êtes vulnérable à un ennemi derrière vous pendant la première partie de votre boucle car la gravité vous ralentit fortement, aidant votre adversaire à ajuster son tir.

Le Cuban-8



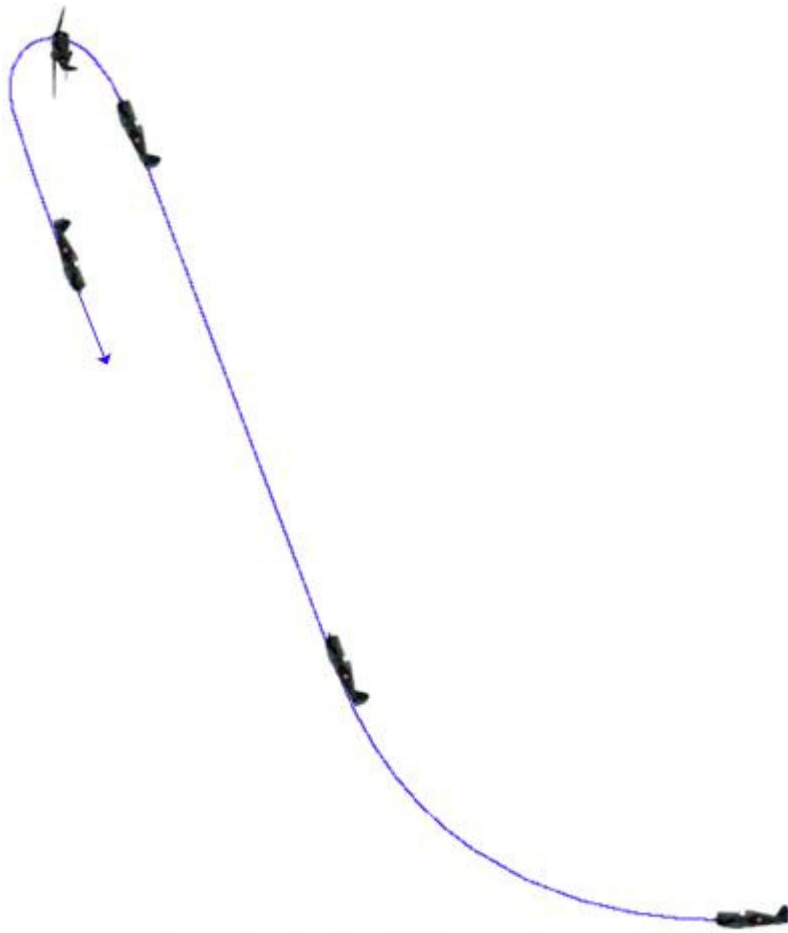
Le cuban-8 est comme on peut le voir, une figure en 8 effectuée sur le plan vertical.

Il est particulièrement utile pour l'attaque au sol (mitrillage ou bombardement en plongée) car il permet d'attaquer tout en conservant le cap sur la cible et en maximisant la vue que vous pouvez en avoir.

Imaginez, vous volez ras du sol et repérez une cible intéressante, vous effectuez alors une boucle qui vous permettra de prendre l'altitude et la configuration nécessaire au largage des bombes. En levant la tête au dessus du cockpit pendant la manœuvre, vous avez de plus une très bonne vue de votre victime.

Cependant, ceci a un coût. Pendant toute la manœuvre, vous êtes une cible prévisible et très vulnérable à la fois à la chasse ennemi mais surtout à la défense anti aérienne.

Le marteau



Hammerhead (aka Military Wingover)

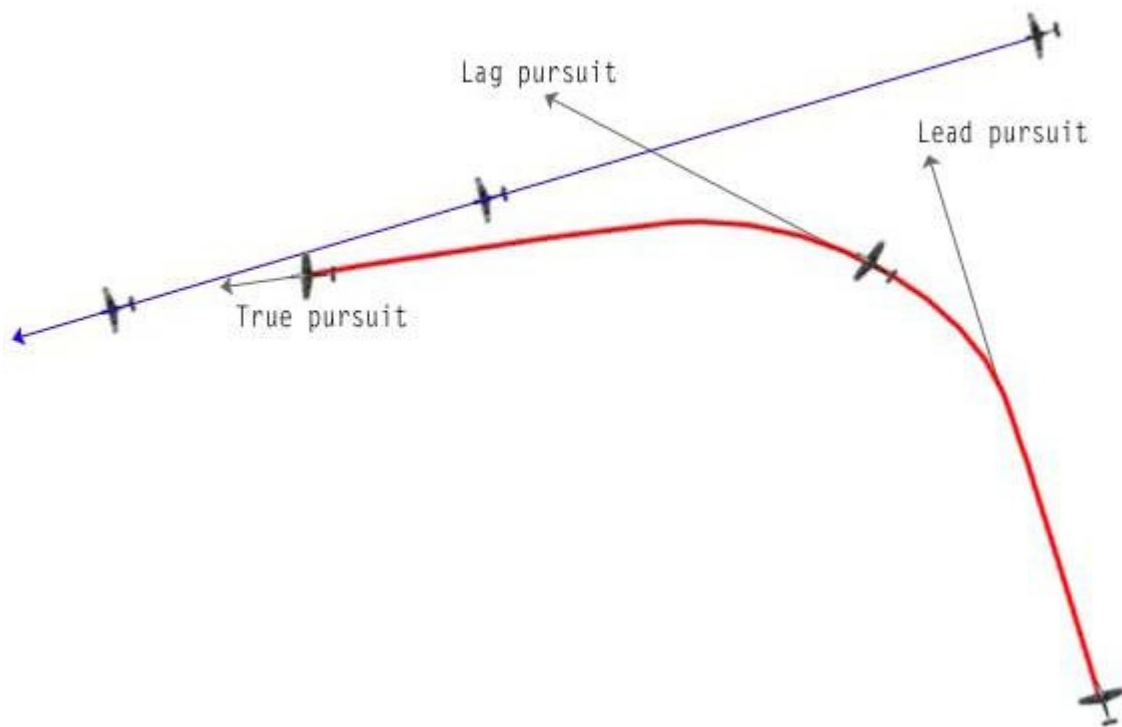
Le marteau est utile quand vous avez un énorme avantage en énergie sur votre adversaire ou que vous envisagez de faire du mitraillage au sol depuis un angle aigu. Tirez doucement le manche pour atteindre presque la vertical. Alors que vous approchez le décrochage, utilisez le palonnier pour tourner et faire face de nouveau à la terre. Vous aurez peut être à corriger la trajectoire du fait du mouvement de roulis induit parallèlement par le palonnier.

Note de Stelteck : Je n'ai jamais réussi à faire cette manœuvre, je retombe généralement comme une patate. Si quelqu'un y arrive, qu'il m'explique....

Le dérapage

Le dérapage est un moyen original de manoeuvrer et de leurrer un ennemie se trouvant dans vos 6 heures. Dérapper est facile : Gardez le nez de votre avion à l'horizontale sur votre cap, pousser sur un coté du palonnier tout en appliquant une force contraire avec votre manche. Vous conservez alors votre cap tout en donnant l'impression de glisser latéralement dans l'air.

Partie III: Les manœuvres avancées



La poursuite

L'essentiel du combat aérien est la capacité à comprendre et à employer différents modes de poursuite, et de reconnaître quel type de poursuite l'ennemi emploie. En plus, pour devenir un bon pilote de chasse, vous devez avoir une complète compréhension de vos propres capacités de manœuvres, de celle de l'ennemi, des manœuvres à effectuer en réponse à la situation présente et enfin de la réaction probable de votre adversaire à ses manœuvres.

Un des points fondamentaux est de comprendre que votre ennemi cherche à vous abattre (Le monde est cruel et injuste) et se faisant va toujours chercher à pointer ses canons, et donc le nez de son avion vers vous. Cherchant à couper votre trajectoire, il manœuvrera ainsi plus sèchement que vous, prendra plus de G et verra éventuellement son désir de vous descendre le mener à sa perte !

Il y a trois types de poursuite possible :

Poursuite vrai – Votre trajectoire est directement pointée vers votre cible. Si vous avez plus de vitesse vous pouvez arriver derrière lui à une situation de tir avec zéro déflexion. Cependant, s'il est plus rapide que vous, vous serez laissé dans la poussière. Vous avez de plus un temps de retard sur chacun des manœuvres de votre ennemi, et corriger ce retard vous oblige à prendre des Gs supplémentaires lors des manœuvres.

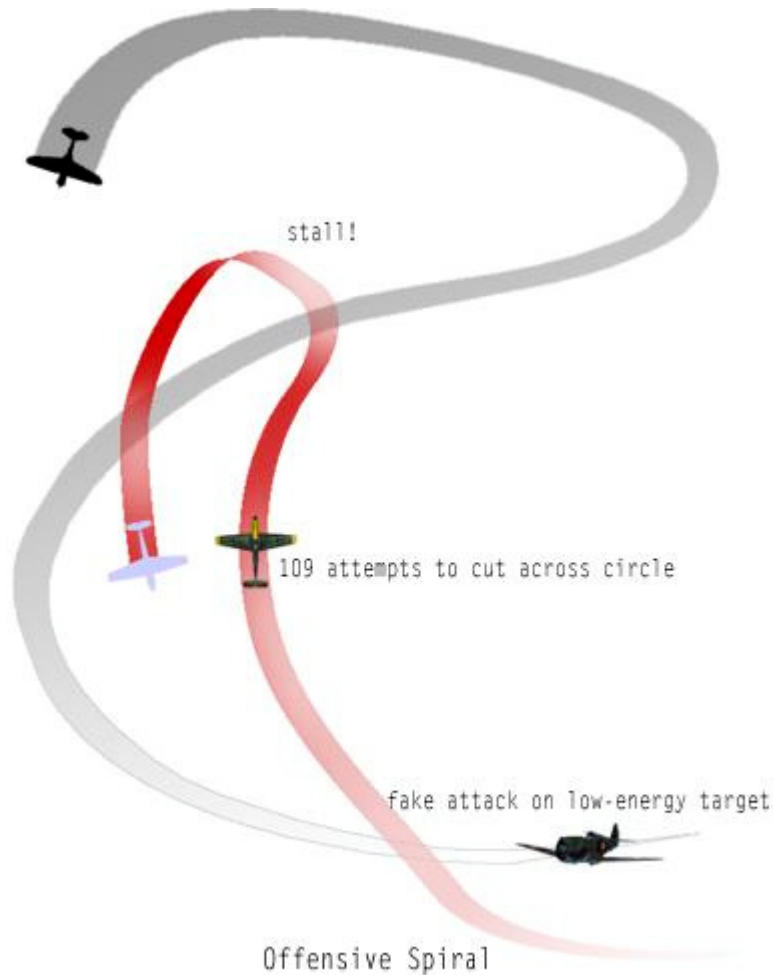
Poursuite en avance – Votre but est d'intercepter la trajectoire de votre ennemi de manière à obtenir un tir en déflexion. Un avion plus lent doit toujours tenter ce genre de chose pour rattrapper sa cible, cependant, tenter d'anticiper ses manœuvres vous obligera souvent à, par exemple, virer plus court que votre adversaire, ce qui vous expose à des G supplémentaires.

