

INICIO DEL JUEGO

1. Primero, instala Strike Commander en tu disco duro. (Las instrucciones están en la Guía de Instalación, “Install Guide”).
2. Selecciona la unidad en la que se ha instalado el juego. (Por ejemplo, si has instalado el juego en tu disco C, teclea “C:” y pulsa [Intro].)
3. Selecciona tu directorio de Strike Commander. (Si utilizaste el directorio por defecto, teclea “CD \SC” e [Intro].)
4. Inicia el juego. (Tecleando “STRIKE” e [Intro]).

Después de una breve secuencia animada, en tu pantalla aparecerá el menú inicial.

Nota: Si estás iniciando Strike Commander por primera vez, la opción CONTINUAR JUEGO (CONTINUE GAME) no estará disponible. Si no has guardado un juego, la opción CARGAR JUEGO (LOAD GAME) no estará todavía disponible.

Iniciar un juego nuevo. Para comenzar el juego completo Strike Commander, selecciona INICIAR UN JUEGO NUEVO (START NEW GAME) con el cursor de tu ratón o de tu joystick.

Misión de entrenamiento. Si quieres acción instantánea, selecciona MISION DE ENTRENAMIENTO (TRAINING MISSION). Puedes utilizar esta opción personalizable para diseñar misiones de práctica contra objetivos aéreos o terrestres y para continuar jugando con Strike Commander después de que hayas terminado con el juego trazado previamente. A pesar de que las misiones de práctica no alterarán tu estado en el juego, son una buena forma de perfeccionar tu forma de volar y mejorar tus habilidades para el combate a la vez que aprendes a familiarizarte con los aviones y los vehículos enemigos.

Si éste es el primer juego de simulación de vuelo que utilizas, es una buena idea que ejecutes algunas misiones personalizadas antes de jugar con el juego principal.

Ver objetos. Seleccionar VER OBJETOS (VIEW OBJECTS) te permite contemplar vistas tridimensionales de los aviones, tanques, camiones, armas y otros objetos que encontrarás en el juego. Utiliza el visor de objetos para familiarizarte por ti mismo con el equipo amigo y enemigo, o simplemente para disfrutar de las ilustraciones.

Cargar juego. Para reanudar cualquiera de los juegos que hayas salvado, selecciona CARGAR JUEGO (LOAD GAME). Cuando selecciones esta opción, aparecerá una lista de los juegos que has salvado. Selecciona el nombre del juego salvado con el que quieres continuar, y pulsa el botón CARGAR (LOAD). Te encontrarás entonces en el mismo punto donde lo dejaste: los cuarteles de la base Salvaje o la tienda de la base Strike.

Continuar juego. Para llevar un seguimiento de tus avances, Strike Commander guardará automáticamente tu posición en el juego, normalmente después de las misiones o cuando vuelves a la base Salvaje. El salvado automático es una función de copia de seguridad (backup), no una función normal de salvado, y no la puedes utilizar para volver a la serie previa de misiones, por tanto asegúrate de utilizar la opción normal de salvado con frecuencia. Al salir sin salvar tu juego, sin embargo, si seleccionas CONTINUAR JUEGO (CONTINUE GAME) en el menú inicial volverás a la posición que ocupabas cuando se hizo el último salvado automático. Si quieres volver a uno de tus juegos salvados, utiliza en su lugar la opción CARGAR JUEGO (LOAD GAME).

INICIAR UN JUEGO NUEVO

Después de que selecciones INICIAR UN JUEGO NUEVO (START NEW GAME), aparecerá en tu pantalla una “Aplicación de Licencia para Defensa contra Mercenarios”. Introduce tu apellido, tu

nombre y tu apodo en los espacios oportunos. Pulsa [Intro] o [Tab] para moverte entre los campos, y [Retroceso] para corregir los errores.

Una vez que has escrito el texto de los tres campos, pulsa [Intro] una vez más para iniciar el juego. Tu vehículo todoterreno te llevará a la base Salvaje, y comenzará tu juego.

SALIR DE STRIKE COMMANDER

Nosotros te recomendamos que guardes y salgas utilizando los pantallas de cuarteles y la opción tienda. No obstante, si quieres abandonar tu juego inmediatamente, pulsa [Alt] [X] para salir. Esta función no salva tu juego.

MISIONES DE ENTRENAMIENTO

Después de seleccionar MISION DE ENTRENAMIENTO (TRAINING MISSION) en la pantalla inicial, aparecerá el fondo del combate y se te preguntará para que elijas entre una misión de combate aéreo o una misión aire-tierra. Para hacer prácticas de combate con aviones en enemigos, selecciona COMBATE AEREO (DOGFIGHT). Para hacer practicas de ataques a tierra, selecciona BUSCAR Y DESTRUIR (SEARCH AND DESTROY).

Si en cualquier momento quieres volver a la pantalla de opciones anterior, selecciona VUELTA ATRAS (BACKUP). Puedes volver atrás hasta llegar a la primera pantalla. Si en cualquier momento quieres volver al menú inicial, selecciona CANCELAR (CANCEL)

Misiones Aire-Tierra

Después de que selecciones BUSCAR Y DESTRUIR (SEARCH AND DESTROY), se te dará una descripción breve de los objetivos de tu misión y se te pedirá que confirmes tu elección. Si seleccionas ACEPTAR (ACCEPT) se te enviará a la pantalla de carga de armas. Para cargar las armas, pulsa con el ratón sobre el arma que quieras incorporar a tu avión. El arma aparecerá bajo las alas de tu avión de dos en dos. Las armas siempre se cargan en tu avión a pares. Si pulsas sobre un arma que ya está cargada en tu avión, se quitará y volverá a los carros para transpone de artillería. (Si quieres más in formación sobre la carga de armas, consulta Cargando tus armas, en la página 53). A continuación selecciona la cabina para volar y comenzar tu misión o la entrada del hangar para volver al menú inicial.

Misiones de combate aéreo

Después de que selecciones COMBATE AEREO (DOGFIGHT), se te dará una descripción breve de los objetivos de tu misión. En la parte inferior de tu pantalla habrá un conjunto de botones numerados. Elige el número de aviones enemigos que quieres tener en el primer grupo al que te enfrentarás. Entonces, se te preguntará por los tipos de aviones de ese grupo.

Después de que elijas el número y el tipo de aviones, se te ofrecerán cuatro opciones. Si sólo quieres volar con un grupo de enemigos, selecciona SUFICIENTE (ENOUGH), si quieres añadir más grupos, selecciona MAS (MORE), y elige el número y el tipo de aviones del grupo siguiente.

Cuando estés satisfecho con la selección de enemigos y la configuración de la misión, elige la altitud en la que comenzará el combate (5.000, 15.000 6 25.000 pies). Después de seleccionar tu altitud, elige entre enfrentarte con oponentes NOVATOS, VETERANOS o ASES (ROOKIE, VETERAN or ACE). A continuación, carga las armas en tu avión. Para hacer esto, pulsa con el ratón sobre el arma que quieres incorporar a tu avión. El arma aparecerá bajo las alas de tu avión en el punto apropiado. Las armas siempre se cargan en tu avión de dos en dos. Si pulsas sobre un arma que ya está cargada en tu avión, se quitará y volverá a los carros de transpone de artillería. (Si quieres más información sobre la carga de armas, consulta Cargando tus armas, en la página 53). A

continuación, selecciona la cabina para volar y comenzar tu misión o la entrada del hangar para volver y al menú inicial.

Si quieres examinar algunas misiones, consulta Misiones de práctica, en la página 76.

VISOR DE OBJETOS

Cuando aparece el visor de objetos en tu pantalla, ves un F-16 tal y como aparece en el juego. Inicialmente, el avión estará girando. Para cambiar la dirección del giro, pulsa sobre uno de los botones ROTAR (ROTATE) con el botón derecho del ratón. Para detener el giro del objeto, pulsa sobre uno de los botones ROTAR (ROTATE) con el botón izquierdo del ratón. Una vez que se ha detenido el movimiento, puedes utilizar el botón derecho del ratón para rotar un objeto de forma manual y verlo desde diferentes ángulos. Las teclas W y Z giran el objeto sobre el eje horizontal de la pantalla. Las teclas A y S lo giran sobre el eje vertical.

Para conseguir una vista más cercana de un objeto, pulsa sobre la flecha hacia arriba de AMPLIAR (ZOOM). Para alejarte de un objeto, pulsa la flecha hacia abajo de AMPLIAR (ZOOM).

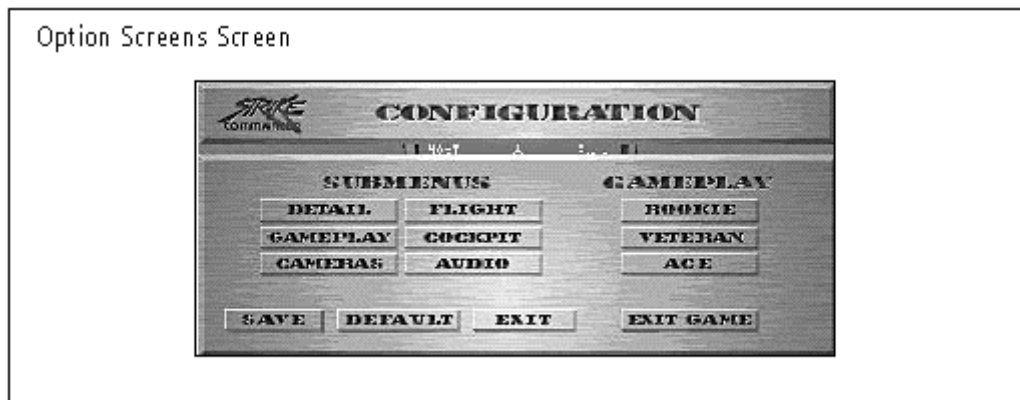
Para ver otros objetos desde Strike Commander, selecciona el botón con el nombre del objeto que estás viendo. La siguiente pieza de material de Strike Commander aparecerá en tu pantalla.

OPCIONES DEL JUEGO

PANTALLAS DE OPCIONES

Strike Commander tiene un completo interfase de pantallas de opciones que te permiten dirigir las características visuales, acústicas y de vuelo del juego para ajustarse a tus gustos y a tu hardware. La pantalla de opciones se activa desde la cabina pulsando [Alt] [O].

Configuración



La pantalla principal de configuración tiene los siguiente botones:

- NOVATO (ROOKIE), VETERANO (VETERAN) y AS (ACE). Selecciona el nivel de dificultad global del juego.
- GUARDAR (SAVE). Guarda tu paquete de opciones exclusivo.
- DEFECTO (DEFAULT). Restaura la configuración por defecto.
- SALIR (EXIT). Sale de las pantallas de opciones.
- SALIR DEL JUEGO (EXIT GAME). Te permite salir completamente de Strike Commander. Al seleccionar SALIR DEL JUEGO (EXIT GAME) vas a un menú que cuenta con las siguientes opciones.
- REINICIO (RESTART). Reinicia la misión desde el principio.
- CANCELAR (ABORT). Cancela tu misión actual y te devuelve a la base como si la misión no se hubiera hecho todavía. Esto puede utilizarse para cambiar la carga de tu nave o para escuchar de nuevo las instrucciones.
- CONTINUAR (CONTINUÉ). Sale del juego y te devuelve a la base como si la misión se hubiera completado en ese punto. Esto podría utilizarse para salir del juego cuando sabes que has terminado los objetivos de la misión y no quieres continuar con la misión hasta el aterrizaje. Esta opción te permitirá salir si la misión no se ha terminado así que ¡asegúrate de lo que quieres hacer!
- SALIR (EXIT). Te devuelve a la pantalla principal de configuración.

Los demás botones se utilizan para seleccionar las pantallas de opciones que se han listado anteriormente. Si quieres más información sobre la velocidad de la jugada, consulta Resolución de Problemas (Troubleshooting), en la Guía de Instalación. Si algún botón en concreto no funciona, significa que tu sistema no tiene memoria suficiente para activarlo, o que no tienes el hardware necesario.

Una vez que has configurado las opciones de tu agrado, y pulsado GUARDAR (SAVE) en la pantalla de configuración principal, tu juego empezará teniendo en cuenta todas esas opciones activas hasta que tú decidas cambiarlas.

Detalle

Tu juego selecciona automáticamente los ajustes de detalle si los considera más apropiados para tu máquina. Sin embargo, DETALLE (DETAIL) te proporciona un control más preciso sobre el nivel de detalle de los objetos y del terreno activando y desactivando diferentes texturas y sombras. La pequeña ventana que hay en el centro de esta pantalla de opción ilustra de forma aproximada la forma en que tus cambios afectarán el aspecto del mundo. Cuantos menos detalles selecciones, más rápida será la velocidad de generación de cuadros y más suave fluirá el juego [hasta el nivel máximo]. Los botones que apagan y encienden los efectos incluyen:

- **TERRENO (TERRAIN)**
 - **GOURAUD.** La sombra suave del terreno.
 - **TRANSICION (TRANSITION).** La textura del borde de transición en cualquier lugar del terreno donde cambie el color (por ejemplo, la transición de agua a tierra).
 - **INTERES (INTEREST).** Los pequeños grupos de árboles y afloramientos de rocas esparcidos en el terreno.
 - **RIOS (RIVERS).**
 - **CAMPOS (FIELDS).** Los parches cuadrados de las tierras de cultivo.
 - **CIUDADES (CITIES).** Las grandes áreas urbanas.
 - **PISTAS (RUNWAYS).** Las texturas de las pistas.
- **OBJETOS**
 - **GOURAUD.** La sombra suave sobre aviones y otros objetos.
 - **TEXTURA (TEXTURE).** El mapa de textura sobre aviones y sobre los otros objetos.
 - **ALTO-BAJO (HI-LO).** Cambia los objetos de los niveles más altos de detalle a los niveles más bajos de detalle. Hay tres ajustes.
- **DIFUMINADO (HAZING).** La distancia a la que se difumina el terreno. Hay cinco ajustes diferentes que van de **CERCANO (NEAR)** a **LEJANO (FAR)**.

Algunas opciones afectarán a la velocidad de generación de cuadros (la suavidad de tu juego) más que otros, dependiendo de tu máquina. Prueba con las diferentes opciones para conseguir el mejor equilibrio detalle/velocidad.

Jugada

JUGADA (GAMEPLAY) cambia la dificultad del juego de varias formas por medio de los siguientes botones:

- **CANTIDAD ILIMITADA (UNLIMITED AMMO).** Te proporciona cantidades ilimitadas de las municiones que llevas actualmente.
- **ACIERTOS FACILES CON ARTILLERIA (EASY GUN HITS).** Hace que sea más fácil acertar sobre los aviones del enemigo a largo alcance con la artillería.
- **INTELIGENCIA ENEMIGA (ENEMY INTELLIGENCE).** Controla el nivel de la inteligencia artificial del enemigo. Con **NOVATO (ROOKIE)** se seleccionan los enemigos más fáciles y con **AS (ACE)** los más difíciles.

Cámaras

CAMARAS (CAMERAS) te da control sobre las cámaras del juego con los botones siguientes:

- **CONMUTACION AUTOMATICA (AUTO SWITCHING).** Conmuta de forma automática la vista desde la parte trasera a la delantera de la cabina si el avión está en peligro de caer o si es alcanzado por fuego en enemigo.
- **CAMARA DE ARMA (WEAPON CAMERA).** Activa automáticamente la cámara de arma cuando empieza una misión. Esta también puede activarse durante una misión.

- **VISTA DE LA VICTIMA (VICTIM VIEW).** Activa automáticamente la cámara de la víctima cuando empieza una misión. También puede activarla durante una misión.
- **CAMARA DE TERRENO DE ARTILLERIA (TERRAIN IN GUN CAMERA).** Permite a la cámara de artillería visualizar el terreno. Esto reduce la velocidad de generación de cuadros, pero queda mejor.
- **TAMAÑO DE LA VENTANA (WINDOW SIZE).** Te permite indicar la parte del monitor que ocupará la pantalla de juego. Si indicas PEQUEÑA (SMALL) o MEDIA (MEDIUM), la pantalla se reducirá en tamaño y todo lo que contenga se pondrá en la escala apropiada. Ten en cuenta que no pierdes campo de visión si eliges una ventana más pequeña. Cuanto más pequeña sea la ventana, más rápida será la velocidad de generación de los cuadros.

Vuelo

VUELO (FLIGHT) te permite indicar la forma en que quieres controlar el avión, el giro de la cabina y otros aspectos relacionados con el vuelo. Los botones son los siguientes:

- **CONTROL.** Selecciona el método que utilizarás para controlar tu avión. Cuando un botón aparece plano, indica que no está disponible. Puedes elegir entre TECLADO, RATON, JOYSTICK o EMPUJE MAESTRO (KEYBOARD, MOUSE, JOYSTICK o THRUSTMASTER).
- **CONTROL DE GIRO (PANNING CONTROL).** Selecciona el método que utilizarás para controlar el giro de la cabina (Como siempre los botones que aparecen planos no están disponibles). Puedes elegir entre TECLADO, RATÓN, JOYSTICK, SEGUNDO JOYSTICK, EMPUJE MAESTRO o NINGUNO (KEYBOARD, MOUSE, JOYSTICK, SECOND JOYSTICK, THRUSTMASTER o NONE). La opción Empuje Maestro (Thrustmaster) controla el giro de la cabina mediante el control del pulgar del joystick. Puedes girar pulsando siempre el segundo botón del joystick y moviéndolo, independientemente del control que hayas seleccionado.
- **COLISIONES EN VUELO (MID-AIR COLLISIONS).** Si está activado, permite que haya colisiones entre tu avión y los aviones enemigos.
- **ATERRIZAJES FACILES (EASY LANDINGS).** Si está activado, es más indulgente con los aterrizajes bruscos.
- **MOSTRAR ARMAS (SHOW WEAPONS).** Si está activado, muestra la carga de armas de todos los aviones del juego. Esta opción reducirá la velocidad de generación de cuadros (hace que el juego sea menos suave), especialmente si hay muchas armas cargadas en los aviones.
- **PERDIDAS (STALLS).** Controla si el avión puede o no entrar en pérdida. Si está activado, es posible.

Cabina

Esta pantalla te permite personalizar la cabina de tu avión. También puede proporcionarte las herramientas que no están disponibles ese día en la nave, dependiendo de los botones que selecciones:

- **ESCALA (LADDER).** Activa o desactiva la visualización de la escala de densidad del HUD.
- **CINTAS (TAPES).** Activa o desactiva la visualización de la cinta de nivel de velocidad en el aire y altura sobre el nivel del mar del HUD.
- **OBJETIVO AUTOMATICO (AUTO TARGETING).** Si este botón está activado y no hay ningún objetivo seleccionado actualmente, tan pronto como aparezca un objetivo dentro del radio de alcance, el ordenador lo seleccionará automáticamente como objetivo.
- **BLOQUEO DE 360° (360° LOCK).** Cuando este botón esté activado, no perderás el bloqueo sobre tu objetivo, incluso si el objetivo no es visible por el arma que le está apuntando.

- **OBJETIVO INTELIGENTE (SMART TARGETING).** Cuando este botón esté activado, no podrás disparar contra naves amigas o sin munición.
- **BRILLO DEL SOL (SUN GLARE).** Activa y desactiva el brillo del sol.
- **EFFECTOS G (G EFFECTS).** Activa y desactiva los efectos apagón y <redout> asociados con la realización de demasiados efectos G.
- **RADAR INTELIGENTE (SMART RADAR).** Cuando este botón está activado, la cresta de eco normal que produce el objetivo era el radar se sustituye por una serie de figuras diferentes dependiendo del estado de capacidad de vida del enemigo y de si es o no amigo, en enemigo o neutral. Si quieres obtener una descripción de estas figuras, consulta Radar Aire-Aire, en la página 64.
- **RADAR DE 360° (360° RADAR).** Cuando está activado este botón, el radar cambia a un modo en el que te muestra todos los objetivos que hay alrededor de tu avión, situándolo en el centro.
- **ALCANCE VIVO INTELIGENTE (SMART RAW SCOPE).** Cuando este botón está activado, todos los objetivos que localice el radar aparecen siempre.

Audio

Estos botones controlan el sonido del juego. Si un botón aparece plano, esa opción de sonido no está disponible en la(s) tarjeta(s) de sonido que tienes instaladas. Los botones funcionan así:

- **MUSICA (MUSIC).** Apaga o enciende la música.
- **EFFECTOS SONOROS (SOUND FX).** Apaga o enciende los efectos sonoros.
- **DISCURSO (SPEECH).** Apaga o enciende el discurso.
- **EFFECTOS DIGITALES (DIGITAL FX).** Apaga o enciende los efectos de sonido digitalizados.

ACELERACION DEL TIEMPO Y COMPRESION DEL TIEMPO

La tecla [Tab] activa la función Aceleración del Tiempo. Esta función acelera el tiempo en el juego de tal forma que todo ocurre seis veces más rápido. Soltando la tecla [Tab] sales fuera de Aceleración del Tiempo.

La tecla [Shift] [Tab] activa una compresión de tiempo de 2x. Todo ocurre dos veces más rápido. Pulsando otra vez [Shift] [Tab] se dobla de nuevo la compresión a 4x. Al pulsar [Shift] [Tab] una tercera vez vuelves al tiempo normal.

VISTAS DE LA CAMARA

En Strike Commander, puedes ver la acción de la cabina desde muchos más ángulos de cámara de lo que habías podido jamás. Con un poco de práctica, utilizarás estos ángulos de cámara para obtener grandes ventajas.

La mayoría de las vistas de cámara utiliza la técnica de giro del joystick. Todas las vistas de cámara menos una, sustituyen tu HUD, por tanto, al utilizarlas, estás volando sin instrumentos. Te advertimos que la vista de algunas cámaras es tan fantástica que el equipo de desarrollo estrelló más de un avión al permanecer demasiado tiempo contemplando la vista de una cámara externa.

Nunca olvides dónde está tu nave y hacia dónde va cuando cambies la vista de tu HUD a una cámara externa, y recuerda que la tecla [F1] te pasará siempre de forma instantánea a la cabina. También pasarás de forma instantánea a la cabina de forma automática si te acercas demasiado al suelo, sufres daños o entras en descenso, si tienes activado el cambio automático (ver Pantallas de Opciones: Cámaras, en la página 49).

[F1] Cámara de cabina. Esta tecla vuelve tus ojos de forma instantánea desde atrás hacia el frente de la cabina. Si estás ya en la vista de la cabina, [F1] acerca y aleja el HUD. En Strike Commander, puedes girar [mirar alrededor] en torno a tu cabina utilizando el joystick (con el botón número 2 pulsado) o tu teclado, segundo joystick, ratón o joystick pulgar Empuje Maestro (consulte Pantallas de Opciones, página 48) para ver las instrucciones sobre la selección de tu control de giro.

[F2] Cámara de persecución. Esta es una vista exterior justo detrás y encima de tu nave.

[F3], [F4] y [F5] Cámaras izquierda, derecha y trasera, respectivamente.

[F6] Cámara externa. Pulsa [F6] para activar esta vista, a continuación utiliza el joystick (manteniendo pulsado el botón número 2) para orientar la cámara por el exterior de tu nave. Las teclas (I) y (J) acercan y alejan. Pulsa por segunda vez la tecla [F6] para ver la siguiente nave más cercana. Con las teclas [Ctrl] [F6] recorres de una forma similar tu punto de vista entre los objetos de tierra.

