

CAP 16. MANOVRE DI DIFESA IN COPPIA

“Non rompere mai la formazione in gruppi inferiori alle due unità. State in coppia. Un uomo da solo è un punto debole. Un gruppo di due è una risorsa. Se tu ed il tuo wingman sarete separati, unitevi immediatamente ad altri aerei amici”

*(Major Thomas B. “Tommy” McGuire USAAF
il secondo asso americano della seconda
guerra mondiale, 38 aerei abbattuti)*

Tutte le manovre di combattimento in coppia necessitano di grande coordinazione e tempismo. Questo è ancora più evidente nelle manovre difensive, in situazioni nelle quali la coppia è “sotto pressione” a causa di una evidente minaccia, e non possiede l’iniziativa del combattimento, dovendo reagire ad una azione offensiva del nemico.

Le pagine che seguono tentano di fare il punto sulle “basic” della difesa in coppia:

- Kick Turn
- Hard Turn
- Break Turn
- Defensive Split (Separazione)
- Cross Turn
- Sandwich
- Cross Block
- Half Split (mezza separazione)
- Adescamento

Vediamone in dettaglio occasioni d’uso e tecnica di esecuzione

16.1 KICK TURN

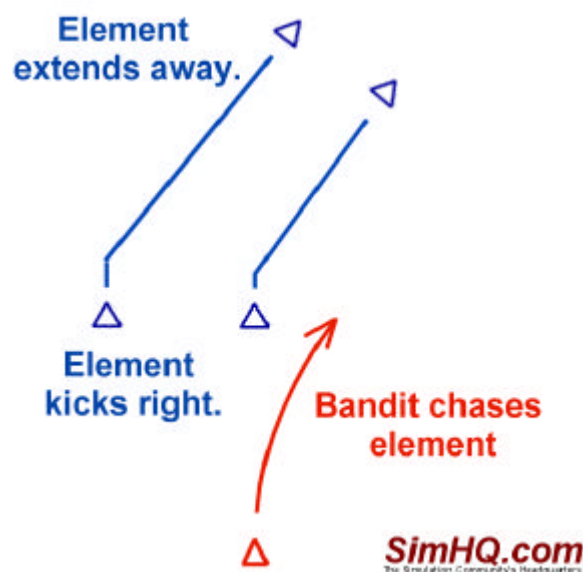
Il *Kick Turn* appartiene alla categoria delle virate difensive, cioè quelle manovre da utilizzare in quelle situazioni dove ci troviamo con un attaccante nel nostro quarto posteriore.

In particolare il *Kick Turn* serve per *mantenere il contatto su un bandito lontano* mentre tenti una separazione tra Leader e Wingman.

Effettua il **Kick Turn** rollando in una virata stretta a coltello fino alla posizione desiderata, e quindi metti throttles al massimo ed estendi la separazione. Di solito una virata di circa 30 gradi è sufficiente per mantenere il contatto visivo sull'attaccante.

Prima di inclinare l'aereo dai una rapida occhiata a ore 11 e ad ore 1 (cioè circa 30 gradi intorno al naso del tuo aereo) per avere qualche punto di riferimento, e poi imposta la virata.

Alla fine della virata il Wingman deve ritornare in posizione. Il leader deciderà come sviluppare l'azione successiva.



16.2 HARD TURN

L'Hard Turn è una virata difensiva, effettuata in modo deciso ed a velocità massima.

Puoi utilizzare un *Hard Turn* quando hai un bandito abbastanza distante e stai tentando di mantenere la distanza tra il suo aereo ed il tuo. Mantieni la velocità massima cercando di virare rapidamente, ma senza perdere troppa energia.

16.3 BREAK TURN

Qualche volta il bandito riesce ad arrivare alle tue ore 6. In questo caso l'aereo attaccato ha una sola responsabilità: sopravvivere. Può quindi rompere la formazione.

La responsabilità dell'altro aereo (che in questo caso diviene di supporto) è abbattere il bandito. L'aereo di supporto comunica un messaggio direttivo ("sganciati") seguito immediatamente da uno descrittivo (dove è la minaccia).