Poursuite en retard – Votre but est de suivre votre ennemi. Vous effectuez donc les mêmes manœuvres que lui, avec un temps de retard. Dans cette situation, vous n'obtenez pas d'opportunité de tir, mais vous placez derrière lui en bonne position pour la suite, à condition que votre ennemi ne soit pas plus rapide que vous, évidemment.

Les différents modes de poursuite sont utilisés dans toutes les situations relativement à la position et à la vitesse. C'est relativement simple et devient vite une seconde nature :

Poursuite en avance pour rattrapper un adversaire, poursuite vraie pour tirer, et poursuite en retard pour se mettre dans une situation favorable derrière votre adversaire.

La spirale offensive

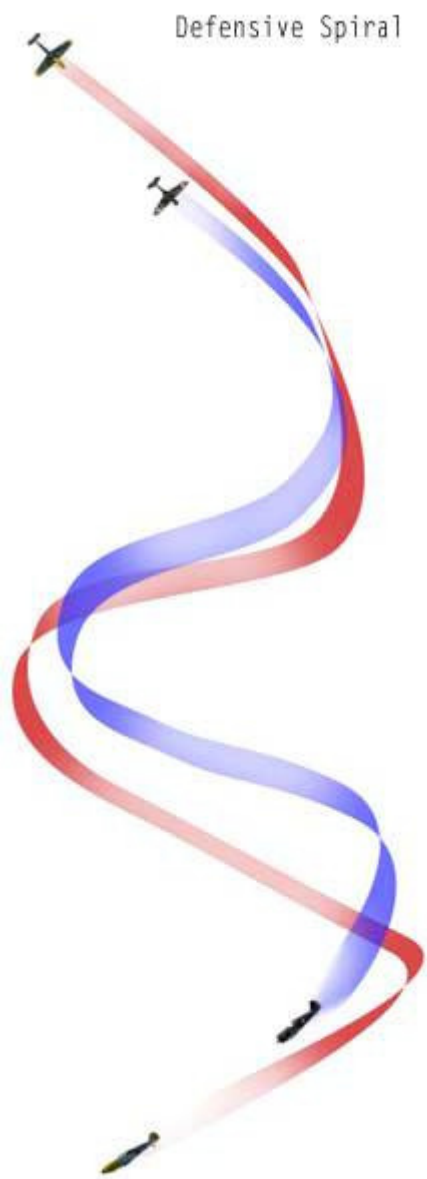


La spirale offensive peut uniquement être utilisée contre un ennemi qui a moins d'énergie (Altitude+vitesse) que vous, spécialement si cet avion monte très bien, comme le 109-F ou les spits. (Et si le votre monte mal).

Le principe est de profiter du fait que votre adversaire tentera de couper votre trajectoire pour l'entraîner sur un cap trop vertical qui le fera décrocher. Pour cela, effectuer une boucle en spirale tout en prenant de l'altitude. Quand l'avion ennemi décroche, replongez lui dessus pour le tuer.

N'effectuez pas cette manœuvre si l'ennemi est trop proche derrière vous car il pourra sûrement vous abattre dans la phase initiale de la manœuvre, ou vous êtes assez vulnérable.

La spirale défensive

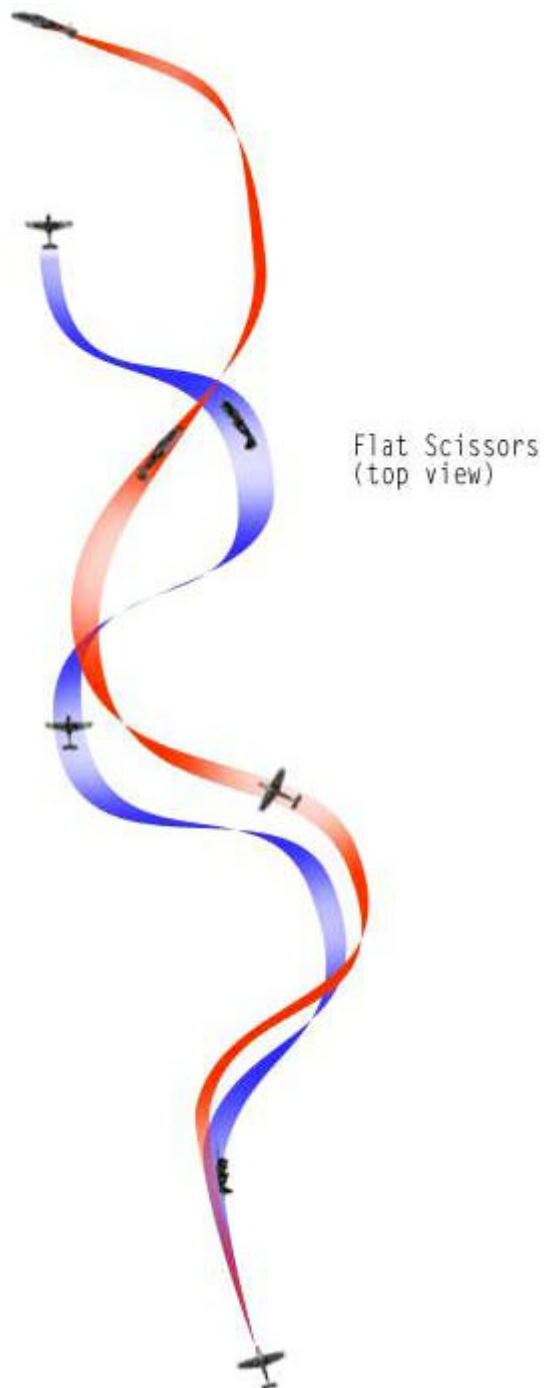


La spirale défensive consiste à force l'ennemi à vous dépasser (overshoot), vous permettant ensuite de l'abattre ou de prendre la fuite. L'objectif de la spirale est de ralentir votre descente le plus possible. Réduisez les gaz, augmentez votre angle d'attaque pour maximiser le frottement de l'air et déployez temporairement les volets.

La spirale défensive fonctionne mieux si vous permettez à l'ennemi d'être très proche de vous avant de ralentir, cependant, vous devez toujours représenter une cible difficile et pour cela manœuvrer en spirale.

Cette manœuvre demande beaucoup d'altitude, ne l'essayez pas en dessous de 3000 mètres.

Le ciseau (à plat)



Le but du ciseau est de forcer un adversaire derrière vous à vous dépasser. Cela marche bien plus facilement évidemment quand votre adversaire est plus rapide que vous, mais tous les avions possédants une vitesse de roulis honnête peuvent pratiquer cette manœuvre. Le ciseau est composé d'une série de virage brutal. Vous êtes au poste de pilotage et commandez la manœuvre tant que l'ennemi est derrière vous. Celui-ci sera forcé de vous suivre. Se faisant, il sera systématiquement en retard sur chacun de vos virages et aura beaucoup de difficulté à rester derrière vous. De plus, comme il essaiera de couper votre trajectoire pour vous aligner avec ses canons, ce qui augmentera sa vitesse relative par rapport à vous (sa trajectoire sera plus rectiligne, donc plus courte), et cela augmentera ses

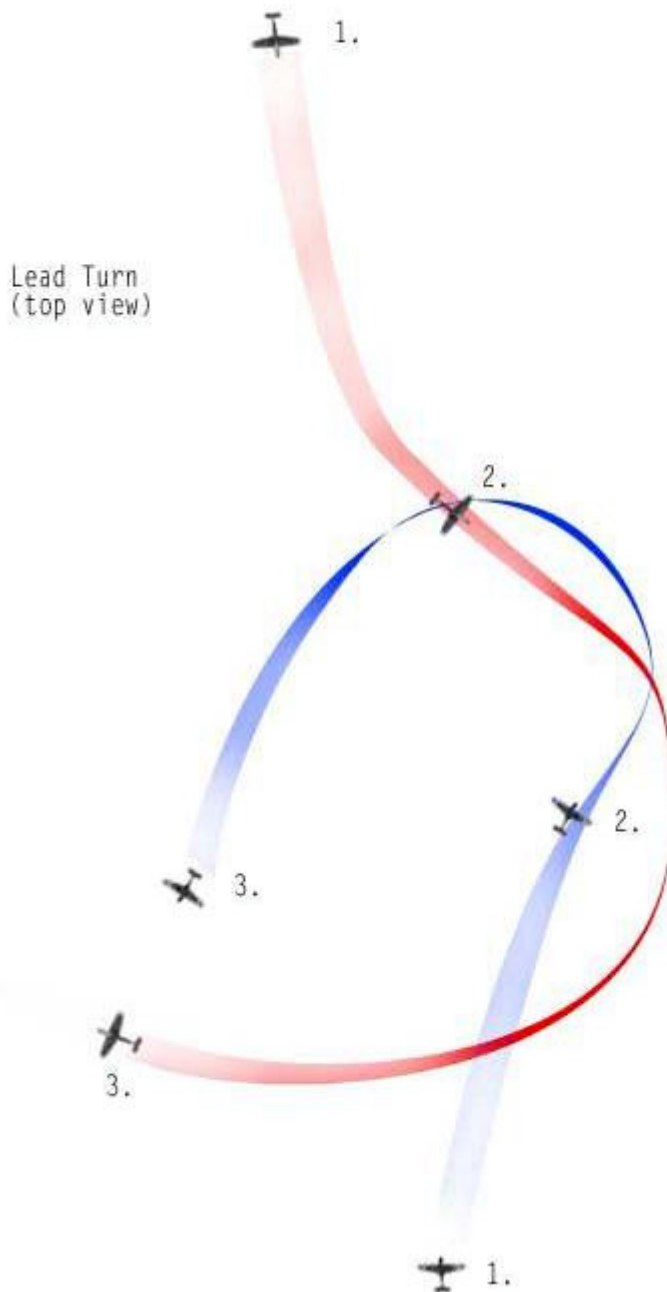
problèmes pour rester derrière vous. Au bout de quelques virages (2/3), vous vous retrouverez quasiment nez contre nez, et votre adversaire plus rapide vous passera devant et deviendra ainsi votre proie.

