

El resultado final es el número de recuadros de combustible que **inmediatamente** deben ser tachados. Si el resultado es modificado a "0", no se tacha ningún recuadro de combustible (el Ingeniero de vuelo ha conseguido trasvasar el combustible del depósito, de modo que la pérdida ha sido insignificante).

Los recuadros tachados por la pérdida, no satisfacen el consumo normal, sino que son **adicionales** a éste (ver la Sección 2.3).

No se pueden utilizar los depósitos auxiliares para satisfacer la pérdida de combustible (ver la Sección 2.3).

Si el mismo depósito que tiene la pérdida resulta impactado de nuevo, no tires para el resultado, ya que no hay ningún efecto adicional.

(f)  **1-4 = Hélice en Bandera.** (Un Motor averiado, ver Sección 7.2). El Piloto puede abortar la Misión.

5-6 = Falla el Mecanismo de poner la Hélice en Bandera. Debido a la Resistencia Aerodinámica, se reduce la velocidad a **dos Turnos** por Zona, empezando **inmediatamente** (por ejemplo, 3 Turnos en la Zona del Blanco. 1 para el vuelo de ida y 2 para el de vuelta, con un recuadro de combustible tachado para cada Turno adicional)

(g) Motor Acelerado:  **1-4 = Hélice en Bandera.** (Un Motor averiado, ver Sección 7.2). El Piloto puede abortar la Misión.

5-6 = Falla el Mecanismo de poner la Hélice en Bandera. Hélice Acelerada. Ver Nota (l)

(h) Impacto en el Depósito del Aceite:

1-2 = Fuego en el Motor. Tira 1D para intentar apagarlo.



1 Fuego Apagado. El Piloto debe abortar la Misión.

2-6 El fuego continúa. Tira de nuevo. Si el segundo intento falla, ver la Nota (p).



3-4 = Pérdida de Aceite:



1-2 = El Motor debe pararse después de un Turno más (sin contar el turno actual).

3-4 = El Motor debe pararse después de 2 Turnos más

5-6 = El Motor debe pararse después de 3 Turnos más. Después de parar el Motor, ver la Nota (i).

5-6 = Autosellado, sin efecto.

Nota de Diseño: Los jugadores familiarizados con B-17, *QUEEN OF THE SKIES* pueden sentirse frustrados ante la dificultad de extinguir los fuegos de motor en *SUPERFORTRESS*, pero en los B-29, los fuegos de motor eran notoriamente difíciles de apagar. El cortafuegos del motor era desgraciadamente inadecuado y el sistema de extinción de incendios solo lograron apagar siete de cincuenta y dos fuegos comunicados en junio de 1945 (parte del problema se debía a que las piezas del motor estaban hechas de magnesio que se quema fácilmente y con fuerza). La refrigeración adecuada del R-3350 fue un constante desafío y por consiguiente, el fuego en el motor fue quizás el mayor temor de los tripulantes de los B-29. Un informe de 1945 reveló que el índice de fuego en el B-29 era cuatro veces superior al del B-17 o B-24.

(i) Tira 1D. Añade 1 (+1) si es una Misión "Nocturna" (esto representa la dificultad de descubrir visualmente el escape y reaccionar oportunamente):



1-4 = Hélice en Bandera. (Un Motor averiado, ver Sección 7.2). El Piloto puede abortar la Misión.

5-6 = Falla el Mecanismo de poner la Hélice en Bandera. Hélice Bloqueada. Ver Nota (j)

7-5

ALAS

NOTAS

(Continuación)

(j) Si falla el Mecanismo de poner la Hélice en Bandera:



1-5 = Sin efecto. El Piloto debe abortar la Misión. Ver Nota (k).

6 = El motor se incendia. Tira 1D para intentar apagar el fuego:



1 = Fuego Apagado. El Piloto debe abortar la Misión.

2-6 = El fuego continúa. Tira de nuevo. Si el segundo intento falla, ver Nota (p).

(k) Si la Hélice está Bloqueada y no hay fuego, tira 1D cada Turno, empezando con el actual:



1-5 = Sin efecto. La Hélice continúa Bloqueada.

6 = Hélice Acelerada. Ver Nota (l). En este caso, tirar por la nota (j) anterior para ver si se incendia el Motor. Continúa tirando para ver si se incendia el Motor, cada Turno en el que la Hélice esté Acelerada. Una Hélice Bloqueada, ocasiona un modificador de -2 en las Tablas de Aterrizaje 8-1 y 8-3.

(l) Cada Turno en el que la Hélice está Acelerada y no hay fuego (haz primero la tirada por si se produce un fuego en la Nota (j) antes de continuar con este procedimiento), tira 1D:

1 = La Hélice se desacelera, vuelve a estar Bloqueada. A partir del próximo Turno, empieza el procedimiento de la nota (k).



2-3 = La Hélice continúa Acelerada, ningún efecto adicional en este Turno.

4 = La Hélice continúa Acelerada, se produce un impacto en la Base del Ala afectada debido a la vibración.

5-6 = Explosión centrífuga de la Hélice. Motor destruido, ver la Nota (m).

Nota que una Hélice Acelerada causa un modificador de -3 en el Aterrizaje en las Tablas 8-1 y 8-3.

(m) En caso de Explosión Centrífuga de la Hélice/Motor destruido, tirar 1D y resta por cada una de las siguientes condiciones (acumulativas) que puedan aplicar:

-1 Por cada alerón destruido (-2 si están destruidos los dos)

-1 Por el timón destruido.