[F7] Jugador a Objetivo/Objetivo a Jugador. El punto de vista de esta cámara hace un seguimiento para mantenerte a ti y al objetivo seleccionado por el radar en el campo de visión. La primera vez que pulsas [F7], verás tu objetivo seleccionado desde el punto de vista de tu aeronave. Pulsa de nuevo [F7] para invertir la vista, situando a tu objetivo en primer plano y a tu propio avión en el fondo.

[F8] Cámara de Artillería. Muestra tu objetivo seleccionado actualmente [para las armas guiadas] o un acercamiento de la dirección de la perspectiva de tu arma [para las armas no guiadas]. Si tienes un objetivo en el centro de la cámara de artillería, tus oportunidades de alcanzar ese objetivo son excelentes. Esta y la cámara de cabina son las únicas cámaras que puedes utilizar y a la vez seguir leyendo tu HUD. La cámara de artillería es particularmente útil durante el combate si se utilizan en conjunción con una visualización de armas HUD, como el modo DGFT. Es también útil en soporte aéreo cercano sobre un campo de batalla contestado, donde las unidades enemigas están entremezcladas con las tuyas. Sólo está disponible desde el interior de la cabina.

[F9] Cámara de Víctima. Esta vista te permite ver el daño que infligen tus armas a un objetivo seleccionado, cortando lejos de tu cabina para obtener una vista cercana de tu víctima. Puedes preajustar tu juego (mediante Pantallas de Opciones, páginas 48-50) para cortar automáticamente a la cámara de víctima cuando corresponda. La tecla [F9] activa y desactiva esta vista.

[F10] Cámara de Arma. Esta vista sigue al arma que acabas de lanzar. Es una de las vistas de cámara más dramáticas. Puedes preajustar tu juego (mediante Pantallas de Opciones, páginas 48-50) para que pase automáticamente a la cámara de arma siempre que lances un arma. La tecla [F10] activa y desactiva esta vista.

[Y] Seguimiento Automático de Objetivo. Si tienes seleccionado un objetivo la primera vez que pulsas [Y], la cámara se orienta automáticamente para mantener ese objetivo a la vista. Pulsa [Y] de nuevo para desactivar este modo. Consulta Pantallas de Opciones (páginas 48-50) para obtener más detalles sobre el manejo de esta cámara.

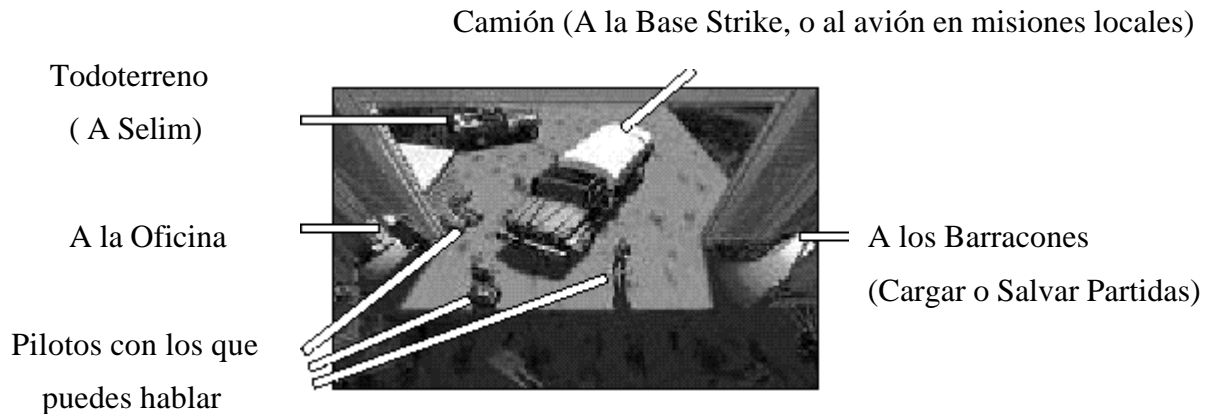
Esta vista fluida de cámara, demuestra más que ninguna, el concepto que los pilotos de combate denominan “conocimiento situacional” que es la habilidad de saber lo que está ocurriendo a tu alrededor en todo momento. La vista de Seguimiento Automático de Objetivo te permite realizar rápidas evaluaciones visuales de la situación.



BASE DE LOS GATOS SALVAJES

Año 2011. Tu escuadrón mercenario, los Gatos Salvajes, está luchando para sobrevivir contra docenas de unidades que están tan ansiosas de encontrar trabajo como lo estás tú. Muchos de estos grupos, incluyendo los Salvajes, dicen que Estambul, en Turquía, es su casa, pero tu trabajo te llevará por todo el globo.

La base de los Gatos Salvajes es el centro de operaciones de tu escuadrón. Tras completar una serie de misiones, volverás aquí para comprar armas, comprobar el estado de tu escuadrón y hablar con los amigos Gatos Salvajes. Desde la base, también puedes viajar a Selim's, un bar en Estambul donde te esperan los intermediarios para ofrecerte misiones peligrosas pero lucrativas.



Hablar a los Gatos Salvajes. Puedes ver a otros Gatos Salvajes que permanecen en los alrededores del hangar. Puedes hablar con ellos seleccionándolos con el cursor. Sus conversaciones incluyen generalmente información sobre misiones o trucos de vuelo, por lo tanto es siempre inteligente detenerse y conversar.

Durante cualquier conversación, puedes moverte a la pantalla siguiente pulsando [Intro], [Espacio] o el botón izquierdo del ratón. Puedes salir completamente de la conversación pulsando [Esc].

Barracones. La puerta de la derecha te lleva a tus barracones. Los barracones son uno de los dos sitios donde puedes cargar y guardar juegos. Es una buena idea guardar tan a menudo como sea posible, especialmente tras completar misiones difíciles. Selecciona la puerta derecha del hangar para entrar en los barracones.

Oficina. Para entrar en la oficina, selecciona la puerta de la izquierda, allí puedes recibir actualizaciones financieras o ver el tablero de la muerte para medir tu avance respecto a otros pilotos Gatos Salvajes.

Todoterreno. Cuando el todoterreno está en la entrada del hangar, puedes seleccionarlo para dirigirte a Selim's. En el bar, puedes obtener misiones para tu escuadrón, hablar con pilotos amigos y encontrar a otra gente interesante.

Camión de transporte. Volarás en varias misiones. Para las misiones locales, despegarás y aterrizarás en la base Salvaje. En la mayoría de las misiones, sin embargo, Virgilio, tu contable, hará los preparativos necesarios para establecer la base en las cercanías de esas misiones. (Por supuesto, el establecimiento de una base aumenta los costes totales, pero es un gasto necesario). Después de que aceptes una misión extranjera, tu camión de transporte aparecerá a la entrada del hangar.

Selecciona el camión para cargar a los Salvajes y a su equipo en un avión de transporte C-130 para viajar a tu base de ataque. Desde aquí comenzarás las misiones de esta serie.

Avión de combate. Si aceptas una misión local, verás un F-16 en lugar de un camión aparcado en la entrada del hangar. Selecciona el avión cuando estés preparado para empezar tu misión de vuelo. Tras seleccionar el F-16, se te informará de los objetivos de tu misión y de los planes de vuelo. Escucha con atención todas las instrucciones: el despiste de una cita o de un objetivo puede producir la pérdida de ingresos, costes elevados de sustitución del avión de combate, o incluso la muerte de un piloto amigo. Si las situaciones exactas no están claras, no te preocupes; tendrás un mapa en la cabina de tu avión que te permitirá revisar los objetivos actuales de tu misión.

Para el primer grupo de misiones, Stern, el comandante de los Salvajes, te asignará un piloto de flanco. Según te conviertas en un piloto más experto, podrás elegir a tu propio piloto de flanco.

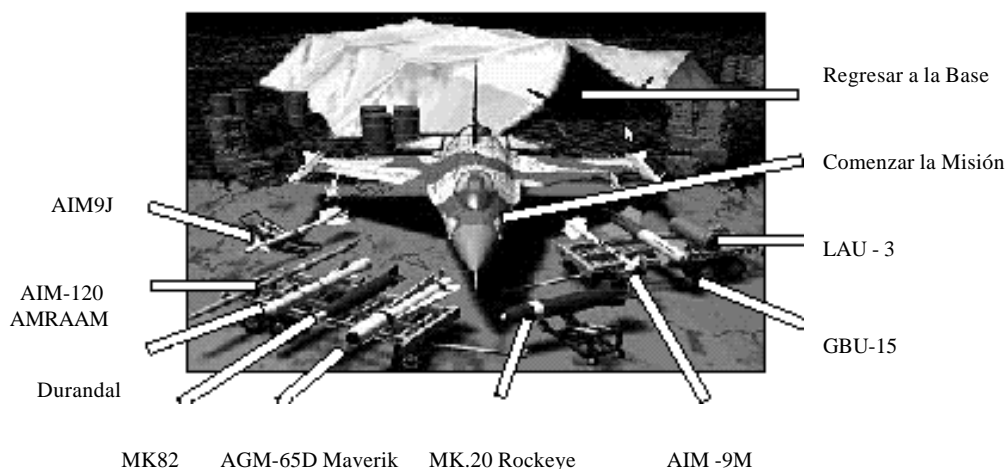
Después de que terminen las instrucciones, aparecerá la pantalla de carga de armas.

Cargando tus armas

En la pantalla de carga de armas, puedes ver tu F-16 aparcado en el hangar (o frente a la tienda, si estás en una base de ataque) y varios bastidores con armas. Algunas armas no están disponibles hasta más tarde en el juego, por lo tanto, no te preocupes si al principio no hay un gran surtido. Utiliza esta pantalla para personalizar la carga que tu avión llevará a la batalla.

Para cargar armas. Selecciona un arma del bastidor con el botón izquierdo de tu ratón. Las armas se añaden al inventario de tu avión de dos en dos, para asegurar el equilibrio.

Para descargar armas. Selecciona un arma del avión con cualquier botón del ratón, o un arma de los bastidores con el botón derecho del ratón. Del mismo modo que en la carga, las armas se descargan de dos en dos.



Limitaciones de carga. Tu avión tiene ocho puntos de anclaje para transportar armas. Cada tipo de punto de anclaje puede llevar un número limitado de armas. En el extremo de cada ala hay un raíl que puede llevar bien un Sidewinder-9J o un Sidewinder-9M. Debajo de cada ala, cerca del final hay un punto de anclaje ligero. Los puntos de anclaje ligeros pueden llevar sólo misiles aire-aire: bien un Sidewinder o un AMRAAM. En el centro de la cara inferior de cada ala hay un punto de anclaje medio. Dado que son capaces de llevar tanto armas aire-aire como armas aire-tierra, los puntos de anclaje medios son los más versátiles. Cada uno de ellos soporta:

- 2 AMRAAMs,
- 1 GBU-15E,
- 2 vainas de cohete,
- 1 Sidewinder (AIM-9J or -9M),
- 3 Mavericks,
- 3 Durandals,
- 6 bombas de racimo (Mk20) o
- 6 Mk82.

Los puntos de anclaje más internos son puntos de anclaje pesados. Los puntos de anclaje pesados pueden llevar cualquiera de las armas que llevan los anclajes medios excepto misiles aire-aire.

Retorno a la base. Si tras las instrucciones decides que necesitas comprobar tu libro mayor o tu catálogo para comprar algunas armas, o incluso si simplemente necesitas escuchar otra vez las instrucciones, puedes volver al hangar pulsando en la parte superior de la pantalla.

Si quieres que se repitan las instrucciones en ese punto, pulsa de nuevo sobre el F-16, y volverás a las instrucciones y a la pantalla de carga de armas.

Volar la misión. Si estás satisfecho con tu carga y has comprendido claramente los objetivos de tu misión, pulsa sobre la cabina del avión para comenzar la misión.

BARRACONES

Cargar y guardar juegos

Cuando estás en la base salvaje, puedes visitar los barracones para guardar el juego que estás realizando o para cargar uno anterior. Los barracones pueden alcanzarse desde la entrada del hangar



Piloto durmiendo (Cargar juegos). Verás que hay otro piloto en una cama en los barracones. Despiértalo (seleccionalo) para cargar un juego anterior. Aparecerá una pantalla con una lista de tus juegos salvados. Selecciona el juego que quieres cargar y pulsa el botón CARGAR (LOAD). Si cambias de idea y decides no cargar el juego, pulsa CANCELAR (CANCEL) para volver a los barracones.

Nota: Si estás utilizando la opción de instalación parcial, puede que tengas que reinstalar partes del juego para volver a un juego guardado.

Cama vacía (Guardar juegos). Es aconsejable guardar tu juego cada vez que completes una misión. Al pulsar sobre la cama vacía irás a la ventana de Guardar juego.

Para guardar el juego actual con un nombre nuevo, selecciona el botón NUEVO (NEW). Teclea el nombre que quieras utilizar para el fichero y pulsa [Entro]. El único límite sobre los juegos que puedes salvar es el espacio de tu disco duro.

Si por cualquier razón eliges borrar un juego salvado, selecciona su nombre en la lista y pulsa BORRAR (DELETE). Cuando el juego te pide confirmación, pulsa SI (YES) para borrar el juego guardado. Selecciona NO para cancelar la opción de borrado.

Si quieres guardar utilizando el nombre de un juego previamente guardado, selecciona el nombre y pulsa SOBREScribir (OVERWRITE). De nuevo, tendrás que confirmar tu elección.

Para volver a los barracones, selecciona REANUDAR (RESUME). Para salir de tu juego en este punto, selecciona SALIDA AL DOS (QUIT TO DOS).

LA OFICINA DE VIRGILIO

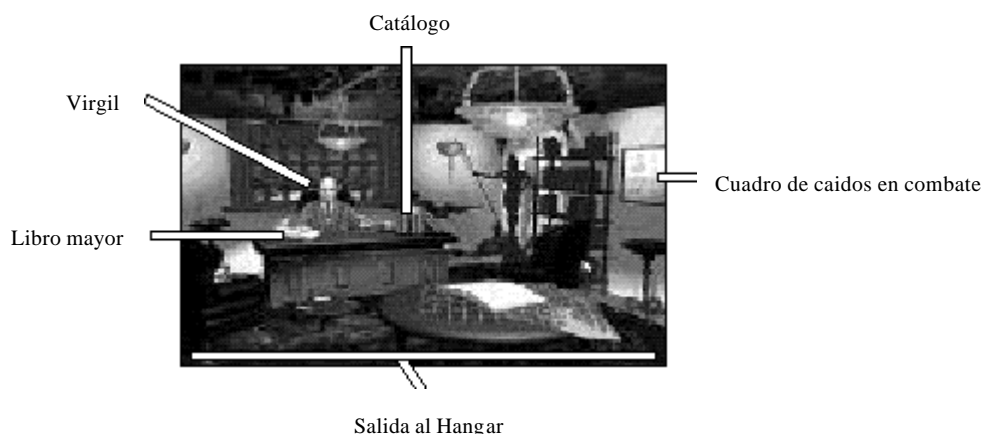
Manejando a los Gatos Salvajes

Virgilio es el contable de los Gatos Salvajes y su llorón jefe. Puede que sea pesimista, pero no es prudente ignorarle, ya que puede tener información valiosa.

En la oficina de Virgilio en la base de los Gatos Salvajes, puedes hablarle, comprobar las finanzas del escuadrón leyendo el libro mayor, comprar armas del catálogo, o ver el tablero de muertos para comparar tus progresos con otros pilotos de los Gatos Salvajes.

Hablar con Virgilio. Cuando Virgilio está sentado en su mesa, pulsa sobre él para recibir una actualización fiscal de los Gatos Salvajes. Virgilio tendrá con frecuencia información importante relativa al buen estado de las finanzas del escuadrón, por tanto compruébalas frecuentemente con él.

Libro mayor. Mira el libro mayor seleccionando el libro abierto que hay en el lado derecho de la mesa de Virgilio. La primera página del libro mayor muestra el estado financiero de los Gatos Salvajes, incluyendo los gastos generales, los gastos de sustitución de aviones de combate, las compras recientes, y el valor neto. La estadística más importante para ti es tu valor neto actual en caja y tus gastos generales proyectados. Esto se actualizará cuando aceptes una misión. Recuerda que el gasto general es un gasto por misión.



Si tus ingresos previstos están siempre bajo cero, asegúrate de tener éxito en las próximas misiones. En caso contrario, estarás en quiebra, y los Gatos Salvajes estarán acabados.

Pasa la página (pulsando sobre ella) para ver una lista de las armas disponibles actualmente en tu escuadrón. Sin embargo, no podrás pedir armas desde aquí. Comprueba el catálogo para las compras. Para volver a la oficina tras ver el libro mayor, pulsa sobre la parte superior de la pantalla.

Catálogo. Inicialmente, Stern comprará armas para los Gatos Salvajes. Según ganes experiencia, sin embargo, la responsabilidad de comprar armas para el escuadrón pasará a ti.

Cuando esté disponible, serás capaz de utilizar el catálogo para hacer compras de armas. Consúltalo seleccionando el libro y la calculadora que hay al lado derecho de la mesa de Virgilio. Comprarás armas para todos los Gatos Salvajes, por lo tanto asegúrate de proveerte de bastante cantidad de todo, especialmente de Sidewinders y bombas pequeñas.

Cuando seleccione el catálogo, se abrirá en dos páginas de armas con sus precios. Hojea el libro pulsando en el ángulo superior de las páginas.

Comprar un arma. Pulsa sobre el arma con el botón izquierdo del ratón. Aparecerá un recibo en la pantalla con el tipo de arma y su precio. Si compras más cantidad del mismo arma, el número en su recibo cambiará.

Si cambias de idea y decides no comprar un arma, pulsa sobre ella con el botón derecho del ratón, o pulsa sobre el recibo con cualquiera de los dos botones. Ese artículo se deducirá del recibo correspondiente.

Algunas armas pueden conseguirse a mejor precio si se compran en volumen. Cuando seleccionamos uno de los cuatro paquetes de armas que aparecen relacionados en la parte trasera del catálogo, recibirán el número de armas que se indica en la descripción del paquete. Los paquetes de armas son una buena forma de ahorrar dinero y poder comprar aún armas suficientes para todo el escuadrón.

Según seleccionas armas y paquetes, la calculadora que hay cerca del catálogo lleva un registro de la cantidad de dinero que hay en tu cuenta (línea superior), la cantidad que estás gastando (línea media) y el saldo de tu cuenta (línea inferior). Se te permite un crédito de hasta un millón de dólares para comprar armas, pero recuerda que irás a la bancarrota y perderás el juego si vuelves de una misión sin efectivo.

Para volver a la oficina pulsa en cualquier lugar de la parte superior de la pantalla. Cuando hagas esto, las armas que has seleccionado se comprarán, y se retirará de tu cuenta la cantidad correcta de dinero.

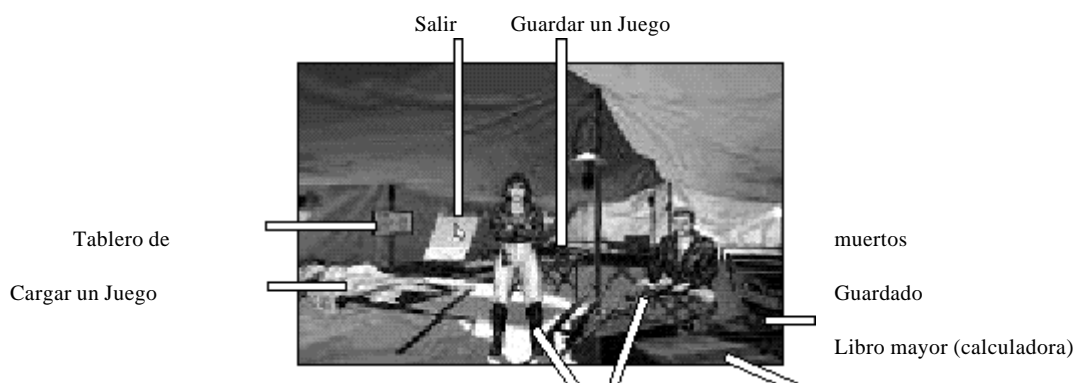
Retorno al Hangar. Pulsa en cualquier lugar en la parte inferior de la pantalla para volver al Hangar de los Gatos Salvajes.

BASE STRIKE

Cuando vuelas en misiones extranjeras, necesitarás establecer una base Strike. Virgilio hará los arreglos oportunos para que los Gatos Salvajes utilicen aeródromos abandonados o antiguas instalaciones de aeropuerto para estas bases. Cuesta un poco establecer una base de ataque, pero permite que los Gatos Salvajes realicen misiones en cualquier lugar del globo.

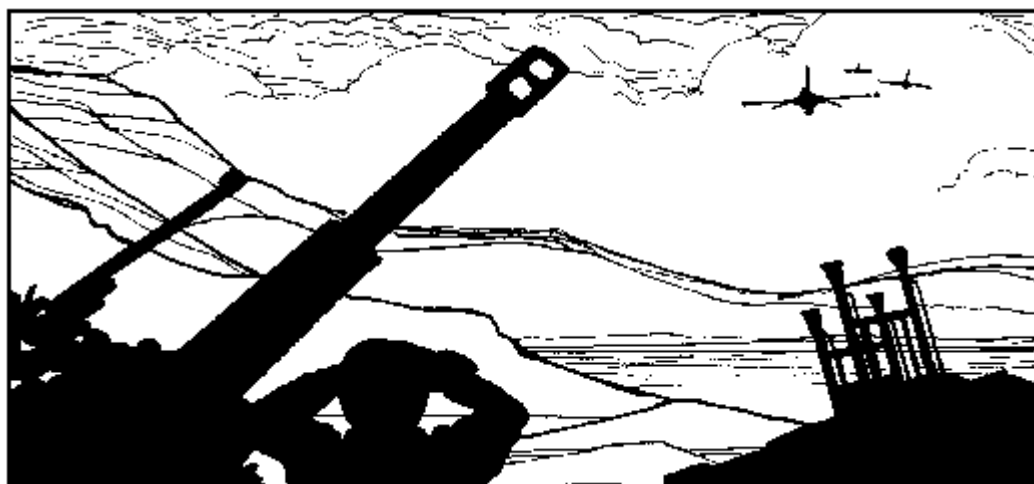
Tienda. La tienda es el centro de actividad de la base Strike. Selecciona la entrada de la tienda para acceder a su interior, donde puedes cargar y guardar juegos, ver el tablero de muertos, comprobar el libro mayor y utilizar el catálogo. Todas estas funciones son igual es que en la base de los Gatos Salvajes. Después de atender a los negocios, puede que tengas ganas de charlar con otros pilotos de los Gatos Salvajes que se relajan en la tienda. Ellos te darán información, consejos para el vuelo e informes de misión.

Oficina. Algunas de las bases de ataque incluyen una pequeña oficina a la derecha de la pista. Ocasionalmente, encontrarás allí Gatos Salvajes con los que charlar sobre las misiones actuales y sugerencias sobre estrategia. Pulsa sobre la oficina para hablar con ellos. Pulsa [Esc] si quieres terminar la conversación.