Vous pouvez entrer dans un ciseau à n'importe quelle vitesse, cependant, la manœuvre fonctionnera mieux si vous adversaire est déjà très prêt de vous. Si vous partez trop tôt, vous offrirez peut être une cible facile.

Le ciseau vertical

Le ciseau vertical est identique au ciseau à plat, avec pour différence que tout ce passe dans la dimension verticale. Une série de manœuvre et renversement rapide vous ralentisse afin de permettre à l'ennemi de vous dépasser. (Référez vous à la figure ci dessus en la mettant dans le plan vertical).

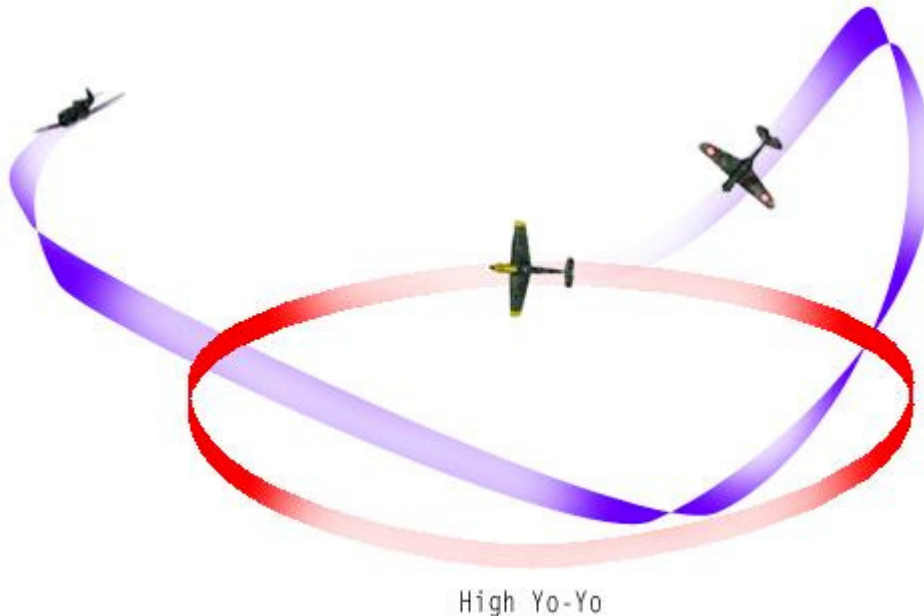
La feinte de boucle



Cette manœuvre est en fait une sorte de ciseau. L'objectif est d'influencer l'ennemi pour qu'il engage une manœuvre donnée, de manière à pouvoir la contrer par une manœuvre diamétralement opposé préparé à l'avance. Cette manœuvre marche spécialement en cas d'engagement face à face. Vous savez que votre ennemi, un gros bourrin, va vous foncer dessus en tirant de toutes ses pièces (Poursuite vrai). Plutôt que de faire pareil et d'entrer en collision, dirigez dans un premier temps votre avion loin sur le côté de l'ennemi, le forçant ainsi à corriger sa trajectoire suffisamment pour qu'il vire sur l'aîle, et qu'il lui soit donc moins facile de changer de trajectoire rapidement.

Dans un deuxième temps, alors qu'il fonce pour intercepter votre trajectoire espérant vous plomber, renversez vous rapidement pour tourner vers votre adversaire et visez une trajectoire vous amenant en bas à gauche de votre ennemi. Il ne pourra pas réagir rapidement et vous aligner sans abaisser son nez et se prendre des G négatifs dangereux. Il rollera donc de 180° et tournera vers vous mais il sera alors trop tard. Vous terminerez votre propre tour bien plus vite et vous dirigerez maintenant vers lui pour l'abattre !! Feu à volonté !!!

Le yoyo haut

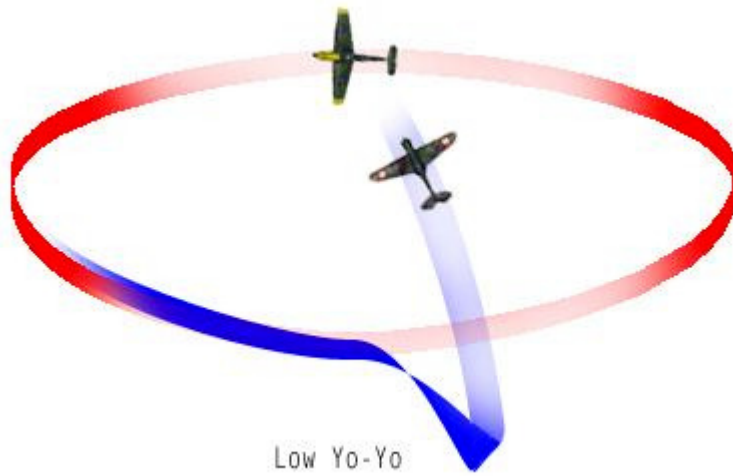


Le yoyo est une manœuvre dans le plan vertical à utiliser quand vous avez besoin de ralentir et que vous ne souhaitez pas gaspiller votre énergie. (Énergie = Altitude + Vitesse).

Cette manœuvre est inestimable pour éviter de dépasser un adversaire du fait de votre trop grande vitesse. Alors qu'un débutant réduira les gaz, perdant ainsi l'avantage de sa vitesse, un pilote expérimenté profitera de sa vitesse pour prendre de l'altitude, avant de repiquer immédiatement sur sa cible, convertissant cette fois-ci à l'envers son altitude en vitesse.

Dans l'exemple ci-dessus, un 109 effectue un cercle défensif à plat. Vous ratez la première attaque dessus et décidez de continuer le combat. Plutôt que de couper les gaz et tourner avec votre adversaire (qui vous coutera de l'énergie et un voile noir), vous tirez sur le manche pour monter, en gardant votre adversaire en visuel sur le dessus de votre cockpit. Puis, vous pouvez lui piquer à nouveau dessus pour une autre attaque alors qu'il continue sa manœuvre sans espoir. Ceci, jusqu'à ce qu'il soit abbatu.

Le yoyo bas



Le yoyo bas est une autre manœuvre vertical qui utilise la gravité pour vous aider à couper la trajectoire d'un ennemi engagé dans un boucle plate défensive. Cela demande un petit peu d'altitude, de l'ordre de 500m. Plutôt que de continuer à suivre votre adversaire dans une boucle, vous laissez le nez de votre appareil tomber et gardez votre ennemi dans le haut de votre cockpit, puis vous tirez sur le manche pour lui faire face et l'abattre. Cette manœuvre entraîne souvent la suite de l'affrontement dans le plan vertical

Module II : La tactique aérienne

Surveillance du champs de bataille

La surveillance du champs de bataille (Situational Awareness en anglais, ou SA) est ce qui provoque la gloire ou la chute des pilotes. SA est une courte abréviation pour désigner un long et complexe processus par lequel vous identifiez et suivez tous ce qui se passe aux alentours de vous afin de pouvoir prendre les bonnes décisions tactiques. Cela commence par regardez autour de vous, et pour cela vous avez besoin de développer une procédure complète. Votre recherche des alentours doit être continu et couvrir TOUTES les parties du ciel. Pour vérifier vos 6 heures (derrière vous), faite rouler votre avion sur lui même en observant dans les coins de votre cockpit arrière. Après chaque scan complet, et bien, recommencez !! Et ce, jusqu'à la fin de votre vol.

Une grande proportion des pilotes voient peu, et comprennent encore moins ce qui se passe autour d'eux, d'autant plus que scanner le ciel n'est qu'une partie de la SA. Le reste est l'évaluation des menaces basés sur leur position, énergie et vecteur et la détermination de la priorité des cibles. Tout ceci nécessite une bonne anticipation et un bon entraînement.

Identification des cibles

Les menaces peuvent venir de n'importe où dans le ciel. Quand vous volez, vous n'êtes en sécurité nulle part. Il est cependant possible d'établir une hiérarchie dans les menaces en fonction des zones où vous vous trouvez. Si vous êtes à 4000 mètre d'altitude et scannez autour de vous régulièrement, vous pouvez prendre pour une bonne hypothèse que les cibles vont plutôt se présenter en dessous de vous, et provenant de la base aérienne ennemie la plus proche.

Plus vous êtes loin de votre propre aéroport, plus vous pouvez considérer que les contacts se dirigeant suivant une trajectoire opposé à la votre sont des ennemis. Traitez tous les contacts comme ennemi tant que vous n'avez pas la preuve du contraire. Les contacts rasants au dessus des villes amis sont souvent hélas des ennemis, et la DCA n'est pas toujours une indication fiable pour vous prévenir de leur présence.

Observez également la manière dont un contact vole. Cela vous permettra sûrement de l'identifier rien qu'à son comportement bien avant que le cercle rouge ne puisse confirmer votre analyse.

La taille, la couleur, le placement des ailes et du moteur ainsi que la vitesse et la trajectoire d'un contact vous donne de bons indices pour l'identifier.

Evaluation de l'énergie

Énergie = Vitesse + altitude. Beaucoup de pilotes font l'erreur de mettre en parallèle l'énergie uniquement avec la vitesse. Rien ne peut être plus faux. Ce qui est important est l'énergie TOTALE. Ce total est composé de la vitesse vrai de l'avion et de son altitude, qui est son énergie potentielle. Il est en effet très simple d'échanger de l'altitude contre de la vitesse.

