"SUPERFORTRESS"

por Steve Dixon y Shawn Rife

CONTENIDOS

1.0 INTRODUCCIÓN 2
1.1 Reglas del Juego 2
1.2 Equipo del Juego 3
1.3 Dados 3
1.4 Identificación de las Fichas..... 3
2.0 PASOS PRE-MISIÓN 4
2.1 Preparación 4
2.2 Selección del Blanco 4
2.3 Otros parámetros de la Misión 6
3.0 COMIENZO DE LA MISIÓN 9
3.1 El tiempo en el despegue 9
3.2 Procedimiento de despegue..... 9
4.0 LAS ZONAS 10
4.1 Movimiento 10
4.2 Presurización 11
4.3 Consumo de Combustible 13
4.4 Tiempo Climatológico 14
4.5 Navegación 15
4.6 Sucesos al Azar 17
4.7 Abortar la Misión 17
4.8 Formaciones 18
5.0 COMBATE 19
5.1 Determinar la resistencia de los Cazas japoneses 19
5.2 Determinar los atacantes Misiones "Diurnas" 20
5.3 Fuego Defensivo del B-29 22
5.4 Fuego Ofensivo Japonés 24
5.5 Colisiones en el aire 25
5.6 Ataques Sucesivos 26
5.7 La Acción Evasiva 27
5.8 Procedimiento de combate en Misiones "Nocturnas" 27
6.0 SOBRE EL BLANCO 29
6.1 Determinar la visibilidad del Blanco ... 29
6.2 Fuego Antiaéreo Japonés (FLAK) 29
6.3 Bombardeo 31
6.4 Flak adicional 32
6.5 Turno De Vuelta 32
7.0 DAÑO EN EL BOMBARDERO 33
7.1 Tablas de Daños 33
7.2 Motores estropeados 33
7.3 Congelaciones 34
7.4 Sin Oxígeno 35
7.5 Fuegos en el avión 35
7.6 Movimiento de la tripulación 36
8.0 ACABANDO LA MISIÓN 37
8.1 Aterrizajes 37
8.2 Saltar en paracaídas 37
8.3 En Las Marianas 38
8.4 En Iwo Jima 38
8.5 En Japón 38
8.6 En el Mar 39
9.0 CONDICIONES DE VICTORIA 40
9.1 Interrogatorio Post-Misión 40
9.2 Evaluación de daño en Área Urbana ... 40
9.3 MISIÓN. Condiciones de Victoria 40
9.4 CAMPAÑA. Condiciones de Victoria 41

FUENTES SELECCIONADAS Y LECTURAS RECOMENDADA 41

CRÉDITOS 41

INTRODUCCIÓN

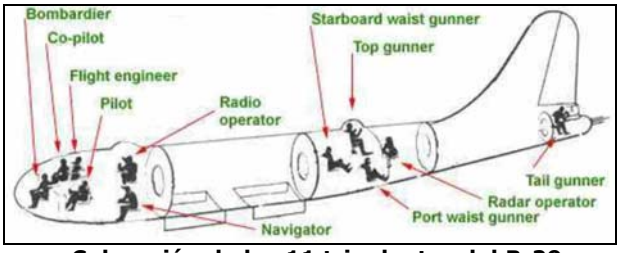
"El B-29 es exactamente lo que su nombre significa… una Superfortaleza… más grande y mejor que el B-17.

El B-29 es el primero de los 'bombarderos muy pesados'. En realidad, en el tamaño físico no es mucho más grande que un B-17 o un B-24, pero su peso y poder es dos veces el suyo y su velocidad es bastante mayor. Sobrecargado por la gasolina y el aceite para un viaje más largo, lleva casi tanto combustible como un vagón tanque de ferrocarril. Con su carga normal, pesa tanto como un 1/7 de una locomotora de ferrocarril y tiene cuatro veces su poder. Está diseñado para llevar cargas pesadas a largas distancias a alta velocidad y gran altitud.

El B-29 es un aeroplano joven, pero rápidamente demostrará sus capacidades… y usted como un comandante de avión tendrá mucho que ver en su futuro."

MANUAL DE ENTRENAMIENTO DE COMANDANTE DE AVIÓN PARA LA SUPERFORTALEZA, HQ AAF, REV. 1 de febrero de 1945

"SUPERFORTRESS" es un juego en solitario en el que se destaca el bombardero tecnológicamente más avanzado de la Segunda Guerra Mundial -el B-29- volando como parte de la Vigésima Fuerza Aérea desde las Islas Marianas contra objetivos en y alrededor de Japón a finales de 1944 y 1945.



Colocación de los 11 tripulantes del B-29

Liso, rápido, y monstruoso en tamaño, el B-29 Superfortress normalmente llevaba una tripulación de 11: Piloto, Copiloto, Bombardero, Navegante, Ingeniero de vuelo (responsable de supervisar los motores y el suministro de combustible), Operador de Radio, Controlador de Fuego Central (CFC), Artillero Izquierdo, Artillero Derecho, Operador de Radar, y Artillero de Cola. El B-29 tenia dos Bodegas de Bombas, tres cabinas presurizadas (la carlinga, el compartimento de los artilleros y el compartimento del artillero de cola), torretas controladas por control remoto, y el radar tanto para la identificación de la navegación como del objetivo. Su alcance era dos veces el del B-17 Flying Fortress. Era impulsado por cuatro motores radiales de 18 cilindros, Wright R3350, cada uno de ellos capaz de dar más de 2200 caballos de fuerza (a pesar de su potencia, los motores fueron una debilidad del avión puesto que eran notoriamente propensos a incendiarse y funcionar deficientemente). Dos torretas superiores y dos inferiores, cada una de ellas con un montaje gemelo de ametralladoras de calibre .50 mientras que las armas de cola incluían tanto dos ametralladoras de calibre .50, como, al principio, un cañón de 20 mm.

Los motores del B-29

Un observador japonés escribió un poco después de la guerra: *"La vista de un brillante B-29 con su estela de vapor blanco alto en el cielo, o volando bajo sobre la tierra, no solo inspiró el odio y el miedo en la gente que se vio amenazada por él; bastantes de ellos, extraño como pueda parecer, no podían resistirse a llenarse de admiración por su belleza y su perfección tecnológica. Fue un verdadero símbolo de la mayor fuerza y la civilización más avanzada de los Estados Unidos."*

1.1 REGLAS DEL JUEGO:

Una partida al juego "SUPERFORTRESS" es similar a, aunque en cierta medida más compleja, el juego B-17, QUEEN OF THE SKIES, de Avalon Hill. Se reconoce algún parecido con este juego. Sin embargo, es un nuevo juego partiendo desde cero -no tienes que tener el B-17, QUEEN OF THE SKIES para jugar con SUPERFORTRESS. Las reglas están organizadas según la secuencia de juego en cualquier misión típica. Todas las tablas nuevas están incluidas y organizadas en el orden en el que más probablemente van a ser necesarias durante el juego. También se incluyen detalladas notas de diseño. SUPERFORTRESS está diseñado para

ser tan realista como sea posible permitiendo su jugabilidad.

Se sugiere que el jugador lea las reglas y entonces intente volar una misión de práctica (ver la "nota" después de la Sección 2.2 más adelante).

Nota que ciertas reglas están marcadas con un símbolo **Ω**. Esto significa que los principiantes (o alguien interesado en un juego más rápido) debería sentirse libre de saltar esa sección si lo desea e ignorar sus cláusulas durante el juego.

Ten en cuenta que en este juego, tu bombardero es un lote "MO" B-29 Superfortress construido por la mejor gente de la planta de Martin en Omaha, Nebraska en 1944.

1.2 EQUIPO DE JUEGO

Para jugar una partida es necesario lo siguiente:

1) Hoja de Registro de Campaña
2) Hoja de Registro de Misión
3) Tablero de Movimiento Estratégico (Tablero Principal)
4) Marcador de Blanco
5) Tablero de Colocación de la Tripulación
6) Hoja de Daño Urbano en el Blanco
7) Tablas de Juego
8) Fichas de Tripulantes
9) Marcadores de Presurización, Altitud, Clima, y Navegación
10) Fichas de Cazas Japoneses
11) Carta de Colocación de los cazas en sus Ángulos de Ataque -posiciones horarias- (en el Tablero Principal)
12) Marcadores de Ametralladoras
13) Marcadores de Cazas US de escolta
14) Marcadores de Daño del B-29
15) Marcadores misceláneos del juego

1.3 DADOS

Hacen falta dos dados de 6 caras para jugar. A lo largo de las reglas, la indicación de "1D" significa tirar un dado, y la indicación "2D" significa tirar dos dados. Las Tablas 2-2D, 2-2E, 2-3 son casos especiales. Al tirar "2D" sobre estas tablas, trata el primer dado como el dígito de las decenas y el segundo dado, como el dígito de las unidades (es ventajoso utilizar dos dados de diferentes colores para esto). La tirada de dos dados en estas tablas así generará 35 números aleatorios diferentes, yendo desde un resultado mínimo de "11" hasta un máximo de "66".

1.4 IDENTIFICACIÓN DE LAS FICHAS

Caza japonés. Cada caza está representado por una banda de color para indicar la habilidad del piloto: Color verde = novato; color azul = normal; color rojo = As. Un caza con la Luna en la parte superior derecha, indica que es un caza nocturno.

Ficha de tripulante. Hay 11 fichas de tripulantes representando todas las posiciones del B-29.

Armas Especiales. Hay 3 fichas de armas especiales: Cohetes, Bombas y el Baka (Ohka).

Marcadores de Bajas. Hay 3 tipos de marcadores de bajas: Muerto, Herido Grave y Congelado.

Marcador de Colisión. Colócalo encima del caza japonés en el que se requiera. Un caza con ese marcador encima, intentará colisionar con el B-29.

Marcador del Blanco. Colócalo en la Zona del Blanco en el Tablero de Combate en el Casillero de Movimiento Estratégico.

Marcadores de Daños. Hay varios tipos de marcadores que cubren diferentes áreas del B-29. Se van colocando en el Tablero de Combate, según se van necesitando. No todos los sistemas están representados. Los jugadores deben tomar notas de otros daños en la Hoja de Misión.

Marcadores de Ametralladoras: Colócalos encima de los ca-

zas japoneses cuando se dispare contra ellos. Está representada cada posición de ametralladoras.

Extintores portátiles: Se ponen en el Tablero de Colocación de la Tripulación y se utilizan cuando se precisan.

Marcadores de Información: Altitud, Navegación, Presión de la Cabina y el Clima se colocan en su casilla apropiada en el Tablero de Combate.

Marcadores de Flak y de Reflector: Se colocan en el recuadro de la Zona del Blanco en el Tablero de Combate. Utilízalo como un recordatorio de la situación.

Marcador de Caza Dañado: Se pone encima del caza japonés que ha sido dañado por las ametralladoras del B-29.

Marcadores de Escolta: El P-51, P-38 y Hellcat representan la escolta USA cuando está disponible. Se colocan en la casilla de cazas de escolta en el Tablero de Combate cuando se utilizan.

B-29: Se coloca en el Casillero de Movimiento Estratégico y se va moviendo Zona por Zona, casilla a casilla.

2.0. PASOS PRE-MISIÓN

"Ninguna parte del Imperio japonés está ahora fuera de alcance. Japón ha sembrado el viento; ahora está recogiendo tempestades." – Gen. Henry H. "Hap" Arnold

2.1. PREPARACIÓN

Para preparar el juego, encuentra un lugar donde puedas tener bastante espacio para colocar varias hojas y fichas. La mesa es un buen lugar o un espacio desocupado en el suelo. Asegúrate de que tu B-29 tiene un apodo y la tripulación al completo está registrada en la Hoja de Registro de Campaña. ¡Nota que en la primavera de 1945, la Vigésima Fuerza Aérea establece los viajes de combate de los B-29 en **35** misiones (ante la decepción de muchas tripulaciones que habían esperado 30!) Por lo tanto, el objetivo de "SUPERFORTRESS" es completar 35 misiones a salvo y así ganar un boleto a casa a tiempo para celebrar el "V-J Day" …

2.2 SELECCIÓN DEL BLANCO

Tira para el objetivo de la misión según las instrucciones debajo y regístralo en la Hoja de Campaña y en la Hoja de la Misión. Coloca el Marcador de Objetivo en la Casilla de Movimiento Estratégico en el espacio de la Zona apropiada para el objetivo (ver la **Tabla 2-9**).

Nota de Diseño: *Volar con un nuevo y sofisticado bombardero en gran parte sin haber sido probado en combate desde austeras bases aéreas, sobre unas grandes distancias de agua, contra una imprevista pauta meteorológica y con una inteligencia de selección de objetivo inadecuada, planteó incomparables desafíos para las tripulaciones y planificadores de la Vigésima Fuerza Aérea. En la búsqueda de la táctica óptima que demostraría ser decisiva, hubo mucha experimentación "sin abandonar el trabajo" (misiones diurnas contra misiones nocturnas, Altitudes altas contra bajas, bombas de Alto Explosivo contra bombas incendiarias, etc.) en la utilización de los B-29 a lo largo del anterior año de la guerra. El proceso de selección de objetivo que sigue es más complicado que el usado para B-17 QUEEN OF THE SKIES, pero contiene con exactitud las diferentes opciones que estaban disponibles a los comandantes al seleccionar las misiones.*

A. Si es una de las Misiones nº 1-10, tira para la misión y el objetivo en la Tabla de Blancos para las Misiones **2-1**. En caso contrario, ve al Paso **B** *(**excepción**: recomendamos a los principiantes seguir con las Misiones nº 1-10).*

2-1 BLANCOS DE LA MISIÓN 1 A LA 10

	BLANCO	TIPO	ZONA
2	Iwo Jima	Aeródromo	6
3	Nagoya	Área Urbana	11
4	Akashi	Fábrica de aviones	12

Nota de Jugador: *Las misiones **nº 1-10** simulan las misiones voladas por la Vigésima Fuerza Aérea desde las Marianas desde noviembre de 1944 a febrero de 1945.*

B. Ω *Salta este paso si vuelas una misión de la **Tabla 2-1**.* En caso contrario, tira dos dados para determinar si la Misión será "Diurna" o "Nocturna": **"2-6"** = Misión "Nocturna", **"7-12"** = Misión "Diurna". Entonces tira para el Tipo de Objetivo en la **Tabla 2-2A**. Anota esta información en la Hoja de la Misión.

Ω **2-2 -A- BLANCOS DE LA MISIÓN 11 A LA 35**

	RESULTADO
2-6	Misión Nocturna
7-12	Misión Diurna

	TIPO DE BLANCO DIURNO (a)	TIPO DE BLANCO NOCTURNO
2	Área Urbana (b)	Área Urbana (b)
3	Área Urbana (b)	Área Urbana (b)

Nota de Diseño: *Las Misiones de siembra de minas no están incluidas en este juego. Las Misiones de siembra de minas fueron voladas casi exclusivamente por la 313ª Ala de Bombardeo, una de las cinco Alas de Bombardeo de los B-29 con base en las Marianas (las otras Alas fueron la 58ª, 73ª, 314ª, y 315ª). La 313ª comenzó sus operaciones de combate a principios de 1945 después de un entrenamiento especial para las tripulaciones y de hacer modificaciones menores a los aviones para proporcionar el anclaje para las vías estáticas de paracaídas (cada mina se lanzaba con un pequeño paracaídas diseñado para proteger de cualquier daño el sensible equipo dentro de la mina al hacer contacto con el agua). El añadir esta opción a "SUPERFORTRESS" habría aumentado la complejidad sin realzar el realismo.*

Nota de Diseño: *Aunque los ataques también fueron hechos contra la industria petrolera japonesa, la mayoría fueron llevados a cabo como parte de una campaña especializada volada casi exclusivamente por la 315ª Ala de Bombardeo (VH), cuyas unidades no estuvieron totalmente listas para el combate hasta junio de 1945. La 315ª voló con B-29 especialmente equipados, incluyendo el más exacto radar AN/APQ-7 (Águila) en vez del convencional AN/APQ-13. Aproximadamente el 6% de todo el combate en las salidas de bombardeo voladas por la Vigésima Fuerza Aérea fue dirigido contra objetivos de petróleo y de combustible. El añadir esta opción a "SUPERFORTRESS" habría aumentado la complejidad sin realzar el realismo.*

Nota de Jugador: *Las misiones **nº 11-35** representan las misiones voladas por la Vigésima Fuerza Aérea desde marzo de 1945 hasta agosto de 1945, asumiendo un promedio de aproximadamente 5-6 misiones por mes.*

C. Ω *Salta este paso si estás volando una misión de la **Tabla 2-1**.* Tira para la Altitud de Misión "Diurna" en la **Tabla 2-2B** (para propósitos de juego, la altitud "AL" (alta) es aproximadamente 26.000 pies y más alto, la altitud "BA" (Baja) es aproximadamente 12.000 pies y más bajo, y la altitud "MED" (media) es un intermedio de ambos). ***NO confundas "la altitud" con la "Posición del Escuadrón en la Formación"*** **(ver la Tabla 2-5)** (por ejemplo, tu B-29 puede estar en la formación "Baja" y en altitud "AL" y viceversa). Las Misiones "Nocturnas" están ***automáticamente*** en altitud "BA".

Ω **2-2 -B- ALTITUD DE LA MISIÓN**

BLANCOS "DIURNOS"

	BLANCOS DE ÁREA URBANA
1	"AL" (Alta)
2-5	"MED" (Media)
6	"BA" (Baja)

D. Ω *Salta este paso si estás volando una misión de la **Tabla 2-1**.* Dependiendo del tipo de blanco que haya salido en **2-2A**, tira para la ciudad objetivo en la **Tabla 2-2C, D, o E** (o la **Tabla 2-3**) según aplique.

Ω **2-2 -C- BLANCOS DE ÁREA URBANA -A/U-**

	BLANCO (a)	ZONA
2	Yawata	12
3	Nagoya	11
4	Yokohama	11
5	Kobe	12

Nota de Jugador: *Los observadores astutos notarán varios objetivos en la* ***Tabla 2-3*** *que históricamente recibieron poco o ningún bombardeo convencional. Por ejemplo, Hiroshima, Nagasaki, Niigata, y Kokura fueron reservados como objetivos de potenciales bombas atómicas. Kyoto no fue bombardeado por motivos históricos religiosos y culturales (aunque los líderes del AAF exigieran el permiso para atacarlo). La Tabla permite la posibilidad de que, en circunstancias diferentes, el "alto mando" pudiera haber puesto los pulgares hacia arriba para atacar objetivos prohibidos en otras circunstancias. Si prefieres mantener tu campaña estrictamente histórica, vuelve a tirar otra vez si sale cualquier objetivo subrayado.*

34	Saga	12	64	Sendai	12
35	Maebashi	12	65	Nagasaki	12
36	Nishinomiya	12	66	Kyoto	12

Con una excepción, todos los objetivos principales atacados por la Vigésima Fuerza Aérea durante este período están incluidos en las ***Tablas 2-1, 2-2, y 2-3****. Tu tripulación tiene aproximadamente la misma probabilidad estadística de ser asignados a cualquier objetivo alistado que sus colegas de la vida real.* ***Excepción:*** *Las unidades de B-29 también volaron misiones contra instalaciones japonesas en la Isla de Truk. Sin embargo, estas misiones generalmente eran usadas como "shake-down"[1] de entrenamiento para las nuevas tripulaciones, no se contaban como un viaje de misión de combate de una tripulación, y por lo tanto no están incluidas en las Tablas de Objetivos de Misión. (Sin embargo, si se desea, un jugador puede volar una misión "libre" contra Truk tanto para el realismo histórico como para familiarizarse con el juego. En este caso, el objetivo es el "Aeródromo", la misión es "Diurna" y la altitud "AL". El objetivo está en la zona 5. Los escoltas están disponibles como si fuera una misión a Iwo Jima y los cazas enemigos solo pueden aparecer en la Zona 5; la* ***Tabla 5-1*** *se modifica con -2.)*

2.3 OTROS PARÁMETROS DE LA MISIÓN

A. Tira para la posición del B-29 en su escuadrón (bombardero de Cabeza, bombardero de Cola, o en el Medio) en la **Tabla 2-4** y marca el recuadro correspondiente en la Hoja de la Misión. Nota que esta tirada ***se hace*** para las Misiones "Nocturnas" (aunque no *hay formación* por la noche, el B-29 **nunca**, se considera que está "Fuera de la Formación" según la Sección 4.8).

2-4 POSICIÓN DEL B-29 EN LA FORMACIÓN /FLUJO DE BOMBARDEROS

	POSICIÓN EN LA FORMACIÓN (Misiones Diurnas y Nocturnas)
2 (a)	Bombardero de Cabeza
3-10	En el Medio
11-12	Bombardero de Cola

(a) *Si el Bombardero, el Navegante, y el Operador de Radar han volado todos ocho o más misiones, será el Bombardero de Cabeza con un resultado de "2-3", en lugar de con "2".*

DEL B-29 EN EL ESCUADRÓN			POSICIÓN	DEL ESCUADRÓN		
CABEZA	MEDIO	COLA		ALTO	MEDIO	BAJO

Nota de Jugador: *Con respeto a misiones Nocturnas, la* ***Tabla 2-4*** *se usa para determinar la posición del B-29 en el "bomber stream"[2]. Un bombardero de cabeza está en o cerca del frente del "bomber stream" y se le considera como un explorador, marcando el objetivo con bombas incendiarias o cohetes de señales. Un bombardero de cola está en o cerca del final del "bomber stream" y probablemente tiene más problemas con el humo (ver la* ***Tabla 6-1****) y/o la "Turbulencia Termal" (ver la* ***Tabla 6-8****).*

B. Tira para la posición del escuadrón del B-29 en la formación (escuadrón Alto, Medio, o Bajo) en la **Tabla 2-5** y marca el recuadro correspondiente en la Hoja de la Misión.

2-5 POSICIÓN DEL ESCUADRÓN

	POSICIÓN DEL ESCUADRÓN (Misiones Diurnas y Nocturnas)
1-2	ALTA
3-4	MEDIA
5-6	BAJA

Nota de Diseño: *Aunque los bombarderos no volaran en formación de noche, diferentes escuadrones y grupos fueron asignados a diferentes altitudes durante el bombardeo nocturno. En las grandes incursiones, múltiples unidades a menudo eran programadas para llegar sobre el objetivo casi simultáneamente - cualquier desviación de la altitud planeada podría ser mortal con tan alta concentración de aviones en un área. En términos de juego, la posición del escuadrón en las misiones nocturnas puede afectar la colocación del artillero (ver la Sección 2.3 (d) –abajo-) y,*

[1] La expresión *shake-down se refiere a un vuelo de prueba en el que se chequean los equipos de los aviones, el armamento, el blindaje y la navegación del avión en general. (N. del T.)*

[2] *bomber stream (flujo de bombarderos) fue una táctica desarrollada por el Bomber Command de la RAF utilizada para abrumar a las defensas antiaéreas alemanas durante los ataques nocturnos y consistía en enviar a los aviones uno por uno para extender esas defensas y tener que enfrentarse con menos cazas a la vez aunque supusiera un pequeño fuego antiaéreo más concentrado.*

potencialmente, los resultados de la "Turbulencia Termal".

C. Tira para la resistencia esperada de cazas japoneses preinformada (según ha sido evaluado por los oficiales de inteligencia de la Vigésimos Fuerza Aérea) en la **Tabla 2-6**. Esto afectará tanto a la asignación de artillero (seguido) como a la aparición real de cazas japoneses durante la misión.

2-6 RESISTENCIA ESPERADA DE CAZAS JAPONESES

	NIVEL DE RESISTENCIA ESPERADO (Misiones Diurnas y Nocturnas)
≤1	Ninguna
2	Ninguna
3	Ligera
4	Moderada
5	Fuerte
≥6	Fuerte

RESISTENCIA PREVISTA DE CAZAS			
NINGUNA	LIGERA	MODERADA	FUERTE

D. Chequea para la asignación de armamento y artillero:

En las Misiones "Diurnas", ***todos*** los artilleros (Controlador de Fuego Central, Artillero Izquierdo, Artillero Derecho, y Artillero de Cola) volarán en la misión y todas las torretas se consideran armadas y listas. ***Excepción:*** El cañón de 20 mm de la Cola está disponible ***solo*** para las Misiones nº 1-10. Tacha el cañón en la Hoja de la Misión en cualquier misión ***después*** de la Misión nº 10.