Avión de combate. Cuando estés listo para empezar una misión desde la base de ataque, pulsa sobre el avión de combate para oír tus instrucciones, largar tu avión con armas, y efectuar tu misión. Esto funciona de la misma forma que en la base de los Gatos Salvajes.

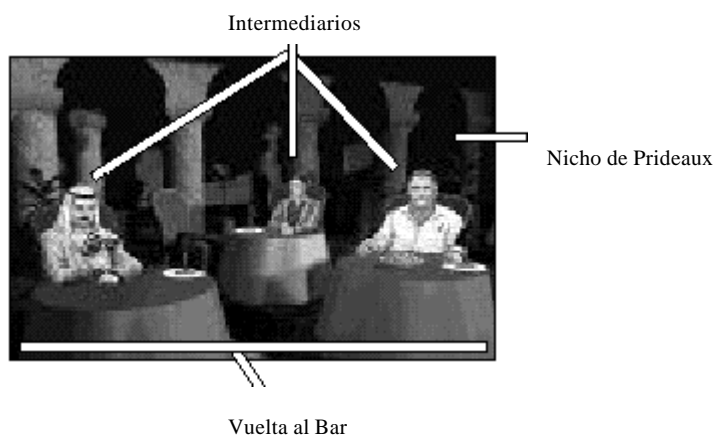
Camión de transporte. Cuando has terminado tu trabajo en la base de combate, el camión de transporte te esperará fuera de la tienda. Selecciónalo para hacer las maletas y volver a la base de los Gatos Salvajes.



SELIM'S

Los Gatos Salvajes pagan las facturas (y mantienen contento a Virgilio) contratando su escuadrón a gobiernos, Corporaciones e incluso individuos ricos que necesitan los servicios de los mercenarios. Como un comandante lugarteniente de los Gatos Salvajes, es tu responsabilidad contratar estas misiones. Tú nunca verás cara a cara a la gente para la que trabajas. Ellos te contratarán a través de intermediarios: mediadores que proporcionan misiones a los escuadrones mercenarios y que mantienen el anonimato de los contratantes a cambio de una pequeña comisión.

Muchos intermediarios del área de Estambul frecuentan Selim's. Debes visitar el bar para hablar con ellos y obtener misiones. Puedes visitar también a otros Gatos Salvajes que están habitualmente allí.



Bar. Cuando llegues por primera vez a Selim's, te encontrarás a ti mismo en el bar. A veces verás a otros Gatos Salvajes allí. Ellos pueden tener información sobre misiones, te conviene pararte a hablar con ellos siempre que sea posible.

Conseguir misiones. Ve a través del pórtico que hay a la derecha para llegar a la sala principal y habla con los intermediarios .

Retorno a la base de los Gatos Salvaje. Selecciona la puerta de la izquierda para volver a la base de los Gatos Salvaje. Recuerda que si aceptas una misión y te vas del bar, los intermediarios no quieren volver a verte hasta que la misión haya terminado.

La sala principal. Justo detrás del bar hay un grupo de mesas donde puede encontrarse a los intermediarios. Para escuchar lo que tiene que ofrecer un intermediario, selecciónalo en su mesa. Te presentará el objetivo general de la misión, te informará de lo que te pagará, y te preguntará si aceptas la misión. Cuando el intermediario extiende su mano para cerrar el trato, selecciona la mano para aceptar la misión ofrecida, o selecciona cualquier otro lugar de la pantalla para rechazarla.

El negocio es lento, y es difícil acceder a un buen escuadrón mercenario, así que con frecuencia encontrarás sólo una misión disponible. A veces, sin embargo, podrás elegir entre varias misiones. No te asuste rechazar una misión y escuchar la historia otra vez, o comprobar lo que otros intermediarios tienen disponible. Estos tipos son muy competitivos, y no se tomarán un rechazo de forma amigable si hay otras misiones alrededor. Si rechazas a un intermediario dos veces mientras que hay otras misiones disponibles, él dejará de ofrecerte su misión.

El nicho de Prideaux. Jean-Paul Prideaux, jefe de los Jackals, tiene audiencias en el nicho sombrío que hay en la parte posterior de la sala principal. A veces está ahí y a veces no, pero puedes visitar su nicho pulsando sobre él con el botón izquierdo del ratón.

Una vez que has aceptado una misión, vuelve a la base de los Gatos Salvajes y prepárate a volar. Con suficiente habilidad y un poco de suerte, serás el principal mercenario del escuadrón de Estambul.

INSTRUMENTOS DE LA CABINA

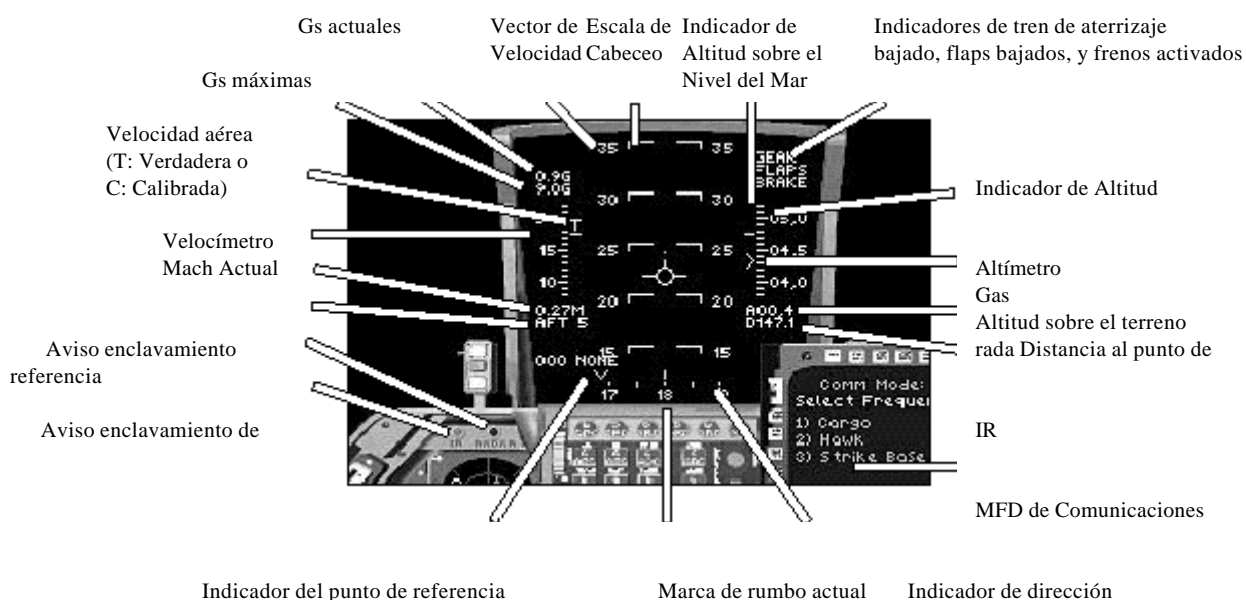
La instrumentación de cabina está diseñada para presentar el inmen so volumen de información necesario para que tú vuelas y combatas, en la forma más comprensible e intuitiva posible.

VISUALIZACION SUPERIOR (HEADS-UP DISPLAY) (HUD)

Una de las cosas que los pilotos aprecian más del F-16 es su gran pantalla de visualización superior, o HUD. El HUD muestra información vital al piloto en una plancha de cristal plano sin entorpecer su visión. El HUD visualiza una cantidad increíble de información en un a sola pantalla, que incluye: velocidad de vuelo, ángulo de cabeceo, enclavamiento y seguimiento del blanco por radar, altitud absoluta y sobre el nivel del mar, nivel de fuerza G, rumbo, aviso de pérdida de sustentación, avisos de combustible, vector de velocidad y puntería de las armas.

Indicadores de vuelo HUD

Puesto que Strike Commander simula la realidad de forma muy cercana, es un entorno extremadamente complejo. Para completar las misiones y ganar el juego, debes ser capaz de manejar los controles de forma suave. Te ayudará la práctica con la Misión de Entrenamiento.



Escala de cabeceo. La escala de cabeceo indica el ángulo de la aeronave con respecto al horizonte. Según se van desplazando los números por la escala del indicador del Vector de Velocidad situado en el centro, puedes ver la inclinación del ascenso o el descenso, medido en grados. Esto se denomina cabeceo. La escala tiene una línea cero con incrementos de cinco grados que se extienden hacia arriba y hacia abajo, can números positivos y negativos, respectivamente. Observa que las líneas de cabeceo se convienen en guiones cuando el cabeceo es negativo (descenso).

Además de medir el ángulo de cabeceo de tu avión, la escala mide también el ángulo de balanceo: el ángulo de giro relativo al horizonte, que se conoce como “ángulo de balance”. Si metes el avión en un rizo, la escala se invertirá en la parte superior (90 grados) y mostrará tu descenso. Para asegurar tu orientación, las marcas de los travesaños de la escala apuntan siempre hacia el horizonte, indicado por la línea cero que aparece en el centro de la escala. En condiciones de buena visibilidad, algunos pilotos desactivan la escala porque obstruye la pantalla, pero la mayoría de los pilotos prefieren ver de forma gráfica dónde están en relación con el horizonte. Consulta Pantallas de opciones (páginas 48-50) para obtener más detalles.

Indicador del Vector de Velocidad. La Escala de Cabeceo está centrada en el indicador del Vector de Velocidad, un círculo con tres líneas que se proyectan desde él. El vector de velocidad muestra la dirección en que se está moviendo el avión, y no el rumbo que sigue. Por ejemplo, si la marca del vector está hacia el lado izquierdo del HUD, te estás moviendo a la izquierda con respecto a la línea central de la aeronave.

Velocidad aérea. El indicador de Velocidad Aérea, que está a la izquierda del HUD, es una barra vertical con números, como una cinta de medición. Una raya estacionaria apunta a los números de la barra, indicando la velocidad actual del avión en decenas de nudos. Cada marca del indicador representa diez nudos de velocidad. (Por ejemplo, “35” en el indicador de Velocidad Aérea representa una velocidad aérea de 350 nudos). Aparece una “T” sobre la raya si se muestra la velocidad aérea verdadera, o una “C” si se visualiza una velocidad aérea calibrada.

Por medio de la tecla [S] se alterna el indicador de velocidad aérea entre lectura calibrada y verdadera. La velocidad aérea verdadera es tu velocidad en nudos respecto al suelo, y es por tanto una buena medida de tu velocidad relativa a objetos estacionarios. La velocidad aérea calibrada se basa en la velocidad del aire que fluye por el exterior del avión, y es por tanto una medición más precisa de la maniobrabilidad del avión de un momento a otro.

Lectura Mach. Justo debajo del indicador de velocidad aérea está la lectura Mach. Mide lo rápido que estás volando con respecto a la velocidad del sonido (Mach 1). Hasta cierto punto, la disminución de la resistencia del aire a altas altitudes permite velocidades más rápidas y cifras Mach más elevadas.

Rumbo. El rumbo del avión se muestra a lo largo de la parte inferior del HUD como una cinta de desplazamiento horizontal con números en decenas de grados, de 0 a 35. (Por ejemplo, “35”, indica 350 grados). Cada marca indica cinco grados. La flecha [V] que aparece sobre las cifras de rumbo indica la dirección del próximo punto de referencia seleccionado. La marca estacionaria muestra tu rumbo actual. Ten en cuenta que los rumbos 0, 90, 180 y 270 grados se corresponden respectivamente con las direcciones norte, este, sur y oeste. Cuando avanzas directamente a tu próximo punto de referencia, la flecha se alinearán con la marca estacionaria. Si el rumbo hacia tu próximo punto de referencia no está actualmente en la escala, la flecha estará en el extremo izquierdo o en el extremo derecho del indicador.

Lecturas de altitud. El HUD muestra dos tipos de mediciones de altitud: 1) altitud en pies sobre el nivel del mar, y 2) altitud en pies sobre el nivel del suelo (la distancia entre tu avión y el terreno que estás sobrevolando actualmente). Las lecturas de altitud se representan con la barra vertical que hay al lado derecho del HUD. Cada marca de la barra indica 100 pies. “5,5” indica 5.500 pies. Hay una flecha (>) y una marca con una raya larga a lo largo del interior de la barra. La flecha muestra el aumento y la reducción continua de altitud sobre la tierra, según lo determina el radar. La raya indica la altitud sobre el nivel del mar.

Nota: Procura mirar la altitud sobre la tierra (>), especialmente cuando vuelas sobre montañas.

Indicadores de Fuerza G. Busca las dos lecturas de fuerza G en el ángulo superior izquierdo del HUD. El número superior es la fuerza G actual del avión. El número inferior es la máxima fuerza G de la que es capaz el avión. La tasa 9G de un F-16 sin carga se reducirá por la carga externa de armas, la resistencia aerodinámica causada por los daños o el tren de aterrizaje extendido.

Aviso de Combustible. La palabra “COMBUSTIBLE” (FUEL) aparece en el centro del HUD cuando el suministro de combustible de la aeronave alcanza niveles peligrosamente bajos.

Aviso de Tirón de Cuatro-G. El HUD muestra una “X” y la palabra “TIRON” (PULL-UP) si la aeronave necesita dar un tirón de cuatro Gs o más para evitar colisionar contra el suelo en cualquier momento.

Distancia al Punto de Referencia. La distancia al punto de referencia seleccionado en la pantalla del Mapa de Navegación (ver Lista de Comprobación Previa al Vuelo, página 67) aparece en millas náuticas al lado derecho del HUD, justo debajo del indicador de altitud. La distancia va precedida de una “D”.

Indicador de Tren de Aterrizaje Bajado. Aparece “TREN” (GEAR) en la esquina superior derecha del HUD cuando el tren de aterrizaje está bajado.

Indicador de Flaps Bajados. Aparece la palabra “FLAPS” en la esquina superior derecha cuando están bajados.

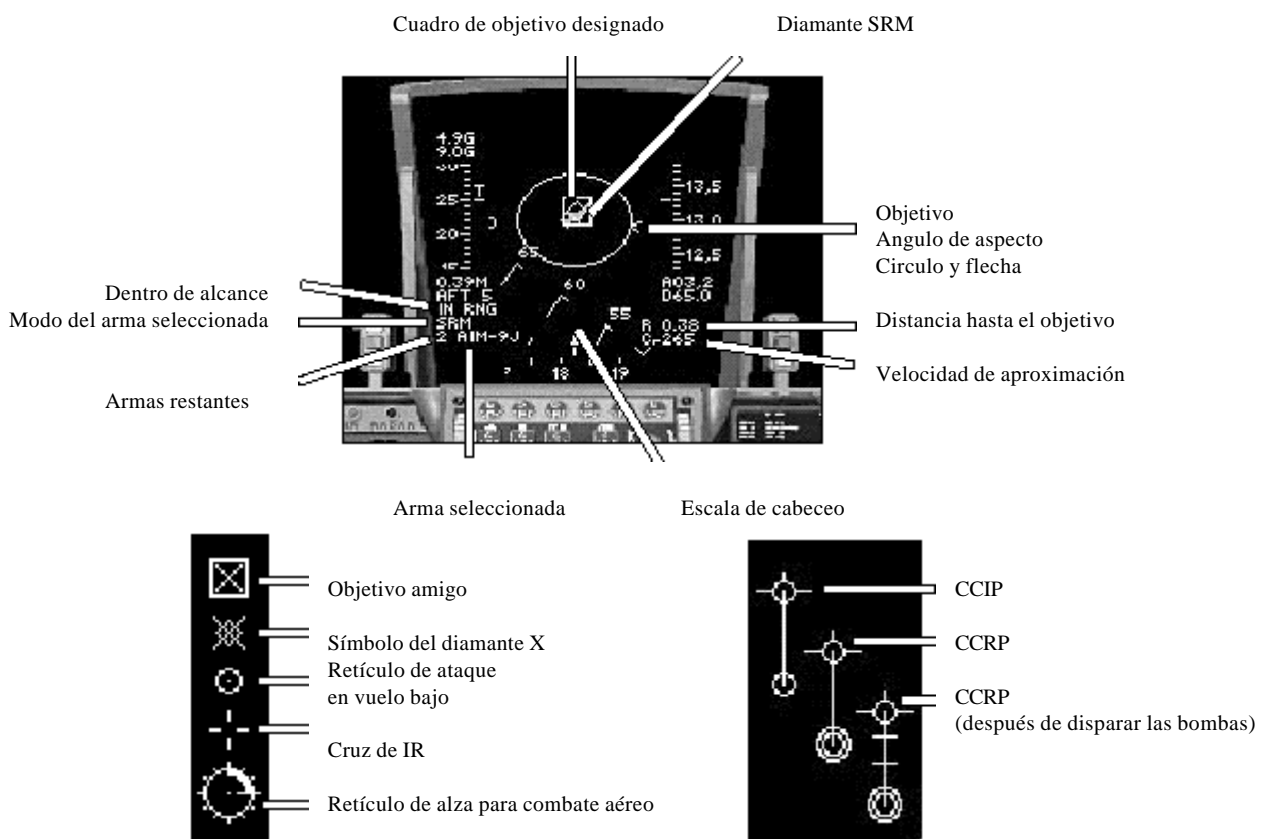
Indicador de Freno. Aparece “FRENO” (BRAKE) en la esquina superior derecha cuando los frenos están accionados. Si el F-16 está en tierra, FRENO se refiere a los frenos de las ruedas; en caso contrario, el indicador Freno se refiere a los frenos aerodinámicos.

Aviso de pérdida. Aparece “PERDIDA” (STALL) en el centro del HUD si el avión pierde velocidad y altitud.

Gas. El ajuste de aceleración, que va desde MIL 1 (20% de aceleración) hasta AFT 5 (máxima potencia del postquemador), se visualiza justo debajo de la lectura de Mach del lazo izquierdo. Selecciona los ajustes de aceleración con las teclas numéricas ([1] - [0]; [0] es la máxima potencia del postquemador). Para apagar el motor, pulsa [~].

Modos de Armas de la pantalla HUD

La función más importante que realiza la pantalla HUD es la gestión del sistema de armas. El HUD del F-16 en Strike Commander es una “mira” muy sofisticada con siete modos: tres para aire-aire y cuatro para aire- tierra.



Para mostrar los diferentes modos de armas, utiliza la tecla de selección de armas [W]. (Con las teclas [Shift] [W] puedes retroceder por la lista). Los modos de armas incluyen;

- Combate aéreo (DGFT, para el cañón de 20 mm)
- Misiles de Corto Alcance (SRM)
- Misiles de Alcance Medio (MRM)
- Modo de ataque en vuelo bajo (STRF, utilizado para el cañón de 20 mm y los cohetes)
- Modo de Infrarrojos (I-R)
- Punto de Impacto Calculado Continuamente (CCIP)
- Punto de Disparo Calculado Continuamente (CCRP)

Además de los modos de armas, puedes utilizar [G] para acceder al modo ACM (Maniobra de Combate Aéreo). Cuando activas ACM, tu arma seleccionada cambiará al cañón en el modo de combate aéreo. El modo ACM te restringe sólo a armas aire-aire.

Distancia hasta el Objetivo. La distancia hasta el objetivo seleccionado se indica con una “R” seguida de un número. El número es la distancia en millas náuticas. Este indicador aparece abajo y a la izquierda del indicador de Distancia al Punto de Referencia, en el lado derecho del HUD.

Velocidad de Aproximación. La velocidad de aproximación en nudos (ver Glosario, página 88) hasta el objetivo seleccionado se visualiza bajo el indicador de Distancia hasta el Objetivo a la derecha del HUD. La velocidad de aproximación va precedida de una “C”.

Indicador de Arma Seleccionada. El nombre del arma actual seleccionada con (W) aparece en la esquina inferior izquierda del HUD, justo a la derecha del indicador de Armas Restantes (ver más abajo). Las armas son “GBU-15”, “AGM-65D”, “AIM-9J”, “AIM-9M”, “AIM-120”, “MK82”, “MK20”, “DURANDAL”, “VULCAN” y “LAU3”

Indicador de Armas Restantes. Las armas del tipo seleccionado que quedan en el avión se visualizan justo a la izquierda del indicador de Arma Seleccionada, en la esquina inferior izquierda del HUD. Ten en cuenta que aquí aparece el número total de cohetes contenidos en todos los compartimentos múltiples para cohetes del avión, no el número de compartimentos múltiples para cohetes que quedan.

Indicador “Dentro del Alcance”. “DENTRO DEL ALCANCE” (IN RNG) aparecerá en el ángulo inferior izquierdo de la pantalla HUD, justo debajo de los indicadores de Arma Seleccionada y Armas Restantes, si tu objetivo se encuentra dentro del alcance efectivo del arma seleccionada. Si el arma seleccionada es un arma aire-tierra “inteligente” (GBU-15 o AGM-65D), el indicador “DENTRO DEL ALCANCE” (IN RNG) aparecerá solo si el arma es capaz de maniobrar para alcanzar el objetivo seleccionado.

Elección de Objetivos. Cuando designas un objetivo (utilizando la tecla [T]), aparece un recuadro a su alrededor (Si, de forma accidental, pasas a otro objetivo con [T], puedes invertir tu orden en la lista con [Shift] [T]. Si se dibuja una “X” en medio del recuadro, el objetivo es amigo (transmite una señal IFF amiga). Si el objetivo designado se mueve fuera del campo de visión del HUD, se sustituirá el recuadro del objetivo por un símbolo de “diamante-x”. El diamante-x aparecerá siempre a lo largo del borde del HUD más cercano al objetivo. Puedes girar hacia el símbolo para alinear el objetivo en tu mira nuevamente. Sin embargo, si el recuadro y el símbolo de diamante-x desaparecen, has perdido el enclavamiento de radar sobre tu objetivo.

Si estás dentro del alcance efectivo para el sistema de arma seleccionada, aparecerá “DENTRO DEL ALCANCE” (IN RNG) en el lado izquierdo del HUD, justo debajo del indicador de velocidad aérea.

Combate aéreo (DGFT). El modo de Combate aéreo te permite elegir objetivos aéreos que maniobran rápidamente con el cañón M261 de 20 mm de Vulcam. El cañón está fijado transversalmente en elevación (fijado al chasis del avión); por tanto, lo mejor de todo es el alza predictora del cañón. Para apuntarlo debes girar el avión.

El alza predictora sitúa el retículo de mira del HUD en una posición en la que si la mira cruzara el avión enemigo y el cañón estuviera disparando, los proyectiles alcanzarían el objetivo. Para realizar el cálculo, debes elegir el objetivo. El alza predictora lee entonces los datos del radar para calcular la velocidad del objetivo y el vector relativo a la velocidad de disparo del avión, el vector, el alcance y el tiempo de vuelo de los proyectiles. Puesto que este alza calcula de forma automática el intervalo de predicción, no es necesario que tú lo hagas. Simplemente pon la mira sobre el objetivo, dispara una ráfaga y le alcanzarás si tu objetivo continúa en línea recta.

El retículo de mira es un círculo con un punto en el medio. El anillo que aparece alrededor del círculo muestra la distancia hasta el objetivo designado. Cada marca del círculo indica 1000 pies. El alcance efectivo del Vulcan contra objetivos aéreos es alrededor de una milla náutica (6000 pies). Tu velocidad de aproximación debe ser al rededor de 0, lo que significa que estás volando a la misma velocidad que tu objetivo.

Misiles de Corto Alcance (SRM). El modo SRM se utiliza para apuntar misiles con búsqueda por IR, como los Sidewinder AIM-9J y -9M. Cuando seleccionas el modo SRM, aparece un diamante móvil en el HUD que representa la cabeza captadora del misil. Un círculo de Ángulo de Aspecto del Objetivo aparece en el centro del HUD, centrado e inmóvil. Una flecha se desplaza por el círculo, mostrando el ángulo de aspecto del objetivo. Por ejemplo, si la flecha está en la parte inferior del círculo, el objetivo está orientado justo al contrario que tú. Si está en el lado derecho, el objetivo está orientado en tu camino de derecha a izquierda.

Si tienes instalada una tarjeta de sonido, oirás un tono que representa el modo de búsqueda de la cabeza captadora. El tono aumentará y se hará más rápido si tienes un enclavamiento. Cuando eliges un objetivo mediante radar, el diamante se acercará a él y lo seguirá mientras la cabeza captadora pueda mantener el enclavamiento.

Tan pronto como el diamante flote dentro del cuadrado del objetivo y empiece a parpadear, puedes disparar. Obtener un enclavamiento del aspecto frontal de un objetivo con un -9J es prácticamente imposible; por tanto maniobra detrás de tu objetivo antes de disparar.

Misiles de Alcance Medio (MRM). El modo MRM se utiliza para enclavar y disparar misiles guiados por radar como el AIM-120 AMRAAM. La pantalla del MRM es como la del SRM (completa con indicador de Ángulo de Aspecto de Objetivo), excepto que no hay diamante. Si tienes un enclavamiento por radar sobre tu objetivo, el AMRAAM estará enclavado. La única diferencia entre apuntar un misil de alcance medio y uno de corto alcance es que el objetivo de un misil de alcance medio probablemente estará más allá del alcance visual (BVR).

Punto de Impacto Calculado Continuamente (CCIP). El bombardeo mediante punto de impacto calculado continuamente es el más utilizado en la actualidad.

El CCIP es un ordenador de cabina que mantiene un seguimiento de dónde caerá un tipo de arma concreta, según la altitud del avión, su velocidad y la balística de la bomba. Está situado en la parte baja del HUD, y está representado por un círculo con un punto en el centro ("punto de muerte"). Una línea se extiende desde el punto hasta el símbolo del vector de velocidad ("línea de caída"). La "línea de caída" indica la trayectoria que seguirá el arma cuando se dispare. Todo lo que tienes que hacer es poner el "punto de muerte" sobre el objetivo y soltar las bombas utilizando el disparador, la barra espaciadora o el botón número 1 del joystick. Funciona magníficamente si el suelo está nivelado. El ordenador solamente lee tu nivel de altitud actual sobre el suelo (AGL), por lo que si el objetivo no está a la misma altitud que el suelo bajo tu avión, el CCIP será impreciso.

Punto de Disparo Calculado Continuamente (CCRP). El bombardeo CCRP es como el bombardeo CCIP, solo que más preciso. Con este ordenador, utilizas un radar para designar una zona objetivo en tierra. El círculo de puntería alrededor del punto es una línea doble, para distinguirlo del CCIP. Cuando el punto está sobre el objetivo que quieres alcanzar, dispara las bombas. Después de disparar las bombas, verás la línea de caída con una barra sobre ella, que descenderá hacia otra barra emergente desde el punto de muerte según te aproximas al objetivo. Mantén firme el avión, y cuando las líneas se encuentren, las bombas se dispararán de forma automática. Puesto que la distancia hasta el objetivo y la altitud del objetivo se conocen con gran precisión, es difícil faltar con CCRP. El alza tiene en cuenta la elevación del objetivo.

Si estás en una situación de cabeceo positivo cuando disparas las bombas, las armas serán “arrojadas” hacia el objetivo. Observa que las barras de la línea de caída se juntan más rápido si asciendes.

Modo de ataque a baja altitud (STRF). El modo de ataque se utiliza para dirigir disparos y cohetes a objetivos de tierra. Es importante observar que los ataques de ametralladora sobre objetivos en tierra se consideran como un último recurso, según los pilotos modernos. Al seleccionar el modo de ataque a baja altitud aparece un anillo simple y un retículo de puntos en el HUD. El punto que aparece en el interior del anillo en el interior del anillo indica dónde impactarán los proyectiles del cañón o los cohetes sobre la tierra. Con este alza no se puede utilizar un enclavamiento por radar.

Este modo necesita practicarse para poder utilizarse: cualquier piloto que pueda eliminar objetivos de tierra con cohetes y cañones en lugar de GBUs y Mavericks ha ganado algún derecho a fanfarronear. Los objetivos aéreos son una cuestión diferente, y cualquier piloto que diga que puede destruir a otros aviones con cohetes no guiados es un mentiroso o un jugador muy bueno.

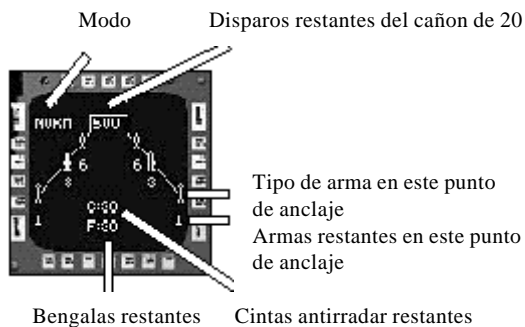
Modo de Infrarrojos (I-R). El modo de infrarrojos se utiliza para apuntar Mavericks y GBUs. El objetivo del misil está cubierto por una cruz en el HUD que se mueve entre los objetivos terrestres según se van mostrando al pulsar [T]. Cuando un misil o una bomba guiada se enclava sobre un objetivo, conservará el enclavamiento durante tanto tiempo como pueda, dependiendo de las maniobras del avión.

Puesto que los Mavericks y las bombas guiadas no son muy maniobrables, espera hasta que aparezca el mensaje “dentro de alcance” en el HUD para lanzar tu arma. El mejor perfil de ataque es volar recto y en horizontal a una altura elevada, designar el objetivo y disparar el arma. Ten en cuenta que esta táctica es suicida contra las modernas instalaciones de defensa aérea.

PANTALLAS MULTIFUNCION (MFDS)

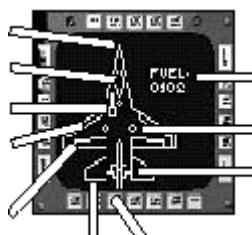
Hay dos pantallas multifunción en la cabina. Ambas pueden mostrar varios tipos diferentes de información, incluyendo radar aire-aire, interface de comunicación, radar aire-tierra, visualización de daños, vista de objetivo, ametralladora fotográfica, y visualización del punto de anclaje del arma. Si activas una MFD, la tecla [Esc] cancelará la visualización.

Pantalla de Armas



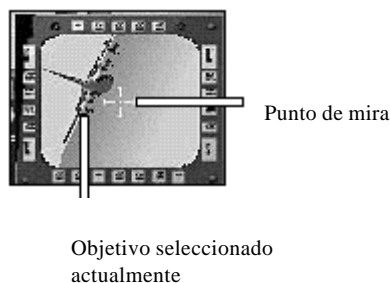
La pantalla de Armas aparece en el MFD cuando seleccionas un arma con [W]. El arma seleccionada aparecerá en la pantalla marcada con un recuadro. El número bajo cada punto de anclaje indica el número de armas que quedan en esa posición. Según se utilizan las armas (o según se desprenden los puntos de anclaje del avión), desaparecen del MFD. Excepción: los compartimentos múltiples para cohetes permanecen en el MFD a menos que se desprendan.

Pantalla de daños



La pantalla de Daños te proporciona una vista general de tu F-16. Los sistemas destruidos aparecen en color rojo. Utiliza siempre esta pantalla para comprobar tu tren de aterrizaje antes de intentar aterrizar. Si no puedes aterrizar, dirige tu aeronave a un lugar seguro y salta del avión. El combustible restante en los depósitos del avión (medido en kilogramos) aparece en el ángulo superior derecho del MFD.

Vista de lo Ametralladora Fotográfica



La MFD, Vista de la Ametralladora Fotográfica ([Fe]) muestra una vista de tu objetivo actualmente seleccionado. Mostrará una vista en primer plano si estás a menos de 15.000 pies (2 63 nm) del objetivo. Es la única vista de cámara que puedes utilizar mientras sigues leyendo tu HUD. La ametralladora fotográfica es particularmente útil durante el combate cuando se utiliza junto con una pantalla de armas HUD, como el modo DGFT. También es muy útil en soporte aéreo cercano sobre un campo de batalla no disputado donde las unidades enemigas están entremezcladas con las tuyas propias.

Pantalla de Comunicación

La MFD Pantalla de Comunicación sirve como medio de comunicación por radio entre el usuario y los otros personajes de Strike Commander. Para abrir el interface de comunicaciones, pulsa [C]. El MFD muestra una lista de canales posibles. Un canal te pone en contacto con la base de los Gatos Salvajes (o base de ataque), otro llama a tu piloto de flanco, y así sucesivamente. Utiliza las teclas numéricas ([0] - [9]) que aparecen junto al canal que quieres usar.

Después de que selecciones un canal, el MFD cambiará para mostrar los mensajes que puedes enviar por ese canal. Selecciona el mensaje que quieres enviar utilizando la tecla numérica correspondiente al número que aparece a la izquierda del mensaje deseado. (Observa que el control de aceleración no es accesible mientras la Pantalla de Comunicación está activa, ya que las teclas numéricas se utilizan en ambos casos.)

Radar Aire-Tierra

El radar aire-tierra muestra objetos (incluyendo pistas) que hay sobre el suelo, a menos que estén bloqueados por el terreno. Según te acercas a los objetos que se ven en la pantalla, se acercarán a la parte inferior de la pantalla. El número que hay en la parte superior de esta pantalla es la escala de la vista. Puedes ampliar desde la vista normal, mediante incrementos de 2x, 4x, 8x y 16x hasta una ampliación de 32x, utilizando ([)] (más grande) y ([]) más pequeño.

Radar aire-aire

Modo de Seguimiento de objetivos Múltiples. El modo por defecto del radar aire-aire es el modo de Seguimiento de Objetivos Múltiples. Todos los objetivos se visualizan como señales cuadradas. Cuanto más cercanos estén los ecos a la parte inferior de la pantalla, más cercanos están a ti.

Modo de elección de objetivo. Cuando selecciona un objetivo, se designa en la MFD de Radar mediante corchetes.

Modo de Seguimiento de Objetivo Unico (modo STT).

Este modo visualiza más información sobre el objetivo designado a costa de perder todos los demás contactos. La señal del objetivo cambia a un diamante, y aparecen tres números en la esquina inferior derecha del MFD. El número superior es el rumbo del objetivo. El número del centro es la velocidad del objetivo en nudos. El número inferior es el ángulo de aspecto del objetivo con respecto a tu avión. El modo STT permite también que veas si un enemigo ha sido destruido o no. Si un oponente ha sido destruido completamente, su diamante en el modo STT se convertirá en un contorno.

El radar aire-aire puede funcionar en cuatro escalas: 80, 40, 20 y 10 millas náuticas. Acércate y aléjate mediante las teclas ([)] (alcance mayor) y ([]) (alcance menor). La escala actual se visualiza en la parte superior del MFD. En la parte central del MFD hay un par de líneas separadas con una "W" (ver el diagrama). Estas líneas se llaman marca de agua e indican el balanceo del avión.

Si se activa la función "inteligente" del radar en el interface de pantallas de opciones (ver Pantallas de Opciones, página 50), el radar distinguirá entre contactos amigos, neutrales y enemigos. Los contactos neutrales aparecen como señales circulares, los enemigos como cuadrados y los amigos como triángulos. Los contactos derribados aparecen como líneas discontinuas de círculos, cuadrados o triángulos.

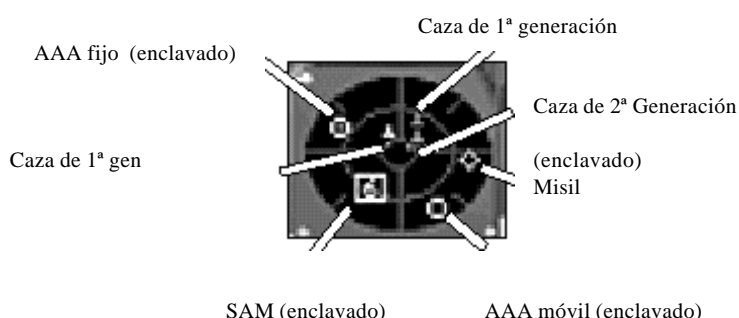
El modo de exploración 360 grados en el interface de pantalla de opciones (ver la página 50) permite al radar explorar todos los contactos que haya a tu alrededor. En este modo, cuanto más cerca esté el contacto del centro de la pantalla, más cerca estará de tu avión.

INDICADOR DE AVISO DE AMENAZA (MIRA TWI O RAW)

El TWI está situado a la izquierda y debajo del HUD. Es un receptor pasivo de emisión por radar compuesto de una red de antenas y de un equipo de análisis de señales mejorado por ordenador, situado sobre la superficie del avión. Determina la dirección, intensidad y tipo de las ondas de radar que se reflejan contra tu avión en cada momento. A continuación muestra esta información en forma de iconos. La posición de los iconos en la pantalla está relacionada con la dirección del radar hostil y la distancia desde tu avión. Los iconos “girarán” alrededor de la pantalla cuando tú gires.

Si ajustas la mira RAW al modo “inteligente” utilizando las pantallas de opciones (ver Pantallas de Opciones, página 50), se visualizarán todos los emisores de radar, tanto si están mirando a tu aeronave como si no.

Amenazas Aéreas



El TWI también muestra la distancia aproximada. por regla general, si puedes verlo en tu pantalla de amenaza, puedes virar hacia él y verlo en el radar. Los triángulos representan aviones enemigos. Habrá de uno a tres puntos a lo largo de la base del triángulo: el número de puntos indica la “generación” de la aeronave cuyo radar está iluminando tu avión. Los radares primitivos, de primera generación, tendrán un punto. No habrá muchos aviones primitivos que vuelen todavía en el 2011, pero nunca se sabe. Dos puntos en el triángulo indican un radar de segunda generación. Los radares más avanzados se representan con tres puntos. Los misiles aire-aire (y los SAMs guiados por radar) se representan con un diamante.

Amenazas Terrestres

El radar de un misil basado en tierra se representa como un cuadrado con un número en su interior. El número indica la designación numérica del SAM que normalmente se asocia al mismo. Por ejemplo, un radar SA-6 se mostrará como un pequeño cuadrado con un “6” en su interior. Un radar de artillería se representa con un círculo. Un punto en el círculo indica un AAA fijo; un círculo sin punto significa que un AAA móvil de artillería está ahí abajo.

Recuerda, mientras que un radar de aeronave se situará sobre el avión, un radar con base en tierra puede estar alejado de las armas que controla.

Independientemente de la figura del icono, si de repente resplandece de forma brillante, el radar en cuestión ha cambiado del modo de adquisición al modo de seguimiento. Un icono brillante significa que un radar hostil ¡te está siguiendo a ti!

LUCES DE AVISO DE RADAR Y MISIL IR

Las luces de aviso de Radar y Misil IR están justo debajo del TWI (Indicador de Aviso de Amenaza) en la cabina. Cuando un misil te está siguiendo, se encenderá la luz correspondiente del sistema de guja del misil. La luz roja (derecha) indica que un misil guiado por radar se ha enclavado, mientras que la luz amarilla (izquierda) indica una amenaza guiada por IR. (La tecnología de reconocimiento por IR se desarrolló en el 2004).

VUELO

AERODINAMICA

Strike Commander simula con precisión las condiciones atmosféricas reales. Por lo tanto, será una ventaja para ti conocer la física de los aviones: esas fuerzas que producen, afectan y controlan el vuelo. No te preocupes, tú sabes mucho más de física de lo que podrías pensar. Como piloto, estarás más interesado en cuatro fuerzas: elevación, empuje, gravedad y resistencia aerodinámica.

Elevación

La Elevación es la fuerza producida por el flujo de aire encima y debajo de las alas. En vuelo horizontal, la elevación se opone a la gravedad y separa el avión del suelo. (Si el avión está volando boca abajo, la elevación empuja al avión hacia el suelo). Cuanto más rápido se mueve el avión, más rápido es el flujo de aire y mayor es la elevación. A altitudes elevadas, la elevación disminuye, ya que el aire es más ligero y fluye menos sobre las alas a cualquier velocidad. Las alas mayores producen más elevación, pero también producen más resistencia aerodinámica.

Empuje

El Empuje es la fuerza que ejercen los motores del avión. El empuje del avión dividido por su peso da como resultado la relación empuje/peso. Si la relación empuje/peso es mayor que 1, la aeronave puede acelerar en vertical.

Gravedad

La Gravedad es una fuerza constante que tira de la aeronave hacia el suelo. Normalmente está contrarrestada por la elevación. Si estás volando en recto y en horizontal, la gravedad y la elevación están equilibradas.

Resistencia aerodinámica

La Resistencia aerodinámica es la fuerza que resulta de mover un objeto contra el rozamiento del aire. Es la fuerza opuesta al empuje, del mismo modo que la gravedad es la fuerza opuesta a la elevación. El equilibrio entre el empuje de un avión y su resistencia determina su velocidad máxima. Como la elevación, la resistencia aerodinámica disminuye a altitud elevada, porque el aire es más ligero. Los aviones con alas grandes y elevación alta tienden a tener más área de superficie y por tanto encuentran más resistencia. Un ala grande también produce más resistencia en una inclinación lateral que una pequeña; por tanto, los aviones con alas grandes tienden a perder velocidad de forma más rápida al realizar virajes con inclinación lateral. Las armas aire-tierra, el despliegue del tren de aterrizaje y los frenos aerodinámicos pueden causar más resistencia y reducir la velocidad del avión.

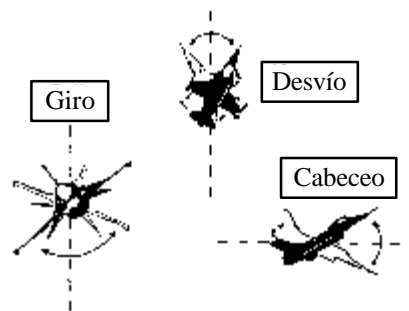
CABECEO, GUIÑADA Y BALANCEO

La aeronave puede maniobrar de tres formas diferentes; cabeceo, guiñada y balanceo.

Cabeceo. Si el avión está volando con las alas paralelas al suelo, el cabeceo significa mover el morro del avión hacia arriba o hacia abajo empujando la palanca de control (joystick) hacia adelante o tirando de ella hacia atrás.

Guiñada, Consiste en mover el morro de un lado a otro utilizando las teclas del timón ([L], [R])

Balanceo. Consiste en hacer girar el avión sobre un eje imaginario que iría del morro a la cola, moviendo el joystick a la izquierda o a la derecha.



FUERZA G

Una “G” es una medición del tiro, o fuerza, igual a la fuerza que ejerce la gravedad de la tierra sobre un objeto estacionario al nivel del mar. Si el tiro sobre tu cuerpo se multiplicara de repente por dos, experimentarías dos G. Los pilotos de combate alcanzan de forma rutinaria 5 o más Gs durante un combate aéreo.

Las fuerzas G pueden dividirse en dos tipos: positivas y negativas. La G positiva tira de ti relativamente hacia abajo, y la G negativa tira de ti relativamente hacia arriba. Cuando estás boca arriba, tu ascenso relativo apunta hacia el suelo y la gravedad de la tierra está tirando de ti con 1 G negativa.

Cuando experimentas una G positiva sientes que te estás haciendo más pesado. Este efecto se produce en inclinaciones laterales o al ascender de forma pronunciada o lanzarte del avión. Con varias G positivas, la fuerza separa la sangre de tu cerebro y de tus nervios ópticos, causando pérdida de la visión en color y más tarde la pérdida de conocimiento. En Strike Commander, demasiadas G positivas cambian la pantalla a monocromo, y a continuación a negro si continuas añadiendo Gs.

Las Gs negativas tienen el efecto opuesto, haciendo que te sientas más ligero, e impulsando la sangre hacia tu cabeza y hacia los vasos capilares de la retina del ojo. La elevada presión de sangre provoca que tus vasos capilares se hinchen y/o estallen. Esto hace que la visión se tiña de rojo, lo que los pilotos llaman “redout”. En Strike Commander, demasiadas Gs negativas hacen que la pantalla cambie a color rojo.

Un adulto puede soportar 8 ó 9 Gs positivas o 2 ó 3 negativas durante unos segundos sin sufrir daños permanentes. 5 Gs positivas pueden soportarse durante varios minutos. La eyección del asiento del F-16 genera alrededor de 30 Gs, pero sólo durante una fracción de segundo. Debido a la diferencia en la tolerancia entre Gs positivas y negativas, muchos pilotos prefieren maniobras que induzcan Gs positivas, tales como ascensos y picados invertidos.

LISTA DE COMPROBACION PREVIA AL VUELO

Acostúmbrate a realizar siempre una comprobación previa al vuelo. Cuantas más cosas compruebes ahora, menos tendrás que preocuparte cuando tengas que enfrentarte al enemigo.

- Verifica tu carga de armas.
- Elige un modo de selección de objetivo para el arma en tu HUD ([W]).
- Elige y activa tus vistas de cámara.

- Flaps accionados. Frenos desactivados.
- Ajusta tu radar de aire o tierra a una escala de alcance apropiada.
- Comprueba tu Mapa de Navegación ([N]). Encuentra el área objetivo e imagina el rumbo que te llevará allí. Localiza montañas que puedas utilizar para ocultar tu aproximación al objetivo. Utiliza las teclas de flechas para cambiar el destino del piloto automático. El destino actual aparecerá en texto de color blanco sobre el mapa, mientras que las otras áreas estarán en verde.
- Calcula el combustible para el viaje de vuelta. La mejor manera de calcular el combustible disponible para una misión es restar un 10% de tu carga inicial de combustible y dividir el resto por dos. Por ejemplo, si tienes 1000 kg de combustible al inicio de una misión, resta 100 kg (10%) y divide el resto (900 kg) por dos, lo que da 450 kg. Graba ese número en tu mente. Comprueba tu nivel de combustible periódicamente durante la misión y vuelve a casa cuando alcances el punto “bingo”. La reserva de emergencia del 10% tendrá una importancia vital si fallas en la aproximación de aterrizaje, o si tienes que encender el postquemador por última vez para romper el contacto con el enemigo.
- Ajusta las pantallas de opciones (ver Pantallas de Opciones, páginas 48-50).

COMO VOLAR

CONTROLES DE VUELO

Strike Commander permite controlar el vuelo desde un ratón, un teclado o un joystick. Además, soporta el interface de control de vuelo Thrustmaster. Consulta la Tarjeta de Referencia para obtener más información sobre Thrustmaster. Puedes seleccionar el dispositivo de control de vuelo que prefieras en el menú de VUELO (FLIGHT) de las Pantallas de Opciones (página 48).

Control por Ratón

Alejando el ratón, el avión cabecea hacia abajo, y acercándolo hacia ti, subes el morro. Al moverlo a la izquierda o a la derecha inclina el avión a izquierda o derecha. El botón izquierdo del ratón dispara el arma seleccionada. Si el ratón tiene sólo un botón, dispara el arma seleccionada.

Control por Teclado

Las teclas de flecha (bien en el teclado numérico o en el teclado principal) controlan el cabeceo y el balanceo. La tecla [↑] cabecea el avión hacia arriba, y la [↓] baja el morro. Las teclas [←] y [→] balancean el avión a izquierda y derecha.

Control por joystick

El joystick es el interface de control de vuelo recomendado para Strike Commander. Al tirar hacia atrás del joystick (hacia ti) sube el morro del avión, y al empujarlo hacia adelante (lejos de ti) baja el morro. Al mover el joystick a la izquierda o a la derecha el avión balancea a derecha o izquierda.

Timón

Las teclas [←] y [→] controlan el timón, y por tanto la guiñada del avión. Observa que las teclas [←] y [→] también contienen (en el teclado americano) los símbolos [F] y [D]; por lo tanto, es fácil recordar la tecla que ladea el avión a la izquierda y la que lo ladea a la derecha.

Gas

Las teclas numéricas controlan el ajuste de aceleración del motor. La tecla [1] representa un 20% de empuje del motor, la tecla [5] representa potencia militar al 100% (plena potencia sin postquemador). Del [6] al [0] son ajustes del postquemador. Por ejemplo, [6] es plena potencia militar más un 20% de postquemador. Muestra el MFD de Daños [d] y ajusta el gas a [5]. Observa la lectura de combustible en la esquina superior derecha del MFD. Abre completamente el postquemador. Observa cómo aumenta la tasa de consumo de combustible. Si utilizas continuamente el postquemador, te quedarás sin combustible antes de terminar tu misión.

MANIOBRAS

Despegue

Baja tus flaps [F], activa los frenos [B], y abre completamente el postquemador [0]. Cuando tu avión se empiece a mover, suelta los frenos y haz rodar el avión. Cuando tu velocidad indique 115-125 nudos, el vector de velocidad del HUD ascenderá por encima de la línea de cabeceo cero. (Esto se llama rotación).

Ahora tira ligeramente de la palanca hasta obtener un ángulo de cabeceo suave y firme de entre 15 y 25 grados, recoge el tren de aterrizaje, retrae los flaps, y ya lo tienes. No intentes ascender demasiado rápido. Una pérdida de sustentación aquí sería mortal. Disminuye la potencia a menos

que tengas que ir a algún sitio inmediatamente; el postquemador gasta 12 veces más combustible que a velocidad normal.

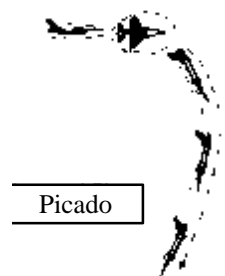
Puedes usar la función de despegue automático pulsando [A]. Relájate y contempla cómo asciende el avión.

Ascenso

Para ascender, tira de la palanca. Si viajas demasiado deprisa al iniciar el ascenso, puedes sufrir un tirón de muchos Gs y una pérdida de visión en color. Si tu velocidad es muy lenta y tu ángulo de cabeceo muy grande, puedes sufrir una pérdida de sustentación. En un ascenso óptimo, tu velocidad debe ser de alrededor de 450 nudos y tu cabeceo no mayor de 35 grados.

Picado

La caída en picado desde un vuelo horizontal a velocidades de combate a menudo produce demasiados Gs negativos y subsecuentemente una pérdida visual pasajera. Como tu velocidad y tu ángulo de picado están limitados por los Gs negativos, a menudo es preferible realizar un picado invertido. Balancea tu avión 180 grados de tal forma que la cabina mire hacia el suelo y tira hacia atrás del joystick. Esta maniobra permite caer en picado hacia el suelo, y experimentar al mismo tiempo Gs positivos.

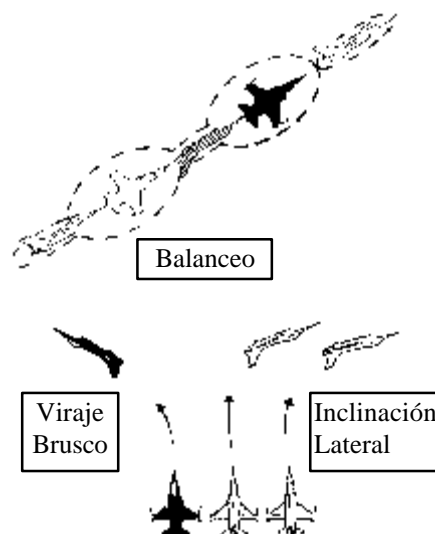


Timón

El timón se suele usar cuando quieres mantener las alas horizontales y no deseas balancear el avión para inclinarlo lateralmente (ver más abajo). Dos buenas ocasiones para utilizar el timón son las aproximaciones finales a la pista de aterrizaje, o para afinar el rumbo en un ataque de precisión.

Balanceo

Un balanceo es la maniobra más sencilla de todas; lo harás sin darte cuenta de que lo estás haciendo hasta que pasa un rato. Cuando el avión vuela recto y en horizontal, mueve el joystick completamente a la izquierda o a la derecha. El avión girará sobre su eje longitudinal. Intenta no depender del suelo para medir tu posición: utiliza el HUD. Ahora intenta balancear el avión más despacio e interrumpe el balanceo en un punto, por ejemplo a 90 grados (un ala hacia arriba, y la otra hacia abajo). Los balanceos son importantes porque puedes salir de ellos en cualquier dirección para quitarte de encima a un oponente.



Inclinación lateral

La inclinación lateral se consigue balanceando el avión a la izquierda o a la derecha, y tirando a continuación hacia atrás del joystick para cambiar tu rumbo. Muchos de los virajes en un combate aéreo son inclinaciones laterales, ya que puedes utilizar la elevación de las alas y sus alerones mayores para girar más rápido que con un giro del timón.

Pérdida de sustentación

Cada aeronave tiene un ángulo de ataque crítico. Si superas el ángulo crítico, tus alas dejarán de producir elevación (debido a la turbulencia), y las superficies de control no tendrán un flujo de aire suficiente a través de ellas para que puedan funcionar. Empezarás a caer. Esta situación se llama pérdida de sustentación. En esta situación no tienes control sobre la altitud del avión; por lo tanto, la pérdida de sustentación en combate es equivalente a un suicidio. Tu avión se quedará colgado, fuera de control, mientras el enemigo dispara. Si estás demasiado cerca del suelo, no puedes caer lo suficiente como para recuperar tu velocidad aérea, y sufrirás mal de altura.

Las maniobras habituales que pueden provocar una pérdida de sustentación incluyen los giros cerrados en los que se pierde mucha velocidad, los rizos con velocidad aérea insuficiente, los despegues y los aterrizajes. Cuanto más despacio vuelas, más posibilidades tienes de experimentar una pérdida de sustentación.

RECUPERACION DE UNA PERDIDA DE SUSTENTACION. Si se produce una pérdida muy cerca del suelo, lánzate con el asiento. ¿Cuánto es muy cerca?. Depende de cómo se haya producido la pérdida y de lo bien o lo mal que seas. Si decides remontarla, recuerda que los controles reaccionarán lentamente debido a la baja velocidad aérea. Una vez que descendas por debajo de los 500 pies, es hora de pensar en tirarte. No tardes mucho en pensarlo.

Si se produce una pérdida de sustentación mientras asciendes en vertical (mirando al cielo), para el motor ([I]) y espera a que el morro del avión vuelva a ponerse en línea con el vector de velocidad. Esto te pondrá probablemente mirando hacia el suelo. Acciona el postquemador ([O]) y recupera tu velocidad aérea hasta unos 120 ó 150 nudos. Ahora tira del joystick lentamente para salir del picado. Si la pérdida de sustentación tiene lugar mientras te diriges hacia el suelo, simplemente manten el motor encendido y entra en picado hasta que recuperes tu velocidad aérea; a continuación endereza el avión y empieza a recuperar la altitud que tenías antes de la pérdida de sustentación.

Aterrizaje

La forma más fácil de aterrizar es utilizar la función de Aterrizaje Automático. Simplemente vuelve al área de tu base y pulsa [A]. Pero esto no supone ningún reto, y si quieres vivir la experiencia total de Strike Commander, debes saber cómo realizar un aterrizaje manual del que puedas salir andando. Primero, comprueba el MFD de daños ([O]) y asegúrate de que el tren de aterrizaje está intacto. Es embarazoso alinear la aproximación perfecta y descubrir que no te queda tren de aterrizaje. Tienes que alinearte con la pista en un vuelo horizontal y a unas dos millas náuticas de distancia. Trata de alinearte con la pista tan pronto como sea visible, o pon como objetivo cualquier objeto que esté cerca del final de la pista para tener una lectura exacta. Tómate todo el espacio que puedas. Ahora disminuye la potencia del motor y tira del joystick para levantar ligeramente el

morro. El objeto es perder altitud a una velocidad que te lleve sobre la pista al final de tu trayectoria de planeo y no dentro de ella. Cuando tus ruedas estén a punto de tocar el suelo (la vista de la cámara de persecución es de gran ayuda en la técnica de aterrizaje), levanta un poquito más el morro, corta la aceleración y acciona los frenos cuando toques tierra. Se necesita mucha práctica para aterrizar con seguridad; por lo tanto, no te desanimes. Inténtalo en el área de Misión de Entrenamiento hasta que lo hagas correctamente.

TACTICAS DE COMBATE AEREO

MANIOBRAS BASICAS DE CAZA (BFM)

Las maniobras básicas de caza son los movimientos fundamentales que sacrifican la velocidad y altitud para obtener una posición de aeronave relativa. Estarás volando bien en modo defensivo o en modo ofensivo. Tu meta ofensiva es maniobrar detrás de tu enemigo y disparar. Tu meta defensiva es evitar que él se ponga detrás de ti y/o moverte fuera de su ángulo de tiro.

Recuerda siempre la regla fundamental de combate aéreo: La Velocidad es la Vida. Todas las maniobras te cuestan velocidad o altitud, y a veces ambas. Si utilizas demasiada velocidad en una maniobra, pierdes la posibilidad de explotar cualquier ventaja posicional que hayas ganado en la maniobra, así como la opción de librarte rápidamente si tu enemigo se te anticipa.

Demasiada velocidad también puede ser mortal. Si tu velocidad de aproximación es muy superior a 1000 nudos, casi nunca serás capaz de virar a tiempo para establecer una situación de persecución. Tendrás que establecer otra pasada frontal después de que ambos hayáis girado. En general, ir más rápido de 500 nudos no es prudente en la aproximación inicial a menos que quieras realizar una pasada rápida y huir.

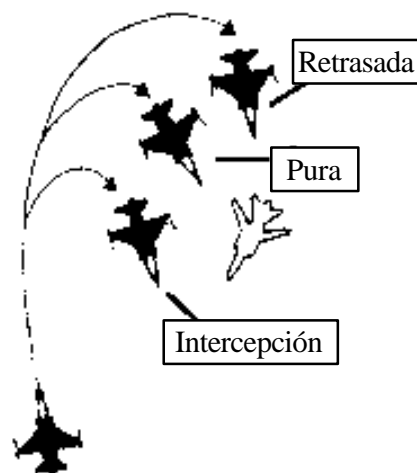
Si te estás acercando demasiado rápido en la persecución de otro caza, podrías pasar de largo por encima del objetivo. Esta situación es muy peligrosa, porque te deja a poca distancia del enemigo, en una posición perfecta para que dispare sobre ti.

Esta sección te dice cómo realizar las maniobras, pero la sincronización perfecta requiere práctica, experiencia y la habilidad de juzgar el movimiento relativo a alta velocidad. Los mejores ases desarrollan el concepto de sincronización aprendiendo a ejecutar las maniobras impecablemente, reconociéndolas rápidamente y sobreviviendo ... y lo mismo harás tú.

Geometría de combate

Persecución Retrasada, Persecución de Intercepción, Persecución Pura.

El combate aéreo está muy relacionado con la predicción de la posición futura del enemigo. En las primeras fases de tu aproximación, necesitas hacer algunas predicciones sobre tu enemigo y algunas decisiones críticas sobre cómo perseguirle. “En las primeras fases” significa justo antes de que llegues al alcance máximo de las armas. El entrenamiento BFM define perseguir como el punto al que señala el morro de tu avión en relación con el enemigo. Las persecución pura ocurre cuando tu avión está apuntando directamente al enemigo. Aunque estés frente a tu enemigo, si tu avión está apuntándole, estás en persecución. Si el morro de tu avión apunta detrás del enemigo, estás en una persecución retrasada. Utiliza la persecución retrasada si quieres acabar detrás de tu enemigo. Si el morro está apuntando delante del enemigo, estás en una persecución de intercepción. Utiliza la persecución adelantada para disparar ráfagas de ametralladora y acercarte al enemigo.



Radio de giro. El F-16 tiene la mejor maniobrabilidad de cualquiera de los aviones del juego, excepto el F-22. La velocidad aérea de 450 nudos permite el giro de radio más pequeño, una

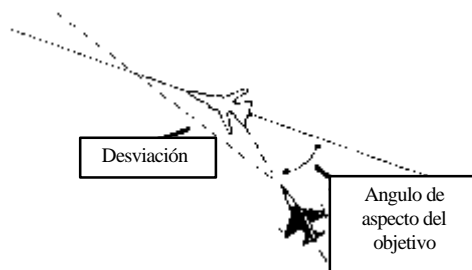
ventaja importante durante los combates aéreos. El F-16 también pierde menos velocidad en un giro que muchos de los otros aviones del mundo.

Angulo de Aspecto del Objetivo. El ángulo de aspecto del objetivo se mide desde la punta de tu aeronave a la cola de tu enemigo. El ángulo indica cuántos grados te faltan para quedar alineado justo detrás del objetivo.

Desviación. La desviación de un disparo es la cantidad de anticipación que tienes que utilizar para alcanzar tu objetivo con un proyectil no inteligente. La desviación se mide frecuentemente en grados. Cuanto mayor sea el ángulo de deflexión, más difícil será alcanzar el objetivo.

Por definición, todos los disparos se realizan desde una posición de interceptación. Esto significa que el morro de tu aeronave está apuntando a la posición futura del objetivo. En una persecución retrasada, por otra parte, el morro del avión está apuntando detrás de la posición actual del objetivo, lo que asegura que el disparo no alcanzará el objetivo. Si tu maniobra actual depende de mantener una persecución retrasada, no utilices el cañón. A la inversa, si eres tú quién está recibiendo disparos, podría ser el momento de realizar un cambio brusco de dirección para alejarte del enemigo y dejarle con un ángulo de desviación alto y echar a perder su puntería.

El ángulo de desviación necesario se calcula de forma automática con el alza predictora dirigida por radar del F-16, pero no necesitas estar al tanto de los cambios del ángulo de persecución que el alza te impondrá cuando la utilices.



MANIOBRAS DE COMBATE AÉREO

Debes entrar en cada combate con el convencimiento de que vas a sobrevivir. Tu objetivo principal es colocar tu avión directamente detrás de tu enemigo y permanecer ahí el tiempo necesario hasta derribarlo. Aprende estas maniobras básicas y también sus correspondientes contramaniobras hasta que puedas realizarlas con los ojos cerrados. Debes sintonizar con tu enemigo hasta el punto de que puedas adivinar con precisión su posición futura. Elige una maniobra pero sé flexible, estando preparado para modificarla si el enemigo intenta despistarte. Recuerda, el enemigo reacciona a tus movimientos con el mismo enfoque y la misma habilidad con las que tú estás reaccionando ante él.

Si tienes algún problema para ejecutar cualquiera de las maniobras de combate, cambia a la vista de Cámara Externa ([F6]) cuando estés ejecutando esas maniobras y practica hasta que consigas hacerlas igual que en el diagrama.

Cambio brusco de dirección

Esta maniobra es un viraje en sentido contrario a la inclinación lateral de otro avión (ver dibujo, página 69). Si un oponente te sigue en una persecución de balanceo, espera hasta que su avión balancee en sentido opuesto al tuyo y dispara con todas tus fuerzas. Ahora hazlo de nuevo en la dirección opuesta si ves que te sigue en el primer balanceo. Con un poco de suerte, puedes poner distancia suficiente entre tu aeronave y la suya de tal forma que puedas continuar el último viraje y dar una vuelta completa, y utilizar las magníficas características de giro del F16 para salir de su trayectoria y ponerte a su cola. Simplemente recuerda: ¡La Velocidad es la Vida! Si tienes que realizar más de uno o dos virajes bruscos a elevados niveles de fuerzas G para conseguir quitártelo de la cola, probablemente habrás utilizado toda tu ventaja de velocidad al hacerlo. Viraje en sentido

opuesto ocurre cuando dos aviones se desvían uno del otro de forma simultánea para separarse de forma rápida.

Una de las mejores respuestas al viraje de un oponente es el balanceo retrasado. De forma alternativa, sigue el viraje y establece una persecución retrasada. Intenta un disparo de misil o de cañón.

Rizo

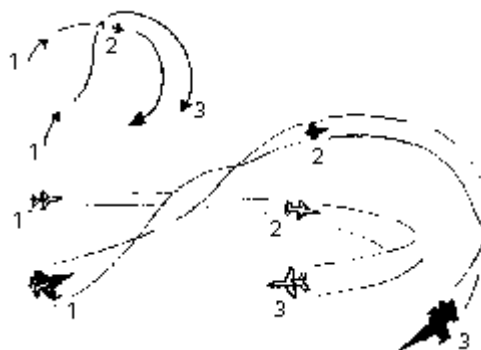
El rizo es una buena maniobra básica que hay que ejecutar con maestría, porque tiende a formar parte de maniobras más complicadas. Es una ascensión o una calda en picado que se mantiene hasta que vuelves donde estabas. Un rizo interno mantiene la cabina del avión dentro del rizo, mientras que un rizo externo la mantiene fuera. Puesto que los rizos verticales suponen una pérdida importante de velocidad, se utilizan raramente en los combates. Sin embargo, muchas maniobras comienzan con rizos parciales. Aunque sólo sea por esto, el dominio del rizo prepara a un piloto para la desorientación y las grandes fuerzas G del vuelo invertido a alta velocidad.



La neutralización del rizo es muy sencilla. Inclínate de forma pronunciada e intenta una alta desviación de disparo mientras el otro avión entra en picado. Tu enemigo podría intentar convertir el rizo en un Immelmann, pero si lo hace irá tan despacio en su parte superior que será fácil alcanzarle.

Balanceo retrasado

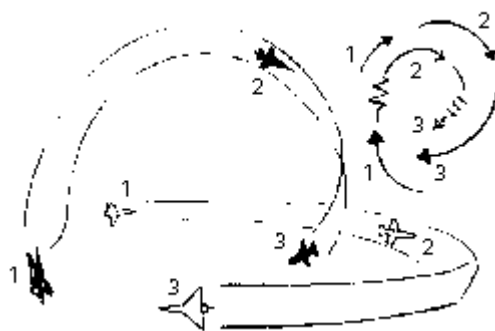
El balanceo retrasado es una maniobra que ha de utilizarse cuando tu enemigo entra en un viraje pronunciado y tú estás en peligro de pasar por encima. Reduce la velocidad de aproximación y sitúa tu avión en cima y ligeramente detrás del enemigo, en posición para realizar un disparo o soltar un misil con alta desviación. Levanta el morro ligeramente, alejándote de tu enemigo, y empieza a balancear el avión, alejándote de la dirección del viraje. Según haces esto perderás momentáneamente de vista al enemigo. No te preocupes. Cuando gires por completo hasta que tu HUD esté alineado con el enemigo, baja hacia él. Deberías haber perdido suficiente velocidad aérea para no correr el riesgo de pasar por encima, y tu posición invertida por en cima y fuera del plano geométrico del objetivo te dará una posición visual sobre él. Si pierdes tu objetivo o no puedes encontrarlo debajo de ti, balancea el avión hacia arriba y búscalo sobre ti. Sólo hay un sitio donde puede estar, y lo más probable es que esté alineando un misil o preparando un disparo.



La respuesta apropiada al balanceo retrasado es ascender sobre el enemigo que gira y/o realizar un rizo para ensayar un disparo decisivo.

High Yo-Yo

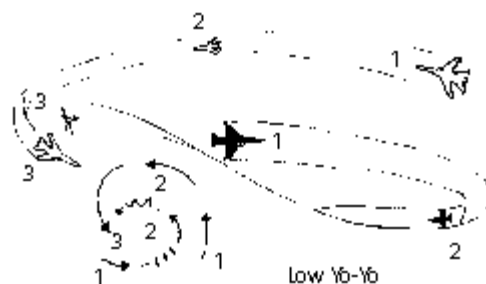
El high yo-yo es una maniobra diseñada para reducir la velocidad de aproximación y establecer una fuerte posición de disparo para cañones, o misiles de corto alcance de aspecto posterior. Empieza con ambas aeronaves en el mismo plano geométrico, y con tu enemigo virando bruscamente en tu camino. En lugar de girar con el enemigo, establece una persecución retrasada y levanta el morro fuera del plano en un ascenso inclinado en la dirección de la inclinación de tu enemigo. En el punto medio del giro, cuando ves que tienes la posición, baja el morro y vuelve en picado hacia la cola de tu enemigo. Como pierdes velocidad aérea con la inclinación de ascenso, debes ser capaz de dar la vuelta dentro de la trayectoria de tu enemigo y terminar encima y ligeramente por detrás de él, con un ángulo mejor que cuando empezaste.



Una buena manera de escapar de un ataque high yo-yo es invertir tu inclinación según tu enemigo está alcanzando el vértice de su giro ascendente. Si al hacer esto entras ligeramente en picado no deberías perder mucha velocidad aérea, y tu enemigo volará a la mínima velocidad.

Low Yo-Yo

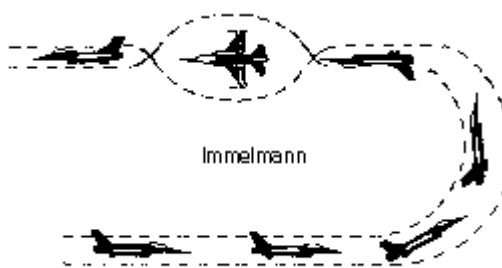
Un low yo-yo es lo contrario de un high yo-yo. En el high yo-yo buscas reducir la velocidad de aproximación, mientras que en el low yo-yo se aumenta. Mientras que el high yo-yo se ejecuta a poca distancia, el low yo-yo se realiza un poco más lejos. El aspecto del objetivo es el mismo: aproximadamente a 90 grados de tu rumbo. Desde una posición de persecución de interceptación a distancia moderada en el plano del objetivo, balancea el avión para introducirte en su plano de inclinación y desciende ligeramente para mantener tu velocidad. Si puedes establecer suficiente exceso de ángulo de predicción, asciende hasta el plano geométrico del objetivo. Con esta maniobra puedes conseguir disparos a distancia corta con reducida desviación si la sincronizas correctamente. La clave es tener un exceso suficiente de ángulo de predicción en la parte inferior de la inclinación lateral de caída en picado.



Para contrarrestar el low yo-yo debes invertir tu inclinación lateral cuando el enemigo inicia su descenso en picado. Si inviertes la inclinación y asciendes, tendrás una inmensa ventaja en altitud en la siguiente fase de las “negociaciones”.

Giro Immelmann

Los giros Immelmann son una forma sorprendente de invertir la dirección. Haz ascender el avión, y cuando estés boca arriba, gira el avión boca abajo y centra el joystick. Obtienes altitud e inviertes la dirección al mismo tiempo. También perderás muchos nudos de velocidad. Pero si tenías un enemigo en tu cola, este movimiento te pondrá en una posición frontal. La mejor manera de contrarrestar un Immelmann es ascender con tu objetivo: no le dejes que coja ventaja



de altitud.

ELECCION DE OBJETIVOS AIRE-AIRE

El objetivo principal del combate aéreo es derribar a tu enemigo con el mínimo riesgo posible para ti. Tú elección de armas para el combate aire-aire son los AMRAAM AIM-120 de alcance medio y los Sidewinder de corto alcance AIM-9J y -9M. Tus preocupaciones principales al lanzar misiles son: la velocidad a la que viajas, la velocidad del objetivo y el ángulo de aspecto del objetivo. Algunas armas aire-aire están clasificadas como “multiaspecto”, lo cual significa que pueden alcanzar el objetivo independientemente del rumbo en que se oriente con respecto a ti. Los cañones se consideran armas multiaspecto. Algunas armas son solamente de aspecto posterior, lo que significa que debes dispararlas desde detrás del objetivo. Las armas multiaspecto son más fáciles de utilizar, y son generalmente más caras.

En la siguiente sección se describe cómo utilizar las armas aire-aire en Strike Commander.

Alcance medio

El AMRAAM AIM-120 es el único AAM guiado por radar del arsenal de los Gatos Salvajes. Tiene una alta maniobrabilidad, un sistema semiactivo de guía por radar de gran precisión con discriminación de objetivo por ordenador y un alcance de 2 a 40 millas náuticas. El largo alcance del AMRAAM le hace especialmente indicado para combates BVR (más allá del alcance visual). La utilización del AMRAAM es simple: lanzarlo desde la mayor distancia posible (pero no más de 30 635 mn) y ascender lentamente hacia tu objetivo. Si el AMRAAM se pierde, necesitas ponerte en una buena posición para el combate a corto alcance que viene a continuación. Podrías también lanzar y dar la vuelta para establecer los efectos del arma mientras mantienes el enemigo a distancia.

Corto alcance

Los Sidewinders AIM-9J y -9M son misiles de corto alcance autoguiados por infrarrojos contruidos para utilizarse en combates aéreos. El -9J es un arma de aspecto posterior. La cabeza captadora tiene que enclavarse con el calor del motor del objetivo; por lo tanto tienes que tener la posición de ventaja sobre tu objetivo para obtener un buen enclavamiento. El -9J es también vulnerable a la distracción por bengalas e incluso por el sol. El -9M es un arma multiaspecto; por lo tanto, puedes realizar disparos frontales con él. Se enclavará en el sol (porque tiene una cabeza más sensible), y es menos propensa a confundir una bengala con un avión. El problema con ambos misiles es que no hay forma de asegurar que irán tras el objetivo si hay otra fuente de calor viable (otro avión) en su cono visual. Ten en cuenta que disparar un Sidewinder cerca un avión amigo es arriesgado.

Cañones

El F-16 viene equipado con el cañón M61A1 Vulcan de 20 mm. Te servirá bien en el fragor de un combate aéreo caótico. Dispara 100 proyectiles de 20 mm por segundo. Uno de cada cinco de estos proyectiles es una trazadora, por lo que puedes ver hacia dónde va el fuego. El alcance de este arma es de sólo unos 4000 pies, pero su gran velocidad de disparo lo hace mortal en esa distancia.

EVASION AIRE-AIRE

No importa lo bueno que llegues a ser, a veces alguien se va a colocar en tu cola y te será difícil deshacerte de él. El avión con el que vuelas es valioso y tú también lo eres. Tienes que saber cómo establecer prioridades y evadir las amenazas en todas las distancias. Tienes que estar listo para cualquier cosa, porque no sabes lo que tiene tu enemigo hasta que te dispara.

Largo alcance

La eficacia de un misil de largo alcance como el AMRAAM depende del mantenimiento de un enclavamiento por radar. Por lo tanto tu trabajo es hacer que el misil pierda el enclavamiento sobre tu avión. Si detectas el lanzamiento a una distancia rango extrema (más de 35 mn), lo más sencillo de intentar es dar la vuelta. El misil se quedará sin combustible antes de que pueda alcanzarte. Si es más cerca, debes intentar dar la vuelta y soltar cintas antirradar y, a continuación desviarte bruscamente para que el misil no atraviere la nube y reinicie tu persecución. Si es muy cerca, probablemente no necesitas preocuparte demasiado del AMRAAM, ya que tendrá problemas para girar y alcanzarte dentro de un campo de 2 millas náuticas, más o menos.

Corto alcance

Tienes menos tiempo para evadir los Sidewinders de corto alcance. El -9J no es tan preciso como el -9M, y si puedes orientarlo hacia el sol, podrás sacudírtelo. Es bastante inútil intentar sacudírte cualquiera de estos misiles con una maniobra. Pero como ambos están autoguiados por IR, puedes intentar despistarlos soltando bengalas, apagando el postquemador y desviándote, o volando cerca de otra aeronave y pasándola (una aeronave enemiga, a menos que quieras quedarte sin amigos).

Cañones

Dado que los cañones funcionan mejor con ángulos de desviación pequeños, manten un ángulo relativo de más de 45 grados con respecto a tu enemigo. Intenta minimizar la exposición de tu lado inferior y superior cuando intervengas en un combate aéreo.

COMBATE AIRE-TIERRA

Las misiones de ataque a tierra plantean un tipo diferente de problema: la busca del blanco a alta velocidad de ataque. El ojo puede distinguir un tanque principal de batalla a una distancia de aproximadamente una milla a plena luz del día, con el 100% de visibilidad. A 450 nudos, un F-16 cubrirá esta distancia en diez segundos. Estarás dentro del alcance para utilizar cualquier arma, excepto bombas, en seis segundos. Tendrás este tiempo para ver el objetivo, seleccionarlo (o alinear los puntos si te encuentras en una trayectoria de bombardeo), maniobrar y disparar. Muchas acciones de ataque se ejecutan a más de 450 nudos para minimizar la exposición a los sistemas antiaéreos del enemigo, por lo que puede que tengas incluso menos tiempo.

Armas guiados por IR

El Maverick AGM-65D y el GBU-15 seguían mediante un captador de imágenes por infrarrojos. Estas son dos de las armas más caras que puedes comprar, por lo que la técnica de aproximación y lanzamiento es crucial.

Consigue un enclavamiento de radar sobre tu objetivo (utiliza la [T]). Aproxímate bajo, volando recto y en horizontal, a una altitud aproximada de 300 pies.

Estando a 1 6 2 millas de tu objetivo, empieza a ascender por encima de 500 pies mientras mantienes la velocidad. Lanza las bombas cuando la cruz filar quede sobre el objetivo y el mensaje “DENTRO DEL ALCANCE” (“IN RNG”) aparezca en el HUD. Realiza un desvío brusco y enciende el postquemador. Comprueba tu hemisferio posterior por si hay misiles y suelta señuelos si te están persiguiendo. Recuerda que el Maverick y el GBU-15 tienen muy poca maniobrabilidad y su verdadero alcance viene determinado por la velocidad y la altitud a la que vuelas cuando los lances.



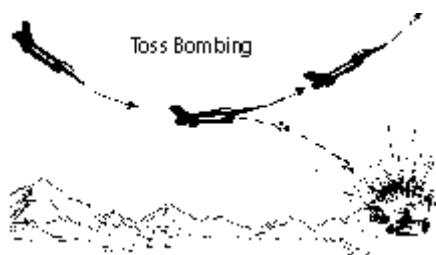
Cañón y compartimentos múltiples para cohetes

Utiliza el retículo de mira del modo de ataque en vuelo bajo. Vuela bajo (menos de 500 pies) y en horizontal. El aspecto mas peligroso del disparo del cañón es el corto alcance al que puedes alcanzar de forma efectiva a tu enemigo. A 6000 proyectiles por minuto, puedes agotar tu munición rápidamente; por lo tanto, los pilotos expertos disparan ráfagas cortas, guardando el fuego continuo para cuando estás directamente sobre tu objetivo y a punto de ascender. No te quedes fijo en tu objetivo. Si no llegas a tu objetivo, tendrá que esperar a que pases otra vez.

Los compartimentos múltiples para cohetes funcionan de la misma forma, pero tienen más del doble del alcance que el cañón, por lo tanto puedes abrir fuego antes. Como siempre, intenta evitar volar sobre el objetivo. Esto será prácticamente imposible en un ataque con el cañón, pero puedes tener tiempo para desviarte tras un ataque con cohetes.

Bombas

Puedes utilizar los modos CCRP o CCIP. La CCRP es mejor en terreno montañoso porque tiene en cuenta la altitud del objetivo. Muchos pilotos prefieren la simplicidad de CCIP, y es un buen sistema si el terreno está relativamente nivelado. Después de todo si quisieras introducirla por una ventana, habrías utilizado un GBU-15, ¿no es cierto? Con una carga de bombas de 500 libras, tienes que aproximarte.



Acércate al objetivo desde una altitud lo más elevada que puedas, dada la situación de la defensa aérea. Es más fácil alinear el avión para una acción de bombardeo si no tienes que preocuparte de sufrir el mal de altura. Normalmente, alrededor de 500 pies el mínimo inferior. Si tienes que bajar más, puedes tener problemas al adquirir el objetivo a tiempo para atacarlo de forma efectiva. Ponte ligeramente alineado inclinando lateralmente el avión y realiza ajustes finos con el timón. Pon el punto sobre el objetivo y dispara las bombas. Si utilizas CCRP, tendrás que permanecer en posición de ataque sobre el objetivo durante unos segundos más hasta que se disparen las bombas, y deberás ascender de forma firme hasta que lo hagan utilizando la trayectoria de vuelo del avión para “lanzar” las bombas en el objetivo. Tras dispararlas, da la vuelta, e intenta dejar el área del objetivo de la misma forma que viniste. Podría haber SAMs o AAA al otro lado del objetivo. Intenta no soltar tu carga completa en la primera pasada. Incluso los buenos bombarderos fallan de vez en cuando. Utiliza la mitad y vuelve para realizar otra pasada si tienes que hacerlo. Los Durandals funcionan de la misma forma, pero su presa natural es una pista de aterrizaje. En un ataque con Durandal, intenta llegar con un ligero ángulo respecto a la pista, ya que si intentas alinearte directamente debajo, fallarás si estás un poco descentrado. Tienes que volar sobre el objetivo con Durandals, debido a la forma en que caen.

EVASION DE FUEGO TERRESTRE

Te enfrentarás a dos clases de AA en Strike Commander; misiles y artillería.

Misiles. Contrarrestar SAMS es casi lo mismo que evadirse de AMRAAMs. Son armas guiadas por radar, y debes engañarlas con cintas antirradar o alejarte de ellas. La mejor forma de hacer frente a los misiles es destruir el lanzacohetes (los Mavericks son buenos para esto). Los SAMS del juego tienden a ser un poco más lentos que los AMRAAM, pero esto significa que aunque no pueden alcanzarte tan deprisa, giran mejor. Llevan también cargas inmensas; por lo tanto evádelos siempre que sea posible.

Artillería. La alta velocidad y altitud son las claves para evadir la AAA. Si tienes que volar bajo, destruye las instalaciones desde fuera de su alcance con un Maverick. Si falta esto, intenta ocultarte detrás de montañas. Si falta esto, te pondrá fuera de combate rápidamente.

MISIONES DE PRACTICA

Si quieres conseguir un poco de práctica en hacer maniobras, combates aéreos y bombardeos sin la presión añadida de dirigir un escuadrón de cazas, aquí hay algunas buenas misiones de prácticas que te permitirán mantenerte en el aire por ti mismo. Volar solo es un evento especial en la carrera de un piloto. Es la primera vez que tienes todo el cielo para ti solo, sin nadie a tu alrededor a quien echar la culpa si las cosas van mal y nadie mirando sobre tu hombro. No hay ninguna razón para que seas demasiado duro contigo mismo al principio. Sigue los consejos que se dan a continuación y tómatelo con calma.

Observa que todas estas misiones comienzan cuando ya estás en el aire, al principio de un combate. Si quieres practicar despegues y aterrizajes, busca una pista que esté alejada del combate.

En el menú inicial, selecciona MISION DE ENTRENAMIENTO (TRAINING MISSION)

MISION DE ENTRENAMIENTO 1

Elige un combate aéreo. Para empezar, selecciona un grupo de objetivos poco maniobrables que no te vayan a disparar: quizá dos o tres C-130s, aviones Lear o AWACS. Cuando hayas elegido un pequeño número de estos tipos de aviones, selecciona SUFICIENTE (ENOUGH), elige una altitud (probablemente 25.000 pies, para tener más sitio para maniobrar), y continúa con la pantalla de carga de armas.

Cuando aparezca la pantalla de carga de armas, carga tu avión con armas aire-aire. Una buena práctica de carga podría ser 4 AIM-9J y una carga completa de cañón. Pulsa dos veces sobre el AIM-9J (a la izquierda de la pantalla) con el botón izquierdo del ratón. Verás que los misiles aparecen en los extremos de tus alas y en los puntos de anclaje ligeros bajo tus alas. Tu avión tiene las armas ya cargadas; por tanto, pulsa sobre la cabina para llevar tu avión al principio del combate.

Fuerza G. Practica a volar más allá del objetivo, a continuación haz un viraje pronunciado y vuelve rápidamente. Observa los Gs. Tira lo suficiente hasta que comiences a perder el conocimiento y afloja. Observa lo rápido que estás yendo y permanece justo por debajo de esta velocidad durante el combate. Recuerda, puedes sobrevivir varias veces más a los Gs positivos que a los Gs negativos.

Maniobra. Balancea el avión en la dirección que quieras ir y tira del joystick para orientarte en esa dirección. Ahora, desciende por detrás del objetivo e intenta igualar su velocidad. ¿Es duro, verdad? ¡Continúa!

Persecución. Intenta utilizar los frenos aerodinámicos y los flaps para aumentar la resistencia aerodinámica y disminuir la velocidad. Una vez que tengas la percepción de la velocidad a la que se mueve tu enemigo, puedes igualar la velocidad con la de él y permanecer pegado a su cola hasta que cometa un error.

Seleccionar arma. Selecciona un Sidewinder-9J con [W]. Tu mejor ofensiva es con misiles de aspecto posterior. Una vez que hayas dominado estos misiles -9J, menos sofisticados, la utilización de los más modernos y avanzados será una tarea fácil.

Enclavamiento de radar. Pulsa [T] para obtener un enclavamiento de radar sobre tu objetivo. Dispara, y vuelve a dispararle como medida de precaución, ya que la carga del AIM-9J es tan pequeña que probablemente no destruyas un avión grande con un solo disparo.

Seleccionar nueva arma. Ahora cambia a cañones con [w] y pulsa [T] de nuevo para seleccionar el siguiente objetivo. Asegúrate de que tu objetivo está dentro del alcance antes de disparar. Comparado con otros cañones montados sobre el avión, el Vulcan tiene la velocidad más alta de disparo, pero un alcance muy corto. A una distancia de 3500 pies puedes esperar aciertos, y a una distancia de 2000 pies puedes esperar derribar al enemigo. Procura no disparar

indiscriminadamente. Este cañón dispara 100 proyectiles por segundo, y sólo dispones de 500 proyectiles. Ganar un combate aéreo con cañones en estos días es una de las cosas mas difíciles que un piloto puede hacer.

MISION DE ENTRENAMIENTO 2

Ahora es el momento de un combate aéreo uno contra uno. Tras destripar el C-130 algunas veces, sustituye los objetivos de aviones de transpone por un único enemigo. En la pantalla de inicio, elige COMBATE AEREO (DOGFIGHT), 1, un tipo de caza (probablemente un MIG-21 o Mirage 2000 para empezar), y cualquier altitud.

Si estás buscando un comienzo fácil, elige un par de AMRAAM o quizá Sidewinder -Ms en vez de -Js en tus puntos de anclaje ligeros, además de tus Sidewinders en las puntas de las alas.

Inicia un ataque frontal y vuélalo, si puedes. Intenta no dar demasiada velocidad o altitud al ejecutar algunas maniobras básicas. Mantén una velocidad de maniobrabilidad óptima recomendada de 450 nudos. Si puedes mantener esta velocidad en todo momento al maniobrar de forma ofensiva y defensiva, probablemente podrás con seguirlo. El F-16 tiene una de las mejores relaciones empuje/peso de cualquier avión del mundo. ¡Utilízala! Puedes ascender en vertical si es necesario. Puedes al mismo tiempo que cualquier aeronave del mundo. Consulta las estadísticas de aeronaves al final de este libro y ten muy presente las aeronaves de las que puedes huir. El F-16 es uno de los mejores aviones de combate del mundo, pero la velocidad punta no es tan extraordinaria. Un F-15, Su-27 e incluso un MIG-21 pueden alcanzarte sin demasiados problemas.

MISION DE ENTRENAMIENTO 3

En esta misión, te familiarizarás con técnicas básicas de ataque terrestre contra diferentes objetivos.

Elige BUSQUEDA Y DESTRUCCION (SEARCH AND DESTROY) en la pantalla de misiones de entrenamiento. Cuando se te dé la oportunidad de cargar tu avión, elige una carga completa [4] de compartimentos múltiples para cohetes en tus anclajes medios y una carga completa [12] de Mk82 en tus puntos de anclaje pesados.

Cuando empieces, saca el mapa de navegación, selecciona Halverston, y pon el piloto automático hasta llegar allí. Realiza una pasada rápida sobre la ciudad, buscando un rascacielos para nivelar el avión. Cuando hayas seleccionado un objetivo apropiado, aléjate unas 6 u 8 millas náuticas, da la vuelta, ajusta tu altitud entre 1000 y 2000 pies, y dirígete a tu objetivo. Intenta ajustar tus armas a Mk82 en modo CCIP al principio, para practicar el bombardeo de precisión.

Según te aproximas, deberías entrar en un ligero picado: unos 10 grados. Mantén moderada tu velocidad (alrededor de 400 nudos real es) y utiliza tu timón para hacer las correcciones finales del rumbo según te aproximes al objetivo. Alinea el alza óptica con el objetivo, espera a que se encienda el indicador “dentro del alcance” y dispara una vez. Si la cámara de armas está encendida, puedes ver cómo caen las bombas hacia el objetivo y (posiblemente) un impacto directo.

Si fallas, da la vuelta y repite el proceso. Para practicar la alineación de objetivos, puedes soltar cada una de tus bombas en un edificio diferente.

A continuación es hora de practicar algo más difícil, utilizando cohetes. Vete con el piloto automático a “La ranura” (The Slot) y vuel a sobre el cañón. Si ves fuego enemigo, busca la fuente y elimínala antes de que te elimine a ti. Para utilizar los cohetes sobre un objetivo, alíneate utilizando el timón, como hiciste antes, y espera a que se encienda el indicador “dentro del alcance”. Cuando esté encendido y el alza del cohete esté sobre la base del objetivo, déjalo volar. Con práctica, serás una amenaza para cualquier objetivo terrestre. Y tendrás un montón de cohetes con los que practicar, así que no te preocupes ahora por desperdiciar municiones.

Cuando alcances la meseta en el centro del cañón, asciende para elegir algunos objetivos en los alrededores de la pista situada ahí. En misiones de entrenamiento posteriores, puedes cargar Durandals y practicar bombardeando también la pista.

Para que la misión te suponga un reto mayor, toma la misma carga y prueba con la Caldera. Las defensas AA son un poco más intensas aquí, así que tienes que hacerlo lo mejor que sepas para volar de forma segura.

Cuando hayas saltado todas tus bombas, puedes practicar aterrizajes en la base de ataque. Pon el piloto automático e intenta un aterrizaje (ver Aterrizaje, página 69). La clave para aterrizar, como en todos los aspectos del pilotaje de un F-16, es la práctica.

MISION DE ENTRENAMIENTO 4

En esta misión practicarás el combate aéreo en una formación de uno contra dos. Estarás en desventaja, cargado a la vez con armas aire-aire y aire-tierra.

Esta vez, selecciona dos enemigos de un solo grupo. La primera vez empieza con el MIG-21 o el Mirage, y sigue hasta enfrentarte al MIG-29, Su-27, u otros F-16. Para practicar con tu avión cargado, selecciona misiles normales en la punta de las alas, Sidewinder o AMRAAM en los puntos de anclaje ligeros, y una carga de Mk20 o Mk82 en los puntos de anclaje pesados y medios. Si es demasiado peso, prueba con los Maverick, o quizá con solo un par de GBU-I5 en cada juego de anclajes. Una vez que estás cargado (y es el máximo peso que puedes cargar), la pista para combatir con tus dos enemigos, que son mucho más maniobrables.

Es una buena práctica combatir contra enemigos numéricamente superiores porque estás a punto de entrar en un mundo en el que estas situaciones son la norma. En combates con múltiples aviones, tienes que derribarlos pronto, o arriesgarte a que te destruyan. Tus armas más valiosas, los misiles AMRAAM, deben lanzarse uno a cada objetivo, antes de que establezcas contacto visual. Apunta primero a los aviones con las mayores velocidades de aproximación, ya que serán los que antes aparezcan.

La doctrina militar aceptada mantiene que si te has lanzado hacia un ataque terrestre, se supone que vas debes arrojar las bombas para que puedas maniobrar, y luego enfrentarte al enemigo aéreo si piensas que puedes ganar, o bien dar la vuelta y huir si te ves perdido. Los Gatos Salvajes funcionan bajo un juego muy diferente de reglas. El armamento que llevas es valioso y no puedes completar una misión sin estas armas. Si quieres volar con los Gatos Salvajes, tienes que ser capaz de superar a tus oponentes para alcanzar tu objetivo, alcanzarle, y volver a casa entero, maximizando el número de aciertos con armas poco costosas.

Romper el enclavamiento del misil

Cuando hayas dominado el ataque frontal, deja que el enemigo se ponga detrás de ti. Esta situación debería provocar un enclavamiento de misil casi inmediato sobre tu aeronave. No te asustes. Esto es una práctica. Practica el desenclavamiento de misiles apagando el postquemador y soltando bengalas, luego haz un viraje brusco. Lanzar bengalas normalmente no será suficiente para distraer a un misil moderno autoguiado por IR. Tienes que cambiar radicalmente tu característica de IR y maniobrar. El desenclavamiento de un misil autoguiado por radar es un procedimiento similar, excepto que se disparan normalmente desde mayores distancias y desde el frente en la fase inicial del combate. Las tácticas son las mismas; soltar señuelos y girar en el último momento. Simplemente ten en cuenta que el AMRAAM y el SAM guiado por radar son mucho más rápidos que el Sidewinder guiado por IR.

REFERENCIA

ARMAS

Alcance. Alcance del arma en millas náuticas, En algunos casos, el alcance del arma dependerá de la altitud y la velocidad de la plataforma de lanzamiento. En otros casos, el alcance de enclavamiento (la distancia a la que el arma puede adquirir un objetivo válido) será inferior al alcance verdadero del arma. Ambas excepciones se indican en la descripción.

Modo HUD. El modo visualizado en la esquina inferior izquierda del HUD, bajo el indicador de velocidad aérea. Si el arma puede utilizarse en más de un modo, se separará por un guión.

Guía. El tipo de sistema de guía que utiliza el arma.

Coste. El coste del arma, en dólares, para los Gatos Salvajes.

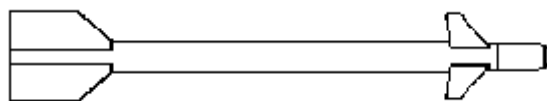
AIM-9J

Alcance 9 mn

Modo HUD SRM

Guía Guía por infrarrojos IR

Coste \$ 30.000



El AIM-9J es muy antiguo. Es un testimonio del diseño muy sólido de la serie Sidewinder que aún continúa en servicio. La cabeza buscapersona es de un tipo antiguo y es muy sensible a distracciones de contramedidas (bengalas). Estos misiles a veces han llegado a desviarse hacia el sol. Esta cabeza buscapersona no es lo suficientemente sensible para enclavarse frontalmente sobre un objetivo; el arma debe ver el aspecto posterior (la tobera de exhaustación caliente) para adquirir el objetivo. Sin embargo, tiene algunas ventajas ocultas. El misil se detona por un sensor de proximidad (como la mayoría de los AAM), pero la espoleta es tan antigua como el misil, y generalmente funciona sólo después de que el misil está dentro del objetivo. Esto significa que mientras el -9J fallará algunas veces el objetivo, cuando acierta, los resultados son catastróficos. Es también muy barato, como los AAM.

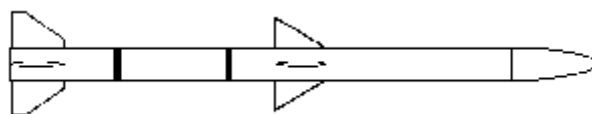
AMRAAM AIM-120

Alcance 40 mn

Modo HUD MRM

Guía Guía semiactiva por radar

Coste \$ 200.000



El misil avanzado aire-aire de alcance medio (AMRAAM) AIM-120 es actualmente el último grito en armamento BVR (más allá del alcance visual). Cuenta con un sistema de radar terminalmente activo con guía Bercial hasta el punto de activación, y es capaz de recibir actualizaciones durante su trayectoria. Esto significa que el misil se lanza en dirección a un avión no identificado (normalmente una señal de radar), mantiene su rumbo con giroscopios muy precisos y microprocesadores rápidos, y en un punto enciende su radar interno y persigue el objetivo por sí mismo. En cualquier momento, durante su vuelo, la plataforma de disparo puede transmitir un nuevo rumbo al misil a través de radio y el misil irá en otra dirección. El proceso de actualización durante la trayectoria se realiza normalmente por ordenador. El arma viaja a una velocidad punta de 4,2 Mach. El misil se detona mediante una espoleta de proximidad por láser muy rápida y fiable. El único inconveniente de este arma es que no puede girar muy bien, limitándose su uso a los combates aéreos. Pero, tal y como dicen, el largo alcance suple sus deficiencias.

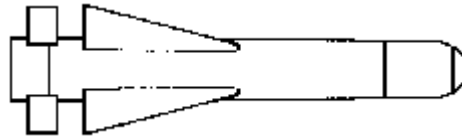
AGM-65D Maverick

Alcance 13 mn

Modo HUD IR

Guía Imágenes por infrarrojos

Coste \$ 100.000



El Maverick es un arma que puedes disparar y olvidarte del resto. Simplemente le enseñas el objetivo y te desentendes de lo demás; se dirige a la imagen del objetivo almacenada en la cabeza buscadora del misil. Para conseguir un enclavamiento positivo del objetivo, el misil debe ser capaz de “ver” el objetivo. Las condiciones visuales en el campo de batalla son difíciles, y raramente serás capaz de ver un objetivo a más de tres millas. El misil es lo suficientemente pesado como para destruir cualquier vehículo terrestre conocido, y también hará daños en embarcaciones pequeñas.

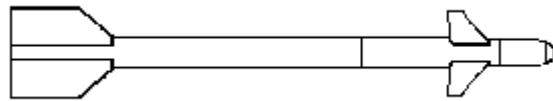
AIM-9M

Alcance 10 mn

Modo HUD SRM

Guía Guía por IR

Coste \$ 60.000



El -9M es un Sidewinder enormemente mejorado. La cabeza buscadora es menos propensa a la distracción, y puede lanzarse contra objetivos de todos los aspectos. La cabeza del misil es el doble de grande, y el mecanismo de espoleta realmente funciona, y va más rápido y más lejos que el -9J. También maniobra algo mejor. Las mejoras nunca son baratas, y este misil es el doble de caro que su hermano menor.

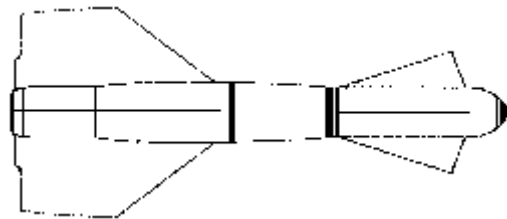
Bomba inteligente GBU-15(V)/B

Alcance 4mn

Modo HUD IR

Guía Imágenes por infrarrojos

Coste \$ 100.000



La GBU-15 (nadie excepto el maestro armero utiliza la designación completa de este arma) es fundamentalmente una bomba de 2.000 libras provista de un sensor de guía de tipo Maverick y dos juegos de aletas para control aerodinámico y de elevación. Es una bomba que se guía como un Maverick. Muchos pilotos utilizan la -15 para destruir objetivos grandes e importantes, como puentes y edificios. No puedes llevar muchas de ellas, así que escoge tus objetivos con cuidado.

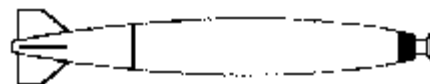
Bomba polivalente Mk82

Alcance N/D

Modo HUD CCIP/CCRP

Guía Ninguno

Coste \$ 10.000



La Mk 82 es el arma aire-tierra más simple del arsenal de los Gatos Salvajes. Cuanto más simple es el arma, más complicado es el sistema de lanzamiento y más entrenado tiene que estar el piloto. La Mk 82 no es una excepción. Son muy baratas comparadas con otras armas. Si puedes volar lo suficientemente bien como para utilizar eficazmente bombas de hierro, aumentarás considerablemente.

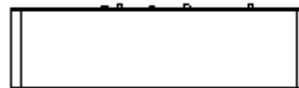
Compartimento múltiple para cohetes LAU-3

Alcance 2 mn

Modo HUD STRF

Guía Ninguno

Coste \$ 10.000



La LAU-3 es uno de los sistemas de lanzamiento desde el aire que más se utilizan actualmente: el cohete no guiado estabilizado con al etas. Su cabeza explosiva es pequeña, y muchos vehículos pueden soportar una o dos explosiones próximas al blanco, pero estas armas se lanzan en salvas. Dos compartimentos con 19 cohetes cada uno pueden lanzar 38 cohetes al objetivo en cuestión de segundos. El F16 puede llevar hasta 8 compartimentos y puede disparar todos los cohetes a la vez. Como ventaja añadida, pueden dispararse contra aviones si la aeronave objetivo se mantiene inmóvil durante el tiempo suficiente para alcanzarla.

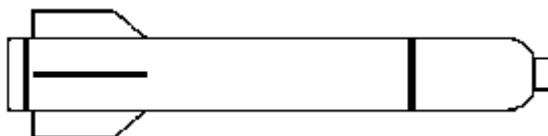
Lanzabombas Rockeye Mk20

Alcance N/D

Modo HUD CCIP/CCRP

Guía Ninguno

Coste \$ 20.000



El Rockeye es un proyectil que contiene 247 bombas de una libra y media. Estas se dispersan (cuando el arma explota a una distancia preestablecida sobre el suelo) y cubren un área de alrededor de 200 por 250 pies (unos 50.000 pies cuadrados). Las bombas detonan por impacto. La detonación de las bombas Rockeye es lo suficientemente intensa como para destrozar todos los vehículos con carrocería normal, y un impacto directo es suficiente para destruir un tanque si alcanza el motor.

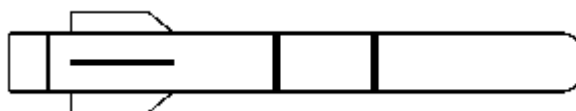
Munición Durandal para bombardeo de pistas de aterrizaje

Alcance N/D

Modo HUD CCRP

Guía Ninguno

Costes \$ 30.000



El Durandal está diseñado específicamente para destruir pistas áreas de refugios reforzados para aeronaves. Al lanzarse el arma, el Durandal despliega un paracaídas de frenado e inclina el morro hacia abajo. Al cabo de un tiempo, un propulsor de cohete en vía el arma hacia el suelo, donde explota. El Durandal puede penetrar urnas 16 pulgadas de hormigón o asfalto antes de que funcione la espoleta. La detonación crea un cráter profundo que es difícil de reparar. El radio de detonación del arma es muy pequeño, ya que la fuerza se ve confinada por el suelo, por lo que tienes que acertar justo en el blanco para utilizar un Durandal de forma efectiva.

ESPECIFICACIONES DE LOS AVIONES

Motores. El número de motores que tiene el avión. A menos que se indique lo contrario, está equipado motores a chorro.

Alcance Máximo. El rango operativo (ida) de la aeronave en millas náuticas con combustible interno, asumiendo con una aceleración constante de MIL 4 y con el avión sin carga.

VmaxAI. Velocidad máxima en nudos, sin carga, con el postquemador a máxima potencia a 36.000 pies.

VmaxBa. Velocidad máxima en nudos, sin carga, con el postquemador a máxima potencia, al nivel del mar.

Techo. La altitud máxima en pies que el avión puede alcanzar en vuel o estable.

Carga. La carga normal de armamento del avión.

Tipo de avión. Una estimación aproximada de lo avanzado que es el avión, basada tanto en la sofisticación de su radar como en otros criterios. La primera generación es la más antigua; la tercera es la más avanzada.

Maniob. Un índice general de maniobrabilidad basado en el radio de giro, la tasa de balanceo, la resistencia aerodinámica de las alas y la velocidad de ascenso.

F-16 Fighting Falcon

Motores 1

Alcance Máximo 905 mn

VmaxAI 1.158 nudos

VmaxBa 791 nudos

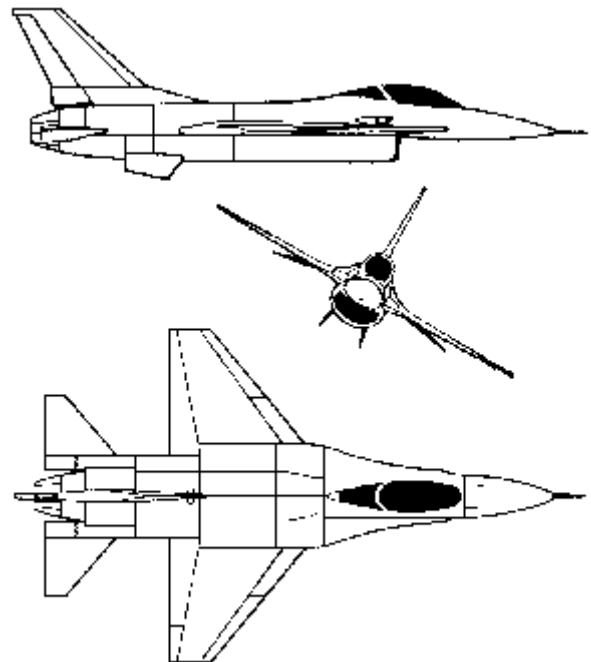
Techo 49.530 pies

Carga Vulcan M61A1 20 mm

Tipo de avión Tercera

Maniob Excelente

El F-16 es el avión que debes dominar y es uno de los aviones más versátiles y maniobrables del mundo hoy en día. Es un avión “electrónico”; los alerones y otras superficies móviles se activan mediante impulsos eléctricos, en lugar de utilizar voluminosos actuadores hidráulicos. Las señales eléctricas de los controles del piloto se introducen en un ordenador que determina la mejor forma de mover las superficies de control para obtener el resultado que el piloto ha pedido. Suena engorroso, pero el sistema electrónico supuso un salto cuántico en la tecnología de control de aeronaves. Los controles electrónicos son triplemente redundantes, por lo que son fiables incluso en las condiciones más arduas.



F/A-18 Hornet

Motores 2

Rango Máximo 950 mn

VmaxAI 1032 nudos

VmaxBa 795 nudos

Techo 50.400 pies

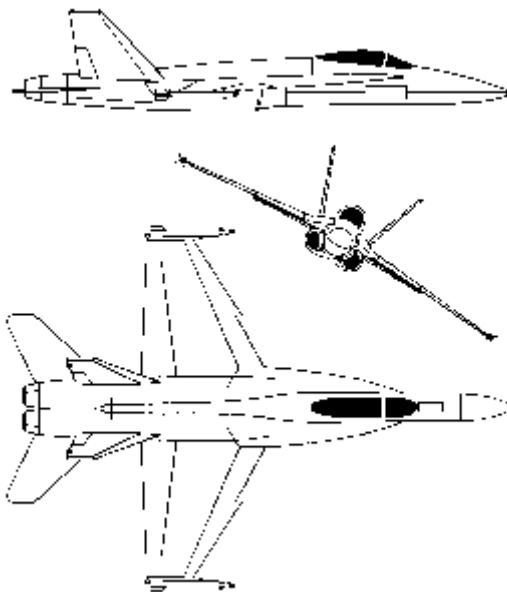
Carga Vulcan M61A1 20 mm

Tipo de avión Tercera

Maniob Buena a muy buena

El Hornet se diseñó como una aeronave “para todo”.

Lamentablemente, no destaca especialmente en ninguna situación. Tiene un radar muy bueno y puede llevar una gran cantidad de armamento, es muy maniobrable, tiene una gran tasa de balanceo, pero es mediocre en el combate aéreo debido a sus débiles motores.



F-15 Eagle

Motores 2

Alcance máximo . 1 881 mn

VmaxAI 1338 nudos

VmaxBa 810 nudos

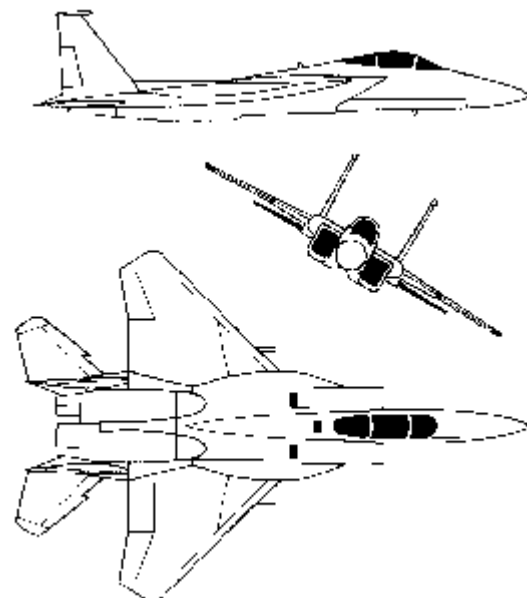
Techo 64.350 pies

Carga . Vulcan M61A1 20 mm

Tipo de avión . Tercera

Maniob Muy buena

El F-15 se diseñó para contrarrestar lo que se suponía iba a ser un superavión ruso: el MIG-25 Foxbat. Cuando se descubrió que el Foxbat era un interceptor dedicado y para nada un caza diseñado para asegurar la superioridad aérea, el F-15 se quedó como el primer avión caza del mundo. Tiene una velocidad máxima y una capacidad de giro impresionantes para un avión tan grande. Ten mucho cuidado cuando te enfrentes a este avión.



MiG-21 Fishbed

Motores 1

Alcance máximo 531 me

VmaxAI 1024 nudos

VmaxBa 540 nudos

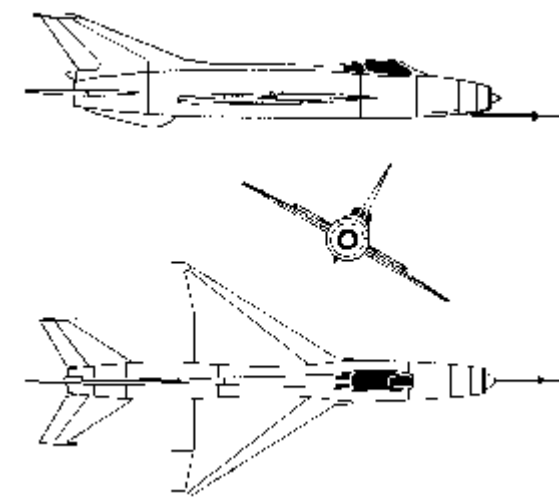
Techo 60.125 pies

Carga . Cañón GSh-23 mm

Tipo de avión Primera

Maniob Buena

El MIG-21 es un modelo antiguo en el Siglo XXI, pero su bajo precio y las inmensas cantidades producidas durante la guerra fría lo mantendrán en servicio durante un tiempo. En muchas fuerzas aéreas, sirve como nave para ataque a tierra, pero en países y escuadrones más



pobres realiza también misiones de interceptación y CAP.

MiG-29 Fulcrum

Motores 2

Alcance Máximo 806 mn

VmaxAI 1260 Los

VmaxBa 700 nudos

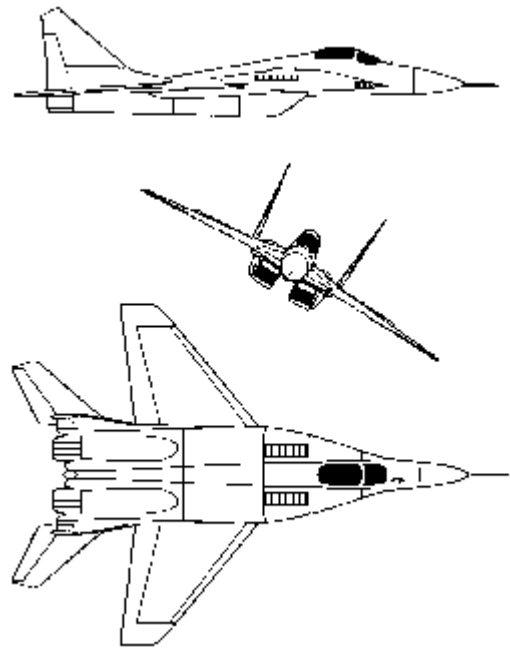
Techo 59.800 pies

Carga . Cañón de 30 mm

Tipo de avión Tercera

Maniob Muy buena a excelente

El Fulcrum es un buen rival para el F-16, y de hecho ambos aviones se diseñaron para la misma misión general: interceptaciones aéreas a corto alcance y misiones de ataque a tierra. El MIG-29 tiene una capacidad de supervivencia marginalmente mayor, gracias a su diseño de dos motores.



Su-27 Flanker

Motores 2

Alcance máximo 1000 mn

VmaxAI 1320 nudos

VmaxBa 725 nudos

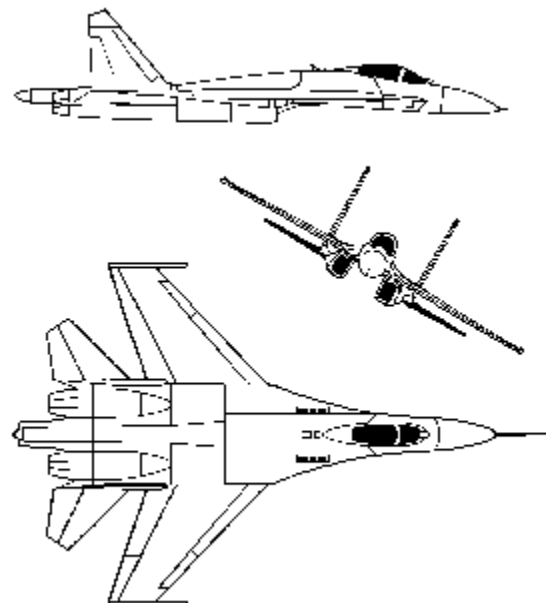
Techo 49.530 pies

Carga . Cañón de 30 mm

Tipo de avión Tercera

Maniob Muy buena a excelente

El gabinete de diseño Sukhot tenía un largo historial de diseño de aeronaves sólidas cuando produjo el Su-27, y el Flanker mantiene esa trayectoria. Es el más similar al F15, y tiene la misma misión: interceptación aérea de largo alcance y superioridad aérea.



C-130 Hércules

Motores 4 hélices

Alcance máximo 3.240 mn

VmaxAl 332 nudos

VmaxBa 332 nudos

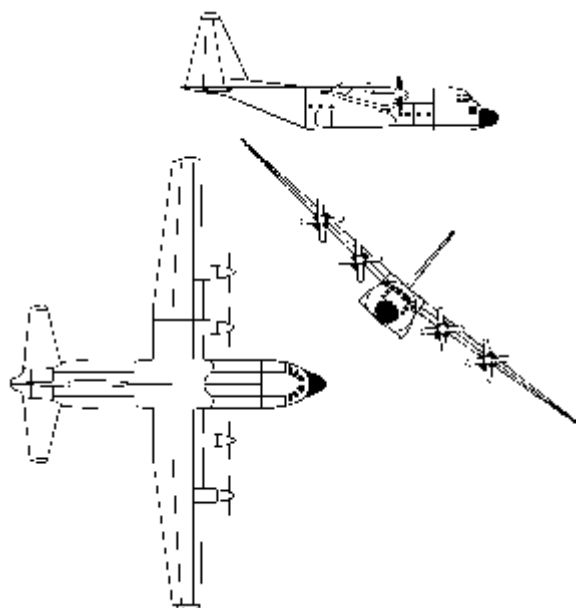
Techo 32.695 pies

Carga . Cañón de 30 mm

Tipo de avión . N/D

Maniob Prácticamente inexistente

El C-130 es universal en el oscuro mundo del piloto mercenario. Se utiliza habitualmente para transporte de tropas y suministros por todo el mundo.



Mirage 2000

Motores 1

Alcance máximo 741 mn

VmaxAl 1262 nudos

VmaxBa 800 nudos

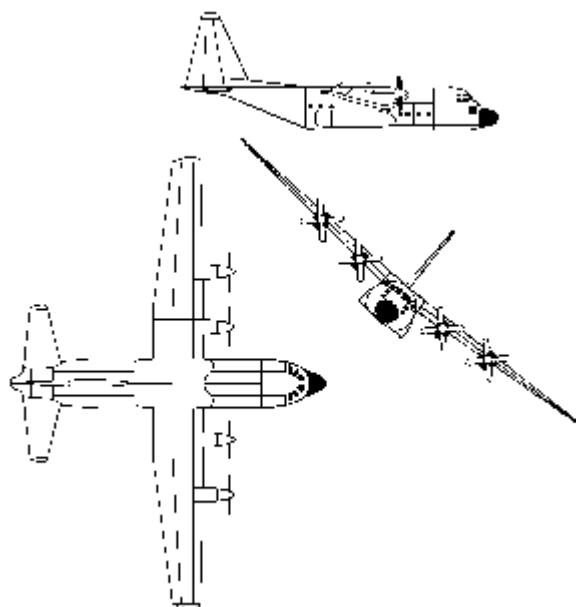
Techo 58.500 pies

Carga . Cañón de 30 mm (2)

Tipo de avión Segunda

Maniob Buena

El Mirage 2000 es un caza francés antiguo, pero popular, destinado a la exportación. La gran ala delta está ligeramente cargada, y produce una gran resistencia aerodinámica en maniobras, perdiendo velocidad rápidamente. Puede realizar misiones de interceptación y ataque a tierra. Es ligeramente mejor que un MIG-21 en un combate aéreo.



A-10 Thunderbolt II

Motores 2

Alcance máximo 1189 mn

VmaxAI 381 nudos

VmaxBa 381 nudos

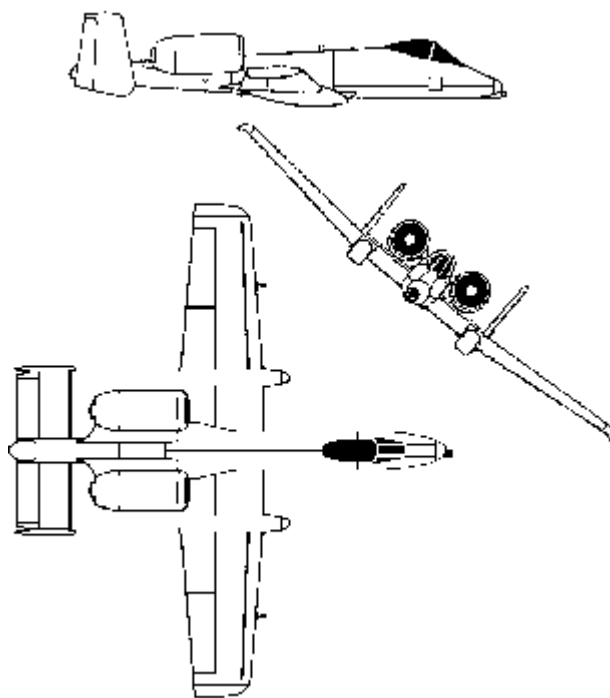
Techo 44.525 pies

Carga DPU de 30 mm

Tipo de avión Segunda

Maniob Muy buena

El Warthog (tal y como lo llaman los pilotos) es un avión dedicado de ataque terrestre. Las presas naturales del Warthog son los tanques principales de batalla, y lleva el cañón más potente de todas las aeronaves: el GAU-8A Avenger con siete cañones de 30 mm, que dispara proyectiles de uranio empobrecido. El cañón se diseñó para objetivos terrestres, pero los pilotos de Warthog sueñan con el día en que puedan saltar sobre un avión demasiado confiado.



Tornado

Motores 2

Alcance máximo 1691 mn

VmaxAI 1262 nudos

VmaxBa 792 nudos

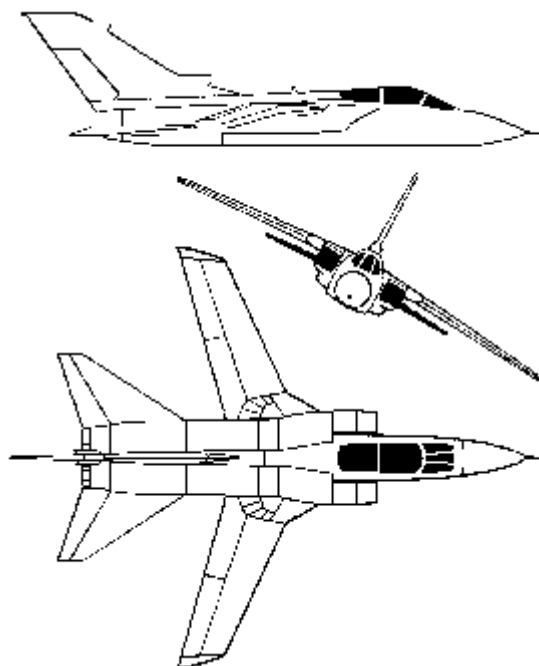
Techo 69.338 pies

Carga . Cañón de 27 mm (2)

Tipo de avión Segunda

Maniob Regular

El Tornado fue un proyecto de diseño conjunto británico, alemán e italiano que se terminó a mediados de los años ochenta. La idea era crear un reactor que pudiera configurarse como un avión para ataque terrestre o como una plataforma de superioridad aérea. Estuvieron muy cerca de conseguirlo. El Tornado que aparece aquí es la versión de caza. Si este avión tiene un punto débil, es su reducida velocidad máxima.



Lear Jet

Motores 2

Alcance máximo 1080 mn

VmaxAI 400 nudos

VmaxBa 400 nudos

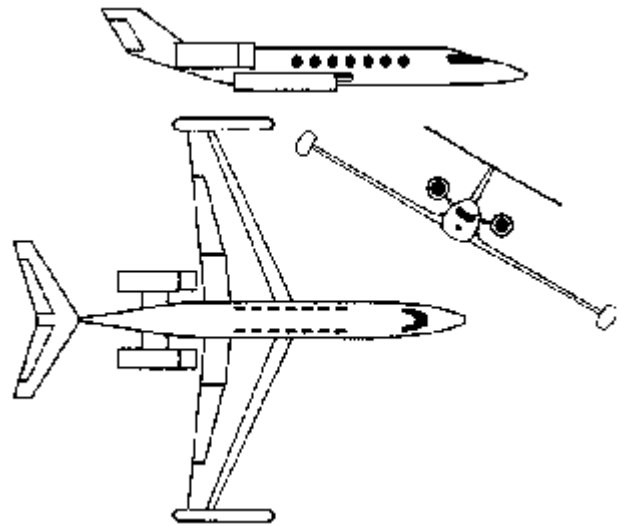
Techo 37375 pies

Carga . N/D

Tipo de avión N/D

Maniob Buena

El Lear es el medio de transporte preferido de los ejecutivos en el Siglo XXI.



E-3 Sentry “AWACS”

Motores 4

Alcance máximo 4.374 mn

VmaxAI 460 nudos

VmaxBa 422 nudos

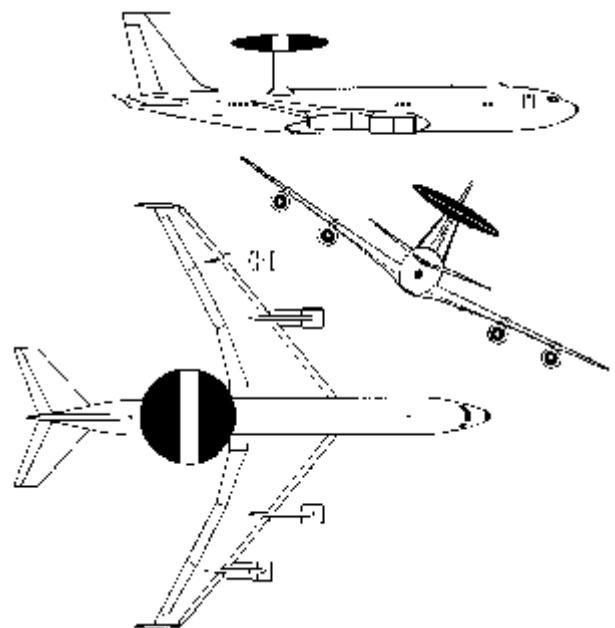
Techo 39.650 pies

Carga . N/D

Tipo de avión N/D

Maniob Limitada

El E-3 es lo último en aeronaves de observación por radar; Su potente radar puede realizar un seguimiento de un gran número de contactos aéreos y terrestres. Su función en una misión aérea es detectar a las aeronaves que se acercan, clasificarlas como enemigos o amigos y enviar vuelos de cazas para interceptarlas. Es uno de los mas valiosos objetivos aéreos en la actualidad.



YF-23

Motores 2

Alcance máximo 1.296 mn

VmaxAI 1.300 nudos

VmaxBa 790 nudos

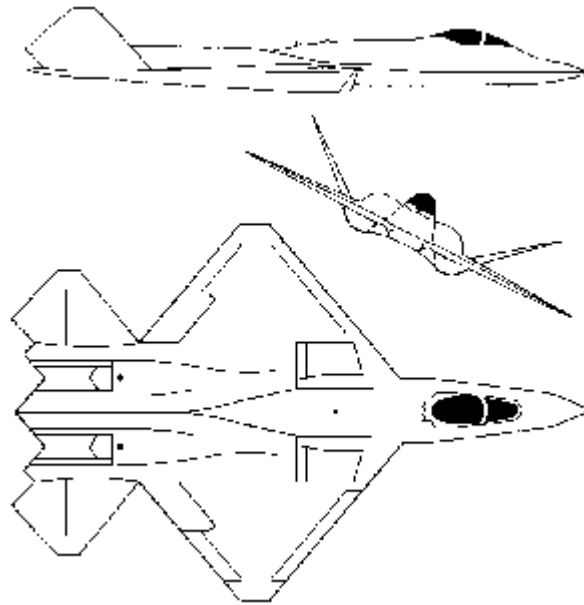
Techo 60.000 pies

Carga . Vulcan M61A1 de 20 mm

Tipo de avión . Tercera

Maniob Excelente

El YF-23 fue uno de los dos diseños de avión avanzado que compitieron a finales de los ochenta y principio de los años noventa. El otro caza era el YF-22. El YF-23 perdió en la competición, pero se ha producido en números limitados debido a las demandas del mercado mercenario actual. Es muy rápido, muy difícil de detectar, y muy peligroso en combate. Este avión come Falos para desayunar, y sus pilotos le llaman la “Viuda Negra”.



F-22

Motores 2

Alcance máximo 1.300 mn

VmaxAI 1.330 nudos

VmaxBa 795 nudos

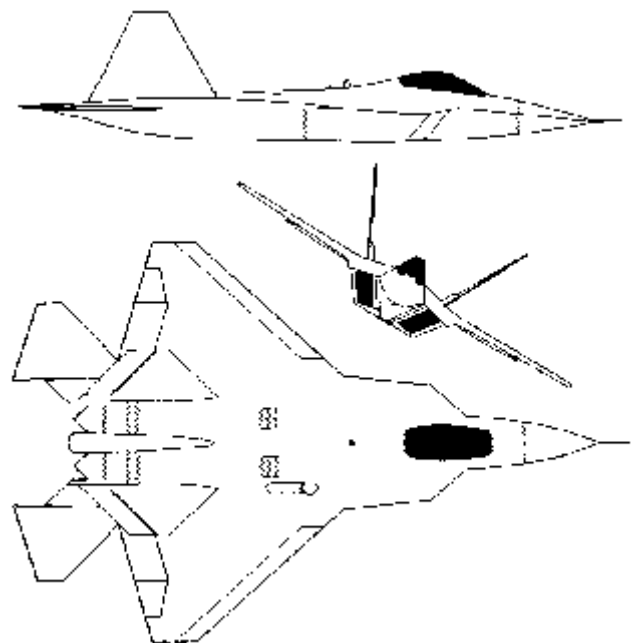
Techo 60.000 pies

Carga . Vulcan M61A1 de 20 mm

Tipo de avión Tercera

Maniob Excelente

El F-22 ganó la competición de aviones avanzados de EE.UU., y fue adoptado como el nuevo avión de superioridad aérea, sustituyendo a los viejos F-15. Es más rápido que el -15, más difícil de detectar en el radar y por IR, y mucho más maniobrable gracias a su empuje parcialmente orientable.



TU-20

Motores 4 Prop

Alcance máximo 8.000 mn

VmaxAI 500 nudos

VmaxBa 410 nudos

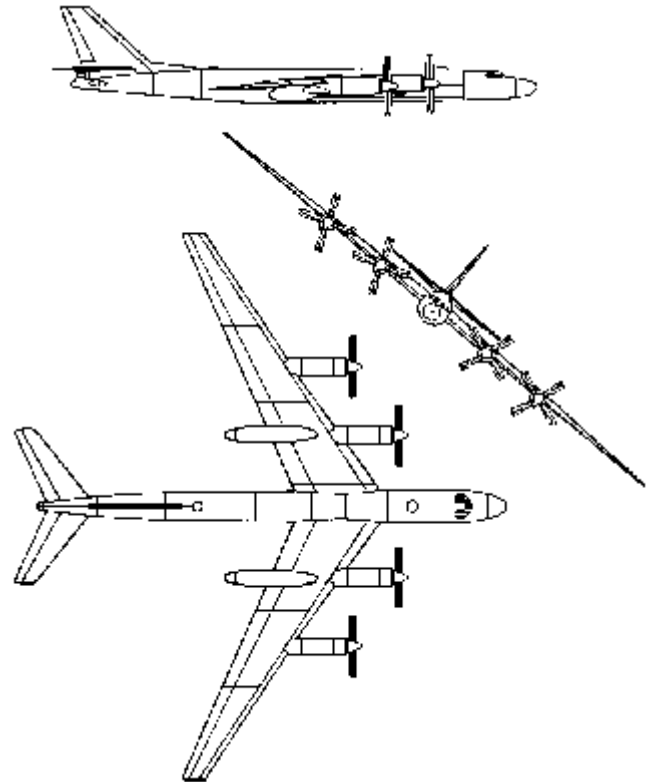
Techo 40.625 pies

Carga N/D

Tipo de avión Primera

Maniob Limitada

El TU-20 (designación militar: TU-95 Bear D) representó el apogeo de la tecnología de bombarderos intercontinentales accionados por hélice en los años cincuenta. Sobrevive en la actualidad como un avión de exportación en las fuerzas aéreas de algunos de los países del tercer mundo más adinerados y en grandes empresas. El Bear se usa especialmente para distribuir bombas nucleares en caída libre, pero también puede provocar grandes daños con bombas de 500 libras.



747 Jumbo Jet

Motores 4

Alcance máximo 4.374 mn

VmaxAI 400 nudos

VmaxBa 400 nudos

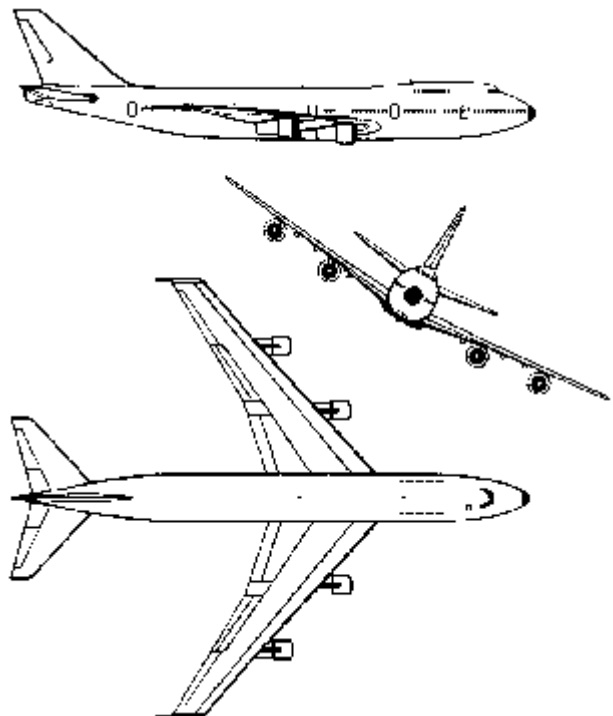
Techo 37.650 pies

Carga N/D

Tipo de avión N/D

Maniob Limitada

El 747 lo utilizan una larga lista de líneas aéreas comerciales y varias empresas. Es aún más vulnerable que el E-3, ya que sólo tiene un radar de corto alcance para avisar de las amenazas enemigas. No tiene ninguna de las sofisticadas contramedidas electrónicas ni los sistemas de señuelos de un avión militar.



GLOSARIO

AAA Artillería antiaérea.

AAA. Misil aire-aire.

Abatir. Derribar.

ACM. Modo de maniobra de combate aéreo (HUD).

AGM. Misil aire-tierra (p.ej. AGM-65D Maverick).

Alza óptica. El punto central del retículo de mira del Vulcan, utilizado en combate aéreo.

AMRAAM. Misil aire-aire avanzado de alcance medio.

Angeles. Altitud de un avión en miles de pies. Ejemplo: Angeles 29 significa 29.000 pies.

Arma de aspecto posterior. Un misil aire-aire que sólo se puede enclavar en la parte posterior (chorro de escape) de un blanco.

Arma multiaspecto. Un arma que se puede utilizar independientemente del punto hacia el que esté mirando el blanco (aspecto).

Arrollar. Plena potencia militar.

Balanceo. Girar el avión alrededor de su eje longitudinal.

Balística. Directo.

Bandidos. Aeronave enemiga identificada positivamente.

Bengalas. Vainas de productos químicos que se lanzan y se incendian justo detrás del avión para despistar la búsqueda de calor de los misiles dándoles una fuente de brillo alternativo para guiarse.

BFM. Maniobras básicas de caza. Tácticas de caza básicas uno a uno que se utilizan como componentes para un entrenamiento más avanzado.

Bingo. Como en “bingo combustible” o “bingo punto”. El punto de una misión en el que un avión debe volver a la base inmediatamente si no desea quedarse sin combustible.

Bombardeo de prisión. Soltar bombas aire-tierra en caída libre.

Cabeceo. Elevación o descenso del morro del avión con respecto al plano de las alas.

Cabeza captadora La parte del misil que realiza un seguimiento del blanco.

CAP. Patrulla de combate aéreo.

CBU. Unidad de bomba de racimo (p.ej.: Mk 20 Rockeye).

CCIP. Punto de impacto calculado continuamente (modo HUD).

CCRP. Punto de disparo calculado continuamente (modo HUD).

Cintas antirradar. Tiras mylar revestido de metal en grandes cantidades que se sueltan desde un avión para confundir los misiles guiados por radar.

Combate aéreo. Batalla aérea que se desarrolla con gran rapidez en un espacio reducido entre aeronaves enemigas.

Conciencia situacional. La comprensión intuitiva (que se logra mediante el entrenamiento) del lugar en el que se encuentra el cielo en relación con todo lo demás que hay en el aire. Es la aptitud más importante que puede desarrollar un piloto de caza.

Desorientar. Confundir la cabeza de seguimiento de un misil que se acerca para que falle el blanco.

Desvanecimiento. Pérdida de visión y/o conocimiento provocado por fuerzas G positivas.

DGFT. Modo de combate aéreo (HUD).

DPU Uranio empobrecido.

EL. Pérdidas extraordinarias. Muchos contratos de mercenarios incluyen una cláusula EL para protegerse contra estas pérdidas.

Enclavamiento. Ver Enclavamiento de misil.

Enclavamiento de misil. Cuando la cabeza del misil capta el blanco. A menudo va acompañado de una señal acústica en la cabina (el “tono”). Ver también “Tono”.

Eyección. Saltar del avión.

Fantasma. Aeronave con intenciones desconocidas.

Frenos aerodinámicos. Denominados asimismo flaps desaceleradores, oponen una resistencia masiva al aire para frenar el avión rápidamente.

Furball. Un combate grande y confuso.

GBU Unidad de combate guiada.

Guiñada. Girar el avión a izquierda o derecha con el timón de dirección.

HUD. Pantalla de visualización superior.

I-R. Modo infrarrojos (HUD).

IFF. Identificación amigo o enemigo. Te permite decirle a las naves que hay naves enemigas más allá del alcance visual. Todos los avión es que están del mismo lado de un enfrentamiento tendrán un transmisor-receptor de radio ajustado a una cierta frecuencia. Cuando tu radar designa un objetivo aéreo, tu radio envía un impulso codificado al objetivo. Si obtiene la respuesta apropiada del ordenador del objetivo, sabes que el objetivo es amigo, y se dibuja una “x” en el cuadro de blanco.

Iluminar. Transmitir señales de radar hacia el objetivo.

Incursión. Ataque aéreo.

IN RNG. Indicador “dentro del alcance” (HUD).

IR. Infrarrojos.

Irrupción. Atacar a un grupo de aviones con intenciones desconocidas.

Jock. Un piloto de caza (como en “jock de caza”).

La incordiante Beti. La voz femenina del sistema de aviso de colisión terrestre del F- 16 (“Arriba..., Arriba...”).

Ladeo. Balancear un avión de forma que las alas no queden paralelas al suelo.

Línea de agua. La línea del horizonte en la pantalla del radar aéreo. Muestra un carácter en forma de W en el centro.

Línea de altitud. Una determinada altitud que no debes cruzar por alguna razón. Ejemplo: “Hay un límite de altura en Angeles 10. Cualquiera que descienda por debajo de ese límite es blanco seguro para la artillería antiaérea”.

Mach. Mach 1 es la velocidad del sonido. Mach 2 es dos veces la velocidad, y así sucesivamente.

Mal de altura. El resultado de llevar tu avión contra el suelo (como en “Sufrió mal de altura la semana pasada”).

MFD. Pantalla multifunción. Las MFD sustituyen al confuso grupo de indicadores analógicos que caracterizaban las cabinas de los pilotos del pasado con una o dos pantallas de vídeo con múltiples modos. Ahora los pilotos tienen un confuso grupo de conmutadores para cambiar los modos en cada pantalla. Milla náutica. 2000 yardas, o 1,1 4 millas.

MNC. Empresa multinacional.

MRM. Misil de alcance medio.

Nave espacial. Argot utilizado por los pilotos de caza para referirse al F-15.

NM. Milla náutica.

Nudo. Una milla náutica por hora.

Paquete. Un grupo de aviones con diferentes cargas de armas pero el mismo objetivo.

Pérdida de conocimiento. Pérdida de conocimiento y/o visión causada por fuerzas G negativas.

Pérdida de visión. Pérdida de visión en color provocada por excesivas fuerzas G positivas, que precede inmediatamente al desvanecimiento.

RAW. Receptor de aviso de radar. También conocido como indicador de aviso de amenaza (TWI).

Retícula. La parte central del alza óptica (retículo de mira). Rotación . El punto durante el despegue cuando la rueda del morro se separa de la pista.

Saltar. Atacar a otro grupo de aviones.

SAM. Misil superficie-aire.

Seis. La posición seis en punto (directamente detrás de ti).

Sistema de intercomunicación acústico. Cuando un avión rebasa su ángulo de ataque crítico.

Soltar lastre. Desprenderse de las municiones (excepto los misiles aire-aire) con el fin de aumentar la maniobrabilidad inmediatamente antes de un combate aéreo.

SRM. Misil de corto alcance; también modo de misil de cono alcance (HUD).

STRF. Modo de ataque en vuelo bajo.

STT. Modo de seguimiento de objetivo único (en radar aire-aire MFD). Superficies de control. Las superficies móviles que controlan la maniobrabilidad de un avión.

TDF. Fuerzas Diplomáticas Turcas.

Tono. La señal acústica que indica el enclavamiento del misil (como en “He conseguido tono...”).

TWI. Indicador de aviso de amenaza.

Vampiro. Misil aire-tierra que se acerca.

Vuelo. Un grupo de tres o cuatro cazas configurados para la misma misión.

Warthog. Apodo del A- 10 entre los pilotos.

Zorro1. “Estoy lanzando un misil guiado por radar”.

Zorro2 Mike. “Estoy lanzando un misil Sidewinder-M”.

Zorro3. “Estoy lanzando un misil Sidewinder-J”.