Le chasseur disposant du plus d'énergie commande l'engagement. Il peut attaquer ou fuir à volonté, et son adversaire ne peut que réagir à ses actions.

Voilà pourquoi il faut toujours essayer de maintenir un haut niveau d'énergie : Voler haut et voler vite !!

Quand vous volez dans des ciels hostiles, gardez toujours votre avantage en énergie et classifiez toutes les cibles potentielles en fonction de leur propre niveau d'énergie.

Tout ce qui est en dessous de vous est beaucoup moins une menace que ce qui est au dessus ou à votre niveau. (Il faut également tenir compte de la vitesse bien sûr).

Une évaluation correcte du niveau d'énergie d'un adversaire est particulièrement important quand la marge de manœuvre est étroite, en combat tournoyant par exemple. Gardez un haut niveau d'énergie alors que votre adversaire saigne la sienne est un préalable indispensable pour obtenir une opportunité de tir. Quand un ennemi n'a plus d'énergie, il est à court d'option et devient prévisible, une cible facile.

Déterminez le niveau d'énergie d'un ennemi qui apparaît soudainement en face de vous peut être difficile. Étudiez le soigneusement. Grimpe-t-il ? A quelle vitesse s'éloigne-t-il ? Quel est le type d'avion ? Les réponses peuvent vous

donner des indices en une poignée de seconde, et ce sera l'information que vous utiliserez pour l'évaluer et manœuvrer.

En combat, cherchez les signes suivants qui montre que votre ennemi gaspille son énergie (et évitez le vous même):

- Plonger trop bas.
- Tourner trop sec, trop souvent.
- Devenir stationnaire ou décrocher.
- Déployer les volets ou le train d'atterrissage.
- Perdre l'équilibre de son avion. (En appliquant trop de palonnier par exemple).

Evaluation des menaces

Dans une sortie aérienne, l'évaluation des menaces est un processus continu. Il commence alors que vous êtes encore sur la carte. Votre base est elle attaquée ? Ou avez vous une chance d'être en sécurité ? Ou se trouve probablement l'ennemi et d'où vient il ? Vous devez minimiser les risques en vous éloignant rapidement de votre aéroport dans une direction sûre le temps de prendre de l'altitude. Une fois à altitude et vitesse de croisière, dirigez vous vers votre cible en observant la zone autour de vous et gardez toujours en mémoire votre position. En approchant de la zone dangereuse, accélérez au maximum afin d'avoir le plus d'énergie possible et d'arriver sur la zone au maximum de vos possibilités.

Vous verrez souvent du combat aérien autour de vous. Plusieurs contacts non identifiés tournoyant et tirants. N'approchez pas de ces combats directement, et surtout pas par en dessous. Toujours approchez des zones de combat avec un avantage en énergie, et gardez cet avantage tant que vous n'avez pas une vue claire de la situation.

Quand vous attaquez, soyez brutal et violent. Tombez sur votre cible, tuez la, et mettez vous au plus vite à l'abri, en perdant le moins d'énergie possible. Attaquez toujours la cible la plus dangereuse, le meilleur avion, et celui disposant du plus d'énergie.

Si vous décidez de ne pas vous joindre à la mêlée, dirigez vous vers l'aéroport ennemi le plus proche et attaquez les cibles en transit. Les cibles seront alors sur une trajectoire prévisible, sans beaucoup d'énergie et vous pourrez souvent les prendre par surprise.

N'oubliez pas que quand vous poursuivez une cible, vous n'observez plus beaucoup les environs. Il est sage de considérer qu'un ennemi se trouve donc derrière vous, spécialement si vous êtes à basse altitude, et si votre ennemi monte doucement sans trop chercher à vous échapper. Le plus probable est qu'il communique avec un frère derrière vous, alors observez vos 6 heures, et chaque fois que vous abattez un ennemi, effectuez une manœuvre pour vous dégager d'un éventuel poursuivant, car vous avez probablement son camarade irrité derrière vous.

Dans une mêlée sauvage entre de nombreux avions de tous les camps, l'évaluation des menaces doit se faire très rapidement. Toujours se poser les bonnes questions : Qui est le plus grande menace, qui peut me tirer dessus maintenant, comment puis je réduire ma vulnérabilité, ai je été vu, quelle est la cible la plus facile et la moins risqué pour moi, quelle est ma position géographique et des nouveaux méchants arrivent ils, etc, etc....

Navigation

Savoir où vous êtes, comment se rendre d'un point A à un point B et quels sont les dangers du chemin est nécessaire à tout bon pilote. Etudiez la route sur la carte, familiarisez vous avec le terrain, y compris en disposant, par exemple, d'une carte imprimé devant vous.

Plus important, être toujours conscient de sa position permet de repérer les éléments géographiques très importants que sont les sites de DCA ennemi et ami. Soyez toujours conscient des FBs et villes ennemis, et de votre position par rapport à elles, ou une rafale de DCA vous fauchera en plein ciel.

Combat tournoyant – « the turn&burn »

La raison d'être des pilotes de chasse est de voler de manière à pointer ses canons vers leurs ennemis de manière à les rayer du ciel. Tout le reste est vain. Si vous ne savez pas abattre votre ennemi, il ne va se gêner, lui, et vous êtes mort. Cela doit être fait le plus vite possible, car le plus longtemps vous jouez avec votre nourriture, le plus de temps vous permettez aux ennemis, comme les copains de votre victime de venir jouer les trouble-fêtes. Plus vous poursuivez une cible, moins vous observez les alentours et plus vous êtes vulnérables.

D'un autre côté, si vous êtes persuadé que votre adversaire ne peut ni s'enfuir, ni vous manœuvrer, et que personne ne viendra à son secours, vous pouvez décider de prendre votre temps de manière à avoir une situation de tir la plus

sure et favorable possible de manière à maximiser vos chances de réussite (Le moins de G possible sur le manche lors du tir), en restant derrière lui jusqu'à avoir une bonne opportunité.

Vous entrez alors dans le combat tournoyant, qui consiste justement à tournoyer avec votre adversaire jusqu'à vous retrouver en bonne situation de tir.

Cette méthode, considérée par beaucoup comme la seule vraie et pure technique de combat aérien, un contre un, chevalier du ciel contre chevalier du ciel, était historiquement rare (sauf peut-être coté japonais).

En général, comme pilote débutant, vous devez éviter au maximum ce type de combat tant que vous n'avez pas maîtrisé le combat à énergie. Pourquoi ? Parce que dans un combat tournoyant, spécialement à un contre un, votre marge de manœuvre et votre avantage initial est faible, et la moindre erreur permettra à son tour à votre adversaire de prendre l'avantage. Rester derrière un adversaire expérimenté peut être un challenge.

Le combat à énergie « the boom&zoom »

Tout combat aérien est une affaire d'énergie, même le combat tournoyant. Cependant, il est possible de combattre de manière à maximiser son importance. Le « Boom&zoom » s'applique quand vous avez considérablement plus d'énergie que votre adversaire, qui, dans le meilleur des cas, ignore même votre présence.

Vous êtes assez loin au-dessus d'un adversaire, et vous positionnez dans ses 6 heures très en hauteur, masqué par le soleil ou les nuages. Plongez derrière lui, puis redressez de manière à pointer vos canons vers lui. Vous arrivez sur lui légèrement par en dessous, ce qui masquera votre approche, et à toute vitesse. Vous serez sur lui en un instant, tirez alors avec précision, puis, esquiviez-vous par un côté en reprenant de l'altitude. Votre victime, à supposée qu'elle soit toujours vivante, n'aura pas assez d'énergie pour vous suivre, et vous pourrez vous enfuir sans problème. Même si vous ratez votre passe, ne tentez pas de revenir, vous perdriez votre avantage. Regagnez votre haute altitude et vitesse, et cherchez une autre occasion. Les cibles ne manquent pas.

Cette méthode est la méthode la plus pour combattre, et évidemment constitue la méthode historique la plus utilisée en combat aérien.

Contrôle de soi et porte de sortie

Si vous voulez devenir un pilote accompli, c'est à dire, être capable de gérer n'importe quelle situation et de revenir pour en parler, vous devez apprendre à vous discipliner et à vous contrôler pour ne pas vous jeter dans des situations sans issues. Vous ne pouvez pas, à vous tout seul, nettoyer le ciel de tous les ennemis. Accetez cela, et utilisez votre talent là où il sera le plus profitable et le moins risqué. Bien sûr, tout le monde veut devenir l'as du jour, et retourner à la base avec une véritable moisson de victimes, mais cela ne doit pas être votre préoccupation première. Les meilleurs kills sont ceux faits en prenant le moins de risque personnel. C'est pourquoi vous devez voler de manière à éliminer toutes les menaces sur votre personne, avant, après, et pendant votre attaque.

Cela veut dire voler haut et voler vite, frapper rapidement et se retirer tout aussi vite. Ce n'est pas particulièrement glorieux, mais c'est beaucoup plus efficace que de se jeter dans une mêlée confuse où vous ne maîtriserez rien et confierez votre destin au hasard.

De la même façon, gardez toujours une porte de sortie ouverte. Soyez prêt à vous enfuir dès que la situation devient défavorable. N'attendez pas qu'il soit trop tard, et méditez sur les vertus positives de la lâcheté.

Psychologie d'un engagement

La psychologie est un facteur important d'un combat aérien. Si vous pouvez démoraliser votre adversaire avant même qu'une cartouche soit tirée, vous prendrez un avantage certain. Savoir ce qui peut démoraliser votre adversaire est important :

- La plupart des pilotes ont une trouille bleue des ennemis apparaissant haut et derrière eux, et par contre ont beaucoup moins peur des ennemis plus bas. C'est juste la plupart du temps, mais attention à ne pas exagérer.
- Les pilotes ont peur des formations plus que des ennemis isolés.
- Les pilotes qui sont attaqués par surprise par un ennemi qu'ils n'ont pas vu paniquent facilement.
- Les pilotes qui sont surclassés dans leurs manœuvres ou décrochent régulièrement perdent vite confiance.
- Le pilote qui touche le premier un ennemi prend un avantage.
- Perdre de vue son ennemi est démoralisant.
- Perdre ses coéquipiers est démoralisant.
- Se faire abattre de manière répétitive, spécialement pas loin de son aéroport est très démoralisant.
- C'est démoralisant d'être toujours en position d'infériorité, ou de perdre son avantage.