1 = El avión cae fuera de control. Saltar por la Tabla 8-5.

2-6 = Se producen daños debido a impactos de los trozos de la Hélice/Motor. Tira 1D:

Si es un Motor Exterior (1 y 4):

1-4 = Daños Superficiales (los trozos van lejos, sin causar daños)



5 = Daña el Motor Interior de la misma Ala. Ver el resultado nº 10 en esta Tabla para el Motor afectado. (Tratarlo como un Impacto en el Motor).

6 = Daña el Motor Interior de la misma Ala y el Fuselaje. Ver el resultado nº 10 en esta Tabla para el Motor afectado. (Tratarlo como un Impacto en el Motor). Luego anota un impacto en la Base del Ala afectada y Además tira 1D para determinar el número de Impactos recibidos, y tira el nº de veces que haya salido en el dado en el Área Nav/Radio en la Tabla 7-2.

Si es un Motor Interior (2 y 3):



1-2 Daños Superficiales (los trozos van lejos, sin causar daños)

3-4 Daña el Motor Exterior de la misma Ala. Ver el resultado nº 10 en esta Tabla para el Motor afectado. (Tratarlo como un Impacto en el Motor).

5-6 Daña el Fuselaje. Anota un impacto en la Base del Ala afectada y Además tira 1D para determinar el número de Impactos recibidos, y tira el nº de veces que haya salido en el dado en el Área Nav/Radio en la Tabla 7-2.

(n) Puede hacerse un intento de bajar manualmente el Tren de Aterrizaje. Un tripulante ileso debe estar en la Bodega de Bombas Trasera, para intentar bajarlo manualmente, salvo que se haya producido un **BIP** de la Flak, en cuyo caso, han sido dañados los mandos manuales:



1-2 = El Tren de Aterrizaje puede ser bajado manualmente.

3-6 = Falla el intento de bajar el Tren manualmente. Si el tren de Aterrizaje en uno o en ambos lados está inoperable, aplica un modificador de **-3** al Aterrizaje en la Tabla 8-1. El modificador no es acumulativo con el del Tren de Aterrizaje Delantero (Tabla 7-1), es decir, si tanto el Tren Delantero como el Principal fallan, el modificador sigue siendo de **-3**.

(o) Puede hacerse un intento de subir manualmente el Tren de Aterrizaje por Zona entrada. Un tripulante ileso debe estar en la Bodega de Bombas Trasera, para intentar subirlo manualmente, salvo que se haya producido un **BIP** de la Flak, en cuyo caso, han sido dañados los mandos manuales:



1-2 = El Tren de Aterrizaje es subido manualmente. Ver la Nota (n) para bajarlo para el Aterrizaje.

3-6 = El Tren de Aterrizaje sigue atascado. Mientras continúe atascado se reduce la velocidad debido al rozamiento. El B-29 debe gastar **2 Turnos** por Zona, empezando inmediatamente (por ejemplo, 3 Turnos en la Zona del Blanco. Uno en la ida y dos en la vuelta), con un recuadro de combustible extra gastado por **Turno** adicional.

(p) En caso de Fuego no controlado del Motor, si el B-29 está en la Altitud "BA", los tripulantes deben saltar por la Tabla 8-4.

En caso de Fuego no controlado del Motor, si el B-29 está en la Altitud "MED" o "AL" (solamente), se puede hacer un intento de apagar el fuego por medio de un **picado pronunciado** (los tripulantes, excepto el Piloto y el Copiloto y los heridos graves, pueden saltar **antes** por la Tabla 8-4).

Tirada para el intento de Picado Pronunciado:



Si el resultado es **menor o igual** que el número de impactos en la Base del Ala, en una u otra Ala (no en la suma de las 2 Alas), el Ala se desprende. Los tripulantes que no estén heridos graves, saltan por la Tabla 8-5.

Si el resultado es **mayor**, tirar de nuevo 1D. Si el picado se hace desde la Altitud "AL", restar uno (-1) del dado:



1(o menos) Fuego Apagado. El B-29 Fuera de Formación (si aplica) y en Altitud "BA".








2-4 El fuego se extiende. Saltar por la Tabla 8-4.

5-6 Avión fuera de control o explosión. Saltar por la Tabla 8-5.



