

IN CLOUDS OF GLORY

Ein dreidimensionales Miniaturen Luftkriegsspiel



REGELWERK

VERSION 1.2

- IN CLOUDS OF GLORY -

Version 1.2
2013

Idee:
Thomas Greve

Spiel-design:
Thomas Greve, Svend Ask Larsen

Herausgeber:
Svend Ask Larsen

Text:
Thomas Greve, Svend Ask Larsen, Morten Lund,

Grafik und Layout:
Thomas Greve

Die Designer wollen den folgenden Menschen danken
für ihre unverzichtbare Hilfe, um dieses Spiel im Laufe der Jahre zu entwickeln:

Die ursprüngliche Spiel-Gruppe, die die ersten anfänglichen Spieltests gemacht und
dazu beigetragen hat, den Verlauf des Spiels zu definieren. (1992):

Jens Jegindø, Morten Gregersen

Die Hauptspiel-Gruppe, die Tonnen von Ideen beigetragen und
viele, viele Spiele in der ersten der laufenden Kampagne gespielt hat (1993-1995):

Ask Agger, Niels Høeg-Jacobsen, Jesper Hyllested

Die zweite Spiel-Gruppe, die
eine Menge von der Mechanik mit erdacht hat (1998-2000):

Andreas Thulin, Jacob Bondesen, fragen Agger, Jesper Hyllested, Lars Vilhelmsen

Die „new edition“ Kampagnen Spiel Gruppe:

Andreas Thulin, Lars Andresen, Mike Ditlevsen,
Thomas Løfgreen, Lars Vilhelmsen und Morten Lund

Das englische Sprache Übersetzer-Team:
Morten Lund, Andreas Thulin, Colin Earp,
Philip Page, Stephen Griffin und Mike Ditlevsen

Das deutsche Sprache Übersetzer-Team:
Niel Ponczek und Thomas „Hindu“ Hindenberg

Das 3D-Modellierung Team hinter all dem feinen 3D-Druck:
Vor allem Colin Earp (ColinWe), Paul Gausden (Decapod) und Roman Vasyliov (Kampfflieger) für
die Massen von Modellen, aber auch nicht zu vergessen Shane Smith (KSND) und Nuno Pereira
(Kingscarbine).

Mark Miller für den Einsatz seiner wunderbaren Luftfahrtkunst für das Deckblatt.
Sehen Sie mehr seiner Arbeit auf: <http://mwmiller.theaerodrome.com/>



Dieses Werk steht unter der Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported-Lizenz. Um eine Kopie dieser Lizenz anzusehen,
besuchen Sie <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> oder senden Sie einen Brief an Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain
View, Kalifornien, 94041, USA .

Eine Ausnahme von der CC 3.0 Lizenz ist das Titelbild, das dem Copyright von Mark Miller unterliegt und mit Genehmigung verwendet werden kann. Sie
können das Cover für Ihren eigenen Gebrauch als Teil des Regelsatzes drucken, aber die CC 3.0-Bedingungen gelten nicht für die Cover-Art.

INHALT

Inhalt:	Page:
Herzlich willkommen	4
Die Regeln	5
1. Der Pilot	
1.1 Pilot Record	8
1.2 Pilotenerstellung	9
2. Spiel Requisiten	
2.1 Cockpit-Panel	10
2.2 Flugzeuge und Flightstands	13
2.3 Turn Templates	14
3. Spielzugreihenfolge	
3.1 Spielzugreihenfolge	18
3.2 Einführungsmission	19
4. Initiative Phase	
4.1 Threat Arcs	20
4.2 Initiative Roll	19
4.3 Initiative Sheet	22
5. Bewegungsphase	
5.1 Bewegen von Bodeneinheiten	25
5.2 Bewege brennende Flugzeuge, im Spin oder Stall	25
5.3 Flugzeug bewegt sich in Initiativreihenfolge	25
5.4 Bekanntgabe der Bewegung	25
5.5 Manöver und Piloten Actions	26
5.6 Wie bewegt man ein Flugzeug	50
5.7 Energieanpassung	52
5.8 Nächstes Flugzeug in Initiativreihenfolge	57
6. Schussphase	
6.1 Schussreihenfolge	59
6.2 Firing Arcs	60
6.3 Luftziele aus der Luft bekämpfen	63
7. Beispiel eines ICOG Spiel	76



WILLKOMMEN ZU CLOUDS OF GLORY

Herzlich willkommen.

Hier liest du die Regeln für "In Clouds of Glory" einem Spiel, dass über 20 Jahre lang entwickelt wurde. Hier gibt es eine kleine Einführung

Die erste Version entstand 1992 aus Interesse an den damaligen Luftkämpfen und den Männern, die diese ausgetragen haben.

Die Idee eines Dogfight-Miniaturenspiels in drei Dimensionen mit dem Fokus auf den Eigenschaften der Flugzeuge und den Fähigkeiten ihrer Piloten war geboren.

Es wurde in den nächsten Jahren mit großer Hingabe und viel Spaß gespielt und getestet. Die Kerneigenschaften des Spiels, die Bewegung der Flugzeuge, das Anpassen von Geschwindigkeit und das Verhalten in Kurven war soweit vorhanden und hat sich seitdem nicht großartig geändert. Doch man musste das Spiel schon lieben um die unvollständigen Regeln zu ignorieren und deren Lücken zu füllen. Doch das haben wir geschafft und damals spielte es keine große Rolle.

1994 wurde das Spiel einer neuen Gruppe Spieler vorgestellt die sich ebenfalls mit den Hintergründen des Luftkampfes im ersten Weltkrieg auseinandersetzten und über Erfahrungen mit anderen Spielen verfügten. Das Spiel wurde überarbeitet und die Regeln fügten sich besser zusammen. Was als Spieltesten begann entwickelte sich schnell zu einem Kampagnenspiel. Dies war die Zeit, als In Clouds of Glory zum ersten mal erfolgreich bei Spielertreffen vorgestellt wurde. Ende der Neunziger jedoch verließen die meisten Spieler die Stadt und es sollte einige Jahre dauern, bis die nächste Kampagne gespielt wurde.

In 2007 wurde das Spiel dann mal wieder ausgegraben. Es hatte zwar Spaß gemacht, aber wir waren nicht mehr zufrieden damit. Wir hatten in der Zwischenzeit viel über die Luftfahrt und einiges über Spieldesigns gelernt und wollten einiges ändern. Und wir taten es. Heute sind wir sehr stolz auf unser Werk. Es hat sich über eine sehr lange Zeit entwickelt und wir hatten viel Spaß beim designen, recherchieren und natürlich beim spielen. Nun nach 20 Jahren haben wir endlich das Gefühl das Spiel ist bereit einem breiten Publikum vorgestellt zu werden.

Wir hoffen du hast viel Spaß damit.

Was ist in diesen Regeln enthalten?

Was ist in diesen Regeln enthalten?

Dies sind die Basisregeln, die zum kostenlosen Download bereitgestellt sind.

Die Basisregeln enthalten Regeln zum erstellen von Piloten, Zugreihenfolge, das System zum Bewegen der Flugzeuge, Basisregeln für den Luftkampf für Einsitzer, Zweisitzer und Maschinen mit mehreren Motoren. Die Kernregeln bestehen aus diesem Regelbuch und dem dazugehörigen Tabellen- und Zubehörkompendium.

Neben den Basisregeln gibt es noch die Erweiterungsregeln. Die Erweiterung beinhaltet Missionsspezifische Regeln für den Luft-Bodenkampf, verschiedene Typen der Flugabwehr, Artilleriebeobachter, Aufklärerballons, sowie Erfahrung von Piloten und Spezialfähigkeiten.

Desweiteren gibt es noch das Kampagnen- und Missionsbuch. Dieses Buch beinhaltet alles um eine Kampagne ab 1917 oder später zu spielen, das Verwalten seines Geschwaders, Verfüg-

barkeit von Ersatzflugzeugen, Pilotenentwicklung, Verlust und Neurekrutierung, sowie die Regeln zum gewinnen der Kampagne. Außerdem beinhaltet es Zeittafeln über die Verfügbarkeit von Flugzeugen und eine große Anzahl an Missionen für den Zeitraum von Januar 1917 bis zum November 1918.

Die Missionen können als Einzelmisionen, als kleine Kampagnen, oder wie die Spieldesigner es tun, als große Kampagnen gespielt werden.

Was ist „In Clouds of Glory“.

In Clouds of Glory ist ein Brettspiel das mit zwei bis acht Spielern gespielt werden kann. Jeder Spieler übernimmt hierbei die Kontrolle über einen oder mehrere Piloten, die den Luftkrieg des ersten Weltkriegs ausgefochten haben.

Der Unterschied zu den meisten anderen Spielen dieses Genres ist, dass es wirklich drei dimensional gespielt wird. Modellflugzeuge die an dünnen Stäben befestigt sind zeigen die genaue Höhe und Ausrichtung an. Jedes Flugzeug verfügt über ein eigenes "Cockpit", welches durch die Cockpitkarte mit beweglicher Geschwindigkeitsanzeige dargestellt wird. Die Cockpitkarte enthält Informationen über jeweilige Besonderheiten der Flugzeuge, ihre Limits und die Fähigkeiten seines Piloten. Das Spiel läuft in Spielrunden ab. Jede Runde besteht aus der Initiativphase, der Bewegungsphase und der Schussphase.

Initiativ Phase.

Die Spieler starten ihre Runde damit festzustellen, wann sie an der Reihe sind ihr Flugzeug zu bewegen. Dies hängt davon ab unter wie viel Stress der Pilot steht und wie wachsam er ist. Vielleicht ist er ein alter Veteran und kann die Manöver der Neulinge voraussehen, oder er ist selbst noch grün hinter den Ohren und damit beschäftigt die beiden Gegner hinter sich irgendwie abzuschütteln.

Wenn die Bewegungsreihenfolge feststeht wird der Reihe nach die Bewegungsphase gespielt.

Bewegungsphase

Die Bewegung ist das Herzstück von ICOG. Der Ablauf ist simpel, das Flugzeug bewegt sich soweit, wie die aktuelle Geschwindigkeit auf der Cockpitkarte anzeigt. Der Spieler hat die Auswahl an einigen Manövern und kann diese kombinieren. Was er tun muss ist anzusagen wie er das Flugzeug bewegen will und anschließend die angesagten Manöver durchzuführen, sowie die Cockpitkarte um ggf. gewonnene oder verlorene Geschwindigkeit zu korrigieren.

Dieser Teil ist einfach, aber die taktischen Entscheidungen der Spieler und die Abwägungen der Chancen gegen die Grenzen des Flugzeugs und die Fähigkeiten ihrer Piloten, macht diese Phase eine nervenaufreibende und spannende Phase des Spiels. Genau darum geht es bei In Clouds of Glory.

Schussphase.

Wenn sich alle Spieler bewegt haben ist es Zeit die Belohnung für ein schönes Manöver einzuholen, oder den Preis für einen Anfängerpiloten zu zahlen, der die Wende nicht so fliegen konnte wie geplant. Der Beschuss wird nun durchgeführt und manche werden überleben, andere in brennenden Wracks dem Boden entgegen trudeln.

Nun wird der Zug wiederholt und man wird sehen, was in den nächsten fünf Sekunden des Lebens der Kampfpiloten geschieht, oben über den schlammigen Gräben Nordfrankreichs in einem bewölkten Himmel des Jahres 1917.

DIE REGELN



Was benötige ich zum spielen?

Abgesehen von diesen Regeln brauchen sie auch folgendes:

Flugzeugmodelle im Maßstab 1: 350 oder ein ähnlicher kleiner Maßstab.

Wir empfehlen 3D Plastikmodelle in 1:350 die extra für ICOG gedruckt sind. Diese sind gut mit den Carbonstäben zu benutzen. Adressen zum Bezug finden sich auf der ICOG Homepage www.icog.dk.

Außerdem bietet sich scratchbuild aus Plastikcard, oder Balsaholz an. Modelle aus Weißmetall können auch verwendet werden. Jedoch empfehlen wir dies nicht, da das Metall zu schwer ist für die Carbonstäbe. Die Metallmodelle sind ziemlich schwer für den Flight Stand.

Carbon Flight Stands.

Ein Satz Stäbe aus Carbon eignet sich hervorragend. Entweder mit Bases um sie auf Matten zu verwenden, oder mit angespitzten Enden um sie in Styrodurgelände zu stecken. Carbonfaserstäbe sind für diese Aufgabe ausgezeichnet, da sie leicht sind und somit sehr hoch sein können. Webadressen zum Bezug finden sich auf www.icog.dk

Styrodur - Gelände.

Drei bis vier Styrodurplatten in der Größe 60cm x 120cm werden benötigt. Sie können verwendet werden, wie sie sind, oder entsprechend gestaltet werden. Für ein schönes Spielerlebnis ist es empfehlenswert, eine schöne Landschaft im entsprechenden Maßstab zu gestalten.

Bewegungs- und Turn Templates.

Auf der ICOG Homepage unter www.icog.dk, kann eine kostenlo-

se PDF der Turn-Templates heruntergeladen werden. Das beste Ergebnis erzielt man, wenn man die Schablonen auf eine dünne selbstklebende Folie druckt und diese auf 1mm durchsichtiges und flexibles Plastik klebt. Eine Alternative ist es die Schablonen auf Karton zu drucken und daraus auszuscheiden. Es wird momentan nach einem günstigen Anbieter gesucht, damit die Schablonen direkt zum Kauf auf der Homepage angeboten werden können.

Cockpit control panels (Cockpitkarten) für die verschiedenen Flugzeugtypen.

Auf der Homepage können die Cockpitkarten herunter geladen werden.

Eine Mission

Eine Einführungsmission ist in diesem Regelbuch enthalten. 23 weitere Missionen finden sich zusammen mit den Kampagnenregeln im Kampagnenbuch.

Download-Links zu allen herunterladbaren Materialien können oben auf der ICOG Homepage unter www.icog.dk gefunden werden.

Wie Sie sehen können gibt es einiges zu tun, bevor sie zu spielen beginnen können. Wie in allen Miniaturenspielen gehört der Modellbau zum Hobby dazu. Auf www.icog.dk befinden sich detaillierte Anleitungen und Inspiration zum fertigen stellen der Spielmaterialien, sowie Adressen zum beziehen der benötigten Materialien.

Das meiste ist relativ einfach. Eine detaillierte Anleitung wie das Spielmaterial für ICOG einfach gebastelt werden kann findet man ebenfalls www.icog.dk. Und es bietet Inspiration und Links, wie Sie Gelände bauen und wo sie die verschiedenen Materialien bekommen können.



Die Regeln

Über die Regeln.

Über die Regeln.

Auf den ersten Blick erscheinen diese Regeln recht komplex. In erster Linie liegt dies an der ausführlichen Beschreibung die Flugzeugmodelle realistisch ohne Felder zu bewegen. Dies geht einem jedoch recht leicht von der Hand, wenn man einmal den Bogen raus hat. Am Anfang mag es einem etwas fiddelig erscheinen die Flugzeuge zu bewegen, hier benötigt man am Start schon mal die Hilfe seines Mitspielers.

Hinweise zu den Regeln.

Bevor man beginnt die Regeln zu lesen sollten ein paar Grundbegriffe festgelegt werden.

Spieler oder Pilot.

Es gibt keinen Unterschied zwischen dem Spieler und dem Piloten oder Piloten die er kontrolliert. Am häufigsten werden die Regeln den Begriff „Pilot“ benutzen. Dies beschreibt sowohl den Spieler, als auch den Piloten.

Spielbegriffe

Alle Spielbegriffe die benutzt werden um einen bestimmten Spielmechanismus zu beschreiben sind in dem ersten Hauptsatz einer Regel zu finden und im englischen Original belassen. Dies hilft Missverständnisse auszuräumen.

Bsp.: "Es benötigt zwei Pilot Actions um ein funktionsuntaugliches Maschinengewehr zu reparieren" In diesem Fall ist der Begriff "Pilot Action" und beschreibt die Anzahl Aktionen, die einem Pilot in einem Zug zur Verfügung stehen.

Würfelwürfe gegen Spielwerte:

Oft verlangen die Regeln nach einem Würfelwurf gegen bestimmte Parameter. Das kann ein Test auf die Structural Strength des Flugzeugs sein, oder ein Fortitude Test, nachdem

der Pilot angeschossen wurde.

Diese Würfe werden mit einem zwanzigseitigen Würfel (W20) gegen eine bestimmte Zielnummer geworfen. Ein Wurf niedriger als die genannte Zahl ist ein Erfolg. Ein höherer Wurf ist ein Misserfolg.

Beispiel: Ein Pilot wurde verwundet und die Schadenstabelle verlangt einen Wurf gegen die verbleibende Fortitude des Piloten, damit dieser sich zusammenreißt und weiterhin am Kampf teilnimmt. Nachdem er getroffen wurde hat er noch 9 Punkte in seinem Fortitude-Wert. Ein W20 Wurf von 9 oder niedriger wäre erfolgreich. Der Pilot würfelt eine 11 und verliert den Wurf. Somit muss er sich aus dem Kampf zurück ziehen.

Würfelrolle berechnen:

Häufig, wenn ein W20 für einen Test oder ein Würfeln verwendet wird, um ein feindliches Flugzeug zu treffen, ist der Pilot verpflichtet, die Anzahl der erzielten Erfolge zu berechnen. Dies geschieht durch die Subtraktion des Würfelergebnisses von der benötigten Zielgröße - die resultierende Zahl ist die Höhe des erreichten Erfolges. Diese Zahl kann negativ sein. Wichtig: Ein Würfelwurf der exakt die geforderte Zielnummer erreicht gilt als Erfolg.

Beispiel: Eine SPAD X.III feuert auf eine Fokker D.VII. Die benötigte Zielnummer beträgt 13. Der W20 Würfelwurf zeigt eine 9. Der Pilot der SPAD hat einen Treffer mit 4 Erfolgen erzielt (Zielnummer 13 minus dem Würfelwurf von 9 = 4 Erfolge). Wenn der Würfel eine 13 gezeigt hätte wäre die Fokker immer noch getroffen worden, doch es wären 0 Erfolge gewesen.



Die Regeln

Was brauche ich zum spielen?



DER PILOT

Das Spiel konzentriert sich in erster Linie auf den Piloten. Jeder Spieler hat einen oder mehrere Piloten pro Spiel. Diese haben Namen und umso öfter man sie spielt, desto besser kennt man sie. Umso mehr sie fliegen und kämpfen, desto mehr Erfahrung gewinnen sie und werden besser. Manche werden berühmte Fliegerasse, andere mit den selben Fähigkeiten werden übersehen.

Die meisten jedoch beenden ihre Tage in brennenden und zerschossenen Maschinen, die dem Erdboden entgegen trudeln. Jeder Pilot verfügt über ein "Pilot record" wo Fähigkeiten, Erfahrung, Spezialfertigkeiten, geflogene Missionen und Abschüsse eingetragen werden. Es gibt ebenfalls Bordschützen und Beobachter, doch diese werden der Einfachheit halber ebenfalls als Piloten verwaltet.

1.1 Das Pilot Record

Ein alter Hase oder ein neues Opfer ..

- Regel 1.1.1** Wenn ein Pilot verwundet wird, wird die Anzahl der Verwundungen von seinem Fortitude Wert abgezogen.
- Regel 1.1.2** Wenn der Fortitude Wert eines Piloten als Resultat von Regel 1.1.1 auf 0 sinkt ist der Pilot tot und das Flugzeug stürzt ab.
- Regel 1.1.3** Wenn ein Pilot verwundet wird, werden alle seine verlorenen Fortitude Punkte als negative Modifikatoren auf alle Skill-Würfe gewertet. Ausnahme von dieser Regel: Piloten mit der „Hard as nails“ Sonderfähigkeit ignorieren negative Modifikatoren aufgrund von Wunden.
- Regel 1.1.4** Wenn ein Pilot durch Regel 1.1.3 seinen Flying Skill auf 0 gesenkt bekommt kann er das Flugzeug nicht mehr steuern. Er gerät ins Trudeln und stürzt ab. Ausnahme von dieser Regel: Flugzeuge mit Doppelsteuerung, wo der Beobachter oder ein zweiter Pilot die Kontrolle über die Steuerung übernehmen kann.

Das Pilot Record

Name:

Pilotenname: Optional und vom Spieler zu entscheiden.

Flugzeug:

Dies zeigt an, welche Art von Flugzeug der Pilot fliegt. Der Flugzeugtyp in Verbindung mit dem Namen des Piloten ist vor allem in Kampagnenspielen interessant, wo der Pilot jedes Spiel aufs neue eingesetzt wird.

Air Victories:

Die Zahl der feindlichen Flugzeuge die der Pilot oder Beobachter / Bordschütze abgeschossen hat. Wenn der Pilot fünf Abschüsse erreicht hat, wird er ein Ass genannt.

Erfahrungspunkte:

Je mehr bzw. öfter der Pilot fliegt, desto mehr Erfahrung bekommt er. Erfahrung wird über Experience Points ausgedrückt, die der Pilot für gegnerische Abschüsse und die erfolgreiche Teilnahme an Gefechten erhält.

Special abilities (Spezialfähigkeiten):

Umso mehr Erfahrung der Pilot bekommt, desto wahrscheinlicher ist es, dass er Special Abilities wie "Duck Hunter" oder "Aerobatics" und später möglicherweise auch Ace abilities bekommt. Siehe 1.2 Piloten erstellen.

Skills und Attribute:

Jeder Pilot hat drei grundlegende Fähigkeiten, um seine Kampffähigkeiten zu beschreiben: Awareness, Flying und Gunnery skill. Zusätzlich verfügt jeder Pilot über zwei Attribute, Fortitude und Luck. Skills und Attribute werden ausgewürfelt, siehe 1.2 Piloten erschaffen.

Skills:

Awareness:

Awareness beschreibt die Wachsamkeit des Piloten. Hiervon hängt ab wie sehr der Pilot in der Lage ist seine Umgebung wahrzunehmen, die Initiative zu ergreifen und auf Situationen zu reagieren. Außerdem wie der Pilot den Flug des gegnerischen

Pilot Record		Royal Flying Corps	
Name		Bobby Priest	
Airplane		Sopwith Camel fl	
Air Victories	Experience	Missions	
Special abilities		Awareness	
Old duckhunter +3 on side shots		16	
		Flying	
		12	
		Gunnery	
		14	
Notes		Fortitude	
		9	
		Luck	
		10	
		Re-rolls	
		1	

Fliegers vorhersieht. Awareness ist vielleicht der wichtigste Skill des Piloten und wird verwendet um die Zugreihenfolge zu bestimmen.

Ein Beobachter benutzt den Awareness Skill wenn seine Beobachtungsgabe benötigt wird.

Flying skill:

Beschreibt die Fähigkeit des Piloten sein Flugzeug unter Kontrolle zu halten. Flying Skill wird benutzt um enge Kurven zu fliegen, sich aus Stalls und Spins zu befreien und Bruchlandungen erfolgreich zu absolvieren.

Ein guter Flying Skill ist für einen Piloten unabdingbar, vor allem wenn er ein schwer zu steuerndes Flugzeug fliegt.

Gunnery skill:

Der Gunnery Skill wird benötigt um fixierte, oder als Bordschütze flexible Maschinengewehre abzufeuern. Man benötigt ihn ebenfalls um Bomben auf Bodenziele abzuwerfen. Der Gunnery Skill ist offensichtlich wichtig für den Piloten, wenn er ein feindliches Flugzeug abschießen will.

Fortitude:

Fortitude beschreibt des Piloten Tapferkeit und generelle Verfassung. Fortitude Tests werden durchgeführt wenn der Pilot verletzt wird, um zu sehen ob er weiterhin am Kampf teilnimmt,

oder das Kampfgeschehen verlässt.

Sollte der Fortitude Wert auf 0 oder weniger fallen ist der Pilot tot und das Flugzeug wird normalerweise vom Spieltisch entfernt. Eine Ausnahme gibt es wenn das Flugzeug über duale Kontrollen verfügt und der Observer die Steuerung des Flugzeugs übernehmen kann.

Abzüge vom Fortitude Wert durch Wunden werden immer auch von den anderen Pilotenskills abgezogen.

Beispiel: Ein Pilot wird getroffen und nimmt vier Punkte Schaden auf Fortitude und bekommt denselben Abzug auf seine Awareness, Flying- und Gunnery Skills.

Luck:

Das Luck Attribut beschreibt des Piloten persönliches Glück. Man ermittelt den Luck Wert indem man 3W6 wirft, siehe auch 1.2 Piloten erschaffen. Luck Tests werden meistens durchgeführt, wenn zwei Flugzeuge drohen zu kollidieren. Ein hoher Glückswert gibt dem Piloten einen oder mehr Re-Rolls.

Re-Rolls:

Dies ist eine Funktion des Luck Attributs und kann benutzt werden um einen einzelnen W20 für eine bestimmte Aktion erneut zu werfen. Siehe nächstes Kapitel.

1.2 Pilotenerstellung

Ein vielversprechendes Talent? ..

Regel 1.2.1 Um die Werte für Awareness, Flying Skill und Gunnery Skill zu bestimmen wirft man dreimal 2W6+6 und notiert die Ergebnisse. Nachdem die Werte ermittelt sind können sie auf die drei Skills frei verteilt werden. Die Priorität bestimmt der Spieler selbst. Fortitude und Luck werden jeweils durch einen Wurf von 3W6 ermittelt. Diese Werte dürfen nicht verteilt werden, sondern stehen fest für das Attribut, für welches sie erwürfelt wurden.

Regel 1.2.2 Wenn die drei Werte zusammen addiert weniger als 35 ergeben werden sie verworfen und dürfen neu erwürfelt werden. Für Bordschützen und Observer gilt die 35 Punkte Regel nicht.

Regel 1.2.3 Die Anzahl der verfügbaren Re-Rolls wird durch den Glücks-Score bestimmt. Wenn das Attribut Glück 6 oder weniger beträgt, wird kein erneuter Wurf durchgeführt. Eine Punktzahl von 7-14 gibt dem Piloten 1 Re-Roll. Eine Punktzahl über 15 gibt dem Piloten zwei Re-Rolls. Die Anzahl der Re-Rolls gilt nur für jede gespielte Mission. Die Re-Rolls erneuern sich bei der nächsten Mission, die der Pilot fliegen wird. Der Re-Roll kann für alle 20-seitigen Würfe des Spielers verwendet werden, die für das Pilotenflugzeug gelten, wie z.B. Strukturfestigkeitstests, Kollisionen und Schüsse.

Auswürfeln der Pilotenfähigkeiten

Beim Erzeugen eines Piloten bestimmst du seine Fähigkeiten mit sechsseitigen Würfeln.

Beginne, indem Du die Ergebnisse für die ersten drei Fertigkeiten würfelst - Awareness, Flying Skill und Gunnery Skill. Um diese Werte zu bestimmen, würfel dreimal 2W6+6 und notiere die Punktzahl.

Nachdem Du alle Fähigkeitswerte gewürfelt hast, kannst Du die 3 Ergebnisse frei auf die Fähigkeiten anwenden, wie Du es für richtig hältst. Du wählst, welche Fähigkeiten du priorisieren möchtest.

Addiere die drei Ergebnisse zusammen, wenn das Ergebnis 35 oder darunter ist, gilt der Pilot als ungeeignet für einen Piloten. Man kann sagen, dass er den Flugtest nicht bestanden hat. Wenn das passiert, fängst du einfach noch einmal von vorne an und würfelst einen neuen Piloten.

Für Bordschützen oder Beobachter gilt die Mindestpunktzahl von 35 nicht und der Observer muss sich mit den gewürfelten Fähigkeiten begnügen, aber Du kannst die Ergebnisse trotzdem frei anwenden.

Re-rolls und Luck:

Der Luck Wert entscheidet über die Anzahl verfügbarer Re-Rolls während einer Mission.

Luck-Werte:

6 oder weniger, kein Re-Roll.

7-14 bietet dem Piloten einen Re-Roll

15 oder mehr resultiert in 2 Re-Rolls

Notieren Sie die Anzahl der Re-Rolls auf dem Pilot sheet.

Die Regeln für die Entwicklung der Piloten und ihrer Fähigkeiten werden in den Kampagnenregeln näher betrachtet. Man kann sich natürlich dafür entscheiden den Piloten bestimmte Eigenschaften für spezielle Einzelmissionen zu zuweisen. Bordschützen und Asse haben ihre eigene special ability Tabelle.

Altes Sprichwort :

"Wahrlich gute Piloten sind diese die ihre außergewöhnliche Einschätzung benutzen, damit sie keine außergewöhnlichen Fähigkeiten brauchen."

GAME PROPS

Game Props sind die Dinge die du für das Spielen von ICOG benötigst. Cockpit Panels für die verschiedenen Flugzeugtypen, Bewegungs- und Kurvenschablonen um das Flugzeug zu bewegen, Würfel und natürlich Miniaturen und deren Flight Stands. Im Spiel kontrolliert jeder Spieler einen oder mehrere Piloten.

Jeder Pilot wird auf einem Pilot Record Sheet beschrieben. Die Flugzeugdaten stehen auf dem Cockpit Panel. Das Flugzeug selbst wird durch ein Modell auf dem Tisch dargestellt und durch einen Flight Stand aus Carbon gehalten.

2.1 Cockpit-Panel

Das Cockpit Panel enthält nahezu alle Informationen über den Zustand und die Fähigkeiten deines Flugzeugs. Hier wird die aktuelle Geschwindigkeit, Schaden und verbleibende Munition eingetragen.

Im folgenden Regelabsatz werden die verschiedenen Komponenten des Cockpit Panel beschrieben.

Je 10km/h auf dem Airspeed Indicator entsprechen einer Bewegungseinheit. 150km/h entsprechen also 15 Bewegungseinheiten, 185km/h entsprechen 18,5 Bewegungseinheiten und so weiter.

2.1.1 Airspeed Indicator

Geschwindigkeit ist Leben ..

Der Airspeed Indicator wird benutzt um die Geschwindigkeit des Flugzeugs festzuhalten. Er zeigt immer die aktuelle Geschwindigkeit an.

Bevor das Flugzeug bewegt wird, wird die aktuelle Geschwindigkeit abgelesen und das Flugzeug die entsprechende Anzahl Bewegungseinheiten bewegt. Nach der Bewegung werden Beschleunigung und Abbremsen auf dem Airspeed Indicator angepasst.

Airspeed Indicator Nadel

Die Airspeed Indicator Nadel wird immer auf die genaue Geschwindigkeit eingestellt.

Der Airspeed Indicator besteht aus einer durchsichtigen beweglichen Scheibe auf der die Indicator Needle abgebildet ist. Desweiteren finden sich dort kleine rote Markierungen, sogenannte Energy Units. Siehe auch 5.7

Speed Steps

Die äußeren drei farbigen Ringe werden durch eine Reihe von schwarzen Markierungen in Schritte aufgeteilt, diese werden Speed Steps genannt. Der Abstand zwischen den Geschwindigkeitsstufen zeigt, wie ein bestimmter Flugzeugtyp in Verbindung mit den Energy units, die auf der beweglichen Airspeed Anzeigescheibe abgebildet sind an Geschwindigkeit verliert oder gewinnt. Speed steps werden nur von 0 km/h bis zur jeweiligen Höchstgeschwindigkeit gefunden. Wenn sich darüber hinaus von dem grünen in den gelben Bereich bewegt wird, zählt jede 5km/h Markierung als speed step.

Die Indicator Nadel sollte immer genau auf einen Speed step zeigen, oder im Falle eines Fluges schneller als top speed, auf eine 5km/h Markierung. Mehr dazu in Abschnitt 5.7

5 km/h - Markierungen

Von 0-300km/h ist der Airspeed Indicator in 5km/h Schritte unterteilt.

So kann die Geschwindigkeit genauer abgelesen werden. Wenn ein Flugzeug zum Beispiel 185km/h schnell fliegt, bewegt es sich 18,5 Bewegungseinheiten. Sie werden auch als Speed Steps genutzt, wenn ein Flugzeug schneller als Top Speed fliegt.

Mehr dazu in Abschnitt 5.7

Stall Speed

Die gelb, grün und rot markierten Bereiche auf dem äußeren Ring zeigen die Geschwindigkeitszonen für drei verschiedene Situationen an.

Die unterste gelbe Zone zeigt die Fluggeschwindigkeit unterhalb des Stall Speed. Er reicht von 0 km/h bis Stall Speed, welcher mit einem schwarzen „S“ markiert ist. Dieser Bereich enthält zwei Speed Steps, einen bei 0 km/h und einen knapp unterhalb der Stall Speed Markierung.

Wenn ein Flugzeug seinen Zug auf einer dieser Markierungen

beendet gibt es einen Strömungsabriss und es muss abtauchen um wieder auf normale Fluggeschwindigkeit zu gelangen.

Falls das Flugzeug genau auf der Stall Speed Markierung den Zug beendet muss der Pilot einen erfolgreichen Flying Skill Test machen um den Strömungsabriss zu verhindern.

Mehr dazu in Abschnitt 5.5.11 und 5.5.12

Stallgeschwindigkeit, mit Bombenladung

Einige Flugzeuge haben eine zweite Stall Markierung, die mit einem roten „S“ gekennzeichnet ist. Dies ist nur für Flugzeuge mit Bombenladung und wird nur verwendet, solange noch Bomben an Bord sind. Sobald die Bomben fallen wird die gewöhnliche Stall Marke verwendet.

Mehr dazu in Abschnitt 5.5.11 und 5.5.12

Top Speed

Die Höchstgeschwindigkeit ist die schnellste Geschwindigkeit die das Flugzeug aus eigener Kraft erreichen kann.

Top Speed ist da erreicht, wo die grüne Zone endet und die zweite gelbe Zone beginnt. Einige Flugzeuge haben auch einen roten Geschwindigkeitsschritt nahe dem Ende der grünen Zone. Dies wird als Höchstgeschwindigkeit verwendet, wenn das Flugzeug Bomben trägt.

Mehr dazu in Abschnitt 5.7.4

Wind drag modifier

Wenn man über der Höchstgeschwindigkeit fliegt wird der Luftwiderstand das Flugzeug verlangsamen. Je schneller es fliegt desto größer ist der Widerstand.

In der zweiten gelben Zone ist eine Reihe von kleinen negativen Zahlen verzeichnet, die Modifikationen für den Luftwiderstand anzeigen. Diese Zahl zeigt an wie viel Energy Units das Flugzeug jede Runde verliert, die es mit dieser Geschwindigkeit fliegt. Der Luftwiderstand wächst, wenn das Flugzeug schneller wird. Diese Modifikationen werden in der Energy Adjustment Phase verwendet. Zwischen jeweils zwei dieser Modifikatoren gibt es eine kleine graue Markierung, die anzeigt wo der nächste Modifikator beginnt.

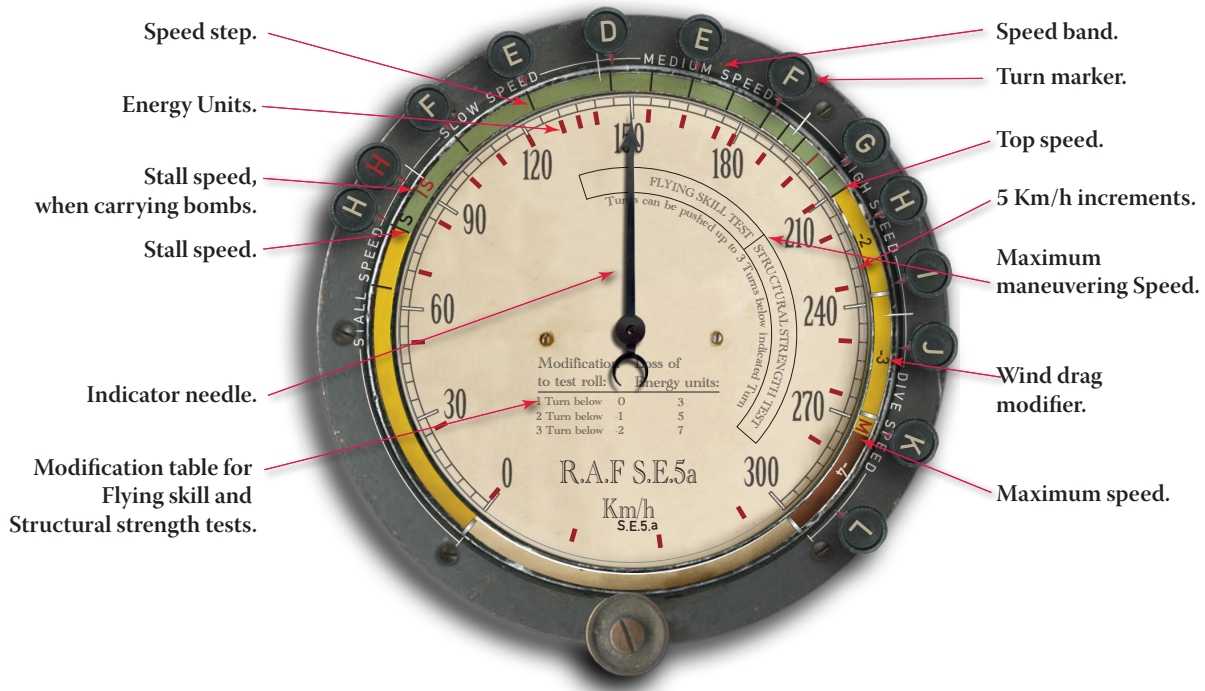
Siehe auch Abschnitt 5.7.8

Maximum Speed

Am Ende der zweiten gelben Zone markiert ein rotes „M“ den Beginn der roten Zone.

Dies ist die Höchstgeschwindigkeit. Flüge mit dieser Geschwindigkeit können zu schweren Strukturschäden führen. Wenn das Flugzeug seinen Zug auf Maximum Speed beendet und sich die Indicator Nadel in der roten Zone befindet, muss der Spieler einen erfolgreichen Structural Strength Test für sein Flugzeug ablegen. Siehe auch Abschnitt 5.7.6

- Airspeed indicator -



Energieeinheiten

Energieeinheiten sind die roten Linien auf der beweglichen, transparenten Speed Indicator Scheibe. Sie werden beim Sink- oder Steigflug des Flugzeugs verwendet. Je nachdem wie viele Move Units das Flugzeug aufgestiegen, oder gesunken ist wird die Airspeed Indicator Scheibe nach oben oder unten gedreht. Für jede Move Unit die das Flugzeug aufsteigt, verliert es die selbe Anzahl der roten Energy Units auf der Indicator Scheibe. Diese werden auf der linken Seite der Nadel abgelesen. In gleicher Weise wird die Anzeigescheibe aufgedreht, wenn das Flugzeug abtaucht. Dann wird die Indicator Needle nach rechts bewegt. Es gibt auch Manöver die eine bestimmte Anzahl an Energy Units kosten. Wenn die Nadel zwischen zwei Speed Steps endet rundet man auf den nächsten Speed Step auf. Mehr dazu in Abschnitt 5.7

Speed Band

Auf dem Rande des Airspeed Indicator ist eine kleine Zeile mit weißem Text. Dies ist das Speed Band und wird benutzt um den aktuellen Geschwindigkeitsbereich anzuzeigen. Das Speed Band gliedert sich in Stall, Slow, Medium, High und Dive Speed. Dies wird vor allem während der Schussphase verwendet, wo der Unterschied der Flugzeuggeschwindigkeiten ein Faktor ist. Beachte, dass das Speed Band nur in Verbindung mit den entsprechenden Tabellen Beachtung findet. Mehr dazu in Abschnitt 6.3.4 und 6.3.5

Turn Markers

Am Rand des Airspeed Indicators gibt es eine Reihe runder Kreise in denen ein Buchstabe abgedruckt ist. Dieser zeigt die Turn Templates an, die das Flugzeug bei dieser Geschwindigkeit sicher verwenden kann. Die Turn Templates reichen von A bis O, wobei A die schärfste und O die weiteste Kurve beschreibt. Wendige Flugzeuge können schärfere Kurven bei einer Geschwindigkeit fliegen als andere. Über jedem Speed Step ist ein Buchstabe abgedruckt. Dies ist die Kurve die ein Flugzeug bei der entsprechenden Geschwindigkeit fliegen kann, ohne Strukturschäden, oder Kontrollverlust zu riskieren.

Sollte über einem Speed Step kein Buchstabe zu finden sein, wird der nächste im Uhrzeigersinn verwendet. Die Art Test kann im Cockpit Panel an der entsprechenden Geschwindigkeit abgelesen werden, dort steht „Flying Skill Test“ oder „Structural Strength Test“. Mehr dazu in Abschnitt 5.5.6

Maximum Maneuvering Speed

Wenn man versucht eine Kurve zu fliegen, die enger als der angegebene Turn Template ist muss der Pilot einen Skill Test machen. Welche Art von Test wird durch die Geschwindigkeit des Flugzeugs entschieden. Wenn es zu schnell ist, besteht das Risiko, dass die Flügel durch die Gravitationskraft in der Kurve zusammenbrechen. Wenn das Flugzeug unterhalb der Geschwindigkeit ist, wo es einen Zusammenbruch riskiert, wird es stattdessen der Gefahr eines Stall ausgesetzt, der das Flugzeug aus seiner beabsichtigten Route, mit einem Verlust von Höhe und Geschwindigkeit werfen kann.

Um festzustellen welche Art von Test erforderlich ist, Flying Skill oder Structural Strength Test, benutzt man die Airspeed Indicator Needle. Unter dem Airspeed Indikator ist angezeigt, welche Art Test bei welcher Geschwindigkeit vollzogen werden muss. Ist die Geschwindigkeit niedrig genug reicht ein Pilot Skill Test, ist sie zu hoch muss ein Structural Strength Test abgelegt werden.

Die Geschwindigkeit bei der sich die Art des Test ändert nennt sich Maximum Maneuvering Speed und das ist die höchste Geschwindigkeit, bei der Manöver ohne das Risiko von Strukturschäden geflogen werden können. Aber das Flugzeug kann immer noch in einen Stall geraten. Mehr dazu in Abschnitt 5.5.6

Tabelle für Flying Skill und Structural Strength Test

Auf dem Airspeed Indicator ist eine kleine Tabelle Diese Tabelle zeigt die relevanten Modifikatoren für entweder einen Flying Skill oder einen Structural Strength Test. Die Tabelle wird nur dann verwendet, wenn ein Flugzeug versucht, eine Kurve mit einer kleineren Turn Template zu machen. Neben den Modifikatoren, enthält die Tabelle auch den entsprechenden Energieverlust in Energy Units. Mehr dazu in Abschnitt 5.5.6

2.1.2 Info-Box

Alles was du wissen musst..

Auf der linken Seite des Airspeed Indicator ist eine Info-Box. Diese Box enthält die folgenden Informationen.

Typ:

Der Name und die Version des Flugzeugs.

Structural Strength:

Structural Strength beschreibt, wie robust das Flugzeug ist. Wenn das Flugzeug beschädigt wird, verringert sich in der Regel die Structural Strength.

Wenn das Flugzeug Schaden erhält, besteht die Gefahr, dass der Pilot einen Structural Strength Test ablegen muss. Wenn dies nicht gelingt, wird das Ergebnis dann mit einem anderen Würfelwurf über die Strukturfehlertabelle ermittelt. Sehen Sie mehr in Abschnitt 6.3.10

Rollen:

Roll ist die Fähigkeit eines Flugzeugs um seine Längsachse herum zu rollen.

Ein Roll ist ein Manöver das Flugzeug in die Richtung zu drehen, in die es wenden will.

Die Zahl unter Roll sind die benötigten Bewegungseinheiten die das Flugzeug geradeaus fliegen muss, um dann 180° um seine Längsachse rollen zu dürfen.