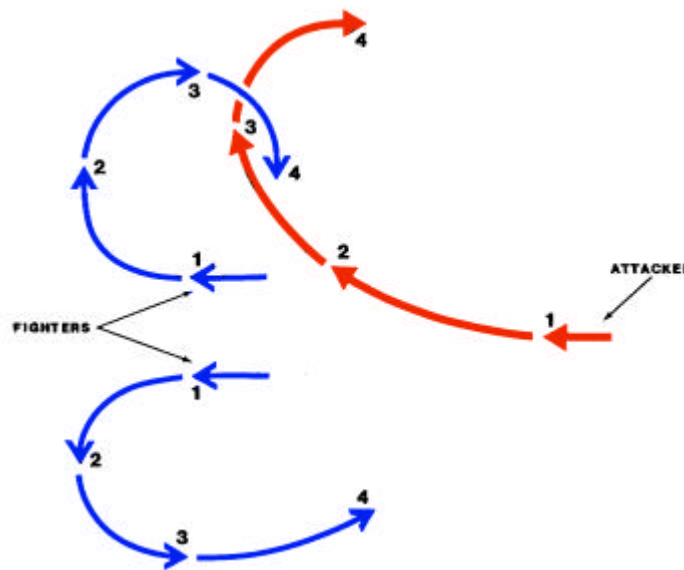
La comunicazione può essere: "*Grappa Uno, break right. Bandit, five o'clock, 3000', low.*" In questo caso l'aereo attaccato effettua un *Break Turn*, cioè una virata alla massima velocità possibile, eventualmente picchiando per aumentare velocità ed energia grazie alla forza di gravità.

L'aereo di supporto tenterà un "sandwich" sull'attaccante.

16.4. SEPARAZIONE (Defensive Split)

Questa manovra si esegue quando tu ed il tuo compagno siete in combattimento ed identificate un nemico in arrivo a ore 6, ma non è immediatamente chiaro chi di voi due è l'obiettivo dell'attacco.

Entrambi gli aerei fanno una virata verso l'esterno della formazione, e quindi in direzioni diverse per costringere il nemico a seguire uno dei due. Non appena il nemico mostra di avere deciso chi dei due attaccare, uno dei due caccia sarà libero di fornire appoggio all'altro.



In sintesi si tratta di una manovra eccellente per guadagnare l'iniziativa su un nemico. Quando il nemico comincia a virare sull'obiettivo diviene prevedibile, e quindi vulnerabile. Inoltre può effettuare un solo "passaggio"

Come in tutte le manovre di coppia, sia offensive che difensive, anche in questo caso è necessaria estrema coordinazione. Ordini secchi e precisi, quali SPLIT, BREAK, IN, OUT, possono facilitare il coordinamento nell'azione.

Controindicazioni

- E' necessaria una estrema coordinazione ed efficienza dei due piloti
- Comunicazioni brevi e veloci sono essenziali
- E' una tattica debole nel combattimento 2 vs.2

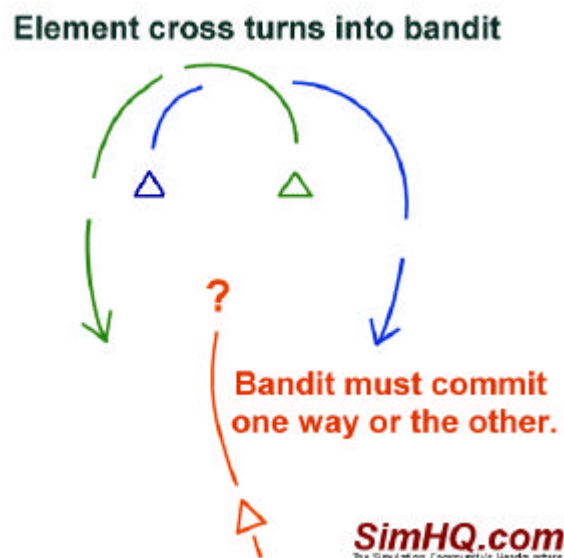
16.5. CROSS TURN

Il Cross Turn è una manovra simile alla separazione. In questo caso, però, entrambi gli aerei effettuano una virata stretta di 180° ad alta velocità, ognuno nella direzione dell'altro (nel defensive split virano in direzioni opposte. Il Cross Turn è in pratica l'opposto del *Defensive Split*)

Il leader deve dare "chiamare" la manovra in modo efficace, fornendo al Wingman posizione e se possibile distanza del bandito (Esempio: "Grappa 2, cross turn now. Bandit, six o'clock, level, two miles")

Al termine della virata e dopo il roll out il nemico si troverà nel quarto anteriore di entrambi i velivoli, e dovrà scegliere quale dei due ingaggiare. A questo punto però non siamo più in posizione difensiva, ma offensiva, ed il Leader può decidere la tattica di attacco.

La virata del Cross Turn va compiuta con la stessa tecnica dell'Hard Turn: mantieni la velocità massima cercando di virare rapidamente, ma senza perdere troppa energia. .

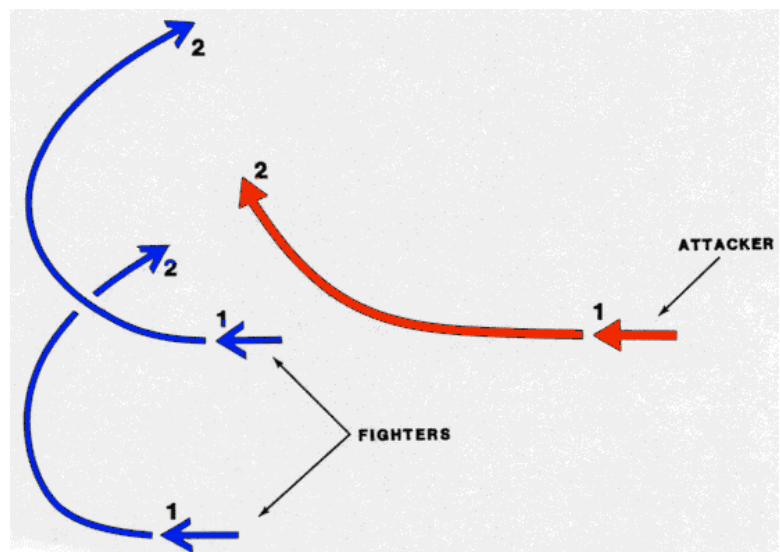
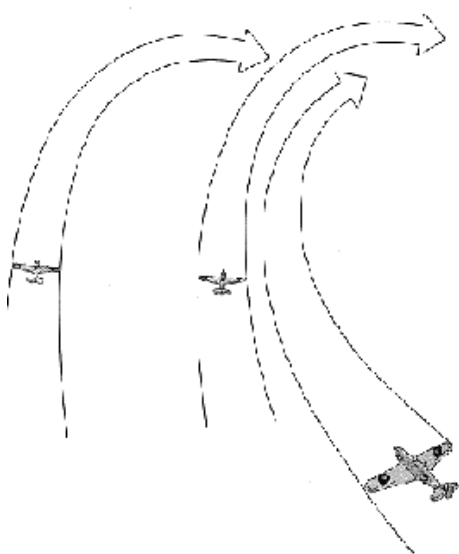


16.6. SANDWITCH

E' una manovra difensiva utilizzata da una sezione di due velivoli attaccata da un terzo, che si effettua esclusivamente nel caso in cui abbiamo chiaramente individuato quale dei due aerei della copia è l'obiettivo dell'attacco del nemico.

Il velivolo attaccato compie una virata evasiva (*break*) con un raggio di virata ampio.

L'altro copia una virata ritardata (con uscita larga e senza perdere velocità), nella stessa direzione del compagno. L'attaccante continuerà a seguire il primo aereo, mentre il secondo si porta alle sue spalle.



- Al punto 1 del grafico di destra il nemico (attacker) è stato individuato, ma non è ancora chiaro chi è l'obiettivo dell'attacco.
- Al punto 2 diviene chiaro chi sarà l'obiettivo dell'attacco. L'aereo rimasto "libero" può attaccare. Il bandito.

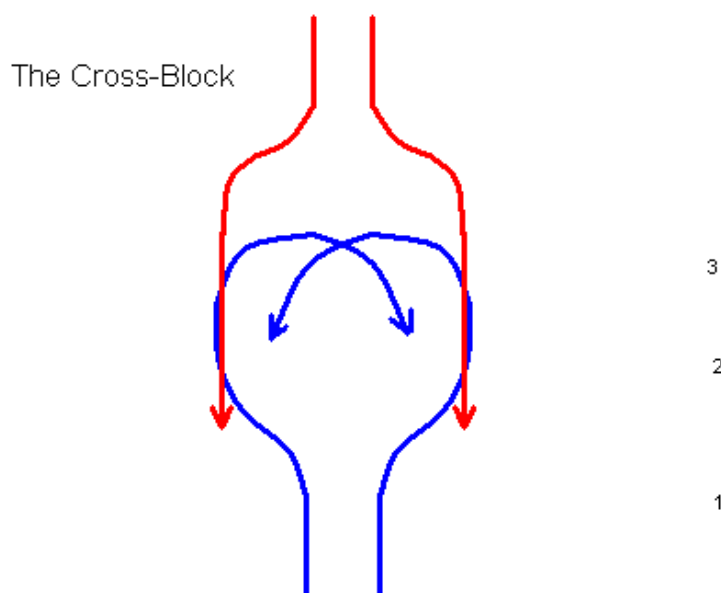
L'aereo attaccato dovrà nel frattempo effettuare manovre difensive, quali viti orizzontali (*barrel rolls*) o picchiate veloci. Sono invece da evitare virate difensive ad alta velocità (*Hard Break Turns*) in quanto renderanno più difficile le manovre di appoggio del compagno.

16.7. CROSS-BLOCK

E' la manovra di reazione di una coppia di caccia ad un tentativo di parentesi effettuato da altri due.

Ti trovi in volo con il tuo gregario, e di fronte a te due nemici tentano una manovra a parentesi. A questo punto tu ed il gregario effettuate una separazione, ognuno dirigendo su un bandito.

Poco prima dell'incontro (merge) tu ed il gregario fate una seconda virata (break) all'interno, uno verso l'altro (una sorta di Cross Turn), invertendo la direzione del volo. Ognuno dei due andrà ad inseguire l'aereo opposto



- Al punto 1 la coppia nemica ha deciso identificato la vostra coppia, e tenta di effettuare una manovra a parentesi
- Al punto 2 tu ed il gregario siete usciti dalla rotta originaria, e non è più possibile attaccarvi con una parentesi. Sembra che il combattimento debba risolversi in un 1 vs. 1, senza alcun supporto da parte dell'altro. Il leader comanda un cross block.
- Al punto 3, poco prima del merge, entrambi gli aerei amici effettuano una virata all'interno, uno verso l'altro. Ognuno dei due aerei ha come obiettivo quello precedentemente ricercato dall'altro.

Controindicazioni:

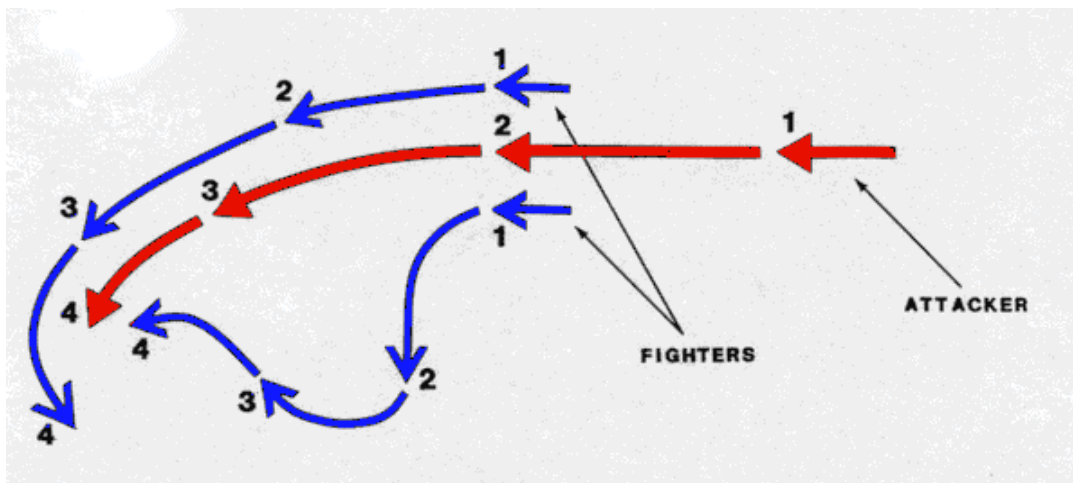
- Molto difficile da coordinare (necessario esercizio ed affiatamento)
- Deve essere eseguita molto velocemente

16.8. MEZZA SEPARAZIONE (Half Split)

La situazione iniziale è la stessa del defensive split: tu ed il tuo compagno siete in combattimento ed identificate un nemico in arrivo a ore 6, ma non sapete chi dei due è l'obiettivo dell'attacco.

Entrambi gli aerei virano nella stessa direzione. Uno dei due aerei effettua una lieve virata verso l'esterno, per fare in modo che l'attaccante manifesti le sue intenzioni. Una volta che il bandito mostra di avere scelto il suo bersaglio, l'aereo attaccato continua dritto o mantiene un raggio di virata più ampio, mentre il secondo aereo effettua una doppia virata più stretta, prima all'esterno e poi nella direzione opposta, per tornare quindi sull'attaccante.

Osserva il grafico seguente:



- Al punto 1 il nemico (attacker) è identificato. Non è ancora chiaro chi dei due sarà attaccato. A questo punto l'aereo sulla sinistra della formazione effettua una lieve virata a sinistra, forzando in questo modo il nemico a mostrare le sue intenzioni.
- Al punto 2 è ormai chiaro che l'obiettivo è l'aereo che prosegue dritto, il quale comincerà una serie di manovre difensive individuali.
- A questo punto (punto 3) il compagno vira indietro verso il primo aereo, e dunque verso il nemico che lo attacca, con l'intento di arrivarci ad ore 6.
- Al punto 4, con l'aereo attaccante che è impegnato con il primo caccia, il secondo sarà in buona posizione per attaccare a sua volta ad ore 6 il bandito.

Qualora al punto 1 venga invece attaccato il caccia che effettua la virata, egli continuerà nella virata attuando poi azioni difensive, mentre l'altro caccia potrà virare nella stessa direzione, portandosi ad ore 6 del nemico, e la manovra terminerà quindi con un Sandwich.

16.9. ADESCAMENTO

Nella manovra di adescamento uno dei caccia cerca di attirare l'attenzione del nemico passandogli davanti (tagliandogli la rotta).

Il bandito di solito lo segue senza prestare molta attenzione al compagno, che tenterà di portarsi in coda al bandito in posizione per aprire il fuoco.

Controindicazioni

La manovra è rischiosa, e necessita di molto coordinamento nella coppia. L'aereo o "esca" corre infatti il rischio di essere abbattuto se il compagno non termina efficacemente la manovra in breve tempo.

16.10. TATTICA: DUE VERSO UNO E DUE VERSO DUE

Ora che abbiamo analizzato le tecniche difensive, cerchiamo di applicarle in situazioni tattiche differenti: 2 vs. 1 e 2 vs. 2

Difesa 2 vs. 1

Immagina che sei con il tuo compagno, e state volando in formazione Line Abreast.

Se siete attaccati da ore 6 la reazione più semplice ed efficace è rompere e tentare un sandwich del bandito. Mentre la tattica di attacco è basata principalmente sulle tecniche di separazione, quelle di difesa enfatizzano la dominazione a trasformare la manovra difensiva in una di attacco sul bandito.

Questo accade semplicemente perché il modo più rapido ed istintivo di reazione ad un attacco è evidenziare il vettore di direzione del bandito, rompere e tirare violentemente lo stick per cercare di avere una soluzione di fuoco favorevole.

La principale *responsabilità del velivolo di supporto in manovre difensive è semplicemente una: abbattere il bandito il più rapidamente possibile*. Nella maggior parte dei casi la modalità migliore è seguire la manovra del nemico, sperando di avere spazio sufficiente per arrivarci alle spalle.

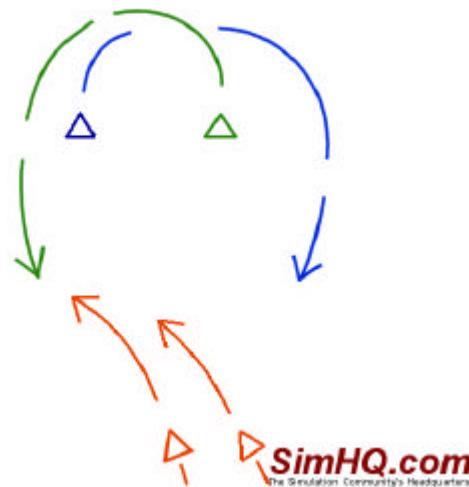
Difesa 2 vs. 2

E se siamo attaccati da più banditi?

In questo caso non esiste una soluzione unica per questo problema. Si possono contemplare diverse alternative:

- effettuare un **defensive split** per obbligare il nemico a scegliere il proprio target, ed a concentrarsi su uno dei due aerei.
- effettuare un **Hard Turn** e una breve estensione per guadagnare velocità. In questo caso l'obiettivo è cercare di scindere i propri sentieri di volo, e spingere il bandito (o i banditi) ad attaccare uno dei due aerei.
- effettuare un **Cross Turn**. Quando la separazione è stata effettuata, i due aerei dovrebbero effettuare un Hard Turn uno verso l'altro. A questo punto puoi provare a forzare uno dei due nemici a riposizionarsi.

Element cross turns into bandits



Naturalmente il tutto deve essere effettuato mantenendo il controllo visivo. Alterna la *snap view* e *pan view* per avere sotto controllo sia la posizione del nemico che quella del Wingman. Dovrai seguire continuamente sia la posizione del bandito che le evoluzioni del tuo compagno. Ricorda comunque che la tua responsabilità primaria è difendere te stesso. Non a sacrificare una buona manovra difensiva solo nel tentativo di fare un sandwich!