

Immelmann

Objet

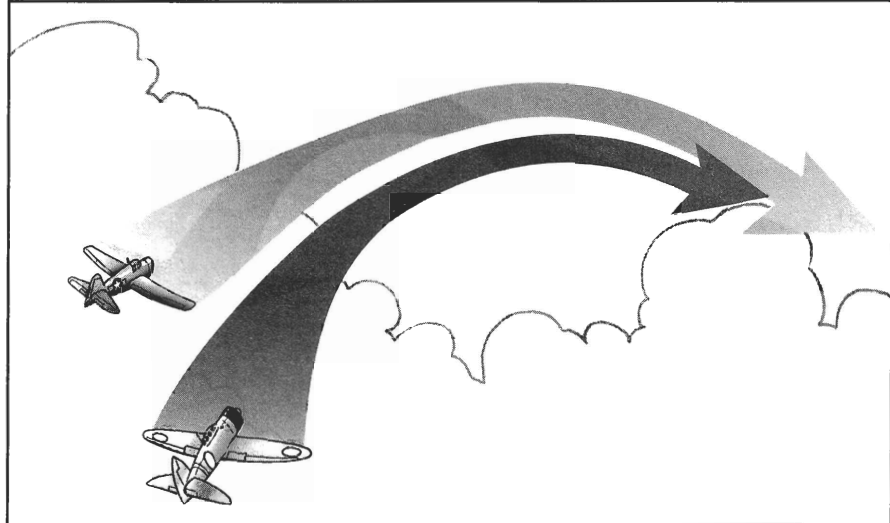
Le virage en Immelmann est un moyen efficace de gagner de l'altitude sur un ennemi tout en virant sur lui. C'est aussi une manœuvre idéale à effectuer après un passage à grande vitesse.

Inconvénients

En raison de la perte de vitesse vers le sommet de la manœuvre, vous devez éviter l'Immelmann à portée du feu ennemi sous peine d'être aussi vulnérable qu'un canard qui décrocherait.

Exécution

Dans son principe, l'Immelmann est une demi-boucle suivie d'un demi-tonneau à son sommet. Après avoir passé votre ennemi, tirez sur le manche, mettez plein gaz, et commencez à grimper en chandelle. Assurez-vous d'avoir un maximum de vitesse. Pendant ce temps, regardez derrière vous pour voir ce que fait le bandit et commencez à préparer votre virage vers lui. Avant d'entamer un décrochage, faites un demi-tonneau dans sa direction... Si vous êtes dans les temps, vous serez dans ses six heures (exactement droit derrière lui) et à même d'effectuer un tir en oblique correct.



Le virage en tête

Objet

Le virage est un « premier mouvement » pour prendre l'avantage sur votre adversaire en virant plus court que lui. Un ou deux facteurs permettent de définir son utilisation :

- ⊙ Votre avion vire-t-il plus serré que celui de votre ennemi ? Vous devez le savoir avant de vous engager dans cette manœuvre. Si votre avion peut virer plus serré que celui de l'ennemi, le virage en tête est une excellente manœuvre pour effectuer un tir correct. Ne l'exécutez pas si l'avion adverse peut virer plus serré que le vôtre !
- ⊙ Votre cible se déplace-t-elle plus rapidement que vous ? Dans l'affirmative, il ne pourra pas virer aussi serré. Si vous allez plus vite que lui, vous ne pourrez pas virer dans sa trajectoire.

Inconvénients

Entamé trop tôt, le virage en tête peut vous placer devant l'ennemi. Il s'agit en outre d'une manœuvre prévisible, facile à contrer, et qui ne vous offre pas immédiatement l'occasion de tirer. Le timing est crucial.

Exécution

Au moment où vous vous rejoignez, commencez à virer le premier vers l'ennemi pour être en position de « tir à angle élevé », puis continuez à virer pour vous placer dans ses six heures. Réduisez les gaz pour continuer à effectuer un virage serré. Gardez l'œil sur l'ennemi en utilisant les commandes de vue : la vue Cockpit procure la meilleure perspective. Quand vous serez en virage serré à l'extrême, mettez plein gaz tout en conservant le manche en arrière autant que possible sans décrocher.



Le virage retardé

Objet

Contrairement au virage en tête, le virage retardé est utilisé après un contact étroit pour obtenir l'avantage sur l'ennemi et placer votre avion dans ses six heures. Le virage retardé est utile si vous vous déplacez plus vite que l'ennemi ou si votre avion ne peut virer aussi serré que le sien.