Sehen Sie mehr in Abschnitt 5.5.3

Throttle:

Normalerweise wird davon ausgegangen, dass Piloten ihr Flugzeug bei voller Motorleistung fliegen. Man kann die Geschwindigkeit aber auch drosseln. Dies wird in dem Energy Adjustment Step in der Moving Phase getan.

Der Wert unter „Throttle“ ist der Wert jedes Flugzeugs in Energy Units, die ein Flugzeug in jeder Bewegungsphase von seiner Bewegung abziehen kann. Die Menge an Energieeinheiten, die abgezogen wird, ist optional, kann aber den Wert von „Throttle“ nicht überschreiten

Sehen Sie mehr in Abschnitt 5.7.5

Engine Out:

Motor Out ist die Anzahl der Energy Units die das Flugzeug jede Runde verliert, in der der Motor aus ist. Beachten Sie, dass Flugzeuge mit rotierenden Triebwerken eine höhere „Motor aus“ Zahl haben als „Throttle“. Denn die rotierenden Motoren können nicht bis zum Leerlauf gedrosselt werden. Flugzeuge mit zwei Motoren haben zwei Nummern für „Motor aus“, eine für einen Motor, und eine andere Zahl die verwendet wird, wenn beide Motoren ausfallen.

Sehen Sie mehr in Abschnitt 5.7.5

+ / - Flying Skill:

Flugzeuge waren unterschiedlich. Einige waren einfach zu fliegen, und andere instabile bedurften besonderer Aufmerksamkeit zu allen Zeiten. Die Flying Skill Modifikation wird verwendet, wenn ein Pilot einen Flying Skill Test macht.

Sehen Sie mehr in Abschnitt 1.1

+ / - Gunnery Skill:

Einige Flugzeuge, wie die Sopwith Camel, sind instabil und es war schwierig aus ihnen zu schießen, wenn sie in der Luft herumtanzen, andere wie die SPAD XIII, sind stabile MG-Plattformen und waren leicht zu bedienen. Diese Zahl im Cockpit-Panel ist eine Modifikation des Pilot Gunnery Skill und wird angewendet, wenn von einem Flugzeug die fest montierten Maschinengewehre abgefeuert werden. Wenn das Flugzeug an Bord zusätzliche Bordschützen hat, haben diese einen eigenen +/- Gunnery Skill.

Sehen Sie mehr in Abschnitt 6.3.1

Weapons:

Die Art und Anzahl der Waffen mit denen das Flugzeug ausgestattet ist.

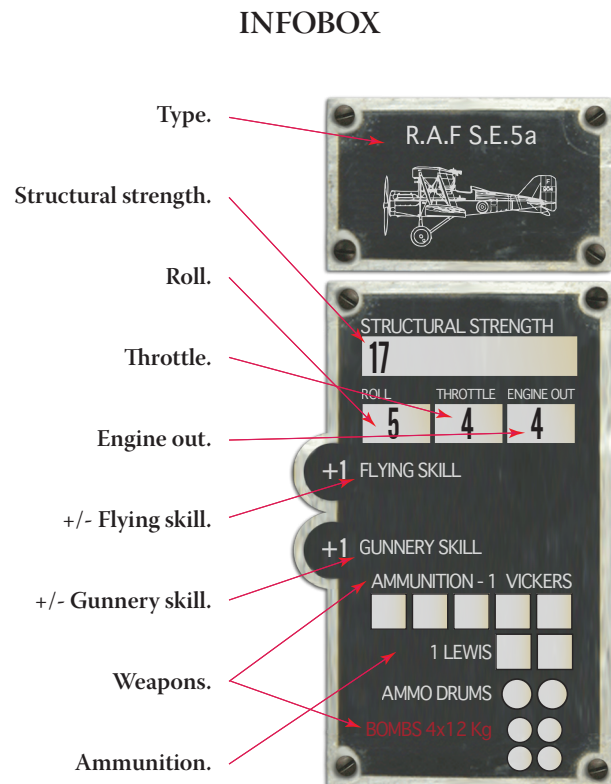
Die Anzahl der möglichen Bomben und ihre Art ist hier auch aufgeführt. Sonderregeln für eine mögliche Bewaffnung kann man auf dem Notizzettel links unter dem Pilot Record finden.

Wenn das Flugzeug ein Zweisitzer ist, sind Details über Observer und Bordschützen auf dem Notizzettel unter deren Pilot Record zu finden.

Ammunition:

Die Kästchen in der Munitionsanzeige zeigen an, wie viele Salven an Munition für das MG dabei sind. Die Piloten streichen ein Kästchen nach jeder Salve. Eine normale Salve ist ein Kästchen und wird mit einem „X“ abgestrichen. Eine kurze Salve ist ein halbes Feld, und ist mit einem „/“ markiert, und eine lange Salve verbraucht 1 ½ Kästchen Munition. Wenn die Maschinengewehre eine Fehlfunktion haben, verfügen sie noch über die selbe Menge Munition wie vor der Störung.

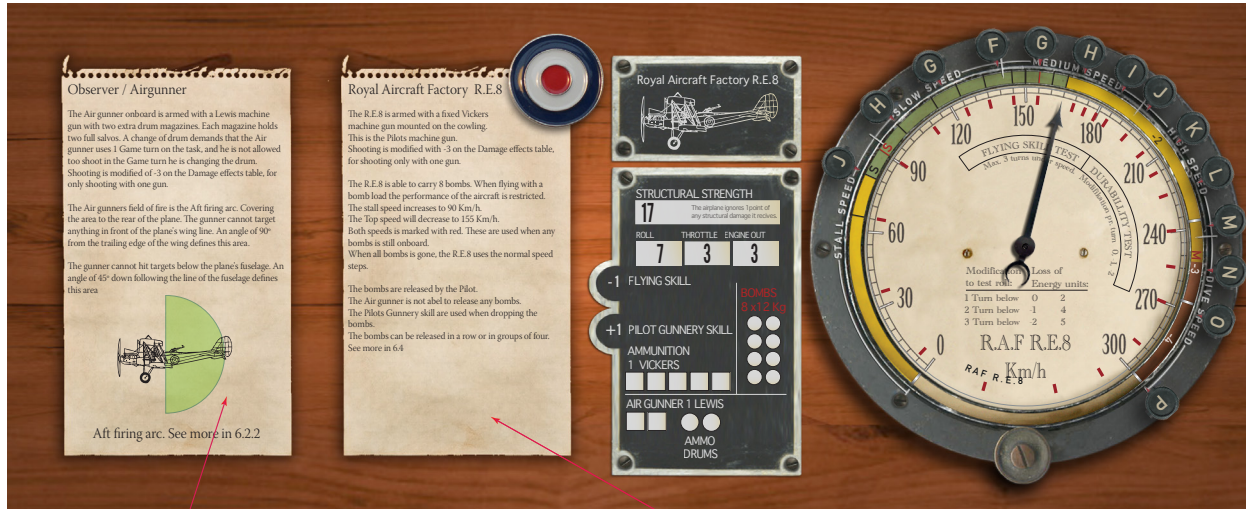
Sehen Sie mehr in Abschnitt 6.3.7



Flugzeug:

Auf dem Cockpit-Panel gibt es einen oder zwei kleine Notizzettel, links von der Info-Box. Diese Hinweise weisen auf die Eigenheiten eines Flugzeugs hin. Es kann spezielle Waffen, Modifikationen, Sonderregeln für Bomben oder fotografische Ausrüstung und so weiter enthalten.

Diese können so hingelegt werden, dass der Pilot Record genau darüber passt.



Observer / Gunner:

Platzieren Sie den Observer oder Gunner Datensatz hier. Unter dem Pilot Record ist eine kleine Abbildung die zeigt, in welche Richtungen der Bordschütze schießen kann. Diese Richtungen werden Arc of Fire genannt und sind in Abschnitt 6.2.2 detailliert erläutert.

Pilot:

Platzieren Sie den Pilot Record ihres Piloten hier. Unter dem Pilot Record ist ein Text, der die Eigenheiten eines Flugzeugs beschreibt. Dies können Waffen, Modifikationen, oder Spezialregeln sein.

2.2 Flugzeuge und Flightstands

Das Geheimnis des Fliegens...

Die Flugzeuge in ICOG sind kleine Modelle im Maßstab 1: 350. Diese können entweder von Hand aus Balsaholz, Kunststoff oder Papier gebaut werden. Die besten Ergebnisse bekommt man jedoch wenn man 3D gedruckte Modelle nimmt, die extra für ICOG entworfen wurden. Siehe die Webseite www.icog.dk um weitere Informationen zu den Modellen zu bekommen und Links um diese zu bestellen.

Auf einem Kohlefaserstab dient eine kleine Halterung dazu, das Flugzeug an seinem Platz zu halten. Die Halterung erlaubt es, dass Flugzeug um seine Länge zu schwenken und um seine Nase zu drehen. Die Halterung kann auch nach oben und unten bewegt werden. Somit kann das Flugzeug in jede Lage in jeder Höhe bewegt werden, nur die Länge des Carbonstabes gibt eine Begrenzung. Die verwendeten Carbonstäbe sind 1,8 mm im Durchmesser und haben eine Länge von 85 cm.

Siehe die Webseite www.icog.dk für weitere Informationen über Carbonstäbe und Flugzeughalterungen. Das ist nicht nur praktisch, sondern ein sehr wichtiger Teil des Spiels ICOG. Die Haltung und Position des Flugzeugs ist die Basis jeder Bewegungsphase im Spiel.

Auf der linken Seite, eine Nahaufnahme eines Flugzeughalters. Ein Stück 0,8 mm Klavierdraht durch einen Schrumpfschlauch gehohrt. Die Halterung kann um den Kohlenstoffstab gedreht und nach oben und unten der Stange bewegt werden.

Nachfolgend finden Sie eine Auswahl von Flugzeugen die in ICOG verwendet werden. Die erste Reihe sind 3D-gedruckte Modelle, die hintere Reihe sind selbstgemachte Polystyrol-Modelle. Das Skalpell dient zum Größenvergleich.



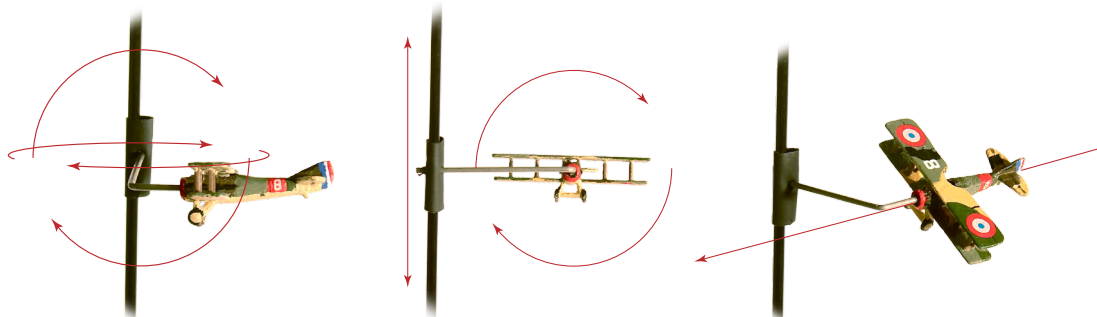
Game Props

Turn Templates

Es gibt keine „Felder“ oder „Marker“ die die Position eines Fliegers anzeigen. What you see is what it is. Wenn man das Spiel spielt helfen einem die Manöverregeln, die richtige Ausrichtung des Fliegers zu bestimmen. Die Ausrichtung des Modells ist der Ausgang für den nächsten Zug.

Daher ist es empfohlen, das Spiel auf Styroporplatten zu spielen. Der Carbonstab wird einfach in die Spielplatte gesteckt und hält den Flieger in seiner Position.

Das Spielen mit den Carbonstäben, die in schweren Basen montiert sind, ist ebenfalls möglich, aber sollte es vorkommen, dass eine Basis und ein Flugständer versehentlich bewegt werden, gibt es keine Möglichkeit, die Position der Flugzeuge wiederherzustellen.



Hier wird gezeigt, wie alle drei Achsen zur Rotation eingesetzt werden und wie das Flugzeug nach oben und unten bewegt wird. Das letzte Bild auf der rechten Seite zeigt, wie die tatsächliche Flugrichtung des Modells im Spiel verwendet wird.

2.3 Turn Templates

Niemals eng genug ..

Turn Templates

Auf der ICOG Homepage unter www.icog.dk, kann eine kostenlose PDF der Turn-Templates heruntergeladen werden. Das beste Ergebnis erzielt man wenn man die Schablonen auf eine dünne selbstklebende Folie druckt und diese auf 1mm durchsichtiges und flexibles Plastik klebt. Eine Alternative ist es auf-

Karton zu drucken und auszuschneiden.

Der Vorlagensatz der in ICOG verwendet werden, besteht aus:

Acht Turn Templates

Acht Turn Templates

Jedes Turn Template hat zwei Richtungen mit unterschiedlichem Radius. Eine auf der Innen- und eine auf der Außenseite. Ein Buchstabe zeigt an, um welche Kurve es sich handelt. **A** für den kleinsten Radius, **P** die Kurve mit dem größten Radius. Diese Buchstaben werden Turn Marker genannt. Insgesamt gibt es 16 verschiedene Kurven.

Arc -Template

Das Arc Template wird zur Überprüfung von Winkeln im Spiel verwendet. Die Manöver- und Schussregeln verwenden Schritte von 45° um Winkel und verschiedene Zonen der Flugzeuge zu ermitteln.

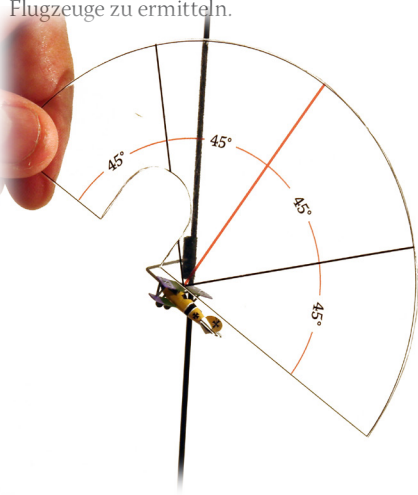
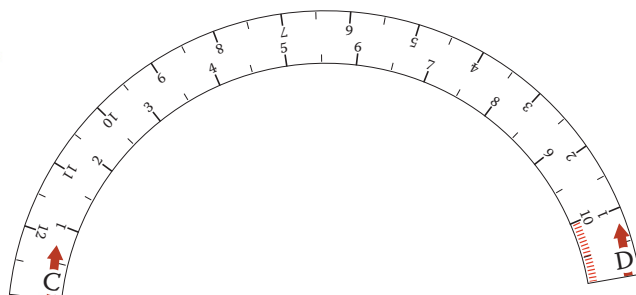


Foto zeigt das Arc-Template in Aktion.

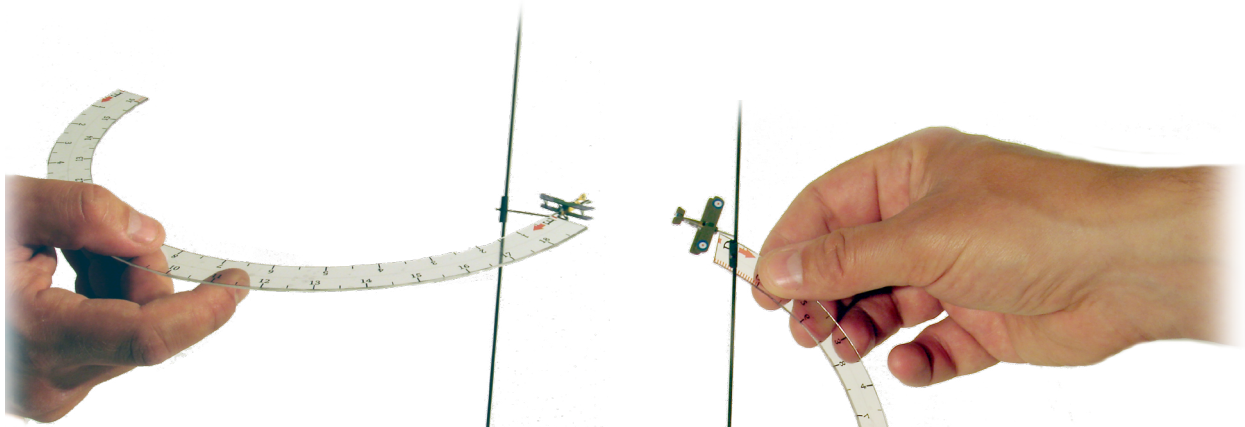
Neben dem Buchstaben ist ein roter Pfeil der an der Flugrichtung angelegt wird, oder verwendet wird, um zwei Templates miteinander zu verbinden..

Beachte dass die beiden Kurven bei jedem Template an je einem Ende beginnen. Das Template ist in Move Units unterteilt. Beachte jedoch, dass jeweils die letzte Move Unit keine volle Move Unit darstellt und nicht verwendet werden kann. Dies wird mit roten Streifen markiert.

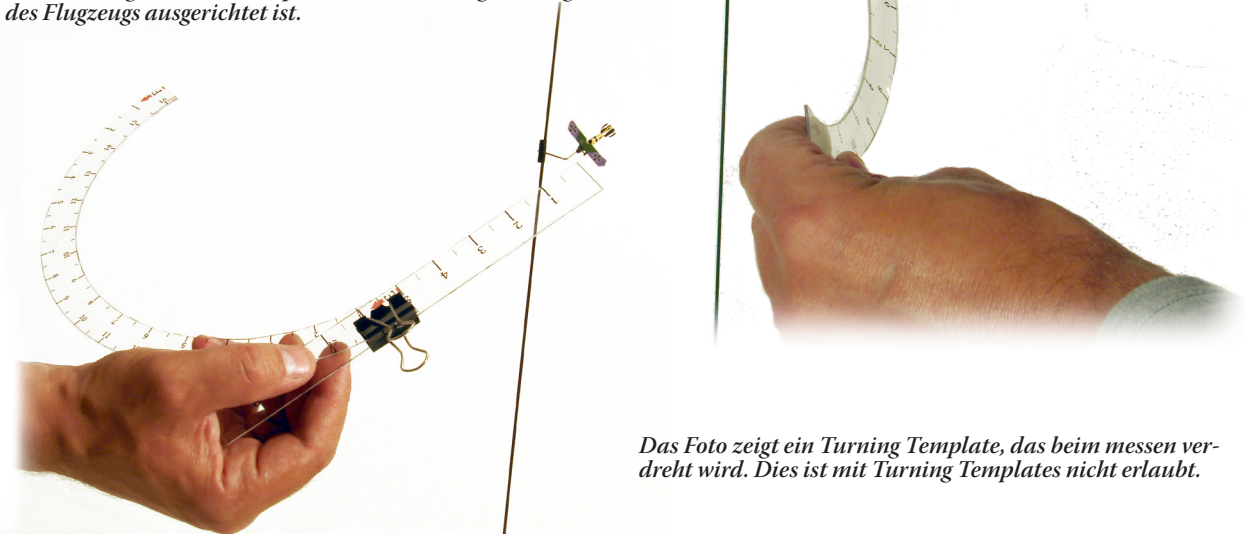
Die Turn Template darf nicht verdreht oder gebogen werden, wenn der Flug ermittelt wird! Muss ein Spieler die Template biegen um sein gewünschtes Ziel zu erreichen hat er entweder die falsche Template, oder sein Flugzeug ist zu dem gewünschten Manöver nicht in der Lage.



Turn Templates C bis D (nicht maßstabsgetreu)

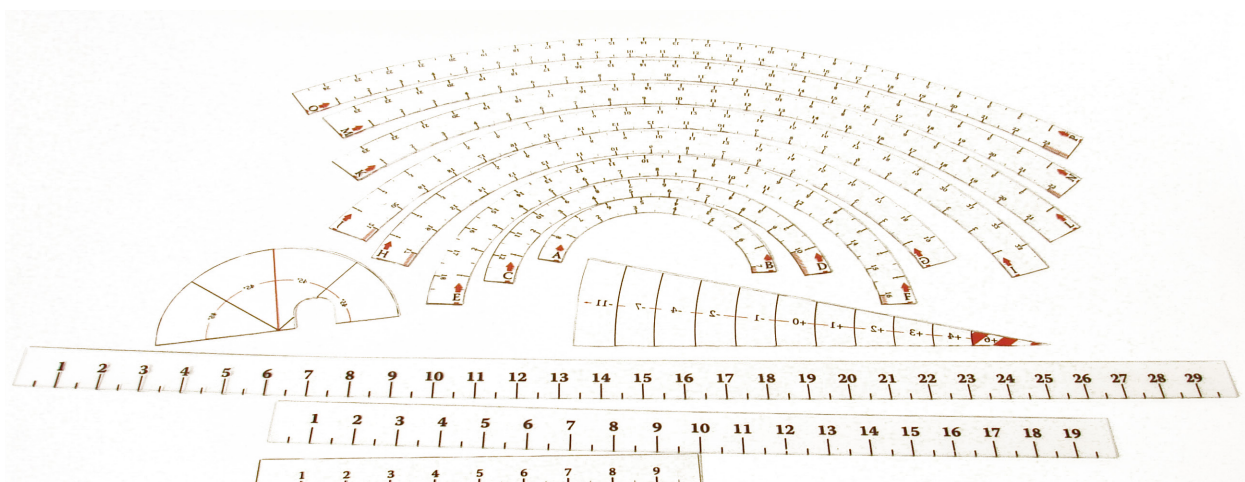


Das Foto zeigt ein Turn Template die an der Flugrichtung des Flugzeugs ausgerichtet ist.



Das Foto zeigt ein Turning Template, das beim messen verdreht wird. Dies ist mit Turning Templates nicht erlaubt.

Das Foto zeigt ein Turning Template die mit einer Straight Template kombiniert wird. Ein kleiner Clip hilft dabei.



Das Foto zeigt einen vollständigen Satz von ICOG Templates.

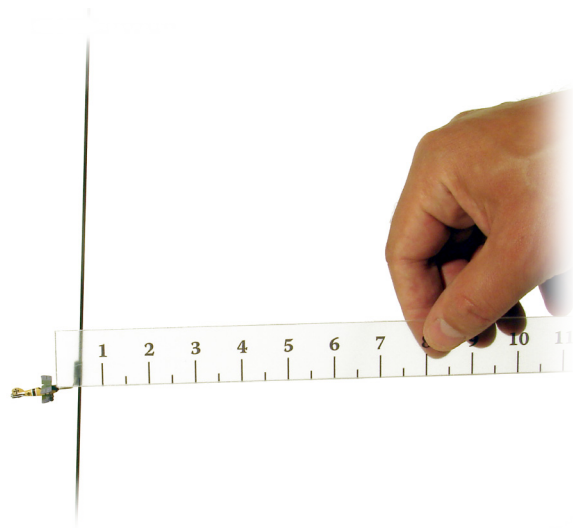
Game Props

Turn Templates

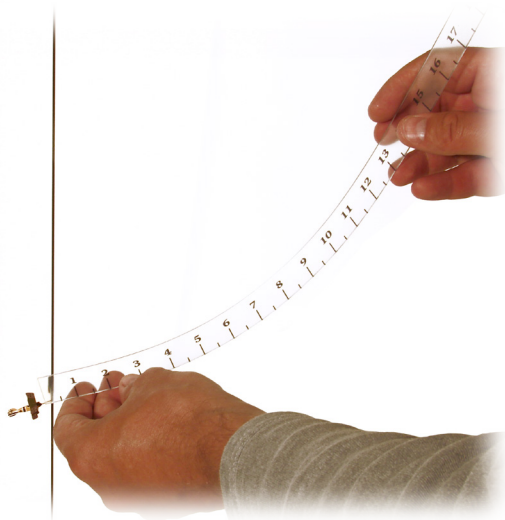
Straight Moving Templates

Die Straight Moving Templates werden für jedes Manöver genutzt in dem geradeaus geflogen wird und um vor einem Zug die aktuelle Höhe zu ermitteln. Es gibt drei Straight Moving Templates, diese unterscheiden sich nur in der Länge. So ist es praktischer mit dem Messen.

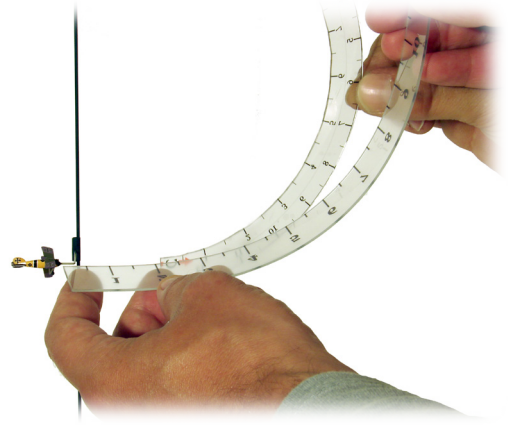
Im Gegensatz zu den Turning Templates dürfen die Straight Templates gebogen, aber nicht verdreht werden. Das Straight Template kann an die Turning Template gehalten und so als Turning Template gebraucht werden. Das Cockpit Panel zeigt die schärfste erlaubte Kurve an. Das gebogene Straight Turning Template kann zum Abschätzen des Radius für ein Turn Template genutzt werden, dadurch wird es viel einfacher zu messen.



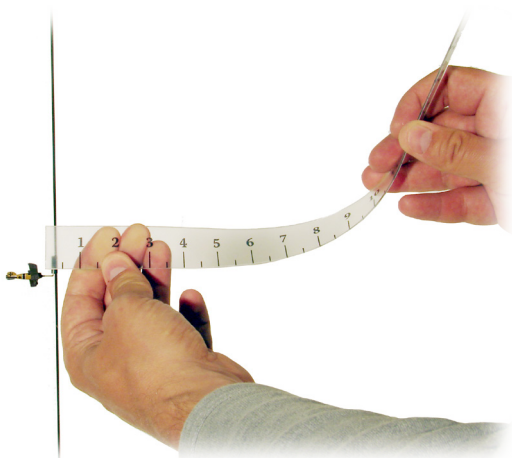
Das Foto zeigt ein Straight Template, das an der Flugrichtung des Fliegers ausgerichtet wird.



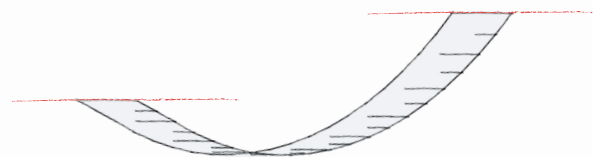
Das Foto zeigt ein Straight Template, das gebogen wird um eine Kurve zu fliegen.



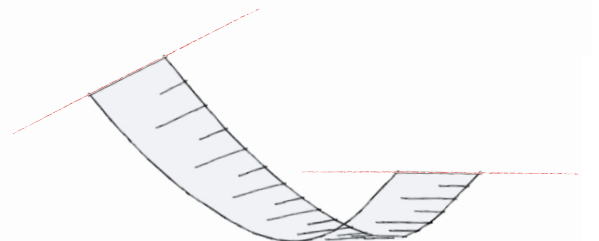
Das Foto zeigt ein Turn Template das an eine Straight Template gehalten wird, um den richtigen Radius zu bestimmen.



Das Foto zeigt ein Straight Template das gebogen und verdreht wird. Dies ist nicht erlaubt, und ein falscher Weg, das Straight Template zu verwenden.



Die Zeichnung zeigt wie eine Straight Template richtig gebogen wird. Beachten Sie, dass die beiden Enden der Schablone parallel bleiben.



Die Zeichnung zeigt ein Straight Template, das in falscher Weise gebogen wird. Beachten Sie, dass die beiden Enden der Vorlage hier nicht parallel sind.

Gunnery Template

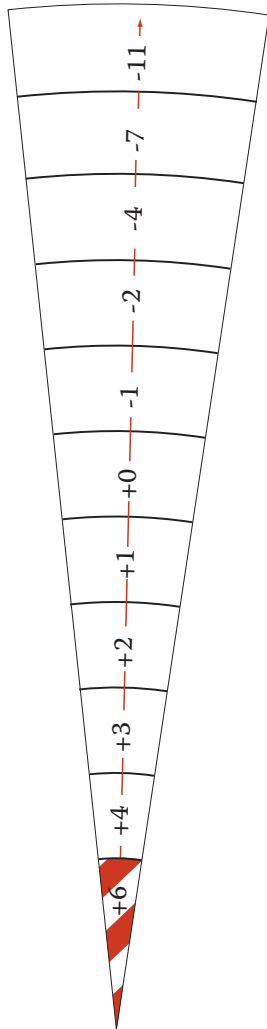
Die Gunnery Template wird für die Reichweitenbestimmung und den Modifikator für die Entfernung beim Schießen benötigt.

Wie bei der Turn Template wird die Schablone mit dem roten

Pfeil in Flugrichtung ausgerichtet.

Bei der „+6“ Sektion der Gunnery Template geben die roten Streifen an, dass das Flugzeug nun automatisch in Kollisionsreichweite zu seinem Ziel ist. (siehe 5.5.16).

Die Schablone ist kegelförmig und alles in ihrem Bereich läuft Gefahr getroffen zu werden, auch verbündete Flugzeuge.



SPIELREIHENFOLGE

In Clouds Of Glory ist ein Multi-Player-Spiel. Es kann im einfachsten Fall als Dogfight zwischen zwei Spielern, mit jeweils einem Flugzeug gespielt werden. Oder es kann von 6-8 Spielern mit 18-20 Flugzeugen gespielt werden, in einer Mission, in dem die Flak gefährlich ist, Versorgungslastwagen versuchen feindlichen Bombern zu entkommen und verbündete Jäger verzweifelt versuchen sie in Schach zu halten. In Clouds of Glory werden

Missionen über eine bestimmte Anzahl Spielrunden gespielt, normalerweise 10. Jedes Spiel besteht wiederum aus einer festen Anzahl von Phasen, die in einer festgelegten Reihenfolge durchgeführt werden müssen, da die Wirkung einer Handlung unmittelbar erfolgt, und damit alle folgenden Aktionen beeinflusst. Die Spielzugreihenfolge beschreibt den exakten Ablauf der einzelnen Sequenzen. Eine Vollversion befindet sich im Table Compendium.

SPIELZUGREIHENFOLGE	
INITIATIVE PHASE	
Modifikatoren	Modifikatoren von bedrohten Flugzeugen sind auf dem Initiative Sheet vermerkt. Bedrohende Feinde in einem Side Arc: -2, bedrohende Feinde im Rear Arc: -4. Maximal -6
Initiativwurf (Initiative Roll)	1W10 + Pilot's Awareness. Bei einem Wurf von "10" würfel weiter und addiere 10 zum Gesamtwert
Determine the order of Initiative	If two or more Pilots have the same Initiative total, the Pilot with the higher die roll has the higher Initiative. If two or more Pilots are still tied, they roll again. The higher roll has the higher Initiative. The Initiative order is noted on the Initiative sheet.
MOVEMENT PHASE	
Bewegen von Bodeneinheiten	Alle Lastwagen, Panzer, Züge, Truppen, etc.
Bewege brennende Flugzeuge, im Spin oder Stall	Beheben der Auswirkungen von Feuer oder Flying Skill Test für Spin.
Flugzeug bewegt sich in Initiativreihenfolge	Das Flugzeug mit der niedrigsten Initiative bewegt sich zuerst.
5.4 Bekanntgabe der Bewegung	Wie viele Manöver? Richtungsänderungen? Wo soll das Flugzeug seinen Zug beenden und welches Ziel wird es angreifen? Beschreibung der Manöver
5.5 Ausmessen der Bewegung	Verwendung von Turn Templates und Linealen, um die Endposition des Flugzeugs zu bestimmen
5.5 Test für Manöver	If an airplane has used a tighter turn than the one indicated for its current speed, make a Flying skills test or a Structural strength test, as appropriate. an airplane may attempt to turn up to 3 templates tighter than the indicated Turn template
5.6 Bewegen des Flugzeugs	Physische Bewegung des Flugzeugs. Es gilt als gute Spielweise, einen Gegner dabei zu unterstützen, um die endgültige Position des Flugzeugs zu
5.7 Erieanpassung	Berechne den Geschwindigkeitsverlust/-gewinn aus Höhenänderung, Beschleunigung und Manövern. Turns und Rollen sind -1 Energieeinheit oder mehr, pro durchgeführtem Manöver. Steigen kostet -1 Energieeinheit pro Bewegungseinheit. Stürzen ergibt +1 Energieeinheit pro Bewegungseinheit. Wenn keine Manöver oder andere Geschwindigkeitsverluste /-gewinne aufgetreten sind und das Flugzeug langsamer als sein Top Speed fliegt, kann das Flugzeug 1 Energieeinheit beschleunigen
5.5.11-13 Test für Stalls	Wenn sich das Flugzeug in Stallgeschwindigkeit oder darunter befindet, befolgen Sie sofort die Stallregeln
Nächstes Flugzeug in der Initiativreihenfolge wird bewegt	
SHOOTING PHASE	
Flakfeuer und Bodeneinheiten - keine Reihenfolge	
Alle Flugabwehrkanonen, Bodeneinheiten usw. schießen zuerst.	
Air-to-Air und Air-to-Ground -Schiessen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge der Initiative	
Höchste Initiative feuert zuerst. Die Bordschützen machen einen Awareness Wurf gemäß 4.2, um ihre Initiativreihenfolge zu finden.	
Modifikatoren zum Basisschuss	
Distanz-Modifikator. Bestimmt durch das Air Gunnery Template. Miss von den MGs bis zum Pilot. Schusswinkel-Modifikator. Der Winkel ist auf dem Arc Template, und wird durch die entsprechende Tabelle ermittelt. Flugzeug-Modifikator. Die meisten Flugzeuge haben einen Gunnery-Modifikator, abhängig von ihrer Qualität als Schussplattform. Dauerfeuer. Optional +3, wenn das Feuer gegen das gleiche Ziel fortgesetzt wird und hinter dem Feind geflogen und in seinen Rear Arc geschossen wird.	
Gunnery Skill Test	
Modifikatoren aus Entfernung, Winkel, Flugzeug und Dauerfeuer werden addiert und dem Gunnery Skill des Piloten oder Bordschützen hinzugefügt. 1W20 wird gewürfelt	
Trefferwirkung ermitteln	
Wenn der Schuss getroffen hat, addiere 1W20 zur Anzahl der Erfolge und konsultiere die Schadenstabelle. Der Schaden wird auf dem Cockpit-Panel vermerkt und die Tests werden gemäß den Vorgaben des Schadensergebnisses durchgeführt.	
Markierung der verwendeten Munition	
Markiere ein Kästchen mit der der verwendeten Munition. Bei Dauerfeuer markiere 2 Kästchen, bei kurzem Feuerstoß 1/2 Kästchen.	
Das nächste Flugzeug in Initiativreihenfolge feuert	
Folge der Initiativreihenfolge von hoch bis niedrig.	
Observation und Artilleriefuerleitung	
Alle relevanten Tests für Beobachtung, Artillerie oder andere missionsspezifische Aktionen werden durchgeführt.	

EINFÜHRUNGS-KAMPF-MISSION

Alles, was Du über das Fliegen von Missionen wissen musst, findest Du in der kommenden Erweiterung „ICOG Missionen und Kampagnen“. Die folgende Abbildung zeigt eine Einführungs-Kampf-Mission für 2-4 Spieler.

Sobald die Spieler ihre Piloten erschaffen und die Cockpit Panels vorbereitet haben, können sie beginnen ihre Flugzeuge wie beschrieben aufzubauen.

Die Jäger-Patrouille.

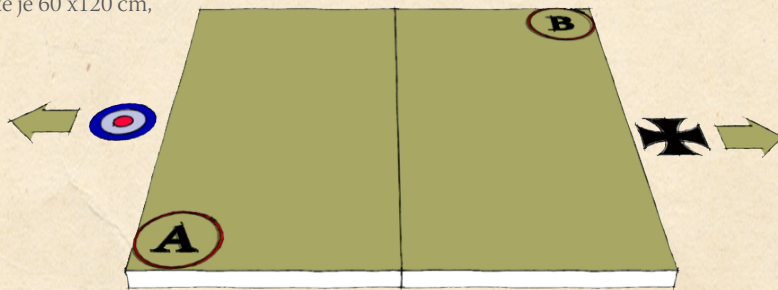
April 1917. Über den Frontlinien von Arras.

Die Alliierten müssen wissen, wo die deutsche Front am stärksten ist. Kleine Patrouillen sind über einen weiten Teil der Front geschickt worden, um herauszufinden, wo Aufklärungsflugzeuge durchkommen. Die deutschen Jäger sind bereit und stürzen sich auf die alliierten Patrouillen, wo immer sie auftauchen.

In den frühen Jahren des Luftkrieges hatte man es noch nicht verstanden in großen Formationen zu kämpfen und die sogenannten Dogfights waren eher Duelle zwischen einzelnen Piloten, als groß organisierte Schlachten.

Spielbrett Layout.

2 Plattenabschnitte je 60 x120 cm,



Aufstellung.

2 Spieler, 2 Flugzeuge pro Seite.

Luftstreitkräfte

2 Deutsche Jäger.

Die Deutschen bauen auf dem Spielbrett im Bereich B auf.

Bereich B ist ein Kreis mit einem Radius von 5 Move Units. Die Flieger werden innerhalb von 5 Move Units der Mitte des Kreises mit der beschriebenen Ausrichtung und Geschwindigkeit aufgebaut. Die Höhe beträgt 20 Move Units

Alliierte Luftkräfte

2 alliierte Jäger.

Die Alliierten bauen auf dem Spielbrett im Bereich A auf.

Bereich A ist ein Kreis mit einem Radius von 5 Move Units. Die Flieger werden innerhalb von 5 Move Units der Mitte des Kreises mit der beschriebenen Ausrichtung und Geschwindigkeit aufgebaut.

Kurs und Geschwindigkeit kann bis zur Höchstgeschwindigkeit nach belieben eingestellt werden. Die Höhe beträgt 20 Move Units

Einsatzbedingungen

Die Spieldauer beträgt 10 Runden. Wenn ein Flugzeug am Ende des letzten Zuges ein gegnerisches Flugzeug in der Rückseite bedroht, geht das Spiel eine Runde länger.

Der Sieg wird durch Siegpunkte bestimmt. Eine Seite muss zum Sieg zwei Siegpunkte mehr als der Gegner haben. Jedes andere Ergebnis ist ein Unentschieden.

Feindliches Flugzeug zerstört

2 Siegpunkte

Feindliches Flugzeug gezwungen nach Hause zu fliegen

1 Siegpunkt

Um zu gewinnen muss eine Seite mindestens zwei Siegpunkte mehr als die gegnerische Seite haben. Alle anderen Ergebnisse sind ein Unentschieden.

Diese Mission endet nach dem zehnten Zug.

Initiative Phase

Threat Arcs

INITIATIVE PHASE

Die Initiative Phase ist der Beginn eines neuen Spielzugs in ICOG. In dieser Phase wird die Reihenfolge der Flugzeuge für Bewegung und Schießen ermittelt. Vor dem Würfeln der Initiative prüft jeder Pilot ob irgendwelche anderen Piloten ihn bedrohen, da dies seine Initiative modifiziert. Siehe Threat Arcs in 4.1. Initiative wird einmal pro Spielzug mit einem W10 gewürfelt. Wenn der Würfel eine 10 zeigt darf erneut gewürfelt werden und der neue Wurf auf die 10 addiert werden. Der

Spieler, der das Initiative Sheet ausfüllt, trägt beides ein, die Würfelergebnisse und die ermittelte Initiative. Wenn zwei oder mehr Piloten am Ende dieselbe Initiative erreicht haben, gewinnt der Pilot mit dem höheren Würfelergebnis. Sollte es dann immer noch unentschieden sein, würfeln beide nochmal und der höhere Wurf bekommt die höhere Initiative. Die Reihenfolge der Bewegung ist immer: Niedrigste Initiative bewegt zuerst, gefolgt von der zweitniedrigsten und so weiter.

4.1 Threat Arcs

Fokkers rechts von mir, Fokkers links von mir und Albatrosse von hinten ...

Regel 4.1.1

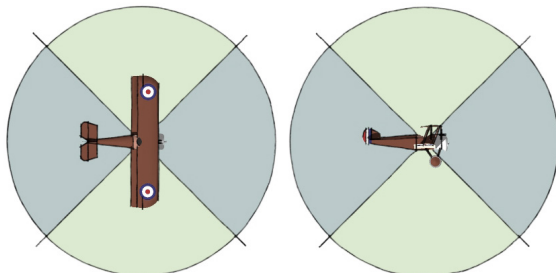
Ein Flugzeug welches einen Gegner in seiner 90° Front Arc und innerhalb der Reichweite der Air Gunnery Template hat, belegt den Gegner mit einem negativen Modifikator auf seine Initiative, denn es droht in anzugreifen. Wenn sich das drohende Flugzeug in der 90° Rear Arc des Gegners befindet beträgt der Modifikator -4, wenn es sich in der 90° Side Arc befindet beträgt er -2. Es können mehrere Gegner dasselbe Flugzeug bedrohen. In diesem Fall werden die Modifikatoren zusammengerechnet, jedoch nicht höher als -6.

Threat Arcs stehlen einem Piloten die Aufmerksamkeit. Ein Pilot muss sich vor vielen Faktoren in einem Luftkampf in Acht nehmen. Awareness ist die Fähigkeit des Piloten alles im Blick zu behalten. Je höher seine Awareness, desto höher ist seine Fähigkeit, alles unter Kontrolle zu halten. Wenn feindliche Flugzeuge in der Nähe sind, eventuell in einer Position, von der aus sie einen beschießen können, raubt dies viel Aufmerksamkeit des Piloten. Dies sind die Threat Arcs.

Wenn ein oder mehrere feindliche Flugzeuge in diese Arcs manövrieren, erhält der Pilot einen negativen Modifikator auf seine Initiative. Die Threat Arcs werden während der Initiative Phase geprüft und bewertet. Zwei Dinge müssen erfüllt werden, um den Modifikator auszulösen: 1. Das angreifende Flugzeug muss das gegnerische Flugzeug innerhalb seiner eigenen 90° Front Arc und in der Reichweite der Air Gunnery Template haben. 2. Das verteidigende Flugzeug muss das angreifende Flugzeug innerhalb seines 90° Side Arc oder 90° Rear Arc haben. Diese Zonen können mit Hilfe des Arc-Templates überprüft werden.

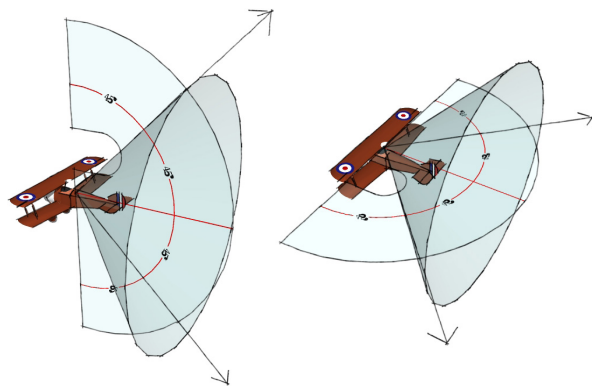
90° Arcs von oben gesehen

Die grünen Bereiche sind die Side Arc, die blauen Bereiche sind jeweils Front und Rear Arc.



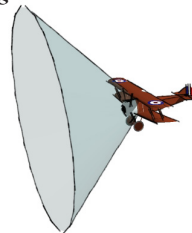
Front und Rear Arcs

Diese beiden Zonen sind kegelförmig mit einem Winkel von 90°, zentriert auf der Längsachse des Flugzeugs. Der Bereich zwischen der Front und Rear Arc ist jeweils die Side Arc.

