



AUTONOMIE DES PILOTABLES

Tests réalisés sous compression temporelle à la vitesse maxi autorisée par le programme dans la 3D (inférieure à la vitesse maxi possible paramétrable dans les propriétés de WP) et 3000 m d'altitude MSL. Ces valeurs bien que correspondant à un régime élevé permanent sont à prendre avec précaution puisque les facteurs jouant sur la consommation sont divers : Emports (poids total en charge) induisant de la traînée.

Altitude

Régime

Pas d'hélice

Réglage carburation et compresseur

En gérant les trajets hors combat d'une manière économique (régime, pas, carburation et compresseur) on pourra compter de 15 voire 30 mn d'autonomie supplémentaire suivant les appareils.

Pour les bombardiers lourds réalisant des bombardements en palier on pourra réaliser la mission en régime éco sur les trois quarts du trajet (une fois l'altitude de mission atteinte) ce qui augmente également sensiblement les valeurs indiquées.

Pour les IL-2 une seconde autonomie correspondant à un vol à 500 m MSL a été réalisé pour des missions réalisées à très basse altitude.

Appareils à réaction : un régime élevé permanent (limite surchauffe) fait une grande différence avec un régime éco (50% environ), les deux valeurs étant présentées.

Réservoirs supplémentaires

Les valeurs supplémentaires (trois configurations de RS pour certains FW-190) correspondent aux différentes configurations de réservoirs supplémentaires s'il y a lieu. Il est évident que les réservoirs supplémentaires pourront être largués avant d'être vides ce qui diminue la valeur totale.

Bingo fuel

Le bingo fuel est situé à 50% du carburant emporté et décide d'un RTB impératif si on doit retourner au terrain d'où on a décollé.

URSS

I-16	1 20	2 30 (2 x 100 l)
I-153	1 40	
I-185M-71	0 55	
I-185M82a	1 05	
IL-2 série1 et 2	1 10 à 500 m	1 25 à 3000 m
IL-2 série 3	1 20 à 500 m	1 40 à 3000 m
IL-2 mod. Terrain	1 20 à 500 m	1 40 à 3000 m
IL-2 M série 1et 2	1 20 à 500 m	1 40 à 3000 m
IL-2I	1 20 à 500 m	1 40 à 3000 m
IL-2 T	1 15 à 500 m	1 35 à 3000 m
IL-2 type 3	1 15 à 500 m	1 35 à 3000 m
IL-2 3M	1 15	
I-185 M71	0 55	
I-185 M82A	1 05	
Yak-1	1 05	
Yak-1B	1 05	
Yak-3	0 55	
Yak-3P	0 55	
Yak-7A	1 05	
Yak-7B	1 00	
Yak-9	1 10	
Yak-9B	1 45	
Yak-9D	1 45	
Yak-9K	1 15	
Yak-9T	1 15	
Yak 9U	1 05	
Yak-9UT	1 00	
MiG-3	1 30	
MiG-3 U et UD	1 05	
MiG-3AM-38	1 20	
LA-5 et 5F et FN	0 55	1 15
La-7 (et 3xUB)	0 50	1 10
LaGG-3 série 4, 29 et 35	1 05	1 30
LaGG-3 série 66	0 50	1 10
LaGG-3 IT	0 45	
TB3	10 h	
BI-1	0 35	

L'appareil ne pouvant conserver la poussée (0 ou 100 % obligatoire) en permanence pour cause de survitesse l'indication est très approximative.