Nota de Diseño: *El cañón de 20 mm demostró ser de valor limitado ya que su cadencia de fuego era más lenta que las de calibre .50, tenía a menudo problemas con el mecanismo de alimentación, y los proyectiles del cañón tenían una trayectoria diferente al de las ametralladoras (haciendo que ambos fueran más difíciles de apuntar simultáneamente). El arma era también pesada y ocasionaba que hubiera menos cartuchos de municiones. ¡A mediados de febrero de 1945, se ordenó retirarlo de todos los aviones para reducir el peso - aunque algunas tripulaciones montaban un palo de escoba en el lugar del cañón, ¡esperando que el enemigo no notara la diferencia!*

- Ω En las Misiones **"Nocturnas"** tira en la **Tabla 2-7** para la asignación de artilleros.

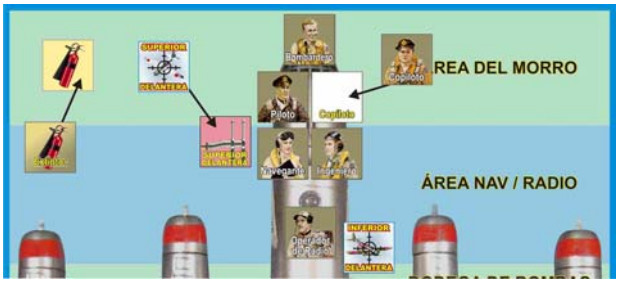
Ω 2-7 ASIGNACIÓN DE ARTILLEROS EN LAS MISIONES "NOCTURNAS"

	ARTILLEROS PARA ESTA MISIÓN
0	Ningún artillero a bordo. **Todas** las Torretas y ametralladoras desarmadas
1	Solo el Artillero de Cola como "observador". Ningún otro Artillero a bordo. **Todas** las Torretas y ametralladoras desarmadas
2	Solo el Artillero de Cola y solo la Ametralladora de Cola armada. Ningún otro Artillero a bordo. Todas las demás Torretas desarmadas
3	Todos los Artilleros a bordo. Solo la Ameralladora de Cola armada. Las demás

Nota de Diseño: *No había una política constante para el número de artilleros y ametralladoras llevadas a bordo de los B-29 en las misiones nocturnas contra Japón. Para el primer ataque a baja altura contra el área urbana de Japón, la misión del 9/10 de marzo de 1945 contra Tokio, LeMay ordenó retirar la mayor parte de las ametralladoras, artilleros, y municiones de los bombarderos para permitir al avión llevar un mayor peso de bombas. En una misión posterior contra Osaka, las torretas inferiores en las unidades de bombarderos que volaron a más baja altitud fueron armadas de modo que los artilleros pudieran disparar contra los reflectores japoneses. En posteriores misiones, los artilleros continuaban a bordo normalmente como "observadores" o "exploradores", retransmitiendo la información al piloto referente a la posición del tren de aterrizaje, flaps, fugas de aceite, u otros problemas, y para ayudar a mantener la moral de la tripulación. En otras ocasiones, viendo que los japoneses parecían mejorar su defensa de cazas nocturnos, los bombarderos llevaban la carga completa de armas y municiones.*

"Los aviadores suben a los camiones para el paseo hasta sus B-29. Cargados con sus paracaídas, sus Mae West (chalecos salvavidas), máscaras de oxígeno, chalecos de supervivencia y otra parafernalia, ocupan sus sitios. Algunos hombres bromean, otros están en silencio pensando en la misión que tienen por delante." -Andy Doty, Artillero de Cola de un B-29

E. Coloca las fichas de los tripulantes asignados en su lugar apropiado en el Tablero de la Tripulación y anota los nombres/posiciones de todos los miembros de la tripulación que vuelan esta misión en la Hoja de la Misión. También coloca los extintores de incendios en sus casillas apropiadas (uno en el área Nav/Radio, otro en el área de la torreta trasera, y un tercero en el compartimento del área de cola). También, coloca los apropiados marcadores de ametralladoras en el lugar que le corresponda.



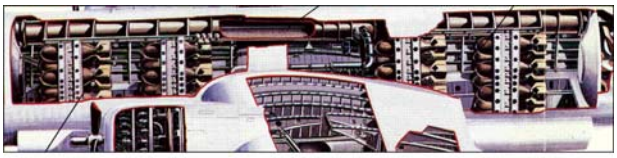
F. Examina la Hoja de Zonas de Vuelo, **Tabla 2-9**, para encontrar las modificaciones en las zonas 10 a 14 (o en la zona 6 para las misiones contra Iwo Jima) a los dados para los cazas enemigos en la **Tabla 5-1**. Nota que todas las ciudades objetivo están alistadas por orden alfabético. Añade estos modificadores a los que ya había por la posición del escuadrón del B-29 y anótalos en la Hoja de la Misión.

2-9 LISTA DE ZONAS DE VUELO

OBJETIVO	Zona 10	Zona 11	Zona 12	Zona 13	Zona 14
AKASHI *	-2 A	-2 A	-1 A-J		
AKITA	-2 A-J	-1 J	0 J	0 A-J	
AMAGASAKI	-2 A	-1 A-J	0 A-J		
AOMORI *	-2 A	-2 A	-1 A-J	0 J	0 A-J
CHIBA *	-2 A	0 A-J			
CHIRAN	-2 A	-1 A-J			
CHOSHI *	-2 A	-1 A-J			
EITOKU	-2 A-J	-1 A-J			

MODIFICADORES DE RESISTENCIA POR ZONAS						
IDA	6:	10:	11:	12:	13:	14:
VUELTA	6:	10:	11:	12:	13:	14:

"Nada de tanques de combustible en la bodega de bombas. Nada más que bombas en las bodegas de bombas. No necesitaremos todo ese combustible extra si no ganamos altitud." - Curtis LeMay


Las dos Bodegas de Bombas del B-29

G. Ω El B-29 podía llevar dos depósitos de combustible auxiliares tanto en la bodega de bombas delantera como también en la bodega de bombas de popa. Este combustible suplementario era esencial en las misiones de largo alcance contra Japón, aunque esto realmente limitara la capacidad de carga de bombas. Ver la Sección 4.3. **En cualquier Misión "Diurna" en altitud "AL" o "MED", asume que tu bombardero tiene depósitos de combustible en ambas bodegas de bombas** (***Excepción:*** no se requieren tanques extra para las misiones contra Iwo Jima).

En cualquier misión con altitud "BA", no se incluyen los depósitos de combustible extra ***a no ser que***:

- Todos los artilleros y todos las ametralladoras están a bordo, en cuyo caso, se añade un depósito de combustible extra en la bodega de bombas **de popa**.

- Cuando se vuela a un objetivo en las Zonas 13 o 14, se añade un depósito de combustible extra en la bodega de bombas **de popa**.

Si coincide que las dos susodichas condiciones aplican, entonces los depósitos de combustible auxiliares, se considera que están en ambas bodegas de bombas. No utilices la ficha de gasto de combustible (la gota) si el depósito de la bodega de bombas relevante (delantera o de popa) no está a bordo.

Nota de Jugador: *Es posible durante el vuelo deshacerse de estos depósitos de combustible auxiliares (asumiendo que las puertas de la bodega de bombas y el mecanismo de liberación de las bombas funcionen correctamente) que todavía tengan combustible en ellos, pero que, de todas formas te resulten inútiles (por ejemplo, en caso de fallo de la bomba de combustible). Esto puede salvar al avión y a la tripulación de daño catastrófico en las Tablas 7-3 y 7-4. El desechar los tanques también puede mejorar las probabilidades de un buen aterrizaje si el avión tiene dificultades en ese aspecto -ver la nota* ***(d)*** *en la Tabla 8-1. Una vez que los depósitos de combustible auxiliares están vacíos, no tienen* ***ningún*** *efecto en el juego. En realidad, si que se podía ahorrar algo de peso si se dejaban caer los tanques vacíos pero esto no se hacía rutinariamente (podían ser reutilizados). Puedes asumir que si tu tripulación ve alguna ventaja necesaria en que los tanques vacíos sean desechados,*

entonces han seguido adelante y lo han hecho de ser posible.

H. Si es una Misión "Diurna", tira en la **Tabla 2-8** para determinar si los cazas de escolta están disponibles para la misión. Marcarlo en la Hoja de la Misión.

2-8 DISPONIBILIDAD DE LOS CAZAS DE ESCOLTA

	DISPONIBILIDAD DE CAZAS DE ESCOLTA
≤ 2-7	No hay Escolta de Cazas para esta misión (tacha el recuadro apropiado en la Hoja de Misión)
8-12+	Escolta de Cazas disponible (tacha el recuadro apropiado en la Hoja de Misión) -Ver la Sección 4.8-

Modificadores (acumulativos)

-4 En las misiones 1-15 (es decir, antes de abril de 1945). No se aplica **ningún** modificador a las Misiones contra Iwo Jima

+1 Si la Resistencia Esperada de Cazas Japoneses (Tabla 2-6) es "Pesada"

-1 Si la Resistencia Esperada de Cazas Japoneses (Tabla 2-6) es "Ninguna" o "Ligera"

ESCOLTA DE CAZAS	
DISPONIBLE	NO DISPONIBLE

Nota de Diseño: *La primera misión contra Japón desde las Marianas fue un ataque coordinado con cazas navales en portaaviones prevista para primeros de noviembre de 1944. Conflictos navales exigieron la anulación de todos los proyectos de ataques conjuntos - pero el juego permite que pudiera haber sido hecho un intento. Los cazas de escolta para las misiones de bombardero contra Japón no fueron asignados hasta que las unidades de P-51 fueron adaptadas a los aeródromos capturados en Iwo Jima (también, un grupo de cazas P-47 llegó a la isla a finales de julio). Antes de esto, las escoltas estaban disponibles solo para misiones contra aquella isla cuando estaba en manos japonesas. A diferencia de Europa donde las escoltas de cazas demostraron ser cruciales para la victoria Aliada, la escolta de cazas fue de valor limitado en el Océano Pacífico debido al pobre estado de la defensa de cazas japonesa (sobre todo de noche). En consecuencia, los barridos de cazas independientes de los bombarderos se hicieron más frecuentes - tales misiones requirieron menos preparación y eran mucho más productivas.*

I. Coloca la ficha del B-29 en la casilla de Movimiento Estratégico dentro del recuadro etiquetado como "Base de la 20ª Fuerza Aérea" encarada en dirección a la Zona del Objetivo. La misión está lista para comenzar.

3.0. COMIENZO DE LA MISIÓN

"Siento que la destrucción de la capacidad de Japón de hacer la guerra está fuera del alcance de este mando, a menos que sea ejercida su capacidad máxima pródigamente durante los próximos seis meses." -Curtis E. LeMay

3.1 EL TIEMPO DE DESPEGUE.

Tira en la **Tabla 3-1** para determinar el tiempo de despegue y aterrizaje de la misión. Ver las notas explicativas. Anotar el resultado en la Hoja de Misión. **(Principiante,** tu avión siempre despega y aterriza con la luz del día).

Ω 3-1 TIEMPO DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE

MISIÓN		Despegue en la Base	Aterrizaje en la Base	Misión Abortada	Aterrizaje Forzoso IDA	Aterrizaje Forzoso VUELTA
Nocturna	1-3	DÍA	DÍA	Zonas 1-2: DÍA Zonas 3-14: NOCHE	Zonas 1-3: DÍA Zonas 4-14: NOCHE	Zonas 14-4: NOCHE Zonas 3-1: DÍA
	4-6	NOCHE	DÍA	NOCHE	Todas las Zonas NOCHE	Zonas 14-7: NOCHE Zonas 6-1: DÍA
Diurna	1-2	NOCHE	NOCHE	Zonas 1-2: NOCHE Zonas 3-14: DÍA	Zonas 1-3: NOCHE Zonas 4-14: DÍA	Zonas 14-4: DÍA Zonas 3-1: NOCHE
	3-4	DÍA	NOCHE	DÍA	Todas las Zonas DÍA	Zonas 14-7: DÍA Zonas 6-1: NOCHE
	5-6	NOCHE	DÍA	Zonas 1-3: NOCHE Zonas 4-14: DÍA	Zonas 1-5: NOCHE Zonas 6-14: DÍA	Todas las Zonas DÍA

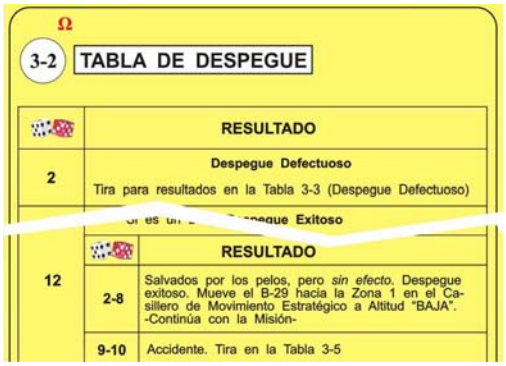
DESPEGUE	Diurno	Nocturno
ATERRIZAJE *PREVISTO*	Diurno	Nocturno

Nota de Diseño: *Los despegues y el aterrizaje son intrínsecamente más peligrosos de noche. Debido a la longitud de las misiones contra Japón, era imposible fijar un tiempo-sobre-objetivo a la luz del día en Japón al mismo tiempo que también conseguir tanto un despegue como el aterrizaje de día en las Marianas. Las misiones nocturnas presentaron una solución al dilema. Sin embargo, después de la captura de Iwo Jima, despegues nocturnos en misiones nocturnas de vez en cuando fueron establecidas para permitir a los bombarderos que vuelven, cruzar Iwo Jima un poco después del alba y por lo tanto poder utilizar mejor la pista de aterrizaje de emergencia allí, de ser necesario. (El primer aterrizaje de emergencia de un B-29 se hizo en la isla el 4 de marzo de 1945, doce días antes de que la isla fuera declarada oficialmente "segura".)*

3.2 Ω PROCEDIMIENTO DE DESPEGUE

Ve a la **Tabla 3-2** para determinar si tu bombardero y tripulación disfrutan de un

buen comienzo de su misión o se produce enseguida una emergencia.



Ω

3-2 TABLA DE DESPEGUE

	RESULTADO
2	Despegue Defectuoso Tira para resultados en la Tabla 3-3 (Despegue Defectuoso)
12	Despegue Exitoso

	RESULTADO
2-8	Salvados por los pelos, pero *sin efecto*. Despegue exitoso. Mueve el B-29 hacia la Zona 1 en el Casillero de Movimiento Estratégico a Altitud "BAJA". -Continúa con la Misión-
9-10	Accidente. Tira en la Tabla 3-5

***Nota de Jugador**: Independientemente del tiempo de día, conseguir que un bombardero muy pesado, totalmente cargado de bombas y combustible, se levante del suelo, era un asunto arriesgado. Los motores R 3350 proporcionaban poco margen de seguridad - si **todos** (los cuatro) no trabajaran con un funcionamiento óptimo en el despegue, los resultados podían ser desastrosos. En lo que al juego se refiere, sí, pierdes tu bombardero y/o tu tripulación al principio de una misión es frustrante y decepcionante. Sin embargo, cualquier juego que intenta simular la tensión de una misión de bombardeo con un B-29, pero siempre asume que consigue un buen despegue, esto sería intrínsecamente poco realista.*

"Los bombarderos van encarando sus fuselajes para formar una larga línea antes del despegue. Avanzan poco a poco, los motores funcionan al ralentí, los frenos chirrían, las colas se recortan a la luz de la Luna como algunos monstruos prehistóricos. Combándose con sus bombas y combustible, abarrotan la pista de aterrizaje y despegue, los motores rugen, el vapor sale por el escape de los motores. Poco a poco van ganando velocidad, se levantan en el aire… entonces desaparecen en la distancia." - Andy Doty, Artillero de cola de un B-29

4.0. LAS ZONAS

"Llegué a una conclusión al principio sobre esto... nos enfrentaríamos a una multitud de 'enemigos' durante el asalto final de los B-29 contra Japón. Mentalmente, los catalogué en este orden:

1) *El Clima*
2) *Los cazas japoneses y la flak sobre Japón*
3) *El Clima*
4) *El combustible - ¿tendríamos bastante para completar el viaje de ida y vuelta?*
5) *El Clima*
6) *3.000 millas de agua"*

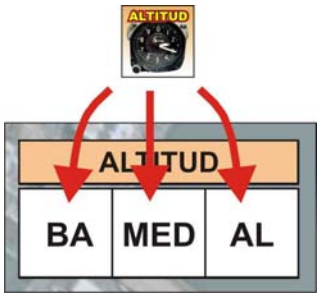
- Chester Marshall, piloto de B-29

4.1 MOVIMIENTO

A. Cada turno, mueve la ficha del B-29 una zona más allá a lo largo de la Casilla de Movimiento Estratégico hacia la Zona que contiene el objetivo - o una Zona más cerca hacia la base a la vuelta después de haber bombardeado el objetivo (o si se ha abortado la misión).

***Nota de Diseño:** Considerando la muy larga distancia de vuelo sobre mar abierto, y la densa concentración de objetivos en las relativamente pequeñas fronteras de Japón, un Mapa de Movimiento Estratégico como se usa en B-17, QUEEN OF THE SKIES fue considerado poco práctico. La Casilla de Movimiento Estratégico permite a un jugador trazar la posición de su bombardero así como comunicar cierta información de manera más conveniente.*

B. La altitud actual se registra usando el marcador de Altitud en el Casillero de Altitud. Tu B-29 puede aumentar un nivel de altitud en cada turno. Por ejemplo, moviendo desde la Zona 1 hasta la Zona 2, puedes mover la ficha de altitud de "BA" a "MED"; cuando muevas a la Zona 3, puedes mover la ficha de altitud desde "MED" hasta "AL". El B-29 puede ***bajar uno o dos niveles*** de altitud en un turno (p. ej., de "AL" a "BA"). Cualquier cambio voluntario de altitud debe hacerse inmediatamente al principio de cada turno. También, ver la Sección 4.2 para las reglas para la presurización.



***Nota de Jugador:** Las reglas no requieren que tu avión vaya a la altitud de misión establecida por la Tabla 2-2B sin dilación. Cuando no estás en la formación, eres libre de volar la misión en cualquier altitud (hay ventajas y desventajas en cada una de ellas). Sin embargo, debes estar en la altitud de misión requerida para el ensamblaje y el vuelo de la formación (Misiones "Diurnas"; ver la Sección 4.8) **o** al bombardear el objetivo.*

4.2 PRESURIZACIÓN

Los tres compartimentos presurizados

Nota de Diseño: *Una significativa innovación del B-29 era la presurización de la cabina, usando el aire comprimido suministrado por los turbocompresores de los motores interiores. El B-29 tenía tres cabinas presurizadas: la carlinga (que incluía al Bombardero, el Navegante, el Ingeniero de vuelo, y el Operador de radio además del Piloto y el Copiloto), el compartimento de los artilleros, y el compartimento del artillero de cola. Los dos primeros compartimentos estaban conectados por un túnel que se extendía 40 pies (12 metros) a través de la parte superior de las Bodegas de Bombas. El sistema entero fue diseñado para mantener la presión de la cabina de 8.000 pies (2.438 m.) en una altitud de 30.000 pies (9.000 m.). El trabajo de presurizar o despresurizar pertenecía al Ingeniero de vuelo (aunque en casos de urgencia había manijas de liberación de presión de la cabina en el tablero de mandos del control del comandante del avión y en el compartimento del Artillero). En condiciones normales, la tripulación debía comenzar a presurizar a 8.000 pies. Las tripulaciones de los B-29 fueron adiestradas a despresurizarse siempre (y continuar con oxígeno) cuando se esperaba acción enemiga, si el bombardero estaba ardiendo, o cuando se disponían a abandonar la nave. Tenían que llevar la máscara de oxígeno volando sin presurizar por encima de los 12.000 pies (3.657 m.).*

A. Cuando se mueve desde la altitud "BA" a la altitud "MED", el B-29 es presurizado automáticamente. El B-29 permanece presurizado en la altitud "MED" o "AL" hasta y salvo que las condiciones reseñadas en los siguientes párrafos **B** y **C**, apliquen. Cuando se mueve desde la altitud "MED" a la altitud "BA", El B-29 es automáticamente ***despresurizado***. Señala el estado de presurización del B-29 en la Casilla de Presurización usando los marcadores de "Presión de la Cabina".

B. Si la posición del ingeniero de vuelo está ocupada provisionalmente por un miembro de la tripulación ileso (es decir, no está muerto o seriamente herido), el B-29 puede ser *voluntariamente* **despresurizado o presurizado de nuevo** en la altitud "MED" o "AL" para cualquiera de los motivos indicados debajo. La despresurización voluntaria (pero no presurizar de nuevo) también es posible si hay algún miembro de la tripulación ocupando temporalmente la posición del Piloto o en el compartimento de Fuselaje.

- El movimiento de la tripulación (ver la Sección 7.6) desde un compartimento presurizado (Morro, Nav/Radio, Fuselaje, Cola) hacia un compartimento no presurizado (Bodega de Bombas Delantera, Bodega de Bombas de Popa, o el compartimento de Servicio). ***Excepción:*** los tripulantes pueden moverse desde la sección Nav/Radio directamente al compartimento del Fuselaje (y viceversa) sin despresurización (salvo que el "túnel de comunicación" sea dañado en las **Tablas 7-3** o **7-4**).

- Cualquier fuego en un compartimento presurizado (ya que despresurizando resulta en un modificador en la **Tabla 7-12** para extinguir un fuego en la Altitud "MED" o "AL")

- Combate esperado (ver Sección 5.2).

- Cualquier requerimiento de lanzarse en paracaídas. El fallo en despresurizar para lanzarse en paracaídas causa una tirada de dados en la **Tabla 7-11** para cualquier compartimento presurizado que contiene uno o varios tripulantes que se lanzan (en este caso, la tripulación no se queda sin oxígeno pero pueden ser heridos/perjudicados).

A no ser que el daño lo impida, el B-29 puede ser **despresurizado** y/o **presurizado de nuevo** ***cualquier*** número de veces durante una misión. Nota, sin

embargo que la nueva presurización ***solamente*** puede hacerse al principio de un turno, inmediatamente después del movimiento del avión (si aplica).

C. La capacidad de presurización se pierde en uno o varios compartimentos (lo que significa que el compartimento es despresurizado involuntariamente -si está presurizado- y no puede ser presurizado de nuevo) por los siguientes motivos:

- Los resultados de la Tabla de Daños (ver la Sección 7.0) o el Suceso al Azar (ver la **Tabla 4-4**) - en este caso, la presurización es "afectada" [averiada] en el compartimento(s) afectado(s).

- ***Ambos*** motores interiores (motores nº 2 y nº 3) no funcionan - en este caso, la presurización se pierde en todas partes del avión.