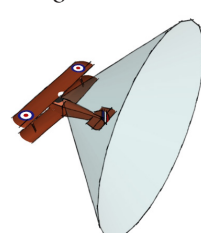


Hier sieht man den Kegel, der Front Arc und Rear Arc definiert.

Hier ist der Front Arc Kegel zu sehen.

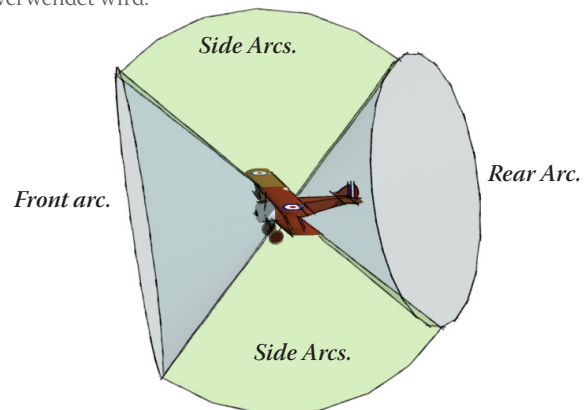


Hier ist der Rear Arc Kegel zu sehen.



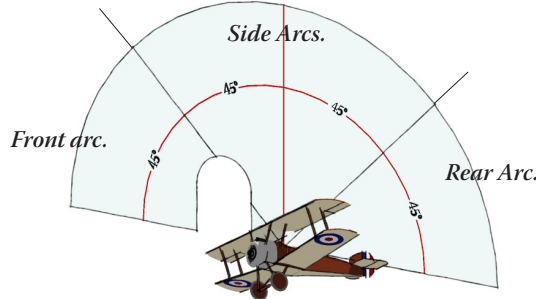
Der Side Arc

Der grüne Bereich ist der Side Arc. Es liegt wie ein Kreis um das Flugzeug, mit einem Winkel von 90°. Wenn man also eine Arc Template auf das Flugzeug legt, werden die verschiedenen Threat Arcs in 45° Winkeln angezeigt. In den meisten Fällen wird es offensichtlich sein, welche Threat Arc als Modifikator verwendet wird.



Die Arc-Template

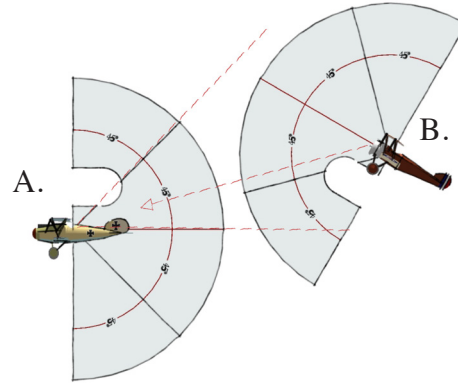
Die Arc-Template wird in Bereiche von 45° unterteilt. Es wird verwendet, um zu bestimmen, von welcher Seite ein feindliches Flugzeug angreift, falls es irgendeinen Zweifel gibt. Ein Flugzeug muss nicht direkt auf ein feindliches Flugzeug zeigen um es zu bedrohen. Es genügt, wenn das Flugzeug in dem Front Arc des drohenden Flugzeugs ist.



Eine Arc-Template wird auf das Flugzeug gelegt. Ausgerichtet an der Flugrichtung. Die 45° Bereiche auf der Vorlage zeigen die Grenzen zwischen Front-, Side- und Rear Arc.

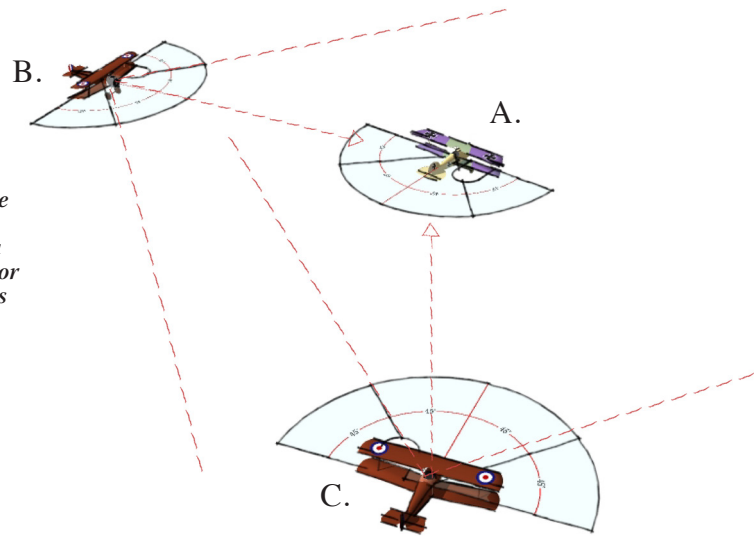
Beispiel 1

Die Sopwith Camel (Flugzeug B.) Front Arc überlappt die Albatros DVa (Flugzeug A.) und befindet sich in Reichweite. Von der Albatros gemessen befindet sich die Camel in der Rear Arc und so bekommt die Albatros eine -4 auf ihre Initiative.



Beispiel 2

Der Albatros (Flugzeug A.) wird von zwei Seiten bedroht. Die linke Camel (Flugzeug B.) nimmt die Side Arc des Albatros ein, mit einem -2 Modifikator, während die rechte Camel (Flugzeug C) im Rear Arc des Albatros ist und einen -4 Modifikator erzeugt. Selbst wenn mehr Flugzeuge die Albatros bedrohen würden, würde der neue Modifikator nicht -6 überschreiten, da -6 der maximale erlaubte Modifikator ist.



4.2 Initiative Roll

Möglicherweise der wichtigste Wurf im Spiel..

Regel 4.2.1 Jede Initiative eines Piloten wird durch einen Wurf bestimmt. Wenn der Würfelwurf ‚10‘ zeigt, darf nochmal gewürfelt und die Ergebnisse addiert werden. Auf die Gesamtsumme werden dann der Flying Skill des Piloten addiert und die Modifikatoren für die Threat Arcs subtrahiert. Diese Summe ist die Basis-Initiative.

Regel 4.2.2 Wenn zwei oder mehr Piloten die gleiche Basis Initiative erreichen, gewinnt der Pilot mit dem höheren Würfelergebnis die Initiative. Sollten zwei oder mehr Piloten noch gleich stehen, wird jeder einen weiteren 1W10 werfen, und der höhere Wurf bekommt die Initiative. Hinweis: Die Basis Initiative wird dadurch nicht geändert, nur die Reihenfolge.

Die Initiative wird einmal pro Spielzug bestimmt und regelt die Reihenfolge, in der sich die Flugzeuge bewegen und schießen. Der Spieler, der den Initiative Sheet ausfüllt, trägt den Würfelwurf jedes Spielers ein. Auf dem Initiative Sheet wird die Awareness von jedem Piloten eingetragen, sowie die Modifikatoren durch die Threat Arcs um die Basisinitiative zu

ermitteln, welche ebenfalls eingetragen wird. Wenn dies für alle Piloten abgeschlossen ist, wird die Initiative mit der niedrigsten berechneten Basis Initiative ‚1‘ benannt, die zweitniedrigste ‚2‘ und so weiter. Die Initiativreihenfolge wird ebenfalls auf dem Initiative Sheet notiert.

4.3 Initiative Sheet

..bestimme die Zugreihenfolge.

Regel 4.3.1 Der Initiative Sheet enthält die folgenden Informationen für jedes Flugzeug: Pilotenname, Flugzeug Typ, Flugzeugidentifizierung, die Anzahl der verfügbaren Re-Rolls und den aktuellen Piloten Awareness Skill.

Regel 4.3.2 Der individuelle Ablauf der Bewegungssequenz wird durch den Initiativwurf bestimmt, siehe Regel 4.2. Dieser wird im Spiel für jede Runde auf das Initiative Sheet aufgezeichnet. Das Initiative Sheet wird auch zur Aufzeichnung der Änderungen von Piloten Awareness Fähigkeiten verwendet, wenn ein Pilot verwundet wird, sowie dem Festhalten verwendeter Re-rolls von einzelnen Piloten. Siehe Regel 1.1.3.

Regel 4.3.3 Die Zugreihenfolgen der einzelnen Flugzeuge sollten auf dem Spielbrett durch eine nummerierte Markierung an der Basis des Flugzeugs markiert werden. Die Zahl auf dem Marker sollte zu der Zugreihenfolge der Flugzeuge passen - das Flugzeug mit der Nummer 1 wird zuerst bewegt. Wenn ein Flugzeug bewegt wird entfernt man den Marker um einen guten Überblick zu behalten, welche Flugzeuge noch bewegt werden.

Regel 4.3.4 Im Fall einer Abweichung eines aufgezeichneten Re-Rolls auf einem Pilot Record und dem Initiative Sheet, ist das letztere ausschlaggebend.

Der Initiative Sheet wird verwendet, um Informationen über alle Spieler in einem Spiel zu erfassen und zu vermitteln. Auf diese Weise können die Spieler schnell einen Überblick über die Piloten-Namen und Flugzeugmarkierungen bekommen - „Ist Baron von Schmiecke die D.VII mit der gelben Nase oder der blau-rote Flieger?“ Die Verantwortung für die Aufzeichnung und die Zugfolge im Blick zu haben, sollte ein einziger Spieler tragen, der es gerne mag „Buch zu führen“. Der Buchhalter sollte vor den Initiativwürfen sämtliche Modifikatoren durch eventuelle Threat Arcs eintragen. Die Threat Arc Modifikatoren werden vom Initiativwurf abgezogen, siehe Regel 4.2.1. Lesen Sie mehr über Threat Arcs in 4.1. Der Buchhalter sollte eventuelle Abzüge der Awareness Skills

der Piloten durch Verwundungen eintragen. So kann immer die aktuelle Awareness auf dem Initiative Sheet abgelesen werden. Siehe Regel 1.1.3.

Wenn die Zugreihenfolge festgelegt wurde, sollten die Basen der Flugzeuge mit Markern mit den entsprechenden Nummern versehen werden. Dies schafft einen guten Überblick über das Spiel und hilft, die Reihenfolge einzuhalten. In großen Spielen mit mehr als zwei Spielern hilft es sehen zu können, was einen nach dem eigenen Zug noch erwartet. Ein Blatt mit den Markern ist im Table Handout Compendium zu finden.

Diese Spalte wird für den aktuellen 1W10 Initiativ Wurf verwendet.

Diese Spalte wird für den Initiativwert + Pilots Awareness score + Modifikatoren der Bedrohungswinkel. Die kleine Zahl sind die Bedrohungswinkel Modifikatoren.

Diese Spalte wird für die nach Initiative geordnete Reihenfolge verwendet.

INITIATIVE SHEET									
Pilot name	Aircraft	Marking	Reroll	Awareness	Turn 1	Turn 2	Turn 3	Turn 4	Turn 5
Bobby Priest	Camel	2 white stripes		16	8 ⁻⁴ 20 3	4 20 3			
Albert Jones	Se5a	'F'		15	3 18 1	8 19 ⁻⁴ 1			
Johan Stahl	Alb DVa	Red tail		14	7 21 4	14 28 4			
Reinhard Ritter	Fok DVII	'white moon'		17	4 19 ⁻² 2	3 20 2			

Johan Stahl würfelte auf seinen Initiativwurf eine 10 und konnte somit erneut würfeln, diesmal eine 4, was ihm insgesamt 14 bringt.

Reinhard Ritter und Bobby Priest Beide haben einen Gesamtinitiativwert von 20. Aber Priests Wurf von 4 ist höher als Ritters 3, daher bekommt Priest den höheren Platz in der Initiativreihenfolge.



Bewegungsphase

Index.

BEWEGUNGSPHASE

Nachdem in der Initiative Phase die Reihenfolge entschieden wurde, werden die Flugzeuge nun bewegt. In der Bewegungsphase bewegt jeder Spieler in der entsprechenden Reihenfolge seine Flugzeuge. Jede Bewegung beginnt mit der Ankündigung, in der der Spieler beschreibt, wie er sein Flugzeug bewegen möchte. Bis er seine Absichten den anderen Spielern bekannt gegeben hat, darf er nichts nachmessen, oder die Templates

benutzen. Wenn der Plan angekündigt ist, muss er eingehalten werden. Dann kann die Bewegung im Detail mit den Templates gemessen werden und falls nötig, die entsprechenden Flying Skill Tests abgelegt werden. Danach wird der Spieler auf dem Cockpit-Panel Gewinn oder Verlust an Geschwindigkeit einstellen, die während des Zuges entstanden sind. Bevor ein Flugzeug bewegt wird, müssen zunächst alle Flugzeuge die keine Initiative haben bewegt worden sein.

Inhalt:	Seite:	
5.1	Bewegen von Bodeneinheiten	25
5.2	Bewegen von brennenden Flugzeugen, Spin oder Stall	25
5.3	Flugzeug bewegt sich in Initiativreihenfolge	25
5.4	Bekanntgabe der Bewegung	25
5.5	Manöver	26
5.5.1	Manöver und Pilot Actions	26
5.5.2	Geradeaus	29
5.5.3	Rollen	29
5.5.4	vertikaler Dive	29
5.5.5	Kurvenrichtung	30
5.5.6	Manöver / Turns	31
5.5.7	Geschwindigkeitsverlust in der Kurve	33
5.5.8	Rollen in der Kurve	34
5.5.9	Rollen nach der Bewegung	35
5.5.10	Driften / Side slip	36
5.5.11	Unterhalb der Stall Geschwindigkeit	36
5.5.12	Fliegen mit Stall Geschwindigkeit	40
5.5.13	Das Immelmann Manöver	41
5.5.14	Stall in einer Kurve	42
5.5.15	Spin	43
5.5.16	Kollision	44
5.5.17	Landung	46
5.5.18	Abheben	48
5.5.19	Rückenflug	48
5.5.20	Formations Flug	49
5.6	Wie bewegt man ein Flugzeug	50
5.7	Energieanpassung	52
5.7.1	Energy Units	52
5.7.2	Manöver	54
5.7.3	Ändern der Höhe	54
5.7.4	Beschleunigung	55
5.7.5	Gashebel / Throttle	55
5.7.6	Über Höchstgeschwindigkeit	55
5.7.7	Motorschaden	55
5.7.8	Luftwiderstand	56
5.8	Nächstes Flugzeug in der Initiativreihenfolge	57

5.1 Bewegen von Bodeneinheiten

Alle Fahrzeuge ohne Propeller werden bewegt..

In einigen Missionen werden Luftschiffe, Lastwagen, Panzer und Züge beteiligt sein. In jeder Mission ist beschrieben, wie und wie weit sich diese bewegen.

5.2 Bewege brennende Flugzeuge, im Spin oder Stall

Regel 5.2.1 **Flugzeuge in Brand, in Spins oder unter ihrer Stall Geschwindigkeit, haben keine Initiative und bewegen sich vor Flugzeugen mit Initiative.**

Flugzeuge in Brand, in einem Spin oder in einem Stall haben keine Initiative. Dies bedeutet, dass der Pilot zu sehr damit beschäftigt ist, ein Feuer zu löschen, oder er versucht verzweifelt,

die Kontrolle über sein Flugzeug wieder zu erlangen. Daher werden diese Flugzeuge vor allen anderen Flugzeugen bewegt. Beachten Sie jedoch, dass nicht alle Arten von Stall einen Verlust der Initiative verursachen. (Siehe Stall 5.5.11 und 5.5.12)

5.3 Flugzeug bewegt sich in Initiativreihenfolge

Regel 5.3.1 **Das Flugzeug mit der niedrigsten Initiative bewegt sich zuerst. Dann wird das Flugzeug mit der zweitniedrigsten Initiative bewegt und so weiter.**

Als nächstes werden die Flugzeuge bewegt. Das Flugzeug mit der niedrigsten Initiative bewegt sich zuerst und derjenige mit der höchsten Initiative bewegt sich zuletzt. Der Buchhalter gibt die Reihenfolge an.
Ein Spieler kann immer fragen, in welcher Reihenfolge die Flugzeuge bewegt werden.

Es ist eine gute Idee, kleine Marker mit Zahlen zu verwenden, um jedes Flugzeug mit seiner Initiative zu markieren. Legen Sie sie auf die Base des Flugstands und entfernen sie diese, wenn das Flugzeug bewegt wurde.

5.4 Bekanntgabe der Bewegung Der Spieler erklärt seine Bewegung, und beschreibt sie mit den Händen.

Regel 5.4.1 **Bevor ein Flugzeug bewegt wird, muss der Spieler den anderen erklären, was er vorhat. Keine Lineale oder Templates dürfen vor der Ankündigung verwendet werden. Die Ankündigung ist verbindlich und ihr muss in der Bewegungsphase gefolgt werden.**

Regel 5.4.2 **Der Spieler kann nicht gezwungen werden eine Bewegung durchzuführen, die das Flugzeug über seine Grenzen bringt, oder dem Piloten einen Flying Skill Test abverlangt.**

Enthalten in einer Ankündigung sind (mindestens):
Wie viele Manöver durchgeführt werden sollen.
Wie der Pilot seine Aktionen einsetzt.
In welche Richtung sich das Flugzeug dreht.
Beschreibung der geplanten Flugbahn.
Was der Spieler erwartet, wo sich das Flugzeug am Ende befindet.
Welche Ziele das Flugzeug beschießen wird, falls das Flugzeug einen Beschuss durchführen kann.

Beispiel:
Der Spieler einer Sopwith Camel F.1 will eine scharfe Rechtskurve nehmen und dann in eine gute Schussposition auf einen Albatros D.Va. kommen. Die Camel ist vor dem Zug auf die linke Seite gedreht.

Der Spieler gibt nun seinen Plan bekannt:
Zuerst das Flugzeug nach rechts rollen, dies wird 3 Move Units verbrauchen (Sopwith Camels rollen nach links). Das war eine Aktion, dann eine scharfe Wendung nach rechts, bis er mit der zweiten Aktion auf den Albatros zeigt. Danach fliegt er weiter geradeaus, um so nah wie möglich an ihn zu gelangen. Während der Erläuterung der Bewegung, zeigt der Spieler mit seinen Händen, wo er sein Zugende erwartet.

Der Spieler hat nun seinen Zug angekündigt und kann jetzt mit den Templates messen und das Flugzeug bewegen.

Ab sofort kann der Spieler nicht mehr seinen Plan ändern. Er hat jetzt erklärt, in welche Richtung er fliegt und was sein Ziel ist (zu einer Schussposition auf den Albatros zu gelangen). Sollte sich herausstellen, dass der Spieler nicht in der Lage ist, das Manöver in der Art und Weise abschließen können, wie er es sich dachte und das Flugzeug wird in einer anderen Position enden als geplant, muss der Spieler das Flugzeug in die angekündigte Richtung bewegen. Er kann seinen Plan nicht ändern. Allerdings kann der Spieler nicht gezwungen werden, das Flugzeug über seine Grenzen zu bringen, oder einen Flying Skill Test abzulegen, um seinen angekündigten Zug durchzuführen.

Es wird immer des Spielers Wahl sein, ob er diese Möglichkeit in Anspruch nehmen will. Wenn nicht, wird der Zug mit der sicheren Template durchgeführt, die auf dem Speed Indicator angezeigt wird.

Beispiel:
Es kann sein, dass die Turn Template, die der Pilot benutzen muss um einen Schuss auf den Albatros zu bekommen, so eng ist, dass ein Structural Strength Test abgelegt werden muss.

Der Pilot hatte nicht erwartet, dass es so eng wird und will es lieber nicht riskieren. Er muss jetzt eine größere Turn Template verwenden, die die Camel auf die linke Seite des Albatros bringt, ohne in eine Schussposition zu kommen und schießen zu können. Er muss aber immer noch dieselbe Richtung einschlagen, die er angekündigt hat.

5.5.1 Manöver und Pilot Actions

Die Templates und Würfel werden heraus geholt..

Regel 5.5.1.1 Ein Pilot hat zwei Pilot Actions in einer Bewegungsphase. Ein erfolgreicher Flying Skill Test des Piloten kann dies zu drei Pilotaktionen in einer Bewegungsphase erhöhen. Der Flying Skill Test wird nach der Ankündigung durchgeführt und wird immer auf die letzte Aktion angewendet.

Regel 5.5.1.2 Wenn der Flying Skill Test nicht bestanden wird, setzt das Flugzeug seinen Kurs nach der zweiten Aktion fort.

Ein Zug besteht aus einer Reihe von Manövern, die zusammen die Route definieren, die das Flugzeug fliegt. Alle Piloten haben jede Runde zwei Pilot Actions, die sie für verschiedene Manöver oder andere Aufgaben während der Bewegungsphase nutzen können.

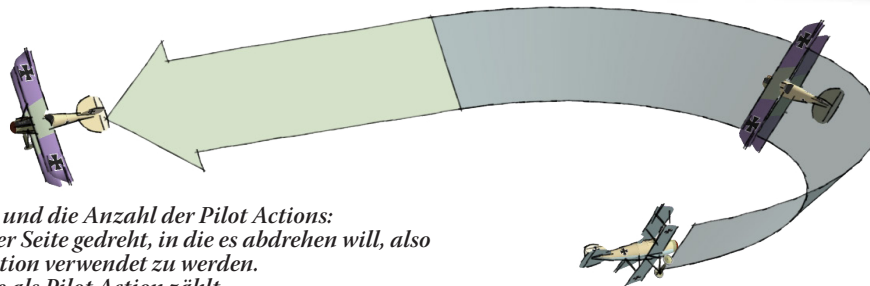
Wenn der Pilot einen guten Flying Skill hat, kann er wählen, ob er einen Flying Skill Test ablegt. Ein erfolgreicher Test bedeutet, dass er nun drei Aktionen in der Bewegungsphase hat, statt zwei. Der Flying Skill Test darf erst gemacht werden, nachdem alle geplanten Manöver angekündigt wurden. In der Liste von Manövern ist angegeben, welche Manöver als Pilot Actions zählen und welche nicht.

Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test nicht besteht, wird das Flugzeug den Kurs nach der zweiten Pilot Action fortsetzen. Was hier beschrieben wird, sind nur Manöver, welche die Flugzeugbewegung betreffen. Andere Dinge können die Aufmerksamkeit des Piloten erfordern und werden auch als Pilot Actions gezählt. Bewegungen des Flugzeugs haben immer Vorrang vor anderen Manövern.

Beispiel: Wenn das Flugzeug-Maschinengewehr eine Fehlfunktion hat, kann es erforderlich sein eine oder mehr Pilot Actions darauf zu verwenden diese zu beheben. Siehe Schussphase 6.3.9

MANEUVER LIST			
MANÖVER		Pilot Actions	Energy unit loss
Geradeaus	Das Flugzeug setzt seine Flugrichtung geradeaus fort.	0	0
Rollen	Das Flugzeug rollt bis zu 180° um seine Längsachse.	1	1
Vertikaler Sturzflug	Das Flugzeug stürzt vertikal nach unten.	1	1
Kurven / Turns	Das Flugzeug kurvt in jede Richtung.	1	1+ **
Driften / Side slip	Das Flugzeug driftet zu beiden Seiten.	1	1-5
Rollen nach der Bewegung	Das Flugzeug wird nach der Bewegung um 45° gedreht.	0	0
Stall	Das Flugzeug stallt, entweder absichtlich oder als Folge eines Manövers.	0	0*
Immelman	Das Flugzeug stallt mit der Absicht, einen Immelman durchzuführen.	1	0*
Spin	Das Flugzeug ist in einem Spin, absichtlich oder als Folge von Manövern oder Schäden.	0	0*
Landung	Das Flugzeug landet.	2	0
Start	Das Flugzeug startet.	1	0
Neustart	Der Pilot versucht, seinen Motor neu zu starten.	1	0
Sonstige Aktionen	Der Pilot repariert sein MG, bedient ein Radio oder eine Kamera usw.	1+	0

* Beachte, dass diese Manöver keinen normalen Energieeinheitenverlust haben, sondern der Energieverlust wird durch das Manöver bestimmt.
 ** Beachte, dass, wenn ein Flugzeug eine engere Turn Template verwendet, der Verlust der Energieeinheit höher ist. Siehe 5.5.6.



Beispiel 1.

Die Bewegung des Flugzeugs und die Anzahl der Pilot Actions: Eine Sopwith Camel ist zu der Seite gedreht, in die es abdrehen will, also braucht dafür keine Pilot Action verwendet zu werden. Dann fliegt es eine Kurve, die als Pilot Action zählt. Im letzten Teil des Zuges fliegt die Camel geradeaus. Geradeaus ist eine „freie“ Aktion, und zählt nicht zu den Pilot Actions.

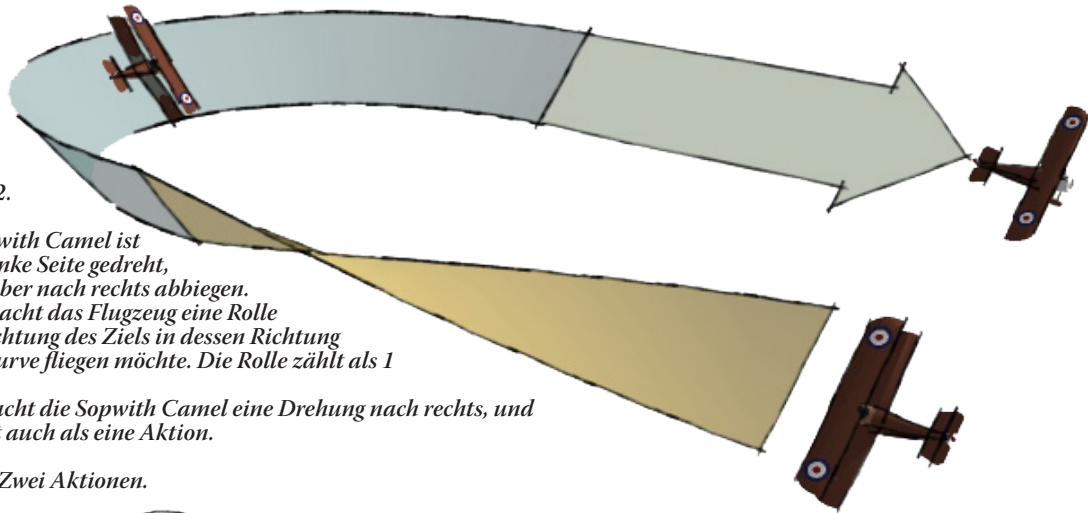
Gesamt: Eine Aktion

Beispiel 2.

Eine Sopwith Camel ist auf die linke Seite gedreht, möchte aber nach rechts abbiegen. Zuerst macht das Flugzeug eine Rolle in die Richtung des Ziels in dessen Richtung es eine Kurve fliegen möchte. Die Rolle zählt als 1 Aktion.

Dann macht die Sopwith Camel eine Drehung nach rechts, und das zählt auch als eine Aktion.

Gesamt: Zwei Aktionen.

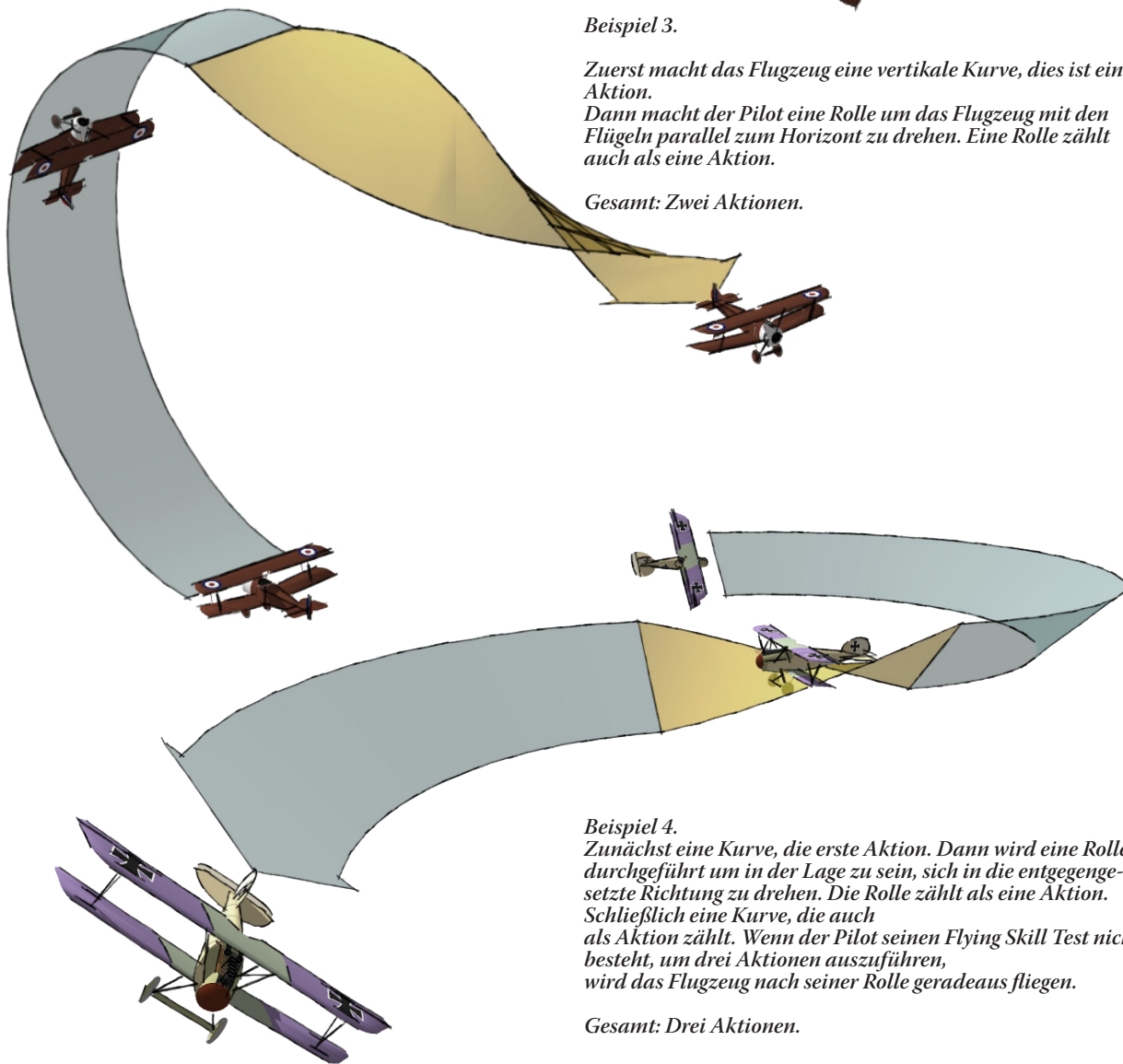


Beispiel 3.

Zuerst macht das Flugzeug eine vertikale Kurve, dies ist eine Aktion.

Dann macht der Pilot eine Rolle um das Flugzeug mit den Flügeln parallel zum Horizont zu drehen. Eine Rolle zählt auch als eine Aktion.

Gesamt: Zwei Aktionen.



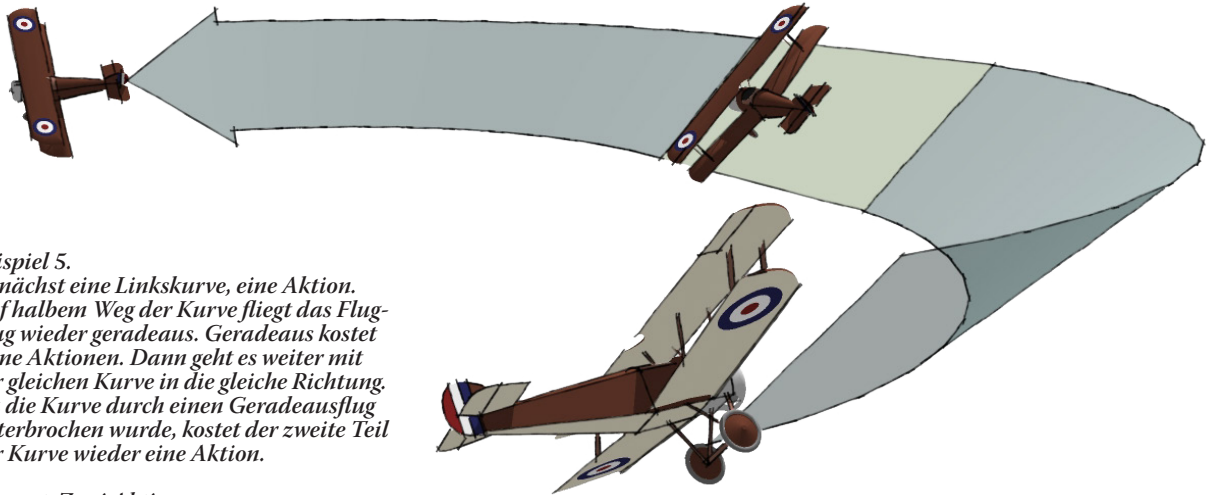
Beispiel 4.

Zunächst eine Kurve, die erste Aktion. Dann wird eine Rolle durchgeführt um in der Lage zu sein, sich in die entgegengesetzte Richtung zu drehen. Die Rolle zählt als eine Aktion. Schließlich eine Kurve, die auch als Aktion zählt. Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test nicht besteht, um drei Aktionen auszuführen, wird das Flugzeug nach seiner Rolle geradeaus fliegen.

Gesamt: Drei Aktionen.

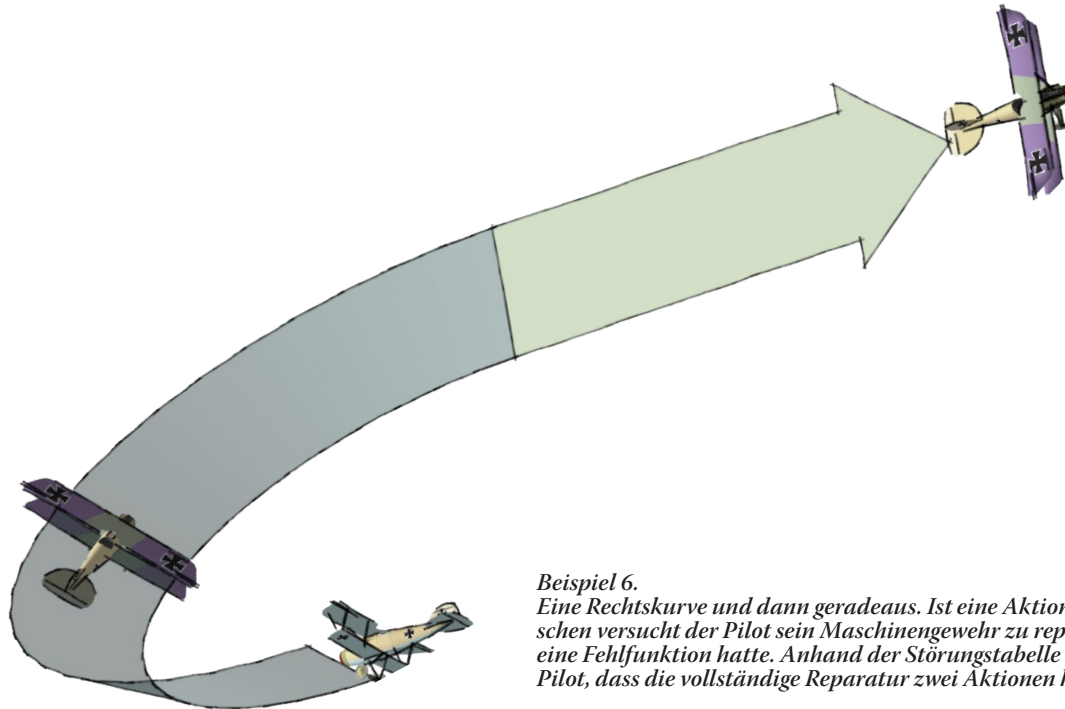
Bewegungsphase

Manöver und Pilot Actions



*Beispiel 5.
Zunächst eine Linkskurve, eine Aktion.
Auf halbem Weg der Kurve fliegt das Flugzeug wieder geradeaus. Geradeaus kostet keine Aktionen. Dann geht es weiter mit der gleichen Kurve in die gleiche Richtung. Da die Kurve durch einen Geradeausflug unterbrochen wurde, kostet der zweite Teil der Kurve wieder eine Aktion.*

Gesamt: Zwei Aktionen.



*Beispiel 6.
Eine Rechtskurve und dann geradeaus. Ist eine Aktion. Inzwischen versucht der Pilot sein Maschinengewehr zu reparieren, das eine Fehlfunktion hatte. Anhand der Störungstabelle sieht der Pilot, dass die vollständige Reparatur zwei Aktionen kostet.*

Der Pilot macht einen Flying Skill Test um zu sehen, ob er so ein guter Pilot ist, dass er ein Maschinengewehr reparieren kann, während er mit seiner Maschine eine Kurve fliegt. Aber er besteht den Test nicht.

Er kann jetzt nur zwei Aktionen in seiner Bewegungsphase nutzen. Er entscheidet sich, nur eine auf das Reparieren des MG zu verwenden und muss in der nächsten Bewegungsphase eine weitere dafür ausgeben. Er wird in diesem Zug um die Kurve fliegen, da Flugmanöver gegenüber anderen Aktionen immer Priorität haben.

Gesamt: Zwei, eine Flugaktion und eine Reparaturaktion.

5.5.2 Manöver / Geradeaus

Weiter, weiter..

Regel 5.5.2.1 Geradeaus fliegen zählt nicht als Pilotenaktion.

Geradeaus zu fliegen, bedeutet dem Kurs den das Flugzeug hat zu folgen. Beachten Sie, dass es die Ausrichtung des Flugzeugs ist, die den Kurs bestimmt, geradeaus kann also jede Richtung bedeuten.

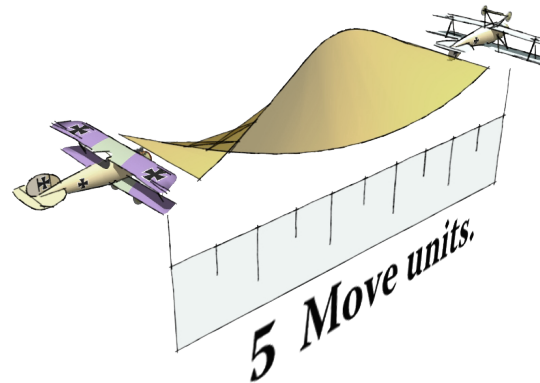
5.5.3 Manöver / Rolle

rolling, rolling, rolling ...

Regel 5.5.3.1 Eine Rolle um die eigene Achse des Flugzeug bis zu 180° erfordert eine Bewegung von Move-Einheiten, entsprechend des Rollwertes des Flugzeugs. Siehe Cockpit-Panel 2.1.2

Regel 5.5.3.2 Eine Rolle gilt als eine Pilotaktion, und kostet eine Energieeinheit Geschwindigkeitsverlust.

Das Manöver ist eine Rolle und zählt als eine Pilotaktion. Eine Rolle kostet eine Energieeinheit in Geschwindigkeitsverlust. Eine Rolle um die Längsachse des Flugzeugs kann benötigt werden, um in die gewünschte Richtung eine Kurve fliegen zu können. Eine Rolle ist bis zu 180°. Der Roll-Wert eines Flugzeugs ist auf das Cockpit Panel gedruckt. „Roll“ ist die Anzahl von Move-Einheiten, die das Flugzeug geradeaus bewegt werden muss, um eine Rolle von 180° machen zu können. Jedes mal bevor das Flugzeug ein Rollmanöver durchführt, muss das Flugzeug mindestens den Roll Wert geradeaus bewegt worden sein, auch wenn das Flugzeug nicht komplette 180° rollt.



Beispiel:

Ein Albatros D.Va wird eine Rolle von 180° durchführen.
Er hat einen Roll-Wert von 5 Move Units.

5.5.4 Manöver / Sturz

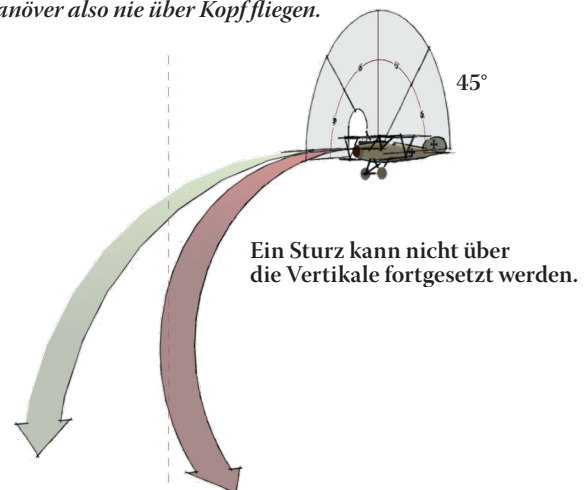
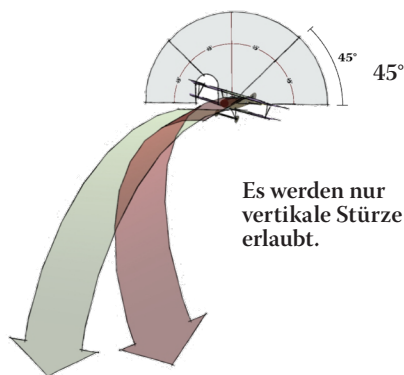
Runter kommt man immer ...

Regel 5.5.4.1 Ein Sturz kann nur durchgeführt werden, wenn die Flügel und der Körper des Flugzeugs inner halb von 45° zum Horizont stehen. Die einzige Richtung, in die ein Sturz erfolgen kann, ist der direkte vertikale Weg nach unten. Die normalen Turn Templates und Turn Rulers werden verwendet.

Regel 5.5.4.2 Ein Sturz zählt als eine Pilotenaktion und kostet eine Energieeinheit Geschwindigkeitsverlust.

Ein Sturz kann nicht über die Vertikale hinaus fortgesetzt werden. Dies bedeutet, dass das Flugzeug nicht auf seinem Rücken fliegend, oder anders als in einer vertikalen Position den Zug beenden kann. Ein Sturz kostet eine Energieeinheit Geschwindigkeitsverlust. Eine Rolle ist eine Kurve in Richtung Boden. Es ist das einzige Wendemanöver, dass ein Flugzeug nehmen kann um einen Weg unterhalb seiner Flügellinie einzuschlagen. Siehe Kurvenrichtung 5.5.5. Die Richtung des Sturzes ist immer vertikal. Um das Manöver zu fliegen muss das Flugzeug innerhalb von 45° zum Horizont stehen. Verwenden Sie den Arc Template, wenn es irgendeinen Zweifel gibt. Der 45° Winkel betrifft sowohl die Stellung der Flügel als auch die des Körpers des Flugzeugs.

Beispiel: Ein Albatros ist leicht nach rechts geneigt. Mit Hilfe der Arc-Template wird geprüft, ob die Stellung des Flugzeugs innerhalb von 45° horizontal ist. Ist es innerhalb von 45°, kann das Flugzeug einen Sturz durchführen. Es kann nur gerade nach unten stürzen. Turn Templates werden, wie in einer gewöhnlichen Kurve verwendet, um die Bewegung zu ermitteln. Diese Kurve kann jedoch nicht weiter als vertikal nach unten geflogen werden, das Flugzeug kann mit diesem Manöver also nie über Kopf fliegen.