USAAF

SBD	3 00			
A-20	1 55			
B-25J	3 40			
Buffalo MkI	1 35			
F2A-2	1 20			
F4F3 / F4 / FM2	1 45	3 15 (2 x 58g)		
FM-2	1 40	3 10		
F6F	1 25	2 25 (1 x 150 g)		
F4U1a & c / Corsair MkI & II	1 30	1 x 178g 2 40	2 x 154 g 3 30	1 x 178g + 2 x 154 g 5 00
F4U1d / Corsair MkIV	1 00	1 x 178g 2 10	2 x 154 g 3 00	1 x 178g + 2 x 154 g 4 30
P-38J P-38L	1 45	2 15 (2 x contenance non précisée)		
P-38L fin 44	1 40	2 05 (2 x contenance non précisée)		
P-400	1 25			
P-39D1	1 25			
P-39N1, Q-1 et Q-10	1 15			
Hawk-81 A2	1 15			
P-40b / Tomahawk MkIIa	1 30			
P-40c / Tomahawk MkIIb	1 15	1 45 (1 x 75g)		
P-40E	1 15	1 40 (1 x 75g)		
P-40E mod. Terr.	1 25			
P-40M	1 20	1 45 (1 x 75g)		
P-47	2 30	3 55		
P-51 / Mustang MkIII	2 10	2 30		
P-63C5	1 20	1 45 (1x75g)	2 10 (2x75g)	2 35 (3 x 75g)
YP-80	0 40 (90%)	1 30 (50%)		

GB

Beaufighter	2 30			
Hurricane MkI	1 20			
Hurricane MkIIb & IIc	0 50			
Hurricane MkII mod.	1 00			
Seafire	1 00	1 20 (30g)	1 35 (45g)	2 05 (90g)
Seafire	0 55	1 15 (30g)	1 25 (45g)	1 50 (90g)
Spitfire MkVb	0 55			
Spitfire Mk Vb CW	0 55			
Spitfire LF MkVb	1 00			
Spitfire LF MkVb CW	1 05			
Spitfire MkVc (2)	0 55			
Spitfire MkVc (4)	0 55			
Spitfire MkVIII	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
Spitfire MkVIII CW	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
Spitfire MkIXc	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
Spitfire MkIXc LF	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
SpitfireMkIXe	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
Spitfire LF MkIXe	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
Spitfire HF MkIXe	0 55	1 10 (30g)	1 20 (45g)	1 50 (90g)
J8A	2 00			

ROUMANIE

IAR-80 tous 1 25

ITALIE

Fiat CR-42 1 20

FiatG-50 1 30

POLOGNE

P-11c 2 30

LUFTWAFFE

Bf-109E4	1 10			
Bf-109E4B	1 10			
Bf-109E7B	1 10	2 00 (1x Type D)		
Bf-109E7Z	1 15			
Bf-109F2	1 25			
Bf-109F4	1 25			
Bf-109G2	0 55	1 35 (1 x Type D)		
Bf-109G6	0 55	1 35 (1 x Type D)		
Bf-109G6 fin 43		0 55 1 35 (1 x Type D)		
Bf-109G6As	0 55	1 35 (1 x Type D)		
Bf-109G10	0 50			
Bf-109G14	0 55	1 35 (1 x Type D)		
Bf-109K4	0 55	1 35 (1 x Type D)		
Bf-109Z	1 25			
Bf-110G2	1 55	2 40 (2 x Type D)		
FW-190A4 1xTypeD)	1 20	2 05 (U3 1xTypeD)	2 50 (U8 2xTypeD)	2 05 (R1
FW-190A5	1 20	2 55 (U2 2xTypeD)	2 05 (R1 1xTypeD)	
FW-190A6	1 20	2 55 (U2 2xTypeD)	2 05 (R1 1xTypeD)	
FW-190A8	1 20			
FW-190A8 Mistel				
FW-190A9	1 20			
FW-190D9 1944		2 50		
FW-190D9 1945		2 05		
FW-190F8	1 55			
Ta-152H	3 00			
He-111H2	4 10			
He-111H6	4 55			
Me-262a	0 45 (90%)	1 50 (50%)		
Me-163		0 15 environ		
Go-229	1 20 (90%)	2 25 (50%)		
He-162	0 30 (90%)	1 20 (50%)		

JAPON

D3a1	1 30			
G4M1-11	2 10			
A6M2 / A6M2-21	1 30	2 15 (1 x 330 l)		
A6M3 / A6M5	1 40	2 30 (1 x 330 l)		
A6M5a, b et c	1 40	2 30 (1 x 330 l)		
A6M7-62	1 40	2 30 (1 x 330 l)		
Ki-43	1 45			
Ki-61	1 30	2 50 (2 x 150 l)		
Ki-84	1 20	2 10 (2 x 200 l)		
Ki-100	1 20			