7-6

FUSELAJE

 ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO	
2	Suministro de Oxígeno  1 = CFC 2 = Artillero Izquierdo 3 = Artillero Derecho 4 = Op. de Radar 5 = Fuego. Tira para apagarlo (ver Sección 7.5) en la Tabla 7-12 y toda la sección del Fuselaje sin oxígeno (ver Sección 7.4). 6 = Tira de nuevo (ver Sección 7.4). También ver Nota (a)
3	Panel de Control Artillero Principal  1 = Torreta Sup. Delantera inoperable 2 = Torreta Sup. Trasera inoperable 3 = Torreta Inf. Delantera inoperable 4 = Torreta Inf. Trasera inoperable 5 = Amt. de Cola solo pueden ser disparadas por el Artillero de Cola 6 = Torretas Superior e Inferior, tanto Delanteras como Traseras inoperables y Amt. de Cola solo pueden ser disparadas por el Artillero de Cola Las Ametralladoras inoperables no pueden disparar (ver Tabla 5-6). También ver la Nota (a)
4	Cajas de Municiones  = Ese número de ráfagas (recuadros) de munición de la Torreta Sup. Trasera debe ser tachado por haber sido destruidas. También ver las Notas (a) y (b)
5	Ampolla del Artillero  1-2 = Ampolla del Art. Izquierdo 3-4 = Ampolla del Art. Derecho 5-6 = Ampolla del CFC 1 ^{er} Impacto en la Ampolla = Sin efecto 2 ^o Impacto en la Ampolla = Tira para heridas del Artillero implicado en la Tabla 7-13 y la capacidad de presurización está averiada. El Compartimento del Fuselaje no puede presurizar (ver las Secciones 4.2, 7.2 y 7.3. Si actualmente el B-29 está presurizado, tira para "Descompresión Explosiva" en la Tabla 7-11. El Piloto puede abortar la Misión.
6	Tripulante(s)  1 = CFC 2 = Artillero Izquierdo 3 = Artillero Derecho 4 = Op. de Radar 5 = CFC y Artillero Izquierdo 6 = CFC y Artillero Derecho Tira para heridas de Tripulante(s) en la Tabla 7-13. Ver la Nota (a)
7	Daños Superficiales Sin Efecto
8	Radar Aplica un modificador de +1 en la Tabla 4-3 y un modificador de -1 en la Tabla 6-6. Un Radar averiado, también anula los modificadores por el Radar operativo en la Tabla 6-6. También, ver la Nota (a) .
9	Armamento Torreta Superior Trasera inoperable (no puede disparar)
10	Mira de las Ametralladoras  1-2 = Mira del Artillero Izquierdo 3-4 = Mira del Artillero Derecho 5-6 = Mira del CFC La posición que aplique, no puede disparar las Ametralladoras. Ver la Tabla 5-6 y también ver la Nota (a)
11	Daños Superficiales Sin Efecto

7-6

FUSELAJE

(Continuación)



ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO

12

Extintor

El extintor de la Sección del FUSELAJE destruido e inutilizable. Quita su ficha del Tablero de Colocación de la Tripulación. También ver la **Nota (a)**.

NOTAS

(a) Tira 1D:



1-5 = Ningún efecto adicional.

6 = La capacidad de presurización está averiada. La Sección del Fuselaje no puede ser presurizada (ver Secciones 4.2, 7.2, 7.3).

Tira 1D de nuevo, si actualmente el B-29 está presurizado:



1-5 = Ningún efecto adicional.

6 = Tira para la Descompresión Explosiva en la Tabla 7-11. (Compartimento del Fuselaje)

(b) Si quedan municiones de la Torreta Superior Trasera, **ANTES** de tirar los 2 dados para determinar la cantidad de municiones destruidas, tira 1D y divide por la mitad el resultado (redondeando hacia abajo).

Si no quedan municiones, entonces ignora esta nota.

El resultado dividido por la mitad es el **número de veces** adicionales que el jugador debe tirar en esta Tabla para determinar los daños que producen las municiones al explotar. Algunos proyectiles pueden impactar de nuevo en las "Cajas de Municiones" (resultado nº "4"), lo que puede provocar nuevas tiradas de dados, mientras queden municiones.

7-7

SERVICIO



ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO

2

Conducto de Aire Comprimido

1º Impacto = Sin Efecto

2º Impacto (en este Compartimento solamente), tira 1D:



1-4 = Sin efecto

5-6 = Capacidad de presurización perdida **solo en el Compartimento de Cola**. (ver la Sección 4.2)

3

Bandeja de Alimentación de la Munición

Aplica un modificador de -1 en la Tabla 5-7 al resolver el Fuego Defensivo de las Ametralladoras de Cola (solamente) **por cada impacto** recibido (es acumulativo) en la Bandeja de Alimentación de la Munición en el Departamento de Servicio.



4

Daños Superficiales

Sin Efecto

7-7

SERVICIO**(Continuación)**

	ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO
5	Cajas de Municiones  = Ese número de ráfagas (recuadros) de munición de las Ametralladoras de Cola debe ser tachado por haber sido destruidas. También ver la Nota .
6	Contenedores de Oxígeno 1 ^{er} Impacto = Sin Efecto 2 ^o Impacto = Fuego : Un tripulante debe entrar en el Compartimento de Servicio desde un Compartimento adyacente (Fuselaje o Cola) y tirar para apagar el fuego (ver Sección 7.5) en la Tabla 7-12. Todos los tripulantes del B-29 están sin oxígeno (ver la Sección 7.4)
7	Daños Superficiales Sin Efecto
8	Generador Auxiliar (Putt-Putt) Ver la Tabla 7-10, el resultado "Sistema Eléctrico", Nota (c) para el efecto.
9	Armamento Torreta Inferior Trasera inoperable (no puede disparar)
10	Tanque de Gasolina para el Generador Auxiliar 1 ^{er} Impacto = Fuga de gasolina, el Generador Auxiliar inoperable (ver resultado n° 8) 2 ^o Impacto = Fuego : Un tripulante debe entrar en el Compartimento de Servicio desde un Compartimento adyacente (Fuselaje o Cola) y tirar para apagar el fuego (ver Sección 7.5) en la Tabla 7-12.
11	Daños Superficiales Sin Efecto
12	Extintor El extintor del Compartimento de SERVICIO destruido e inutilizable. Quita su ficha del Tablero de Colocación de la Tripulación.

NOTA

Si quedan municiones de las Ametralladoras de Cola, **ANTES** de tirar los 2 dados para determinar la cantidad de municiones destruidas, tira 1D y divide por la mitad el resultado (redondeando hacia abajo).

Si no quedan municiones, entonces ignora esta nota.