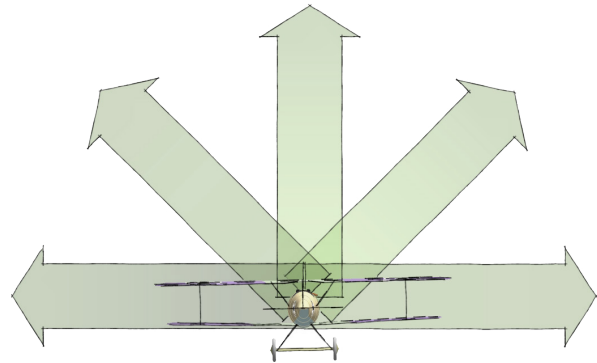
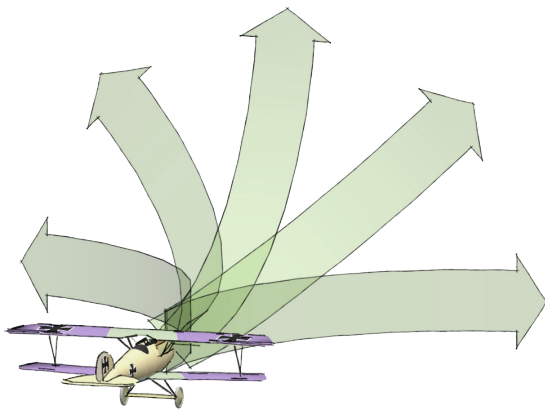
5.5.5 Manöver / Kurvenrichtung

unter dem Flügel oder über dem Flügel ...

Regel 5.5.5.1 Ein Flugzeug kann nur Kurven fliegen, die oberhalb seiner Flügellinie liegen. Ein Lineal, das flach auf die oberen Flügel gelegt wird, zeigt an in welche Richtungen das Flugzeug Kurven fliegen kann. Der Bereich in den Kurven genommen werden können, ist von der Flügellinie an aufwärts.

Der Pilot muss sicherstellen, dass sein Flugzeug in die Richtung rollt, in die er drehen will. Ein Flugzeug kann in alle Richtungen drehen, die „über“ den Flügeln sind. Eine Wende in ICOG kann, von der Flugzeugspitze aus gesehen, in jede beliebige Richtung über, oder seitlich der Flugzeugnase erfolgen. Kurven können also nicht nur horizontal geflogen werden. Wenn der Pilot einen Looping oder einen Sturz fliegt, ist es auch eine Kurve. Beachten Sie, dass ein vertikaler Sturz der einzige Moment ist, in dem ein Flugzeug eine Kurve unter seine Flügellinie fliegen kann. Siehe 5.5.4 Vertikaler Sturz.

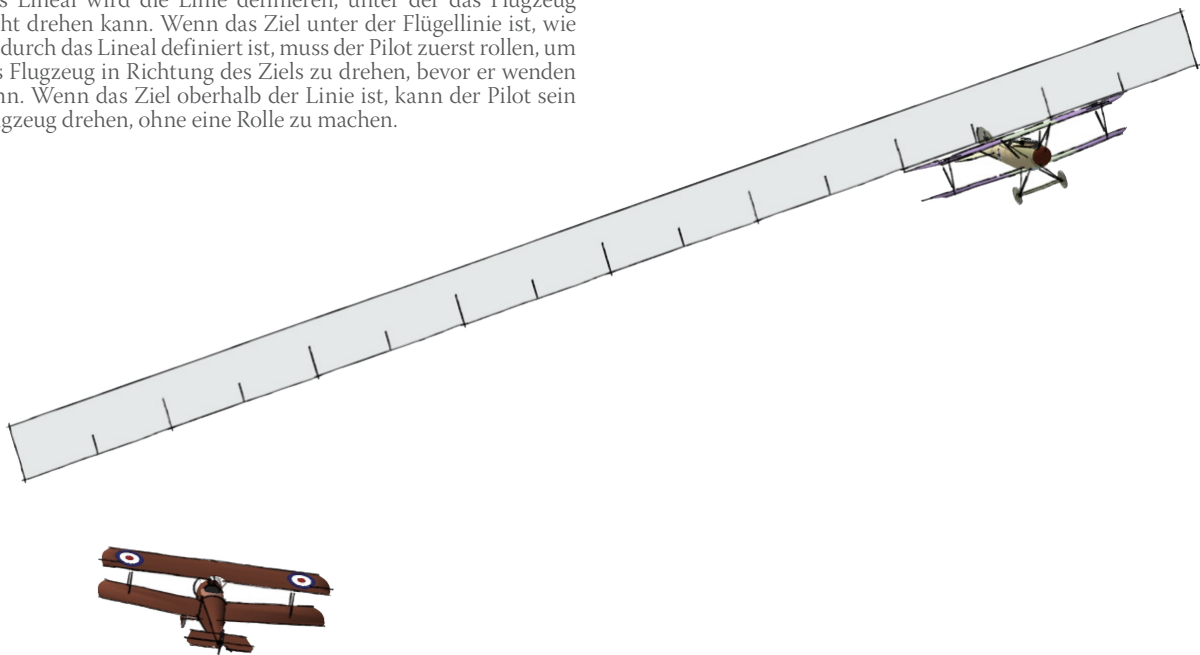
Illustration:
Ein Flugzeug kann in alle Richtungen drehen, die „oberhalb oder horizontal zu“ seinen Flügeln sind.



Wenn man zweifelt, ob ein Ziel über oder unter dem Flügel ist, verwendet man ein Lineal als Hilfe.

Legen Sie das Lineal auf das Flugzeug, parallel zu den Flügeln. Das Lineal wird die Linie definieren, unter der das Flugzeug nicht drehen kann. Wenn das Ziel unter der Flügellinie ist, wie sie durch das Lineal definiert ist, muss der Pilot zuerst rollen, um das Flugzeug in Richtung des Ziels zu drehen, bevor er wenden kann. Wenn das Ziel oberhalb der Linie ist, kann der Pilot sein Flugzeug drehen, ohne eine Rolle zu machen.

Beispiel: *In dieser Situation kann das rechte Flugzeug (ein Albatros) nicht auf die Camel unten zusteuern, ohne zuerst zu rollen.*



5.5.6 Manöver / Kurven

Gebt mir ein B-Template und ich werde es machen ..

- Regel 5.5.6.1** Ein Flugzeug kann bis zu drei Kurven enger fliegen, als auf dem Cockpit Panel von der aktuellen Geschwindigkeit her angegeben.
Der Pilot muss dann einen Flying Skill Test bestehen, wenn er langsamer als Maximum Manoeuvring Speed fliegt, oder einen Structural Strength Test, wenn er schneller als Maximum Manoeuvring Speed fliegt. Der relevante Test wird mit 0 für 1 Kurve enger modifiziert, -1 für 2 und -2 für 3 Kurven enger.
- Regel 5.5.6.2** Wenn ein Pilot einen Flying Skill Test bei einem Versuch, eine engere Kurve zu nehmen nicht besteht, gerät das Flugzeug in einen Stall in der Mitte der Kurve, für die er den Test gemacht hat. Siehe 5.5.14 für das Ergebnis.
- Regel 5.5.6.3** Wenn ein Pilot bei dem Versuch eine engere Kurve zu fliegen den Structural Strength Test nicht besteht, bedeutet dies, dass das Flugzeug einer zu großen G-Belastung während des Manövers ausgesetzt wird; der Druck beschädigt das Flugzeug und ein Wurf auf der Structural Failure Table muss sofort erfolgen.
- Regel 5.5.6.4** Eine Kurve zählt immer als eine Pilotenaktion und kostet mindestens eine Energieeinheit.

Es gibt 8 Turn Templates zur Auswahl. Jede hat zwei Kurven aufgedruckt, eine auf der Innenseite und eine auf der Außenseite. Alle sind mit einem Buchstaben von A-P gekennzeichnet. Das A hat den kleinsten Radius, das P wiederum hat den größten Radius. Auf dem Cockpit Panel zeigt auf dem Rande des Fahrtmessers, eine Reihe von Markern. Hier kann man ablesen, welche Turn Template in der momentanen Geschwindigkeit sicher geflogen werden kann. Wenn es keine Turn Markierungen auf der angezeigten Geschwindigkeit in der das Flugzeug fliegt gibt, wird der nächste Marker im Uhrzeigersinn verwendet.

Alle Turn Templates können in der Länge variieren. Sie sind in Bewegungseinheiten unterteilt. Wie weit oder wie viele Bewegungseinheiten das Flugzeug in der Kurve fliegt, bleibt dem Piloten überlassen. Wenn er nur einen kleinen Teil der Kurve fliegen will, kann er das tun. Es wird nach wie vor als ein Wendemanöver zählen und eine Pilotenaktion und eine Energieeinheit kosten. In gleicher Weise kann der Pilot die Kurve auch weiter fliegen, als die Turn Template angibt. Dies gilt immer noch als eine Kurve und kostet nur ein Kurvenmanöver.

Es ist möglich, einen engeren Radius zu fliegen, als der Turn Marker anzeigt. Dies erfordert einen Test. Entweder einen Pilot Flying Skill Test, oder einen Structural Strength Test.

Ein Flugzeug kann immer versuchen, eine Turn Template drei Kurven enger als für die aktuelle Geschwindigkeit angegeben, zu fliegen. Diese werden gegen den Uhrzeigersinn auf dem Cockpit Panel abgezählt. Der Test, den der Pilot machen muss, ist immer

durch einen oder mehr Punkte modifiziert. Der Modifikator kann auf der Vorderseite des Airspeed Indicators gefunden werden. Je enger die ausgewählte Kurve ist, desto größer wird der Modifikator.

Wenn ein Pilot eine Kurve mit einer engeren Turn Template fliegen möchte, als die von der Geschwindigkeit angegeben ist, muss er einen Skill Test machen. Welche Art von Test wird durch die Geschwindigkeit des Flugzeugs entschieden. Wenn es zu schnell ist, besteht das Risiko, dass die Flügel durch die Gravitationskraft in der Kurve zusammenbrechen. Wenn das Flugzeug unterhalb der Geschwindigkeit ist, wo es einen Zusammenbruch riskiert, wird es stattdessen der Gefahr eines Stall ausgesetzt, der das Flugzeug aus seiner beabsichtigten Route, mit einem Verlust von Höhe und Geschwindigkeit werfen kann.

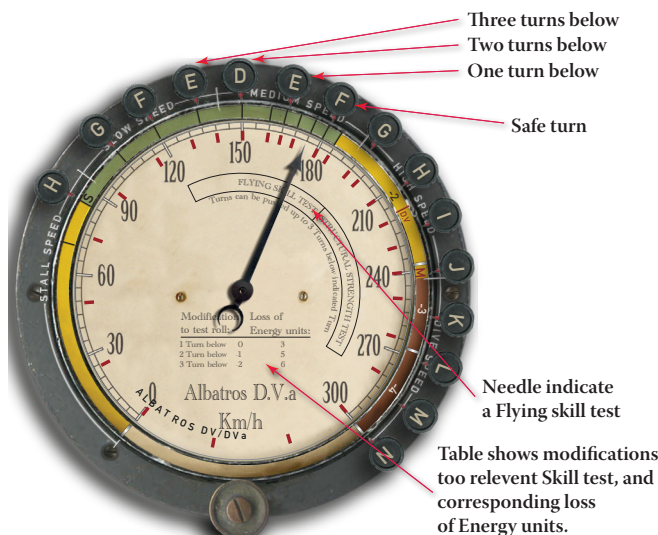
Um festzustellen welche Art von Test erforderlich ist, Flying Skill oder Structural Strength Test, benutzt man die Airspeed Indicator Needle. Darunter, auf dem Airspeed Indicator, gibt es eine Skala. Wenn die Geschwindigkeit so niedrig ist, dass ein Flying Skill Test erfolgt, oder wenn die Geschwindigkeit so hoch ist, dass die Structural Strength des Flugzeugs getestet werden muss.

Denken Sie daran, dass der Radius einer Kurve nicht alles über die Manövrierbarkeit eines Flugzeugs zu sagen hat. Nur, wie eng es kurven kann.

Wie schnell das Flugzeug in der Kurve fliegen kann ist auch sehr wichtig. Also, wenn man zwei Flugzeuge vergleicht, sollte man auch auch schauen, mit welcher Geschwindigkeit sie sicher um die Kurve kommen.

Beispiel 1.

Ein Albatros D.Va fliegt 175 Km/h. Der Turn Marker bei 175 Km/h zeigt, dass das Flugzeug eine F Kurve mit dieser Geschwindigkeit nutzen kann. Wenn der Pilot eine engere Schablone verwenden möchte, kann er zwischen E, D oder einer E-Schablone wählen. Unterhalb der Airspeed Indicator Nadel kann der Pilot sehen, ob er sich in der Geschwindigkeitszone befindet, in der ein Flying Skill Test erforderlich ist. Der Pilot will eine D Schablone anstelle der F Schablone verwenden. Die Modifikation des Flying Skill Tests ist auch auf der Vorderseite des Cockpit Panel vermerkt. Die D-Turn-Schablone ist zwei Schablonen enger als die F-Schablone, so dass die Modifikation des Flying Skill Tests -1 ist. Wenn der Pilot den Flying Skill Test erfolgreich besteht, wird das Flugzeug nun die D Turn Template mit einer Geschwindigkeit von 175 km/h verwenden. Beachten Sie, dass der Pilot nicht enger als die engste Kurve fliegen kann, die das Flugzeug bei 150 km/h schafft.



Bewegungsphase

Manöver / Kurven

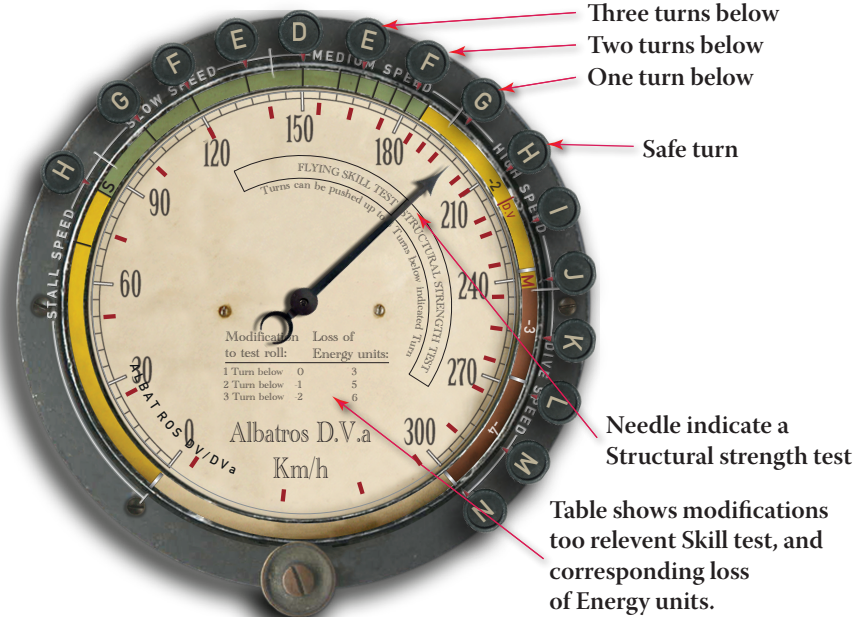
Beispiel 2.

Ein Albatros D.Va fliegt mit 200 km/h. Der Pilot liest aus dem Cockpit-Panel, dass der Albatros H bei 200 km/h sicher fliegen kann, da H der nächste Turn Marker im Uhrzeigersinn ist.

Wenn der Pilot einen H Turn wählt, kann er es sicher tun und ohne Flying Skill Test oder Structural Strength Test.

Wenn er stattdessen einen G Turn fliegen will, kann er sehen, dass dies ist der nächste Turn-Marker, gegen den Uhrzeigersinn, neben 195 km/h ist. Auf dem Cockpit-Panel kann er sehen, dass seine Geschwindigkeit über der Max Manövrieren Geschwindigkeit liegt und damit im Bereich, der mit „Structural Strength Test“ ausgewiesen ist.

Wenn er versucht einen F-Turn zu fliegen, d.h. 2 Turn Templates enger, dann ist die in der Tabelle gezeigte Modifikation für den Structural Strength Test -1. Wenn er das Flugzeug bis an die Grenze treibt und die E-Kurve benutzt, bedeutet das, dass er eine Structural Test mit einer -2 Modifikation machen muss.



Flying Skill Test

Der Flying Skill Test wird mit einem 1W20 gemacht.

Wenn das Ergebnis auf oder unter dem Wert des Pilot Flying Skill ist, ist der Test ein Erfolg. Ein Erfolg bedeutet, dass das Flugzeug die Turn Template verwenden kann, und der Pilot geschickt genug war, um das Flugzeug bis an die Grenze eines Strömungsabrisses zu bringen, und nicht darüber hinaus.

Wenn der Pilot ein Ergebnis würfelt, das höher als sein Flying Skill ist, ist der Test fehlgeschlagen, was bedeutet, dass der Pilot sein Flugzeug nicht innerhalb der Grenzen eines Strömungsabrisses halten konnte.

Das Flugzeug wird nun in der Mitte der Kurve abgewürgt und das Flugzeug wird aus der Kurve und nach unten geworfen, bevor der Pilot die Kontrolle wiedererlangen kann.

Alle geplanten Manöver nach der Kurve werden nun verworfen und das Flugzeug muss die restlichen Move Units in einem Winkel von 45° in Richtung Boden bewegen. Siehe 5.5.14 Manöver / Stall in Kurven.

Structural Strength Test

Eine Structural Strength Test wird mit einem 1W20 gemacht.

Wenn das Ergebnis gleich oder niedriger als der Structural Strength Wert des Flugzeugs ist, ist der Test ein Erfolg. Ein Erfolg bedeutet, dass das Flugzeug die betreffende Kurvenschablone mit der auf dem Airspeed-Indikator angegebenen Geschwindigkeit verwenden kann und dass die Flugzeugstruktur auch den Belastungen und der Belastung durch das Manöver standhält.

Wenn der Pilot ein Ergebnis würfelt, das höher ist als der Structural Strength Wert seines Flugzeugs, ist der Test fehlgeschlagen, was bedeutet, dass das Flugzeug die Belastung nicht aushalten konnte und nun in großer Gefahr eines Zusammenbruchs ist, oder bestenfalls erheblich beschädigt wird.

Der Pilot muss nun einen Wurf auf der „Structural failure table“ mit einem 1W6 machen.

Diese Tabelle wird verwendet, wenn die Flugzeugstruktur in Gefahr ist.

Structural failure 1W6	
1	Zuerst werden die Flügel aus dem Rumpf gerissen, dann verlässt der Motor ihn und der wirbelnde Propeller zerkleinert den Rest in Stücke.
2	Der Hauptholm bricht und ein Flügel wird abgerissen. Die Überreste trudeln zu Boden.
3	Ein lautes Knacken ist vom oberen Flügel zu hören und der Stoff wölbt sich auf seltsame Weise... Die Structural strength wird mit 3W6 reduziert.
4	Eine Strebe zwischen den Flächen löst sich und verschwindet mit einem Stück Stoff hinter dem Flugzeug. Structural strength wird mit 2W6 reduziert.
5	Die Flügel biegen sich und der Stoff ist mehrmals gerissen, zwei Spanndrähte reißen und hängen lose. Structural strength wird mit 1W6+3 reduziert.
6	Lieber biegen als brechen! Erstaunlicherweise passiert nichts!

5.5.7 Manöver / Geschwindigkeitsverlust in der Kurve

Regel 5.5.7.1 Ein Flugzeug, das eine Kurve fliegt, verliert mindestens eine Energieeinheit. Wenn ein Flugzeug mit einer kleineren Turn Template als der durch die Flugzeug Geschwindigkeit angegebenen fliegt, wird es mehr Energieeinheiten in dem Manöver verbrauchen. Der genaue Verlust von Energieeinheiten kann auf der kleinen Tabelle auf der Geschwindigkeitsanzeige abgelesen werden. Die Tabelle zeigt sowohl die relevanten Modifikatoren und ob entweder ein Flying Skill Test oder ein Structural Strength Test abgehalten werden muss, sowie den entsprechenden Energieverlust in Energieeinheiten.

Wenn ein Flugzeug kurvt, wird es Energie verlieren und damit auch Geschwindigkeit. Aller Gewinn und Verlust von Energie und Geschwindigkeit wird in Energieeinheiten gemessen. Nach dem Manöver und der Bewegung des Flugzeugs werden die Energieeinheiten berechnet und auf dem Cockpit-Panel die Geschwindigkeit korrigiert. Siehe 5.7 Energieeinstellung.

Beispiel 2
Eine SE5a fliegt 225 km/h und wird die F Schablone statt der I Schablone verwendet.
Der Spieler überprüft die kleine Tabelle auf dem Airspeed Indicator und findet, dass sein Structural Strength Test eine -2 Modifikation hat und dass der Energieverlust -7 Energieeinheiten beträgt.

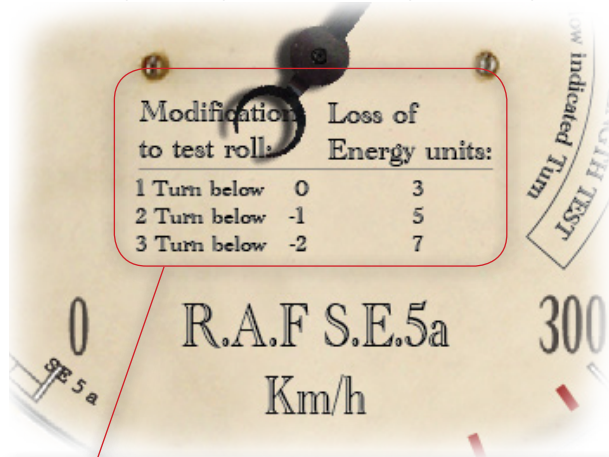


Illustration. Die Modifikationstabelle im Cockpit des S.E.5a



Beispiel 1
Eine SE5a fliegt 190 km/h und wird die E Turn Template anstelle der G Turn Template nutzen, wie durch die Geschwindigkeitsanzeige angezeigt.
Der Spieler überprüft die kleine Tabelle auf der Geschwindigkeitsanzeige und hat eine -1 Modifikation und sieht dass der Energieverlust -5 Energieeinheiten beträgt.

Die kleine Skala auf der Front der Geschwindigkeitsanzeige zeigt, welche Art von Test erforderlich ist, wenn ein kleineres Turn Template verwendet wird. Die Position der Indikator Nadeln zeigt die Art des Tests an.

Beispiel 1 ein Flying Skill Test ist erforderlich.

In Beispiel 2 ist ein Structural Strength Test erforderlich.



5.5.8 Manövrieren / Rollen in der Kurve

drehen, dann abtauchen...

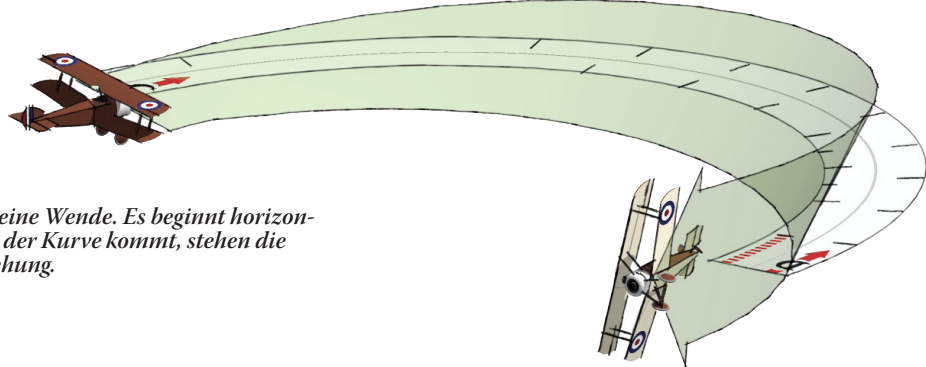
Regel 5.5.8.1 Ein Flugzeug hat seinen Flügel 90° immer senkrecht zu der Kurve, aus der es kommt. Unabhängig von seiner Haltung oder dem Querneigungswinkel, wenn es in die Kurve fliegt. Wie weit das Flugzeug um die Kurve geflogen ist spielt dabei keine Rolle. Solange es mindestens soweit geflogen ist, wie sein Roll Wert beträgt.

Wenn ein Flugzeug eine Kurve fliegt, dreht es sich in die Richtung, in die es fliegt. Das Flugzeug muss nicht gedreht werden, bevor die Kurve gestartet wird. Siehe 5.5.5 Kurvenrichtung. Es wird immer um 90° senkrecht zur Kurve gedreht werden, nach dem die Wende abgeschlossen ist. Die einzige Ausnahme ist: Wenn das Flugzeug weniger als seinen Wert in Roll bewegt wurde, kann es nur in die Richtung eine Kurve einschlagen, in die es schon ausgerichtet ist.

Es spielt keine Rolle, wie viele Bewegungseinheiten sich das Flugzeug in der Kurve bewegt, es sind immer 90° am Ende der Wende, die es gedreht wird. Nachdem das Flugzeug auf 90° zur Kurve gestellt wurde, kann der Pilot sein Flugzeug bis zu 45° in jede Richtung neigen, dies nennt man "Banking after movement" (siehe 5.5.9), kann aber erst nach Beendigung der Kurve verwendet werden. Dies kann für das nächste Manöver

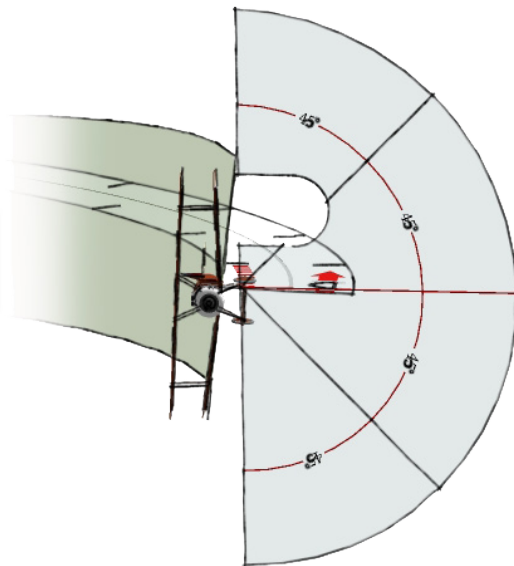
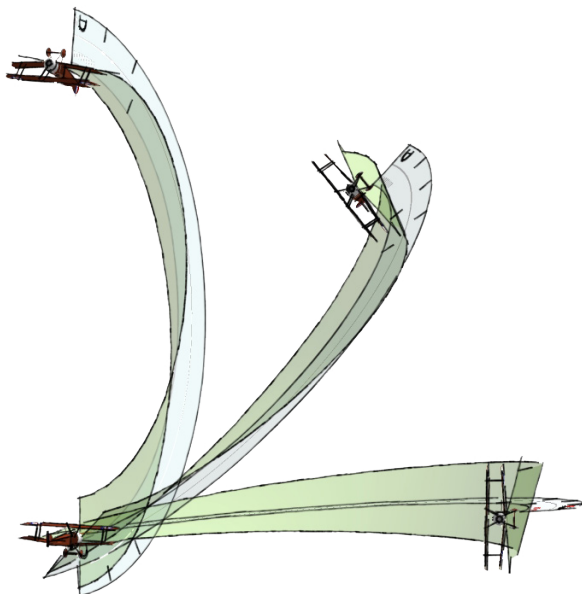
des Flugzeugs von Bedeutung sein. Beachten Sie, dass dies für alle Richtungen und alle Kurven gilt.

Das Flugzeugmodell wird während des Spiels fast nie physisch in diese Positionen gebracht. Die Regel wird hauptsächlich verwendet, um zu definieren, ob ein Flugzeug in einer anderen Runde geradeaus weiterfliegen kann, oder ob es zwischen zwei Kurven in verschiedene Richtungen ein Rollmanöver einleiten muss. Nachdem alle Manöver in einer Bewegungsphase entschieden wurden und das Flugzeug physisch auf dem Spielbrett bewegt wurde, wird das Flugzeug in eine dem Zug folgende Fluglage gebracht. Wenn der Zug mit einer Wende endet, die länger als der Rollwert ist, wird das Flugzeug 90° senkrecht zu dieser Drehung platziert. Danach kann der Pilot sein Flugzeug 45° in jede Richtung, entlang der Längsachse des Flugzeugs ausrichten. Siehe 5.5.9 Rollen nach Bewegung.



Beispiel 1
Eine Sopwith Camel macht eine Wende. Es beginnt horizontal fliegen, aber wenn es aus der Kurve kommt, stehen die Flügel 90° senkrecht zur Drehung.

Beispiel 3
Dies zeigt, wie die 90° senkrecht Regel in allen Fällen gilt. Es ist jedoch in der Regel nicht etwas, das gemessen wird, nur dann, wenn es irgendeinen Zweifel gibt.



Beispiel 2
So werden die Winkel in Bezug zur Wende gemessen, in dem die Arc Template verwendet wird.

5.5.9 Manöver / Rollen nach der Bewegung

Richten der Flügel ...

Regel 5.5.9.1 Nachdem ein Flugzeug bewegt wurde, darf es um 45° in beide Richtungen um seine Längsachse geneigt werden.

Regel 5.5.9.2 „Rollen nach der Bewegung“ zählt nicht als Pilotenaktion und kostet keine Energieeinheiten an Geschwindigkeitsverlust.

„Rollen nach der Bewegung“ ist ein Manöver, das nicht Teil der Ankündigung ist, oder bei der Planung einer Reihe von Manövern verwendet werden kann. Es dient nur dazu, die Schräglage des Flugzeugs nach einer Reihe von Manövern anzupassen.

„Rollen nach der Bewegung“ kann erst nach allen durchgeführten Manövern als Lagekorrektur verwendet werden.

Es ist die Wahl des Piloten, ob er dies nutzen möchte.

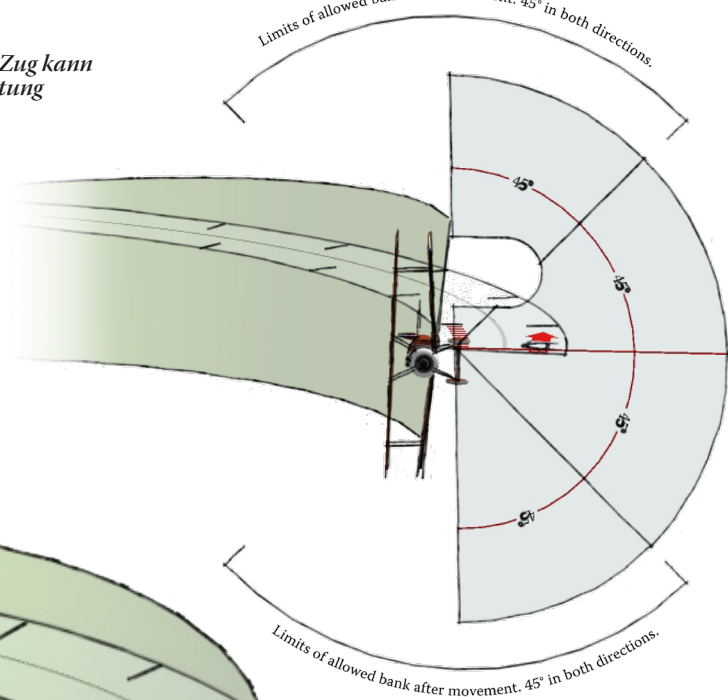
Allerdings kann es einen großen taktischen Einfluss auf die nächste Bewegungsphase haben.

„Rollen nach der Bewegung“ funktioniert genauso wie eine Rolle, das Flugzeug darf aber nur bis zu 45° gerollt werden und nur am Ende des Zuges. Es kann niemals als ein Manöver vor oder zwischen anderen Manövern verwendet werden. In welche Richtung das Flugzeug rollt ist optional. Wie viel das Flugzeug rollt ist auch optional, solange es nicht mehr als 45° ist.

Beachte, dass „Rollen nach der Bewegung“ nicht nur als eine Rolle gedacht ist, um die Flügel waagrecht zum Boden drehen zu können, sondern auch dazu verwendet werden kann, um das Flugzeug auf den Rücken zu rollen, so dass es in der nächsten Bewegungsphase für einen Dive bereit ist.

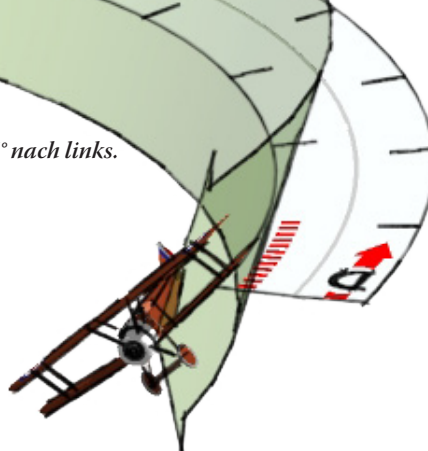
Beispiel 1.

Eine Sopwith Camel macht eine Wende. Nach dem Zug kann der Pilot das Flugzeug um 45° in eine beliebige Richtung rollen.



Beispiel 2.

Die Sopwith Camel rollt das Flugzeug um 45° nach links.



5.5.10 Manöver/ Driften

die Kunst seitwärts zu fliegen ...

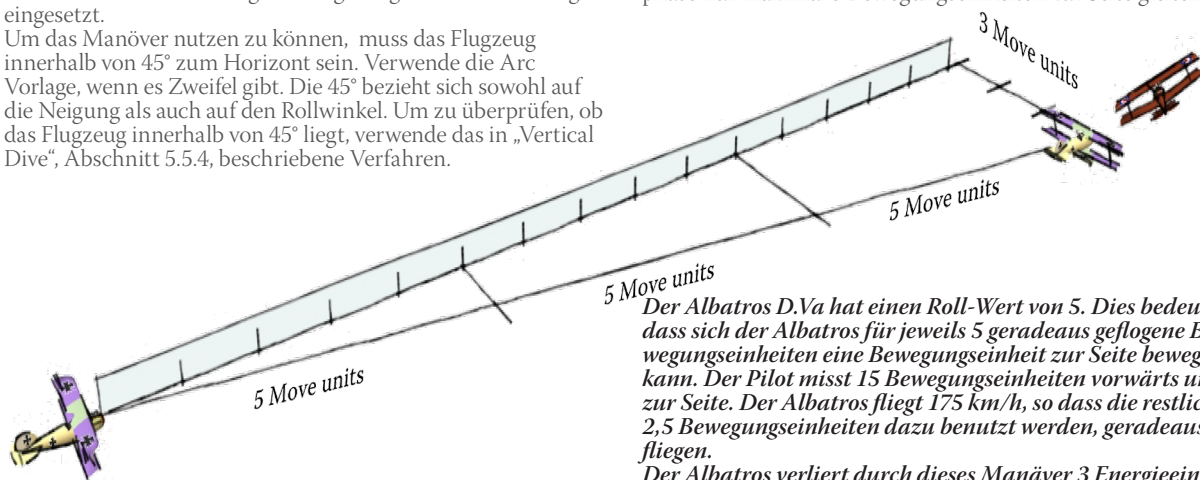
Regel 5.5.10.1 Ein Flugzeug in einem Seitenschwenk behält seine Richtung bei, wird aber seine Position verlagern - Horizontal zu jeder Seite. Ein Flugzeug kann immer jeweils eine Bewegungseinheit seitlich schwenken, sobald es eine Distanz entsprechend seinem Roll Wert geflogen ist. Aber nicht mehr als 5 Bewegungseinheiten insgesamt in jeder Bewegungsphase. Für jede Bewegungseinheit, die ein Seitenschwenk geflogen wird verliert das Flugzeug eine Energieeinheit. Seitenschwenks zählen als eine Pilotenaktion.

Regel 5.5.10.2 Seitenschwenks können nur ausgeführt werden, wenn das Flugzeug die Flügel und den Körper innerhalb von 45° zur Horizontalachse hat.

Ein Seitenschwenk ist ein Manöver, das ein Flugzeug seitlich durch die Luft bewegt, allerdings behält es seine Flugrichtung bei und verschiebt seine Position nur seitlich. Das Manöver kann verwendet werden um eine bessere Schussposition zu bekommen, oder als Vorbereitungsmanöver für eine Kurve. Oft wird es auch zur Energieverringern vor einer Landung eingesetzt.

Um das Manöver nutzen zu können, muss das Flugzeug innerhalb von 45° zum Horizont sein. Verwende die Arc Vorlage, wenn es Zweifel gibt. Die 45° bezieht sich sowohl auf die Neigung als auch auf den Rollwinkel. Um zu überprüfen, ob das Flugzeug innerhalb von 45° liegt, verwende das in „Vertical Dive“, Abschnitt 5.5.4, beschriebene Verfahren.

Das Flugzeug kann sich eine Bewegungseinheit zur Seite bewegen, jedes Mal, wenn es seinen Rollwert geradeaus bewegt hat. Dies bedeutet, dass Flugzeuge mit niedrigem Roll-Wert bei gleicher Strecke mehr zur Seite gleiten können als Flugzeuge mit hohem Rollwert. Ein Flugzeug kann in der gleichen Bewegungsphase nur maximal 5 Bewegungseinheiten zur Seite gleiten..



Der Albatros D.Va hat einen Roll-Wert von 5. Dies bedeutet, dass sich der Albatros für jeweils 5 geradeaus geflogene Bewegungseinheiten eine Bewegungseinheit zur Seite bewegen kann. Der Pilot misst 15 Bewegungseinheiten vorwärts und 3 zur Seite. Der Albatros fliegt 175 km/h, so dass die restlichen 2,5 Bewegungseinheiten dazu benutzt werden, geradeaus zu fliegen.

Der Albatros verliert durch dieses Manöver 3 Energieeinheiten, weil er sich 3 Bewegungseinheiten zur Seite bewegt hat.

5.5.11 Manöver / Unterhalb der Stall-Geschwindigkeit

Regel 5.5.11.1 Der Pilot muss sofort einen Flying Skill Test machen. Wenn er erfolgreich ist, wird das Flugzeug wie in 5.5.11.2 beschrieben bewegt, wenn er seinen Flying Skill Test nicht besteht, wird das Flugzeug in einen Spin versetzt, aber trotzdem wie in 5.5.11.2 bewegt, jedoch mit der Nase nach unten. Ab dem nächsten Spielzug wird er wie in den Spin-Regeln beschrieben bewegt, siehe 5.5.15. Der Pilot kann den Flying Skill Test absichtlich nicht bestehen und das Flugzeug zum Trudeln bringen.

Regel 5.5.11.2 Ein Flugzeug, das am Ende der Energieanpassung unter seiner Stall-Geschwindigkeit gelandet ist, stalled und muss sofort senkrecht nach unten bewegt werden. Der zurückgelegte Weg in Bewegungseinheiten dieser vertikalen Bewegung entspricht der Anzahl der Energieeinheiten unter der Stall-Geschwindigkeit, oder mindestens zwei Bewegungseinheiten. Das Flugzeug behält seine Flugrichtung bei, aber seine Nase ist von senkrecht nach unten bis 45° über dem Boden gerichtet. Die Geschwindigkeit wird um zwei Energieeinheiten erhöht. Der Pilot kann seine Waffen in diesem Spielzug nicht benutzen. Alle zusätzlichen Bordschützen an Bord bekommen eine Strafe von -6 auf ihren Gunnery Skill Test. Feindliche Flugzeuge, die auf ein gestalltes Flugzeug feuern, erhalten einen Bonus von +3 auf ihren Gunnery Skill Test.

Regel 5.5.11.3 Die Geschwindigkeit unterhalb des Stalls zu erreichen ist das Ergebnis anderer Manöver und kostet deshalb keine Pilotaktionen.

Die Stall-Geschwindigkeit der Flugzeuge ist mit einem „S“ auf dem Cockpit-Panel markiert. Damit ein Flugzeug fliegen kann, muss sich die Luft schnell genug über die Flügel bewegen

können, um genügend Auftrieb zu erzeugen, um das Gewicht des Flugzeugs zu tragen. Je langsamer das Flugzeug fliegt desto mehr muss der Pilot seinen Steuerhebel ziehen, um genügend

Bewegungsphase

Manöver / Unterhalb Stall Geschwindigkeit

Auftrieb zu gewährleisten, um weiter fliegen zu können. Irgendwann ist der Winkel der Flügel zu dem Luftstrom, der als Anstellwinkel bezeichnet wird, so steil, dass die Luft nicht mehr gleichmäßig über die Flügel fließen kann. An diesem Punkt ist das Flugzeug im Stall, bis es wieder genügend Geschwindigkeit aufgenommen hat. Bis dahin ist es nur ein fallendes Objekt. Dies wird Stall genannt. Ein Pilot der in der

Energy Adjustment Phase sieht, dass seine Geschwindigkeit unter Stall Geschwindigkeit liegt weiß, dass er in einen Stall gerät, ganz egal was für ein guter Pilot er ist. (Siehe Energy Adjustment Phase 5.7) Als erstes wird das Flugzeug vertikal am Flight Stand nach unten geschoben und zwar exakt die Menge an Bewegungseinheiten, die die Geschwindigkeit unter Stall Speed gefallen ist, mindestens aber zwei. Oder anders ausgedrückt, kann das Flugzeug niemals höher steigen, als es Energy Units über Stall Speed übrig hat.

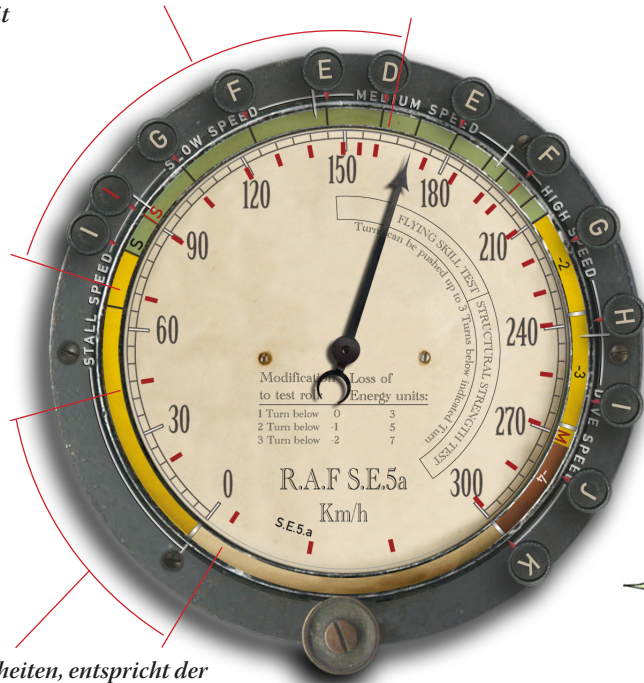
Beispiel 1.

Ein SE5a macht einen steilen Steigflug mit einer Geschwindigkeit von 170 km/h.

Das Flugzeug steigt 11 Bewegungseinheiten und fliegt ein Manöver, das bedeutet einen Verlust von insgesamt 12 Energieeinheiten. Wenn der Pilot 12 Energieeinheiten rückwärts zählt, sieht er, dass die Zahl 9 die letzte Energieeinheit ist, die ihm noch auf Stallgeschwindigkeit hätte bleiben lassen.

Aber da er 12 Energieeinheiten verlieren muss, hat er immer noch 3 unter der Stallgeschwindigkeit. Das Flugzeug wird jetzt mit diesen 3 Bewegungseinheiten vertikal nach unten bewegt.

9 Energieeinheiten bis zur Stall-Geschwindigkeit



3 Energieeinheiten, entspricht der Anzahl der Bewegungseinheiten, die sich das Flugzeug vertikal nach unten bewegen muss.

Der Pilot kann wählen, das Flugzeug mit einer Neigung von 45° vertikal nach oben, oder unten schauen zu lassen. In beiden Fällen behält es seine Flugrichtung und hat seine Flügel parallel zum Boden.

Beachte, dass die Anzeigenadel am Ende immer auf dem Speed Step unterhalb Stall Geschwindigkeit während der Energiephase endet. Selbst wenn das Flugzeug so viele Energieeinheiten verloren hat, dass sie auf Null, oder sogar niedriger enden müsste.