Inconvénients

Si vous perdez trop de vitesse dans le virage, cette manœuvre peut permettre à l'ennemi de gagner de la distance sur vous. Le créneau pendant lequel cette action est avantageuse est étroit et laisse peu de place à l'erreur.

Exécution

Virez vers l'ennemi, mais pas trop serré et laissez votre avion dérapager largement. À mesure que vous perdez de votre élan, commencez à resserrer le virage et à augmenter les gaz. Ne perdez jamais votre ennemi de vue ! Vous devez perdre de la vitesse jusqu'à la limite du décrochage pour maintenir le rayon de virage aussi serré que possible en tirant sans cesse sur le manche. Mettez ensuite plein gaz pour ne pas décrocher et maintenez le manche en arrière.



Le virage retardé

Objet

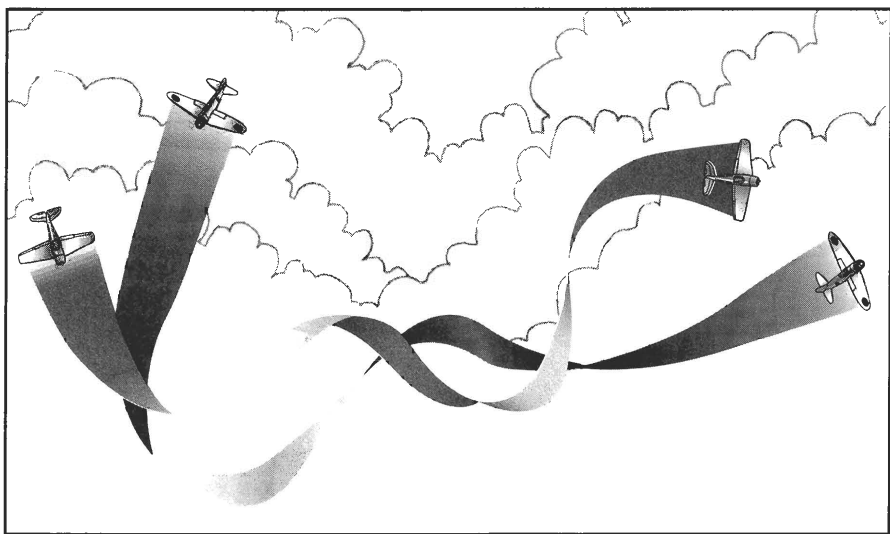
Contrairement au virage en tête, le virage retardé est utilisé après un contact étroit pour obtenir l'avantage sur l'ennemi et placer votre avion dans ses six heures. Le virage retardé est utile si vous vous déplacez plus vite que l'ennemi ou si votre avion ne peut virer aussi serré que le sien.

Inconvénients

Si vous perdez trop de vitesse dans le virage, cette manœuvre peut permettre à l'ennemi de gagner de la distance sur vous. Le créneau pendant lequel cette action est avantageuse est étroit et laisse peu de place à l'erreur.

Exécution

Virez vers l'ennemi, mais pas trop serré et laissez votre avion dérapager largement. À mesure que vous perdez de votre élan, commencez à resserrer le virage et à augmenter les gaz. Ne perdez jamais votre ennemi de vue ! Vous devez perdre de la vitesse jusqu'à la limite du décrochage pour maintenir le rayon de virage aussi serré que possible en tirant sans cesse sur le manche. Mettez ensuite plein gaz pour ne pas décrocher et maintenez le manche en arrière.



Les ciseaux

Objet

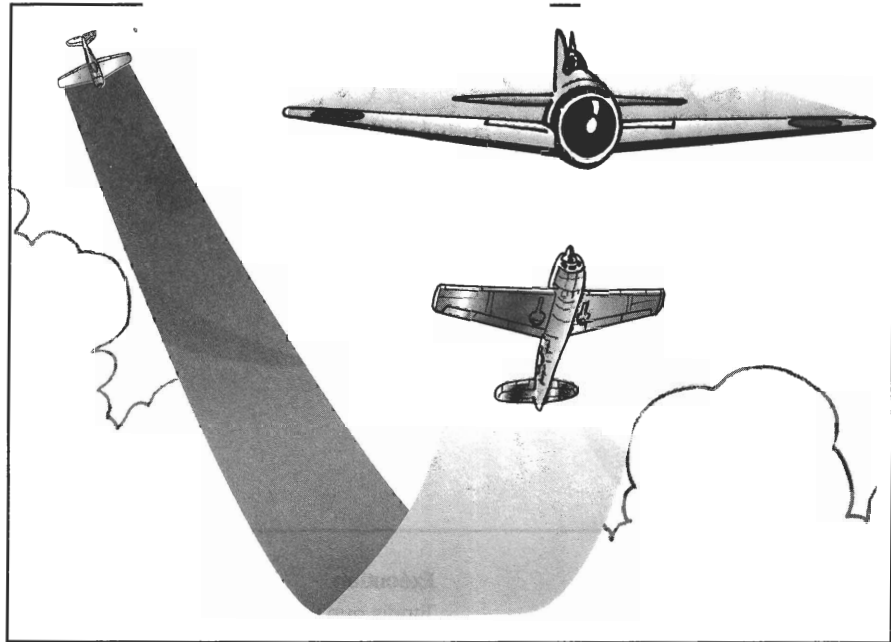
Les ciseaux sont une série de virages obligeant votre avion à se rapprocher de celui de votre ennemi. Cette manœuvre est envisageable quand les deux avions se déplacent parallèlement dans la même direction. Chacun essaie de tourner autour de l'autre.

Inconvénients

L'avion le plus lent, donc le plus agile remporte en général le combat. La manœuvre peut désorienter et s'avérer dangereuse à basse altitude.

Exécution

Tandis que votre adversaire tourne autour de vous, tournez autour de lui et passez sur le dos. Retournez-vous à la normale lorsque vos trajectoires se croisent. Une fois qu'il a dégagé de l'autre côté, retournez-vous vers lui en virant aussi serré que possible. Réduisez les gaz si vous devez continuer à virer serré, en veillant à ne pas décrocher. Garder l'œil sur l'ennemi et inclinez votre avion de façon à pouvoir suivre l'adversaire. Si vous pouvez vous placer dans ses six heures, basculez en roulis dans la direction qu'il prend.



En haut et en dessous

Objet

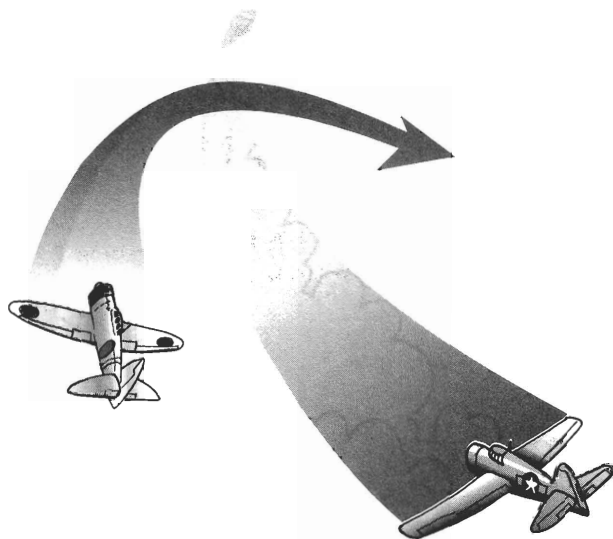
Cette manœuvre place votre chasseur dans la meilleure position pour attaquer un bombardier dans sa partie la plus vulnérable : le ventre. Elle est aussi efficace pour bondir sur des chasseurs sans méfiance.

Inconvénients

Grimper réduit votre vitesse et fait de vous un objectif de choix. Les pilotes qui attaquent des bombardiers sont vulnérables au feu de barrage de ces appareils.

Exécution

Plongez à partir d'un point situé au niveau ou au-dessus du bombardier, mais derrière lui, pour gagner de la vitesse. Une fois sous l'appareil ennemi, relevez le nez de votre avion vers le ventre de la cible en essayant de vous maintenir dans un angle mort.



Le dégagement

Objet

L'objectif du dégagement est purement et simplement de vous écarter hors de la trajectoire des balles qui arrivent dans vos six heures. Le dégagement est une manœuvre idéale quand votre adversaire arrive trop vite et ne peut virer à l'intérieur de votre trajectoire.

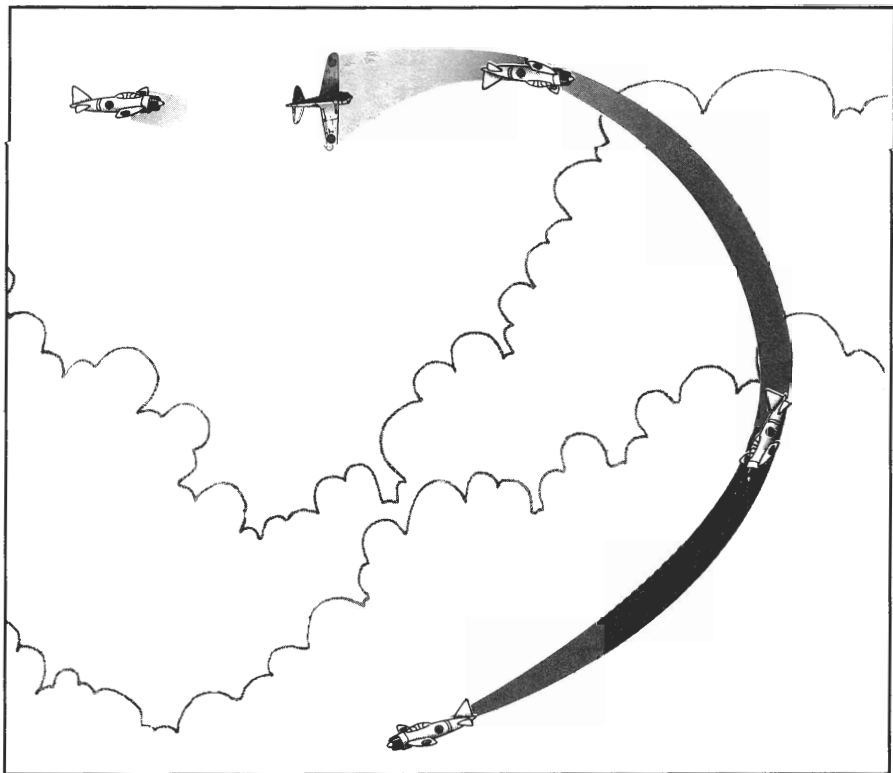
Inconvénients

Cette manœuvre est une solution momentanée pour vous tirer d'une mauvaise passe, mais elle prive votre avion de toute sa vitesse, faisant de vous une cible facile si vous n'y prenez pas garde. En outre, si votre assaillant peut virer à l'intérieur de votre trajectoire, le dégagement ne vous apportera rien

de bon. Si l'appareil de l'assaillant est plus maniable que le vôtre, le dégagement est, au mieux, une solution temporaire.

Exécution

Réduisez les gaz de façon à virer plus serré, basculez en roulis en direction de votre assaillant (s'il arrive de droite, inclinez à droite) et virez aussi serré que possible dans sa direction. Remettez les gaz si vous perdez trop de vitesse. Si vous estimez avoir perdu votre élan après le virage sur l'aile, piquez pour reprendre de la vitesse. Continuez à virer en direction de l'assaillant si nécessaire.



Le S coupé

Objet

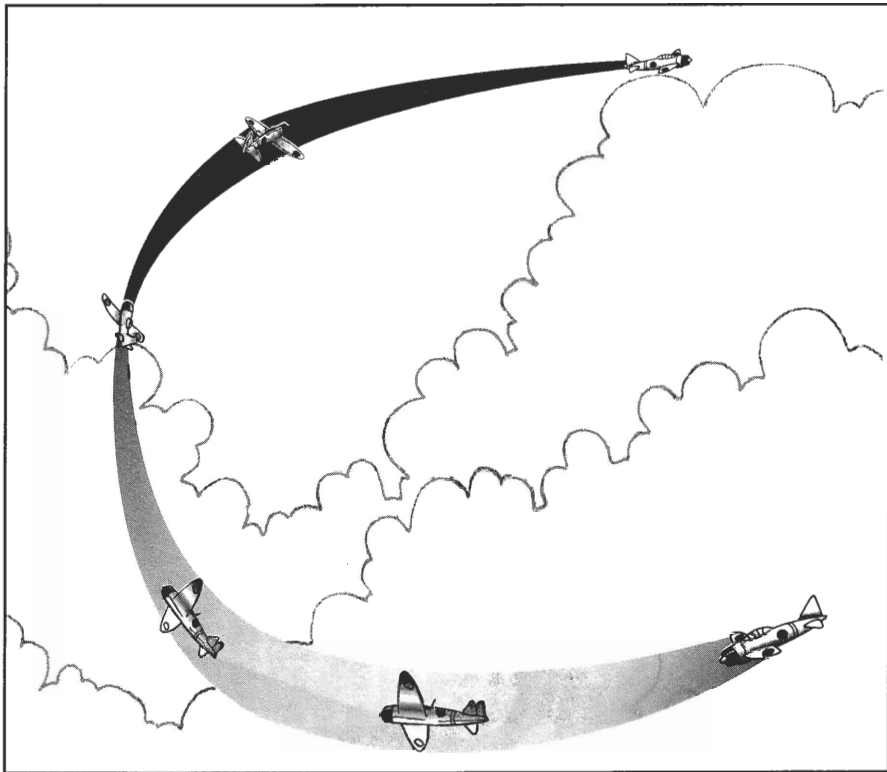
Le S coupé est semblable à un dégagement vertical. Vous effectuez un demi-tonneau suivi d'une demi-boucle. Difficile à suivre par l'adversaire, cette manœuvre est aussi une défense efficace.

Inconvénients

Vous avez besoin d'altitude pour effectuer un S coupé mais, si vous piquez trop rapidement, vous risquez d'endommager vos surfaces de contrôle ou d'infliger trop de contrainte à l'appareil en sortant du piqué.

Exécution

Si un adversaire se trouve dans vos six heures, effectuez un demi-tonneau et tirez fort sur le manche pour éviter d'atteindre une vitesse trop élevée ; réduisez les gaz pendant le piqué. Amorcez la demi-boucle et, lorsque l'horizon réapparaît devant vous, augmentez la puissance et soyez prêt à vous retourner contre votre assaillant. Si vous estimez être encore dans une position désavantageuse, effectuez un autre S coupé ou, s'il vous reste encore de la vitesse acquise, utilisez-la pour mettre de la distance entre votre agresseur et vous. Mais, quel que soit votre choix, ne volez pas de manière rectiligne, en palier !



La chandelle

Objet

Une chandelle est un virage à 180° en montée maximale. C'est un moyen très rapide pour changer de direction en gagnant rapidement de l'altitude. L'ennemi doit effectuer un changement de direction brutal pour vous rattraper.

Inconvénients

Assurez-vous d'avoir assez de vitesse avant d'effectuer la manœuvre. Il ne faut jamais démarrer une chandelle à moins de 3 000 pieds au risque de décrocher ou

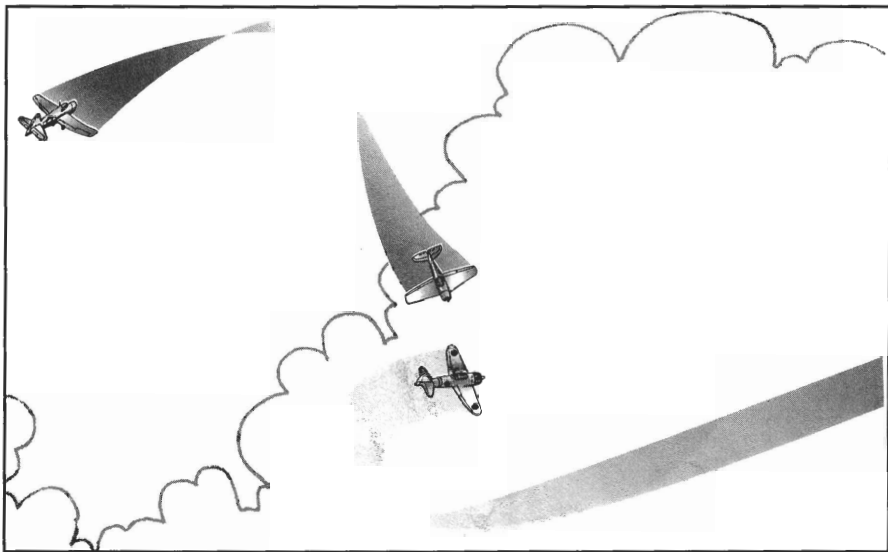
de partir en vrille. Beaucoup de bons pilotes se sont tués pour avoir essayé d'enchaîner une chandelle juste après le décollage. N'essayez jamais.

Exécution

Une fois la bonne vitesse d'entrée dans la chandelle acquise, inclinez l'avion (en général, de 15 à 30°) et commencez à lever le nez. Pendant les 90 premiers degrés de virage, maintenez l'inclinaison tout en augmentant légèrement l'angle de cabré. Le nez atteint l'angle de cabré maximum à 90° de virage. Pendant la

deuxième partie du virage, le cabré reste constant (nez relativement haut) et vous commencez doucement à ramener les ailes à l'horizontale. Après 180 degrés

de virage, les ailes sont horizontales, le nez reste au-dessus de l'horizon et la vitesse est juste au-dessus du décrochage.



L'attaque par le dessus

Objet

L'attaque par le dessus donne la meilleure chance de frapper l'ennemi sans subir de dommages. Cette attaque exige de la précision et une configuration de vol appropriée.

Inconvénients

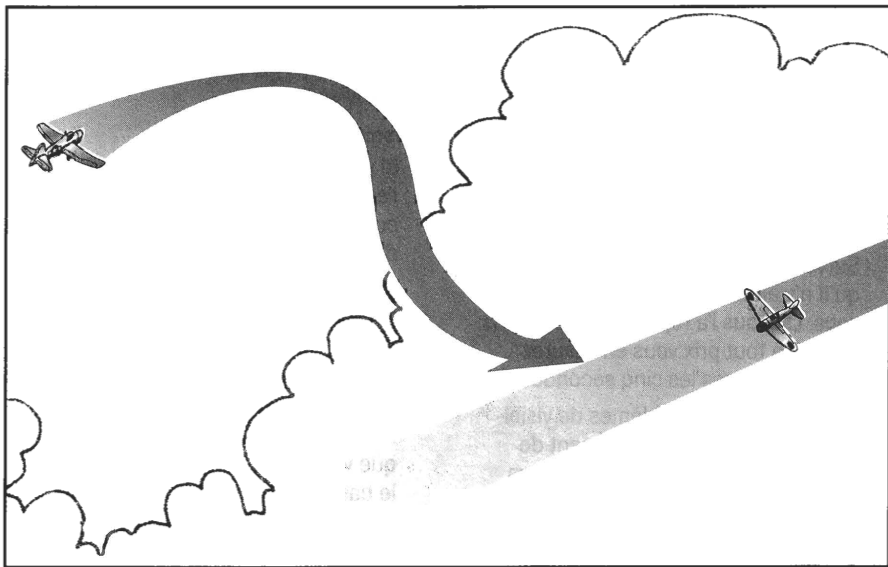
Cette manœuvre consiste essentiellement à vous placer au-dessus de l'ennemi. Un adversaire intelligent ne se laissera pas faire facilement et pourra grimper à votre rencontre. Une fois en position, vous

disposerez d'une ou deux secondes tout au plus pour tirer avant qu'il ne vous atteigne à son tour. Vous devez voler à grande vitesse car une attaque par le dessus effectuée à faible vitesse donne à l'ennemi l'opportunité de se placer dans votre queue. En outre, veillez à ne pas piquer et à ne pas sortir trop rapidement. Vos commandes pourraient se bloquer et vous pourriez éprouver le voile noir si vous tirez trop vite sur le manche. Si vous subissez le voile noir ou si vous perdez le contrôle de votre appareil, relâchez légèrement la traction sur le manche et réduisez les gaz pour ralentir.

Exécution

Grimpez à 2 000 pieds au moins puis passez sur le dos avant de plonger verticalement. À environ 600 pieds, ouvrez le feu et assurez-vous que vous tirez bien en avant de votre cible. Puis tirez doucement sur le manche pour

passer derrière et au-dessus de votre cible. Ne tirez pas trop fort sur le manche pour ne pas donner à votre ennemi une chance de vous tirer dessus : assurez-vous d'être hors de portée de ses mitrailleuses avant de tirer sur le manche pour remonter.



Attaque latérale par le dessus

Objet

Cette manœuvre vous amène très près de votre cible et force votre adversaire à baisser son nez pour riposter, d'où un risque de collision frontale.

Inconvénients

Commencez cette manœuvre en prenant beaucoup de champ pour exécuter le piqué et maintenez une vitesse élevée afin que l'adversaire ne puisse vous toucher ni avant ni après l'attaque.

Exécution

Démarrez l'attaque bien au-dessus et en avant du bandit. Le piqué commence à environ 1 000 pieds d'un côté de la cible. Engagez-vous dans un piqué prononcé par le travers de la cible, de manière à tirer avec un angle de déviation de 45 degrés, dans le plan vertical et à partir de la position à quatre ou à huit heures (en supposant que le nez de l'adversaire soit orienté vers les douze heures). Vous devez vous trouver au-dessus et d'un côté ou de l'autre de votre cible. Après le tir, effectuez une ressource en dessous d'elle et utilisez la vitesse acquise lors du piqué pour regagner de l'altitude et repasser devant, et en position, pour la passe suivante.