

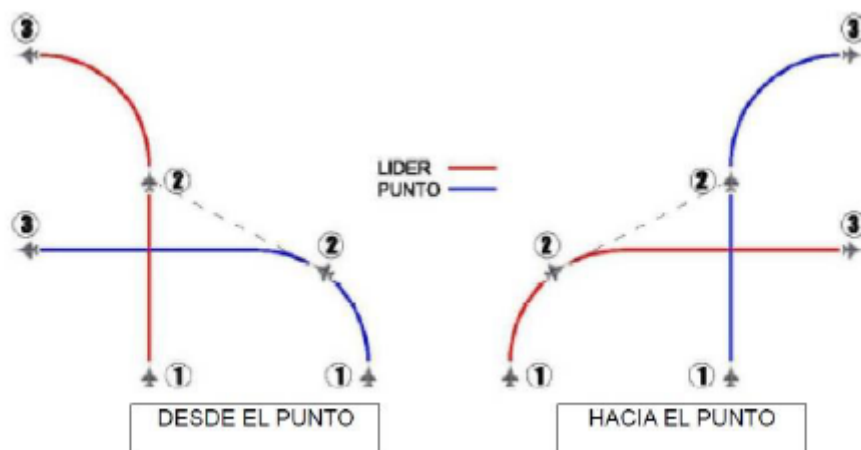
Virajes Tácticos

17. Virajes

17.1 VIRAJE TACTICO (TACTURN)

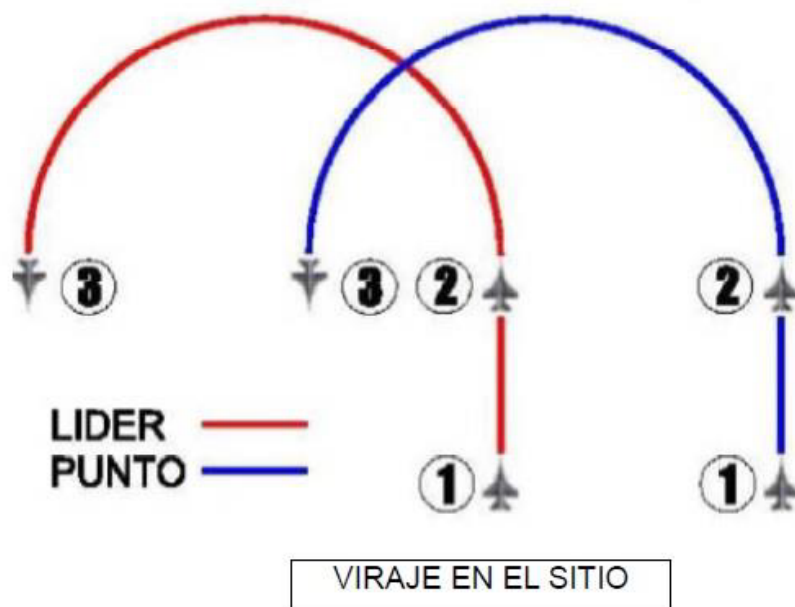
Este viraje sirve para poder realizar giros sin cambiar la posición de ambos elementos. Ya que si se vira 90 grados los dos elementos a la vez, se acabaría el viraje en formación en columna. Son giros de tipo retardado con un avión virando mientras el otro espera antes de virar. El líder no siempre virara primero. El avión externo virara antes que el interno.

Se diferencian dos tipos, giros HACIA el punto y giros DESDE el punto:



17.2 VIRAJE EN EL SITIO (IN PLACE TURN)

Son virajes de aproximadamente 180 grados. Ambos aviones viran 190 al mismo tiempo y en la misma dirección.

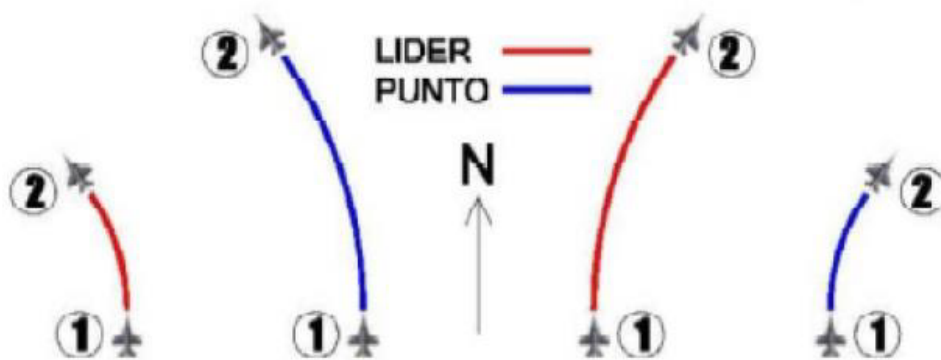


17.3 CHECK TURNS

Son utilizados para virajes de 1° a 30° . El líder vira al nuevo rumbo mientras mantiene velocidad y altitud y el punto tiene que esforzarse para mantener o recobrar la posición. Si se vira HACIA el punto, éste tenderá a ponerse ACUTE y deberá ejecutar un giro en S alejándose $45-60^{\circ}$ del nuevo rumbo, seguido por un giro de vuelta al líder y ajustando para conseguir el rumbo relativo al líder seguido de la distancia y por último la altitud.

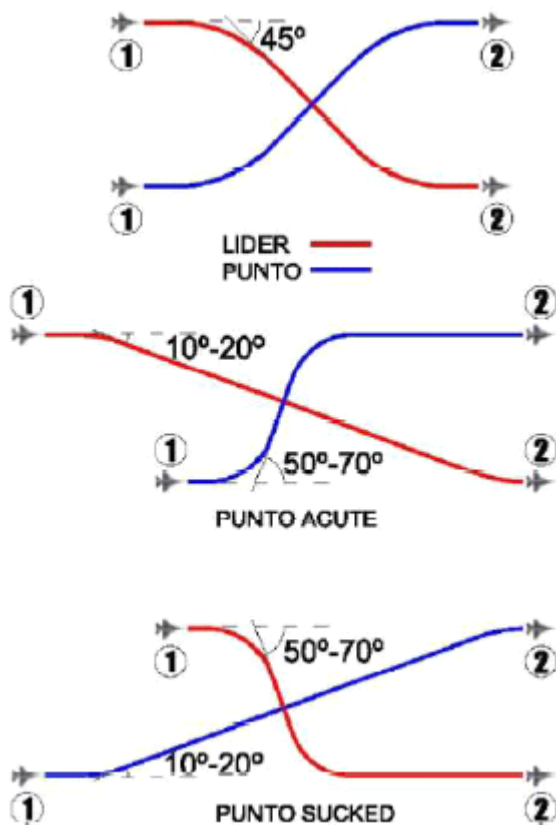
Check turns DESDE el punto colocarán a éste normalmente en SUCKED, así que sin tardar el punto debería bajar su morro e ir a potencia militar y virar al nuevo rumbo mientras acelera (entre 50-150 nudos en exceso) y volver al rumbo relativo al líder, cambiando velocidad por altura a medida que se aproxima a él. A menudo esto colocará al punto demasiado cerca del líder de modo que puede apartarse $10-15^{\circ}$ y recobrar la distancia. El punto tendrá que hacer una buena cantidad de maniobras para mantener la posición, así que no te retrases y cuanto antes empieces a girar y compensar antes estarás en posición. Un giro de este tipo se anuncia si no hay mucha presión: "Toro 22, check left 210", pero también puede no anunciarse, de forma que el punto deberá estar muy atento y maniobrar en consecuencia.

Para los CHECK, el líder no usa potencia militar, sino que se ajusta suavemente la potencia para mantener la velocidad de maniobra. Igualmente los virajes no deben de ser fuertes sino suaves, de 30° de alabeo como máximo. El punto debe recordar que puede utilizar los cambios de altura a su favor. Una trepada puede ser muy útil en los virajes hacia el punto, así como un descenso en los virajes hacia el líder.



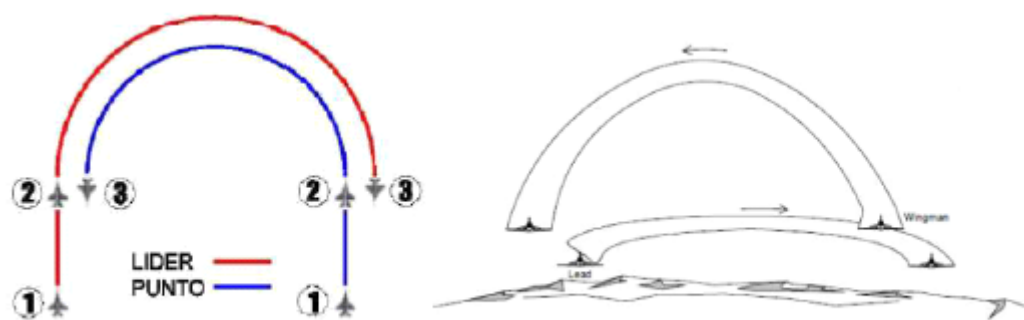
17.4 VIRAJE ENCADENADO (SHACKLE)

Son giros para intercambiar posiciones, comprobar las seis o mas comúnmente, corregir una formación si el punto esta muy atrasado o adelantado.



17.5 GIRO CRUZADO (CROSS TURN)

Se emplea cuando hay una amenaza localizada a nuestras seis. Ambos aviones giran a la vez en direcciones contrarias. El punto normalmente pasa por encima del líder.



Extraído de: Shaw Robert - El Combate Aereo - Tacticas Y Maniobras