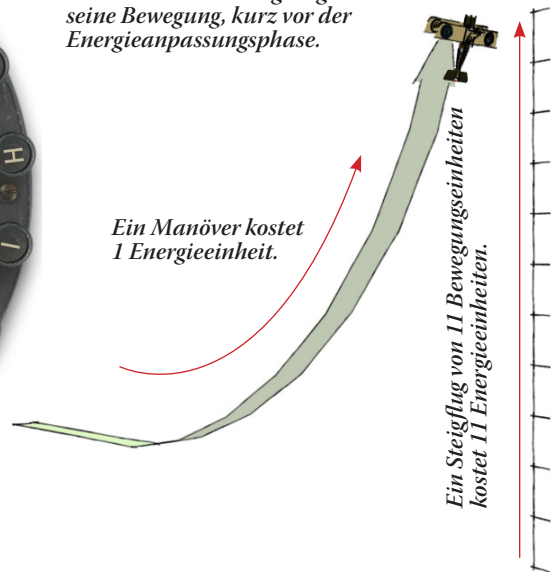
Nachdem das Flugzeug bewegt wurde, fügt der Pilot zwei Energieeinheiten hinzu und stellt die Geschwindigkeitsanzeige ein. Meistens ist das Flugzeug zu Beginn des nächsten Zuges damit wieder auf Stall Geschwindigkeit. Schließlich ist das Flugzeug nun gesunken und hat dadurch wieder an Geschwindigkeit gewonnen. Beachte, dass alle anderen Modifikationen die das Flugzeug hinsichtlich seiner Energie haben könnte, hier nicht wirksam sind.

Nun hat der Pilot einen Flying Skill Test zu machen. Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test nicht besteht, ist das Ergebnis ein Spin/ Trudeln anstelle eines Stall. Das Flugzeug wird nicht weiter bewegt und ist ab der nächsten Spielrunde in einem Spin. Siehe 5.5.15 für Regeln über Spins und wie das

Die SE5a ist hier im steilen Aufstieg zu sehen und klettert 11 Bewegungseinheiten in ihrem Manöver.

Hier beendet das Flugzeug seine Bewegung, kurz vor der Energieanpassungsphase.

Ein Manöver kostet 1 Energieeinheit.



Flugzeug zu bewegen ist.

Ein erfolgreicher Flying Skill Test bedeutet, dass der Pilot das Flugzeug Stallen lässt, wieder an Geschwindigkeit gewinnt und für die nächste Bewegungsphase wieder bereit ist. Der Pilot kann auch wählen, ob er das Flugzeug in einen Spin gehen lässt, als ob der Test nicht bestanden wurde.

All dies wird im Schritt Energieanpassung durchgeführt, bevor sich das nächste Flugzeug in der Reihenfolge der Initiative bewegen soll.

Da der letzte Teil der Bewegung des Flugzeugs ein Stall war, ist es ein leichtes Ziel. Da es in der Luft bei konstanter Geschwindigkeit hängt, bekommen alle Feinde die es beschießen +3 auf ihren Gunnery Skill Test. Da der Pilot keine wirkliche Kontrolle über seine Flugrichtung hat, kann er nicht in diesem Spielzug schießen.

Dies gilt nur für den Piloten, wenn das Flugzeug ein Zweisitzer ist, kann ein Bordschütze noch schießen, aber mit einem negativen Modifikator von -6 auf alle Gunnery Skill Tests.

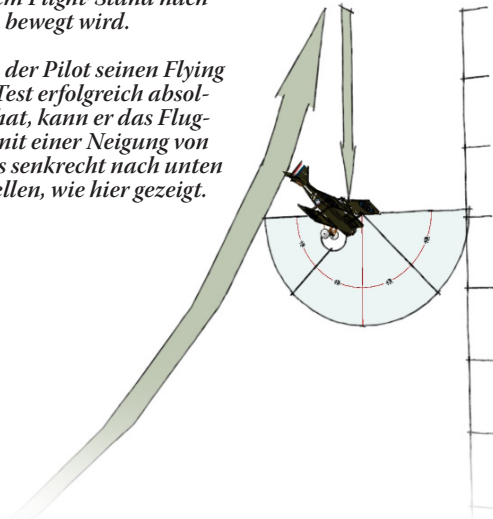
Wenn das Flugzeug in einem Spin, statt einem Stall endet, rotiert das Flugzeug und ist sehr schwer zu treffen. Daher bekommen alle Gegner die es beschießen -6 auf ihren Gunnery Skill Test. Siehe 5.5.15 für Regeln über Spins.

Bewegungsphase

Manövrieren / Unterhalb Stall- Geschwindigkeit

Hier wird gezeigt, wie die SE5a 3 Bewegungseinheiten auf dem Flight-Stand nach unten bewegt wird.

Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test erfolgreich absolviert hat, kann er das Flugzeug mit einer Neigung von 45° bis senkrecht nach unten aufstellen, wie hier gezeigt.



Nach der Bewegung wird die Anzeigenadel um 2 Energieeinheiten von der ersten Geschwindigkeitsstufe auf der Anzeige (hier dargestellt) bis zur Geschwindigkeitsstufe Stall eingestellt.



Beispiel 2.

Eine SE5a, die mit 145 km/h fliegt, ist 8 Bewegungseinheiten geklettert. In der Energieanpassungsphase, wenn der Pilot 8 Energieeinheiten rückwärts zählt, erkennt er, dass diese Bewegung seine Geschwindigkeit unter die Stallgeschwindigkeit von genau 65 km/h bringt.

Dies ist eine Energieeinheit unter der Stall-Geschwindigkeit. Er bewegt nun das Flugzeug den Flight-Stand hinunter. Da er aber genau auf 65 km/h geendet ist, muss er mindestens zwei Bewegungseinheiten bewegen und nicht nur die eine, die ihn unter die Stall-Geschwindigkeit gebracht hat.

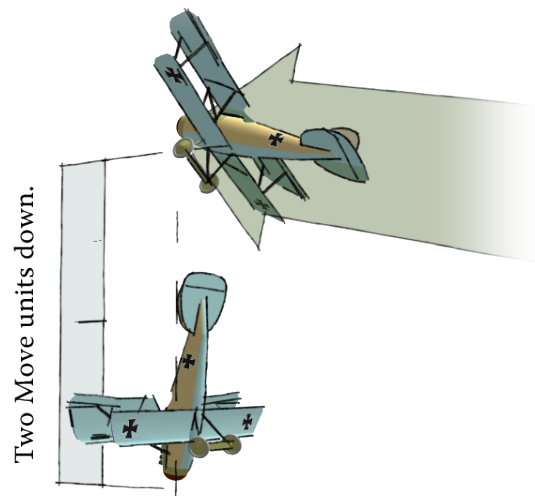


Bevor er das Flugzeug bewegt, macht er seinen Flying Skill Test, wenn er ihn besteht, hat er gerade seinen Stall beendet und er kann sein Flugzeug in einem Winkel von senkrecht nach unten bis 45° platzieren, Flügel horizontal zum Boden. Der Stall ist nun vorbei, das Flugzeug ist gesunken und hat an Geschwindigkeit gewonnen, der Pilot kann die Anzeigenadel zwei Energieeinheiten nach oben verstellen und landet bei 85 km/h auf der Stall-Geschwindigkeit. Er ist nun bereit, sich im nächsten Spielzug normal zu bewegen.

Wenn er seinen Flying Skill Test nicht besteht, landet das Flugzeug in einem Spin. Siehe S.5.15 für Spin-Regeln.

Beispiel 3.

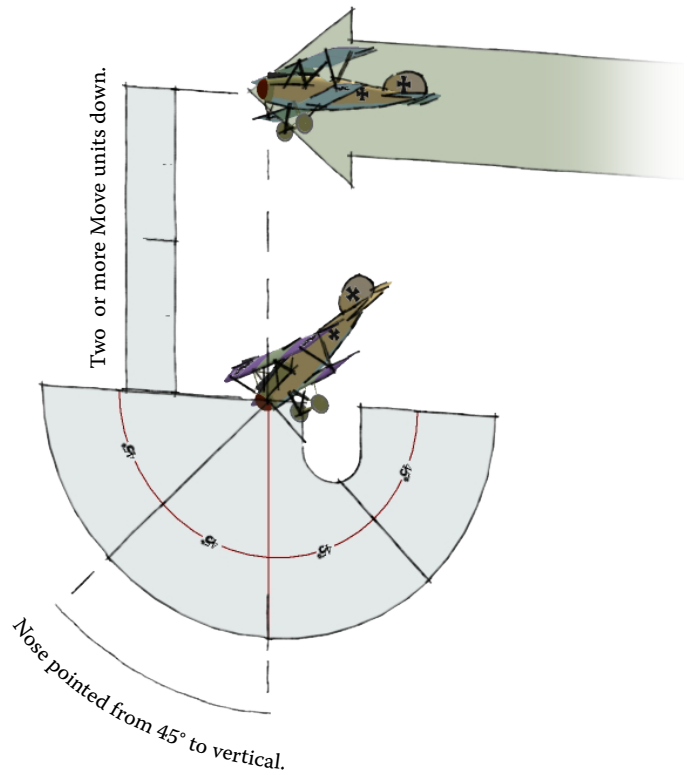
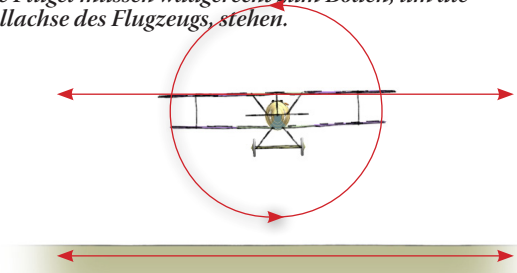
Ein Albatros befindet sich in der gleichen Situation wie die SE5a in Beispiel 2. Das Flugzeug wird zwei Bewegungseinheiten den Flightstand hinunter bewegt, wobei die Nase fast senkrecht zum Boden zeigt, das Flugzeug muss seine Flugrichtung beibehalten. Der Pilot könnte sich dafür entscheiden, das Flugzeug um 45° zu neigen, aber in diesem Fall will er in einer Position sein, die ihm im nächsten Spielzug etwas Geschwindigkeit verleiht. Dann passt der Pilot seine Energie um zwei Einheiten an und bewegt die Nadel bis zu 85 km/h. Dies ist direkt auf der Albatros Stall-Geschwindigkeit, aber der Pilot geht davon aus, dass er im nächsten Spielzug etwas mehr Geschwindigkeit bekommen kann, so dass er in der nächsten Energieanpassungsphase mit mehr Geschwindigkeit landen würde. Jetzt hofft der Pilot nur noch, dass niemand versuchen wird, ihn zu beschießen, da er als leichtes Ziel mitten in der Luft hängt.



Beispiel 4.

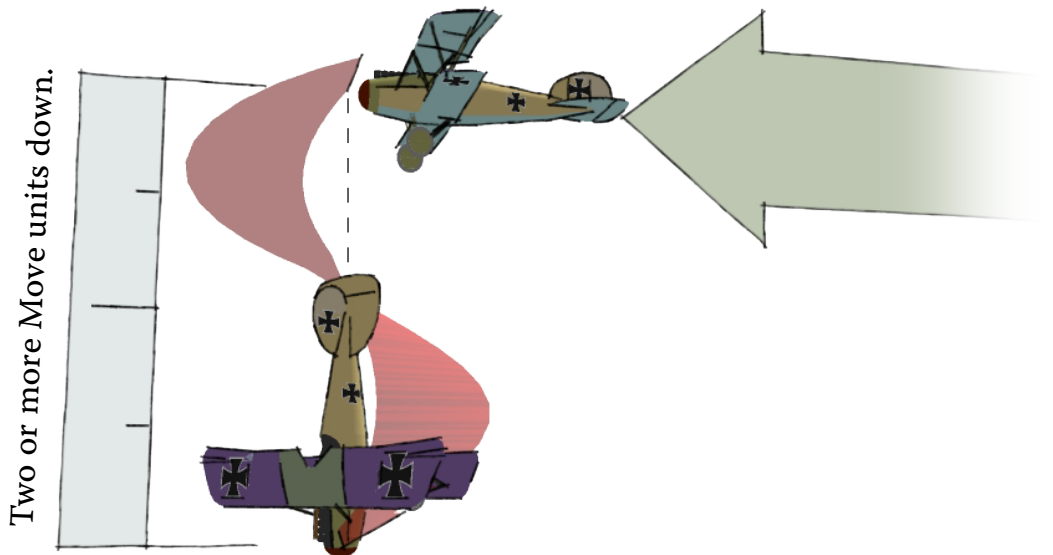
Hier wird detailliert gezeigt, wie man den Winkel von der Vertikalen bis zum 45° Winkel misst. Der Albatros aus Beispiel 3 ist hier nach einem Absinken von 2 Bewegungseinheiten dargestellt. Der Pilot nutzt das Arc-Template, um das Maximum von 45° zu finden. Das Flugzeug muss auch die Flügel auf einer waagerechten mit dem Boden haben. Das gilt nur für die Rollachse des Flugzeugs. Siehe Abbildung unten.

Die Flügel müssen waagrecht zum Boden, um die Rollachse des Flugzeugs, stehen.



Beispiel 5.

Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test nicht besteht, befindet sich das Flugzeug in einem Spin und wird nach unten bewegt und senkrecht nach unten gerichtet. Siehe 5.5.15 für Spin-Regeln.



Nose pointed vertical down.
Direction of flight, random.

5.5.12 Manöver / Fliegen mit Stall-Geschwindigkeit *an der Grenze ...*

Regel 5.5.12.1 Ein Flugzeug, das sich bewegt hat und den Energieanpassungsschritt gemacht hat und sich auf seiner Stall-Geschwindigkeit befindet, befindet sich in der Nähe eines Strömungsabrisses und der Pilot muss sofort einen Flying Skill Test machen.

Wenn der Pilot den Test erfolgreich besteht hat er drei Möglichkeiten:

1. Das Flugzeug kann im nächsten Spielzug bei Stall-Geschwindigkeit weiterfliegen.
 2. Der Pilot kann die einsetzende Stallbedingung für ein spezielles Manöver „Die Immelmann-Wende“ nutzen (siehe 5.5.13).
 3. Der Pilot kann das Flugzeug in einen bewussten Spin / Trudeln versetzen. (Siehe 5.5.15)
- Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test nicht besteht, stalt das Flugzeug und wird wie in 5.5.12.2 beschrieben bewegt.

Regel 5.5.12.2 Ein gestalltes Flugzeug wird zwei Bewegungseinheiten nach unten bewegt. Das Flugzeug behält seine Flugrichtung bei, und seine Nase wird 45° nach unten auf den Boden gerichtet. Das Flugzeug ist so ausgerichtet, dass die Flügel waagrecht zum Horizont stehen. Die Geschwindigkeit wird um zwei Energieeinheiten erhöht. Der Pilot kann seine Waffen in diesem Spielzug nicht benutzen. Alle Bordschützen an Bord bekommen einen Malus von -6 auf ihren Gunnery Skill Test. Feindliche Flugzeuge, die auf ein gestalltes Flugzeug feuern, erhalten einen Bonus von +3 auf ihren Gunnery Skill Test.

Regel 5.5.12.3 Ein Stall nach dem Fliegen mit Stall-Geschwindigkeit, ist das Ergebnis anderer Manöver und kostet keine Pilotaktionen. Ein Immelmann nach dem Fliegen mit Stall-Geschwindigkeit kostet eine Pilotaktion.

Beachte, dass dieser Abschnitt für Flugzeuge gilt, deren Geschwindigkeit auf der Stall-Geschwindigkeit liegt. Die Stall-Geschwindigkeit der Flugzeuge ist mit einem „S“ auf dem Cockpit-Panel markiert.



Die Geschwindigkeit des Flugzeugs ist genau auf Stall-Geschwindigkeit eingestellt.

Wenn ein Flugzeug auf Stall-Geschwindigkeit ist, ist es noch nicht gestallt, aber nahe dran. Die Geschwindigkeit ist niedrig und die Flügel rütteln, ein guter Pilot weiß, dass er sehr nah an einem Strömungsabriss ist und so schnell wie möglich etwas mehr Geschwindigkeit gewinnen muss. Ist sich der Pilot der Geschwindigkeit seines Flugzeugs nicht bewusst und die physischen Warnungen werden in einem Strömungsabriss enden. Es gibt nur eine Lösung, Nase nach unten, Vollgas, bis die Geschwindigkeit ansteigt und die Kontrolle wiedererlangt wird. Aber die besten Piloten werden den nahenden Stall begrüßen, da es der Beginn eines speziellen Manövers namens Immelmann sein kann, das es dem Piloten ermöglicht, seine Flugrichtung komplett zu ändern. Der Zustand kann auch für einen gezielten Spin verwendet werden.

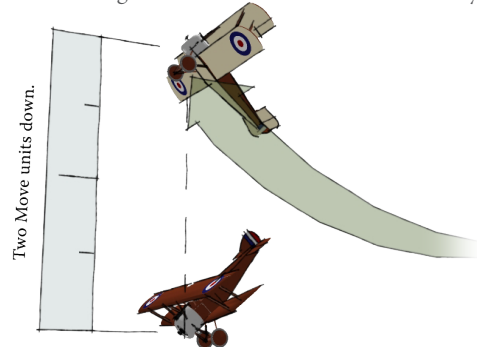
In ICOG kann ein Pilot immer noch fliegen, wenn sein Flugzeug auf Stall-Geschwindigkeit ist, indem er einen Flying Skill Test besteht. Wenn der Pilot den Test erfolgreich absolviert hat, kann er ohne Strafe mit der Stall-Geschwindigkeit weiterfliegen. Ein erfolgreicher Flying Skill Test ermöglicht es dem Piloten auch, einen Immelmann zu machen, bei dem er das Flugzeug mit dem Ruder im gestallten Zustand drehen und aus dem Manöver herauskommen kann, wobei er in eine optional gewünschte Richtung zeigt. Siehe 5.5.13 Der Immelmann. Mit einem erfolgreichen Flying Skill Test kann der Pilot das Flugzeug auch bewusst in einen Spin versetzen.

Wenn der Pilot das tun will, wird das Flugzeug als normaler Spin bewegt. Siehe 5.5.15 Spin

Wenn der Flying Skill Test nicht bestanden wird, bedeutet dies, dass der Pilot keine andere Wahl hat, als das Flugzeug Stallen zu lassen. Das Flugzeug wird nach Regel 5.5.12.2 bewegt.

Das Flugzeug wird zwei Bewegungseinheiten den Flight Stand hinunter bewegt. Das Flugzeug behält seine Flugrichtung, die Flügel sind waagrecht zum Horizont ausgerichtet und das Flugzeug ist um 45° zum Boden geneigt.

Nachdem das Flugzeug bewegt wurde, passt der Pilot die Geschwindigkeit an, indem er zwei Energieeinheiten hinzufügt und die Nadel der Fluggeschwindigkeitsanzeige entsprechend bewegt. Beachte, dass alle Modifikationen, die das Flugzeug bezüglich seiner Energie haben könnte, hier nicht wirksam sind. All dies wird im Schritt Energieanpassung durchgeführt, bevor sich das nächste Flugzeug in der Reihenfolge der Initiative bewegen soll. Da der letzte Teil der Flugzeugbewegung ein Stall war, ist es ein leichtes Ziel, da es ohne Geschwindigkeit in der Luft hängt, deshalb erhalten alle feindlichen Flugzeuge, die auf ein gestalltes Flugzeug schießen, einen +3 Bonus auf ihren Gunnery Skill Test. Und weil der Pilot keine wirkliche Kontrolle darüber hat, in welche Richtung sein Flugzeug weiterfliegt, außer nach unten, kann er in diesem Spielzug nicht schießen. Dies betrifft nur den Piloten, wenn das Flugzeug ein Zweisitzer ist, können alle Bordschützen immer noch schießen, aber sie bekommen einen negativen Bonus von -6 auf alle Gunnery Skill Tests.



Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test nicht besteht, wird das Flugzeug stallen. Bewegen Sie das Flugzeug gemäß Regel 5.5.12.2

5.5.13 Manöver / Der Immelmann

mach Max stolz ...

Regel 5.5.13.1 Der Immelmann kann nur ausgeführt werden, wenn das Flugzeug mit Stall-Geschwindigkeit fliegt und nach einem erfolgreichen Flying Skill Test. Siehe 5.5.12.1

Regel 5.5.13.2 Ein Flugzeug, das einen Immelmann ausführt, wird zwei Bewegungseinheiten nach unten bewegt. Der Pilot kann eine neue Flugrichtung frei wählen, und das Flugzeug kann von vertikal bis zu 45° vom Boden geneigt werden. Das Flugzeug ist so geneigt, dass die Flügel auf gleicher Höhe mit dem Horizont stehen. Die Fluggeschwindigkeit wird um zwei Energieeinheiten erhöht. Der Pilot kann seine Waffen ohne Malus in diesem Spielzug benutzen. Jeder zusätzliche Bordschütze an Bord bekommt einen Malus von -6 auf seinen Gunnery Skill Test. Feindliche Flugzeuge, die auf ein gestalltes Flugzeug schießen, erhalten einen Bonus von +3 auf ihren Gunnery Skill Test.

Regel 5.5.13.3 Die Durchführung eines Immelmann kostet eine Pilotaktion.

Ein guter Pilot kann einen Stall für ein spezielles Manöver verwenden, das in ICOG als Immelmann bezeichnet wird. Das Manöver repräsentiert die verschiedenen Manöver, die mit dem Flugzeug in einem gestallten Zustand beginnen, wie das französische Reversement, der Immelmann, der Hammerhead und viele andere.

Das Manöver ist nach Max Immelmann benannt, einem deutschen Piloten, der das Manöver erfunden hat, um die Richtung in seinem Flugzeug schneller zu ändern, als er es mit einer normalen Wende konnte. Das Manöver nutzt den Stall aus, der das Flugzeug für einen Moment einen freien Fall beginnen lässt. Im freien Fall, wo die Flügel keinen Auftrieb mehr liefern, wird das Flugzeug mit dem Seitenruder in eine neue Richtung gedreht. Wenn die Fluggeschwindigkeit zurückgekehrt ist und das Flugzeug wieder wie ein normales Flugzeug wirkt, kann die Flugrichtung in entgegengesetzter Richtung zu der ursprünglichen Flugrichtung sein. Um dieses Manöver nutzen zu können, muss das Flugzeug mit seiner Stall-Geschwindigkeit fliegen und der

Pilot muss einen Flying Skill Test erfolgreich absolvieren.

Wenn der Pilot seinen Test nicht besteht, wird das Flugzeug in einer normalen Weise stallen. Siehe 5.5.12.2

Der Trick bei diesem Manöver ist, es bereits in der Bewegungsansage zu planen.

Der Pilot weiß, dass er am Ende der Bewegungsphase auf Stall-Geschwindigkeit enden muss, um den Immelmann auszuführen. Was er also tut, ist zu zählen, wie viele Energieeinheiten das Flugzeug verlieren muss, bevor es die gewünschte Stall-Geschwindigkeit erreicht. Der Pilot hat drei Möglichkeiten, das Flugzeug zu verlangsamen. Er kann steigen, was ihn eine Energieeinheit pro Bewegungseinheit kostet, die das Flugzeug steigt. Jedes Manöver, das das Flugzeug während der Bewegung durchführt, kostet typischerweise auch eine Energieeinheit.

Schließlich kann der Pilot den Motor drosseln und in der Bewegungsphase zwei bis vier Energieeinheiten verlieren. Alles was der Pilot tun muss ist, eine Kombination dieser Faktoren zu finden, die ihn am Ende der Bewegungsphase mit der richtigen Geschwindigkeit an den richtigen Ort bringt.

Beispiel:

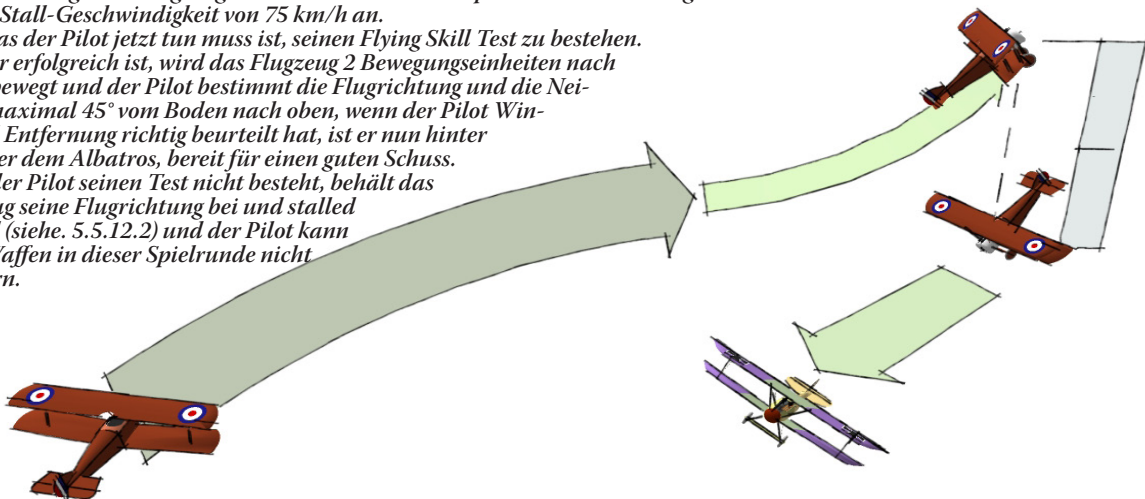
Eine Sopwith Camel F.1 ist vor und ebenfalls links von einem Albatros DVA platziert. Der Pilot erkennt, dass er, wenn er eine direkte Rechtskurve macht, um einen Seitenschuss auf den Albatros zu erzielen, wahrscheinlich das Ziel überschießt und auf der gegenüberliegenden Seite des Gegners landet. Deshalb kündigt er einen Immelmann hinter den Albatros an, mit dem Ziel, hinter den Albatros zu kommen und einen guten Schuss und eine bessere Position im nächsten Spielzug zu bekommen. Der Pilot überprüft zuerst sein Cockpit-Panel und sieht, dass die Camel eine Geschwindigkeit von 130 km/h hat und dass er 7 Energieeinheiten verlieren muss, um das Flugzeug auf Stall-Geschwindigkeit zu bringen. Er plant eine Rechtskurve, gefolgt von einem Steigflug von 3 Bewegungseinheiten. Dadurch verliert er 1 Energieeinheit für jede Runde, 1 für den Immelmann selbst und 3 Energieeinheiten für den Aufstieg. Die letzten Energieeinheiten um auf Stall-Geschwindigkeit zu kommen, bekommt der Pilot indem er den Motor drosselt. Die Camel kann den Motor drosseln und maximal 3 Energieeinheiten verlieren. All dies wird die Camel etwa 4 Bewegungseinheiten höher und hinter den Albatros platzieren.

Der Pilot bewegt sein Flugzeug in die neue Position und passt die Geschwindigkeit auf die Stall-Geschwindigkeit von 75 km/h an.

Alles was der Pilot jetzt tun muss ist, seinen Flying Skill Test zu bestehen.

Wenn er erfolgreich ist, wird das Flugzeug 2 Bewegungseinheiten nach unten bewegt und der Pilot bestimmt die Flugrichtung und die Neigung, maximal 45° vom Boden nach oben, wenn der Pilot Winkel und Entfernung richtig beurteilt hat, ist er nun hinter und über dem Albatros, bereit für einen guten Schuss.

Wenn der Pilot seinen Test nicht besteht, behält das Flugzeug seine Flugrichtung bei und stalled normal (siehe. 5.5.12.2) und der Pilot kann seine Waffen in dieser Spielrunde nicht abfeuern.



5.5.14 Manöver / Stall in einer Kurve

eine Kurve zu eng...

Regel 5.5.14.1 (5.5.6.2) Wenn ein Pilot, bei dem Versuch eine engere Kurve zu fliegen, einen Flying Skill Test nicht besteht, wird er das Flugzeug in der Mitte der Kurve, für die er den Test gemacht hat, stallen.

Die geplante Flugbahn für das Flugzeug endet in der Mitte der betreffenden Kurve und das Flugzeug wird mit den verbleibenden Bewegungseinheiten geradeaus und in einem Winkel von 45° zum Boden bewegt. Dann werden die Flügel waagrecht zum Horizont gedreht.

Regel 5.5.14.2 Ein Flugzeug, das in einer Kurve stalled, erhält einen zusätzlichen Energieverlust von 4 Energieeinheiten. Die Fluggeschwindigkeit kann jedoch niemals unter die auf dem Airspeed-Indikator angegebene Stall-Geschwindigkeit sinken.

Regel 5.5.14.3 Ein Flugzeug, das in einer Runde stalled, kann seine Waffen im selben Spielzug nicht benutzen. Dies betrifft sowohl fest montierte als auch flexibel montierte Waffen.

Beachte, dass dieser Abschnitt für Flugzeuge gilt, deren Geschwindigkeit über ihrer Stall-Geschwindigkeit liegt, wenn der Pilot einen Flying Skill Test, bei dem Versuch eine Kurve seines Flugzeugs enger zu fliegen, nicht besteht.

Damit ein Flugzeug fliegen kann, ist es notwendig, dass sich die Luft schnell genug über die Flügel bewegt, um genügend Auftrieb zu erzeugen, um das Gewicht des Flugzeugs zu tragen. Wenn das Flugzeug bei hoher Geschwindigkeit versucht, seinen Kurvenradius zu verringern, wird mehr G-Kraft ausgeübt. Das Flugzeug wird in Wirklichkeit schwerer und dann steigt die Mindestgeschwindigkeit für genügend Auftrieb. Wenn dieses Minimum die Geschwindigkeit erreicht, mit der das Flugzeug fliegt, kommt es zu einem Stall. Dieser Stall unterscheidet sich von einem normalen Stall dadurch, dass er bei einer höheren Geschwindigkeit abläuft, das Flugzeug kurvt und ein Flügel vor dem anderen stalled. Für einen kurzen Moment wird das Flugzeug so reagieren, als hätte es einen Flügel verloren. Das Flugzeug dreht sich in einer Snap-Roll um sich selbst, verliert an Höhe und der Pilot gewinnt erst wieder an Kontrolle, wenn das Flugzeug ausgeflogen ist und die Geschwindigkeit wieder erreicht wird.

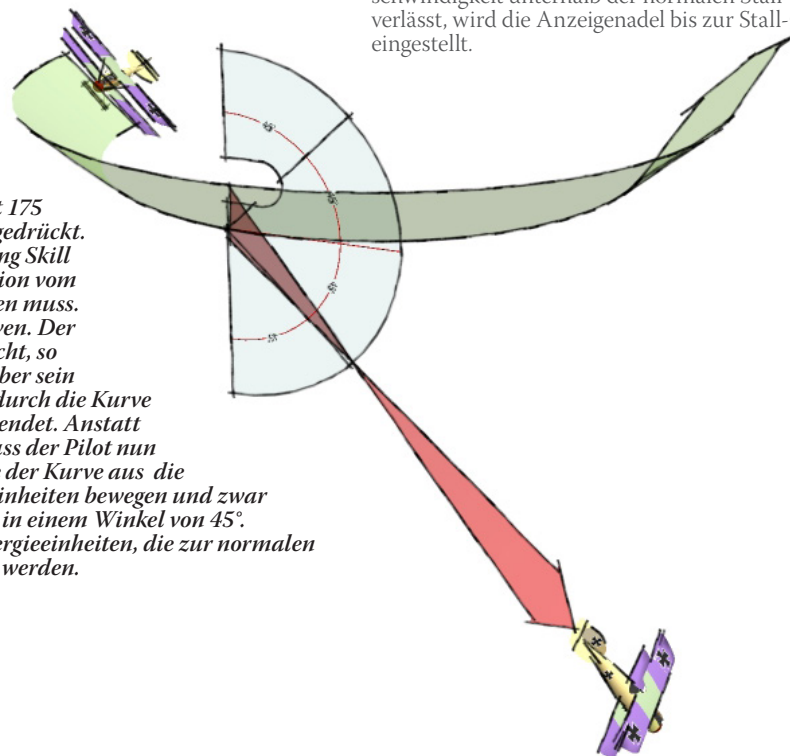
Wenn ein Pilot seinen Flying Skill Test bei einem Versuch, eine Kurve zu verengen, nicht besteht, siehe 5.5.6 Manöver / Turn. Er hat jetzt das Flugzeug über seine Grenzen getrieben und das Flugzeug zum Stall gebracht.

Wenn ein Flugzeug in einer Kurve stalled, geschieht dies immer auf halben Weg durch die Kurve, egal wie viele Bewegungseinheiten die Kurve hat. Wenn das Flugzeug 10 Bewegungseinheiten durch die Kurve fliegen sollte, wird es nun bei 5 Bewegungseinheiten stalled. Von diesem Punkt an werden die verbleibenden Bewegungseinheiten des Flugzeugs geradeaus und in einem Winkel von 45° nach unten zum Boden bewegt. Und das Flugzeug wird so geneigt, dass die Flügel auf einer Ebene mit dem Horizont stehen. Diese festgelegte Bewegung ist immer der Fall, egal in welche Richtung die ursprüngliche Kurve durchgeführt wurde.

Der Pilot gewinnt danach die Kontrolle über das Flugzeug zurück und setzt die nächste Bewegungsphase aus dieser Position fort. Im Energieanpassungsschritt verliert das Flugzeug 4 Energieeinheiten für den Stall, kann aber nicht unter die markierte Stall-Geschwindigkeit auf dem Cockpit-Panel sinken. Selbst wenn der Energieanpassungsschritt das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit unterhalb der normalen Stall-Geschwindigkeit verlässt, wird die Anzeigenadel bis zur Stall-Geschwindigkeit eingestellt.

Beispiel:

Ein Albatros D.Va wird mit 175 km/h durch eine D-Kurve gedrückt. Das bedeutet, dass ein Flying Skill Test mit einer -1 Modifikation vom Piloten durchgeführt werden muss. Siehe 5.5.6 Manöver / Kurven. Der Pilot besteht seinen Test nicht, so dass er nun die Kontrolle über sein Flugzeug auf halbem Weg durch die Kurve verliert und in einem Stall endet. Anstatt die Kurve zu vollenden, muss der Pilot nun das Flugzeug von der Mitte der Kurve aus die verbleibenden Bewegungseinheiten bewegen und zwar geradeaus und nach unten in einem Winkel von 45°. Das Flugzeug verliert 5 Energieeinheiten, die zur normalen Energieeinstellung addiert werden.



5.5.15 Manöver / Spin

immer im Kreis ...

- Regel 5.5.15.1** Ein Flugzeug im Spin/Trudeln hat keine Initiative und wird vor Flugzeugen mit Initiative bewegt. Ein Spin tritt auf, wenn ein Pilot einen Flying Skill Test unterhalb der Stall-Geschwindigkeit nicht bestanden hat, oder wenn ein Pilot sich bewusst dafür entscheidet, das Flugzeug in einen Spin zu bringen. Einige Ergebnisse aus der Schadenstabelle und der Kollisionstabelle können auch ein Flugzeug in einen Spin versetzen. Alle gegnerischen Schüsse auf ein trudelndes Flugzeug erhalten einen -6 Modifikator auf ihren Gunnery Skill Test. Ein Flugzeug im Spin kann seine Waffen nicht benutzen, und Bordschützen auch nicht.
- Regel 5.5.15.2** In dem Spielzug, in dem das Flugzeug in einen Spin eintritt, wird es auf dem Flight stand um zwei Bewegungseinheiten nach unten bewegt, oder mehr, wenn es in einen Spin von „Below Stall-Geschwindigkeit“ eintritt (siehe 5.5.11). Das Flugzeug wird so platziert, dass seine Nase senkrecht nach unten zeigt. Alle gegnerischen Schüsse auf ein trudelndes Flugzeug erhalten einen -6 Modifikator auf ihren Gunnery Skill Test.
- Regel 5.5.15.3** Jeder Spielzug, bei dem ein Flugzeug den Spielzug in einem Spin startet, wird das Flugzeug vertikal nach unten bewegt. Nach der Bewegung des Flugzeugs muss der Pilot einen Flying Skill Test ablegen. Wenn er Erfolg hat, ist das Flugzeug aus dem Spin heraus, und startet wie gewohnt den nächsten Spielzug. Der Pilot kann wählen, ob er das Flugzeug im Spin halten will und den Flying Skill Test ablehnt.
- Regel 5.5.15.4** Wenn der Pilot seinen Flying Skill Test erfolgreich absolviert hat und das Flugzeug aus dem Spin heraus ist, wird ein 1W12 gewürfelt. Dies gibt die Richtung an, in die das Flugzeug gerichtet ist, wenn es den Spin verlässt. Der Würfel wird als horizontale „Uhr“ gelesen, wobei 12 Uhr die Richtung ist, in die das Flugzeug bereits ausgerichtet ist.
- Regel 5.5.15.5** Die Geschwindigkeit eines trudelnden Flugzeugs verschiebt sich schließlich auf die erste Geschwindigkeitsstufe über der Stall-Geschwindigkeit. Wenn die Geschwindigkeit des Flugzeugs über oder unter diesem Wert liegt, wenn das Flugzeug in den Spin eintritt, wird die Geschwindigkeit um 6 Energieeinheiten pro Spielzug angepasst, bis dieser Geschwindigkeitswert erreicht ist. Während des Spins werden alle anderen Energieeinstellungen aufgehoben.

In einem Spin befinden sich ein oder beide Flügel in einem Stallzustand. Dies führt dazu, dass sich das Flugzeug in einer korkenzieherartigen Abwärtsbewegung dreht. Der Spin wird fortgesetzt, bis der Pilot das Flugzeug aus dem Spin bekommt. Die Geschwindigkeit in einem Spin ist nicht hoch, aber durch die Drehung ist das Flugzeug sehr schwer zu treffen. Deshalb kann es vorkommen, dass einige Piloten ihr Flugzeug absichtlich in einen Spin zwingen.

In ICOG gibt es zwei Möglichkeiten, unbeabsichtigt in einen Spin zu geraten.. Der erste ist ein gescheiterter Flying Skill Test beim Fliegen unterhalb der Stall-Geschwindigkeit und der zweite ist das Ergebnis einer Kollision oder eines Ergebnisses aus der Schadenstabelle. Es gibt auch zwei Möglichkeiten, um gezielt in einen Spin zu kommen. Eine davon ist eine Option, die der Pilot hat, wenn er einen Flying Skill Test während des Fliegens unter Stall-Geschwindigkeit erfolgreich absolviert hat, das Fliegen mit der Flugzeug Stall-Geschwindigkeit gibt auch die Möglichkeit eines absichtlichen Spin, wenn der Flying Skill Test erfolgreich ist.

Wenn ein Flugzeug in einen Spin geht, geschieht dies immer am Ende einer Bewegungsphase. Wenn ein Flugzeug zum ersten Mal im Spin bewegt wird, gilt Regel 5.5.15.2. Im nächsten Spielzug und alle Spielzüge danach, in denen sich das Flugzeug im Spin befindet, gilt Regel 5.5.15.3.

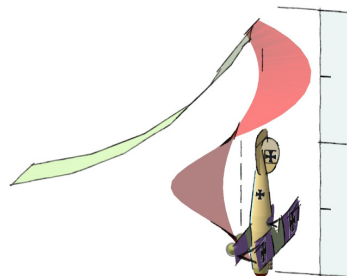
Wenn das Flugzeug aus dem Spin kommt, geschieht dies immer am Ende der Bewegungsphase.

Der nächste Spielzug ist wieder ein normaler. Ein 1W12 wird verwendet, um die Richtung zu bestimmen, in die das Flugzeug zeigt, wenn der Spin stoppt. Verwende den 1W12 als „Uhr“ und die aktuelle Position des Flugzeugs als „12“. Ein Wurf von beispielsweise 6 bedeutet, dass das Flugzeug den nächsten Spielzug in die entgegengesetzte Richtung startet. Beachte, dass das Flugzeug infolge des Spin immer noch gerade nach unten

zeigt, aber seine Flugrichtung wird durch seinen oberen Flügel angezeigt, d.h. wie es aus dem Sturzflug wieder aufsteigen kann. Die Geschwindigkeit in einem Spin wird sich immer eine Geschwindigkeitsstufe oberhalb der Stall-Geschwindigkeit der Flugzeuge einstellen.

Bei jeder Spielrunde in der sich das Flugzeug dreht, macht es eine Energieanpassung mit 6 Einheiten entweder nach oben oder nach unten, abhängig von der Geschwindigkeit des Flugzeugs, bis es den ersten Geschwindigkeitsschritt über Stall-Geschwindigkeit erreicht, wo es bleibt, bis das Flugzeug aus dem Spin heraus ist. Es werden keine weiteren Energieeinstellungen verwendet, wenn das Flugzeug in einem Spin ist. Alle üblichen Anpassungen für Höhe, Windwiderstand, Motorleistung usw. werden verworfen, solange sich das Flugzeug in einem Spin befindet.

Eine Modifikation von -6 auf den Gunnery Skill Test wird für jeden gegnerischen Schuss auf das sich drehende Flugzeug vorgenommen.



5.5.16 Manöver / Kollision

Glück oder Können?

- Regel 5.5.16.1** Ein Flugzeug, das nach seiner Bewegung näher als zwei Bewegungseinheiten an ein anderes Flugzeug, das bereits bewegt wurde, herankommt, riskiert die Gefahr einer Kollision. Der Pilot, der sich als Letzter bewegt hat, von nun an die aggressive Seite genannt, muss alle Luck Tests machen die er kann, mit seinen Wiederholungen (falls vorhanden), bis es ihm gelingt, den Luck Test zu bestehen. Wenn der Pilot seine Luck Tests nicht besteht, muss das Flugzeug, das sich zuerst bewegt hat, von jetzt an das Opfer genannt, dann einen Luck Test durchführen und zwar mit seinen Wiederholungen (Re-rolls), falls vorhanden, in der Hoffnung, den Luck-Test zu bestehen. Ein Pilot kann sich nicht weigern, einen Re-Roll in einem Luck Test für Kollisionen zu verwenden. Wenn alle Luck Tests fehlgeschlagen sind, wird vom Opfer ein Wurf auf die Kollisionstabelle gemacht. Wenn einer der Luck Tests erfolgreich ist, wird die Kollision vermieden und es passiert nichts. Im Fall von drei Flugzeugen oder mehr wird die Kollision, beginnend mit dem Flugzeug das sich zuerst bewegt hat, abgewickelt.
- Regel 5.5.16.2** Ein Flugzeug darf sich nicht näher als 2 Bewegungseinheiten zu einem anderen Flugzeug bewegen, es sei denn, das Ziel ist es, einen Schuss zu erzielen.
- Regel 5.5.16.3** Ein Flugzeug, das näher als 2 Bewegungseinheiten an den Boden, Landeinheiten, Ballons, Ballon-Kabel oder andere feste Objekte heran fliegt, muss einen Flying Skill Test machen, um eine Kollision zu vermeiden. Wenn der Flying Skill Test fehlgeschlagen ist, muss ein Wurf auf der Kollisionstabelle gemacht werden. Ausgenommen von dieser Regel sind Landungen und Notlandungen.

Oftmals kreuzen sich bei der Bewegung der Flugzeuge in ICOG zwei Flugrouten und es kann argumentiert werden, dass die beiden vielleicht den gleichen Luftraum zur gleichen Zeit beanspruchten. Aber es gibt keine Möglichkeit, eine solche Situation zu erkennen oder gar zu messen. Aus Gründen des Gameplays gibt es also keine Kollision zwischen den Flugzeugen während der Bewegung. Aber wenn die Bewegung des Flugzeugs erfolgt ist und zwei Flugzeuge nahe beieinander sein sollten, besteht die Gefahr einer Kollision.