El resultado dividido por la mitad es el **número de veces** adicionales que el jugador debe tirar en esta Tabla para determinar los daños que producen las municiones al explotar. Algunos proyectiles pueden impactar de nuevo en las "Cajas de Municiones" (resultado n° "5"), lo que puede provocar nuevas tiradas de dados, mientras queden municiones.

7-8

COLA**ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO**

	Suministro de Oxígeno
2	1-5 = Artillero de Cola sin oxígeno 6 = Fuego. Tira para apagarlo (ver Sección 7.5) en la Tabla 7-12 y todo el Compartimento de Cola sin oxígeno (ver Sección 7.4). También ver la Nota (a) .
3	Mira de las Ametralladoras El Artillero de Cola no puede disparar las Ametralladoras de Cola o el Cañón de Cola (si está disponible). Ver la Tabla 5-6. También ver la Nota (a) .
4	Daños Superficiales Sin Efecto
5	Artillero de Cola Tira para heridas en la Tabla 7-13. Ver la Nota (a) .
6	Daños Superficiales Sin Efecto
7	Timón 1 ^{er} y 2 ^o Impacto = Sin Efecto 3 ^{er} Impacto = Timón inoperable. El Aterrizaje se modifica con -1 en las Tablas 8-1 y 8-3.
8	Plano de Cola 1-2 = Sin efecto 3 = Elevador de Babor inoperable. Ver la Nota (b) . 4 = Elevador de Estribor inoperable. Ver la Nota (b) . 5 = Impacto en la Base del Plano de Cola de Babor. Ver la Nota (c) . 6 = Impacto en la Base del Plano de Cola de Estribor. Ver la Nota (c) .
9	Armamento Torreta de Cola inoperable (no puede disparar ni las Ametralladoras ni el cañón -si está-)
10	Plano de Cola Ver el resultado n° 8 para los efectos
11-12	Daños Superficiales Sin Efecto

NOTAS

(a) Tira 1D:

**1-5** = Ningún efecto adicional.

6 = La capacidad de presurización está averiada. El Compartimento de Cola no puede ser presurizado (ver Secciones 4.2, 7.2, 7.3).
 Tira 1D de nuevo, si actualmente el B-29 está presurizado:

**1-5** = Ningún efecto adicional.

6 = Tira para la Descompresión Explosiva en la Tabla 7-11.
 (Compartimento del Cola)

7-8

COLA

NOTAS

(Continuación)

(b) Si ambos elevadores (Babor y Estribor) están inoperables, aplica un modificador de -1 al Aterrizaje en las Tablas 8-1 y 8-3.

© Si la Base del Plano de Cola acumula tres (3) impactos durante una misión, el Plano de Cola (Babor o Estribor) se desprende. Si un Plano de Cola se ha desprendido, aplica un modificador de -1 al Aterrizaje en las Tablas 8-1 y 8-3. Si **ambos** Planos de Cola se desprenden, los tripulantes deben saltar inmediatamente por la Tabla 8-5.

7-9

INSTRUMENTOS DE LA CARLINGA



ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO

2

Mandos del Piloto

Los Mandos del Piloto no responden. El avión no puede ser controlado desde la posición del Piloto. (El Piloto y el Copiloto pueden intercambiar sus posiciones sin penalización). Ver la Nota (a).

3

Timbre de Alarma

Ver la Nota (b).

4

Tren de Aterrizaje

Ver la Nota (c).

5

Elevadores 1^{er} Impacto = Sin Efecto

2^o Impacto = Elevadores inoperables, aplica un modificador de -1 al Aterrizaje en las Tablas 8-1 y 8-3. Ignorar si el Plano de Cola (Babor o Estribor) -ver Tabla 7-8- se ha desprendido.

6

Piloto Automático

Aplica un modificador de -2 en la Tabla 6-6: (**Excepción: no apliques** este modificador si es una Misión de A/U). También, ver la Nota (d).

7

Daños Superficiales

Sin efecto

8

Timón 1^{er} Impacto = Sin Efecto

2^o Impacto = Timón inoperable. El Aterrizaje se modifica con -1 en las Tablas 8-1 y 8-3. (Ignóralo si el Timón (ver Tabla 7-8) ya estaba inoperable)

9

Alerones 1^{er} Impacto = Sin Efecto

2^o Impacto = Alerones inoperables. El Aterrizaje se modifica con -1 en las Tablas 8-1 y 8-3. (Ignóralo si ambos Alerones (Babor y Estribor) -ver Tabla 7-5- ya estaban inoperables)

10

Mecanismo de poner la Hélice en Bandera

Cualquier futuro intento de poner la Hélice en Bandera que se requiera por la Tabla 4-9 o la 7-5, falla **automáticamente** y resulta en Hélice Bloqueada o Acelerada (según se indique en la Tabla apropiada).

7-9

INSTRUMENTOS DE LA CARLINGA

(Continuación)



ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO

11

Flaps

Ver la Nota (e).

12

Mandos del Copiloto

Los Mandos del Copiloto no responden. El avión no puede ser controlado desde la posición del Copiloto. (El Piloto y el Copiloto pueden intercambiar sus posiciones sin penalización). Ver la Nota (a).

NOTAS

- (a) Si los controles de **ambos** (Piloto y Copiloto) no responden, tira 2D. Resta uno (-1) por cada Motor que no esté totalmente funcional. Parte por la mitad el resultado de los dados (redondeando hacia abajo) si el Piloto Automático está averiado (ver el resultado nº 6). El número final modificado es igual al número de Zonas adicionales (sin contar la actual) en las que el B-29 puede entrar antes de que la tripulación tenga que saltar por la Tabla 8-4. (Se supone que el avión puede mantenerse en vuelo durante un tiempo usando los Reguladores y/o el Piloto Automático).