Nota de Diseño: *Es importante notar que un agujero de proyectil en el casco en un compartimento presurizado* ***no*** *imposibilita necesariamente la presurización en ese compartimento - esto solamente añade otro escape a un fuselaje ya agujereado. No era insólito para un B-29 el volver a la base con variados y múltiples agujeros de proyectil en el casco del* tanque presurizado *[aparato de presión] pero todavía ser capaz de presurizar satisfactoriamente en todas partes (en este caso, los agujeros eran lo bastante pequeños como para ser sellados y/o estar dentro de la capacidad de las válvulas de salida para compensar). También, ver la Nota de Diseño a la* ***Tabla 7-11*** *en cuanto a la pregunta a menudo mal entendida de la "Descompresión Explosiva."*

D. Si el B-29 está despresurizado por ***cualquier*** razón (excepto si se abandona el avión) en altitud "MED" o "AL", ver la sección 7.3 para posibles efectos potenciales en tripulantes congelados. Además, todos los miembros de la tripulación deben estar con oxígeno (ver la Sección 7.4 si se está sin oxígeno en todas partes del avión). Tira 2D ***cada turno*** en el que un B-29 está despresurizado en altitud "MED" o "AL", comenzando con el turno de despresurización (añade dos [+2] a la tirada de los dados si el Intercomunicador está averiado):

"**2-11**" = ningún problema, todos los tripulantes tienen oxígeno.
"12" = mal funcionamiento del oxígeno para un tripulante individual, o el tripulante falla al ponerse la máscara de manera oportuna. Tira 1D para determinar la posición del tripulante afectado (si la posición que resulte de esta tirada está desocupada, entonces ignora la tirada):

"1" = Sección del Morro. Tira 1D otra vez: "1-3" el Bombardero afectado, "4" el Piloto afectado, "5-6" el Copiloto afectado.

"2" = Sección Nav/Radio. Tira 1D otra vez: "1" el Ingeniero de vuelo afectado, "2-3" el Navegante afectado, "4-6" el Operador de radio afectado.

"3" = Sección de Artilleros. Tira 1D otra vez: "1-2" Cont Fuego afectado, "3-4" Artillero Izquierdo afectado, "5-6" Artillero Derecho afectado.

"4" = Posición del Operador de Radar afectada.

"5" = Posición del Artillero de Cola afectada.

"6" = Tira otra vez.

Después de determinar el tripulante afectado, tira 1D otra vez: **"1-5"** = la situación es descubierta a tiempo para reanimar y/o mover satisfactoriamente al tripulante a otra línea de oxígeno; **"6"** = la situación del tripulante es descubierta demasiado tarde, él ha muerto como consecuencia de anoxia (KIA).

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la* ***Tabla 3-4(b)*** *para el efecto de la despresurización en el oxígeno en su versión en español:*

3-4 (b) DESPRESURIZACIÓN — EFECTOS DE OXÍGENO

Si el B-29 está despresurizado en altitud "MED" o "AL" por ***cualquier razón*** (excepto para abandonar el avión), tira 2D ***cada Turno*** en el que esté despresurizado, comenzando con el Turno de despresurización. Añade 2 (+2) si el Intercomunicador está averiado.

	RESULTADO
2-11	Ningún problema. Todos los tripulantes tienen oxígeno
12	Mal funcionamiento del oxígeno para un tripulante individual, o el tripulante falla al ponerse la máscara de manera oportuna. Tira 1D para determinar la posición del tripulante afectado (si la posición resultante está desocupada, entonces ignora la tirada):

	RESULTADO		
1	Morro:	1-3 = Bombardero 4 = Piloto	5-6 = Copiloto
2	Nav / Radio:	1 = Ingeniero 2-3 = Navegante	4-6 = Op. de Radio

Después de determinar qué tripulante es el afectado, tira 1D:

	RESULTADO
1-5	La situación se descubre a tiempo para reanimar y/o mover satisfactoriamente al tripulante a otra línea de oxígeno
6	La situación se descubre demasiado tarde y el tripulante muere de anoxia

4.3 Ω CONSUMO DE COMBUSTIBLE

(Los principiantes, ignoran todas las referencias al combustible)

Nota de Diseño: *Los B-29 que volaban desde las Marianas operaban al mismo límite de su alcance cuando bombardeaban objetivos en Japón. Muchos se perdieron debido a la falta de combustible para regresar a salvo. Las reglas para el consumo de combustible son intencionadamente una simplificación excesiva de una pregunta muy complicada. El consumo de combustible fue determinado por un complejo número de varios factores incluyendo la dirección del viento y la velocidad, el peso del avión, la altitud, los gastos por ascensos y descensos, potencia y eficacia, etc. El objetivo de estas reglas es hacer que los jugadores sientan la misma tensión auténtica que sintieron los tripulantes de los B-29, cuando veían disminuir poco a poco sus reservas de combustible sobre el enorme Océano Pacífico.*

A. El consumo del combustible del B-29 para la misión se traza, moviendo la ficha de la gota hacia la derecha en el Tablero Principal. **Hay 38 recuadros de combustible** que representan depósitos de combustible autosellables dentro del Ala **más 4 recuadros de cada (un total de 8)** para los depósitos de combustible auxiliares en la Bodega de Bombas Delantera y la Bodega de Bombas Trasera (ver la Sección 2.3-G- para el uso de los tanques auxiliares). Los recuadros de combustible se van gastando de acuerdo con el siguiente programa:

- Cuando se entra en la Zona Uno desde la "20ª Fuerza Aérea", el recuadro de la base (es decir, justo después del despegue), tira un dado: si el resultado es ***menor*** *que* el número de torretas / ametralladoras armadas y listas para esta misión (ver la Sección 2.3.d y/o la **Tabla 2-7**) -Superior Delantera, Inferior Delantera, Superior Trasera, Inferior Trasera, Ametralladora de Cola-, gasta **un** recuadro.

- Cuando se entra en la Zona Uno desde la "20ª Fuerza Aérea", el recuadro de la base (es decir, justo después del despegue), tira un dado: si el resultado es ***menor o igual*** al número de artilleros a bordo para esta misión (ver la Sección 2.3.d y/o la **Tabla 2-7**) - el Controlador de Fuego Central, el Artillero Izquierdo, el Artillero Derecho, y el Artillero de Cola (independientemente del estado del arma) - gasta **un** recuadro.

- Gasta **dos** recuadros por zona entrada si las bombas están a bordo.

- Gasta **un** recuadro por zona entrada si las bombas **no** están a bordo

- Gasta **un** recuadro en la Zona del Blanco después de lanzar las bombas para el **viaje de regreso** (la vuelta a la base) de la misión.

- Gasta **dos** recuadros por cada nivel de altitud subido ("BA" a "MED" o "MED" a "AL"). Por ejemplo, si tu bombardero se mueve desde la Zona 2 a la Zona 3 y sube desde la altitud "MED" a "AL" cuando entra en la Zona 3 (ver la Sección 4.1 **(a)** anterior), un total *de* ***cuatro (4)*** recuadros de combustible serían gastados en la Zona 3. *No hay* ***ningún*** *coste adicional de combustible (ni ventaja) por* ***descender*** *de altitud.*

- Uno o varios recuadros adicionales de combustible pueden ser gastados *o* ***restaurados*** (mover la ficha de la gota hacia la izquierda) como resultado del tiempo (ver la Sección 4.4).

- Gasta **un** recuadro si se vuelve a estar en la formación después de haber sido forzado a estar fuera de la formación (ver la Sección 4.8).

- Uno o varios recuadros de combustible pueden ser gastados *o* ***restaurados*** como resultado de Sucesos al Azar (ver la Sección 4.6).

- Uno o varios recuadros de combustible pueden ser gastados como resultado de daño del combate (ver la Sección 7.0).

Nota que los recuadros se gastan por moverse ***por Zona*** en lugar de *por Turno*, salvo que las reglas indiquen lo contrario (por ejemplo, ver las Secciones 4.7 y 6.5).

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido una pequeña "chuleta" al principio de la* ***Tabla 4-1*** *para recordar el consumo de combustible en su versión en español:*

CONSUMO DE COMBUSTIBLE: DESDE LA BASE A LA ZONA 1 = Tirar 1D: si el resultado es ***MENOR*** que el nº de Torretas armadas (Tabla 2-7), tacha ***UN*** recuadro. Tira otra vez 1D: si el resultado es ***MENOR O IGUAL*** que el nº de Artilleros (Tabla 2-7), tacha ***UN*** recuadro. EN TODAS LAS ZONAS = ***2 recuadros*** si las bombas están a bordo, ***1 recuadro*** si no están. ***1 recuadro*** en la Zona del Blanco para el viaje de vuelta. ***2 recuadros*** por nivel de Altitud subido. ***1 recuadro*** por ***volver*** a estar en Formación.

Nota de Jugador: *Como un ejemplo, para el primer turno de movimiento desde la "20ª Fuerza Aérea" el recuadro de la base hasta la Zona Uno, el consumo mínimo de combustible (sin contar la posibilidad de sucesos al azar) sería de 2 recuadros de combustible tachados (por entrar en una zona con las bombas a bordo) y el consumo máximo de combustible (de nuevo, sin contar la posibilidad de sucesos al azar) sería de 4 recuadros (los primeros 2 por el mínimo de entrar en la zona, más hasta 2 más –uno de cada por el peso de las armas y los artilleros-, dependiendo de la tirada de dados). No hay ninguna adición por ir hasta la altitud BA después de despegar, ya que, para propósitos del juego, se entiende que está a 12.000 pies (BA) después del despegue.*

B. En zonas donde más de un recuadro de combustible debe ser gastado, ***no más de un*** recuadro auxiliar (Bodega de Bombas) del depósito de combustible (si lo hay) puede ser gastado; todos los demás gastados adicionales requeridos en esa zona deben satisfacerse por los recuadros que representan los propios tanques internos en el ala del bombardero. La capacidad de usar los tanques auxiliares puede ser afectada por los Sucesos al Azar (ver la Sección 4.6) o por el daño del combate (ver la Sección 7.0).

C. Si **todos** los recuadros de combustible son gastados antes de entrar en una zona (o en el recuadro de la "20ª Fuerza Aérea" desde la Zona 1), tira el dado en la **Tabla 4-1** para ver si el B-29 tiene el combustible suficiente para, de hecho, entrar en la zona (o el recuadro de la base).

4-1 MOVIMIENTO CON POCO COMBUSTIBLE

	RESULTADO
1-3	El B-29 está sin combustible y debe aterrizar de inmediato *sin entrar* en la zona o la tripulación debe saltar según la Tabla 8-4.
4-6	El B-29 puede entrar en la zona (o en el recuadro de la Base, si es aplicable). *Nota de jugador: Esto refleja la habilidad del ingeniero de vuelo para exprimir los depósitos al máximo, la habilidad del jefe del equipo de tierra para comprimir tanto combustible como se pueda en los depósitos, y la capacidad de los motores de funcionar con poco gasto.*

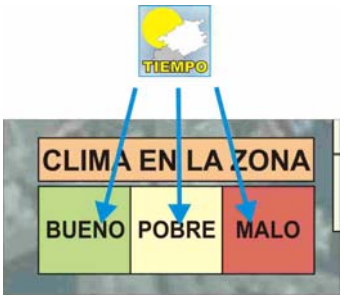
D. Puedes decidir abortar cualquier misión (ver la Sección 4.7) si en cualquier momento calculas que no tienes suficientes recuadros de combustible para bombardear tu objetivo y regresar seguro a la base (incluyendo Iwo Jima, si está disponible, ver la Sección 8.4).

4.4 TIEMPO (CLIMA)

A partir de la Zona 1, y en cada *zona* (***no***) en cada "turno") a partir de entonces (no se hace la tirada para el recuadro de la "Base de la 20ª Fuerza Aérea"), tira dos dados y consulta la Tabla 4-2 para el tiempo en la Zona. Indica el tiempo en la Zona por medio de usar el marcador de Tiempo en el Casillero de Tempo en la Zona.

4-2 TIEMPO EN LA ZONA

	RESULTADO
2	**Bueno**; pero si está a Altitud "AL", y… • Si está en el trayecto de ida de la misión (en ruta hacia la Zona del Blanco), tacha inmediatamente una casilla extra de combustible. • Si está en el trayecto de vuelta de la misión (alejándose de la Zona del Blanco), entonces restituye una casilla de combustible tachada.
3-8	**Bueno**
9	**Pobre**
	Pobre; si está además en altitud "AL", y…



Nota de Diseño: *Los tripulantes de los B-29 volando hacia Japón en altitudes más altas a veces encontraban vientos en contra tan fuertes, ocasionalmente superiores a 200 millas por hora, que no podían alcanzar sus objetivos y volver seguros a las Marianas. Al principio, el personal*

meteorológico rehusó creer los informes de los navegantes, pero pronto se hizo claro que eran exactos. La anteriormente desconocida "corriente de chorro" había sido descubierta.

4.5 Ω NAVEGACIÓN

(Principiantes, tu avión está siempre "en el rumbo"…)

***Nota de Diseño: Un** piloto de un B-29 nunca podía dar a su navegante por sentado. Volando sobre cientos de millas de mar abierta, a menudo en solitario, sin la ventaja de los sistemas de hoy de navegación por satélite u otras avanzadas ayudas para trazar el rumbo, el trabajo del navegante era posiblemente el más importantes de la tripulación. La importancia del navegante queda demostrada por el hecho de que el 21 por ciento de los B-29 de la Vigésima Fuerza Aérea obligados a amerizar, lo fueron debido al error en la navegación. Los navegantes de los B-29 usaron cuatro métodos principales de navegación:*

- ***"Pilotaje Visual"** consistía en seguir el rumbo del avión sobre un mapa detallado y determinar la posición del avión identificando señales sobre tierra. El pilotaje visual era imposible cuando se volaba encima de la cubierta de las nubes, y de valor muy limitado de noche o sobre el océano. El radar, sin embargo, podría ser usado sobre las nubes y de noche para producir una representación aproximada del área de la superficie debajo del avión y podría destacar islas mientras se estaba sobre el agua.*
- ***"Navegación Estimada"** era el pan y la mantequilla de la navegación, y fue usado para estimar la posición de un bombardero midiendo el tiempo, la dirección y la velocidad volada desde un conocido punto geográfico de partida. Este método dependía mucho de saber la dirección apropiada y la velocidad del viento -enormemente variable en misiones con y sobre Japón.*
- ***"Astronavegación"** Esta navegación era esencial para la navegación nocturna. Se utilizaba un sextante de burbuja para tomar una observación del sol o de ciertas estrellas preidentificadas, gracias a las que podía identificarse una "Línea de Posición" (LOP) (es decir, una conexión a una línea de mapa sin señalar su posición exacta sobre la línea). La triangulación usando múltiples LOP podían establecer la posición exacta.*
- ***"Radionavegación"** esta navegación fue usada para determinar una LOP en relación con una estación transmisora de radio conocida (en algunos casos era hasta posible conseguir una buena orientación de radio usando estaciones japonesas "en el aire") los B-29 fueron equipados con un radio compás para la radiogoniometría (normalmente bueno solo a corta distancia) y un AN/APN-4 (o-9) LORAN (sistema de navegación de gran alcance "LOng RANge") sistema de navegación de haz constante (instalado en la mayor parte de los aviones a principios de 1945). Esta fue la ayuda de la navegación sobre la que los navegantes de los B-29 se inclinaron como la más apropiada. Las estaciones de transmisión de LORAN fueron establecidas al principio en las Marianas, y en Ulithi (en las Islas Carolinas), con la red considerada operativa hacia el 1 de marzo de 1945. Estaciones adicionales salieron al aire tanto desde Iwo Jima como desde Okinawa en mayo de 1945. estas dos estaciones fue-ron cruciales para la ampliación de una señal de LORAN confiable sobre Japón. El LORAN tenía también mucho mayor alcance de noche.*

A. La navegación se resuelve una vez por Zona hasta e incluyendo el unirse a la Formación (si es aplicable), ver 4.8. Nota que **NINGUNA** comprobación de navegación se requiere mientras se está **en la formación** ***salvo*** *que* tu B-29 sea el bombardero "En cabeza" de la Formación Media (ver Tablas 2-4 y 2-5). Después de determinar el tiempo en la Zona, tira en las **Tablas 4-4** a **4-7** (sucesivamente). Estas tablas pueden producir modificadores acumulativos para la **Tabla 4-8** (que se usa para determinar si el B-29 está actualmente "en Rumbo" o "Fuera de Rumbo"). El casillero de modificadores se va marcando usando la ficha de "Navegación" en la Casilla de Modificadores de Navegación.

Ω **4-4 PILOTAJE VISUAL**

	RESULTADO
≤0-3	Ninguna observación posible (ningún modificador en la Tabla 4-8)
4-6+	Observación conseguida **(ver la Nota de la Tabla 4-5)**

Ω **4-5 NAVEGACIÓN ESTIMADA**

	RESULTADO
≤1-2	Cálculo inexacto (modificador de **-2** en la Tabla 4-8)
3-6+	Cálculo exacto (modificador de **+2** en la Tabla 4-8)

Ω **4-6 ASTRONAVEGACIÓN**

	RESULTADO
≤1-3	Ninguna observación posible (ningún modificador en la Tabla 4-8)
4-6+	Observación conseguida **(a)**

Ω **4-7 RADIONAVEGACIÓN**

	RESULTADO
≤1-3	Ninguna señal apropiada (ningún modificador en la Tabla 4-8)
4-6+	Señal precisa (modificador de **+1** en la Tabla 4-8)

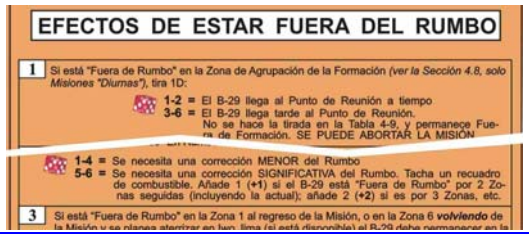
B. Después de tirar en las **Tablas 4-4** a **4-7**, tira en la **Tabla 4-8** y, según sea el resultado, comprueba si aplica "En Rumbo/Fuera de Rumbo" y marca el recuadro correspondiente para la Zona en la Hoja de Misión.

4-8	DETERMINACIÓN DEL RUMBO
	RESULTADO
≤1-2	Fuera del Rumbo (ver Sección 4.5 C)
3-6+	En el Rumbo (ver Sección 4.5 C)

EN/ FUERA DE RUMBO				
ZONA	IDA		VUELTA	
1	En	Fuera	En	Fuera
2	En	Fuera	En	Fuera
3	En	Fuera	En	Fuera
12	En	Fuera	En	Fuera
13	En	Fuera	En	Fuera
14	En	Fuera	En	Fuera

C. Si el B-29 está "En Rumbo", entonces la misión sigue normalmente. Un resultado de "Fuera de Rumbo", puede tener los siguientes efectos:

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido en la* ***Tabla 4-8*** *los EFECTOS de estar "Fuera de Rumbo" (Que son los que se enumeran a continuación en las reglas:*



EFECTOS DE ESTAR FUERA DEL RUMBO
1 Si está "Fuera de Rumbo" en la Zona de Agrupación de la Formación (*ver la Sección 4.8, solo Misiones "Diurnas"*), tira 1D:
1-2 = El B-29 llega al Punto de Reunión a tiempo
3-6 = El B-29 llega tarde al Punto de Reunión. No se hace la tirada en la Tabla 4-9, y permanece Fuera de Formación. SE PUEDE ABORTAR LA MISIÓN
1-4 = Se necesita una corrección MENOR del Rumbo
5-6 = Se necesita una corrección SIGNIFICATIVA del Rumbo. Tacha un recuadro de combustible. Añade 1 (+1) si el B-29 está "Fuera de Rumbo" por 2 Zonas seguidas (incluyendo la actual); añade 2 (+2) si es por 3 Zonas, etc.
3 Si está "Fuera de Rumbo" en la Zona 1 al regreso de la Misión, o en la Zona 6 ***volviendo*** de

1) Si está "**Fuera del Rumbo**" en **la Zona de Agrupación de la Formación** (ver la Sección 4.8, solo Misiones "Diurnas"), tira 1D: **"1-2"** = el B-29 llega al Punto de Reunión a tiempo, **"3-6"** = falla el Punto de reunión y el B-29 llega tarde. No se hace la tirada en la Tabla 4-9, el B-29 permanece "Fuera de Formación". El B-29 puede abortar la Misión (ver la Sección 4.7).

2) Si está "**Fuera del Rumbo**" en **la Zona del Blanco**, el B-29 ha fallado el IP ("Punto Inicial") y puede o abortar (ver la Sección 4.7) o permanecer en la Zona del Blanco un turno adicional en un intento de conseguir un resultado de "En Rumbo". Si permanece un Turno adicional, tacha dos recuadros adicionales de combustible (ver la Sección 4.3) (es decir, como si entrara en una nueva Zona). Aparte del combustible, no hay ningún límite en el número de turnos que un B-29 puede permanecer en la Zona en un intento de conseguir un resultado de "En Rumbo". Una vez se ha conseguido un resultado de "En Rumbo", el objetivo puede ser bombardeado normalmente (ver la Sección 6.0). Si en cualquier momento el B-29 aborta por estar "Fuera de Rumbo", en este caso, ver el párrafo C-4 debajo. En este caso, el B-29 ha dejado caer las bombas sobre un objetivo secundario; las bombas caen automáticamente Fuera del Blanco, el 0 % (ver las Tablas 6-6 y 6-7).

3) Si está "**Fuera del Rumbo**" en **la Zona 1 al regreso** de la misión, (es decir, volviendo hacia la Base) - o en **la Zona 6 volviendo** de la misión y planeando un aterrizaje en **Iwo Jima** (si está disponible, ver la Sección 8.4) - entonces el B-29 debe permanecer en la Zona turnos adicionales en un intento de conseguir un resultado de "En Rumbo". Tacha un recuadro adicional de combustible (ver la Sección 4.3) por cada turno suplementario que el B-29 debe pasar en la Zona (sigue jugando turnos hasta que consigas estar "En Rumbo" o tu avión se quede sin combustible, lo que ocurra primero; por la regla 4.4, no se requieren adicionales comprobaciones meteorológicas). Si no queda ningún recuadro de combustible, el B-29 solo puede permanecer en el aire con una acertada tirada en la Tabla 4-1. Una vez que se ha conseguido un resultado de "En Rumbo", el B-29 puede moverse al recuadro de la "20ª Fuerza Aérea de la Base" desde la Zona 1 (si lo permite el combustible) (si aplica) y tira para aterrizar (ver la **Tabla 8-1**), (o si está

en la Zona 6) tira para aterrizar en Iwo Jima (otra vez, ver la **Tabla 8-1**).

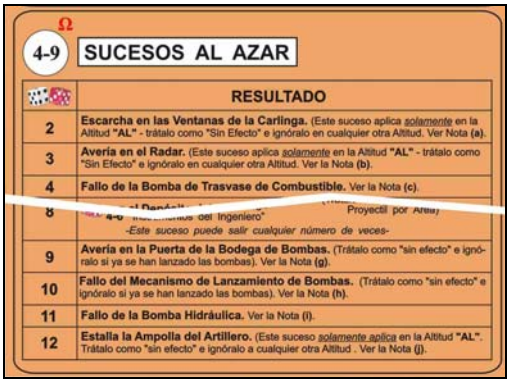
4) Si está "**Fuera del Rumbo**" en ***cualquier* Zona**, entonces, hasta recibir el siguiente resultado de "**En Rumbo**", tira 1D: **"1-4"** = se necesita una corrección menor del rumbo, **"5-6"** = se necesita una corrección del rumbo significativa, tacha un recuadro de combustible. Añade un (**+1**) al dado si el B-29 está "Fuera de Rumbo" en dos Zonas consecutivas (incluyendo la Zona actual, ver la Hoja de Misión), añade dos (**+2**) al dado si el B-29 está "Fuera del Rumbo" en tres Zonas consecutivas, etc.

Excepciones:

- No hagas una tirada del dado por el párrafo **C-4)** anterior (ni taches un recuadro suplementario de combustible) ***si*** el B-29 no aborta por estar "Fuera del Rumbo" en la Zona del Blanco ***y*** un subsiguiente resultado de "En Rumbo" es obtenido en la misma Zona (ver el párrafo **C-2)** anterior encima). Asimismo, no hagas una tirada del dado por el párrafo **C-4)** anterior (ni taches un recuadro suplementario de combustible) ***si*** el B-29 está "Fuera del Rumbo" en la Zona 1 **al regreso** de la misión, (es decir, volviendo a la Base) - o está en la Zona 6 **volviendo** de la misión y se planea un aterrizaje en Iwo Jima (ver el párrafo **C-3)** anterior). En este caso, recuadros adicionales de combustible serán tachados como se necesita de todos modos para obtener el necesario resultado de "En Rumbo" para el aterrizaje.

4.6 Ω SUCESOS AL AZAR

Curtis LeMay una vez describió al B-29 como "el más loco y maldito aeroplano que alguna vez se haya hecho."El B-29 estaba tan plagado de problemas mecánicos, que causaron una cantidad de abortos mucho más alta en la Vigésima Fuerza Aérea que en la Octava. Desde la Zona 1, y cada ***turno*** a partir de entonces, se tiran dos dados. Con un resultado de "12", ha ocurrido un Suceso Aleatorio, reflejando posiblemente un fallo mecánico en tu avión. Tira dos dados y consulta la **Tabla 4-9**.



Ω

4-9 SUCESOS AL AZAR

	RESULTADO
2	**Escarcha en las Ventanas de la Carlinga.** (Este suceso aplica *solamente* en la Altitud **"AL"** - trátalo como "Sin Efecto" e ignóralo en cualquier otra Altitud. Ver Nota **(a)**.
3	**Avería en el Radar.** (Este suceso aplica *solamente* en la Altitud **"AL"** - trátalo como "Sin Efecto" e ignóralo en cualquier otra Altitud. Ver la Nota **(b)**.
4	**Fallo de la Bomba de Trasvase de Combustible.** Ver la Nota **(c)**.
8	[illegible] del Ingeniero" [illegible] Proyectil por Artill[illegible] -Este suceso puede salir cualquier número de veces-
9	**Avería en la Puerta de la Bodega de Bombas.** (Trátalo como "sin efecto" e ignóralo si ya se han lanzado las bombas). Ver la Nota **(g)**.
10	**Fallo del Mecanismo de Lanzamiento de Bombas.** (Trátalo como "sin efecto" e ignóralo si ya se han lanzado las bombas). Ver la Nota **(h)**.
11	**Fallo de la Bomba Hidráulica.** Ver la Nota **(i)**.
12	**Estalla la Ampolla del Artillero.** (Este suceso *solamente aplica* en la Altitud **"AL"**. Trátalo como "sin efecto" e ignóralo a cualquier otra Altitud . Ver la Nota **(j)**.

"Durante nuestro entrenamiento, nos dijeron que si éramos capaces de llegar hasta el objetivo, aunque fuéramos incapaces de volver a la base, esto no era ninguna razón para abortar. Nuestro único trabajo consistía en golpear el objetivo y los aviones y tripulaciones parecía que eran prescindibles."- Clarence Miller, navegante de un B-29

4.7 ABORTANDO LA MISIÓN

"Abortar una misión" significa que el B-29 da la vuelta y se dirige a casa (el recuadro de la "Base de la 20ª Fuerza Aérea" o Iwo Jima en la Zona 6 si está disponible como una base amiga, ver la Sección 8.4) sin bombardear el objetivo. Históricamente, la decisión de abortar la tenía el Piloto; nota que ciertos acontecimientos en la Tabla 4-9 o en las Tablas de Daño requieren que el jugador aborte la misión o dan esa opción al jugador. Para propósitos del juego, salvo que expresamente se requiera abortar, los jugadores que tienen la opción de abortar, pueden decidir en cambio seguir la misión. Sin embargo, en todos los casos, los jugadores solo pueden abortar (voluntariamente o de otra manera) después de alguno y todo el combate en cualquier zona (si aplica). Comienza el vuelo de vuelta a la base, girando la ficha del B-29 en la Casilla de Movimiento Estratégico, encarándola hacia el recuadro de la "Base de la 20ª Fuerza Aérea" (***excepción:*** el B-29 puede en cambio dirigirse a Iwo Jima, si está disponible como una base amiga, ver la Sección 8.4). Si se le da la vuelta a la ficha, el B-29 pasará otro turno en la zona, tachando el (los) recuadro(s) de combustible para el turno normalmente (las bombas pueden lanzarse de antemano), y (si aplica), se resuelve el combate otra vez por el procedimiento de la Sección 5.0. Usa el resultado conseguido anteriormente para efectos meteorológicos en la Zona (no tires otra vez en la Tabla 4-2 en ese turno). Si ***no se gira*** la ficha (es

decir, se sigue adelante hasta Iwo Jima), no se requiere un turno adicional en la zona simplemente por abortar (aunque puede ser requerido por otros motivos). Una misión abortada solo se cuenta para las 35 misiones requeridas si cualquiera de las siguientes circunstancias ocurre debido a los ataques de cazas japoneses:

a) Un resultado de "Fuera del Rumbo" se obtiene en la Tabla 4-8 en la Zona del Blanco.
b) Puertas de la Bodega de Bombas, intercomunicador, mira de bombas, o radar inoperable.
c) Pérdida de presurización en cualquier compartimento (solo en misiones con altitud "AL" o "MED").
d) Piloto, Copiloto, Bombardero, o Navegante gravemente herido o Muerto.
e) Uno o más motores averiados.
f) Cualquier impacto en el depósito de combustible que no deja suficiente combustible para bombardear el objetivo y volver.
g) Fallo del sistema eléctrico.

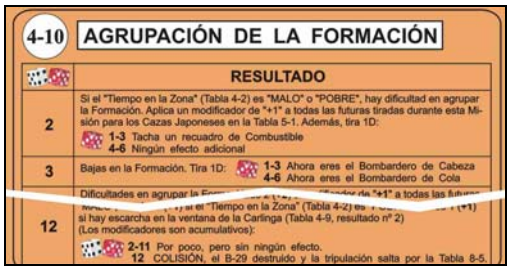
Si el objetivo no ha sido bombardeado cuando el B-29 está obligado a abortar, las bombas pueden ser lanzadas por seguridad.

"B-29 plateados que dan vueltas por la costa japonesa, que se juntan detrás de los aviones líderes, con el morro hacia abajo. Los escuadrones se juntan encima del estrecho que conduce hacia Osaka, una armada serena zumbando regularmente hacia adelante entre mullidos nubarrones" - Andy Doty, Artillero de Cola de un B-29

4.8 FORMACIONES

***Nota de Diseño**: En las primeras misiones de los B-29, las formaciones se formaban cerca de las Marianas. Después de la invasión de Iwo Jima, los bombarderos se encontraban en un punto designado cerca de Japón, donde esperaban al resto de los aviones (y los cazas de escolta, si aplicaba) para reagruparse, ahorrando así a los pilotos el rigor de volar en formación durante muchas horas de vuelo sobre el océano vacío. Los primeros aviones en alcanzar el punto de cita designado comenzaban a volar en grandes círculos y continuaban girando hasta que los rezagados llegaran. Después de horas de vuelo, sin embargo, no era insólito para algunos aviones el ser lentos en alcanzar el área (o fallar totalmente), forzando a los aviones que esperaban a consumir el valioso combustible.*

A. En las Misiones nº 1-10, la agrupación de la formación ocurrirá en la Zona 3 de la Casilla de Movimiento Estratégico. En las Misiones "Diurnas" nº 11-35, la agrupación de la formación ocurrirá en la Zona 9 de la Casilla de Movimiento Estratégico. Tu bombardero ***debe*** estar en la altitud especificada para la misión (por ejemplo, ver la Tabla 2-2B) antes de tirar para la agrupación. (También ver la Sección 4.5 para el posible efecto de la navegación sobre la agrupación de la formación). Una formación ***siempre*** volará en la altitud de misión especificada. Tira dos dados y consulta la Tabla 4-10. Nota que el tiempo de día (ver la Tabla 3-1) no tiene ***ningún*** efecto sobre la agrupación de la formación.



4-10	AGRUPACIÓN DE LA FORMACIÓN
	RESULTADO
2	Si el "Tiempo en la Zona" (Tabla 4-2) es "MALO" o "POBRE", hay dificultad en agrupar la Formación. Aplica un modificador de "+1" a todas las futuras tiradas durante esta Misión para los Cazas Japoneses en la Tabla 5-1. Además, tira 1D: 1-3 Tacha un recuadro de Combustible 4-6 Ningún efecto adicional
3	Bajas en la Formación. Tira 1D: 1-3 Ahora eres el Bombardero de Cabeza 4-6 Ahora eres el Bombardero de Cola
12	Dificultades en agrupar la F[illegible] "+1" a todas las futuras [illegible] el "Tiempo en la Zona" (Tabla 4-2) es [illegible] (+1) si hay escarcha en la ventana de la Carlinga (Tabla 4-9, resultado nº 2) (Los modificadores son acumulativos): 2-11 Por poco, pero sin ningún efecto. 12 COLISIÓN, el B-29 destruido y la tripulación salta por la Tabla 8-5.

B. En las Misiones nº 1-10, la exigencia para volar en la formación termina con la entrada en la Zona 3 de la Casilla de Movimiento Estratégico en **el viaje de vuelta** de la misión (volando desde la Zona del Blanco). En las Misiones "Diurnas" nº 11-35, la exigencia para volar en la formación termina con la entrada en la Zona 9 de la Casilla de Movimiento Estratégico en **el viaje de vuelta** de la misión (volando desde la Zona del Blanco).

C. El término "Fuera de Formación" se aplica solamente en las Misiones "Diurnas" y se refiere a cualquier situación cuando no se requiere volar en formación durante la misión o si tu bombardero ha dejado la formación involuntariamente (o porque el Piloto ha decidido abortar). Nota que tu bombardero voluntariamente no puede dejar la formación, excepto si aborta (por motivos que lo permiten expresamente). Aplica un **modificador de "+2"** en las tiradas para los cazas japoneses en la Tabla 5-1 cuando se está Fuera de Formación. Un B-29 que está Fuera de Formación antes de lanzar las bombas y es incapaz de volver a unirse a la formación antes de la entrada en la Zona del Blanco, inmediatamente puede

abortar la misión, volver, y dirigirse a casa. Sin embargo, solo se concede el crédito de la misión si se aborta por los criterios de la Sección 4.7. Un B-29 Fuera de Formación puede decidir completar su misión y bombardear el objetivo.

D. Si tu bombardero es forzado a estar "Fuera de Formación" (por ejemplo, en una posible colisión en las Tablas 4-3, 4-9, o 4-10) es posible más tarde recuperar la Formación ***si*** todos los motores están totalmente funcionales y cualquier gasto requerido de combustible para recuperar la altitud (si aplica) es pagado. Sin embargo, en cualquier situación donde tu bombardero vuelve a unirse a una formación existente, un recuadro suplementario de combustible (ver la Sección 4.3) debe ser tachada (simula el efecto de tener que ajustar los motores a mayor potencia para recuperar la formación) ***y se entiende*** que de allí en adelante, tu B-29 automáticamente está en la posición de cola.

AGRUPACIÓN DE LA FORMACIÓN						
EN/ FUERA DE LA FORMACIÓN	En	Fuera	En	Fuera	En	Fuera
FORMACIÓN ROTA	SI	NO	FLAK:			

E. Después de la agrupación de la formación, tira para la cita de los cazas en la **Tabla 4-11** bajo la columna apropiada ***si*** es una Misión "Diurna" y la escolta de cazas está disponible para la misión (por tirada anterior en la Tabla 2-8). En cualquier misión con el objetivo en Japón, siempre se tirará para la cita de cazas ***no antes*** *de* la Zona 9 de la Casilla de Movimiento Estratégico, salvo que el objetivo sea Iwo Jima en cuyo caso se tirará ***nunca antes*** *de* la Zona 3. Si la cita falla, el intento de cita puede hacerse otra vez (después de la comprobación para el tiempo) en cualquier Zona subsiguiente con un modificador al dado de -2. *Nunca* se tira para la cita de cazas si se está "Fuera de Formación" o si se está "Fuera del Rumbo" (esto último solo aplica si el B-29 es el bombardero "Líder" (en cabeza) de la Formación Media. La Tabla alista el tipo de cazas americanos que vuelan como escolta -nota que diferentes tipos de cazas producen diferentes modificadores en la Tabla de Resistencia de Cazas Japoneses (la Tabla 5-1). Coloca el marcador de cazas de escolta apropiado en la Zona de US Cazas de Escolta.

4-11 CITA CON LOS CAZAS DE ESCOLTA

	Misiones nº 1-15 hasta Japón	Misiones nº 1-10 hasta Iwo Jima	Misiones nº 16-35 hasta Japón
1	Cita Fallada	Cita Fallada	Cita Fallada
2	Cita Fallada	Cita Fallada	P-51
3	Cita Fallada	P-38	P-51
4	F6F Hellcat	P-38	P-51
5	F6F Hellcat	P-38	P-51
6	F6F Hellcat	P-38	P-51

5.0. COMBATE

"No teníamos nada en Japón que pudiéramos usar contra tal arma. Desde el punto de vista del Mando de Defensa, pensábamos que la guerra estaba perdida y así lo dijimos". - Príncipe Higashikuni

5.1 DETERMINAR LA RESISTENCIA DE CAZAS JAPONESES

A. Cada turno (tanto a la ida como a la vuelta del objetivo) que el B-29 está en las Zonas 10 a 14 (ver la **Tabla 2-9**), o en la Zona 6 cuando Iwo Jima está Controlada por los japoneses (Misiones nº 1-10), tira en la **Tabla 5-1** (pero ver el párrafo **B.** debajo primero) para determinar el nivel de resistencia de cazas japoneses para ese turno.

Nota de Diseño: *Sí, sobre el papel, el alcance de los cazas japoneses se extendieron en otras zonas*

*que solamente las anotadas en la **Tabla 2-9**, pero los cazas japoneses raras veces se apartaban lejos de las Islas de Casa. Principalmente debido a escaseces de combustible (pero también debido al pobre estado de entrenamiento de los pilotos), los comandantes de caza japoneses estaban poco dispuestos a hacer subir a sus aviones hasta el objetivo de una incursión de B-29 que podía ser exactamente identificada. Sin embargo, la geografía japonesa - con su larga y delgada cadena de islas y objetivos apiñados en la costa este -de hecho era fácil para los bombarderos de los EU acercarse con poca advertencia sobre el mar abierto, golpear en sus blancos, y marcharse a gran velocidad - mucho antes de que los japoneses (quienes eran deficientes en el radar y las comunicaciones) pudieran montar una defensa de cualquier fuerza. También, según la guerra fue avanzando, los japoneses comenzaron a retener a más cazas para crear una reserva de Kamikaze en preparación para la prevista invasión estadounidense de las Islas de Casa.*

5-1 RESISTENCIA DE CAZAS JAPONESES

	RESULTADO
≤2	Ninguna
3	Ninguna
4	Ligera
5	[illegible]
11	Fuerte
12+	Fuerte

NOTA IMPORTANTE PARA ANTES DE TIRAR AQUÍ

Si el B-29 está presurizado en altitud "AL" o "MED", el Piloto debe decidir si va a despresurizar el bombardero. [illegible] otra vez en este turno.) Ver la Sección 4.2.

NOTA IMPORTANTE: Un resultado de "Ninguna" ***siempre*** significa que **NINGÚN** caza japonés se encontrará en este turno.

B. Si está presurizado en altitud "AL" o "MED", el piloto debe decidir si va a despresurizar el bombardero. Esto debe hacerse antes de tirar en la **Tabla 5-1**. (***EXCEPCIÓN:*** si el avión acaba de ser presurizado de nuevo en este turno desde una despresurización voluntaria anterior, entonces el piloto no puede despresurizar voluntariamente otra vez en ***este turno***.) Ver la Sección 4.2.

5.2 DETERMINAR LOS CAZAS ATACANTES – MISIONES "DIURNAS"

Para las Misiones "Nocturnas", ir a la Sección 5.8. Para las Misiones "Diurnas", sigue el procedimiento debajo.

A. Tira 1D para determinar si un caza enemigo (o cazas) ataca tu avión en la Zona usando el resultado para el nivel de resistencia de cazas de la Zona de la **Tabla 5-1**:

- **Resistencia de Cazas Ligera:** "**1-2**" = hay ataque de cazas, "**3-6**" = no hay combate de cazas en este turno.
- **Resistencia de Cazas Moderada:** "**1-3**" = hay ataque de cazas, "**4-6**" = no hay combate de cazas en este turno.
- **Resistencia de Cazas Pesada:** "**1-4**" = hay ataque de cazas, "**5-6**" = no hay combate de cazas en este turno.

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he incluido esta pequeña Tabla, al final de la **Tabla 5-1**, en su versión en español:*

MISIONES DIURNAS:

	Resistencia LIGERA		Resistencia MODERADA		Resistencia FUERTE
1-2	Hay ataque	1-3	Hay ataque	1-4	Hay ataque
3-6	No hay ataque	4-6	No hay ataque	5-6	No hay ataque

Nota de Diseño: *Nota que la Resistencia de Cazas "Fuerte" significa "fuerte" según el estándar de la Guerra del Pacífico no según el estándar de la Guerra Europea. Aunque algunas misiones fueron fuertemente disputadas, en general, las defensas antiaéreas japonesas eran inferiores. Desde el principio de las incursiones de los B-29 de la Vigésimas Fuerza Aérea, hasta el final de la guerra, el número total de B-29 confirmados como perdidos directamente como consecuencia del ataque de los cazas japoneses ascendió a solo 73 de 31.387 salidas, o solamente menos de un cuarto del uno por ciento. Casi cinco veces esa cantidad de B-29 fue perdida debido a accidentes y fallos mecánicos.*

B. Si el resultado del dado en la **Tabla 5-1** es "hay ataque de cazas", tira en la **Tabla 5-2** para determinar el tipo de caza específico encontrado. En caso contrario, ***ningún*** combate ocurre este turno.

5-2 TIPO DE CAZA JAPONÉS

	RESULTADO
1	Vuelve a tirar
2	Kawasaki Ki-45 Torya (*"Dragón Asesino"*) **NICK**
3	Kawasaki Ki-45 Torya (*"Dragón Asesino"*) **NICK**
4	Kawasaki Ki-61 Hien ("*Golondrina Voladora*") **TONY**
5	Mitsubishi A6M5 Tipo "Zero", Modelo 52 **ZEKE**
6	Mitsubishi A6M5 Tipo "Zero", Modelo 52 **ZEKE**
7	Nakajima Ki-84 Hayate ("*Huracán*") **FRANK**
8	Nakajima Ki-44 Shoki ("*Demonio*") **TOJO**
9	Nakajima Ki-43 Hayabusa ("*Halcón Peregrino*") **OSCAR**
10	Kawanishi N1K2-J Shiden (*"Relámpago Violeta"*) **GEORGE**
11	Kawanishi N1K2-J Shiden (*"Relámpago Violeta"*) **GEORGE**
12	Kawanishi N1K2-J Shiden (*"Relámpago Violeta"*) **GEORGE**
13	Los cazas Japoneses despegan tarde. No atacan en este Turno

Nota de Jugador: *Para los que están familiarizados con B-17 QUEEN OF THE SKIES, el*

procedimiento en SUPERFORTRESS para la aparición de los cazas es considerablemente diferente para permitir una mayor variedad en cuanto a resultados y más exactitud en los modelos de los diferentes tipos de aviones y tácticas en diferentes situaciones y altitudes. Por favor nota también que no hay "oleadas" de cazas en SUPERFORTRESS.

Nota de Diseño: *Aunque la mayor parte de entusiastas del poder aéreo están razonablemente familiarizados con el avión alemán de combate en la Segunda Guerra Mundial, el surtido de cazas japoneses (a excepción del legendario Cero) es en gran parte un misterio para todos excepto para los estudiantes más dedicados de la Guerra del Pacífico. Aquí está un breve resumen de los tipos de cazas destacados en SUPERFORTRESS:*

Kawasaki Ki-45 Torya ("Dragon Slayer" Dragón Asesino) *conocido por los aliados como "Nick". Caza biplaza, con dos motores gemelos, similar al Messerschmitt Bf-110, con armamento pesado capaz de derribar a un B-29 pero con funcionamiento insatisfactorio en altitud alta. Usado primero por el ejército como caza nocturno y también para tácticas de choque más tarde en la guerra. Tiene el símbolo de la Luna para indicar que es un caza nocturno.*

Nakajima Ki-61 Hien ("Flying Swallow")-Golondrina Voladora- *Conocido por los aliados como "Tony" (debido a una suposición equivocada respecto a que el avión era un derivado de un diseño italiano). Monoplaza del ejército del aire con motor refrigerado por líquido. Cerca del final de la guerra, el armazón del avión Tony fue integrado con el nuevo motor radial Ha-112 - (conocido como Ki-100) demostrando ser increíblemente eficaz en el combate.*

Mitsubishi A6M5 Tipo "Zero", Modelo 52 *El más famoso caza japonés de la guerra, oficialmente bautizado como "Zeke" por los Aliados pero ampliamente conocido por su designación japonesa. Anticuado en 1945 a pesar de los esfuerzos para modernizarlo; el defecto principal del Zeke era su incapacidad de soportar el castigo en el combate.*

Nakajima Ki-84 Hayate ("Hurricane") -Huracán- *conocido como "Frank" por los aliados. Caza monoplaza del ejército, firmemente diseñado, y muy apropiado para combatir a gran altitud. Su potencial excelente fue rebajado por una pobre calidad de producción, problemas de combustible, y pilotos inexpertos.*

Nakajima Ki-44 Shoki ("Demon"-Demonio- —a veces también traducido como "Diablo Opresor" (Devil Queller) *Bautizado por los aliados como "Tojo". Caza monoplaza del ejército diseñado para velocidad y capacidad de elevación, utilizado para interceptar a los B-29 que volaban a gran altura. Los pilotos le tenían aversión por su pobre visibilidad y armamento débil. Al menos una unidad equipada con Tojo fue organizada para la Táctica de Colisión.*

Nakajima Ki-43 Hayabusa ("Peregrine Falcon" -Halcón Peregrino-) *Conocido por los aliados como "Oscar". El caza japonés del ejército más utilizado durante la guerra. Monoplaza, similar en funcionamiento y capacidad al Cero, pero con peso más ligero y menos escabroso.*

Kawanishi N1K2-J Shiden ("Violet Lightning") –Relámpago Violeta *Bautizado por los aliados como "George." Monoplaza de la Marina, posiblemente el diseño de caza japonés más fino de la guerra. Bien armado y dotado con características de funcionamiento excepcionales - pero un caso clásico "de demasiado poco, demasiado tarde." A menudo atormentado por problemas mecánicos y difícil (a veces fatal) para pilotos inexpertos para volar.*

Nakajima J1N Gekko ("Moonlight")-Luz de Luna- *Llamado por los aliados "Irving." Caza nocturno de la marina con dos motores gemelos, diseñado para largo alcance y agradablemente maniobrable; desaventajado por radar inadecuado para la lucha nocturna, funcionamiento pobre a mayor altitud, y carencia de velocidad. Tiene el símbolo de la Luna para indicar que es un caza nocturno.*

C. Una vez de determinar el tipo de caza, tira en la **Tabla 5-3** para determinar el área (la dirección) desde la que ataca el caza. Nota que el B-29 será atacado solo por ***un caza*** en cualquier zona dada. El resultado nº 5 en la **Tabla 5-3** prevé un posible ataque por múltiples cazas. También, las notas **(a)** y **(h)** de la **Tabla 5-3** especifican otras condiciones en las que se puede encontrar un adicional (un segundo) caza en el mismo combate. Las notas **(a)** y **(h)** ***solo*** se aplican con un resultado de "2" o de "12" respectivamente en la **Tabla 5-3**.

5-3 ÁREA DEL ATAQUE

	RESULTADO	
2	Volver a tirar y además ver la nota **(a)**	
3	**Táctica de "Ataques Especiales"**	**1** BAKA *"Bomba suicida"*, ver nota **(b)** **2-3** Ataque de Colisión, ver nota **(c)** **4** Cohetes lanzados contra la Formación, ver nota **(d)** **5-6** Bombas japonesas dejadas caer desde arriba, ver nota **(e)**
4	Posición de ataque = **3**: Coloca al Caza apropiado (Tabla 5-2), en esa posición de Ataque. Tira en la Tabla 5-4	
5	**Ataque Coordinado** (varios aviones). Tira 2D y divide por la mitad el resultado (redondeando hacia abajo) = ese es el número total de aviones atacantes. (Todos son del mismo tipo que haya salido en la Tabla 5-2). Tira de nuevo en esta Tabla por cada uno de los aviones atacantes para determinar su posición de ataque. Si en alguna de estas tiradas vuelve a salir este resultado nº 5, ver la nota **(f)**	

(a) Aplica solo al resultado "2". Además del Caza de la Tabla 5-2, si la Posición del Escuadrón es "BAJA" (Tabla 2-5), ataca también un **FRANK** en ASCENSO VERTICAL. Si la Posición del Escuadrón es "ALTA" y el B-29 está en la Altitud "BA" o "MED" (o Fuera de Formación), entonces ataca también un **FRANK** en PICADO. Si la Posición del Escuadrón es "MED", no hay ningún Caza adicional . (No hay efectos adicionales si esta nota vuelve a salir de nuevo en el mismo ataque).

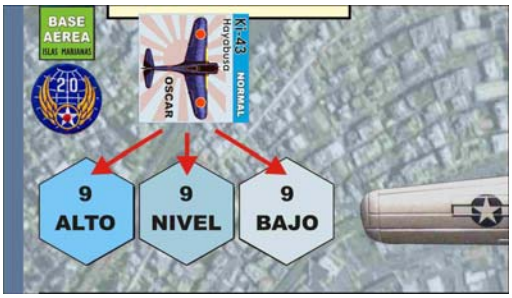
(h) Aplica solo al resultado "12". Además del Caza de la Tabla 5-2, si el B-29 es el bombardero de **Cabeza** (Tabla 2-4), ataca también un **TONY** desde la Posición "12". Tira en la Tabla 5-4 para determinar el "Ángulo de Ataque". Si el B-29 es el bombardero de **Cola** (Tabla 2-4), ataca también un **FRANK** desde la Posición "6". Tira en la Tabla 5-4 para determinar el "Ángulo de Ataque". Si el

D. Una vez que se determina el área de ataque, tira en la **Tabla 5-4** (si aplica) para determinar el ángulo de ataque para cada caza atacante. Coloca cada caza en el Tablero de Combate en la posición horaria y ángulo de ataque apropiado.

5-4 ÁNGULO DE ATAQUE

	RESULTADO
1-2	BAJO
3-4	NIVEL
5-6	ALTO

Nota de Diseño: *Los pilotos de caza japoneses fueron instruidos para atacar a los B-29 desde arriba y de frente sobre el lado derecho del bombardero, de ser posible. La Vigésima Fuerza Aérea estimó que más del 40% de los ataques de los cazas japoneses vino desde el morro, solo el 16-17% desde la Cola. La mayoría de los ataques frontales vinieron desde arriba mientras más ataques de la Cola vinieron desde abajo. Por un análisis, solo el 11% de los ataques fue coordinado (varios aviones contra el mismo bombardero) - en agudo contraste con la experiencia europea. Esta diferencia fue atribuida a la velocidad del B-29 y a su altitud, al funcionamiento restringido de los interceptores, y la pobre calidad de los pilotos japoneses.*



Ejemplo de un Caza "Oscar" en la Posición "9" y los 3 ángulos de ataque posibles "Alto", "Nivel" y "Bajo"

E. Una vez que el ángulo de ataque se ha determinado, tira en la **Tabla 5-5** para determinar la calidad del piloto de cada caza atacante. Marca a los pilotos "Ases" o "Novatos" con el marcador apropiado, es decir, colocando la ficha del avión que corresponda.

5-5 HABILIDAD DE LOS PILOTOS DE CAZA

	RESULTADO
2-7	**NOVATO** B-29 +1 para impactar (Tabla 5-7); Caza -1 para impactar al B-29 (Tabla 5-9)
8-11	**NORMAL** No hay ningún modificador
12	**AS** B-29 -1 para impactar (Tabla 5-7); Caza +1 para impactar al B-29 (Tabla 5-9)

El mismo avión (un "Tony") pero con 3 tipos de pilotos diferentes, piloto Novato, piloto normal y piloto As

Nota de Jugador: *Asegúrate de realizar este paso antes de la asignación del fuego defensivo; ¡tus artilleros no son clarividentes!*

5.3 FUEGO DEFENSIVO DEL B-29

A. Cada posición de ametralladora armada y operativa, puede ser asignada para disparar contra cualquier caza dentro de su campo de fuego como se indica en la **Tabla 5-6**. La **Tabla 5-6** también muestra qué posición de la tripulación es elegible para disparar en cada caso. Designa los objetivos para cada torreta con el apropiado marcador de ametralladora y posición de la tripulación. Una sola posición de tripulación ***puede*** disparar más de una torreta contra el mismo objetivo. Sin embargo, ***ninguna*** posición de tripulación sola puede disparar contra más de un objetivo por turno incluso con diferentes torretas. Dentro del grupo de restricciones en la **Tabla 5-6**, puedes designar a cualquier artillero para disparar a cualquier objetivo (***excepción:*** ver el párrafo B, debajo).

Fichas de las Ametralladoras y del Cañón de Cola

Nota de Diseño: *Los artilleros veían por visores móviles que transmitían señales al ordenador de Control de Fuego Central, que manejaba las torretas. El bombardero y los artilleros del fuselaje usaban un tipo de visor de estación de señales con una peana, mientras que el CFC usaba un tipo de visor de estación circular para controlar tanto las dos torretas superiores como las dos inferiores. Todos excepto el bombardero tenían un control secundario sobre la torreta de cola. El artillero de cola no podía manejar ninguna otra ametralladora además de la suya propia.*

5-6 ASIGNACIÓN DEL FUEGO DEFENSIVO

(Si el Intercomunicador no funciona, ver regla 5.3-B-)

Caza ataca desde	Armas del B-29 con ángulo de tiro	Posición de Tripulación elegible para disparar (Ver regla 5.3-B- para el significado del paréntesis)	
12 Alto	Torreta Sup. Delantera	Bombardero *(1-2)*	CFC *(3-6)*
	Torreta Sup. Trasera	Bombardero *(1-3)*	CFC *(4-6)*
12 Nivel	Torreta Sup. Delantera	Bombardero *(1-2)*	CFC *(3-6)*
	Torreta Inf. Delantera	Bombardero *(1-3)*	CFC *(4-6)*
12 Bajo	Torreta Inf. Delantera	Bombardero *(1-2)*	CFC *(3-6)*
	Torreta Inf. Trasera	Bombardero *(1-3)*	CFC *(4-6)*
1:30 Alto	Torreta Sup. Delantera	Bombardero *(1-2)*	CFC, Art. Dcho. *(3-6)*
	Torreta Sup. Trasera	Bombardero *(1-2)*	CFC, Art. Dcho. *(3-6)*
1:30 Nivel	Torreta Sup. Delantera	Bombardero *(1-2)*	CFC *(3-6)*
	Torreta Inf. Delantera	Bombardero *(1-3)*	CFC *(4-6)*

B. La excepción al párrafo **A.** anterior es si el intercomunicador del B-29 está fuera de acción: en este caso, tira 1D en la **Tabla 5-6** para cada Torreta elegible para disparar y mira las cifras entre paréntesis (si aplica) en la columna "Posición de tripulación elegible para disparar", cruza con la Torreta aplicable y la posición de reloj de ataque del caza. (Nota que si cualquier posición está ocupada por un tripulante muerto o gravemente herido, entonces se considera que esa posición de tripulación no está disponible y no aplica) Si el resultado del dado está dentro de la cifra del número de la posición de tripulación en particular, ese tripulante dispara la torreta. Si la opción está entre dos artilleros en el mismo compartimento (Fuselaje) entonces la tirada del dado de separación no es necesaria - uno u otro artillero pueden disparar las ametralladoras a elección del jugador *(no necesitan un intercomunicador para dirigirse el uno al otro)*. En el caso en el que el B-29 sea atacado por más de un caza en un turno, cualquier tripulante asignado a disparar las ametralladoras contra un caza, puede todavía tirar en la **Tabla 5-6** para disparar a otro caza usando otra torreta disponible, *aún cuando la prohibición contra un tripulante que actualmente dispara a más de un objetivo por turno todavía se aplique*. En este caso, si sale como resultado un tripulante ya asignado a un objetivo para disparar contra un segundo objetivo, usando otra torreta disponible, entonces aquella (segunda) torreta ahora no está disponible para disparar *a **ningún*** objetivo. (Esto refleja la dificultad en la coordinación del fuego sin el intercomunicador.) Una vez asignado a un objetivo en particular, ni las ametralladoras ni el artillero puede más tarde, considerarse "no asignado", para disparar contra un objetivo diferente en el mismo turno. Un jugador siempre es libre sin embargo, de resolver la asignación para cada caza atacante en cualquier orden que desee.

Nota de Jugador: *Tirar en la **Tabla 5-6** de nuevo, solo es necesario si el intercomunicador está fuera de servicio. En realidad, esto solo es importante si estás siendo atacado por más de un caza y/o si tienes un artillero MUERTO o HERIDO GRAVE (en el caso de que el inhabilitado sea el Controlador de Fuego Central, eso puede significar que a un caza no se le disparará). Si ninguna de estas condiciones aplica, entonces puedes saltarte esta tirada si deseas (aunque si quieres ser más realista a la hora de acreditar el derribo o el daño a un artillero en particular, la tirada al azar simula la insuficiencia de control centralizado).*

C. Las municiones disponibles para cada posición de ametralladoras se muestra en la Hoja de Misión. Cada recuadro al lado del nombre de la posición de ametralladora representa una ráfaga de munición. Tacha una ráfaga (recuadro) de municiones cuando una posición de ametralladoras es asignada para disparar. Cuando una posición de ametralladoras se queda sin municiones, no puede disparar durante el resto de la misión. Las municiones no pueden ser transferidas desde una ametralladora a otra.

MUNICIÓN (Ametralladoras)

10	SUPERIOR DELANTERA
15	INFERIOR DELANTERA
25	SUPERIOR TRASERA
20	INFERIOR TRASERA
30	COLA
10	COLA (Cañón)

D. Ω Si no está ya asignada para disparar a un atacante que ataque desde la posición del reloj 6, la torreta de cola puede ser asignada a cualquier caza atacando desde las posiciones 10:30, 12, o 1:30, Alto,

Nivel, o Bajo (Fuego de Paso). Sin embargo, este fuego defensivo no se resuelve hasta que ***todo*** otro combate que implica al caza atacante sea resuelto. Así, el caza objetivo pudiera ser derribado, o colisionar, o la torreta de cola puede ser puesta fuera de combate antes de tener la oportunidad de disparar. No se tacha ninguna munición, salvo que la torreta de cola realmente dispare. La torreta de cola no puede disparar de esta manera si el intercomunicador está fuera de servicio, salvo que la posición CFC esté ocupada por un tripulante operativo (que no esté muerto ni herido grave) ***y*** cualquier fuego defensivo resuelto antes por el CFC fuera contra el mismo objetivo. El cañón de cola (si está presente) nunca puede disparar de esta manera.

E. Resuelve el fuego defensivo del B-29 en la **Tabla 5-7** (tira una vez por *cada* torreta que dispara) para determinar si el caza objetivo recibe algún impacto.

5-7 RESOLUCIÓN DEL FUEGO DEFENSIVO

	RESULTADO
≤1	El caza ataca normalmente
2	Ametralladora(s) encasquillada(s). El caza ataca normalmente (a)
3	Cañón de Cola (si aplica) encasquillado. No aplica a otras armas El caza ataca normalmente (a)
4-9	El caza ataca normalmente
10-12+	Impacto en el caza. Tira para daños en la Tabla 5-8

Nota de Jugador: *Tomen nota los jugadores de B-17, QUEEN OF THE SKIES: no hay ninguna bonificación de "AS" disponible para los artilleros del bombardero en SUPERFORTRESS. El ordenador de fuego central del B-29 corregía automáticamente la velocidad del aire y el alcance, y calculaba el plomo necesario de modo que el artillero pudiera mantener su vista fija en el objetivo en todo momento. Así, la puntería individual contó mucho menos que con el armamento más convencional de otros bombarderos pesados. No hay tampoco ningún "fuego disperso" en este juego. Esto fue una táctica común claramente con los artilleros inexpertos al principio de la guerra, pero fue desaconsejada durante los entrenamientos según fue progresando la guerra. Además, los visores de las ametralladoras tan sofisticados de la Superfortaleza hacían que los artilleros desistiesen de una táctica tan desesperada.*

F. Por cada impacto que recibe un caza, tira una vez en la **Tabla 5-8**, usando la columna apropiada al objetivo, para determinar el daño infligido al caza por ese impacto. Quita a los cazas destruidos, y coloca la ficha de FCA *(Caza Dañado, pero sigue el ataque)* sobre los cazas dañados.

5-8 DAÑO CONTRA LOS CAZAS JAPONESES

	TIPO DE CAZA							
	NICK	TONY	ZEKE	FRANK	TOJO	OSCAR	GEORGE	IRVING
≤2	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado
3	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado
4	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado	dañado
10	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado
11	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado
12+	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado	derribado

Nota de Jugador: *Tomen nota los jugadores de B-17, QUEEN OF THE SKIES: no hay ningún marcador FBOA ("Caza dañado -2, último ataque"), porque (1) los "ataques sucesivos" son más raros en SUPERFORTRESS, y (2) a pesar de sus otros defectos, los pilotos japoneses tendieron a ser muy agresivos (algunos pudieran decir "imprudentes"), presionando con ataques desde muy cerca y disparando constantemente. Nota también que todas las ametralladoras del B-29 son montajes Gemelos con una ventaja letal. La torreta Superior Delantera tiene una bonificación porque se considera un diseño de montaje Cuádruple. La probabilidad de derribos en SUPERFORTRESS está basada en resultados reales históricos - son inferiores que en el juego del B-17 porque en este último juego es posiblemente demasiado generoso.*

5.4 FUEGO OFENSIVO JAPONÉS

A. Tira una vez en la **Tabla 5-9** por cada caza sobreviviente para determinar si ese caza hace blanco en el B-29, teniendo en cuenta cualquier modificador debido a la calidad del piloto de caza o el daño. Si el resultado es ACIERTO, mira en la **Tabla 5-10** para determinar el número de proyectiles que recibe el B-29 de este caza.

5-9 FUEGO OFENSIVO JAPONÉS

POSICIÓN DE ATAQUE	/ RESULTADO	
12 Alto, Nivel, Bajo	≤2-8 = FALLO	9-12+ = ACIERTO
1:30 / 10:30 Alto, Nivel, Bajo	≤2-8 = FALLO	9-12+ = ACIERTO
3 / 9 Alto, Nivel, Bajo	≤2-7 = FALLO	8-12+ = ACIERTO
6 Alto, Nivel, Bajo	≤2-6 = FALLO	7-12+ = ACIERTO
PICADO	≤2-8 = FALLO	9-12+ = ACIERTO
ASCENSO VERTICAL	≤2-6 = FALLO	7-12+ = ACIERTO

5-10 IMPACTOS DE PROYECTIL POR ÁREAS

	NÚMERO DE IMPACTOS DE PROYECTIL				
	12 10:30 1:30	3 / 9	6	PICADO	ASCENSO VERTICAL
2	GEORGE 4 OSCAR 2 RESTO 3	GEORGE 6 OSCAR 2 RESTO 4	GEORGE 9 OSCAR 3 RESTO 6	GEORGE 4 OSCAR 2 RESTO 3	GEORGE 6 OSCAR 2 RESTO 4
10	GEORGE 4 OSCAR 1 RESTO 2	GEORGE 7 OSCAR 2 RESTO 3	GEORGE 7 OSCAR 3 RESTO 6	GEORGE 3 RESTO 3	GEORGE 6 OSCAR 2 RESTO 3
11	GEORGE 3 OSCAR 1 RESTO 2	GEORGE 4 OSCAR 2 RESTO 3	GEORGE 7 OSCAR 3 RESTO 5	GEORGE 3 OSCAR 1 RESTO 2	GEORGE 6 OSCAR 2 RESTO 4
12	GEORGE 6 OSCAR 2 RESTO 4	GEORGE 7 OSCAR 3 RESTO 5	GEORGE 10 OSCAR 4 RESTO 7	GEORGE 6 OSCAR 2 RESTO 4	GEORGE 7 OSCAR 3 RESTO 5

B. Por ***cada*** impacto de proyectil recibido, tira una vez en la **Tabla 5-11** bajo la posición de reloj y el ángulo apropiado del caza atacante para determinar el compartimento/sección del B-29 que recibe este impacto. Anota la sección impactada en la Hoja de Misión.

5-11 TABLAS DE DAÑOS POR ÁREAS

ATAQUES DESDE 10:30 – 12 – 1:30

	ÁREA DEL IMPACTO (ALTO)
2	Cola
3	Daños Superficiales (g)
4	Daños Superficiales (g)
5	Bodega de Bombas Delantera
6	Nav / Radio

IMPACTOS Y DAÑOS EN EL B-29

C. Después de determinar la sección impactada, tira una vez en la **Tabla 5-12** por ***cada*** impacto para determinar el efecto multiplicador del impacto. El resultado es el número de tiradas en la Tabla de Daño que corresponda (ver **Tablas 7-1** a **7-8**) requeridas para ***ese*** impacto, de acuerdo con el tipo de caza atacante que lo infligió.

5-12 EFECTO MULTIPLICADOR DE IMPACTOS

	TIPO DE CAZA ATACANTE QUE ALCANZA AL B-29							
	NICK	TONY	ZEKE	FRANK	TOJO	OSCAR	GEORGE	IRVING
1	x 2	x 2	x 0 (a)	x 1	x 1	x 1	x 0 (a)	x 2
2	x 2	x 2	(b)	x 1	x 1	x 1	x 1	x 2
3	x 2	x 2	x 1	x 1	x 1	x 1	x 2	x 2
4	x 2	x 2	x 2	x 2	x 1	x 1	x 2	x 2
5	x 3	x 2	x 2	x 2	x 1	x 1	x 2	x 2
6	x 3	x 2	x 2	x 2	x 1	x 1	x 2	x 2

Nota de Diseño: *La **Tabla 5-12** cuenta con varios calibres de armamento llevados por cada tipo de caza diferente, yendo desde ametralladoras de 7.7 mm hasta el cañón de 37 mm (p. ej., un proyectil de éste obviamente va a causar más daño que un proyectil de aquél).*

D. Tira en la(s) Tabla(s) de Daño específica(s) (ver **Tablas 7-1** a **7-14** *–las verdes-*) según se requiera y resuelve el daño efectuado. Registra todo el daño y los efectos del daño en la Hoja de Misión y coloca un marcador de daño en el área afectada. Nota: no todas las áreas tienen un marcador de daño.

5.5 Ω COLISIONES EN EL AIRE

Después de la resolución de los efectos del fuego ofensivo de un atacante, tira 2D para determinar si el piloto de caza atacante apura su ataque tanto que, posiblemente (intencionadamente o sin querer) ocasiona una colisión (añade UNO a la tirada si el caza atacante es un **Tojo o un Nick**, resta UNO si el caza atacante no consiguió ningún impacto sobre el B-29 o si el B-29 ha llevado a cabo la "Acción Evasiva" durante el combate, ver la Sección 5.7): **"2-10"** = ninguna amenaza de colisión, **"11-12"** = posible colisión, tira 1D: " **1-5** " = el caza falla, no hay colisión ni se efectúa ningún ataque sucesivo (ver la Sección 5.6 a continuación), **"6"** el caza choca con el B-29. Tira una vez en la **Tabla 5-11** bajo la posición de reloj apropiada del caza atacante para determinar la sección del B-29 que golpea el caza. Si el resultado es de "Daños Superficiales", el caza falla, no hay ninguna colisión. En caso contrario, el resultado de la colisión es el mismo que "Explosión de Fuego antiaéreo Dentro del Avión" (BIP), ver la Sección 6.2.f, para el impacto en el compartimento/sección aplicable. Los cazas que fallan en impactar en la **Tabla 5-9** o no chocan con el B-29 son retirados del tablero.

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la Tabla 5-12(b) "Colisión en el Aire" en su versión en español:*

5-12 (b) COLISIÓN EN EL AIRE

(Después de la resolución del Fuego Ofensivo de cada Caza Japonés)

	RESULTADO
≤2-10	**NO SE PRODUCE COLISIÓN.** El Caza se retira del Tablero
11-12+	**POSIBLE COLISIÓN:** **1-5** = El Caza falla. No se produce Colisión ni se efectúa ningún "Ataque Sucesivo". **6** = El Caza choca con el B-29. Tira una vez en la Tabla 5-11 en la Posición y ángulo apropiado de ataque del Caza para determinar la Sección del B-29 afectada. Si el resultado en esta tirada es de "Daños Superficiales", quiere decir que el Caza pasa rozando, pero no se produce la colisión. En caso contrario, el efecto es el mismo que un BIP (ver Sección 6.2-F)

Nota de Diseño: *Los informes de las colisiones en el aire de los B-29 con los cazas japoneses acobardaban a las tripulaciones de los bombarderos, pero en la Vigésima Fuerza Aérea había división de opiniones sobre cuántos incidentes de colisión se debían a colisiones deliberadas o accidentales. Considerando la combinación de agresividad e inexperiencia entre los pilotos japoneses, es probable que muchas (quizás hasta la mayoría) de las colisiones en el aire no fueron planeadas. Es cierto que la Táctica de Colisión fue oficialmente aprobada por el Alto Mando Japonés, debido a la carencia de pilotos de caza veteranos, ya que consideraban que la pérdida de un avión y un piloto contra un bombardero muy pesado con 11 hombres era algo justificable - pero la táctica*

claramente no alcanzó los resultados deseados. Aunque forzar una colisión parece fácil, en la práctica, demostró ser sorprendentemente difícil. Un acercamiento desde atrás exponía al atacante a la máxima potencia de fuego de muchas ametralladoras del B-29, mientras que, un ataque de frente, suponía un acercamiento a más de 500 millas por hora, lo que exigía un grado de habilidad que por lo general solamente tenían los pilotos japoneses experimentados - lo que contradecía la principal razón táctica. Como una solución intermedia, animaron a los pilotos veteranos a que intentaran una colisión, saltando en paracaídas desde sus aviones, justo el momento antes de la colisión - pero pocos eran capaces del exacto cronometraje requerido para sobrevivir.

5.6 ATAQUES SUCESIVOS

A. Para cualquier caza **Frank** o **Tojo** que consigue un impacto en su ataque inicial sobre el B-29 (incluso si el impacto no tiene ningún efecto) y no haya sido dañado ("FCA") durante el ataque, tira 1D: **"1-3"** = ningún efecto, quita el caza del tablero, **"4-6"** = el caza es capaz y está dispuesto a atacar al B-29 otra vez (asumiendo, desde luego, que no haya colisionado con el B-29). Nota que los cazas no dañados **Nick, Tony, Zeke, Oscar,** y **George** ***solo*** pueden hacer una tirada del dado para ataques sucesivos *si* el B-29 está "fuera de la formación", ***y*** uno o varios de los motores del B-29 están averiados. Los cazas que no consiguen impactos, nunca tiran para ataques sucesivos (los cazas ***Irving*** no aparecen en las Misiones "Diurnas" y no son afectados por esta regla).

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la Tabla anterior y las explicaciones sobre un Segundo o Tercer Ataque Sucesivo en la* ***Tabla 5-13*** *en su versión en español:*

Cazas FRANK y TOJO:

Si consigue un impacto en su ataque inicial sobre el B-29 (incluso si el impacto no tiene ningún efecto) y si no ha sido dañado durante el ataque:

1-3 = No se produce ningún Ataque Sucesivo. El Caza se retira del Tablero
4-6 = El Caza efectúa un Ataque Sucesivo. Tira en la Tabla de abajo para conocer su nueva Posición y ángulo de ataque.

Cazas NICK, TONY, ZEKE, OSCAR, y GEORGE:

Solo si consiguen un impacto en su ataque inicial y el B-29 esta "Fuera de Formación" y uno o más motores están averiados (las 3 cosas), pueden tirar el dado según el apartado anterior:

Caza IRVING: Es un caza nocturno y por lo tanto no le aplica esta regla.

SEGUNDO ATAQUE SUCESIVO

Se produce un Segundo Ataque Sucesivo, solo si se cumplen los siguientes ***4 requisitos*** (todos):

1.- Que el Caza consiga un impacto durante el primer ataque sucesivo.
2.- Que el B-29 esté "Fuera de Formación.
3.- Que el B-29 tenga uno o más motores averiados.
4.- Que el Caza no esté dañado.

Si se cumplen estos 4 requisitos, se tira 1D en la tabla del principio para determinar si se produce un nuevo Ataque Sucesivo. Si se produce, se tiran 2D en la Tabla de arriba y se mira en la ***columna de la derecha***. Tira en la Tabla 5-12(b) para las "Colisiones" después de cada Ataque Sucesivo.

NUNCA se produce un Tercer Ataque Sucesivo, aunque el Caza acierte en el Segundo. El Caza se retira definitivamente del Tablero.

Nota de Diseño: *Generalmente, salvo que un B-29 estuviese dañado, la mayor parte de los cazas japoneses solo eran capaces de hacer una pasada contra el rápido bombardero, sobre todo a gran altitud. La mayoría de los cazas japoneses tenía un eficaz (contra nominal) techo muy por debajo de la altitud normal de las formaciones diurnas de los B-29. Para estos cazas, hasta un simple viraje en los niveles más altos podía causar una pérdida de altitud que requiriese diez minutos - o más - recuperar…y para entonces los B-29 hacía tiempo que se habían ido.*

B. Para cada caza elegible para hacer un ataque sucesivo, tira una vez en la **Tabla 5-13**, bajo una de dos columnas (dependiendo de si realmente funcionan todos los motores del B-29), para determinar la nueva posición de ataque del caza. Después de que alguno y todos los cazas que llevan a cabo un ataque sucesivo son colocados, el combate se resuelve normalmente utilizando las **Tablas 5-6** a **5-12**. *Comprueba también normalmente para la colisión en los ataques sucesivos* (ver la Sección 5.5 anterior). Los cazas que no consigan un impacto durante este ataque son retirados del Tablero.

5-13 ATAQUES SUCESIVOS

	POSICIÓN DEL ATAQUE SUCESIVO	
	Todos los motores funcionan	Uno o más motores averiados
2	ASCENSO VERTICAL	ASCENSO VERTICAL
3	ASCENSO VERTICAL	6 *
4	6 Bajo	9 *
5	10:30 Bajo	12 *
6	9 Bajo	1:30 *
7	6 Bajo	12 *
8	3 Bajo	10:30 *
9	1:30 Bajo	12 *
10	6 Bajo	3 *
11	9 Bajo	9 *
12	3 Bajo	3 *

C. Un caza normalmente no lleva a cabo un ***segundo ataque sucesivo*** *salvo que* consiga un impacto durante el primer ataque sucesivo, y el B-29 esté "Fuera de Formación", y uno o varios de los motores del B-29 estén averiados, y el caza no haya sufrido un resultado de "FCA" - si aplican las cuatro condiciones, tira 1D otra vez como se indica en el párrafo A. anterior y, de ser elegible para otro ataque acertado, tira 2D en la ***segunda columna*** de la **Tabla 5-13**. Después de un segundo ataque sucesivo, un caza es retirado del Tablero, incluso si consigue de nuevo un impacto. El mayor número de ataques que cualquier caza puede hacer contra un B-29 en cualquier turno dado, es de ***tres*** uno inicial y dos ataques sucesivos.

5.7 Ω ACCIÓN EVASIVA

A. La "Acción Evasiva" representa los descensos, picados, virajes, y vaivenes que un piloto pudiera hacer con su avión en un intento de esquivar los ataques de los cazas enemigos. Volar así, necesariamente desviaba el objetivo de los artilleros del avión, y no era posible si el bombardero estaba gravemente dañado. Debido a la proximidad de aviones amigos y el peligro de colisión, los B-29 en la formación no pueden usar la "Acción Evasiva".

B. Solo se permite la "Acción Evasiva" a los B-29 que vuelan "Fuera de la Formación" o en Misiones "Nocturnas". La "Acción Evasiva" proporciona un modificador negativo al fuego defensivo del B-29 (**Tabla 5-7**) y el fuego japonés ofensivo (**Tabla 5-9**) y para los reflectores japoneses (**Tabla 5-14**), puede reducir la posibilidad de colisión en el aire (ver la Sección 5.5) y puede reducir la exactitud del bombardeo (ver la **Tabla 6-6**). No se permite ninguna "Acción Evasiva" si:

- El B-29 está en la Formación
- Dos o más motores están averiados
- Fallo en el sistema Eléctrico (ver **Tabla 7-10**)
- Cualquiera que no sea el Piloto o el Copiloto está pilotando el avión (ver Sección 7.6)
- Cualquier daño recibido anteriormente que prohíbe expresamente llevar a cabo la "Acción Evasiva".

5.8 Ω PROCEDIMIENTO DE COMBATE – MISIONES "NOCTURNAS

Para las Misiones "Diurnas" ir a la Sección 5.2. Para las Misiones "Nocturnas", continúa con el procedimiento de abajo (PRIMERO MIRAR LA SECCIÓN 5.1).

Nota de Diseño: *Al principio de la campaña de bombardeo nocturno de la Vigésima Fuerza Aérea, la inteligencia americana aseguró que los japoneses solamente tenían dos unidades de cazas nocturnos en todas las Islas de Casa y aquellas unidades estaban mal equipadas para la batalla. El radar aerotransportado llevado por el primer caza nocturno de la Marina - el Nakajima J1N Gekko- era primitivo y no fiable, hasta que el Ejército japonés presionó el Ki-45 para el servicio de cazas nocturno aún cuando éste no tuviera ningún radar en absoluto. Principalmente, forzaron a los pilotos de caza nocturnos japoneses a confiar completamente en su visión nocturna para descubrir a los B-29 americanos. Para compensar la inadecuada tecnología, los japoneses entrenaron a sus pilotos de caza a mantener un modelo de vuelo diseñado para barrer un sector del cielo nocturno asignado. Ponerse en contacto con un B-29, era por lo general poco más que un encuentro casual.*

A. ***Solamente*** si estás dentro de la Zona del Blanco, tira 1D en la **Tabla 5-14** para determinar si tu bombardero ha sido descubierto por algún reflector (***EXCEPCIÓN:*** no hagas esta tirada si la ciudad objetivo tiene un asterisco en la **Tabla 2-9**). Si el B-29 es descubierto, y fijado, entonces permanece así para el resto ***del turno*** (***excepción:*** ver la nota **(b)** de la **Tabla 5-14**). Si el bombardero está todavía dentro de la Zona del Blanco ***en el nuevo turno***, tira normalmente en la **Tabla 5 14** no hay ningún modificador especial por haber sido descubierto satisfactoriamente en el turno anterior.

Ω

5-14 REFLECTORES JAPONESES

	RESULTADO
≤2-10	SIN EFECTO
11-12+	Un reflector ha descubierto y está fijo en el B-29 (a) (b) (c)

Nota de Diseño: *Los japoneses concentraron reflectores en varias posiciones: por ejemplo, Tokio y Nagoya (grandes centros urbanos e industriales), así como en Shimonoseki (que controlaba el agua vital en el cuello de botella entre el Mar de Japón y el Mar Interior) - cada uno de estos objetivos eran apodados "el Callejón del Reflector" por las tripulaciones de los B-29. Otros objetivos, sin embargo, tenían pocas luces o ninguna en absoluto. Los reflectores eran a menudo una molestia para las tripulaciones de los B-29, pero muy raras veces contribuían al derribo de un bombardero. Los japoneses, simplemente no tenían bastantes luces - o equipos correctamente entrenados en su empleo - para compensar las carencias en el radar y otra defensa.*

B. Tira en la **Tabla 5-15** para determinar si un caza nocturno enemigo ataca tu avión en la Zona.

5-15 APARICIÓN DE CAZAS NOCTURNOS

	RESULTADO
≤2-8	No hay ataque de cazas en este Turno
9	Ver nota **(a)**
10	Kawasaki Ki-45 Torya ("Dragon Slayer" –Dragón Asesino-) **NICK**
11	Nakajima J1N Gekko ("Moon-light") -Luz de Luna- **IRVING**
12	Kawasaki Ki-45 Torya ("Dragon Slayer" –Dragón Asesino-) **NICK**
13+	Ver nota **(b)**

C. Los cazas nocturnos ***siempre*** atacan desde la posición 6. Si aparece un caza nocturno, tira en la **Tabla 5-4** para determinar el ángulo de ataque (nota que en caso de un ataque coordinado, no más de ***un*** caza japonés puede ocupar el mismo ángulo de ataque; si fuera necesario, tira otra vez en la **Tabla 5-4**). Coloca al caza (o cazas) en el Área de Colocación de los Cazas Japoneses. No tires para la habilidad del piloto de caza (la Tabla 5-5).

5-4 ÁNGULO DE ATAQUE

	RESULTADO
1-2	BAJO
3-4	NIVEL
5-6	ALTO

Ataca un Caza nocturno "Nick"

Tira 1D para cada caza nocturno para ver si el caza es descubierto (resta UNO si algún otro artillero además del artillero de cola está a bordo, incluso si están como "observadores"): **"1-2"** = el caza atacante es descubierto; **"3-6"** = el caza atacante aparece sin ser visto. Si un caza es descubierto ***y*** el Intercomunicador funciona, entonces el B-29 puede llevar a cabo la "Acción Evasiva" ***después*** del fuego defensivo, pero ***antes*** del fuego japonés ofensivo. Esto significa que el caza (o cazas) será(n) afectado(s) por el modificador de la "Acción Evasiva", pero el artillero (o artilleros) ***no*** (al menos para el ataque Inicial). (***EXCEPCIÓN:*** si estás dentro de la Zona del Blanco y el B-29 realiza la "Acción Evasiva" en un intento de evitar ser fijado por el reflector japonés, entonces el artillero (o artilleros) del bombardero *es* afectado por el modificador de la "Acción Evasiva"). El fuego Defensivo ***nunca*** puede ser resuelto contra un caza no descubierto.

E. Si ningún caza japonés es descubierto, entonces el caza (o cazas) puede(n) disparar ***primero***, y el fuego defensivo del B-29 se resuelve ***después*** de *que* todos los efectos de fuego japonés ofensivo son aplicados (en ese momento, cualquier caza es automáticamente descubierto).

F. Dentro de las restricciones de estas reglas, resuelve el fuego defensivo normalmente por las reglas de la Sección 5.3, usando la **Tablas 5-6** para alguna y todas las ametralladoras armadas y la **Tabla 5-7**. (***Excepción:*** si el Intercomunicador no funciona y sale en el dado el artillero de cola como la "Posición de la Tripulación Elegible Para Disparar" en la **Tabla 5-6** por la Sección 5.3-B., entonces ***solo*** se le permite disparar al artillero de cola en la primera ronda de combate; ninguna otra ametralladora o artilleros pueden disparar, aunque estén presentes). TODOS los modificadores aplicables funcionan. Resuelve cualquier daño de impacto al caza utilizando la **Tabla 5-8**. TODOS los modificadores aplicables funcionan.

G. Dentro de las restricciones de estas reglas, resuelve el fuego japonés ofensivo normalmente por las reglas de la Sección 5.4 y utilizando las **Tablas 5-9**, **5-10**, **5-11**, **5-12**. TODOS los modificadores aplicables funcionan.

H. Comprueba las colisiones en el aire normalmente según las reglas de la Sección 5.5.

I. Un caza nocturno japonés **Nick** ***siempre*** hará **un** (*y solo* uno) ataque sucesivo a

no ser que sea destruido o reciba un resultado de daño de "FCA" en la **Tabla 5-8**. Un caza nocturno no dañado **Irving** no hará un ataque sucesivo ***salvo que*** uno o varios de los motores del B-29 estén averiados (en caso de un ataque coordinado, solamente ***un*** caza puede hacer un ataque sucesivo si es elegible - los demás no pueden; selecciona solo a un caza no dañado para el ataque). En uno u otro caso, usa la posición de Ascenso Vertical para el ataque Sucesivo (el caza se considera automáticamente descubierto para esta ronda de combate).

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la* ***Tabla 5-15(b)*** *para descubrir a los Cazas Nocturnos y he incluido en notas las reglas de la página anterior, incluyendo los Ataques Sucesivos Nocturnos en su versión en español:*

5-15 (b) DESCUBRIR A LOS CAZAS NOCTURNOS

(-1 si algún otro Artillero además del Art. de Cola está a bordo aunque sea como "observador")

	RESULTADO
1-2	El Caza atacante es descubierto (a) (c) (d)
3-6	El Caza atacante no es descubierto (b) (c) (d)

NOTAS:

ATAQUES SUCESIVOS NOCTURNOS

NICK	siempre hará un (y solo uno) ataque sucesivo salvo que sea destruido o esté dañado.
IRVING	no hará un ataque sucesivo salvo que uno o varios de los motores del B-29 estén averiados.
Ataque Coordinado	solamente un caza puede hacer un ataque sucesivo si es elegible - los demás no pueden; selecciona solo a un caza no dañado para el ataque.
Posición del Ataque Sucesivo:	ASCENSO VERTICAL. El Caza se considera automáticamente descubierto para esta ronda de combate.

6.0. SOBRE EL BLANCO

"Al parecer el mando se sentía mejor cuando los cañones AA podían ser oídos disparando durante un ataque aéreo. El sonido transmitía el sentimiento de que se estaba haciendo algo eficaz." - Oficial de defensa antiaérea japonés

6.1 DETERMINA LA VISIBILIDAD DEL BLANCO

Independientemente del tiempo y la altitud, las Tripulaciones de los bombarderos a menudo encontraban sus objetivos obscurecidos de la observación visual por una capa de nubes y/o de humo debajo. ¡(Desde luego, la visibilidad funcionaba recíprocamente - si el B-29 tenía problemas para ver la tierra, otro tanto les pasaba a los artilleros antiaéreos para ver a los B-29!) Después de la resolución de todo el combate de cazas en la Zona del Blanco, tira un dado en la **Tabla 6-1**.

6-1 VISIBILIDAD DEL BLANCO

	RESULTADO
≤1	Objetivo ***totalmente oculto***. Aplica un modificador de **-2** en la Tabla 6-2 y un **-1** en la Tabla 6-6. (Ambos acumulativos con cualquier otro modificador)
2-3	Objetivo ***oculto en su mayor parte***. Aplica un modificador de **-1** en la Tabla 6-2 (Acumulativo con cualquier otro modificador)
4-5	Objetivo ***ligeramente oculto***. No se aplica ningún modificador
6+	Objetivo ***totalmente despejado***. Aplica un modificador de **+1** en la Tabla 6-2 y en la Tabla 6-6. (Ambos acumulativos con cualquier otro modificador)

6.2 FUEGO ANTIAÉREO (FLAK)

A. Después de determinar la visibilidad del objetivo, resuelve el fuego antiaéreo tirando un dado en la **Tabla 6-2**.

6-2 FLAK SOBRE EL BLANCO

	RESULTADO
≤1	No hay FLAK
2-4	FLAK Ligera
5-6	FLAK Media
7+	FLAK Pesada

Nota de Diseño: *Como con sus otras defensas antiaéreas, la artillería japonesa antiaérea era inadecuada. Muchos de los cañones en el inventario japonés eran cañones obsoletos de 75 mm que eran eficaces por debajo de los 20.000 pies, mucho más bajo que el techo operativo de los B-29. Incluso sus cañones más ligeros -de calibre 40 mm y 25 mm- estaban aún más limitados con alcances hasta de solo 4.500 y 8.000 pies respectivamente. Un cañón de 88 mm (similar a la famosa pieza alemana) estaba en producción en 1945, pero fue simplemente otro caso de demasiado poco, demasiado tarde como lo fue un temible cañón de 150 mm de 30 pies de largo, que fue producido en los últimos meses de la guerra. En cualquier caso, el radar y los mecanismos de avistamiento eran tristemente pocos en número y los que estaban disponibles eran notoriamente inexactos. Además, los cañones más pesados no podían moverse lo suficientemente rápidos como para rastrear a los veloces B-29 cuando volaban a baja altitud. Para añadir a los problemas japoneses, los proyectiles antiaéreos de todos los calibres estaban escasos de suministro y muchos eran defectuosos. En general, la Vigésima Fuerza Aérea acreditó la pérdida de tan solo 55 bombarderos debido al fuego antiaéreo enemigo.*

B. Después de determinar la cantidad de Flak, tira 2D en la **Tabla 6-3** ***tres*** veces para ver si el B-29 es alcanzado. ***Excepción:*** no se tira en la Tabla 6-3 si el resultado de la Tabla 6-2 fue "No hay Flak".

6-3 FLAK DISPARANDO AL B-29
Tirar en esta Tabla 3 veces

	RESULTADO		
	FLAK LIGERA	FLAK MEDIA	FLAK PESADA
2	Impacto	Impacto	Impacto
9	Fallo	Fallo	Impacto
10	Fallo	Fallo	Fallo
11	Fallo	Impacto	Impacto
12	Impacto	Impacto	Impacto

C. Por ***cada*** impacto registrado en la Tabla 6-3, tira en la **Tabla 6-4** para determinar el número de proyectiles que han impactado en el B-29.

6-4 EFECTOS DE LOS DISPAROS DE FLAK
Tirar *una vez* por cada impacto de la Tabla anterior

	NÚMERO DE IMPACTOS
2	B. I. P. *(Burst Inside Plane)**
3	1
10	4
11	5
12	4

Tirar una vez para saber la sección afectada

D. Por cada proyectil impactado, tira una vez en la **Tabla 6-5** para determinar qué sección del B-29 ha recibido el proyectil. Anota las secciones impactadas en la Hoja de Misión.

6-5 ÁREA AFECTADA POR LOS IMPACTOS
Tirar *una vez* por cada impacto de la Tabla anterior

	ÁREA AFECTADA
2	Morro
3	Nav / Radio
4	Fuselaje
9	Bodega de Bombas Trasera
10	Cola
11	Área de Servicio
12	Morro

IMPACTOS Y DAÑOS EN EL B-29

E. Después de determinar el área afectada por cada proyectil de la Flak impactado, tira en la(s) correspondiente(s) Tabla(s) de Daño (ver **Tablas 7-1** hasta la **7-14** – las verdes-) y resuelve el daño indicado. Anota todo los daños y efectos de los daños en la Hoja de Misión.

F. La mayor parte del daño de la Flak consistía en una explosión que fallaba por poco y que causaba algún daño interno o que incluso podía derribar al bombardero objetivo. De vez en cuando, un proyectil en realidad explotaba dentro del avión con consecuencias generalmente catastróficas. Cuando se produce un resultado de BIP en la **Tabla 6-4**, tiene los siguientes efectos:

- Todos los tripulantes en el departamento indicado, resultan muertos.
- Si el área impactada es un Ala, la Cola, o el Morro, el B-29 cae en picado fuera del control y el resto de la tripulación debe saltar en paracaídas por la **Tabla 8-5**.
- Si una de las Bodegas de Bombas es alcanzada con las bombas todavía a bordo, el B-29 explota y mueren todos los tripulantes.
- Si el área impactada es el compartimento Nav/Radio, tira para heridas del Piloto, el Copiloto, y el Bombardero en la **Tabla 7-13**, y tira también para la Descompresión Explosiva (**Tabla 7-11**) en el Morro si el B-29 está presurizado en la altitud "AL" o "MED".
- Si el área impactada es el Nav/Radio o el compartimento del Fuselaje, la capacidad de presurización del B-29 se pierde permanentemente (ver la Sección 4.2).
- Si el área impactada es Nav/Radio, la Bodega de Bombas vacía, el Fuselaje, o el compartimento de Servicio, ocurre lo siguiente:
  - ✓ El B-29 queda inmediatamente "Fuera de la Formación" (ver la Sección 4.8) si es una Misión "Diurna".
  - ✓ El B-29 debe gastar dos turnos en cada zona siguiente (incluyendo dos turnos más en la Zona del Blanco después de girar), con el gasto **de un** recuadro de combustible por ***cada*** turno.

- ✓ Se entiende que el B-29 ha recibido cada resultado de daño posible para ese departamento indicado en la Tabla de Daño apropiada y se entiende que es como si hubieran salido todos los resultados del 2 a 12 (sin embargo, no tires nunca para la Descompresión Explosiva en ninguna parte salvo en el compartimento impactado, excepto como se indica más arriba). Registra este daño en la Hoja de Misión.

- ✓ La tirada de Aterrizaje en las **Tablas 8-1** o **8-2** se modifica con -2 que se acumula con cualquier otro modificador existente.

- ✓ Este avión no puede llevar a cabo la "Acción Evasiva" (ver Sección 5.7).

- ✓ Si el B-29 consigue llegar a la base, se considera irreparablemente dañado y no puede volar más misiones.

Nota de Jugador: *Los jugadores familiarizados con B-17 QUEEN OF THE SKIES deberían notar que no hay* ***ninguna*** *Flak adicional sobre las zonas de tierra japonesa simplemente por estar en la altitud "BA". La topografía japonesa es drásticamente diferente de la europea occidental, el despliegue de la fuerza de tierra japonés en las Islas de Casa era más limitado/menos móvil y más fácilmente evitado si no iban directamente sobre áreas urbanas, y las fuerzas de tierra japonesas estaban muy mal equipadas/y entrenadas para enfrentarse con un avión en comparación con sus colegas alemanes.*

"Estaba tremendamente afectado por haber visto a B-29 en llamas cayendo a tierra todo a lo largo de la terrible carrera desde el punto inicial de la ciudad. Lo más cruel y lo más deprimente de todo lo visto esta noche fue un B-29 con un motor ardiendo que había sido convertido en restos en llamas debido a los disparos de artilleros histéricos de otro B-29." -James O'Keefe, Bombardero de un B-29

6.3 BOMBARDEO

A. Resuelve el bombardeo del Blanco tirando en la **Tabla 6-6**. Entonces tira en la **Tabla 6-7** para determinar el porcentaje de acierto de las bombas dentro de un radio de acción de 1.000 pies de la zona apuntada (o dentro de un número predeterminado de millas cuadradas en misiones de A/U –*Área Urbana*-).

6-6 LANZAMIENTO DE BOMBAS

	RESULTADO
≤1-2	FUERA DEL BLANCO
3-6+	EN EL BLANCO

6-7 PRECISIÓN DEL BOMBARDEO

EN EL BLANCO		FUERA DEL BLANCO	
	PORCENTAJE		PORCENTAJE
2	Ver nota (a)	2	Ver nota (c)
3	60%	3	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	0%
9	40% (b)	9	0%
10	50% (b)	10	0%
11	Ver nota (a) (b)	11	Tira 1D
12	88% + 2D	12	Tira 2D

Nota de Diseño: *Los fuertes e imprevisibles vientos sobre Japón hicieron que el bombardeo a gran altitud fuera muy problemático, hasta durante los días (excepcionales) claros. El flujo, la velocidad del aire y la balística de las bombas, eran difíciles de reconciliar. Además, los fuertes vientos hacían imposible una segunda pasada si la primera fallaba; y si un error de navegación traía a un bombardero a favor del viento desde el objetivo, el control de las bombas podía ser totalmente imposible. El movimiento para bajar de altitud en los bombardeos nocturnos ayudaba a solucionar este problema, pero, a pesar de la considerable experiencia de la RAF en operaciones nocturnas sobre Alemania, la Fuerza Aérea del ejército estadounidense carecía de buenos marcadores indicadores del objetivo y de una alta calidad de bombardeo nocturno. El fulgor de los reflectores japoneses y los cohetes de señales también podía interferir con el objetivo de un bombardero. En misiones contra Áreas Urbanas, el bombardeo con radar normalmente conseguía un modelo más uniforme que con el bombardeo visual. Nota que en tales misiones, las bombas incendiarias normalmente no eran lanzadas al unísono. Se bombardeaba en puntos de impacto a intervalos y lanzando racimos de bombas incendiarias para extender su efecto sobre un área más amplia.*

Nota de Jugador: Un *resultado de "Fuera del Blanco" en una misión de A/U no significa que tus bombas "fallaron" la ciudad totalmente (lo que era obviamente difícil de hacer salvo por un error sustancial en la navegación). Más bien esto significa que tus bombas incendiarias han sido lanzadas en un distrito fuera del área del objetivo designado (lo que supone que cualquier incendio comenzado por tus bombas incendiarias podía ser contenido mucho más fácilmente) o que han caído en vecindades que ya están ardiendo por el fuego*

de las bombas de otros B-29 (en ese caso, las bombas incendiarias adicionales tendrían poco o ningún efecto útil).

B. Ω Si es una misión de Área Urbana contra un objetivo alistado en la **Tabla 2-2C** (***no*** en la Tabla de objetivos 2-3) en la altitud "BA" (solamente), tira 1D en la **Tabla 6-8** (y, si fuera necesario, en la **Tabla 6-9**) para determinar si el B-29 encuentra turbulencia termal debido a los fuegos causados por las bombas incendiarias.

Ω **6-8 TURBULENCIA TERMAL**

	RESULTADO
≤1-2	Encontrada una gran Turbulencia Termal. Ir a la Tabla 6-9
3-6+	Encontrada una Turbulencia Moderada o Insignificante No es necesaria ninguna tirada de dados

Ω **6-9 IMPACTO DE LA TURBULENCIA TERMAL**

	RESULTADO
2-6	Pasas a salvo sin efectos por la Turbulencia. Continúa con la Misión
7	Tira una vez en la Tabla 7-5 "ALAS". (Una vez por ***cada Ala*** -Babor y Estribor-)
8	Se recibe 1 impacto en [illegible] bomba(s) explota(n). El B-29 destruido y todos a bordo muertos
12	¡El B-29 gira bruscamente y se queda boca abajo! Tira 1D: 1-4 = El avión cae fuera de control y se estrella. Todos a bordo mueren 5-6 = Se recupera el control y se endereza el avión. Se anotan 2 impactos en ***cada*** Base del Ala (en ambas). Además, tira 1D para ***cada*** tripulante: 1-5 = Sin efecto, pasas a salvo y continúas con la Misión 6 = Tira para heridas en la Tabla 7-13 con un -1 (***Excepción:*** Si el Sistema Eléctrico está averiado (ver Tabla 7-10), no se recupera el control y el avión se estrella)

"Nos sumergimos en una diabólica oscuridad. Era como si una mano gigantesca hubiera agarrado nuestro avión e intentara rasgarlo a fragmentos. Habíamos entrado en una nube de humo de la ciudad que ardía, y yo nunca había experimentado tal turbulencia, ni siquiera en la tormenta más violenta. Grité al Copiloto para subir los mandos conmigo, y no tratábamos de mantener la altitud o la dirección. Solamente luchábamos para impedir que el avión perdiera el control. Los constantes y terribles movimientos duraron lo que pareció una eternidad hasta que pudimos pasar al otro lado, y aunque solo habían sido unos minutos, nosotros dos estábamos agotados y convulsionados por la lucha para mantener a nuestro B-29 en el aire." -Carter McGregor, Piloto de B-29 del Grupo de Bombardeo The Kagu-Tsuchi, 1981

***Nota de Diseño: En** las misiones de ataque a las áreas urbanas más grandes, el calor intenso de una conflagración general podía desatar un movimiento termal ascendente bastante poderoso como para sacudir a los B-29 volando a baja altitud miles de pies en el aire durante el bombardeo. Las tremendas y violentas sacudidas, podían ser perjudiciales para los tripulantes que no estaban correctamente asegurados. En algunos casos, la turbulencia era tan grande como para girar a un B-29 y ponerlo boca abajo (milagrosamente, esto no era automáticamente fatal, y se cuenta de varios pilotos que girando o hasta haciendo rizos, volvían a poner otra vez derecho su B-29). Dependiendo de la altitud, también era posible para un B-29 ser dañado por los efectos de explosiones secundarias sobre tierra.*

6.4 Ω FLAK ADICIONAL

Los bombarderos podían seguir siendo apuntados por los artilleros antiaéreos en su carrera hacia el blanco, p. ej., después de lanzar las bombas. En consecuencia, inmediatamente después de terminar el bombardeo, tira otra vez en la **Tabla 6-2**, pero aplicando un modificador de "-1" (los bombarderos tenía más flexibilidad para maniobrar en este punto). Este modificador es acumulativo con cualquier otro modificador utilizado en la primera tirada en la **Tabla 6-2** (yendo hacia el objetivo).

6-2 FLAK SOBRE EL BLANCO

	RESULTADO
≤1	No hay FLAK
2-4	FLAK Ligera
5-6	FLAK Media
7+	FLAK Pesada

"La vista inolvidable de Tokio en llamas durante una incursión de fuego de bajo nivel. La ciudad es un infierno ardiente, con las columnas de humo de miles de pies de altitud en el aire. Impulsado hacia arriba por una poderosa corriente ascendente, cogido en el fulgor de los reflectores, nuestro B-29 cabeceaba desordenadamente hacia delante hasta que nuestras bombas fueron lanzadas. A más de cien millas de distancia, todavía puedo ver el resplandor encima de la ciudad." - Andy Doty, Artillero de Cola de un B-29.

6.5 TURNO DE VUELTA

Después de resolver el bombardeo, comienza el vuelo de regreso a la base, girando la ficha del B-29 en el Casillero de Movimiento Estratégico encarándola hacia el recuadro etiquetado "Base de la 20ª Fuerza Aérea". El B-29 gastará otro turno en la Zona del Blanco, tachando un recuadro de combustible para la vuelta normalmente, y resolviendo el combate otra vez por el procedimiento de la Sección 5.0. Usa el resultado anterior para efectos meteorológicos en la Zona (no tires otra vez en la **Tabla 4-2** en este turno).

7.0. DAÑO EN EL B-29

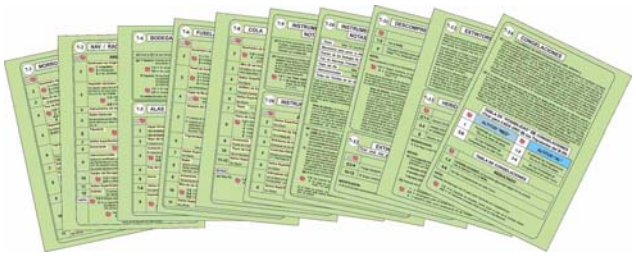
"Creemos que ha valido la pena; tenemos que creer esto. Pero el coste ha sido alto. Hemos perdido a muchos hombres buenos, sobre todo hombres clave como comandantes de escuadrón y de grupo." – Piloto de B-29.

7.1. TABLAS DE DAÑOS

Los jugadores pueden ser dirigidos a las siguientes Tablas de Daños como consecuencia del Mal Tiempo (**Tabla 4-3**), Sucesos al Azar (**Tabla 4-9**) ataques de cazas japoneses (**Tablas 5-3**, **5-11**, **5-12**, y **5-1**5), Fuego Antiaéreo japonés (**Tabla 6-5**), y Turbulencia Termal (**Tabla 6-9**). Si sale un resultado repetido en una Tabla en particular, las siguientes tiradas después de la primera no tienen ***ningún*** *efecto* salvo que las instrucciones de la Tabla indiquen expresamente lo contrario (las excepciones a esto son heridas de la tripulación y cualquier nota que requiere la comprobación para ver si la capacidad de presurización está averiada si no estaba ya averiada):

- **7-1 MORRO**
- **7-2 NAV / RADIO**
- **7-3 BODEGA DE BOMBAS DELANTERA**
- **7-4 BODEGA DE BOMBAS TRASERA**
- **7-5 ALAS**
- **7-6 FUSELAJE**
- **7-7 ÁREA DE SERVICIO**
- **7-8 COLA**
- **7-9 CABINA DE INSTRUMENTOS**
- **7-10 INSTRUMENTOS DEL INGENIERO**
- **7-11 DESCOMPRESIÓN EXPLOSIVA**
- **7-12 EXTINTORES MANUALES**
- **7-13 HERIDAS**
- **7-14 CONGELACIONES**

(ESTAS SON LAS TABLAS VERDES)



7.2 MOTORES AVERIADOS

- **UN MOTOR AVERIADO** Con un motor averiado, el B-29 puede quedarse en la formación (si aplica, ver la Sección 4.8) solo si lanza sus bombas inmediatamente. Si el B-29 está ya en la Zona del Blanco cuando se queda sin un motor, entonces puede bombardear el objetivo y todavía permanecer en la formación. Por otra parte, si el B-29 mantiene sus bombas a bordo y sigue hacia el objetivo con un motor menos, no puede unirse a la formación o, si ya estaba en la formación, se queda "Fuera de la Formación" (si aplica). Un B-29 con un motor menos y las bombas a bordo no puede subir de altitud (ver la Sección 4.1) y debe gastar dos turnos en cada Zona debido a la lentitud causada por el peso de las bombas. No hay ***ningún*** coste adicional de combustible. Una vez que el B-29 lanza sus bombas, puede seguir su misión con su velocidad normal de una Zona por Turno y recupera la capacidad de subir de altitud. Con un motor menos, resta uno de la tirada de aterrizaje en las **Tablas 8-1** y **8-2**.

- **DOS O TRES MOTORES AVERIADOS** El B-29 debe deshacerse de sus bombas y de los depósitos de combustible auxiliares, queda "Fuera de la Formación" (si aplica), y gasta dos turnos en cada Zona debido a la desaceleración (nota que nunca se requiere que un B-29 gaste más de dos turnos en una Zona, excepto cuando es un turno de regreso, ver la Sección 6.5). No hay ***ningún*** coste adicional de combustible. Un B-29 con dos o tres motores averiados y en altitud "AL" debe perder altitud hasta "MED", mientras que un B-29 en altitud "MED" debe perder altitud hasta "BA" (no se requiere que un B-29 en "AL" caiga hasta "BA" en el mismo turno, esta pérdida de altitud puede ser hecha en dos turnos). Nota que si ambos motores interiores (nº 2 y nº 3) están averiados, se pierde la capacidad de presurización (ver la Sección 4.2). Cuando un B-29 que tiene dos o más motores averiado, es atacado por cazas, se añade 1 (+1) a las tiradas de dados del Fuego Ofensivo japonés. Un B-29 con dos o más motores averiados no puede

llevar a cabo la "Acción Evasiva" (ver la Sección 5.7). Con dos motores averiados, resta 2 de la tirada de aterrizaje en las **Tablas 8-1** y **8-2**.

- **UN SOLO MOTOR FUNCIONA** Si está en altitud "BAJA", el B-29 o aterriza inmediatamente o la tripulación debe saltar en paracaídas por la **Tabla 8-4**. Si está en la altitud "MED", el B-29 puede entrar en la siguiente Zona (gastando dos turnos en la Zona actual), entonces inmediatamente debe o aterrizar o la tripulación debe saltar en paracaídas por la **Tabla 8-4**. Si está en la altitud "AL", el B-29 puede entrar en la siguiente Zona (gastar dos turnos allí) y luego ir a una Zona más allá, pero entonces inmediatamente debe o aterrizar o la tripulación debe saltar en paracaídas por la **Tabla 8-4**. Con un solo motor, resta 3 de la tirada de aterrizaje en las **Tablas 8-1** y **8-2**. También, ver encima para efectos adicionales.

- **NO FUNCIONA NINGÚN MOTOR** El B-29 debe o hacer un aterrizaje forzoso en su zona actual por la **Tabla 8-1** o por la **8-2** (encuentra esta zona en la **Tabla 2-9** o en el Casillero de Movimiento Estratégico para determinar si el B-29 está sobre tierra o sobre el mar, o ver la Nota **(c)** si en la Zona hay tanto tierra como mar), o la tripulación debe lanzarse en paracaídas por la **Tabla 8-4**. Una vez que el último motor se ha detenido, el jugador inmediatamente debe escoger intentar el aterrizaje forzoso o saltar en paracaídas. Si el aterrizaje forzoso se lleva a cabo con todos los motores parados, aplica el modificador máximo en las **Tablas 8-1** y **8-3** para todos los motores parados, así como los modificadores por elevadores, timón, alerones, y flaps del ala averiados. Además, el tren de aterrizaje no puede ser bajado (si no estaba bajado con anterioridad). También, ver encima para efectos adicionales.

Nota que el recuadro de la "Base de la 20ª Fuerza Aérea" se cuenta como una Zona para propósitos de esta regla.

7.3 CONGELACIONES

Las congelaciones pueden ocurrir debido a **dos** causas o situaciones:

- Cuando la capacidad de presurización (ver la Sección 4.2) está averiada en cualquier compartimento ***individual***, es decir, debido a resultados de la Tabla de Daños **7-1, 7-2, 7-6, 7-7, 7-8** o "Estalla la ampolla del artillero" en la **Tabla 4-9**, el B-29 puede viajar **un turno más** (más allá del actual) en la altitud "MED" o "AL" (si aplica) y en la formación (si aplica). A partir de entonces, el B-29 debe descender inmediatamente a la altitud "BA" (y "Fuera de la Formación", si aplica) para tener suficiente calor, o se arriesga a que sufran congelaciones los tripulantes de ese departamento afectado. Lógicamente, si el compartimento afectado no está ocupado por tripulantes vivos, no hay ningún riesgo de congelaciones. Si tripulantes con vida permanecen en el compartimento donde la capacidad de presurización está averiada y el B-29 se mantiene en altitud "MED o "AL", por más de un turno, comprueba para la congelación tirando al principio de cada turno (después del movimiento) en la **Tabla 7-14**, *en la "Tabla de Congelaciones"* para cada tripulante en el compartimento afectado. Los tripulantes en un compartimento no afectado, no sufren congelaciones.

TABLA DE CONGELACIONES

	RESULTADO
1-3	**CONGELACIONES**, el tripulante *no* puede seguir en su puesto. Ver la Sección 7.3 y la **Nota**
4-6	No hay Congelaciones en este Turno

- Si la capacidad de presurización esta averiada *en **todas** partes* del B-29, por ejemplo, debido a un resultado en las **Tablas de Daño 7-3, 7-4, 7-5, o 7-10** (incluyendo cualquier referencia a la Tabla 7-10 de la **Tabla 4.9**) - o si el B-29 ha sido ***voluntariamente*** despresurizado y no se ha vuelto a presurizar por cualquier razón, el B-29 puede viajar **un turno más** (más allá del actual) en la altitud "MED" o "AL" (si aplica) y en la formación (si aplica). A partir de entonces, para evitar el riesgo de congelaciones a los tripulantes en ***todos los compartimentos***, el B-29 debe ser

presurizado de nuevo (si es capaz de hacerlo) o debe descender inmediatamente a la altitud "BA" (y "Fuera de la Formación", si aplica) para conseguir calor. Si el B-29 se mantiene despresurizado en altitud "MED o "AL", por más de un turno, comprueba para la ***posibilidad*** de congelaciones tirando un dado al principio de cada turno (después del movimiento) en la *"Tabla de Posibilidad de Congelaciones"*. Con un resultado de "1" en la altitud "MED", o "1-2" en la altitud "AL", tira en la **Tabla 7-14** (en la *"Tabla de Congelaciones"*) para todos y cada uno de los tripulantes en el avión. (Con cualquier otro resultado, no hay ninguna posibilidad de congelaciones en este turno.)

Una vez que un tripulante sufre de congelaciones, permanece así para el resto de la misión. Un tripulante con congelaciones no puede hacer nada a bordo..

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la* ***Tabla de "Posibilidad de Congelaciones"*** *en la Tabla 7-14 en su versión en español:*

TABLA DE "POSIBILIDAD" DE CONGELACIONES (Tirar para CADA UNO de los Tripulantes del B-29)			
	ALTITUD "MED"		ALTITUD "AL"
1	Posibilidad de Congelaciones Tira en la Tabla de abajo	1-2	Posibilidad de Congelaciones Tira en la Tabla de abajo
5-6	No hay Posibilidad de Congelaciones en este Turno	3-6	No hay Posibilidad de Congelaciones en este Turno

7.4 SIN OXÍGENO

La sección 4.2 describe el procedimiento para continuar con oxígeno cuando se está despresurizado.

Nota de Diseño: *El B-29 estaba equipado con 14 estaciones de oxígeno, cada de ellas con una máscara, un regulador, un manómetro de presión, un indicador de flujo, y cilindros de suministro de baja presión. El sistema estaba suministrado por 18 cilindros de oxígeno de baja presión, irrompibles situados en el compartimento de Servicio. Botellas de oxígeno portátiles de emergencia estaban disponibles para movimientos cortos alrededor del avión. El tiempo que el suministro de oxígeno podía durar variaba según las circunstancias, pero por lo general, había suministro para más de 10 horas para una tripulación de once volando a 15.000 pies.*

A. Dos impactos de proyectil al sistema de oxígeno de un tripulante en particular (acumulado en el transcurso de una misión) dejarán sin oxígeno a este tripulante. Dos impactos de proyectil a los tanques de oxígeno en el compartimento de Servicio dejarán sin oxígeno a ***todos*** los tripulantes en el avión. En uno u otro caso, el primer impacto de proyectil no tiene ningún efecto. Guarda un registro de todos los impactos del sistema de oxígeno en la Hoja de Misión. Cuando el oxígeno del avión o del tripulante queda destruido, el B-29 debe descender a la altitud "BA" (y quedar "Fuera de la Formación", si aplica) en el siguiente turno. Sin embargo, en caso de la pérdida de oxígeno de un solo tripulante, si hay una "vacante" en otra parte del avión debido a la muerte de otro tripulante, el tripulante sin oxígeno puede ocupar esa posición y el B-29 puede quedarse en la altitud "MED" o "AL" (y en la formación, si aplica). Asimismo si un B-29 está obligado a descender a la altitud "BA" porque un tripulante se ha quedado sin oxígeno, y más tarde, debido a la muerte de un tripulante, hay bastante suministro de oxígeno vacante para acomodar a todos los tripulantes sobrevivientes, entonces el B-29 puede ascender de nuevo a la altitud "MED" y "AL" (pero no puede volver a juntarse con la formación en este caso, si aplica).

B. Los fuegos de oxígeno pueden ser resultado del daño de impactos de proyectil en varios compartimentos del B-29. Cuando se produce un fuego de oxígeno, coloca un marcador de Fuego de Oxígeno sobre la sección apropiada del B-29 en el Tablero de Colocación de la Tripulación. Ver la Sección 7.5 debajo para extinguir un fuego de oxígeno.

7.5 FUEGOS EN EL AVIÓN

Hay tres extintores de incendios portátiles en el B-29, cada uno de ellos representado por una ficha colocada en el Tablero de colocación de la Tripulación al principio del juego: uno en la sección Nav/Radio, uno en el Compartimento del Fuselaje, y otro en el Compartimento de Servicio en popa. Cada uno puede ser rociado una vez, y luego se vacía. Cuando estalla un fuego a bordo del B-29, un miembro de la tripulación en ese compar-

timento (o uno adyacente, si el fuego estalla en un compartimento vacío) inmediatamente debe ser designado para combatir el fuego, usando el extintor disponible más cercano. Los extintores usados son retirados del juego. Un tripulante no puede realizar ningún otro deber adicional durante el turno en el que lucha contra el fuego. Resuelve cualquier intento de extinguir fuegos en la **Tabla 7-12**. (El B-29 puede ser inmediatamente despresurizado por los procedimientos de la Sección 4.2 antes de resolver el intento de extinguir el fuego.) Si los primeros intentos fallan, puede hacerse un segundo intento en el Fuselaje o el Compartimento de Servicio si hay disponible un segundo extintor en cualquiera de esos dos compartimentos. Solo puede hacerse un intento en cualquier otro compartimento. Si un fuego en las secciones del Morro o Nav/Radio no se apaga después de un intento, la tripulación debe abandonar el avión urgentemente por la **Tabla 8-4**. Si un fuego no se apaga después de un intento en cualquier otro compartimento (o después de dos intentos en los compartimentos del Fuselaje o de Servicio), el B-29 puede entrar en la siguiente Zona y luego la tripulación ***debe*** abandonar el avión urgentemente por la **Tabla 8-4**.

7-12 EXTINTORES PORTÁTILES

Tirar *una vez* por cada intento de apagar un fuego

	RESULTADO
≤2-9	Fuego Apagado
10-12	El fuego continúa. Ver la Sección 7.5 y la nota de la siguiente página

7.6 MOVIMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

A. Cada miembro de la tripulación del B-29 está representado por una ficha individual en el Tablero de Colocación de la Tripulación. Siempre que un tripulante resulte herido o Muerto, marca su ficha con el marcador de Herida apropiado o con un un marcador de Muerto, según aplique. Los tripulantes pueden moverse por diferentes compartimentos, para realizar una acción específica (por ejemplo, combatir fuegos, ver la Sección 7.5) o sustituir a un tripulante herido o muerto. Todos los movimientos de la tripulación deben efectuarse ***al principio*** de un turno. La sección 4.2 detalla las exigencias de presurización/despresurización para el movimiento de la tripulación. El número máximo de tripulantes que pueden estar en cualquier compartimento en un momento dado es éste:

- Morro – Tres (3) tripulantes
- Nav/Radio – Siete (7) tripulantes
- Fuselaje – Cinco (5) tripulantes
- Servicio – Tres (3) tripulantes *(recuerda que el compartimento de Servicio no está presurizado)*
- Cola- Un (1) tripulante

Los tripulantes muertos ***cuentan*** para esos totales. Un tripulante Muerto puede ser movido a cualquier compartimento adyacente por cualquier tripulante que no realiza ningún otro deber en ese turno (en este caso, 2 tripulantes -incluyendo el muerto- PUEDEN ocupar temporalmente la sección de Cola; las ametralladoras de cola en este caso deben ser disparadas desde el Fuselaje). Un tripulante muerto no puede ser movido entre el compartimento de Fuselaje y la sección Nav/Radio; un tripulante muerto ***nunca*** puede ser tirado del avión.

Las fichas de los 11 tripulantes del B-29

B. Pueden hacerse movimientos de tripulantes dentro del mismo compartimento sin penalización (por ejemplo, los artilleros en el compartimento de Fuselaje pueden cambiar posiciones en cualquier momento). Si los movimientos de los tripulantes se hacen hacia o entre compartimentos diferentes durante un turno en el que el B-29 es atacado, entonces el tripulante (o tripulantes) que se mueve(n) no puede(n) disparar ninguna ametralladora durante ese turno.

C. Un tripulante herido leve puede moverse por sus propios medios. Un tripulante gravemente herido solo puede ser

movido (hacia un compartimento adyacente -**excepción***:* un tripulante gravemente herido no puede ser movido entre el compartimento de Fuselaje y la sección Nav/Radio), con la ayuda de otro tripulante que no esté realizando ningún otro trabajo en este turno. Los hombres heridos no pueden ser colocados (o permanecer) en un compartimento despresurizado si el bombardero está presurizado.

D. Un tripulante que ocupa otra posición de tripulante en el Tablero de Colocación de la Tripulación, asume cualquier futuro daño infligido a aquella nueva posición (se ignora el daño a su posición anterior, salvo que también haya sido sustituido).

E. Si tanto el Piloto como el Copiloto todavía están ilesos o con una herida leve, el Copiloto temporalmente puede desocupar su puesto para combatir un fuego. En caso contrario, el Piloto y el Copiloto deben quedarse en sus posiciones normales.

F. Cualquier tripulante puede pilotar el B-29 si el Piloto y el Copiloto están gravemente heridos o muertos, pero el primero para asumir el puesto de piloto debe ser el Ingeniero de vuelo. Si el Ingeniero posteriormente (o en este momento) está gravemente herido o muerto, entonces otro puede pilotar con el modificador apropiado al aterrizaje (ver las **Tablas 8-1** y **8-2**.

8.0. ACABANDO LA MISIÓN

"Mi mayor preocupación era pensar en la posibilidad de amerizar en aquel triste océano." – Tripulante de un B-29

8.1. ATERRIZAJES

Hay cuatro tipos de aterrizajes que pueden ocurrir al final de una misión. El primero es un aterrizaje en las Marianas ("la Base de la 20ª Fuerza Aérea"), el segundo es un aterrizaje en Iwo Jima (si está controlada por los EE.UU), el tercero es un aterrizaje en territorio enemigo en Japón, y el cuarto es un aterrizaje forzoso (o amerizaje) en el mar. (Nota que un avión con el Piloto ***y*** el Copiloto fuera de los mandos -ver Tabla 7-9)- ***nunca*** puede hacer un aterrizaje forzoso, la tripulación debe lanzarse en paracaídas en cambio). Los Aterrizajes se consiguen tirando 2D en la **Tabla 8-1** o en la **8-3**. El daño recibido en el combate más circunstancias descritas en los modificadores a estas Tablas pueden afectar la posibilidad de aterrizar con éxito. Un aterrizaje fracasa-do puede significar la destrucción del B-29 y la muerte o heridas para la tripulación.

8-1 ATERRIZAJE EN TIERRA

	RESULTADO
≤ -3	El B-29 destruido y todos los Tripulantes muertos
-2	Tira para heridas para cada Tripulante en la Tabla 7-13. (Añade 1 (+1) a cada tirada). El B-29 destruido
-1	Tira para heridas para cada Tripulante en la Tabla 7-13. El B-29 destruido
0	Los Tripulantes a salvo. El B-29 dañado irreparablemente
1	Los Tripulantes a salvo. El B-29 se puede reparar para la próxima Misión
2-12+	El B-29 y los Tripulantes a salvo

8-3 ATERRIZAJE EN EL MAR (Amerizaje)

	RESULTADO
≤ 2	El B-29 se estrella en el intento y todos los Tripulantes mueren
3	El B-29 se estrella en el intento. Tira para heridas para cada Tripulante en la Tabla 7-13. (Añade 1 (+1) a cada tirada). Luego, por cada Tripulante sobreviviente, tira en la Tabla 8-6 para su supervivencia en el mar
4	Amerizaje exitoso. Tira para heridas para cada Tripulante en la Tabla 7-13. Luego, por cada Tripulante sobreviviente, tira en la Tabla 8-6 para su supervivencia en el mar
5-12+	Amerizaje exitoso. Tira en la Tabla 8-6 para cada Tripulante para su supervivencia en el mar

8.2 SALTAR EN PARACAÍDAS

Los tripulantes pueden lanzarse en paracaídas sobre las Marianas ("la Base de la 20ª Fuerza Aérea"), sobre Iwo Jima, sobre Japón, y en el mar. Los tripulantes se lanzan desde un avión controlado por la **Tabla 8-4** o desde un avión fuera de control (como puede ser por los resultados de la **Tabla 4-9** o las Tablas de Daño, ver la Sección 7.0) por la **Tabla 8-5**. De estar presurizado (ver la Sección 4.2, el B-29 debe ser despresurizado antes de abandonar el avión controlado (ver la **Tabla 8-4**). El fracaso en despresurizar para el abandono del avión causa una tirada en la **Tabla 7-11** requerida para cualquier Compartimento presurizado en el que hay uno o varios tripulantes que saltan (en este caso, los tripulantes no se quedan sin oxígeno pero pueden ser heridos/perjudicados). Si el bombardero está presurizado cuando se abandona un avión fuera de control (ver la **Tabla 8-5**), no está disponible ninguna opción para despresurizar. Se requiere una tirada en la **Tabla 7-11** en este

caso para cualquier Compartimento presurizado en el que hay uno o varios tripulantes que abandonan el avión.

8-4 SALTAR DESDE UN AVIÓN CONTROLADO

	RESULTADO
≤1	1-5 = Salto correcto 6 = Tripulante muerto en accidente
2-6	Salto correcto

8-5 SALTAR DESDE UN AVIÓN FUERA DE CONTROL

	RESULTADO
1-5	No puede saltar. Se estrella con el avión
6	Salto correcto

"Docenas de bombarderos que vuelven y se balancean sobre el agua y la selva en Guam por la tarde, con sus luces de aterrizaje encendidas, con sus ruedas y flaps abajo, para posarse con seguridad en casa."- Andy Doty, Artillero de Cola de un B-29

8.3 EN LAS MARIANAS

Un B-29 en altitud "BA" en la Zona 1 puede intentar aterrizar en la "Base de la 20ª Fuerza Aérea", siempre y cuando tenga suficiente combustible para ***salir*** de la Zona (ver la Sección 4.3), reciba un resultado de "En Rumbo" en la **Tabla 4-8** en la Zona 1 (ver la Sección 4.5), y no tenga ninguna otra restricción como consecuencia de tener dos o tres motores averiados (ver la Sección 7.2). Tira para aterrizajes en las Marianas en la **Tabla 8-1**. No resuelvas el tiempo (Sección 4.4), la navegación (Sección 4.5), y el Suceso al Azar (Sección 4.6) en el recuadro de la "Base de la 20ª Fuerza Aérea" antes del aterrizaje. Aplica cualquier modificador meteorológico basado en el resultado meteorológico (**Tabla 4-2**) que haya salido antes para la Zona 1. Los tripulantes pueden lanzarse en paracaídas voluntariamente (**Tabla 8-4**) sobre la "Base de la 20ª Fuerza Aérea" antes de intentar un aterrizaje peligroso (o si el aterrizaje es imposible). Los tripulantes que han saltado con éxito en estas situaciones automáticamente son devueltos al servicio activo.

"Aterrizamos en Iwo, y estábamos paseando por la playa maravillándonos del coraje de los Marineros que subieron por esa playa volcánica bajo el fuego fulminante. Estando de pie allí, vemos de pronto, un B-29 abandonado dar la vuelta despacio encima del Suribachi en un arco largo, lleno de gracia, luego cae en picado más y más rápido en el océano a cierta distancia de la costa. En un instante, la punta del ala golpea el agua; en el siguiente, todo lo que queda son restos incendiados en la base de una columna de humo negro."- Andy Doty, Artillero de Cola de un B-29

8.4 EN IWO JIMA

Un B-29 en la Zona 6 puede intentar aterrizar en Iwo Jima si está disponible como una base amiga (Misiones nº 11-35). Resuelve el tiempo (Sección 4.4), la navegación (Sección 4.5), y el Suceso al Azar (Sección 4.6) en la Zona 6 antes del intento de aterrizaje. Iwo Jima estaba sujeta a menudo a la niebla, haciendo los aterrizajes allí más difíciles. En consecuencia si "el Tiempo en la Zona" para la Zona 6 (**Tabla 4-2**) ha sido "Bueno", tira 1D y aplica lo siguiente: **"1-4"** = tiempo "Bueno" para aterrizaje, **"5-6"** = tiempo "Pobre" para aterrizaje. Si "el Tiempo en la Zona" para la Zona 6 (Tabla 4-2) ha sido "Pobre", tira 1D y aplica lo siguiente: **"1-4"** = tiempo "Pobre" para aterrizaje, **"5-6"** = tiempo "Malo" para aterrizaje. Tira para aterrizajes en Iwo Jima en la **Tabla 8-1**. Los tripulantes pueden lanzarse en paracaídas voluntariamente (**Tabla 8-4**) sobre Iwo Jima (solo en la Zona 6, Misiones nº 11-35) antes de intentar un aterrizaje peligroso (o si el aterrizaje es imposible). Los tripulantes que han saltado con éxito en estas situaciones automáticamente son devueltos al servicio activo.

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la* ***Tabla de "Aterrizaje en Iwo Jima"*** *en la* ***Tabla 8-1*** *en su versión en español:*

ATERRIZAJE EN IWO JIMA

En la Zona 6, se puede intentar aterrizar en Iwo Jima si está disponible como una base amiga (Misiones nº 11-35). Resuelve el tiempo (Sección 4.4), la navegación (Sección 4.5), y el Suceso al Azar (Sección 4.6) en la Zona 6 antes del intento de aterrizaje. Iwo Jima estaba sujeta a menudo a la niebla, haciendo los aterrizajes allí más difíciles. En consecuencia:

Si "el Tiempo en la Zona" para la Zona 6 (Tabla 4-2) ha sido "Bueno":

1-4 = Tiempo "Bueno" para el Aterrizaje
5-6 = Tiempo "Pobre" para el Aterrizaje

Si "el Tiempo en la Zona" para la Zona 6 (Tabla 4-2) ha sido "Pobre":

1-4 = Tiempo "Pobre" para el Aterrizaje
5-6 = Tiempo "Malo" para el Aterrizaje

8.5 EN JAPÓN

Un B-29 puede verse forzado a aterrizar en Japón en las Zonas 10-14, o la tripulación puede tener que abandonar el avión en estas Zonas. Consulta la Lista de Zonas de Vuelo (**Tabla 2-9**) y compáralo con la Zona que

ocupa actualmente el B-29. La letra a la derecha de la barra indicará si el B-29 está sobre el agua, sobre tierra, o un poco de ambos (**A** = Agua; **J** = Japón; **O** = Okinawa). Donde una zona muestra dos códigos, el jugador tiene la opción de escoger donde aterrizar ***si*** el B-29 está controlado o si se abandona el avión voluntariamente. *De estar **forzado*** a aterrizar o a abandonar el avión en tal zona, tira 1D: un resultado de **"1-3"** se aplica la primera letra (p. ej., agua), con un resultado de **"4-6"** se aplica la segunda letra (p. ej., tierra). Un B-29 que debe hacer un aterrizaje forzoso obligatorio (o amerizaje) en las Zonas 10-14 debe resolver cualquier combate normalmente antes de aterrizar/amerizar (se considera que el avión está "Fuera de la Formación", si aplica). Si se ameriza -o se abandona el avión- sobre agua, ver la Sección 8.6. Si se aterriza en tierra, se entiende que el B-29 automáticamente aterriza en alguna zona despejada de Japón. Tira para el aterrizaje en la **Tabla 8-1**, restando cuatro (-4) del resultado. Los tripulantes que sobreviven al aterrizaje en tierra, o abandonan el avión sobre tierra, son capturados como prisioneros; tira para determinar el destino de cada uno en la **Tabla 8-7**.

Nota del T: *Con el fin de evitar pasar de las Tablas a las Reglas, siempre que sea posible, he añadido la **Tabla de "Aterrizaje en Japón"** en la **Tabla 8-1** en su versión en español:*

ATERRIZAJE EN JAPÓN

Un B-29 puede verse forzado a aterrizar en Japón en las Zonas 10-14, o la tripulación puede tener que abandonar el avión en estas Zonas. Consulta la Lista de Zonas de Vuelo (Tabla 2-9) y compáralo con la Zona que ocupa actualmente el B-29. La letra a la derecha de la barra indicará si el B-29 está sobre el agua, sobre tierra, o un poco de ambos. Donde una zona muestra dos códigos, el jugador tiene la opción de escoger donde aterrizar ***si*** el B-29 está controlado o si se abandona el avión voluntariamente. *De estar **forzado*** a aterrizar o a abandonar el avión en tal zona:

1-3 = Se aplica la primera letra
4-6 = Se aplica la segunda letra

8.6 EN EL MAR

Un amerizaje en el mar es necesario si el B-29 está obligado a aterrizar en las Zonas 1 a 9 (***excepción:*** puede intentarse un aterrizaje en Iwo Jima en la Zona 6 en las Misiones nº 11-35, ver la Sección 8.4), o si el B-29 ameriza en el agua en las Zonas 10-14 (ver la Sección 8.4). Amerizar en el mar solo es preferible a saltar en paracaídas en el mar. Tira para amerizaje en el agua en la **Tabla 8-3** ***después*** de comprobar el estado de la mar en la **Tabla 8-2** (que puede proporcionar un modificador a la tirada de dados). También se requiere una tirada en la **Tabla 8-2** si se salta en paracaídas sobre el agua. Para cada tripulante que sobrevive al amerizaje o al salto sobre el mar, tira en la **Tabla 8-6** para determinar si el tripulante sobrevive en el mar y es rescatado, o se pierde en el mar. Los tripulantes rescatados en el mar normalmente son devueltos al servicio activo en las Marianas (nota, sin embargo, que los tripulantes rescatados en las Zonas 10-14 pueden ser hechos prisioneros, requiriendo una tirada en la **Tabla 8-7** para la supervivencia POW). Un B-29 que ameriza en el mar se considera perdido permanentemente.

Nota de Diseño: *Estadísticamente, sobre el curso de la campaña entera de la Vigésima Fuerza Aérea contra Japón, solamente menos del 50 % de los tripulantes que se sabía que habían caído en el mar, fueron rescatados satisfactoriamente -aunque el éxito de los rescates mejoró con el tiempo a medida que los esfuerzos de búsqueda y rescate fueron madurando y desarrollándose. Los destructores de la Marina de los Estados Unidos y los submarinos fueron asignados al deber de rescate situados a intervalos regulares a lo largo de la ruta entre las Marianas y Japón, mientras que aviones de largo alcance, especialmente modificados para transportar botes salvavidas y otros equipos de supervivencia lanzables patrullaban las áreas intermedias. (En algunos casos, tripulantes fueron rescatados satisfactoriamente a tan solo unas millas de la costa japonesa.) Las posibilidades de ser descubiertos y rescatados eran mejores para aquellas tripulaciones que sobrevivían a un amerizaje (sobre todo si buena parte de o todo el avión quedaba a flote por algún tiempo) mientras que los que tuvieron que lanzarse en paracaídas individualmente -aunque un amerizaje es notoriamente difícil hasta en las mejores circunstancias- era mucho más peligroso en los característicamente agitados mares y el tiempo imprevisible del Océano Pacífico.*

8-2 ESTADO DE LA MAR PARA EL AMERIZAJE

	RESULTADO
1	Estado de la mar: en calma, no hay ningún modificador para la Tabla 8-3 Aplica un modificador de **+1** a la Tabla 8-6
2-3	Estado de la mar: ligero oleaje, aplica un modificador de **-1** en la Tabla 8-3 No hay ningún modificador para la Tabla 8-6
4	Estado de la mar: oleaje moderado, aplica un modificador de **-2** en la Tabla 8-3 No hay ningún modificador para la Tabla 8-6
5	Estado de la mar: agitada, aplica un modificador de **-3** en la Tabla 8-3 Aplica un modificador de **-1** en la Tabla 8-6
6	Estado de la mar: muy agitada, aplica un modificador de **-4** en la Tabla 8-3 Aplica un modificador de **-1** en la Tabla 8-6
7	Estado de la mar: tormentoso, aplica un modificador de **-5** en la Tabla 8-3 Aplica un modificador de **-2** en la Tabla 8-6
8	Estado de la mar: muy tormentoso, aplica un modificador de **-6** en la Tabla 8-3 Aplica un modificador de **-2** en la Tabla 8-6

8-3 ATERRIZAJE EN EL MAR (Amerizaje)

	RESULTADO
≤ 2	El B-29 se estrella en el intento y todos los Tripulantes mueren
3	El B-29 se estrella en el intento. Tira para heridas para cada Tripulante en la Tabla 7-13. (Añade 1 (**+1**) a cada tirada). Luego, por cada Tripulante sobreviviente, tira en la Tabla 8-6 para su supervivencia en el mar
4	Amerizaje exitoso. Tira para heridas para cada Tripulante en la Tabla 7-13. Luego, por cada Tripulante sobreviviente, tira en la Tabla 8-6 para su supervivencia en el mar
5-12+	Amerizaje exitoso. Tira en la Tabla 8-6 para cada Tripulante para su supervivencia en el mar

8-6	SUPERVIVENCIA EN EL MAR
	RESULTADO
≤ 1-3	Muere ahogado o por hipotermia
4-6+	RESCATADO. Ver **Nota (b)**

8-7	SUPERVIVENCIA DE LOS PRISIONEROS DE GUERRA
	RESULTADO
≤ 1-3	Muere en cautividad (por malos tratos, asesinado por sus captores o juzgado y ejecutado por crímenes contra la humanidad)
4-6	SOBREVIVE. Liberado al final de la guerra

9.0. CONDICIONES DE VICTORIA

"Lamentablemente, el B-29 es un avión espléndido. Mientras estoy sentado en mi escritorio, alzo la vista hacia el cielo, y veo pasar incontables números de ellos." – Empress Nagako, 1945

9.1 INTERROGATORIO POST-MISIÓN

Antes de empezar la siguiente misión, los jugadores deben resolver el destino de cualquier tripulante que haya vuelto gravemente herido y congelado (ver **Tablas 7-13** y/o **7-14**, según sea necesario), luego registra los resultados de la misión que acabas de terminar en la Hoja de Campaña. Anota el porcentaje de bombas dejadas caer sobre el objetivo en la columna apropiada. Los B-29 destruidos, y los tripulantes que no volarán otra vez, son tachados. Pueden añadirse iniciales en los tripulantes perdidos para describir su destino: KIA (muerto en acción), DOW (muerto por heridas), LAS (perdido en el mar), IH (inválido a casa), BO-C (Abandonó el avión, capturado), CAS (capturado en el mar), DIC (muerto en cautividad). *(Lógicamente las iniciales que correspondan en español –N. del T.-).* Cuando un bombardero o tripulante resulta perdido, prepara nuevos nombres para la siguiente misión.

"Después de cada misión, el médico de vuelo estaba siempre en el interrogatorio con su juego de 'pastillas' para dar sus dos onzas con un poco de whisky para calmar los nervios un poco. A veces, si conocías al médico de vuelo bastante bien, te daba más de dos onzas para calmar de verdad los cansados huesos." - Chester Marshall, Piloto de un B-29

9.2 Ω EVALUACIÓN DE DAÑO DEL ÁREA URBANA

Independientemente de si realmente tu B-29 bombardeó satisfactoriamente el objetivo, para cada Misión de A/U (**Tabla 2-2C** o 2-3), tira en la **Tabla 9-1** para determinar el daño al objetivo. La tabla puede indicar que taches un recuadro en la Hoja de Daño al Objetivo para la ciudad objetivo. Una vez que todos los recuadros son tachados para una ciudad particular, aquella ciudad es considerada "Devastada" ***y no*** serán voladas más misiones de A/U contra ella (pueden continuar las misiones que no sean de A/U). Si una ciudad "Devastada" sale en la tirada de la **Tabla 2-2C**, tira en su lugar para un objetivo en la **Tabla 2-3**.

9-1 Ω	EVALUACIÓN DE DAÑOS EN A/U
	RESULTADO
≤ 1-2	Ningún recuadro tachado en la Hoja de "Daño a los Blancos de Área Urbana"
3-6	Tacha 1 recuadro del Blanco en la Hoja de "Daño a Blancos de Área Urbana"
7	Tacha 2 recuadros del Blanco en la Hoja de "Daño a Blancos de Área Urbana"

Tokyo Áreas Urbanas

1	2	3	4

Kawasaki Áreas Urbanas

1	2	3

Nagoya Áreas Urbanas

1	2	3	4	5	6	7	8

9.3 CONDICIONES DE VICTORIA DE LA MISIÓN

Los resultados de bombardeo y la supervivencia del B-29 determinan si una misión es una Victoria de la Vigésima Fuerza Aérea, una Victoria de la Defensa Antiaérea Japonesa, o un Empate.

A. Se considera que una misión es una Victoria de la Vigésima Fuerza Aérea si el B-29 bombardea "En el blanco" y el B-29 regresa a las Marianas (o a Iwo Jima en las misiones nº 11-35) sin daños irreparables (un B-29 solo puede tener daños irreparables por un BIP de la Flak o por un aterrizaje forzoso).

B. Se considera que una misión es una Victoria de la Defensa Aérea Japonesa si el B-29 ha sido destruido en combate, ha amerizado en el mar, ha hecho un

aterrizaje forzoso en Japón o ha quedado irreparablemente dañado en combate (por ejemplo, un BIP de la Flak) o al aterrizar.

C. Se considera que una misión es un empate si el B-29 ha sido incapaz de bombardear el blanco o si el bombardeo ha sido "Fuera del blanco" pero el B-29 regresa a las Marianas (o a Iwo Jima en las misiones nº 11-35) sin daños irreparables (un B-29 solo puede tener daños irreparables por un BIP de la Flak o por un aterrizaje forzoso).

9.4 CAMPAÑA. CONDICIONES DE VICTORIA

Los resultados acumulados de las 35 misiones determinan la victoria en una campaña. Al final de las 35 misiones de campaña, suma el número de Victorias de la Vigésimas Fuerza Aérea y el número de Victorias de la Defensa Aérea Japonesa, ignora los Empates. El bando con el mayor número de victorias es el ganador del juego de campaña. Además, la supervivencia de un bombardero individual o de tripulantes en varias misiones puede ser medida como un valor de rendimiento relativo. Ver las **Tablas 9-2** y **9-3**.

9-2 SUPERVIVENCIA DE B-29/TRIPULACIONES

Nº DE MISIONES SOBREVIVIDAS	RESULTADO
1-7	Pobre
8-14	Normal
15-21	Bueno
22-28	Excelente
29-35	Excepcional

Nota: Un B-29 puede ser destruido, pero sus tripulantes pueden seguir volando con otro avión

9-3 RESULTADOS DEL BOMBARDEO

PORCENTAJE DEL BOMBARDEO	RESULTADO
0-5%	Pobre
6-14%	Normal
15-29%	Bueno
30%+	Excelente

Nota: El porcentaje del bombardeo puede utilizarse para valorar una simple Misión, el promedio de varios aviones en la misma Misión o de un solo avión en toda la campaña.

FUENTES SELECCIONADAS Y LECTURA RECOMENDADA

Bowers, Peter M. Boeing B-29 Superfortress, Specialty Press, North Branch, MN, 1999, 100pp.

Craven, Wesley Frank and Cate, James Lea (ed.). The Army Air Forces in World War II, Vol. V. (The Pacific: Matterhorn to Nagasaki, June 1944 to August 1945), University of Chicago Press, Chicago IL, 1953, 878 pp.

Dorr, Robert F. B-29 Superfortress Units of Units of World War 2, Osprey Publishing, Oxford, England, 2003, 96pp.

Marshall, Chester W. and Thompson, Warren. Final Assault on the Rising Sun: Combat Diaries of B-29 Air Crews Over Japan, Specialty Press Publishers and Wholesalers, North Branch MN, 1995, 224 pp.

Mauer Mauer (ed.). Air Force Combat Units of World War II, Office of Air Force History, Washington DC, 1983, 506 pp.

Pilot's Manual for B-29 Superfortress (AAF Manual No. 50-9), Headquarters AAF, Otterman Press, Dayton OH, 1945 (republished by Aviation Publications, Appleton WI, 1999), 175 pp.

Werrell, Kenneth B. Blankets of Fire: US Bombers Over Japan During World War II, Smithsonian Institution Press, Washington DC, 1996, 350 pp.

Wheeler, Keith. Bombers Over Japan, Time-Life Books, Alexandria VA, 1982, 202 pp.

40th Bomb Group Association Memories, http://www.40thbombgroup.org/memories.html

CRÉDITOS DEL JUEGO

Concepto y Diseño original: Steve Dixon

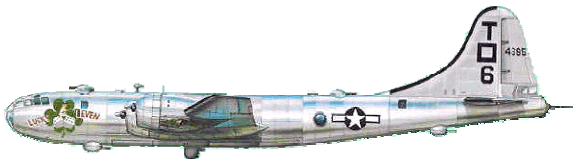
Reglas, cartas y diseño final: Shawn Rife

Gráficos: Steve Dixon y Felipe Santamaría

Probadores del juego: Ver la parte de atrás de la caja del juego.

Traducción y edición en español: Felipe Santamaría

Para preguntas respecto a las reglas del juego, o si detectas algún error, por favor, envía un correo electrónico a skdixon@bellsouth.net. Las respuestas serán publicadas en el Foro de Consimworld bajo B-29 Superfortress.



Felipe Santamaría
Bilbao, Marzo 2008