La defense

Aussi longtemps que vous voyez un assaillant et possédez l'énergie nécessaire pour manœuvrer, esquiver une attaque n'est pas très difficile. La défense classique contre un ennemi derrière vous possédant une vitesse supérieure est de faire un virage sec, de préférence avec une composante verticale. Faites votre virage (break) juste avant qu'il n'arrive à portée de canon. Ce qui arrive ensuite dépend alors totalement de la situation. Vous pouvez vouloir partir en tonneau barriqué, vous pouvez vouloir renverser votre virage, ou désengager en faisant un Split-S. C'est votre décision en fonction de la situation et de ce que vous voulez accomplir.

Ce que vous devez vous rappeler est que la défense est basé entièrement sur le fait d'obliger votre ennemi à vous dépasser (overshoot) sans lui laisser une opportunité de tir. Dès qu'il est en face de vous, vous êtes alors libre de l'attaquer à votre tour.

Désengagement

Plonger dans la mêlée n'est généralement pas bien difficile. Sortir vivant d'un combat l'est beaucoup plus, spécialement quand il y a un beaucoup d'ennemis, et constitue la marque d'un bon pilote.

La manière opportunité de désengager et s'enfuir est quand vous êtes face à face avec votre ennemi, ou que vous le poursuivez. Dans ce cas, continuez simplement votre chemin en accélérant au maximum. L'ennemi va alors certainement vous poursuivre, mais vous aurez assez de vitesse pour vous réfugier sur les batteries antiaériennes les plus proche de votre position. Même si vous pensez avoir semé votre ennemi, vérifiez souvent vos 6 heures en manoeuvrant en tonneau, on ne sait jamais, peut être est il dans votre angle mort.

Si, alors que vous fuyez, votre ennemi vous rattrape, virez et tentez de vous en débarasser par une spirale ou un ciseau. Si vous ne pouvez pas faire cela, créez vous une autre situation de face à face et fuyez à nouveau.

Si vous attirez derrière vous une horde de méchant, vous ne pourrez pas les traiter tous. Dans ce cas, le mieux est de partir en tonneau barriqué, les forces à vous dépasser ou à gaspiller leurs munitions.

En général, désengager dans la direction la moins attendu, si possible en sortant temporairement du champs de vision de votre adversaire. Une fois libre, prenez de l'altitude et rentrez à la base.

Ne vous enfuyez jamais en ligne droite. Faites roller votre avion, partez en tonneau et virez pour vérifier que vos 6 heures sont toujours claires.

Module III : les avions à WW2online

Partie I : Caractéristique des avions

Connaître sa monture

WW2online propose une large palette d'appareils de combat, et leur nombre ne cesse de s'accroître. Chacun de ces avions possède des caractéristiques uniques. Connaître ces caractéristiques, et connaître celles de ses ennemis est indispensable pour remporter la victoire.

De plus, chaque avion réagit différemment aux commandes et à un comportement en vol différent qui peut demander un temps d'adaptation. Voilà pourquoi il n'est pas facile d'être performant dans tous les types d'avion.

Maniabilité

La maniabilité représente la capacité de l'avion à manœuvrer, et la facilité avec laquelle l'avion répond aux commandes. Elle est particulièrement importante en combat pour réaliser les différentes manœuvres décrites précédemment ainsi que pour viser une cible avec ses canons, ce qui demande beaucoup de petites corrections. Plus l'avion est maniable, plus il est facile à piloter, notamment pour un pilote débutant, car plus il est facile de lui faire faire ce qu'on veut.

La partie la plus importante de la maniabilité est la vitesse de roulis. On peut également considérer le temps de réponse aux commandes, ou la stabilité générale de l'avion lors des manœuvres.

La maniabilité dépend fortement de la vitesse de votre avion, qui ne se comportera alors pas toujours de la même façon.

Virage

Le virage représente la capacité de votre avion à tourner en cercle sur un plan horizontal.

Les avions, en fonction de leurs caractéristiques propres n'ont pas le même rayon de virage.

Ce rayon de virage est de plus en plus grand à mesure que votre vitesse augmente. De plus si à basse et moyenne vitesse ce sont les caractéristiques de l'avion qui déterminent le rayon de virage, à haute vitesse, c'est généralement le voile noir et les G encaissés qui vous limite. A haute vitesse, tous les avions tournent donc à peu près pareil.

Autre facteur très important, la conservation d'énergie. Quand vous tournez, vous ralentissez en même temps, d'autant plus que votre virage est sec. Certains avions conservent beaucoup mieux leur énergie (ici leur vitesse) lors de ce genre de manœuvre que d'autres.

Vitesse horizontale

La vitesse horizontale d'un avion dépend de son aérodynamisme et de la puissance de son moteur. Cette puissance peut être augmentée par l'application de la puissance militaire d'urgence (WEP), mais fera plus ou moins vite suivant l'avion, surchauffer le moteur.

Plongeon

Ce paramètre représente les performances de l'avion lorsqu'il pique vers le sol. A WW2online, il n'y a pas (encore) de modèle de tension des structures, ce qui fait que votre avion ne partira pas en morceau en allant trop vite lors d'un piqué. Cependant, votre avion finira par atteindre sa vitesse maximale, n'accélérera plus (ce qui gaspillera votre énergie en pure perte) et vos gouvernes se bloqueront, ce qui rendra l'avion très difficile à piloter, et peut vous faire s'écraser sur le sol.

Généralement, plus votre avion est lourd, mieux il tombe comme une pierre, et inversement, un avion léger pique mal et perd vite sa maniabilité alors que la vitesse augmente.

Ascension

Au contraire du plongeon, ce paramètre représente votre capacité à prendre de l'altitude, et favorisera plutôt les avions légers équipés d'un moteur puissant.

Armement

L'armement offensif de vos avions se décompose en trois catégories :

- Les mitrailleuses légères (7mm ou 0.3 pouces) : Armement léger d'une puissance très limitée contre le blindage. Nécessite un tir concentré (à la convergence) à très courte distance, pour avoir une chance de causer des dégâts sérieux.
- Les mitrailleuses lourdes (12.7 mm ou .50) : Armement tirant des munitions perce blindage avec une grande vitesse et cadence de tir. Ces mitrailleuses sont d'une grande précision à longue distance. Cependant, il convient de viser un point sensible de l'avion, comme le cockpit, ou elles tueront net le pilote. Ces mitrailleuses sont de plus très efficaces contre les véhicules au blindage léger.
- Les canons de 20mm : Armement lourd tirant un mix de gros projectiles explosifs et de munition perce blindage. Ils peuvent causer de terribles dégâts à la structure d'un avion, mais leur poids et leur vitesse d'éjection souvent assez faible les rendent imprécis à mesure que la distance s'accroît, car ils retombent assez vite. Nécessite un tir de près. À noter qu'une grande diversité de canon de 20mm existent en jeu, aux performances fort différentes. Le meilleur canon est celui équipant le D520. Le pire est celui équipant le 109 version E. La proportion d'obus explosif et perce blindage varie également suivant le canon. Le canon de 20mm, surtout s'il est essentiellement composé de munitions explosives, n'est pas spécialement efficace contre les véhicules blindés légers, mais il est possible par contre de détruire les chenilles et ainsi d'immobiliser même les chars les plus lourds.

La grande question : vaut-il mieux des mitrailleuses .50 ou des canons de 20mm. Un sujet éternel de débat.

Position des armements offensifs :

La position des armements sur l'avion a également une grande influence sur votre visée. Les canons et mitrailleuses sur les ailes sont sensibles à la convergence, c'est à dire la distance où vos armes de l'aile gauche et droite sont prévus pour croiser leurs tirs. Elle se modifie avec la commande « .conv ». Les dégâts maximums sont effectués à cette distance car alors les cartouches impactent quasiment au même endroit.

Pour les armements centrés dans l'axe de votre avion, la convergence est moins importante. Cependant, il s'agit de la distance à laquelle les munitions retombent au centre de votre viseur. Si votre adversaire est plus loin, il faudra tirer au-dessus de lui pour le toucher. (Et inversement s'il est prêt). Évidemment, c'est surtout valable pour les lourds obus de 20mm.

Ce paramètre ne prend pas en compte la charge de bombe éventuelle de l'avion, qui sera décrite à part dans le commentaire.

Durabilité

La durabilité représente la faculté de l'avion à encaisser les dommages sans broncher. Les avions, en fonction de leur modèle sont plus ou moins blindés et encaissent mieux les tirs. Le simple fait par exemple, d'avoir une vitre blindée dans le cockpit change beaucoup les chances de survie !

Le fait qu'un gros avion représente une cible plus facile, et donc sera peut-être abattu plus facilement rentrera en compte dans ce paramètre.

Pérénnité

La pérénnité représente la faculté de l'avion à rester compétitif au fil du temps. À mesure que la campagne avance de nouveaux modèles sont mis en service, et les anciens modèles peuvent avoir du mal à rester dans la course. Certains avions voleront pendant toute la campagne avec succès, tandis que d'autres deviendront vite des cibles volantes inutiles.

Partie II : Les chasseurs pour débutant

Voilà les chasseurs avec lesquels tous les pilotes doivent faire leurs premières armes. Il est conseillé de surtout voler avec en début de campagne, quand les avions modernes ne sont pas sortis. Cependant, pour prendre des grades, rien ne vaut quand même le multicrew dans un bombardier.