Si el resultado modificado es "0" o menos, la tripulación debe saltar inmediatamente.

Nota que un avión con los Mandos tanto del Piloto como del Copiloto averiados, nunca puede aterrizar con éxito.

- (b) Si el Intercomunicador **también** está averiado (ver la Tabla 7-2), aplica un modificador de -1 a la Tabla 8-4 para los tripulantes que saltan desde cualquier Compartimento **que no sea** el Morro o la Sección Nav/Radio. También, si el Intercomunicador no funciona y el B-29 voluntaria o involuntariamente debe hacer un Picado Suave o Brusco (como ante una posible colisión en las Tablas 4-3 y 4-9), o en un intento de apagar un fuego en el Motor o en el Depósito de Combustible, tira 1D para cualquier tripulante en cualquier parte del B-29 **que no sea** el Morro o la Sección Nav/Radio:



1-3 = El tripulante consigue saltar por la Tabla 8-4

4-6 = El tripulante no salta, se queda en su puesto.

- (c) Puede hacerse un intento de bajar manualmente el Tren de Aterrizaje Principal, antes del Aterrizaje. Un tripulante ileso debe estar en la Bodega de Bombas Trasera, para intentar bajarlo manualmente, salvo que se haya producido un **BIP** de la Flak, en cuyo caso, han sido dañados los mandos manuales:



1-5 = El Tren de Aterrizaje es bajado manualmente.

6 = El intento de bajarlo manualmente falla. (Este resultado sustituye al daño sufrido en el Tren de Aterrizaje en la Tabla 7-5). Si el Tren de Aterrizaje no baja, se modifica el Aterrizaje con -3 en la Tabla 8-1

Pueden hacerse también **dos intentos** de bajar manualmente el Tren de Aterrizaje Delantero, antes del Aterrizaje. Tira 1D para cada intento:



1-5 = El Tren de Aterrizaje Delantero es bajado manualmente.

6 = El intento de bajarlo manualmente falla. (Este resultado sustituye al daño sufrido en el Tren de Aterrizaje en la Tabla 7-1). Si el segundo intento de bajar el Tren Delantero falla, se modifica el Aterrizaje con -3 en la Tabla 8-1

El modificador no es acumulativo, es decir, si tanto el Tren Delantero como el Principal fallan, el modificador sigue siendo de -3.

7-9

INSTRUMENTOS DE LA CARLINGA

NOTAS

(Continuación)

(d) Si el Piloto Automático está averiado y la tripulación debe abandonar el avión, el Piloto (o el Copiloto, cualquiera de los dos que se decida que deba saltar el último) **debe** saltar por la Tabla 8-5 (avión Fuera de Control), suponiendo que no fuera ya necesario hacerlo de esa forma. También ver la **Nota (a)**.

(e) Puede hacerse un intento de bajar manualmente los Flaps, antes del Aterrizaje. (**Excepción:** si **ambos** Flaps [Babor y Estribor] están ya inoperables, no puede hacerse el intento). El intento requiere que un tripulante ileso (Normalmente el Ingeniero) gaste el Turno justo antes del Aterrizaje en la Bodega de Bombas Delantera (ver la Sección 4.2 para reglas de presurización si es que aplica), para intentar accionar de emergencia los Flaps mediante un motor eléctrico portátil, instalado con ese propósito:



1-5 = Los Flaps bajan satisfactoriamente.

6 = El motor se quema. Si el motor se quema, no se puede volver a intentar bajar los Flaps. Si los Flaps están inoperables, se modifica el Aterrizaje con **-1** en las Tablas 8-1 y 8-3.

7-10

INSTRUMENTOS DEL INGENIERO

	ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO
2	Daños Superficiales Sin Efecto
3	Controles de Trasvase de Combustible Ver la Nota (a)
4	Extintores de los Motores Extintores de los Motores averiados, ver la Nota (b)
5	Controles Hidráulicos Disminuye la fiabilidad de los frenos. Aplica un modificador al Aterrizaje de -2 en la Tabla 8-1 "Aterrizaje en Tierra"
6	Daños Superficiales Sin Efecto
7	Indicadores de Combustible Ver la Tabla 4-9 en el resultado "El Ingeniero de Vuelo informa sobre el nuevo estado del Combustible" -nota (f)- para saber los efectos
8	Daños Superficiales Sin Efecto

7-10

INSTRUMENTOS DEL INGENIERO

(Continuación)



ÁREA DEL IMPACTO Y EFECTO

9	Controles de Presurización 1-2 = Si el B-29 está presurizado en algún momento durante la Misión, no puede ser despresurizado voluntariamente desde la Posición del Ingeniero. 3-4 = De estar despresurizado en algún momento durante la Misión, el B-29 no puede volver a ser presurizado de nuevo. 5-6 = Presurización perdida permanentemente en todas partes del avión
10	Controles de Refrigeración de los Motores Ver la Tabla 4-9 en el resultado "Avería en el Motor" -nota (e)- para saber los efectos
11	Sistema Eléctrico 1º Impacto = Sin Efecto 2º Impacto = Fallo del Sistema Eléctrico , el Piloto puede abortar la Misión. Ver Nota (c)
12	Daños Superficiales Sin Efecto

NOTAS

(a) No puede ser tachado ningún recuadro de los Depósitos de Combustible Auxiliares (los Depósitos pueden desecharse). También ver la **Nota (e)** en la Tabla 7-5

(b) Cuando hay Fuego en el Motor en Altitud "BA", la tripulación debe saltar inmediatamente por la Tabla 8-4. Cuando el Fuego en el Motor es en la Altitud "MED" o "AL" (solamente) se puede hacer un intento de apagar el fuego por medio de un **picado pronunciado** (los tripulantes, excepto el Piloto y el Copiloto y los heridos graves, pueden saltar **antes** por la Tabla 8-4).