Die Kollisionsregeln gelten jedes Mal, wenn sich ein Flugzeug innerhalb von 2 Bewegungseinheiten eines anderen Flugzeugs, des Bodens, Ballons oder Luftschiffen befindet. Es ist immer der kürzeste Abstand, der an den Modellen gemessen wird, so

dass selbst wenn es sich nur um eine Flügelspitze handelt, die sich innerhalb von 2 Bewegungseinheiten von beispielsweise einem Baum oder einem anderen Flugzeug befindet, die Kollisionsregeln gelten.

Es ist nur dann erlaubt, sich innerhalb der Kollisions-Distanz eines anderen Flugzeugs zu bewegen, wenn der Zweck darin besteht einen Schuss zu erzielen. Selbstmord-Rammen ist also nicht möglich. Beachte, dass, wenn ein Flugzeug für einen Schuss heran bewegt wird, auch die eigenen Flugzeuge bei einer Kollision erfasst werden können, auch wenn das Ziel, auf das geschossen wird, außerhalb der Kollisions-Distanz liegt.

Es gibt keine Beschränkung für die Bewegung in Bodennähe. Diese Entscheidung liegt ganz bei dem Piloten und seinem Urteilsvermögen, oder das Fehlen desselben.



COLLISION TABLE 1W20		
Der Würfelwurf wird durch die Geschwindigkeit des Flugzeugs modifiziert, die im Geschwindigkeitsband angegeben ist.	Stall speed	-3
	Slow Speed	-1
	Medium speed	0
	High speed	+1
	Dive speed	+3
Flugzeug Vs. Flugzeug	Flugzeug Vs. Ballons und Luftschiffe	Flugzeug Vs. Boden
18-20 Beide Flugzeuge explodieren in einem großen orangenen Feuerball, Rauch und Trümmern. Alle Flugzeuge innerhalb 3 Bewegungseinheiten würfeln einen unmodifizierten W20 auf die Damage Table. Alle an Bord werden getötet.	Sowohl das Flugzeug als auch der Ballon explodieren und fallen brennend zu Boden. Alle Flugzeuge innerhalb 3 Bewegungseinheiten würfeln einen unmodifizierten W20 auf die Damage Table. Alle an Bord werden getötet.	Das Flugzeug trifft mit dem Motor zuerst auf den Boden, der Motor schneidet sich durch den Gastank und landet im Gesicht des Piloten bevor alles in einem Meer von Flammen explodiert. Alle an Bord werden getötet.
15-17 Beide Flugzeuge werden zertrümmert und die Besatzung wird auf der Stelle getötet. (Der aggressive Teil wird von seinem eigenen Propeller enthauptet.)	Der Flügel des Flugzeugs wird abgerissen und trudelt zu Boden. Die Besatzung ist im Wrack gefangen und wird beim Zusammenstoß getötet. Der Ballon ist beschädigt und erhält 1W20+5 auf der Ballon Damage Table. Wenn das Kabel des Ballons getroffen wird, wird es durchtrennt und der Ballon wird weggetrieben.	Das Flugzeug wird beim Aufprall zerstört und die Trümmer über ein riesiges Gebiet verteilt. Alle an Bord werden getötet.
12-14 Die Flugzeuge treffen sich gegenseitig und beide gehen in einen Spin zu Boden. (Siehe 5.5.15) Beide Flugzeuge werden beschädigt und erhalten 5W6 Structural damage. Alle Kurven sind von nun an 3 Templates weiter als angegeben.	Das Flugzeug kollidiert mit dem Ballon und gerät in einen Spin. (Siehe 5.5.15) Die Kollision verursacht beim Flugzeug 3W6 in Structural damage. Der Ballon erleidet 1W20+8 auf der Ballon Table oder der Luftschiff Table. Trifft das Flugzeug das Ballonkabel, ist dieses verklemt und der Ballon kann nicht mehr heruntergezogen werden.	Das Flugzeug trifft mit einer Tragfläche auf den Boden und wirbelt herum, bis nichts mehr in einem Stück übrig ist. Der Pilot und die Crew können überleben, wenn sie den 4W6 in Fortitude Schaden, den sie erhalten, einstecken können.
8-11 Die Flugzeuge treffen sich gegenseitig und beide gehen in einen Spin zu Boden. (Siehe 5.5.15) Beide Flugzeuge werden beschädigt und erhalten 3W6 Structural damage. Alle Kurven sind von nun an 2 Templates weiter als angegeben.	Das Flugzeug kollidiert mit dem Ballon und gerät in einen Spin. (Siehe 5.5.15) Die Kollision verursacht beim Flugzeug 2W6 in Structural damage. Der Ballon erleidet 1W20 auf der Ballon Table oder der Luftschiff Table. Trifft das Flugzeug das Ballonkabel, ist dieses verklemt und der Ballon kann nicht mehr heruntergezogen werden.	Das Flugzeug trifft auf den Boden und pflügt sich eine Weile durch den Acker, bevor es anhält. Das Flugzeug ist zerstört und jedes Besatzungsmitglied an Bord nimmt 3W6 Fortitude Schaden.
4-7 Im letzten Moment reißen beide Flugzeuge herum und vermeiden eine Kollision. Beide Piloten müssen einen erfolgreichen Flying Skill Test absolvieren, oder ihr Flugzeug gerät in einen Spin. (Siehe. 5.5.15)	Im letzten Moment reißt der Pilot herum und vermeidet eine Kollision. Der Pilot muss einen erfolgreichen Flying Skill Test bestehen, oder sein Flugzeug gerät in einen Spin. (Siehe. 5.5.15)	Der Pilot vermeidet einen tödlichen Unfall nur knapp, indem er das Flugzeug an seine strukturellen Grenzen bringt. Der Pilot muss einen Structural Strength Test durchführen. (Dies gilt nur, wenn das Flugzeug aus der Situation herausmanövrieren kann, andernfalls wird das Ergebnis von 8-11 in dieser Tabelle verwendet)
1-3 Der "aggressive" Teil trifft das Fahrwerk des "Opfers" und gerät in einen Spin. (Siehe 5.5.15) Er erleidet auch einen Structural damage von 4W6. Das "Opfer" muss nun später eine Notlandung machen, kann aber bleiben und das Spiel ausfechten.	Der Pilot vermeidet einen tödlichen Unfall nur knapp, indem er das Flugzeug an seine strukturellen Grenzen bringt. Der Pilot muss einen Structural Strength Test durchführen.	Nur knapp vermeidet der Pilot die Kollision, nur die Flügelspitze kommt in Kontakt und das Flugzeug erleidet 2W6 Structural damage. (Dies gilt nur, wenn das Flugzeug aus der Situation herausmanövrieren kann, andernfalls wird das Ergebnis von 8-11 in dieser Tabelle verwendet)

5.5.17 Manöver / Landung

Wenn der Pilot überlebt, ist es eine gute Landung ...

Regel 5.5.17.1 Die Landungen müssen bei Stall-Geschwindigkeit und auf einer Start- und Landebahn erfolgen. Für alle anderen Arten von Landungen, würfeln für das Ergebnis auf dem Emergency-Landing-Table.

Um ein Flugzeug in ICOG zu landen, kann der Pilot sein Flugzeug einfach bis zu dem Punkt manövrieren, an dem er landen will, und sicherstellen, dass die Geschwindigkeit des Flugzeugs in der gleichen Spielrunde mit Stall-Geschwindigkeit endet. Wenn der Pilot auf einer Piste bei Stall-Geschwindigkeit landet, würfelt er keine Tests, die Landung ist automatisch erfolgreich. Die Regeln der Kollision mit dem Boden gelten nicht, wenn der Pilot eine Landung angekündigt hat.

Wenn die Fluggeschwindigkeit beim Versuch, auf einer Landebahn zu landen über der Stall-Geschwindigkeit liegt, konsultiere den unteren Teil des Emergency-Landing-Tables. Dies gibt das Ergebnis der Landung an, eine Modifikation von +4 für die Landung auf einer Landebahn, und -1 für jeden Geschwindigkeitsschritt über der Stall-Geschwindigkeit ist für den Flying Skill Test wirksam.

Wenn der Pilot sein Flugzeug irgendwo anders als auf einer Landebahn landet, würfelt er auf dem Emergency-Landing-Table mit den Modifikationen im oberen Teil des Emergency-Landing-Table.

Notlandungen können in verschiedenen Situationen erforderlich sein. Wenn das Flugzeug nicht zu seiner Einsatzbasis gelangen kann oder wenn das Flugzeug einen Schaden erlitten hat, der ausdrücklich vorsieht, dass es bei seiner Landung einen Emergency Landing Test durchführen muss.

Wenn ein Flugzeug eine Notlandung auf der Spielplatte durchführt, wird das Gelände beurteilt und der am besten geeignete Modifikator aus dem oberen Teil des Emergency-Landing-Tables angewendet und im folgenden Flying Skill Test verwendet. Wenn das Flugzeug außerhalb der Spielplatten landet, wird ein Luck Test verwendet, um die Modifikationen des Flying Skill Test zu finden.

Beispiel 1

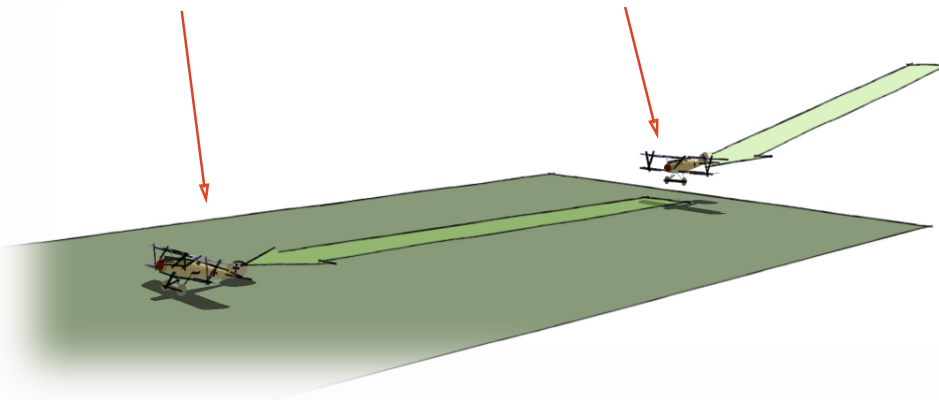
Ein Albatros setzt zur Landung an. Der Pilot kündigt eine Landung an und plant eine Bewegung, die ihn am Anfang der Landebahn herunterbringen wird. Er stellt sicher, dass das Gaspedal zurückgefahren ist, so dass seine Geschwindigkeit beim Aufsetzen auf Stall-Geschwindigkeit steht

Daher muss er keinen Flying Skill Test durchführen, um das Flugzeug zu landen, am Ende der Bewegungsphase landet das Flugzeug auf der Landebahn.

Im nächsten Spielzug bewegt sich das Flugzeug 8.5 Bewegungseinheiten, entsprechend der Albatros Stall-Geschwindigkeit. Am Ende der Bewegungsphase verlieren die Piloten die verbleibende Geschwindigkeit und das Flugzeug ist nun stationär.

Zweiter Spielzug: Das Flugzeug wird mit seiner Stall-Geschwindigkeit bewegt und hält dort an.

Erster Spielzug: Landung wird angekündigt, das Flugzeug beendet den Zug mit Stall-Geschwindigkeit



Beispiel 2

Ein Albatros wurde getroffen, und der Motor ist tot. Der Pilot ist auf der Suche nach einem Platz, um eine Notlandung auf den Spielplatten durchzuführen. Der Pilot findet ein Feld, das einer weichen Wiese mit einigen Gräben ähnelt. Er findet die Beschreibung, die am besten passt im oberen Teil der Emergency-Table und es gibt eine Modifikation von -3. Die Flugzeuggeschwindigkeit ist zu hoch, es fliegt mit einer Geschwindigkeitsstufe mehr als Stall-Geschwindigkeit, was eine weitere Modifikation von -1 ergibt. Der Pilot bewegt das Flugzeug und würfelt den Test auf dem Landing-Result-Table. Der Pilot hat einen Wert von 14 im Flying-Skill, modifiziert mit -3 für den Standort und -1 für die Geschwindigkeit des Flugzeugs. Er würfelt eine 11 und erhält damit -1 Erfolg. So wird der Albatros unsanft gelandet, wobei der Pilot mit 1W4 verwundet wird, und das Flugzeug nimmt 1W6 strukturellen Schaden.

EMERGENCY LANDING TABLE 1W20 LUCK TEST

Wird auf Spielfeldern mit modelliertem Gelände gespielt, entscheidet das Gelände, auf dem das Flugzeug landet, über die Modifikation. Wähle die am besten geeignete Modifikation in der folgenden Tabelle.

Wenn die Notlandung außerhalb des Spielfelds stattfindet oder wenn ohne Spielbrett gespielt wird, wird ein Luck Test für den Piloten durchgeführt und die Modifikation ist in der folgenden Tabelle zu finden.

Die Modifikation wird auf die nachfolgenden Würfe auf der Landing Result Tabelle angewendet.

† Wenn das Flugzeug weiterfliegen kann, wird es immer die Notlandung auf einem Flugplatz durchführen.

Ergebnis	Ort der Landung	1W20 Luck Test	Modifikation für Landing Result Tabelle
†	Flugplatz		+4
0+	festes Grasfeld		+2
-1 bis -3	Feld mit ein paar Kühen und einer Hecke am Ende		0
-4 bis -5	weiche Wiese mit kreuzenden Gräben		-3
-6 bis -8	altes Schlachtfeld mit Granattrichtern und rostigem Stacheldraht		-5
-8 +	Waldfläche mit abgeknickten Eichen		-8

LANDING RESULT TABLE 1W20 FLYING SKILL TEST

Der Würfelwurf bei der Landung wird entsprechend dem Landeplatz modifiziert.

Wenn das Flugzeug brennt, füge -3 zum Modifikator hinzu.

Wenn das Flugzeug sein Fahrwerk verloren hat, füge -1 zum Modifikator hinzu.

Für jeden Geschwindigkeitsschritt über der Stall-Geschwindigkeit füge -1 zum Modifikator hinzu.

Flugboote und Flugzeuge mit Schwimmkörpern erhöhen den Modifikator bei einer Notlandung an Land um -4, aber um +4, wenn die Notlandung auf dem Wasser erfolgt.

Ergebnis	Ergebnis, Notlandung an Land	Ergebnis, Notlandung auf dem Wasser
0+	Perfekte Landung.	Perfekte Landung. Das Flugzeug schwimmt.
-1 bis -3	Raue Landung, das Flugzeug kippt am Ende um. Der Pilot ist verwundet. Fortitude minus 1W4. Das Flugzeug ist beschädigt und verliert 1W6 in Structural Strength.	Raue Landung, das Flugzeug sinkt. Der Pilot ist verwundet. Fortitude minus 1W3. Ein erfolgreicher Luck Test wird benötigt, um nicht mit zu versinken.
-4 bis -5	Ein Flügel berührt den Boden und das Flugzeug setzt ein zweimal sehr unsanft auf bevor es anhält. Der Pilot ist verwundet. Fortitude minus 1W6. Das Flugzeug ist beschädigt und verliert 1W6+3 in Structural Strength.	Ein Flügel berührt das Wasser und das Flugzeug kippt um. Der Pilot ist verwundet. Fortitude minus 1W4. Ein erfolgreicher Luck Test, modifiziert mit -2, wird benötigt, um nicht mit zu versinken.
-6 bis -8	Alles ist in Ordnung bis das Flugzeug mit voller Wucht auf ein Hindernis trifft. Der Pilot ist verwundet. Fortitude minus 2W6. Das Flugzeug ist beschädigt und verliert 2W6 in Structural Strength.	Alles ist in Ordnung bis das Flugzeug mit voller Wucht eine Welle trifft. Der Pilot ist verwundet. Fortitude minus 2W4. Ein erfolgreicher Luck Test, modifiziert mit -5, wird benötigt, um nicht mit zu versinken.

5.5.18 Manöver / Start

Vollgas und dabei auf die Kühe achten

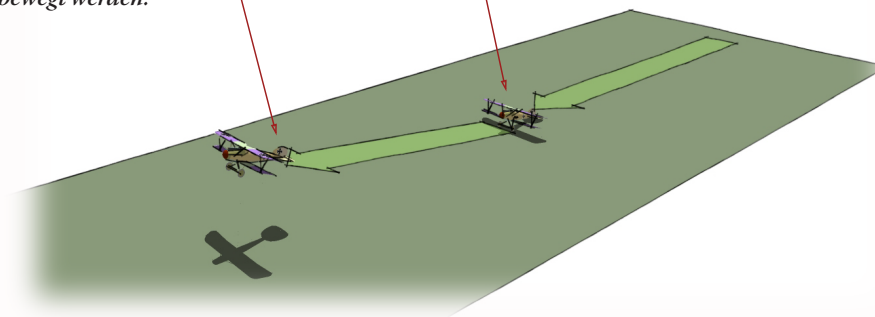
Regel 5.5.18.1 In dem Spielzug, in dem das Flugzeug startet, wird die Geschwindigkeit auf Stall-Geschwindigkeit eingestellt. Am Ende der Bewegungsphase wird die Geschwindigkeit mit +1 Energieeinheit angehoben. Das Flugzeug kann in dem Spielzug, in dem es startet, nicht an Höhe gewinnen. Ab dem nächsten Spielzug ist das Flugzeug in der Luft.

Wenn ein Flugzeug startet, muss es Geschwindigkeit aufbauen, bevor es abheben kann. In dem Spielzug, in dem ein Start angekündigt wird, wird das Flugzeug an der Stelle platziert, von der aus es starten wird, wenn es nicht bereits dort platziert wurde. Der Pilot muss dann die erste Bewegungsphase damit verbringen, dass das Flugzeug beschleunigt wird, um die Startgeschwindigkeit zu erreichen. Dies geschieht, indem das Flugzeug mit Stall-Geschwindigkeit gestartet wird und die Stall-Geschwindigkeit als die Anzahl der

Bewegungseinheiten verwendet wird, die das Flugzeug in der ersten Bewegungsphase bewegt wird. Da das Flugzeug nicht steigt oder anderweitig manövriert, erhält es am Ende der Bewegungsphase 1 Energieeinheit und beschleunigt dort auf den ersten Geschwindigkeitsschritt über Stall-Geschwindigkeit. (Siehe 5.7.4). Die folgende Bewegungsphase ist das Flugzeug in der Luft und wird wie gewohnt bewegt.

Erster Spielzug: Das Flugzeug startet mit Stall-Geschwindigkeit. Keine Manöver oder Steigflüge erlaubt, das Flugzeug erhält eine Energieeinheit.

Zweiter Spielzug: Das Flugzeug ist in der Luft und kann wie gewohnt bewegt werden.



5.5.19 Manöver / Rückenflug

Schnallen Sie sich an und pumpen Sie Druck in den Tank..

Regel 5.5.19.1 Rückenflug ist, wenn ein Flugzeug kopfüber fliegt und der Winkel der Flügel und des Rumpfes weniger als 45° relativ zum Boden beträgt.

Regel 5.5.19.2 Wenn ein Flugzeug seine Bewegungsphase in zwei oder mehr aufeinander folgenden Spielzügen umgedreht beendet, besteht die Gefahr eines Motorausfalls. Der Pilot muss einen Flying Skill Test durchführen, wenn der Test nicht bestanden wird, bleibt der Motor stehen. Siehe 5.7.5.2. Das Flugzeug verliert Energieeinheiten, die seinem Motorausfallwert auf dem Cockpit-Panel entsprechen. In der nächsten Manöverphase kann der Pilot versuchen, den Motor neu zu starten. siehe 5.7.5.3

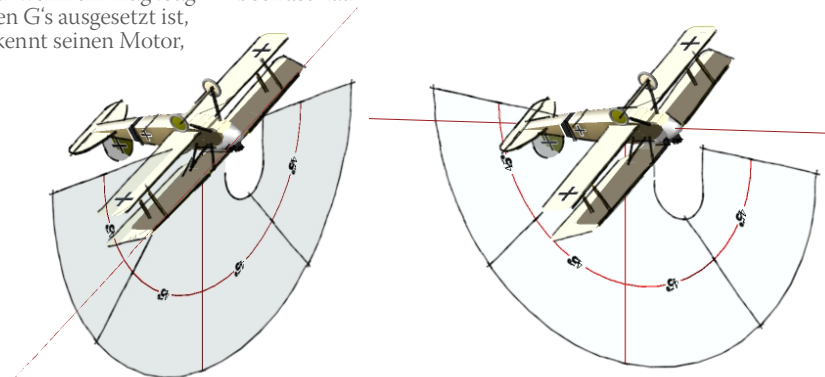
Wenn ein Flugzeug umgekehrt fliegt, besteht die Gefahr, dass der Vergaser absäuft, die Ölpumpe kein Öl zu den Zylindern pumpen kann oder der Kraftstofftank nicht in der Lage ist, dem Motor Benzin zuzuführen. Es ist nicht gesund für einen Motor auf den Kopf gestellt zu werden, aber wenn ein Flugzeug geflogen wird, so dass es immer zu positiven G's ausgesetzt ist, oder der Pilot ist sehr zurückhaltend und kennt seinen Motor,

dann kann er sich aus Schwierigkeiten heraushalten. Es wird durch einen Flying Skill Test dargestellt, der Pilot muss würfeln, wenn er in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Runden seinen Zug mit dem Flugzeug in umgekehrter Position beendet hat.

Beispiel:

Um zu messen, ob ein Flugzeug umgekehrt ist, wird das Arc-Template verwendet.

Wenn sowohl die Flügel als auch der Rumpf weniger als 45°, relativ zum Boden sind, ist das Flugzeug umgekehrt. Wenn nur eine der Achsen mehr als 45° beträgt, fliegt das Flugzeug nicht umgekehrt.



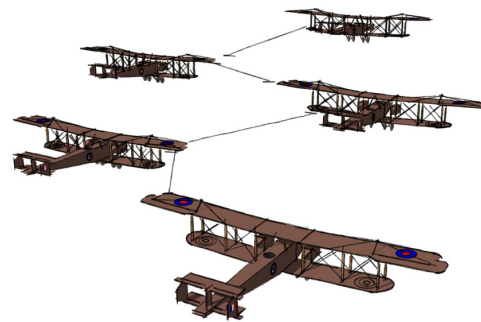
5.5.20 Manöver / Formationsflug

Bleib dicht bei mir...

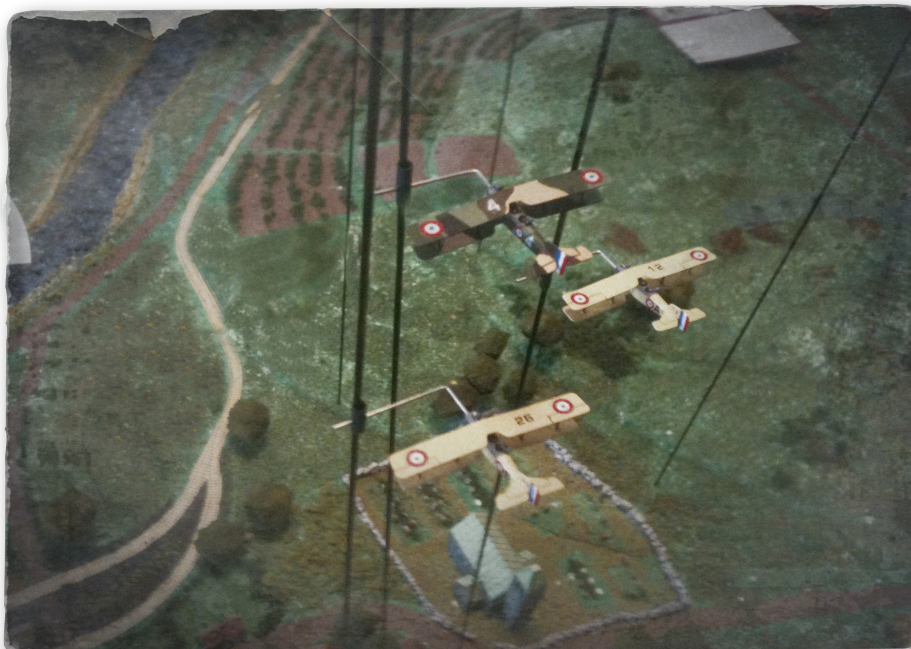
- Regel 5.5.20.1** Formationsflug kann nur von zwei oder mehr Flugzeugen mit zusätzlichen Bordschützen an Bord genutzt werden. Der Formationsflug wird vor dem Initiativwurf deklariert. Flugzeuge, die in Formation fliegen, würfeln nicht die Initiative und erhalten automatisch die niedrigste Initiative, so dass sie sich zuerst in der Bewegungsphase bewegen, aber erst nach Flugzeugen, die in Brand geraten oder in einem Stall sind. Alle Flugzeuge in der Formation werden gleichzeitig bewegt und müssen innerhalb von 4 Bewegungseinheiten voneinander entfernt bleiben.
- Regel 5.5.20.2** Flugzeuge in Formationen können keine Manöver durchführen. Flugzeuge in Formation dürfen nur mit maximal 4 Bewegungseinheiten im vertikalen und horizontalen Flugzug von ihrem Kurs abweichen.
- Regel 5.5.20.3** Bordschützen in Flugzeugen, die in Formation fliegen, würfeln in der Schussphase keinen Initiativwurf. Siehe 6.1 Schussreihenfolge. Sie feuern automatisch mit einer besseren Initiative als alle angreifenden Flugzeuge. Im Fall von mehreren angreifenden Flugzeugen, schießen die Bordschützen unmittelbar vor dem ersten der angreifenden Flugzeuge.
- Regel 5.5.20.4** Bordschützen auf Flugzeugen, die in Formation fliegen, die auf Flugzeuge schießen wollen, die nicht die Formation angreifen, würfeln in der Schussphase nicht den Initiativwurf. Siehe 6.1 Schussreihenfolge, Sie schießen automatisch am Ende der Schussphase.

Der Formationsflug kann von allen Zweisitzern und Flugzeugen mit Bordschützen an Bord verwendet werden. Wenn Flugzeuge in Formation fliegen, fliegen sie so nah beieinander, dass sie in der Lage sind, sich gegenseitig mit ihren Bordschützen zu schützen. Sie schränkt jedoch die Manövrierfähigkeit ein, da alle Flugzeuge ihren Platz in der Formation behalten müssen. Die Regel des Formationsfliegens wird angewendet, wenn zwei oder mehr Flugzeuge sich gegenseitig schützen wollen. Flugzeuge in einer Formation dürfen maximal 4 Bewegungseinheiten voneinander entfernt sein.

Der große Vorteil für Bordschützen in Formation ist die Fähigkeit, vor allen angreifenden Flugzeugen zu schießen. Der Nachteil besteht darin, dass sie aufgrund ihres Fokus auf den Schutz der Formation die letzten Flugzeuge sein werden, die in der Schussphase schießen, wenn sie auf andere Ziele schießen wollen, und dass sich eine Formation immer zuerst bewegt, so dass die Flugbahn für alle Feinde vorhersehbar ist.



Die Abstände zwischen den Flugzeugen in Formation betragen maximal 4 Bewegungseinheiten.



5.6 Wie bewegt man ein Flugzeug

Hantieren mit kleinen Modellen ...

Nachdem alle notwendigen Berechnungen durchgeführt und die Endposition festgelegt wurde, ist es Zeit, das Flugzeug zu bewegen. Es gibt keine Regeln, wie man das Flugzeug bewegt, nur einige Hinweise.

Holen Sie sich Hilfe

Lassen Sie Ihren Gegner bei der physischen Bewegung helfen, indem Sie entweder die Vorlagen halten oder das Flugzeug bewegen, wenn die neue Position gefunden wurde. Neben dem sozialen Aspekt ist die positive Seite, dass es keine Meinungsverschiedenheiten über eine Bewegung geben sollte.



Verwenden Sie das gerade Move-Template

Anstatt 4 verschiedene Turn-Templates auszuprobieren, um festzustellen, welche verwendet werden soll, beginnen Sie mit dem geraden Template. Biegen Sie es so, dass es zu der Kurve passt, die das Flugzeug angekündigt hat und versuchen Sie dann, ein Turn-Template darauf zu setzen und es ist leicht zu sehen, welches Turn-Template verwendet werden kann.



Bewegungsphase

Wie bewegt man ein Flugzeug

Denke daran, die Höhe zu messen

Miss die Höhe, bevor das Flugzeug bewegt wird. Überraschenderweise vergisst man oft, die Höhe vor einem Zug zu messen. Wenn der Zug beendet ist und der Schritt der Energieanpassung beginnt, weiß man oft nicht mehr genau, wie viel das Flugzeug gestiegen oder gesunken ist.



Stich es rein

Halte das Flugzeug an der Position, an der es enden soll, und nimm mit der anderen Hand das spitze Ende des Carbonstaves und drücke es in das Spielbrett. Die Hand, die zum Einsetzen des Flight Stand verwendet wird, sollte in der Nähe des Spielbretts gehalten werden. Wenn die Hand zu hoch gehalten wird, biegt sich der Stab leicht, wenn er in das Spielbrett geschoben wird, und wenn sie loslässt, richtet sich der Kohlefaser Flight Stand aus, und die Position des Flugzeugs ist nicht mehr die Richtige.



5.7 Energieanpassung

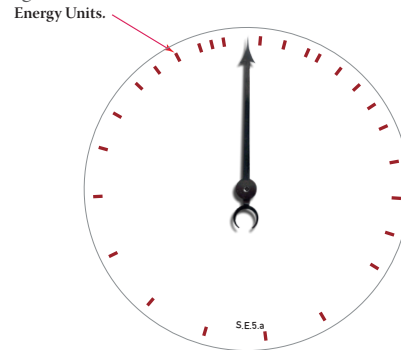
Die Kunst, rote Punkte zu zählen ...

Die Geschwindigkeit ist ein sehr wichtiger Faktor des Fliegens, da sie das Flugzeug in Bewegung hält. Je mehr Geschwindigkeit desto mehr Auftrieb entsteht und somit mehr Raum für Manöver. Zu viel Geschwindigkeit kann das Flugzeug beschädigen, die Leinwand kann abgerissen werden, die Flügel fangen an zu flattern und kurven mit zu hoher Geschwindigkeit, kann dem Flugzeug eine tödliche G-Last auferlegen. Nicht genug Geschwindigkeit und das Flugzeug hört auf zu fliegen. Die Geschwindigkeit eines Flugzeugs ist eng mit seiner Höhe verbunden. Die Höhe ist praktisch eine „Geschwindigkeitsbank“, die Geschwindigkeit kann gegen Höhe eingetauscht werden und die Höhe gegen Geschwindigkeit. Wenn das Flugzeug auf niedriger Geschwindigkeit ist, kann es nicht viel Höhe kaufen, aber es kann immer stürzen und dabei wieder Geschwindigkeit aufnehmen. Aber sobald sich das Flugzeug in geringer Höhe, bei niedriger Geschwindigkeit befindet, sind seine Möglichkeiten erschöpft. Denke daran, der Boden hat eine sehr hohe Kill-Rate!

Aus diesem Grund werden Geschwindigkeitsverlust und -gewinn bei ICOG nicht in km/h angegeben. Es ist immer mit der Höhenänderung des Flugzeugs während einer Spielrunde verbunden. Die ICOG-Messung für diese Änderung der kinetischen Energie eines Flugzeugs wird als Energieeinheiten bezeichnet.

Jedes Manöver und jede Änderung in der Höhe addiert oder subtrahiert eine Anzahl von Energieeinheiten. Am Ende der Bewegungsphase werden alle diese Änderungen addiert, und

das Ergebnis ist eine Anzahl von Energieeinheiten, aus denen das Flugzeug Geschwindigkeit gewinnt oder verliert. Auf der durchsichtigen Scheibe des Cockpit Panels, auf dem sich die Anzeigenadel befindet, sind auf jeder Seite der Nadel einige kleine rote Punkte aufgedruckt. Diese roten Punkte sind Energieeinheiten und werden zur Umwandlung der Energie in Geschwindigkeit in km/h verwendet.



Nachdem die Kosten in Energieeinheiten aus Manövern, Höhenänderungen und Gasdrosselungen aufsummiert wurden, wird die Fluggeschwindigkeit durch Bewegen der Anzeigenadel und der Anzahl der Energieeinheiten, die das Flugzeug verloren oder gewonnen hat, angepasst.

5.7.1 Energieanpassung / Energieeinheiten

Zwei Punkte nach vorn ...

Regel 5.7.1.1 Unmittelbar nach der Bewegung des Flugzeugs wird die Änderung seiner Energie an der Geschwindigkeitsanzeige eingestellt. Alle Gewinne und Verluste in Energieeinheiten sind vor dem Einstellen der Anzeigenadel der Geschwindigkeitsanzeige zu berechnen. Bei einem negativen Ergebnis wird die Nadel gegen den Uhrzeigersinn bewegt, bei einem positiven Ergebnis wird die Nadel im Uhrzeigersinn bewegt.

Regel 5.7.1.2 Wenn sich die Anzeigenadel nach der Energieeinstellung zwischen zwei Geschwindigkeitsstufen befindet, wird auf die nächste Geschwindigkeitsstufe aufgerundet. Wenn die Geschwindigkeit des Flugzeugs über seiner Höchstgeschwindigkeit liegt, gilt jede 5 km/h Schrittweite als Geschwindigkeitsstufe.

Energieeinheiten sind durch rote Punkte gekennzeichnet, die auf der transparenten Scheibe mit der Geschwindigkeitsanzeige aufgedruckt sind. Die Energieeinheiten sind von Flugzeug zu Flugzeug unterschiedlich angeordnet. Der Unterschied im Abstand zwischen den Energieeinheiten bezeichnet die Fähigkeit des Flugzeugs, die Geschwindigkeit zu erhöhen oder zu verringern und ist ein kombiniertes Maß für Motorleistung, Luftwiderstand, Gewicht und alles andere, dass die Beschleunigung oder Verzögerung der Flugzeuge beeinflusst.

Später in diesem Abschnitt wird genau festgelegt, wie viele Energieeinheiten durch verschiedene Manöver, Höhenänderungen und anderen Faktoren verloren oder gewonnen werden. Allen gemeinsam ist, dass alle das Flugzeug betreffenden Energieeinheiten addiert werden, bevor die Nadel der Geschwindigkeitsanzeige bewegt wird. Um die Anzeigenadel zu bewegen, nimm einfach die Anpassung der Energieeinheiten vor und zähle die gleiche Anzahl von roten Punkten auf beiden Seiten der Anzeigenadel. Zähle gegen den Uhrzeigersinn, wenn es sich um eine negative Anzahl handelt, im Uhrzeigersinn, wenn es sich um eine positive Einstellung handelt. Beachte, mit welcher Geschwindigkeit die Energieeinheit übereinstimmt. Bewege nun den Zeiger auf diese Geschwindigkeit. Zum Beispiel hat ein Flugzeug 4 Bewegungseinheiten an Höhe verloren und es verwendete 2 Manöver, in der gleichen Bewegungsphase hat es 4 Energieeinheiten für den Sturzflug erhalten und 2 Energieeinheiten durch die Manöver verloren. Es kann verlockend

sein, die Anzeigenadel 4 Energieeinheiten vorwärts und dann 2 zurück zu bewegen, aber dies kann zu einem falschen Ergebnis führen. Der richtige Weg ist, sie zuerst zusammen zu zählen. Das sind 4 Energieeinheiten gewonnen, abzüglich der 2, die verloren wurden, was zu insgesamt 2 gewonnenen Energieeinheiten führt. Bewege nun die Anzeigenadel 2 Energieeinheiten. Wenn sich die Anzeigenadel nach der Anpassung zwischen zwei Geschwindigkeitsstufen befindet, wird auf die nächstgelegene Geschwindigkeitsstufe aufgerundet. Wenn die Geschwindigkeit des Flugzeugs über seiner Höchstgeschwindigkeit liegt, gelten alle 5 km/h-Schritte als Geschwindigkeitsstufe. Dies hat den Effekt, dass die meisten Flugzeuge bei niedriger Geschwindigkeit mehr Energieeinheiten verbrauchen können, ohne Geschwindigkeit zu verlieren. Und bei hoher Geschwindigkeit wird der Verlust von Energieeinheiten erheblich mehr Geschwindigkeit kosten.

Das Flugzeug gewinnt 2 Energieeinheiten. Die Nadel wird auf 120 km/h bewegt und dann auf die nächste Geschwindigkeitsstufe bei 125 km/h aufgerundet.



Bewegungsphase

Energieanpassung / Energieeinheiten

Beispiel 1

Eine Se5a, die mit 185 km/h fliegt, hat eine Steigkurve gemacht, um an Höhe zu gewinnen. Die Se5a stieg 5 Bewegungseinheiten und verwendete 1 Manöver. Es ergibt sich ein Gesamtverlust von 6 Energieeinheiten. Der Pilot zählt nun 6 rote Punkte an Energieeinheiten zurück und landet auf 135 km/h. 135 km/h liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsstufen, daher muss auf die nächstgelegene Geschwindigkeitsstufe aufgerundet werden. Der Spieler bewegt die Anzeigenadel bis auf 145 km/h.

The airplane loses 6 Energy units.
The needle is moved from 185 Km/h to 135 Km/h
And then rounded up to next Speed step at 145 Km/h



Beispiel 2

Eine Se5a stürzt mit zwei Bewegungseinheiten und macht gleichzeitig eine Kurve. Das ergibt 2 Energieeinheiten für den Sturzflug und 1 verlorene Einheit für das Manöver. Insgesamt 1 Energieeinheit gewonnen, bedeutet dies, dass die Anzeigenadel auf 145 km/h bewegt wird.

The airplane gains a total of 1 Energy unit.
The needle is moved from 125 Km/h to 130 Km/h
And then rounded up to next Speed step at 145 Km/h



5.7.2 Energieanpassung / Manöver

Wo ist die Geschwindigkeit geblieben? ...

Jedes Mal, wenn ein Flugzeug ein Manöver durchführt, verliert es Energie.

Der Verlust in Energieeinheiten beträgt mindestens 1 Energieeinheit für jede Kurve. Eine Kurve ist definiert als etwas, das nicht geradeaus geht, es muss kein Turn Template sein, selbst eine noch so geringe Abweichung von der Geraden wird als Kurve betrachtet. Wenn eine Kurve in einen engeren Radius

gedrückt wird, kann der Energieverlust wesentlich höher sein. Rollen, Sturzflüge, Seitwärtsbewegungen und viele andere Manöver kosten eine oder mehrere Energieeinheiten. Der genaue Energieverlust für Manöver wird in Abschnitt 5.5 ausführlich erläutert.

Hier sehen Sie eine Liste der Kosten in Energieeinheiten für jedes Manöver.

MANEUVER LIST			
MANÖVER		Pilot Actions	Energy unit loss
Geradeaus	Das Flugzeug setzt seine Flugrichtung geradeaus fort.	0	0
Rollen	Das Flugzeug rollt bis zu 180° um seine Längsachse.	1	1
Vertikaler Sturzflug	Das Flugzeug stürzt vertikal nach unten.	1	1
Kurven / Turns	Das Flugzeug kurvt in jede Richtung.	1	1+ **
Driften / Side slip	Das Flugzeug driftet zu beiden Seiten.	1	1-5
Rollen nach der Bewegung	Das Flugzeug wird nach der Bewegung um 45° gedreht.	0	0
Stall	Das Flugzeug stallt, entweder absichtlich oder als Folge eines Manövers.	0	0 *
Immelman	Das Flugzeug stallt mit der Absicht, einen Immelman durchzuführen.	1	0 *
Spin	Das Flugzeug ist in einem Spin, absichtlich oder als Folge von Manövern oder Schäden.	0	0 *
Landung	Das Flugzeug landet.	2	0
Start	Das Flugzeug startet.	1	0
Neustart	Der Pilot versucht, seinen Motor neu zu starten.	1	0
Sonstige Aktionen	Der Pilot repariert sein MG, bedient ein Radio oder eine Kamera usw.	1+	0

* Beachte, dass diese Manöver keinen normalen Energieeinheitenverlust haben, sondern der Energieverlust wird durch das Manöver bestimmt.
** Beachte, dass, wenn ein Flugzeug eine engere Turn Template verwendet, der Verlust der Energieeinheit höher ist. Siehe 5.5.6.

5.7.3 Energieanpassung / Veränderung der Höhe

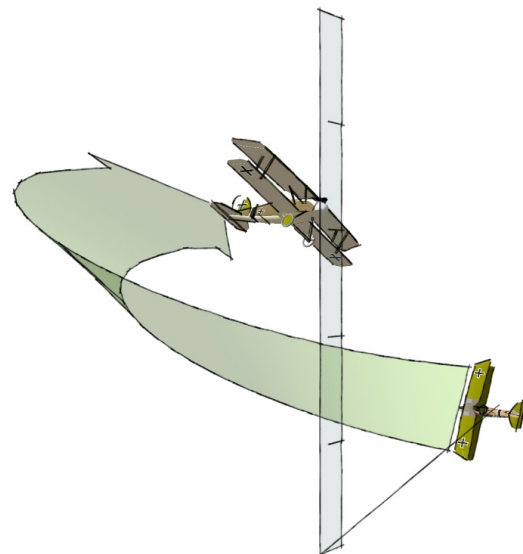
bergauf, bergab ...

Regel 5.7.3.1 Für jede Bewegungseinheit die ein Flugzeug in einer Bewegungsphase steigt, verliert es 1 Energieeinheit. Für jede Bewegungseinheit die ein Flugzeug in einer Bewegungsphase sinkt, erhält es 1 Energieeinheit. Wenn sich das Flugzeug nach der Bewegung zwischen zwei Bewegungseinheiten befindet, wird immer auf die nächste vollständige Bewegungseinheit aufgerundet. Beachten Sie, dass die Anzahl der Bewegungseinheiten geändert wird, nicht die physische Position des Flugzeugs.

Denke daran, die Höhe des Flugzeugs zu notieren, bevor es bewegt wird, so ist es einfacher, später die Höhenänderung zu messen.

Beim Bewegen des Flugzeugs ist es nicht notwendig, es genau so zu bewegen, so dass es eine komplette Bewegungseinheit beim Steigen oder Sinken trifft, weshalb der Betrag später aufgerundet wird, anstatt das Flugzeug zu bewegen. Und es wird immer aufgerundet. So wird beispielsweise ein Sturzflug von 6,5 Bewegungseinheiten auf 7 aufgerundet, und damit beträgt der Energiegewinn 7 Energieeinheiten.

Beispiel
Eine Halberstadt CL.II ist um 3,5 Bewegungseinheiten gestiegen. Der Verlust in Energieeinheiten wird von 3,5 auf 4 aufgerundet.



5.7.4 Energieanpassung / Beschleunigung

von 0 auf 200 in 10 Runden ...

Regel 5.7.4.1 Ein Flugzeug darf nur 1 Energieeinheit pro Bewegungsphase beschleunigen. Und nur, wenn es keine Manöver durchgeführt hat, weder gestiegen noch gesunken ist und die Geschwindigkeit unter der Höchstgeschwindigkeit liegt.

Ein Flugzeug bei ICOG fliegt immer mit Vollgas, es sei denn, der Pilot beschließt, den Motor zu drosseln. Da der Motor bereits mit Vollgas betrieben wird, kann er durch Motorkraft nur dann beschleunigen, wenn das Flugzeug langsamer als seine

Höchstgeschwindigkeit fliegt und das Flugzeug auf andere Weise keine Energieeinheiten erhält oder verliert. Der Energiegewinn aus einem Sturzflug berücksichtigt bereits, dass der Motor mit Vollgas läuft.

5.7.5 Energieanpassung / Gashebel

Flugzeuge können auch ertrinken und hungern ...

Regel 5.7.5.1 Der Pilot kann durch Herunterdrehen des Motors Verluste in Energieeinheiten erleiden. Der Verlust in Energieeinheiten ist optional, darf aber den Wert von „Ihrottle“ auf dem Cockpit-Panel nicht überschreiten.

Regel 5.7.5.2 Der Pilot kann auch seinen Motor abstellen. Dies führt zu einem Verlust von Energieeinheiten in Höhe des Wertes „Engine out“ auf dem Cockpit-Panel.

Regel 5.7.5.3 Wenn der Motor ausgeschaltet wurde, bedarf es eines Wurfes von 16 oder weniger mit 1W20, um den Motor neu zu starten. Der Test wird zu Beginn der nächsten Bewegungsphase durchgeführt. Wenn der Test fehlgeschlagen ist, kann in der nächsten Bewegungsphase ein weiterer Versuch unternommen werden.

Für jeden zusätzlichen Versuch eines Neustarts gibt es eine Modifikation von -3 auf den Test. Nach 3 Tests kann der Neustart nicht mehr getestet werden, und der Motor ist tot. Ein Neustart kostet zwei Pilotaktionen. Siehe 5.5.1.1
Ein Motor kann auch abschalten, wenn das Flugzeug für zwei oder mehr aufeinanderfolgende Spielzüge umgekehrt fliegt.

(Siehe 5.5.19)

Wenn ein Neustart fehlschlägt, kann es der Pilot in der Bewegungsphase des nächsten Spielzuges erneut versuchen. Aber bei jedem Neustartversuch sinkt die Chance auf Erfolg um -3. Der erste Neustart ist also ein Test gegen 16, der nächste ein Test gegen 13 und der Letzte gegen 10. Nach 3 Versuchen kann der Motor nicht mehr neu gestartet werden.

5.7.6 Energieanpassung / Über Höchstgeschwindigkeit ...langsamer!

Regel 5.7.6.1 Wenn das Flugzeug den Spielzug mit der Geschwindigkeit in der roten Geschwindigkeitszone und damit über seiner Höchstgeschwindigkeit beendet, wird sofort ein Structural Strength Test durchgeführt. Schlägt dieser fehl, wird die Structural Failure Tabelle herangezogen.

Jedes Flugzeug hat eine maximale Geschwindigkeit, die nur bei einem steilen Sturzflug erreicht wird. Aber bei dieser Geschwindigkeit ist das Flugzeug durch den hohen Winddruck stark gefährdet, dass etwas abbricht.
Einige Flugzeuge hatten kaputte Flügel, andere hatten die Leinwand nicht richtig angebracht, einige Piloten sahen ihre

Quer- und Höhenruder bei dieser Geschwindigkeit hinter ihnen verschwinden.
Auf dem Geschwindigkeitsmesser markiert ein rotes M die maximale Geschwindigkeit. An der gleichen Stelle beginnt die rote Geschwindigkeitszone. Wenn sich die Anzeigenadel im roten Bereich befindet, dann ist das Flugzeug über seiner maximalen Geschwindigkeit.

5.7.7 Energieanpassung / Motorschaden

Vroumm .. splut.splutt. vroumm ...

Der Motor eines Flugzeugs kann durch einen Schuss beschädigt werden. Im Abschnitt 6.3.11 „Schäden an Besatzung und Flugzeug“ sehen Sie die Tabelle, in der alle Schäden am Flugzeug aufgeführt sind.
Einige der Ergebnisse der Schadenstabellen ergeben einen Motorschaden, ausgedrückt in Energieeinheiten. Zum Beispiel: 1 Energieeinheitenverlust pro Spielrunde. Das bedeutet, dass von nun an bei jedem Spielzug 1 Energieeinheit im Schritt Energieanpassung abgezogen wird. Ein Schadensergebnis von „1W4“ ist ein variabler Schaden. Das bedeutet, dass der Pilot im Schritt der Energieanpassung jede Runde 1W4 würfelt und die Ergebnisse von der Berechnung der Energieeinheiten abzieht. Schäden an Motoren sind kumulativ, wenn mehr als ein Schadensfall eingetreten ist. Wenn der Leistungsverlust pro Runde größer ist als der Gesamtbetrag des notierten Werts von „Engine out“, frisst sich der Motor fest und stoppt. Hinweis: Dies schließt nicht den variablen Motorschaden ein (aber der Motor stottert dann sehr viel).



5.7.8 Energieanpassung / Luftwiderstand

mehr Geschwindigkeit, mehr Wind ...

Regel 5.7.8.1 Wenn sich die Anzeigenadel im gelben Band, oberhalb der Höchstgeschwindigkeit befindet, bevor der Schritt der Energieanpassung beginnt. Der Wert des Luftwiderstands, die Zahl im gelben Band, wird im Schritt Energieanpassung subtrahiert.

Je schneller das Flugzeug fliegt, desto mehr wirkt sich der Luftwiderstand auf das Flugzeug aus. Luftwiderstand ist nur dann ein Faktor, wenn Du schneller fliegst als die Höchstgeschwindigkeit des Flugzeugs. Auf dem Cockpit-Panel ist eine Reihe von Zahlen im gelben Band aufgedruckt. Jede Zahl wirkt sich auf einen bestimmten Teil des gelben Bandes aus und eine kleine graue Linie zeigt an, wo der nächste Teil übernimmt und damit eine weitere Modifikation. Die Zahlen geben die Anzahl der Energieeinheiten an, die das Flugzeug bei der Energieanpassung verliert.

Das Flugzeug verliert nur dann Energieeinheiten aus dem Luftwiderstand, wenn sich die Airspeed Indicator Nadel im gelben Band befindet, bevor der Energieanpassungsschritt durchgeführt wurde. Wenn das Flugzeug die Bewegungsphase bei oder unter seiner Höchstgeschwindigkeit beginnt, hat der Luftwiderstand keine Wirkung. Erst wenn das Flugzeug die Bewegungsphase mit der Airspeed Indicator Nadel im gelben Band startet, zählt der Luftwiderstand im Energieanpassungsschritt.

Beispiel 1

Eine Se5a fliegt 205 km/h, während der Bewegungsphase sinkt die Se5a 2 Bewegungseinheiten. Im Energieanpassungsschritt wird die Airspeed Indicator Nadel um die beiden Energieeinheiten nach vorne bewegt und endet bei 220 km/h. Da sich die Airspeed Indicator Nadel zu Beginn der Energieanpassung nicht im gelben Band befand, gibt es keinen Energieverlust durch Luftwiderstand.

The airplane gains 2 Energy units.
The needle is moved from 205 Km/h to 220 Km/h
No wind drag modification applies, since the needle started in the green band.



Wind drag modification

Beispiel 2

Eine Se5a fliegt 220 km/h, in der Bewegungsphase sinkt die Se5a 1 Bewegungseinheit. Im Schritt Energieanpassung erhält die Se5a 1 Energieeinheit für den Sturzflug, verliert aber 2 Einheiten für den Luftwiderstand. Dazu wird die Se5a's Airspeed Indicator Nadel um 1 Energieeinheit nach rückwärts bewegt und endet bei 205 km/h. Da sich die Airspeed Indicator Nadel im gelben Band befand, im Teil der -2 Modifikation, als der Energieanpassungsschritt begann, war dies die Modifikation. Kurz gesagt, die Se5a muss mehr als 1 Bewegungseinheit pro Spielzug sinken, wenn sie mit 220 km/h fliegt, um die Geschwindigkeit zu beschleunigen oder einfach nur aufrechtzuerhalten.

The airplane gains 1 Energy units from the dive.
But loses 2 from the wind drag modification.
In total -1 Energy unit, and the needle is moved back to 205 Km/h



Wind drag modification

5.8 Nächstes Flugzeug in der Initiativreihenfolge *Wer ist der nächste? ...*

Jetzt wird das Flugzeug bewegt, die Energie angepasst, die Geschwindigkeit korrigiert und das nächste Flugzeug in der Initiativreihenfolge bewegt. Entferne das Zettelchen, das die

Position der Flugzeuge in der Initiativreihenfolge angibt. Wenn alle Flugzeuge bewegt sind, geht das Spiel in die Shooting-Phase über.



Schussphase

Index.

SCHUSSPHASE

Alle Schusswechsel zwischen Flugzeugen, Bombardierungen und Beschuss von Bodenzielen, Flugabwehrfeuer wird in der Schussphase durchgeführt. Diese Phase ist auch der Ort, an dem Beobachter Tests zur Erkennung von Zielen und Rich-

tung des Artilleriefeuers durchführen. Die Reihenfolge der Schüsse wird durch die Reihenfolge der Initiative bestimmt, und die Ergebnisse werden sofort wirksam. Wenn ein Flugzeug abgeschossen wird oder einen Schaden erleidet, der es ihm unmöglich macht, zu schießen, bevor es an der Reihe ist, wird es nicht schießen können.

	Inhalt:	Seite:
6.1	Schussreihenfolge	59
6.2	Arcs of Fire	
	6.2.1 Schussbereiche für Piloten	60
	6.2.2 Schussbereiche für Bordschützen	61
6.3	Luftkampf	
	6.3.1 Gunnery Skill Test	63
	6.3.2 Gunnery Skill Modifikator des Flugzeugs	64
	6.3.3 Der Distanz-Modifikator	64
	6.3.4 Schusswinkel-Modifikator für feste Waffen	65
	6.3.5 Schusswinkel-Modifikatoren für Bordschützen	66
	6.3.6 Dauerfeuer	67
	6.3.7 Feuerstoßlänge und Munition	68
	6.3.8 Anzahl der Maschinengewehre	68
	6.3.9 Fehlfunktionen	69
	6.3.10 Die Schadenstabelle Einmotorige Flugzeuge	70
	6.3.11 Die Schadenstabelle Mehrmotorige Flugzeuge	72
	6.3.12 Schäden an Besatzung und Flugzeugen	74
	6.3.13 Siegelutschreiben	74
	6.3.14 Erzwungene Heimreise	75

6.1 Schussreihenfolge

der Letzte soll der Erste sein ...

- Regel 6.1.1** Das Schießen erfolgt nach der Reihenfolge der Initiative, der mit der höchsten Reihenfolge schießt zuerst:
- Flugabwehr- und Bodeneinheiten
Air-to-Air und Air-to-Ground (Bombardierung, Bodenbeschuss)
Beobachtung und Artillerierichtung
- Regel 6.1.2** Jeder Schaden, der in der Schussphase auftritt, wird sofort wirksam. Das bedeutet, dass ein Ziel betroffen sein kann, bevor es selbst schießen kann, wenn es eine niedrigere Initiativreihenfolge hat.
- Regel 6.1.3** Nachdem alle Bewegungen abgeschlossen sind, aber bevor es zu einem Schusswechsel kommt, würfeln die Bordschützen ihre Initiative, in der gleichen Weise wie für die Piloten. Das Ergebnis bestimmt den Platz des Bordschützen in der Reihenfolge der Initiative. Siehe auch Regel 4.2.1. Eine Ausnahme bilden die Bordschützen in Flugzeugen, die in Formation fliegen. Siehe Regel 5.5.20.3
- Regel 6.1.4** Ein Bordschütze in einem Flugzeug, das bedroht wird unterliegt den gleichen Modifikatoren der Initiative, obwohl im Fall des Bordschützen, der Modifikator positiv ist, solange der Bordschütze auf das Flugzeug zielt, das den Modifikator ausgelöst hat. Selbst wenn das Flugzeug mehr als einem bedrohlichem Flugzeug ausgesetzt ist kann der Bordschütze nur ein Ziel auswählen, von dem er den Modifikator erhält. Mehr auf Threat Arcs in 4.1
- Regel 6.1.5** Wenn zwei oder mehr Bordschützen und Piloten bei der gleichen Basisinitiative landen, dann schießt der höchste Würfelwurf zuerst. Wenn zwei oder mehr Besatzungsmitglieder noch immer unentschieden sind, würfeln sie 1W10, der höchste Wurf schießt zuerst. Hinweis: Die Basis-Initiative wird nicht verändert, sondern nur die Schussreihenfolge. Eine Ausnahme bilden die Bordschützen in Flugzeugen, die in Formation fliegen. Siehe Regel 5.5.20.3

Alle Schießereien in der Spielrunde werden in der Schussphase durchgeführt. Es ist ein klarer Vorteil, zuerst zu schießen, da man Glück haben und einen Gegner eliminieren kann, bevor er schießen kann. Deshalb ist es wichtig, eine strikte Schussreihenfolge einzuhalten:

1. Flakfeuer und Bodeneinheiten
2. Luftkämpfe und Bodenangriffe
3. Beobachtung und Artillerierichtung

Alle Flugabwehrgeschütze und alle Bodeneinheiten, die feuern können, können zuerst auf die Flugzeuge feuern.

Dann können alle Flugzeuge feuern, sofern sie ein gültiges Ziel haben. Dies geschieht in der umgekehrten Reihenfolge der Bewegung, d.h. das Flugzeug, das sich zuletzt bewegt hat, darf zuerst schießen usw.

Bordschützen haben nicht die gleiche Initiative wie ihre Piloten. Stattdessen rollen sie ihre eigene Initiative, genauso wie für Piloten, mit einer Ausnahme: Wird ein Flugzeug mit einem Bordschützen von feindlichen Flugzeugen bedroht, so unterliegt die Initiative des Bordschützen denselben Modifikatoren, nur positiv. Voraussetzung dafür ist, dass der Bordschütze das gegnerische Flugzeug gezielt angreifen muss, um den Modifikator auszulösen und somit andere Flugzeuge nicht angreifen kann.

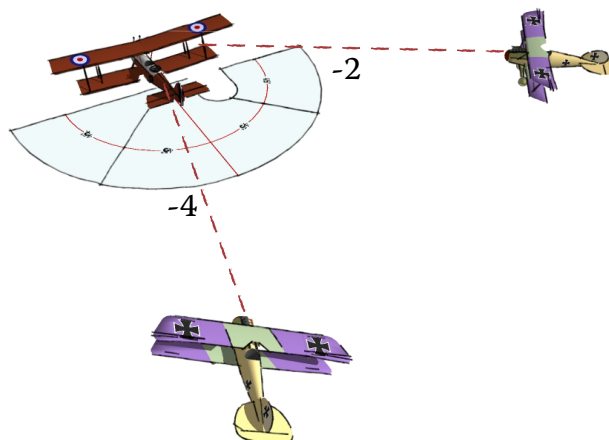
Beispiel:

Eine englische RAF RE8 wird von zwei deutschen Albatrosen gejagt, einer im Heckbereich und der andere hat sich in den Seitenbereich manövriert. Dies bedeutet, dass der Pilot zur Bestimmung der Initiative im nächsten Spielzug einen -6 Modifikator für seine Basis-Initiative erhält. In der Schussphase schießt der RE8 zuletzt, da er sich zuerst bewegt hat, mit einer Basisinitiative von 17. Der Albatros im hinteren Bereich hat eine Basis-Initiative von 19, und derjenige der

von der Seite angreift, hat satte 22.

Zu Beginn der Schussphase würfelt der Bordschütze im RE8 für seine Initiative, um zu bestimmen, in welcher Reihenfolge er schießt. Er wählt den Albatros im hinteren Bereich als sein Ziel und erhält den +4-Modifikator auf seinen Wurf. Der Bordschütze würfelt eine „5“ auf seinem W10 und fügt seine Awareness von 12 und den +4 Modifikator für insgesamt 21 hinzu. Da er sich für den Albatros im hinteren Bereich entschieden hat, um die vollen +4 zu erhalten, kann er nicht auf ein anderes Ziel schießen. Die Reihenfolge der Schüsse sieht nun wie folgt aus:

Der Albatros in der Seite schießt zuerst, bei 22, dann der Bordschütze im RE8 mit 21, dann der Albatros im hinteren Bereich mit 19 und schließlich der Pilot des RE8 mit 17, sofern er ein gültiges Ziel hat.



6.2.1 Schussbereiche für Piloten

Hab ich eine Chance?

- Regel 6.2.1.1** Ein Flugzeug kann nur auf ein Ziel schießen, wenn das Ziel innerhalb des Air gunnery template ist.
- Regel 6.2.1.2** Nur Ziele, die während der Bewegungsphase als solche deklariert wurden, sind legale Ziele, es sei denn ein Flugzeug bewegt sich in das Air gunnery template eines Flugzeuges, das bereits bewegt wurde. Dadurch wird das letzte Flugzeug, das sich bewegt zu einem legalen Ziel und der Pilot kann wählen, auf dieses neue Ziel zu schießen, unabhängig davon, welches andere Ziel, wenn überhaupt, während der Bewegung erklärt wurde. (Siehe auch 5.4)
- Regel 6.2.1.3** Selbst wenn sich ein freundliches Flugzeug in der Air gunnery template befindet, kann das schießende Flugzeug noch schießen. Du wirst einen zusätzlichen Gunnery Skill Test gegen deinen Verbündeten machen müssen. Der Gunnery Test ist immer ein Base-Schuss von 2. Es gibt keine Modifikationen.

Damit ein Flugzeug auf ein anderes Flugzeug schießen kann, muss sich das Ziel in einer Position innerhalb des durch das Air gunnery template definierten Bereichs befinden. Das Air gunnery template wird neben der Nase des feuерnden Flugzeugs platziert, wobei der rote Pfeil mit der Flugrichtung des Flugzeugs bündig ist. Befindet sich der Kopf des Piloten im Zielflugzeug innerhalb des Air gunnery templates, ist der Schuss gültig. Beachte, dass der Schussbereich kegelförmig ist, so dass es notwendig sein kann, aus mehreren Winkeln zu messen, um festzustellen, ob der Schuss gültig ist oder nicht. Wenn sich ein befreundetes Flugzeug im Feuerbereich befindet,

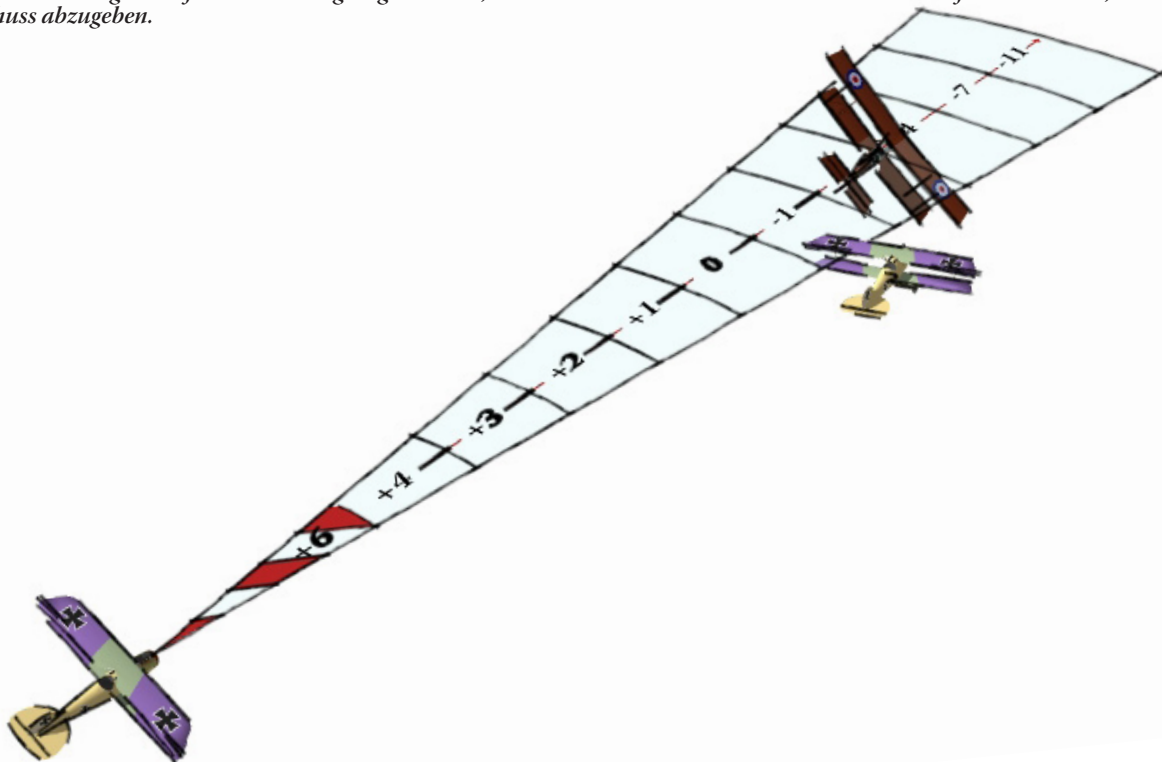
kann der Pilot trotzdem schießen. Aber er ist gezwungen, einen zusätzlichen Gunnery Skill Test gegen seinen eigenen Alliierten zu machen. Der zusätzliche Gunnery Skill Test wird mit einem Base-Shot von 2 durchgeführt, was die Chance darstellt, einen Verbündeten zu treffen.

Der zusätzliche Base-Schuss wird durch nichts modifiziert. Ein Pilot kann sich immer dafür entscheiden, seine Meinung zu ändern und nicht zu schießen. Vielleicht hat er wenig Munition oder ein befreundetes Flugzeug hat sich zwischen ihn und das Ziel gesetzt.

Wenn sich mehr als ein gültiges Ziel innerhalb des Schussbereichs befindet, kann der Pilot frei unter ihnen wählen.

Beispiel:

Zwei Albatrosse jagen eine RAF RE8. Der Pilot benutzt das Air gunnery template und sieht, dass die RE8 in Reichweite ist und dass es, da der gegnerische Pilot sich innerhalb des templates befindet, ein gültiger Schuss ist. Aber sein Flügelmann ist auch im Air gunnery template und deshalb muss der Pilot einen zusätzlichen Gunnery Skill Test gegen einen festen Wert von „2“ in Richtung des befreundeten Flugzeugs machen, das in seinem Feuerbereich ist. Wenn er sich dafür entscheidet, einen Schuss abzugeben.



6.2.2 Schussbereiche für Bordschützen

Ich kann ihn nicht sehen? Wo ist er hin?

Regel 6.2.2.1 Der Schussbereich für Bordschützen und Piloten mit tragbaren/ beweglichen Waffen wird bestimmt durch das Arc template.

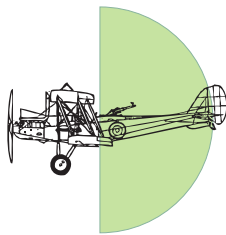
Wie Piloten haben Bordschützen einen Schussbereich, mit dem sie feststellen können, ob sie einen gültigen Schuss auf ein gegnerisches Flugzeug haben. Der Begriff Bordschütze umfasst alle bewaffneten Besatzungsmitglieder an Bord des Flugzeugs und umfasst Heck-, Seiten- und Bug-Schützen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie eine Waffe besitzen, die so montiert ist, dass sie in einem größeren Bogen als normale nach vorn feuernde Schusswaffen ausgerichtet werden kann.

Die Schussweite für Bordschützen wird durch das Air gunnery template bestimmt. Wie Piloten können Bordschützen auf ein Ziel schießen, wenn sich ein freundliches Flugzeug innerhalb des Air gunnery templates befindet, wenn sie bereit sind das Risiko einzugehen, das befreundete Flugzeug zu treffen. (Siehe 6.2.1.3)

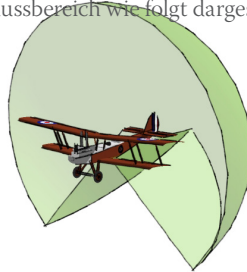
Die verschiedenen Schussbereiche sind:

Achtern

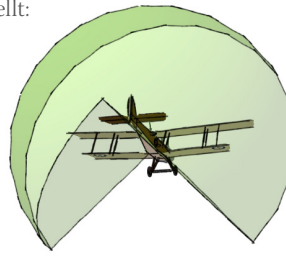
Der Achtern Schussbereich deckt den Bereich hinter dem Flugzeug ab. Der Schütze kann nichts vor der Tragflächenlinie des Flugzeugs anvisieren. Ein Winkel von 90° von der Hinterkante des Flügels definiert diesen Bereich. Der Schütze kann keine Ziele unter dem Rumpf des Flugzeugs treffen. Ein Winkel von 45° nach unten, der der Rumpflinie folgt, definiert diesen Bereich. Dies ist der typische Schussbereich für die meisten Flugzeuge mit einem Schützen an Bord. Auf dem Cockpit-Panel wird der Achtern Schussbereich wie folgt dargestellt:



Auf dem Cockpit-Panel wird der Achternbereich wie folgt dargestellt



Von vorne gesehen.



Von unten gesehen.



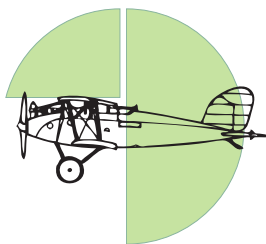
Von der Seite gesehen.

Über dem Flügel

Der Over-the-Wing Schussbereich deckt den vorderen Bereich über dem oberen Flügel ab. Der Bereich deckt nicht nach hinten ab. Ein Winkel von 90° nach vorne von der Hinterkante des oberen Flügels und gerade nach oben definiert diesen Bereich.

Der Schütze kann keine Ziele unterhalb des oberen Flügels treffen. Das horizontale Flugzeug wird vom oberen Flügel aus gemessen. Beachten Sie, dass der Bordschütze per Definition nicht das gleiche Ziel wie der Pilot treffen kann (wenn der Pilot das Ziel treffen kann, befindet er sich per Definition außerhalb des Schussbereichs des Bordschützen, auch wenn es bei der Messung mit dem Air gunnery template zu Überlappungen kommen kann). Bugschützen können auch diesen Schussbereich für ihre Waffe haben, der nur nach achtern statt nach vorne zeigt, aber ansonsten gleich ist.

Diese Abbildung zeigt die Halberstadt Cl.II, die sowohl Achtern und Over-the-Wing Schussbereiche hat

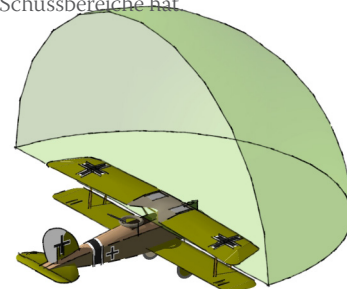


Auf dem Cockpit-Panel wird der Over-the-Wing Bereich wie folgt dargestellt.

Beachte, dass die Halberstadt CL.II auch den Achtern Bereich hat.



Over-the-Wing, von hinten gesehen



Over-the-Wing, von hinten gesehen

Schussphase

Schussbereiche / Bordschützen

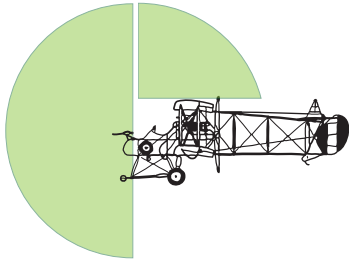
Bug

Der Bug-Schussbereich deckt den Bereich vor dem Flugzeug ab, in dem sich Bordschützen in der Nase des Flugzeugs befinden. Der Schütze kann keine Ziele hinter der Flügellinie treffen. Ein Winkel von 90° von der Vorderkante der Flügel definiert diesen Bereich. Der Schütze kann auch keine Ziele unter der Nase des Flugzeugs treffen. Ein Winkel von 45° nach unten und um die Nase definiert diesen Bereich.

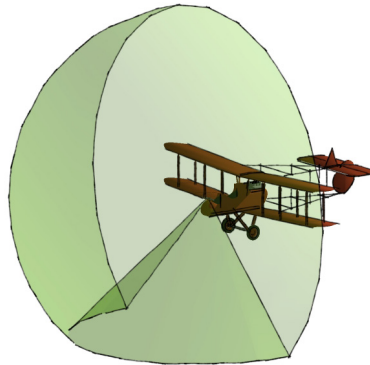
Dieser Schussbereich wird typischerweise bei Flugzeugen mit Schubpropellern oder als Bugschütze bei großen Bombern gesehen.

Auf dem Cockpit-Panel wird der Bugschussbereich wie folgt dargestellt.

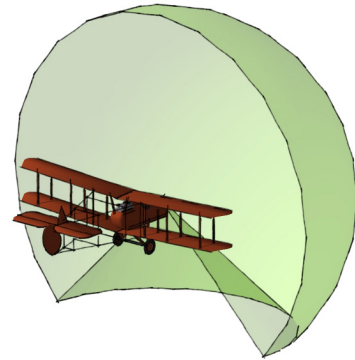
Diese Abbildung zeigt eine F.E.2b, die sowohl einen Bug- als auch einen nach hinten gerichteten Over-the-Wing Schussbereich hat.



Auf dem Cockpit-Panel wird der Bug-Schussbereich gezeigt so wie hier. Beachte, dass die F.E.2b auch den Over-the-Wing-Bereich haben, aber nach hinten gerichtet.



Bug-Schussbereich, von vorne gesehen.



Bug-Schussbereich, von hinten gesehen.

Bauch

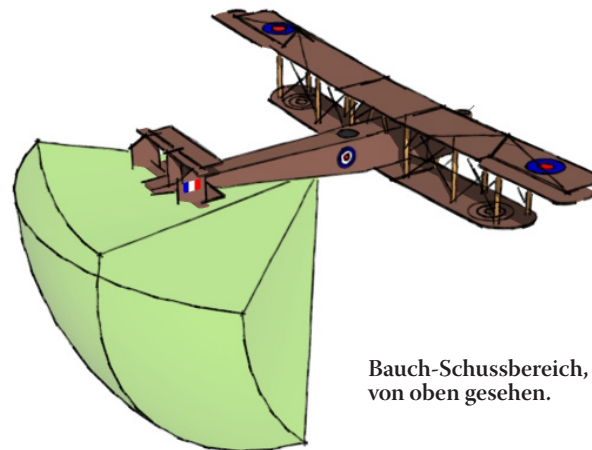
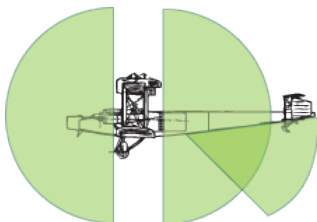
Der Bauch-Schussbereich deckt einen Bereich unter und hinter dem Flugzeug ab. Der Schütze kann Ziele in einem Winkel von 45° zu beiden Seiten des Flugzeughecks und zwischen dem Rumpf des Flugzeugs und 45° nach unten treffen. Der Schütze kann keine Ziele über dem unteren Flügel treffen.

Der Bauch-Schussbereich ist typisch für die großen Bomber. Oft muss derselbe Schütze sowohl eine obere als auch eine untere Waffenstation besetzen.

Auf dem Cockpit-Panel wird der Bauch-Schussbereich wie folgt dargestellt.

Diese Abbildung zeigt die Handley Page O/400 die über mehrere Schussbereiche verfügt, darunter den Bauch-Schussbereich.

Auf dem Cockpit-Panel wird der Bauch-Schussbereich wie folgt dargestellt. Beachten Sie das die HP O/400 auch einen Bug- und Achtern-Schussbereich hat.



Bauch-Schussbereich, von oben gesehen.

6.3 Luftkampf

Zeit zu schießen!

Wenn ein Flugzeug auf ein anderes Flugzeug schießt, muss es sich in Reichweite befinden, d.h. innerhalb des Air gunnery templates. Es dürfen sich keine befreundeten Flugzeuge innerhalb des templates befinden und wenn der Schütze ein Bord-schütze ist, muss sich das Ziel innerhalb der Schussbereiche

für die Waffe befinden. Wenn festgestellt wird, dass der Schuss gültig ist, muss der Basis Schuss berechnet werden. Um festzustellen, wie gut der Schuss trifft, wird ein Gunnery Skill Test durchgeführt. Der Gunnery Skill Test wird durch 4 Faktoren modifiziert: Entfernung, Auslenkwinkel, Länge des Feuerstoßes und die Stabilität des Flugzeugs, aus dem der Schuss stammt.

6.3.1 Gunnery Skill Test

Adlerauge oder Kulleraugen?

Regel 6.3.1.1 Der Gunnery Skill Test besteht aus: der Gunnery Fähigkeit des Schützen, dem Flugzeug Gunnery skill Modifikator, dem Distanz-Modifikator, dem Schusswinkel-Modifikator und dem Modifikator bei Verwendung eines kurzen Feuerstoßes oder Dauerfeuer.

Die Modifikatoren für Distanz, Schusswinkel, Flugzeugstabilität und Feuerstoß-Länge werden alle zum Gunnery skill des Schützen hinzugefügt. Dies wird Basisschuss genannt und um zu treffen muss der Spieler gleich oder weniger als den Basisschusswert auf einem W20 würfeln.

Je niedriger der Wurf, desto besser. Der Wurf wird vom Basisschuss abgezogen und das Ergebnis ist die Anzahl der Treffer.

Dies ist ein Maß dafür, wie gut der Feuerstoß getroffen hat. Wenn das Ergebnis -1 oder weniger ist, verfehlt der Schuss das Ziel vollständig. Bei 0 wird das Ziel kaum getroffen. Beachte, dass egal wie schwierig der Schuss ist, solange er gültig ist, der Schütze immer auf eine einfache „1“ auf dem Würfel trifft, selbst wenn die Modifikatoren mehr ergeben, als er in Gunnery skill hat.

Beispiel 1:

Der Pilot einer Camel schießt auf einen Albatros DVa. Der Pilot hat einen Gunnery skill von 15 und ist in einer Entfernung von 7 Bewegungseinheiten direkt hinter dem Albatros. Die Camel feuert einen vollen Feuerstoß ab. Der Distance Modifikator ist -4, die Camel hat einen -1 Modifikator wegen ihrer Instabilität als Gunnery Plattform. Da sich die Camel hinter dem Albatros befindet, wird der Rear angle table verwendet. Die Camel fliegt mit 185km/h im mittleren Geschwindigkeitsbereich, während der Albatros auf 140km/h abfällt und deshalb im langsamen Geschwindigkeitsbereich ist, mittlere vs. langsame Geschwindigkeit wird in der Tabelle nachgeschlagen und ergibt einen

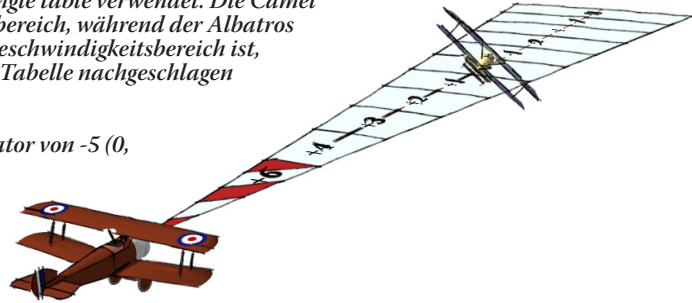
Modifikator von 0.

Der Pilot der Camel hat also einen Netto-Modifikator von -5 (0, -1, -4).

Der Pilot hat einen Gunnery skill von 15, was ihm einen Basis Schuss von 10 gibt.

Der Spieler würfelt einen W20, und erhält eine 7.

10 minus 7 ist 3, das bedeutet, das der Feuerstoß mit 3 Treffern getroffen hat.

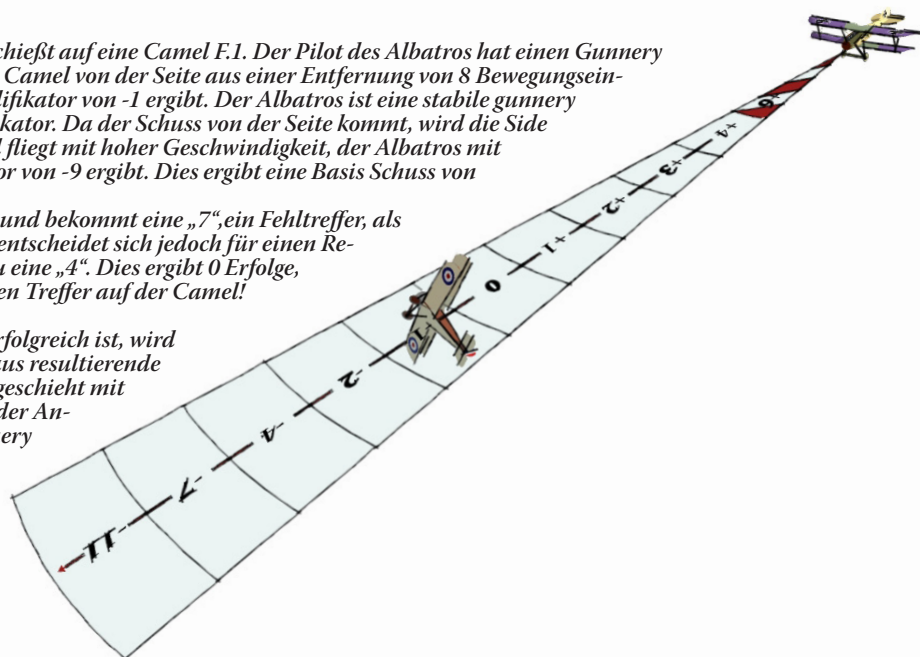


Beispiel 2:

Der Pilot eines Albatros DVa schießt auf eine Camel F.1. Der Pilot des Albatros hat einen Gunnery skill von 13 und schießt auf die Camel von der Seite aus einer Entfernung von 8 Bewegungseinheiten, was einen Distanz-Modifikator von -1 ergibt. Der Albatros ist eine stabile gunnery Plattform mit einem +1 Modifikator. Da der Schuss von der Seite kommt, wird die Side angle table benutzt. Die Camel fliegt mit hoher Geschwindigkeit, der Albatros mit mittlerer, was einen Modifikator von -9 ergibt. Dies ergibt eine Basis Schuss von $13 + 1 - 1 - 9 = 4$.

Der Spieler würfelt einen W20 und bekommt eine „7“, ein Fehltreffer, als $4 - 7 = -3$ angezeigt. Der Spieler entscheidet sich jedoch für einen Re-Roll und würfelt diesmal genau eine „4“. Dies ergibt 0 Erfolge, reicht aber gerade noch für einen Treffer auf der Camel!

Wenn der Gunnery Skill Test erfolgreich ist, wird das Ziel getroffen und der daraus resultierende Schaden sofort ermittelt. Dies geschieht mit einem Wurf von einem W20 + der Anzahl der Erfolge aus dem Gunnery Skill Test.



Schussphase

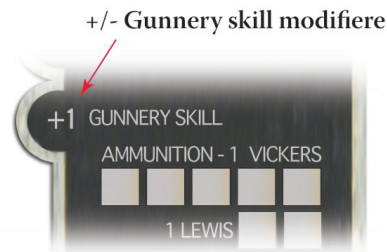
Luftkampf / Flugzeug Gunnery Skill Modifikator

6.3.2 Gunnery Skill Modifikator des Flugzeugs

Stabile Kiste oder?

Regel 6.3.2.1 Der Modifikator für die Stabilität des Flugzeugs als Schussplattform ist auf jedem Cockpit-Panel vermerkt und wird bei jedem Schuss in die Berechnung mit einbezogen.

Flugzeuge reagieren verschieden. Einige Typen aus dem ersten Weltkrieg waren sehr gutmütig und stabil und gaben so gute Schussplattformen ab, während andere sehr wendig und schwer für längere Zeit in die gleiche Richtung zu halten waren. In ICOG haben alle Flugzeuge einen Modifikator für den Gunnery skill auf Grund dieser Stabilität, oder dem Fehlen selbiger, auf dem Cockpit-Panel vermerkt. Dieser Modifikator ist in jeder Schussabgabe enthalten. Beachten Sie, dass ein Flugzeug unterschiedliche Modifikatoren für den Piloten und andere Besatzungsmitglieder haben kann.



6.3.3 Distanz-Modifikator

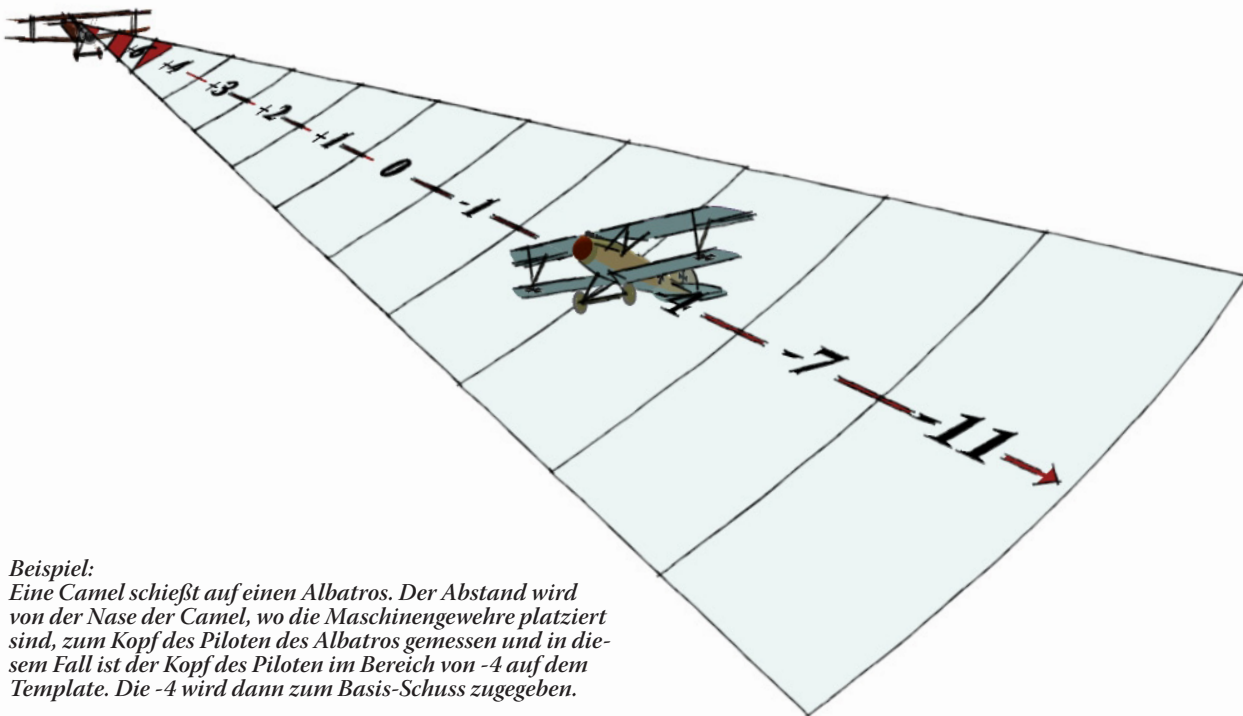
Fliege so nah, bis du das Weiße in seinen Augen sehen kannst ...

Regel 6.3.3.1 Der Distanz-Modifikator wird mit Hilfe des Air Gunnery Templates gefunden. Die Messung erfolgt von der schießenden Waffe zum Piloten des Zielflugzeugs.

Die Entfernung ist ein wichtiger Faktor der Schießkunst. Je näher, desto besser. Das Air Gunnery Template ist in Entfernungseinheiten eingeteilt, die jeweils mit einem Modifikator versehen sind. Dieser Modifikator wird zum Basis Schuss hinzugefügt.

Die Entfernung wird von der Waffe des Piloten oder des Besatzungsmitglieds, das den Schuss abgibt, bis zum Kopf des Piloten

des Flugzeugs, auf das geschossen wird, gemessen. Wenn sich der Pilot außerhalb des Templates befindet, ist das Ziel außer Reichweite und es kann nicht geschossen werden. Denke daran, dass der Maßstab des Flugzeugmodells etwa doppelt so groß ist wie der tatsächliche Bewegungsmaßstab. Dies kann dazu führen, dass die Positionen der Modelle zueinander etwas ungünstig sind. Deshalb geht die Messung zum Pilotenkopf und nicht zum nächsten Punkt auf dem Ziel.



Beispiel:

Eine Camel schießt auf einen Albatros. Der Abstand wird von der Nase der Camel, wo die Maschinengewehre platziert sind, zum Kopf des Piloten des Albatros gemessen und in diesem Fall ist der Kopf des Piloten im Bereich von -4 auf dem Template. Die -4 wird dann zum Basis-Schuss zugegeben.

6.3.4 Schusswinkel-Modifikator für feste Waffen *Er ist direkt hinter mir!*

Regel 6.3.4.1 Der Schuss-Winkel-Modifikator befindet sich auf den drei Firing angle tables. Der Schusswinkel wird mit Hilfe des Arc templates bestimmt. Die angezeigte Geschwindigkeit auf dem Geschwindigkeitsband des angreifenden Flugzeugs und des Zielflugzeugs wird auf den entsprechenden Cockpit-Panels abgelesen, das Ergebnis wird dann in der korrekten Schusswinkeltabelle verglichen, um den Modifikator zu erhalten.

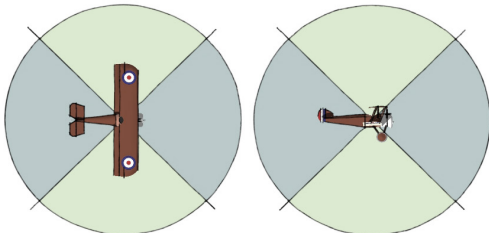
Beim Schießen auf ein bewegliches Ziel ist die Relativbewegung von Schütze und Ziel sehr wichtig. Der Schütze muss jeden Geschwindigkeitsunterschied zwischen den beiden und den Winkel, aus dem das Ziel angegriffen wird, berücksichtigen, um zu berechnen, wie viel er auf sein Ziel vorhält. Der Winkel bestimmt auch, wie weit das Zeitfenster des Schützen ist. Je größer der Winkel vom Heck des Zieles ist, desto kürzer ist die Zeitspanne, bevor das Ziel aus den Augen des Schützen verschwunden ist.

Der Schütze muss alle diese Berechnungen in Sekundenbruchteilen durchführen, während er sein eigenes Flugzeug fliegt und nach Feinden Ausschau hält.

Dies macht den Schusswinkel zu einem sehr wichtigen Faktor bei der Bestimmung des Basisschusses. Das erste, was zu tun ist, ist zu bestimmen, aus welchem Winkel sie auf das Ziel schießen. Der Schuss kann von vorne, hinten oder von der Seite kommen. Im Zweifelsfall wird das Arc template zur Bestimmung des Winkels verwendet. Die Vorgehensweise zur Bestimmung des Winkels ist die gleiche wie bei der Bestimmung von Threat Arcs (siehe Abschnitt 4.1).

Von oben gesehen:

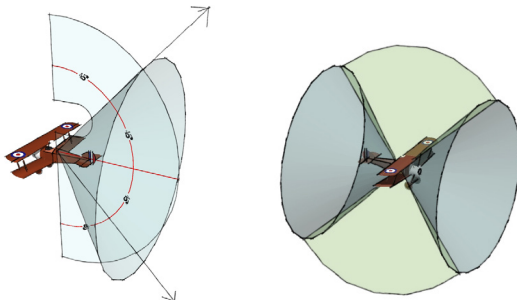
Die grünen Bögen sind Seitenwinkel, während die blauen Bögen jeweils vorne und hinten sind.



Der hintere Winkel liegt innerhalb 45° des Hecks des Ziels und beschreibt einen Kegel, gemessen vom Piloten des Ziels.

Der frontale Winkel liegt innerhalb von 45° vom Bug des Ziels und beschreibt einen Kegel, gemessen vom Piloten des Ziels.

Der Seitenwinkel ist alles andere als der hintere oder vordere Winkel.



Das Arc template kann zur Bestimmung des 45° Konus in der Vorder- und Rückseite des Flugzeugs verwendet werden. Der Raum zwischen diesen beiden Kegeln ist der Seitenwinkel.

Sobald der Schusswinkel gefunden wurde, wird die entsprechende Tabelle herangezogen, um den Schusswinkel-Modifikator zu finden, wie im Tabellenkopf angegeben. Die Geschwindigkeiten des Speedbandes sind auf den Cockpit-Panels zu finden. (Siehe 2.1.1)

Jede Fluggeschwindigkeit wird als Stall, Slow, Medium, High oder Dive Geschwindigkeit festgelegt. Auf dem Cockpit-Panel zeigt ein Band mit weißem Text am Rand des Air Speed Indikators, genannt Speedband, an, in welchem Geschwindigkeitsbereich sich die Flugzeuge befinden.

Beim Schießen aus dem hinteren Winkel kommt es auf den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Schütze und Ziel an, da der Auslenkwinkel relativ klein ist. Je kleiner der Unterschied, desto leichter wird der Schuss sein.

Beim Schießen von der Seite ist die Zielgeschwindigkeit der Schlüsselfaktor. Je langsamer das Ziel desto einfacher der Schuss.

Beim Schießen von vorne wird die kombinierte Geschwindigkeit von Schütze und Ziel berücksichtigt. Je höher die kombinierten Geschwindigkeiten, desto schwieriger wird es sein, einen guten Schuss zu erzielen.

Rear Angle						
Attackers speed						
	STALL	SLOW	MEDIUM	HIGH	DIVE	
Targets speed	STALL	+1	+2	-1	-4	-6
	SLOW	0	+2	0	-2	-4
	MEDIUM	-1	0	+1	0	-2
	HIGH	-4	-3	-1	-1	-1
	DIVE	-8	-5	-3	-2	-3

Side Angle						
Attackers speed						
	STALL	SLOW	MEDIUM	HIGH	DIVE	
Targets speed	STALL	-2	-1	-2	-3	-4
	SLOW	-5	-3	-4	-5	-6
	MEDIUM	-8	-6	-7	-8	-9
	HIGH	-11	-8	-9	-10	-11
	DIVE	-14	-10	-11	-12	-14

Frontal Angle						
Attackers speed						
	STALL	SLOW	MEDIUM	HIGH	DIVE	
Targets speed	STALL	+3	+4	0	-4	-8
	SLOW	+1	+2	-2	-6	-10
	MEDIUM	0	0	-4	-8	-12
	HIGH	-3	-2	-6	-12	-16
	DIVE	-7	-6	-10	-14	-20

6.3.5 Schusswinkel Modifikatoren für Bordschützen

- Regel 6.3.5.1** Der Schusswinkel für Bordschützen wird mit Hilfe des Firing Arc Templates ermittelt und der Modifikator wird in der entsprechenden Bordschützentabelle nachgeschlagen. Die Geschwindigkeiten der feuernenden Bordschützen und des Ziels werden auf dem entsprechenden Speedband auf den Cockpit-Panels der beteiligten Flugzeuge angezeigt.
- Regel 6.3.5.2** Die „Parallel flight“ Tabelle wird verwendet, wenn die Flugrichtung des Zielflugzeugs innerhalb von 45° zur Flugrichtung des feuernenden Flugzeugs liegt.
- Regel 6.3.5.3** Die „Angriff Flugzeug“ Tabelle wird verwendet, wenn das Zielflugzeug mit seinen feststehenden vorderen Schusswaffen auf das feuernde Flugzeug zurückschießen kann. Die „Angriff Flugzeug, Heckwinkel“ Tabelle, die sich auf der Tabelle „Angriffsflugzeug“ befindet, dient zum Schießen auf Ziele, die das Angriffsflugzeug aus dem hintere Bereich angreifen.
- Regel 6.3.5.4** Die Tabelle „Andere Situationen“ wird in allen anderen Situationen als in den Tabellen „Parallelflyg“ und „Angriffsflugzeug“ verwendet. Bordschützen haben ihre eigenen Tabellen, um ihren Schusswinkel-Modifikator zu finden. Die Schussbereiche werden etwas anders bestimmt, da die Waffen der Bordschützen unabhängig von der Flugrichtung des Flugzeugs auf ihre Ziele gerichtet werden können.

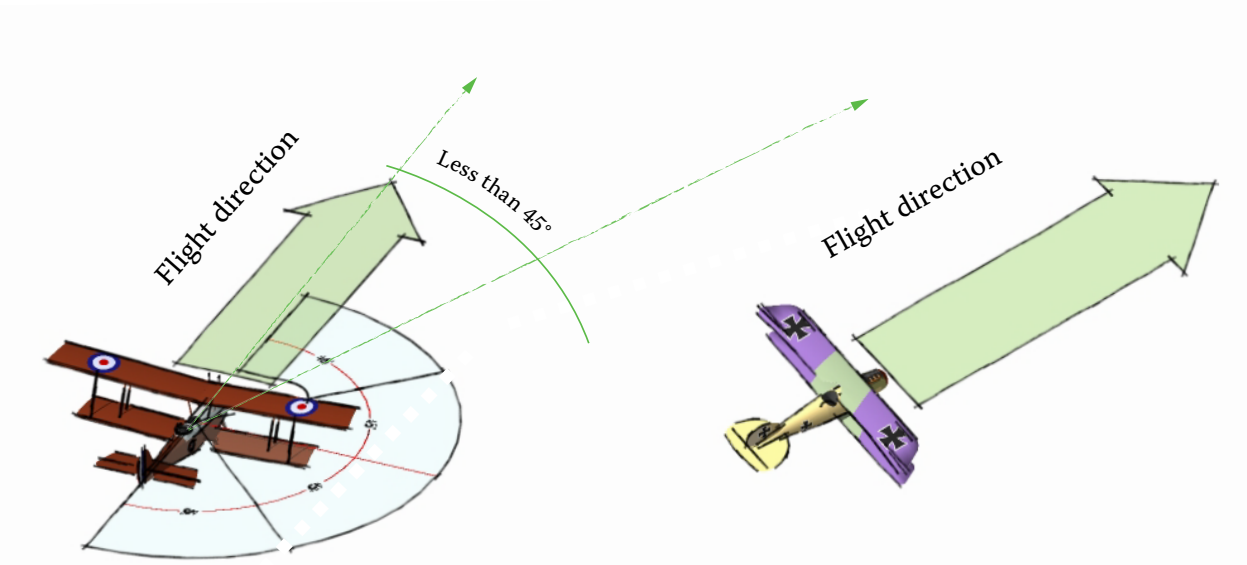
Wenn ein Pilot in einem einsitzigen Flugzeug seine Waffen abfeuert, ist die Schusslinie immer identisch mit der Flugrichtung. Dies ist nicht der Fall bei Bordschützen, die flexible Waffen verwenden, und deshalb haben die Bordschützen ihren eigenen Satz Schusswinkeltabellen.

Die drei Bereiche, in die die Bordschützen einwirken können sind:

Parallelflyg:

Das Ziel fliegt in etwa parallel und in der gleichen Richtung wie das schießende Flugzeug. Die Definition von Parallelität ist, dass die Flugrichtungen zwischen dem Flugzeug und dem Ziel innerhalb von 45° zueinander liegen müssen. Dies gilt sowohl für die horizontale als auch die vertikale Ebene.

Air gunner - Parallel flight					
Air gunners airplane speed					
Attacking airplane	STALL	SLOW	MEDIUM	HIGH	DIVE
STALL	-5	-7	-7	-8	-9
SLOW	-6	-8	-9	-9	-10
MEDIUM	-8	-9	-9	-10	-11
HIGH	-10	-11	-10	-10	-11
DIVE	-13	-14	-13	-12	-12



Der Bordschütze verwendet die Parallelflyg Tabelle zur Schussbereichsmodifikation. Da die Flugrichtung beider Flugzeuge innerhalb von 45° liegt.

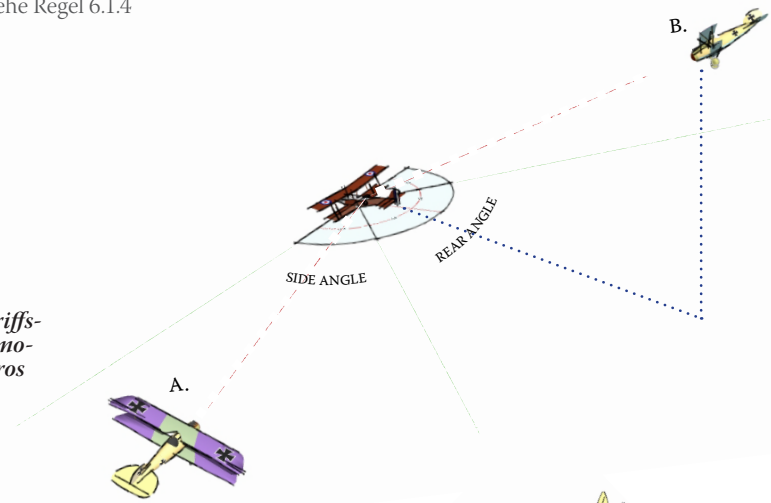
Angreifendes Flugzeug:

Ist anwendbar, wenn auf ein Flugzeug geschossen wird, das einen gültigen Schuss auf das schießende Flugzeug mit seinen festen, vorwärts schießenden Maschinengewehren hat. Dies hilft dem Bordschützen, die Flugbahn des gegnerischen Flugzeugs vorherzusagen. Beachten Sie, dass, wenn sich zwei Bordschützen auf diese Weise duellieren, keiner von ihnen diese Tabelle benutzen kann. Beachten Sie auch, dass die Tabelle in zwei Untertabellen aufgeteilt ist. Wenn das Ziel das abfeuernde Flugzeug von hinten bedroht, werden die rot eingefärbten Modifikatoren in der Tabelle verwendet. Der Schusswinkel wird im Zweifelsfall mit Hilfe des Arc Templates bestimmt. Denken Sie daran, dass ein bedrohendes Flugzeug den entsprechenden Modifikator der Air Gunner's Base Initiative auslöst. Siehe Regel 6.1.4

Air gunner - Attacking airplane						
		Air gunners airplane speed			Red numbers = Attack from behind	
Attacking airplane		STALL	SLOW	MEDIUM	HIGH	DIVE
	STALL	+3 / +5	-4 / 0	-6 / -2	-8 / -6	-10 / -11
	SLOW	-3 / +4	-6 / 0	-8 / -3	-10 / -7	-12 / -10
	MEDIUM	-6 / +1	-9 / -2	-11 / -4	-12 / -6	-15 / -8
	HIGH	-9 / -2	-11 / -4	-13 / -5	-14 / -7	-17 / -9
	DIVE	-11 / -4	-13 / -6	-15 / -7	-17 / -8	-20 / -11

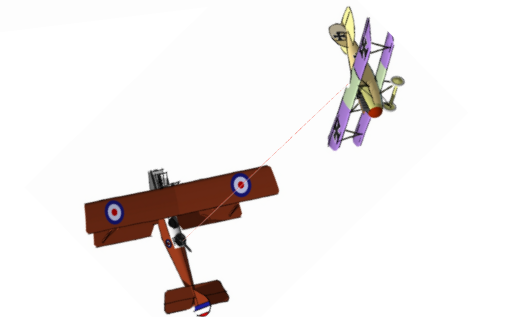
Der Bordschütze benutzt die roten Modifikationen auf der Angriffsflugzeug Tabelle zur Schusswinkelmodifikation, wenn er auf den Albatros B schießt.

Der Bordschütze benutzt die Angriffsflugzeugtabelle zur Schusswinkelmodifikation, wenn er auf den Albatros A schießt.



Andere Situationen: Diese Tabelle deckt alle Situationen ab, die von den beiden anderen nicht abgedeckt werden.

Air gunner - All others situations						
		Air gunners airplane speed				
Attacking airplane		STALL	SLOW	MEDIUM	HIGH	DIVE
	STALL	-5	-6	-7	-8	-9
	SLOW	-7	-8	-9	-10	-11
	MEDIUM	-10	-11	-12	-13	-14
	HIGH	-12	-13	-14	-15	-16
	DIVE	-13	-15	-16	-17	-18



Der Bordschütze verwendet die Tabelle „Andere Situationen“, da die Situation weder auf „Angriffsflugzeug“ noch auf „Parallelflug“ passt.

6.3.6 Dauerfeuer

Schießen, bis der Lauf rot glüht ...

Regel 6.3.6.1 Wenn ein Flugzeug für zwei oder mehr aufeinanderfolgende Spielzüge auf das gleiche Ziel feuern kann, und zwar beide Male aus dem hinteren Schussbereich, kann das schießende Flugzeug sich für die Verwendung von Dauerfeuer entscheiden. Dauerfeuer gibt dem Basischuss, beim zweiten und den folgenden Schüssen, einen +3 Modifikator, verdoppelt aber die Chance auf eine Fehlfunktion (siehe Regel 6.3.7) und verwendet 1,5 Kästchen der Munition.

Dauerfeuer ist eine Option für Piloten, die sich seit zwei aufeinanderfolgenden Spielrunden am Heck desselben gegnerischen Flugzeugs befinden. Der Pilot hält einfach den Abzug gedrückt und vertraut auf Gott und die Ballistik, um das Ziel mit Blei vollzupumpen. Der Nachteil ist, dass die Wahrscheinlichkeit einer Fehlfunktion der Maschinengewehre verdoppelt wird (siehe

Regel 6.3.7). Der Vorteil ist, dass der Pilot einen +3-Modifikator auf seine zweiten und folgenden Basis Schüsse bekommt, wenn er gut genug ist, „im Sattel“ zu bleiben. Dauerfeuer verbraucht sehr schnell Munition; für jeden Dauerfeuer-Schuss (2. und folgende) streichen Sie 1,5 Munitionskästchen im Cockpit-Panel durch (also 2 Runden Dauerfeuer verbrauchen 3 Munitionskästchen).

6.3.7 Feuerstoßlänge und Munition

Gürtel von 500 oder Trommeln von 100?

- Regel 6.3.7.1** Der Schütze kann wählen, einen langen oder einen kurzen Feuerstoß (long/short burst) abzufeuern. Ein langer Feuerstoß führt zu keiner Änderung des Basis Schusses. Ein kurzer Feuerstoß gibt dem Basis Schuss einen -2-Modifikator, aber das Maschinengewehr kann keine Fehlfunktion haben. Siehe Regel 6.3.9
- Regel 6.3.7.2** Ein langer Feuerstoß verbraucht ein volles Munitionskästchen. Ein kurzer Feuerstoß verwendet ein halbes Munitionskästchen. Dauerfeuer verwendet eineinhalb Munitionskästchen.
- Regel 6.3.7.3** Das Nachladen des Maschinengewehrs eines Piloten erfordert 2 Pilotenaktionen und es können keine Schüsse in dem Spielzug abgegeben werden, in dem das Nachladen stattfindet.
- Regel 6.3.7.4** Das Nachladen des Maschinengewehrs eines Bordschützen dauert einen Spielzug, bei dem keine Schüsse abgegeben werden können.

Der Schütze kann wählen, ob er einen langen Feuerstoß mit viel Munition abfeuert oder einen kurzen Feuerstoß, der wertvolle Munition spart. Ein kurzer Feuerstoß hat den zusätzlichen Vorteil, dass das Maschinengewehr nicht versagen kann. Das bedeutet, dass das Würfeln einer „20“ keine Fehlfunktion des Maschinengewehrs verursacht. Je weniger Kugeln, desto schwieriger ist es, das Ziel zu treffen, was zu einem -2 Modifikator für den Basis-Schuss führt. Beachten Sie, dass es auch möglich ist, einen noch längeren Feuerstoß abzugeben, aber Dauerfeuer erfordert, dass der Schütze zwei oder mehr aufeinanderfolgende Runden lang auf dasselbe Ziel aus dem hinteren Schussbereich geschossen hat. Siehe Regel 6.3.6

Die Verwendung von Munition wird durch das Auskreuzen der mit „Munition“ gekennzeichneten Kästchen auf dem Cockpit-Panel vermerkt. Selbst wenn ein Flugzeug 2 Maschinengewehre hat, ist nur ein Satz Kästchen vorhanden, da beide Gewehre gleichzeitig feuern. Die einzigen Ausnahmen sind Flugzeuge mit einem synchronisierten und einem nicht

Beispiel 1.

Eine Se5a hat einen langen und einen kurzen Feuerstoß verwendet. Das Vickers hat noch Munition übrig, aber das Lewis-Gun kann nur noch einen kurzen Feuerstoß abgeben, bevor es leer ist.



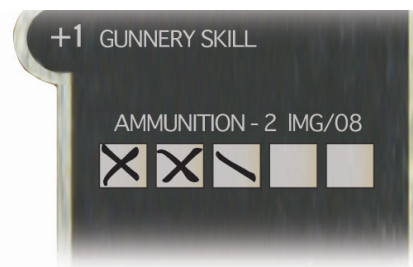
synchronisierten Maschinengewehr (z.B. Se5a und Nieuport 17), bei denen einem Maschinengewehr vor dem anderen die Munition ausgeht. Auf diesen Flugzeugen hat jedes Maschinengewehr seine eigene Munitionsanzeige.

Die meisten Maschinengewehre für Bordschützen und einige feste Maschinengewehre verwenden Magazine, die nur 100-150 Patronen aufnehmen können. Normalerweise bringt der Pilot oder Bordschütze Ersatzmagazine mit, die es ermöglichen, während des Kampfes nachzuladen. Für Bordschützen nimmt das Nachladen einen vollen Spielzug in Anspruch, bei dem er die Waffe nicht abfeuern kann. Für Piloten erfordert das Nachladen neben dem Spielzug auch noch 2 Pilotaktionen, um das Magazin zu ersetzen. Diese zwei Pilotaktionen werden auf die Anzahl der Manöver angerechnet, die der Pilot zum Manövrieren seines Flugzeugs ausführen kann.

Die verbrauchten Magazine werden auf dem Cockpit-Panel durchgestrichen, wenn sie gewechselt werden. Ungenutzte Schüsse in einem ausgewechselten Magazin gehen verloren.

Beispiel 2.

Ein Albatros Dva hat zwei lange und einen kurzen Feuerstoß verwendet. Das Munitionskästchen mit nur einem „Strich“ ist das halbe Kästchen, das für den kurzen Feuerstoß markiert ist.



6.3.8 Anzahl der Maschinengewehre

Mehr Waffen bedeuten mehr Blei ...

- Regel 6.3.8.1** Ein Schuss mit einem Maschinengewehr führt zu einem -3 Modifikator für die Anzahl der Erfolge nach einem erfolgreichen Schuss. Es ist möglich, mit einer negativen Anzahl von Erfolgen in die Schadenstabelle zu gehen.

Während des Ersten Weltkrieges und besonders in der zweiten Hälfte, flogen die meisten Kampfflugzeuge mit 2 Maschinengewehren. In ICOG wird dies als Standard angesehen, daher gibt es keine Modifikatoren für das Schießen mit 2 Maschinengewehren.

Da die Feuerrate für diese frühen Maschinengewehre nicht sehr hoch war, hat dies keinen Einfluss auf die Fähigkeit, den Gegner tatsächlich zu treffen, aber mit weniger fliegenden Projektilen wird das Schadenspotential verringert, was der Anzahl der Erfolge in der Schadenstabelle einen -3 Modifika-

tor verleiht. Das bedeutet, dass alle Piloten und Bordschützen, die nur ein Maschinengewehr benutzen, 3 von der Anzahl der erzielten Erfolge abziehen müssen, wenn der Schuss das Ziel getroffen hat. Beachten Sie, dass dies zu einer negativen Anzahl von Erfolgen führen kann, aber der Schuss trifft immer noch und fügt Schaden zu.

Anderer Typen feuern 3 oder mehr Maschinengewehre zur gleichen Zeit und erreichen damit +1W4 für die Anzahl der Erfolge. Alle diese Modifikatoren werden im Cockpit-Panel für den entsprechenden Flugzeugtyp aufgelistet.

6.3.9 Fehlfunktionen

BuddabuddabudKlonk!

Regel 6.3.9.1 Jedes Mal, wenn ein Feuerstoß abgefeuert wird, besteht die Gefahr einer Fehlfunktion der Waffe(n). Wenn beim Schießen eines einzelnen Maschinengewehrs eine echte „20“ beim Gunnery Skill Test gewürfelt wird, hat die Waffe eine Fehlfunktion. Beim Abfeuern von doppelten Maschinengewehren tritt die Fehlfunktion bei einem Wurf von „19-20“ auf. Bei Verwendung von Dauerfeuer wird das Risiko einer Fehlfunktion verdoppelt, d.h.: „20“ wird zu „19-20“ und „19-20“ wird zu „17-20“. Munition wird stets verwendet, auch wenn eine Fehlfunktion auftritt und muss auf dem Cockpit-Panel markiert werden.
Hinweis: Wenn kurze Feuerstöße abgegeben werden, kann es nicht zu einer Fehlfunktion kommen, unabhängig vom Würfelergebniss.

Regel 6.3.9.2 Wenn eine Fehlfunktion auftritt, würfeln Sie 1W6 und konsultieren Sie die „Maschinengewehr-Fehlfunktionstabelle“ (Malfunction Table).

Die im Ersten Weltkrieg verwendeten Maschinengewehre waren berüchtigt für ihre geringe Zuverlässigkeit, wenn sie mit dem Synchronisationsgetriebe verbunden waren, das es ihnen erlaubte, durch den Propellerkreis zu schießen, ohne die Propellerblätter zu treffen. Darüber hinaus sind die Segeltuchgurte, die die Patronen halten, in der Höhe eingefroren, was es für die Vorschubmechanismen schwierig machte, richtig zu funktionieren.
Eine Fehlfunktion kann alles bedeuten, von einem einfachen Problem, das sofort behoben werden kann, bis hin zu einem oder zwei Maschinengewehren, die einer größeren Reparatur im Depot bedürfen. Eine gewürfelte „20“ löst eine Fehlfunktion an einem einzelnen Maschinengewehr aus. Eine gewürfelte „19“

oder „20“ löst eine Fehlfunktion bei Doppelmaschinengewehren aus. Bei der Verwendung von Dauerfeuer verdoppelt sich die Wahrscheinlichkeit einer Fehlfunktion. Bei jedem Feuerstoß muss die entsprechende Munitionsmenge durchgestrichen werden, auch wenn eine Fehlfunktion aufgetreten ist. Wenn eine Fehlfunktion auftritt, würfeln Sie 1W6 und konsultieren Sie die Maschinengewehr-Fehlfunktionstabelle (unten). Die Tabelle hat mehrere Einträge, die es dem Piloten oder Bordschützen erlauben, seine Waffen zu reparieren. Für Piloten nimmt eine Reparatur ein oder zwei Pilotaktionen in Anspruch. Dies bedeutet, dass die Anzahl der Pilotaktionen, mit denen der Pilot seine Waffe repariert, gegen die verfügbare Anzahl der Pilotaktionen zum Fliegen des Flugzeugs angerechnet wird. Es ist möglich, Reparaturen auf mehrere Spielzüge zu verteilen.

MACHINE GUN MALFUNCTION 1W6

Fehlfunktionen treten auf, wenn beim Gunnery skill check in der Schussphase hoch gewürfelt wird. Je mehr Maschinengewehre es gibt, desto höher ist die Chance auf eine Fehlfunktion.

Gibt es mehrere Maschinengewehre, ist es möglich, die nicht betroffenen weiter zu verwenden.

In der Spielrunde, in der das Maschinengewehr repariert wird, ist kein Schießen erlaubt.

1 MG = Fehlfunktion bei einer normalen 20 **3 MG = Fehlfunktion bei 20,19,18**
2 MG = Fehlfunktion bei 20 und 19 **4 MG = Fehlfunktion bei 20,19,18,17**

Dauerfeuer verdoppelt die Wahrscheinlichkeit einer Fehlfunktion. Bsp.: 2 MG die Dauerfeuer schießen bekommen eine Fehlfunktion bei 20,19,18 und 17. Kurze Feuerstöße lösen keine Fehlfunktion aus.

- 1** Der Bolzen ist verklemmt, die Waffe kann nicht repariert werden. Wenn der Schütze mehrere Maschinengewehre hat, wird in dieser Tabelle für das nächste MG gewürfelt.
- 2** Patronengurt / Magazin beschädigt. Das MG kann nicht weiter verwendet werden. (Das Magazin kann für 2 Pilotaktionen und 1 Spielzug gewechselt werden).*
- 3** Patrone falsch geladen. Die Reparatur dauert 2 Spielzüge und kostet 4 Pilotaktionen. *
- 4** Eine Patrone ist verklemmt. Die Reparatur dauert eine Runde und kostet 2 Pilotaktionen. *
- 5** Der Bolzen kommt nicht zurück. Ein paar Schläge beheben den Fehler. Kosten 1 Pilotaktion *
- 6** Ein kleiner Stoß korrigiert den Fehler. Kann beim nächsten Spielzug schießen. *

* Mit diesem MG kann in dieser Runde nicht geschossen werden. Es ist erst wieder verfügbar in dem Spielzug, nachdem es repariert wurde.

6.3.10 Die Schadenstabelle

Eine magische Kugel oder ein unbeschädigtes Scheunentor ...

Alle Schäden, die von Flugzeugen verursacht werden, die auf andere Flugzeuge schießen, sind auf der Schadenstabelle (Damage Table) zu finden. Nachdem ein Schuss erfolgreich sein Ziel getroffen hat, wird die Anzahl der Erfolge berechnet, indem der Würfelwurf vom Basisschuss abgezogen wird. Dann würfel einen weiteren W20 und addiere den Wurf zu der Anzahl der Erfolge und konsultiere die Tabelle, um das Ergebnis

zu finden.

Alle Ergebnisse auf der Schadenstabelle werden sofort wirksam und das Ergebnis wirkt sich auf alle nachfolgenden Ereignisse aus. Das bedeutet, dass ein Flugzeug seinen eigenen Schuss oder die Möglichkeit, ein Ziel zu bombardieren, verlieren kann, wenn es vor seinem eigenen Zug in der Initiativsequenz getroffen wird.

DAMAGE TABLE - SINGLE ENGINE AIRPLANES	
Ergebnisse 1-20 1W20 + erzielte Anzahl von Erfolgen	
1	Du hast den Seidenschal des Piloten getroffen. Der Glücks-Score des Opfers wird dauerhaft um eins erhöht. Dies gilt auch dann, wenn der Angreifer den Schadenswürfel erneut würfeln möchte.
2	Nur ein paar verstreute Löcher in der Leinwand. -2 auf die Structural Strength
3	Größere Löcher in der Leinwand. -3 auf die Structural Strength
4	Das Fahrwerk ist zerstört. Bei der Landung muss auf die Emergency landing table gewürfelt werden, -3 in Structural Strength
5	Drähte und Holme wurden getroffen. Das Flugzeug verliert 1W3 +2 auf die Structural Strength
6	Tragflächenstrebe getroffen. Das Flugzeug verliert 1W3 +3 auf die Structural Strength
7	Bespannung zerrissen. Das Flugzeug verliert sofort 2 Energieeinheiten und wird von nun an 2 Energieeinheiten pro Spielrunde verlieren. -3 auf die Structural Strength
8	Steuerflächen getroffen. Alle Kurven müssen von nun an mit einem Kurventemplate größer geflogen werden, als auf dem Airspeed Indicator angezeigt. Das Flugzeug verliert 1W3 +3 auf die Structural Strength.
9	Ein wichtiger Draht ist durchtrennt! Führe einen Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durch.
10	Das Höhenleitwerk ist getroffen! Das Flugzeug verliert 1W4 +2 auf die Structural Strength + einen Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durchführen.
11	Flügel getroffen, man hört das Holz splintern..... Das Flugzeug verliert 1W4 +3 auf die Structural Strength. Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength.
12	Steuerflächen verklemmt! Alle Kurven müssen von nun an mit zwei Kurventemplates größer geflogen werden, als angezeigt. Das Flugzeug verliert 1W4 +3 auf die Structural Strength + Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength.
13	Waffe getroffen. Würfel 1W6: 1-4 ein MG defekt, 5-6 2 MG defekt – Gilt nur für Waffen die nebeneinander montiert sind, bei getrennt positionierten Waffen ist nur eine defekt. Motor getroffen. Würfel 1W4 1. Der Motor läuft ungleichmäßig. Das Flugzeug verliert in allen nachfolgenden Bewegungsphasen 1W4 Energieeinheiten in Schritt 5.6. Der erste Verlust tritt sofort ein.
14	2. Teile des Propellers wurden abgeschossen. Das Flugzeug verliert in allen folgenden Bewegungsphasen in Schritt 5.6 zwei Energieeinheiten. In jeder Bewegungsphase, in der die Geschwindigkeit 150 km/h übersteigt, wird ein Structural Strength Test durchgeführt. 3. Ein Zylinder ist getroffen. Das Flugzeug verliert in allen nachfolgenden Bewegungsphasen 3 Energieeinheiten in Schritt 5.6. Der erste Verlust tritt sofort ein. 4. Rauch bricht aus! Wenn die Geschwindigkeit des Flugzeugs nicht innerhalb der nächsten zwei Züge 200 km/h oder mehr erreicht, wird der Motor am Ende des zweiten Zuges in Brand geraten. +
15	Benzinleitungen eines Motors getroffen. Würfel 1W6+2. Das sind die verbleibenden Spielrunden bis der Tank leer ist. Bei einer 8 geht das Flugzeug in Flammen auf wie unter 27! +
16	Pilot oder Bordschütze wurden am Arm oder Bein getroffen. Fortitude minus 1W6. (Bei einem Flugzeug mit einem oder mehreren Besatzungsmitgliedern an Bord – wird gewürfelt, um die Chance auf einen Treffer gleichmäßig zu verteilen: Pilot 1-3 und Bordschütze 4-6 auf einem W6♥)
17	Pilot am Arm oder Bein verwundet. Fortitude minus 1W6♥
18	Langer Feuerstoß ins Cockpit. Der Pilot und ein Bordschütze wurden getroffen. Bei einem oder mehreren Schützen an Bord wird gewürfelt, um die Chance auf einen Treffer gleichmäßig zu verteilen: Schütze 1 1-3 und Schütze 2 4-6 auf einem W6. Der Schütze verliert 2W6 Fortitude.♥ Für den Piloten würfle mit 1W4 für seinen Schaden: 1. Die MG-Munition wird getroffen und geht hoch. Der Pilot verliert 1W10 an Fortitude. Die Hauptbewaffnung (wie bspw. die Doppel-MG's) wurde unbrauchbar gemacht. 2. Ein Querrudersteuerdraht wird durchtrennt. Die Rollrate des Flugzeugs wird von nun an verdoppelt. 3. Der Steuerknüppel wird getroffen und aus der Hand des Piloten gerissen. Der Pilot muss einen Pilotingtest bestehen oder er gerät in einen Spin. Die Spinregeln müssen dann sofort ausgeführt werden (siehe 5.5.15 Spin) 4. Es wurde alles zerschossen! Splitter und Glas treffen den Piloten. Der Pilot verliert 1 an Fortitude. Der Pilot zuckt zurück und verliert die Nerven. -4 wird dem nächsten Initiativwurf hinzugefügt. Notiere das auf dem Initiativ Sheet!
19	Mehrere Drähte wurden getroffen. Bei jedem Manöver muss ein Structural Strength Test durchgeführt werden – der erste Test muss sofort nach Erhalt des Treffers durchgeführt werden. Das Abfeuern fester MGs zählt hier als ein Manöver, da der Pilot Neigung und Gieren anpassen muss. Kurven ab Größe P gelten in diesem Fall nicht als Manöver. Die Landung des Flugzeugs muss als Notlandung ausgeführt werden. (Siehe 5.5.17 Landung)
20	Irrläufer! Würfel noch einmal auf die Schadenstabelle, diesmal aber mit 2W20 (ignoriere die erzielten Erfolge). Wenn das Flugzeug Bomben trägt, werden sie getroffen und das Flugzeug explodiert sofort. Jedes Flugzeug innerhalb von 4 Bewegungseinheiten würfelt einen unmodifizierten Wurf auf die Schadenstabelle.

DAMAGE TABLE - SINGLE ENGINE AIRPLANES
Ergebnisse 21-30 1W20 + erzielte Anzahl von Erfolgen

21	Holme und Drähte getroffen. Das Flugzeug verliert 2W4 +3 in Structural Strength. Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durchführen.
22	Pilot und ein Bordschütze sind am Körper getroffen! Beide verlieren 2W6 auf ihre Fortitude. (Bei mehreren Besatzungsmitgliedern an Bord – wird gewürfelt, um die Chance auf einen Treffer gleichmäßig zu verteilen: Pilot 1-3 und Schütze 4-6 auf 1W6) ♥
23	Der Hauptholm wurde getroffen. Das Flugzeug verliert 3W6 auf die Structural Strength. Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durchführen. Alle Kurven von nun an 3 Templates größer als angezeigt.
24	Pilot ist am Kopf getroffen! Er verliert 3W6 Fortitude. Wenn er überlebt hat er in der nächsten Runde einen Black out. Das Flugzeug muss in der nächsten Bewegungsphase auf seinem aktuellen Kurs geradeaus fliegen. ♥
25	Motor getroffen. Würfel 1W6: 1-2 Der Motor ist tot! 3-6 Feuer! + Gleiches Verfahren wie bei Schadensnummer 27.
26	Motor getroffen. Der Motor stoppt sofort. Würfel 1W6: bei 3-6 fängt der Tank Feuer wie unter Schadensnummer 29. +
27	Der Tank ist getroffen. Das Flugzeug fängt Feuer. Nach 2W6 Runden erreicht das Feuer das Cockpit und der Pilot stirbt. +
28	Der Flügel ist zerfetzt. Dann entfernt er sich selbst aus seiner Befestigung und verschwindet nach hinten. Das Flugzeug gerät in einen nicht abfangbaren Spin. Beachte die Spinregeln, aber ignoriere den Flying Skill Test, da der Spin nicht abgefangen werden kann. Hat der Pilot Glück und trägt einen Fallschirm, erhält er -2 auf seinen Fallschirmwurf.
29	Der Tank explodiert und der Pilot fängt Feuer. Er springt aus dem Flugzeug und fällt als menschliche Fackel zu Boden. Alle Piloten in einer Entfernung von 4 Bewegungseinheiten müssen einen Fortitude Test bestehen um weiter zu kämpfen. Jeder nicht bestandene Test zwingt den Piloten zum Heimflug, da er genug hat und die Nerven verliert.
30+	Das Cockpit ist total durchlöchert. Der Pilot und alle Besatzungsmitglieder im Cockpit (einschließlich der Beobachterposition) werden auf der Stelle getötet.

Luftsiege:

1. Flugzeuge die explodieren, in Flammen aufgehen, auf dem Boden aufschlagen, in der Luft zerbrechen oder wo der Pilot getötet wird, werden dem letzten Piloten (oder Bordschützen) als Luftsieg angerechnet, der in den letzten 2 Runden auf das Flugzeug geschossen hat, egal ob das Flugzeug getroffen wurde oder nicht. *
2. Piloten, die verwundet werden oder deren Motor unfreiwillig stoppt müssen einen Fortitude Test gegen den verbleibenden Fortitude bestehen um im Kampf zu bleiben. Im Falle eines verpassten Tests gilt das Flugzeug als “erzwungene Heimreise” und wird dem letzten Piloten, der das Flugzeug getroffen hat, als solches gutgeschrieben. *
3. Flugzeuge, die eine Notlandung auf dem Spielfeld durchführen, werden als Luftsieg für den letzten Piloten gewertet, der das Flugzeug getroffen hat. Notlandungen außerhalb des Spielfeldes werden nicht als Luftsieg gewertet. . *

Bemerkungen:

* Flugzeuge, die beschädigt sind und ihre Heimatbasis nicht erreichen können, müssen auch nach Beendigung des Kampfes bewegt werden, um die Ergebnisse einer Notlandung zu bestimmen. Wenn das Flugzeug eine Notlandung auf dem Spielfeld macht, auch nach Ende der Mission, gelten die Regeln für die Luftsiege weiter.

+ Für alle brennenden Flugzeuge gilt folgende Regel: Einmal pro Spielrunde, nach jeder Bewegungsphase, würfle 1W6. Bei einer 1 erlischt das Feuer. Ein Ergebnis von 6 bedeutet, das das Flugzeug explodiert und die gesamte Besatzung sofort getötet wird. Ergebnisse von 2-5 gehen von der Structural Strength des Flugzeugs ab. Ein brennendes Flugzeug hat keine Initiative und bewegt sich daher zuerst. Das brennende Flugzeug kann nicht schießen und folgt den gleichen Regeln wie ein Flugzeug mit “erzwungener Heimreise” (Regel 6.3.14).

♥ Bei allen Treffern auf den Piloten und die Besatzung, die den Verlust von Fortitude verursachen, muss der Verwundete gegen seine verbleibende Fortitude testen, um im Kampf zu bleiben: (Siehe 6.3.13 und 6.3.12.2). Bei allen Treffern auf Piloten und Besatzung, die einen Verlust der Fortitude verursachen, erhält der Verwundete einen entsprechenden negativen Modifikator auf seine Awareness, Flying and Gunnery Fähigkeiten gemäß 1.1.3.

6.3.11 Schadenstabelle für mehrmotorige Flugzeuge.

Hat das Ziel zwei oder mehr Motoren, wird die Schadenstabelle für mehrmotorige Flugzeuge verwendet. Nachdem ein Schuss erfolgreich sein Ziel getroffen hat, wird die Anzahl der Erfolge berechnet, indem der Würfelwurf vom Basisschuss abgezogen wird. Dann würfel einen weiteren W20 und addiere den Wurf zu der Anzahl der Erfolge und konsultiere die Tabelle, um das

Ergebnis zu finden.

Alle Ergebnisse auf der Schadenstabelle werden sofort wirksam und das Ergebnis wirkt sich auf alle nachfolgenden Ereignisse aus. Das bedeutet, dass ein Flugzeug seinen eigenen Schuss oder die Möglichkeit, ein Ziel zu bombardieren, verlieren kann, wenn es vor seinem eigenen Zug in der Initiativsequenz getroffen wird.

DAMAGE TABLE - MULTI ENGINE AIRPLANES	
Results 1-20 1W20 + erzielte Anzahl von Erfolgen	
1	Du hast den Seidenschal des Piloten getroffen. Der Glücks-Score des Opfers wird dauerhaft um eins erhöht. Dies gilt auch dann, wenn der Angreifer den Schadenswürfel erneut würfeln möchte.
2	Nur ein paar verstreute Löcher in der Leinwand. -2 auf die Structural Strength
3	Größere Löcher in der Leinwand. -3 auf die Structural Strength
4	Das Fahrwerk ist zerstört. Bei der Landung muss auf die Emergency landing table gewürfelt werden, -3 in Structural Strength
5	Drähte und Holme wurden getroffen. Das Flugzeug verliert 1W3 +2 auf die Structural Strength
6	Tragflächenstrebe getroffen. Das Flugzeug verliert 1W3 +3 auf die Structural Strength
7	Bespannung zerrissen. Das Flugzeug verliert sofort 2 Energieeinheiten und wird von nun an 2 Energieeinheiten pro Spielrunde verlieren. -3 auf die Structural Strength
8	Steuerflächen getroffen. Alle Kurven müssen von nun an mit einem Kurventemplate größer geflogen werden, als auf dem Airspeed Indicator angezeigt. Das Flugzeug verliert 1W3 +3 auf die Structural Strength.
9	Ein wichtiger Draht ist durchtrennt! Führe einen Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durch.
10	Das Höhenleitwerk ist getroffen! