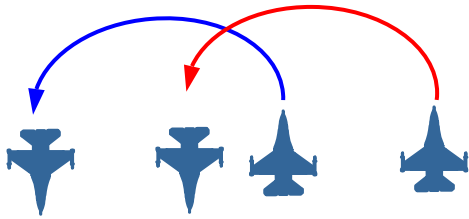




VIRAGES EN FORMATIONS FORMATION TURNS

IN PLACE TURN



Description :

Appelé aussi "Hook Turn", les 2 appareils partent en virage en même temps, même vitesse, même angle d'inclinaison. L'avion 2 change de côté

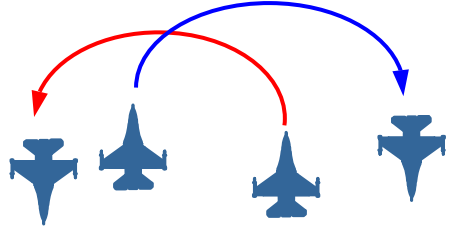
Avantages :

Ce type de virage assure une bonne couverture visuelle du coté du virage. Il n'y a pas de problème de déconfliction.

Désavantages :

L'avion extérieur se retrouve la plupart du temps en "Trail" et hors de vue de l'autre appareil. Ainsi un attaque effectuée sur l'avion externe lors de son virage peut se révéler désastreuse

CROSSTURN



Description :

C'est un virage à Cap opposé. Changement de Cap à 180° qui a comme particularité de faire croiser la patrouille. Manoeuvre de base en combat en équipe. PC requise et maintient du nez sous l'horizon pour un G max.

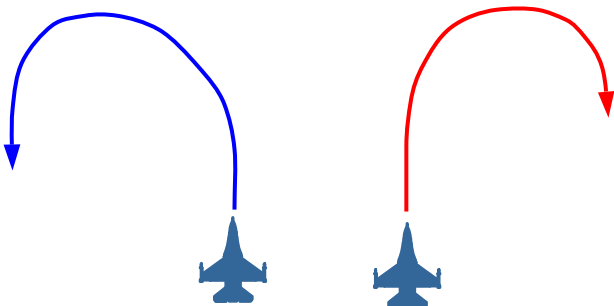
Avantages :

Une grande séparation entre les avions peut donner l'opportunité de prendre en étau l'agresseur adverse et maximise le problé BFM pour le bandit. Aucun des deux avions ne présentent ses 6h à l'adversaire. Force le bandit à choisir l'un des 2 avions pour son attaque.

Désavantages :

La séparation entre les avions peut devenir si importante qu'ils peuvent perdre le visuel et la couverture mutuelle. Toutefois, un virage avec séparation verticale durant le virage peut limiter cet effet. Une bonne communication est nécessaire pour réaliser ce type de virage.

SPLIT TURN



Description :

Virage à Cap opposé, appelé aussi "Turn away". C'est juste l'opposé du "Cross Turn", utilisé pour effectuer une grande séparation et s'éloigner de l'adversaire

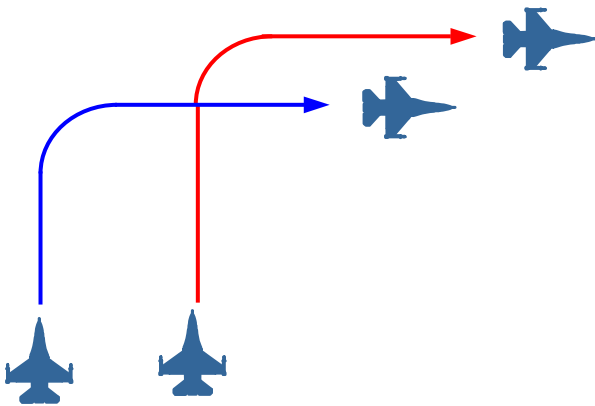
Avantages :

Offre une grande séparation quand on est attaqué par l'arrière

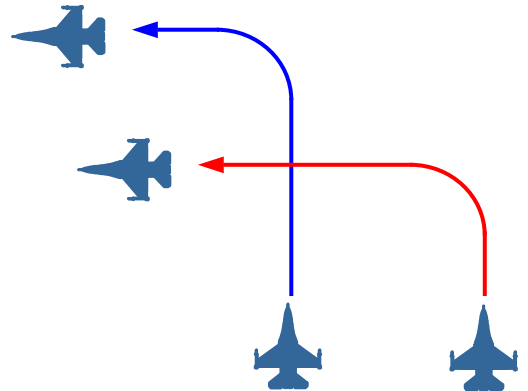
Désavantages :

Perte de visuel quasi permanent et difficulté à retrouver le support mutuel défensif

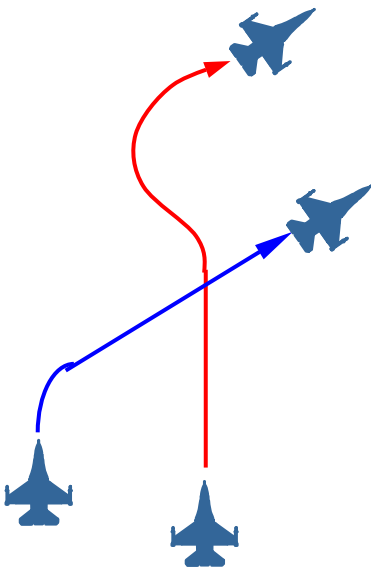
TAC TURN
INTO the wingman
90 RIGHT



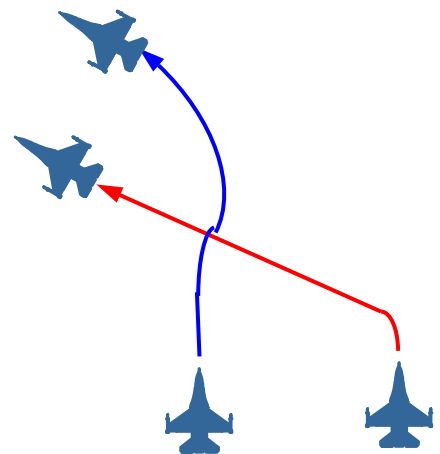
TAC TURN
Away the wingman
90 LEFT



TAC TURN
45 RIGHT



TAC TURN
45 LEFT



Description :

l'avion à l'extérieur du virage part en virage, l'autre avion le regarde en maintenant le cap, puis part en virage lorsqu'il se trouve dans les " midi " de l'autre

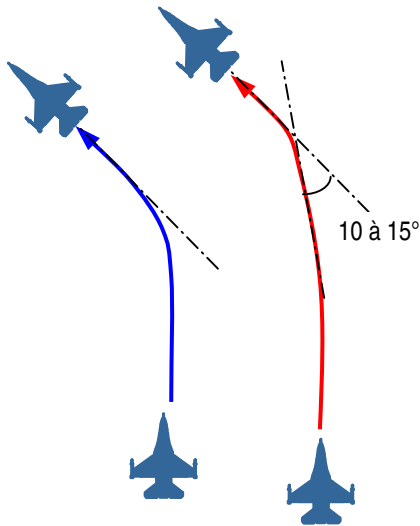
Avantages :

Les avions ne se trouvent qu'un court instant en faible position défensive car un seul des deux avions effectue son virage tandis que l'autre continue sa route

Désavantages :

L'adversaire peut prendre un avantage angulaire sur le groupe, vu le grand espace utilisé pour la réalisation

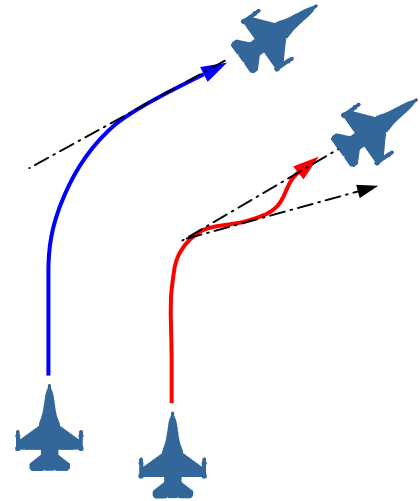
**CHECK TURN
AWAY the WINGMAN**



Call : Fury 2 Check Left 330

Description : Virages de moins de 40°. Le leader maintient vitesse et altitude. L'ailier accélère de 50 à 150 knots, ajoute 10 à 15° au cap requis pour garder l'espacement avant de se positionner et de contrôler sa vitesse une fois en position. Manœuvre à effectuer sans délai

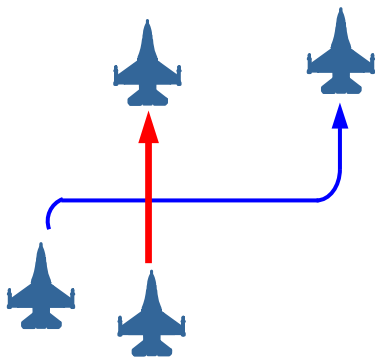
**CHECK TURN
INTO the WINGMAN**



Call : Fury 2 Check Right 040

Description : Le leader maintient vitesse et altitude. L'ailier doit effectuer un S turn significatif à un Cap supérieur de 40 à 60 ° avant de retrouver le Cap souhaité

SHACKLE

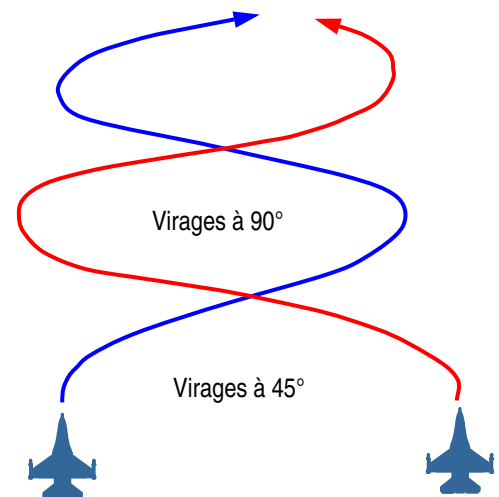


Call : 1. "Cowboy 2, shackle" or "Cowboy 2, shackle 210"

Description :

Aussi appelé "baïonnette", ce type de virage est utilisé pour changer de côté, pour vérifier les 6h ou plus communément pour rectifier la formation lorsque les éléments arrière ne sont pas rassemblés

THACH WEAVE



Description :

C'est un virage défensif quand on est attaqué par l'arrière. Virage de 45° l'un vers l'autre, puis renversement de 90° vers le côté opposé