Le Hawk 75 (FAF) / (US P-36 exportation)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Chasseur léger maniable et agréable à piloter, handicapé hélas pas un moteur trop faible. Son problème principal comme avion pour débutant est sa puissance de feu déficiente (6 MG légères), qui nécessite un tir précis à bout portant pour espérer abattre les avions allemands généralement bien protégés. (Il est d'ailleurs conseillé de réduire la convergence par défaut des armes). Ces points faibles sont un terrible handicap contre les avions allemands les plus modernes.
Virage	Bon	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Moyen	
Armement	Faible	
Durabilité	Faible	
Pérérité	Faible	

Le hurricane mark I (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Autre chasseur léger et maniable, il ressemble beaucoup au H75 mais avec des points faibles moins marqués. Sa puissance de feu de 8 MG est légèrement supérieure et le hurricane est de plus une plateforme remarquablement stable qui facilite le tir. Un avion facile à piloter et certainement le meilleur pour débiter. Mieux vaut cependant éviter de chatouiller les avions allemands modernes.
Virage	Bon	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Moyen	
Armement	Moyen	
Durabilité	Faible	
Pérérité	Faible	

Le BF-110 (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyenne	Contrairement aux alliés, l'axe dispose comme avion pour débutant d'un chasseur lourd. Confrontés aux avions alliés, il n'est pas très maniable ni très rapide, surtout en monté. Cependant, ses points forts sont une bonne vitesse de plongé, une bonne vision dans les 6 du fait du mitrailleur arrière, et surtout une remarquable puissance de feu (canons de 20 centrés), avec un maximum de munition. Pas très facile à piloter pour un débutant, il est cependant efficace entre les mains d'un as qui abattra ses ennemis par surprise avec tout au long de la campagne. En prime, ses capacités d'attaque au sol sont intéressantes.
Virage	Faible	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Bon	
Ascension	Faible	
Armement	Très bon	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Moyen	

Partie III : Les chasseurs TIER 0

Voici les chasseurs standards de début de la campagne, et qui restent souvent les chasseurs les plus courants pendant toute la bataille. Même dans les campagnes les plus longues, ils restent toujours le dernier recours en cas d'épuisement des stocks d'avions.

Le Dewotine 520 (FAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Très bon	Chasseur maniable et agréable à piloter, doté notamment d'une vitesse de roulis fantastique. Il est malheureusement sous motorisé comparativement à son adversaire de l'axe ce qui handicape sa vitesse et son rythme de monté. Combattant avec un avantage en énergie, il est redoutable. Son canon de 20mm centré aux obus HE haute vélocité, bien que ne possédant que peu de munition fait des ravages. Ce canon lui permet d'ailleurs de continuer à être efficace tout au long de la campagne.
Virage	Bon	
Vitesse	Moyen	
Plongeon	Bon	
Ascension	Moyen	
Armement	Bon	
Durabilité	Moyen	
Pérénnité	Bon	

Le Spitfire Mark I (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Première version de la légendaire série des spitfires, ce chasseur très léger et maniable se caractérise essentiellement par son extraordinaire conservation de l'énergie lors des manœuvres, qui lui permet de surclasser tout ses adversaires en combat tournoyant. Mais attention à ne pas prendre trop de vitesse, car la maniabilité chutera très très vite. Sa puissance de feu est de plus faible, 8 MG, avec très peu de munition, et son blindage est en papier. Un avion idéal pour engager un ennemi à énergie équivalente, mais qui ne profitera que peu d'un avantage en énergie.
Virage	Excellent	
Vitesse	Moyen	
Plongeon	Faible	
Ascension	Bon	
Armement	Faible	
Durabilité	Très faible	
Pérénnité	Moyen	

Le BF-109E (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Première version en jeux de l'infâme série des 109 de l'axe, son avantage est son moteur puissant, qui couplé à un avion léger lui donne une vitesse supérieure à ses équivalents alliés. C'est de plus un avion tenant très bien les grandes vitesses et tout bon pilote de l'axe l'utilise en combat à énergie pour fondre sur ses adversaires. Cependant, sa maniabilité se dégrade à mesure qu'il ralentit et il est notoirement instable en virage lent. Sa puissance de feu, impressionnante sur le papier, n'est qu'une illusion car la vélocité de ses canons est très lente, ce qui nécessite un tir de très près pour être précis.
Virage	Moyen	
Vitesse	Bon	
Plongeon	Bon	
Ascension	Bon	
Armement	Moyen	
Durabilité	Moyen	
Pérénnité	Moyen	

Partie IV : Les Avions d'appuis TIER 0

Le Blenheim I (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Faible	Terrible chasseur bombardier bi-moteur de la royal air force, cet avion combine l'exploit d'être à la fois lent, peu maniable, fragile et instable. Ce n'est pas son armement léger et ses bombinettes qui rattrapperont le modèle. L'avantage de cet avion, c'est qu'il n'est pas vraiment nécessaire au front, et qu'on peut donc le perdre sans remord.
Virage	Moyen	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Faible	
Armement	Très faible	
Durabilité	Faible	
Pérérité	Très faible	

Le Blenheim IV (RAF+FAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Faible	Ce bombardier léger est malheureusement l'avion de soutien au sol principal des alliés à WW2online au début de la guerre, y compris pour l'aviation française ! Il est cependant très inefficace dans son rôle du fait de sa lenteur, de son armement défensif ridicule, de sa fragilité et de ses 4 bombes GP250 beaucoup trop faible pour endommager les panzers ennemis. A réserver aux cibles légèrement blindé à proximité d'un aéroport..... Les bombes du blenheim ne se largue pas si on pique vers la cible avec une angle supérieur à 40°.
Virage	Moyen	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Faible	
Armement	Très faible	
Durabilité	Faible	
Pérérité	Faible	

Le JU-87 Stuka (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Célèbre bombardier en piqué, cet avion, parfaitement adapté à sa mission, est un des atouts majeurs du camp de l'axe. Doté de la plus puissante bombe du jeu, la SC250, il possède de plus tous les attributs nécessaires pour la déposer avec précision, grâce à ses freins de piqué et sa bonne maniabilité. Le revers de la médaille est sa grande lenteur due à son aérodynamisme contestable. Bien blindé, son armement défensif est cependant faible, ce qui n'empêche pas certains pilotes de JU-87 de livrer des combats aériens tournoyants à l'occasion. Peut larguer ses bombes en plongeant à 90° sur sa cible.
Virage	Bon	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Bon	
Ascension	Faible	
Armement	Faible	
Durabilité	Bon	
Pérérité	Bon	

Partie V : Les bombardiers stratégiques TIER 0

Le DB-7 (FAF) (US A-20 exportation)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Décrit à tort à WW2online comme un bombardier stratégique, cet excellent bombardier moyen excelle beaucoup plus dans l'appui des troupes au sol. Rapide, maniable, très résistant et difficile à intercepter, il n'a pas son pareil pour faire pleuvoir avec précision les bombes sur les troupes ennemis, même si on peut regretter le manque de puissance de ses 8 bombes de 100Kg. Hélas présent uniquement dans les bases de bombardier, c'est donc un avion rare, qui de plus transporte trop peu de bombe pour le bombardement stratégique. Ne peut larguer à plus de 40° de plongé.
Virage	Moyen	
Vitesse	Bon	
Plongeon	Bon	
Ascension	Moyen	
Armement	Moyen	
Durabilité	Excellente	
Pérérité	Bon	

Le HAVOC (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Identique au DB-7, avec une mitrailleuse défensive de moins, son problème est surtout que ses 8 bombes sont les tristement célèbres GP250, à l'efficacité fort décevante pour un poids équivalent aux bombes françaises. Il n'est quasiment jamais utilisé en bombardement stratégique pour cette raison.
Virage	Moyen	
Vitesse	Bon	
Plongeon	Bon	
Ascension	Moyen	
Armement	Moyen	
Durabilité	Excellente	
Pérérité	Bon	

Le He-111 (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Faible	Seul véritable bombardier stratégique de cette partie, cet avion n'a rien d'exceptionnel, si ce n'est un énorme chargement de bombe (8*SC250) et la capacité de les larguer avec précision depuis une haute altitude. Ceci le rend très efficace comme bombardier stratégique sur les usines alliés, pour peu qu'il ne soit pas obligé de se défendre seul contre la chasse ennemi. Peut également faire des ravages dans les army bases ou les FBs. Son manque de maniabilité le rend cependant inutile en soutien au sol.
Virage	Faible	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Faible	
Armement	Moyen	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Bon	

Partie VI : Les chasseurs TIER 1

Le H-81 (FAF) / (US P-40 exportation)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Chasseur principal des armées françaises depuis son apparition jusqu'à la fin de la campagne, ses performances n'ont rien de remarquable, et sa vitesse est inférieure à celle du 109F, pour une capacité de manœuvre presque équivalente. Cependant, c'est un avion stable, réagissant bien aux commandes et agréable à piloter. Son point fort est son armement : Ses 2 mitrailleuses lourdes .50 sont particulièrement précises spécialement à longue portée.
Virage	Bon	
Vitesse	Bon	
Plongeon	Bon	
Ascension	Moyen	
Armement	Très bon	
Durabilité	Bon	
Pérérité	Bon	

Le Spitfire Mark V (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Evolution du spitfire mieux blindé, équipé de 2 canons de 20mm et d'un plus gros moteur. Bien qu'il conserve toutes les qualités de manœuvre des spitfires, il est cependant toujours inférieur en vitesse à son adversaire, le 109F, et monte moins bien. Un bon avion facile à piloter et qui corrige partiellement beaucoup de problème de la version I à haute vitesse. Attention à la faible quantité de munition de ses canons.
Virage	Excellent	
Vitesse	Bon	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Bon	
Armement	Bon	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Bon	

Le BF-109F (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Excellent avion de l'axe et sans conteste meilleur avion de son tier, cette mise à jour du 109 bénéficie d'un moteur très puissant, qui lui permet de dominer ses adversaires en vitesse et en monté, tout en ayant de bonnes performances dans tous les domaines. Cet avion pourrait être parfait s'il était un peu plus stable à basse vitesse et si son armement était meilleur. Le 109F sert pendant toute la campagne, et certains considèrent même que c'est le meilleur chasseur de l'axe.
Virage	Très bon	
Vitesse	Très bon	
Plongeon	Bon	
Ascension	Très bon	
Armement	Moyen	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Excellent	

Partie VII : Les avions d'appuis TIER 1

Le Bell (FAF) (US P-39 exportation)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Chasseur bombardier monomoteur lourd, cet avion particulièrement instable et difficile à piloter est une source importante d'accident. Cependant, bien que sa capacité de virage soit terriblement faible, il dispose d'une bonne vitesse et d'une excellente accélération en plongée qui lui permet souvent d'échapper même aux 109F. Equipé d'une bombe de 200 Kg efficace et de mitrailleuses lourdes, il est de plus particulièrement blindé, et son moteur placé à l'arrière constitue une protection supplémentaire. Excellent avion d'attaque pour zone aérienne hostile. Il est hélas rare, car très cher à produire.
Virage	Très faible	
Vitesse	Bonne	
Plongeon	Excellent	
Ascension	Très faible	
Armement	Très bon	
Durabilité	Excellent	
Pérérité	Bonne	

Le hurricane Mark II (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Hurricane optimisé pour l'attaque au sol, c'est un avion lent, et transportant des bombes trop grosses pour lui. Cependant, sa puissance de feu extraordinaire, 2 bombes de 500 livres et 4 canons de 20mm le rendent très efficace dans son rôle d'appui sol. Une fois ses bombes largués, il peut même combattre les cibles aériennes en profitant de sa puissance de feu. Il sera cependant assez vulnérable aux chasseurs ennemis et à la DCA du fait de sa lenteur.
Virage	Bon	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Bon	
Ascension	Faible	
Armement	Excellent	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Bon	

Le BF-110/c4 (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Version d'attaque au sol du BF110, possède ses défauts et ses qualités, plus deux monstrueuses bombes SC250.
Virage	Moyen	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Bon	
Ascension	Moyen	
Armement	Très bon	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Bon	

Partie VIII : Les chasseurs TIER 2

Le P-38 (FAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Faible	Chasseur bimoteur terriblement lourd, son manque de maniabilité, dont surtout sa vitesse de roulis à basse vitesse le rend très difficile à piloter. Cependant, une fois qu'il a le temps d'accélérer, sa vitesse de pointe lui permet de rivaliser avec celle des avions les plus rapides du jeu, et sa puissance de feu longue portée, à base de mitrailleuse .50 peut lui permettre de descendre ses cibles, à condition d'arriver à les ajuster malgré son roulis pitoyable. Avion très contrasté, adoré par certain et détesté par d'autre, possédant plein de qualité caché mais aussi de défaut flagrant, il nécessite un entraînement fanatique pour être maîtrisé.
Virage	Moyen	
Vitesse	Excellent	
Plongeon	Bon	
Ascension	Très faible	
Armement	Excellent	
Durabilité	Bon	
Pérérité	Bon	

Le Spitfire Mark IX (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Ce nouveau spitfire au moteur boosté est souvent considéré comme le meilleur avion du jeu. Avion parfait, bon dans tous les domaines, sa vitesse ascensionnelle est absolument phénoménale, et écrase tous les autres avions du jeu. Sa puissance de feu est équivalente à celle de la version V, mais avec un supplément de munition appréciable. Face aux avions allemands, il a tous les atouts dans sa manche à condition de ne pas être pris par surprise ou dans une position prêt du sol inconfortable.
Virage	Excellent	
Vitesse	Très bon	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Excellent	
Armement	Bon	
Durabilité	Moyen	
Pérérité	Excellent	

Le FW-190 (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Très bon	Voici un avion optimisé pour une seule chose : Fondre sur sa proie par surprise et la poignarder dans le dos. Pour cela, il est très bien conçu : Excellente vitesse, taux de roulis extraordinaire pour ajuster le tir correctement et grosse puissance de feu canon à courte portée pour ne pas faire souffrir ses victimes. S'il est engagé par contre, il ne pourra souvent pas rétablir la situation et n'aura d'autres ressources que de fuir de toute la puissance de son énorme moteur en attente d'une meilleure occasion.
Virage	Faible	
Vitesse	Excellent	
Plongeon	Excellent	
Ascension	Moyen	
Armement	Excellent	
Durabilité	Bon	
Pérérité	Excellent	

Partie IX : Les futurs avions

Voici les avions que CRS devraient développer dans l'avenir et les quelques informations que nous avons pu obtenir sur leurs performances potentielles. Bien évidemment, impossible de savoir comment CRS va vraiment les modéliser, dont ce ne sont que des indications.

Le Wellington III (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Faible	Tentative de CRS d'offrir aux alliés un véritable bombardier stratégique, ce bombardier transporterait une charge de bombe équivalente à celle He-111 de l'axe, pour des performances en vol similaire. Cependant, son armement défensif devrait être supérieur, bien que composé de mitrailleuses légères, et il était connu pour sa grande robustesse. CRS envisage sérieusement de l'offrir aussi à l'aviation française, comme pour le blenheim IV, ce qui serait dommage. Devrait transporter 9 bombes GP500 pour un total dépassant légèrement 2000Kg de bombes.
Virage	Faible	
Vitesse	Faible	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Faible	
Armement	Moyen	
Durabilité	Moyen	
Pérénnité	Bon	

Le Leo 451 (FAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Bombardier français ayant réellement combattu contre l'Allemagne, il devrait être plus rapide que le Wellington/He-111, pour une charge de bombe quasiment équivalente. Son gros avantage est son canon de 20mm (Type Hispano 404 comme pour le D520 !!!) en tourelle défensive, qui devrait le rendre dangereux à approcher. Il est dommage que CRS envisage sérieusement de ne pas le modéliser sous prétexte qu'il n'a pas d'avenir sur le théâtre nord africain futur. Environ 2000Kg de bombes.
Virage	Faible	
Vitesse	Moyen	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Faible	
Armement	Bon	
Durabilité	Moyen	
Pérénnité	Bon	

Le JU-88 (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Proposition de CRS d'offrir un bombardier d'attaque rapide type DB-7 aux allemands, il n'atteindra cependant pas les performances aérienne exceptionnelle de son compère. Cependant, sa charge de bombe devrait être plus importante avec des bombes terrifiantes de 250Kg voire 500Kg !! Cet avion sera redoutable pour nos amis du sol.
Virage	Moyen	
Vitesse	Moyen	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Faible	
Armement	Bon	
Durabilité	Moyen	
Pérénnité	Bon	

Le P-47C (FAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Moyen	Futur chasseur TIER3 de l'armée française (Acheté aux états unis), cet avion était renommé pour voler comme une brique. Doté d'un moteur très puissant et redoutable en piqué, il devrait ressembler au FW-190, en plus rapide et moins maniable. C'était un avion très solide, qui sera fournis en jeux en version chasseur exclusivement, et son armement de 8 mitrailleuses lourdes calibre .50 sera précis et redoutable.
Virage	Moyen	
Vitesse	Excellent	
Plongeon	Excellent	
Ascension	Moyen	
Armement	Excellent	
Durabilité	Excellent	
Pérénnité	Excellent	

Le Spitfire Mark X__ ? (RAF)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Nouvelle mise à jour du spitfire pour être le chasseur TIER3 de la RAF, donc moteur plus puissant. A part cela, il volera comme une spitfire, en encore mieux que la version IX.
Virage	Excellent	
Vitesse	Très bon	
Plongeon	Moyen	
Ascension	Excellent	
Armement	Bon	
Durabilité	Moyen	
Pérénnité	Excellent	

Le Bf-109-G (AXE)

Caractéristique	Evaluation	Commentaire
Maniabilité	Bon	Mise à jour du 109 pour être le chasseur TIER3, équipé d'un meilleur moteur mais considérablement alourdis par du blindage et de l'armement supplémentaire, du à son optimisation historique pour combattre les bombardiers lourds alliés. Ses performances en vol ne devrait pas être franchement supérieure à celles du 109F, et du fait de son poids supérieur, il devrait notamment monter moins bien. Cependant, coté armement, il alignera notamment entre autre un canon de 30mm qui fera de gros dégats.
Virage	Bon	
Vitesse	Très bon	
Plongeon	Très bon	
Ascension	Bon	
Armement	Excellent	
Durabilité	Bon	
Pérénnité	Excellent	

Module IV : Conseil de jeux

Débuter dans l'aviation

Débuter dans l'aviation est une des choses les plus difficile à faire à ww2online.

Tout d'abord, la population de pilotes du jeux contient un certain nombres d'as des as ayant des années d'expérience du combat aérien en simulation, et qui seront donc des adversaires quasi invincible pour un débutant.

Ensuite, tous les pilotes de WW2online n'ont pas toujours un sens de l'honneur très développé, et beaucoup choisiront d'attaquer en priorité les débutants, cibles plus faciles qui monteront leurs statistiques de manière fourbe et lâche mais efficace. La tactique habituelle quand on plonge dans une mêlée est d'attaquer l'avion le plus dangereux, mais un certains nombres font exactement le contraire à le recherche de victoires faciles.

Enfin et surtout, un débutant est limité aux avions pour débutant (H75, Hurricane I et BF-110) tant qu'il n'a pas atteint le grade de caporal. Hors ces avions deviennent très vite obsolète à mesure que la campagne avance et que des modèles d'avions plus récents, mais innaccessibles sortent. Pire, ils se font de plus en plus rare dans les aéroports à mesure que les usines sont reconvertis pour produire des nouveaux modèles.

Espérer donc monter tout seul, à la main, un pilote depuis le début est une entreprise fort difficile, et pour passer de seconde classe à caporal, il faut abattre une quantité monstrueuse d'avion, tâche souvent impossible pour un débutant.

Voici donc la procédure suivre pour un jeune pilote tout droit sortie de l'école de pilotage :

- Premièrement, rejoindre un squad. Vous avez besoin de coéquipiers et d'aide pour vous en sortir, et c'est d'autant plus vrai quand on débute.
- Deuxièmement, la méthode la plus rapide de monter en grade n'est pas d'être pilote de chasse sur avion pour débutant, mais d'être mitrailleurs en multicrew sur un bombardier ! Montez donc le plus souvent possible dans un bombardier piloté par un camarade expérimenté. Vous n'avez besoin d'abattre personne, restez 10 minutes en jeux sans vous faire tuer, et vous obtiendrez un succès de mission et des points précieux pour monter en grade.
- Si vous devez quand même décoller en chasseur, choisissez de préférence le début de la campagne, et attaquez vos équivalents débutants ennemis, des bombardiers, avions de transport, etc... Bref, ciblez des ennemis faciles, et dès que vous avez une victoire, fuyez vers votre base pour la valider !!
Vous pouvez aussi vous lancez dans le mitraillage au sol. Il est souvent facile de canarder quelques camions ou pièce d'artillerie à découvert, mais attention à la DCA !!

Une fois que vous avez atteint le niveau caporal, vous aurez accès à tous les chasseurs et bombardiers TIER 0, cependant, vous ne serez pas forcément toujours un foudre de guerre de pilotage. De plus, il faut être lieutenant pour pouvoir piloter les avions TIER 1 et TIER 2 et vous avez encore beaucoup de chemin.

Dans ce cas, devenez un bombardier !! Devenir efficace avec un bombardier n'est pas très difficile, avec un minimum d'entraînement offline, vous arriverez à placer toutes vos bombes dans les ABs ou sur les FBs, causant de gros dégats. Vous deviendrez ainsi très vite un membre efficace de la FAF, tout en peaufinant petit à petit vos talents de pilotes et en montant vos grades.

Petit à petit, votre habileté et votre confiance augmentera et vous pourrez alors vous lancer dans la chasse, et défier bille en tête (de préférence dans le dos et par surprise), l'élite des pilotes du jeux !!!

Vol en groupe

Spawner un avion sur la piste. 5/10 minutes de vol, 1 minutes de combat aérien, la mort.

Spawner un avion sur la piste. 5/10 minutes de vol, 1 minutes de combat aérien, la mort.

Spawner un avion sur la piste. 5/10 minutes de vol, 1 minutes de combat aérien, la mort.

Voici un cycle qui hélas se répète très souvent. Dès que votre ennemi sera plus nombreux, que ses aéroports seront plus proches de la cible que les votre, il devient très vite impossible de s'en sortir. La solution ? Voler en groupe.

Certe, réunir un groupe prend un peu de temps., mais il est très avantageux en fait de perdre 5 minutes supplémentaires pour réunir un groupe, et arriver ainsi à plusieurs simultanément sur la cible. Vous serez beaucoup

plus efficace et vivez plus longtemps dans la zone de combat. Ralliez vos camarades de squad, vos frères d'armes francophones, voire de parfaits inconnus trouvés sur le chat, volez en formation et combattez ensemble !! (Channel de coordination : 90 pour la FAF au sud, 55 pour la RAF au nord, TBD pour la luftwaffe). Si vous êtes tout seul, choisissez des missions adaptés, comme la défense des usines.

Utilisez les canaux textes

Les channels textes de coordination de l'aviation. (90 pour l'armée de l'air française par exemple), sont une mine d'information. Ecoutez ce qui s'y passe. Dès que vous repérez des ennemis, signalez le, avec leur position et leur altitude. Avant d'arriver sur une cible, informez vous sur la présence ennemi dans la zone et adaptez votre approche en conséquence. Soyez en plus attentif aux messages d'avertissement, comme par exemple signalant la présence d'ennemi, au sol ou en l'air, à proximité d'aéroport alliés, qui ne doivent alors pas être utilisés.

La communication en mission

Lors d'un vol en groupe, il convient de communiquer avec ses collègues afin de coordonner ses efforts. Que ce soit par canaux textes ou par chat vocal (TeamSpeak), voici l'argot et les réflexes à posséder pour le vol :

- Quand vous décollez d'un aéroport, annoncez le et précisez votre cible. Voyez si vous ne pouvez pas vous regrouper avec d'autres collègues.
- « Prendre le cap » : Signifie se diriger vers la cible (En suivant la flèche orange sur la carte). Utile après un décollage pour signaler la fin du regroupement au dessus de l'aéroport et le début du mouvement.
- « Vitesse Continuous Max WEP » Généralement annoncé par le premier de l'escadrille. La vitesse choisit pour le vol est Régime moteur continu, puissance max, puissance militaire d'urgence activé. Si vous volez avec l'escadrille, utilisez cette vitesse. Si vous souhaitez la rattrapé, accélérez plus.
- « Contact 3 heures » : Signale un avion non identifié à 3 heures de votre appareil. (Sachant que votre avion se dirige vers le zéro, ça correspond à 90° sur la droite).
- « Toto 6 » C'est comme ça qu'il faut signaler à Toto, pilote ami, qu'un ennemi est juste derrière lui et qu'il doit faire un break d'urgence pour ne pas mourir. On peut préciser à la suite le type d'avion ennemi.
- « RTB » : A dire quand on rentre à la base. On peut préciser pourquoi. (RTB munitions, etc..)
- « 109 ouest totoville 3K » : Signale la présence d'un chasseur ennemi de type 109 à l'ouest de Totoville, à 3 km d'altitude. Ce sont les informations minimales à fournir pour signaler une cible. (Et il faut toutes les signaler dès la détection pour aider vos camarades).
- « 109 totoville radada » : Signale la présence d'un 109 au dessus de totoville au ras du sol. (Se dit « 109 totoville deck » en anglais).
- « Bomber ITW eta 30s, need target » : (Anglais) : Bombardier en route pour la cible (se dit sur canal objectif d'une mission), estimation avant arrivé, 30 secondes. Tentative désespéré de réclamer un guidage des troupes au sol pour larguer ses bombes avec précisions. Rarement couronné de succès, mais à faire.
- « Where is EA » ? Cri du pilote qui cherche des méchants à combattre. Ou sont les avions ennemis ?
- « Need bomb Totoville » : Passage bref d'un soldat de l'armée de terre sur le channel pour réclamer un soutien aérien à totoville. A écouter avec attention, à aider si possible, mais méfiance. La zone est probablement couverte par des chasseurs ennemis et notre soldat n'y a probablement pas fait attention. Demandez lui des infos en plus. Rappelez vous que rien ne vous oblige à l'aider, vous ne faites pas partie de la même chaîne de commandement.

Le haut commandement aérien

Les officiers du haut commandement aérien sont des joueurs disposants de pouvoir supplémentaires par rapport aux joueurs classiques. Ils peuvent faire des annonces visibles par un camps entier, et disposent de canaux privés pour discuter entre eux. Leur mission est de coordonner la force aérienne. Ils utilisent le canal texte de coordination de l'aviation et des annonces générales pour tenter d'utiliser de manière efficace les pilotes alliés. Ils peuvent par exemple, définir les cibles prioritaires, organiser des vols en groupe, donner des consignes particulières, analyser les besoins et centraliser les demandes d'assistance provenant du sol.

Bien que les officiers ne puissent pas (encore) vous faire exécuter pour trahison si vous ignorez leurs instructions, ne le faite pas. Combattre en groupe est bien plus efficace et plus gratifiant.

Certain pilotes, généralement occasionnel, plutôt que de voler avec l'aviation préfère rester à proximité et en soutien de leur unité terrestre préféré. Au final, cela revient souvent au même, car les combats au sol se doublent souvent de combats aériens dans l'air. Mais ce n'est pas toujours le cas, et il est alors dommage de tourner en rond au dessus d'un ville sans ennemi alors que l'aviation des méchants attaque en force ailleurs. De plus, rappelez vous que pour des raisons techniques (limiter le nombre d'objet et personnage affiché simultanément), les troupes au sol ont généralement une très mauvaise vu de l'aviation, et particulièrement de l'aviation amis. Ne comptez pas trop sur leur aide donc pour signaler si vous êtes poursuivis.

Maintenant, que faire s'il n'y a pas d'officier en jeux, ou s'il n'y a pas d'instruction ni de coordination quand vous volez ? (Ce qui arrive beaucoup trop souvent). Et bien, c'est à vous de jouer. N'hésitez pas à prendre les choses en main sur le channel de coordination de l'aviation, et tenter d'en maîtriser le chaos.

Role play (Ya !!) The pilot way of life !

Un pilote se doit de prendre conscience du fait qu'il appartient à une petite élite de la communauté des joueurs de WW2online, à la fois demandant de grandes compétences techniques et un long entraînement sans commune mesure avec ce qui existe dans les autres branches. Il convient donc d'adopter un jeux et une attitude digne du corps d'élite auquel vous appartenez. N'oubliez pas que vous jouez un pilote !! C'est la qu'intervient ce qu'on appelle le rôle play, c'est à dire l'art d'interpréter son personnage dans le monde virtuel qu'est WW2online.

Tout d'abord, quand vous êtes pilote, c'est bien connu, c'est vous le meilleur. Un bon pilote n'hésite jamais à raconter pendant des heures ses exploits, imaginaires ou réels, et à comparer les mérites respectifs de tous les avions dans des débats sans fin (Ou écrire des docs de conseils.. ☺). Il est d'ailleurs de bon ton de prétendre adorer un avion nul que tout le monde déteste, genre le P-38 ou le blenheim I, histoire de se la jouer super pilote qui a truc que personne d'autre n'a et se faire ainsi remarquer.

Bien entendu, un pilote est extrêmement fier de son métier, et ainsi regarde avec indulgence, voire pitié, ceux qui ne le sont pas. Il est ainsi recommandé de considérer avec compassion les rampants, et autres chairs à canon du sol, qui combattent dans la boue et le sang, loin des sphères célestes où évoluent les pilotes.

Beaucoup de pilotes estiment que le sol ne sert à rien, et que le jeux gagnerait en performance si on le supprimait pour y laisser juste la composante aérienne. Je trouve personnellement que c'est quand même pousser le rôle play de leur personnage un peu loin. La présence des armées terrestres est une partie essentielle du plaisir de voler, surtout si on considère qu'on peut bombarder. Saviez vous que se faire marteler par l'aviation est ce que déteste le plus les soldats ? Une bonne raison de s'y mettre, non ? ☺.

L'aviation à WW2online, un éternel combat !

Plus sérieusement qu'un peu de rôle play inoffensif, quelle est la perception de l'aviation à WW2online ?

Beaucoup de joueurs, surtout parmi les joueurs dédiés au sol se sentent, à tort ou à raison, impuissants face à nous, cachés dans leur cercueil d'acier à nous entendre roder au dessus de leurs têtes. A WW2online comme dans la réalité, l'aviation est au sommet de la chaîne alimentaire et cela suscite des sentiments mitigés. Qu'importe que le pilotage soit une des tâches les plus difficile et les plus techniques du jeux, et que les pilotes soient parmi les joueurs les plus entraînés, pour une petite minorité agissante, l'aviation est haïssable.

Les développeurs du jeux subissent ainsi une pression permanente pour brider l'aviation. Quelques fois leurs pressions sont couronnées de succès. L'aviation est en danger permanent, et nous devons être vigileant pour rester dans le jeux. Le contre-lobbying fait partie du boulot !!!