Tirada para el intento de Picado Pronunciado:

Si el resultado es **menor o igual** que el número de impactos en la Base del Ala, en una u otra Ala (no en la suma de las 2 Alas), el Ala se desprende. Los tripulantes que no estén heridos graves, saltan por la Tabla 8-5.

Si el resultado es **mayor**, tirar de nuevo 1D. Si el picado se hace desde la Altitud "AL", restar uno (-1) del dado:

1(o menos) Fuego Apagado. El B-29 Fuera de Formación (si aplica) y en Altitud "BA".

2-4 El fuego se extiende. Saltar por la Tabla 8-4.

5-6 Avión fuera de control o explosión. Saltar por la Tabla 8-5.

(c) No se puede llevar a cabo la "Acción Evasiva" (ver la Sección 5.7). También, lo siguiente queda inoperable (aunque mira en los asteriscos para posibles excepciones) para el resto de la Misión. Mira en las referencias indicadas para los posibles efectos.

LORAN	Tabla 4-7	RADIO*	Tabla 7-2 (resultado 5)
Trasvase de Combustible	Nota (a)	RADAR	Tabla 7-6 (resultado 8)
Piloto Automático*	Tabla 7-9 (resultado 6)	Elevadores	Tabla 7-9 (resultado 5)

7-10

INSTRUMENTOS DEL INGENIERO

NOTAS

(Continuación)

Timón	Tabla 7-9 (resultado 8)	Alerones	Tabla 7-9 (resultado 9)
Mecanismo para poner la Hélice en Bandera		Tabla 7-9 (resultado 10)	
Puertas de las Bodegas de Bombas (Delantera y Trasera)		Nota (d)	
Tren de Aterrizaje Principal	Nota (e)	Tren de Aterrizaje Delantero*	Nota (f)
Flaps del Ala	Nota (g)	Bomba Hidráulica*	Tabla 7-10 (resultado 5)
Intercomunicador	Nota (h)	Refrigeración del Motor	Tabla 7-10 (resul. 10)
Todas las Torretas de las Ametralladoras)		El B-29 no puede disparar	

Todo lo que tiene un **Asterisco (*)** solamente puede operar en la Altitud "BA" si (y solo si) el Generador Auxiliar (ver la Tabla 7-7) está operativo. Solo **uno** de los sistemas con asterisco (a elección del jugador) puede ser utilizado por **Turno**. un tripulante ileso debe estar en el Compartimento de Servicio en cualquier turno en el que el Generador Auxiliar esté siendo usado. Para utilizar **tanto** el Tren de Aterrizaje Delantero, como la Bomba Hidráulica para el Aterrizaje, el Tren Delantero debe ser bajado en la Zona **anterior** a la del Aterrizaje. En este caso, el avión debe gastar 2 Turnos en esa Zona (para reflejar el rozamiento), con un recuadro de combustible tachado normalmente por **Turno**.

Nota de Diseño: A mucho mayor grado que cualquier otro bombardero anterior, el B-29 era un avión eléctrico. Once millas de cableado en buses de dos secciones a bus normal y un bus de emergencia conectado a 150 motores eléctricos con seis generadores impulsados a motor (más un generador auxiliar o "Putt-Putt" capaz de suministrar potencia muy limitada en caso de emergencia). El sistema eléctrico del B-29 reducía la vulnerabilidad del avión, ya que las líneas hidráulicas eran más susceptibles de resultar dañadas y de incendiarse. De hecho, el único circuito hidráulico del B-29 estaba en los frenos.

(d) Trátalo como "Sin efecto" si ya se ha llevado a cabo el bombardeo. Si este resultado ocurre **antes** del bombardeo, son posibles dos posibilidades:

- 1).- Las bombas pueden ser lanzadas (desarmadas), utilizando el mecanismo de emergencia de liberación de las bombas (**excepción:** si las puertas en si mismas están dañadas o atascadas usa la **primera** tirada de dados (la del Piloto) de la nota (g) de la Tabla 4-9 para intentar abrir las puertas). Las bombas caen automáticamente "Fuera del Blanco".
- 2).- Si el Generador Auxiliar (ver la Tabla 7-7) está operativo, se puede hacer un intento de abrir las puertas manualmente, una Bodega de Bombas (Delantera o Trasera) **por Turno**, una diferente cada Turno. Para cada intento, el avión debe estar en la Altitud "BA". Un tripulante ileso en el Compartimento de Servicio y otro tripulante ileso (normalmente el Ingeniero en la Bodega de Bombas apropiada, gastan un Turno allí (ver la Sección 4.2 para reglas de presurización, si aplica), para intentar abrir de emergencia las puertas, usando un motor eléctrico portátil instalado con ese objeto, asistido por el Generador ("Putt-Putt"). Tira 1D (**Excepción:** si las puertas en si mismas están dañadas o atascadas usa la **segunda** tirada de dados de la nota (g) de la Tabla 4-9 para intentar abrir las puertas):



1-5 Las puertas se abren/cierran satisfactoriamente.

6 El motor se quema. Esto también puede afectar a los Flaps de emergencia. Ver la Tabla 7-9, resultado "Flaps", nota (e). Las puertas siguen atascadas.

Si el motor se quema, no pueden volverse a hacer nuevos intentos de abrir las puertas. Si alguna puerta está abierta antes de la Zona del Blanco, entonces el B-29 debe dejar la formación (si aplica)

7-10

INSTRUMENTOS DEL INGENIERO

NOTAS

(Continuación)

Para cerrar las puertas se repite el mismo procedimiento. Si las puertas fallan al cerrarse y permanecen abiertas, se reduce la velocidad a dos Turnos por Zona, debido al rozamiento, comenzando inmediatamente (por ejemplo, 3 Turnos en la Zona del Blanco. Uno en la ida y dos en la vuelta), con un recuadro de combustible gastado extra por **Turno** adicional. También hay un modificador negativo por "Aterrizar en el Mar" (Tabla 8-3)

- (e) Puede hacerse un intento de bajar manualmente el Tren de Aterrizaje Principal, antes del Aterrizaje. Un tripulante ileso debe estar en la Bodega de Bombas Trasera, para intentar bajarlo manualmente, salvo que se haya producido un **BIP** de la Flak, en cuyo caso, han sido dañados los mandos manuales:



1-5 = El Tren de Aterrizaje es bajado manualmente.

6 = El intento de bajarlo manualmente falla. (Este resultado sustituye al daño sufrido en el Tren de Aterrizaje en la Tabla 7-5). Si el Tren de Aterrizaje no baja, se modifica el Aterrizaje con -3 en la Tabla 8-1

- (f) Puede hacerse **un intento** de bajar manualmente el Tren de Aterrizaje Delantero, antes del Aterrizaje:



1-5 = El Tren de Aterrizaje Delantero es bajado manualmente.

6 = El intento de bajarlo manualmente falla. (Este resultado sustituye al daño sufrido en el Tren de Aterrizaje en la Tabla 7-1). Si el intento de bajar el Tren Delantero falla, se modifica el Aterrizaje con -3 en la Tabla 8-1

El modificador no es acumulativo, es decir, si tanto el Tren Delantero como el Principal fallan, el modificador sigue siendo de -3.

- (g) Si el Generador Auxiliar (ver la Tabla 7-7) está operativo, se puede hacer un intento de bajar manualmente los Flaps, antes del Aterrizaje. (**Excepción:** si **ambos** Flaps [Babor y Estribor] están ya inoperables (ver la Tabla 7-5), no puede hacerse el intento). El intento requiere que el avión esté en la Altitud "BA". Un tripulante ileso debe estar en el Compartimento de Servicio y otro tripulante ileso (normalmente el Ingeniero) debe estar en la Bodega de Bombas Delantera. Ambos gastan el Turno justo antes del Aterrizaje allí (ver la Sección 4.2 para reglas de presurización si es que aplica), para intentar accionar de emergencia los Flaps mediante un motor eléctrico portátil, instalado con ese propósito (asistido por el Generador "Putt-Putt"):



1-5 = Los Flaps bajan satisfactoriamente.

6 = El motor se quema. Si el motor se quema, no se puede volver a intentar bajar los Flaps. Si los Flaps están inoperables, se modifica el Aterrizaje con -1 en las Tablas 8-1 y 8-3.


- (h) Aplica un modificador de +2 a la Tabla 3-4(b) "Efectos de Oxígeno por Despresurización" al tirar para los tripulantes (ver la Sección 4.2) y también aplica un modificador de -1 a la Tabla 6-6 "Lanzamiento de Bombas".



Panel de Instrumentos
del Ingeniero

7-11

DESCOMPRESIÓN EXPLOSIVA

	RESULTADO
1-5	Ver la Nota
6	Tira para heridas para cada tripulante en el Compartimento afectado en la Tabla 7-13. Después ver la Nota

NOTA:

Para cualquiera y todos los tripulantes en el Compartimento afectado, tira 1D:



1-5 = Ningún problema, el tripulante tiene oxígeno satisfactoriamente.

6 = El tripulante falla al intentar ponerse la máscara de oxígeno. Tira para heridas en la Tabla 7-13.


El resto de la tripulación en los demás Compartimentos del B-29 deben estar con oxígeno también. Ver la Sección 4.2 y tirar en la Tabla 3-4(b). (Nota que es posible sacar en la Tabla 3-4(b) un resultado de "Mal funcionamiento del Oxígeno" para un tripulante sobreviviente de un Compartimento que ha sufrido la Descompresión Explosiva).

Nota de Diseño: Contrariamente a la creencia popular (engendrada en gran parte por Hollywood), la descompresión explosiva no sigue automáticamente a una perforación en la presurización de un avión. Además, la descompresión explosiva pone en peligro a un avión en vuelo, solamente en circunstancias muy raras y extraordinarias -aunque puede ser muy perjudicial para los tripulantes del Compartimento sometido a la descompresión explosiva. La descompresión explosiva ocasiona un cambio en la presión de la cabina tan brusco, que los pulmones se someten a descompresión y pueden provocar daño pulmonar. Incluso, aunque no se produzca daño pulmonar, se puede perder el conocimiento rápidamente, salvo que se use el oxígeno. El período de consciencia se reduce bastante cuando una persona se somete a una descompresión rápida, debido a una reducción rápida de la presión en el organismo (esto hace que el oxígeno sea exhalado rápidamente de los pulmones). La presión parcial del oxígeno en la sangre puede reducir el tiempo de reacción de un tripulante en $\frac{1}{3}$ o $\frac{1}{4}$ de lo normal. Otro riesgo desde luego es el de ser sacudido y lanzado fuera del avión si hay cerca un agujero grande y no están sujetos con arneses o cinturones de seguridad.

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

MODIFICADOR:

-1 Si el B-29 está despresurizado en Altitud "MED" o "AL"

7-12

EXTINTORES PORTÁTILES

NOTA


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 compartimento (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 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.

7-13

HERIDAS

	RESULTADO
≤ 1-3	Herida LEVE, el tripulante puede seguir en su puesto. Ver la Nota (a)
4-5	Herida GRAVE, el tripulante no puede seguir en su puesto y no puede saltar en paracaídas. Ver la Nota (b)
6	Muerto en Acción (KIA)

MODIFICADOR:

-1 Si se llega a esta Tabla desde la Tabla 6-9 "Impacto de la Turbulencia Termal".

NOTAS:



(a) Una **segunda Herida LEVE** causa un modificador de -1 en la Tabla 8-4 "Saltar desde un avión Controlado" y la pérdida de cualquier bonificación por ser "veterano" (**catorce** o más misiones) aplicable, por ejemplo para el Piloto, Navegante, Ingeniero o el Operador de Radar.

3 Heridas LEVES = 1 Herida GRAVE.

4 Heridas LEVES = MUERTO (KIA)

1 Heridas LEVE + 1 Herida GRAVE = MUERTO (KIA)

(b) Después del Aterrizaje, tira 1D para cada herido GRAVE:

-  1 = Recuperación rápida, puede volver a volar en la próxima Misión.
 2-5 = Se recupera, pero no puede volver a volar en más Misiones
 6 = MUERTO (KIA) como consecuencia de las heridas

7-14

CONGELACIONES


La posibilidad de sufrir Congelaciones puede deberse a:

- (1) 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 Daño 7-1, 7-2, 7-6, 7-7, 7-8 o "Explota 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 inmediatamente debe descender 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 de Congelaciones abajo para cada tripulante en el compartimento afectado. Los tripulantes en un compartimento no afectado, no sufren congelaciones.
- (2) 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 1D al principio de cada Turno (después del movimiento) en la siguiente Tabla de Posibilidad:

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

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

NOTA:

Después del Aterrizaje, tira 1D para cada Tripulante con Congelaciones:




1-3 = El Tripulante se recupera, puede volver a volar en la próxima Misión.

4-6 = El Tripulante no puede volver a volar en más Misiones

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

MODIFICADORES (Acumulativos):

- +1 Si el Piloto es **veterano** (catorce o más Misiones). -Este modificador no puede aplicarse a un **Copiloto** veterano-.
- 1 Si el Tren de Aterrizaje Delantero está destruido. Ver la tabla 7-1.
- 1 Si ambos Flaps (Babor y Estribor) están inoperables.
- 1 Si ambos Alerones (Babor y Estribor) están inoperables.
- 1 Si ambos Elevadores (Babor y Estribor) están inoperables.
- 1 Si el Timón está inoperable.
- 1 Por el **segundo** impacto en el parabrisas. Ver Tabla 7-1.
- 1 Si alguno de los Planos de Cola (Babor o Estribor) se ha desprendido. Ver Tabla 7-8.
- 1 Por cada Motor averiado.
- 2 Si la fiabilidad de los Frenos ha sido reducida. Ver Tablas 4-9, 7-1, 7-5 y 7-10.
- 2 Por cada "Hélice Bloqueada".
- 2 Si el Tiempo es "Pobre". Ver Tabla 4-2.
- 2 Si se Aterrizó de Noche. Ver Tabla 3-1.
- 2 Si ha habido un BIP de la Flak en alguno de los siguientes Compartimentos: Nav/Radio, Bodega de Bombas (cualquiera de ellas), Fuselaje o Servicio.
- 3 Si el Tiempo es "Malo". Ver Tabla 4-2.
- 3 Por cada "Hélice Acelerada".
- 3 Si el Tren de Aterrizaje Delantero y/o Principal no baja o está inoperable.
- 4 Si el Tren de Aterrizaje Delantero baja pero no aguantará el aterrizaje. Ver Tabla 7-1.
- 4 Si se aterriza en Japón. Ver la Sección 8.4.
- 6 Si el B-29 está completamente Sin Frenos. Ver Tabla 7-2
- 10 Si el Piloto y el Copiloto están Muertos o Gravemente Heridos y es otro tripulante el que está intentando aterrizar.

NOTAS:

- (a) Una tirada sin modificar de "12" siempre es "B-29 y Tripulación a salvo" sin importar los modificadores negativos acumulados.
- (b) Si se aterriza en Japón (aterrizaje forzoso), todos los tripulantes son capturados. Tira para cada uno en la Tabla 8-7 "Supervivencia de los Prisioneros de Guerra".
- (c) Si el resultado es "0" o menos y **si las bombas aún están a bordo**:



1-5 = Sin efecto

6 = EXPLOSIÓN. El B-29 destruido y todos los tripulantes a bordo muertos.

8-1**ATERRIZAJE EN TIERRA****NOTAS****(Continuación)**

(d) Si el resultado es "0" o menos, tira 2D: Si el resultado de estos 2 dados es *menor que* el número de recuadros de combustible del B-29 que aún quedan, tira 1D:



1-5 = Sin efecto

6 = FUEGO Y EXPLOSIÓN. El B-29 destruido y todos los tripulantes a bordo muertos

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. Por lo tanto, tira 1D:

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

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

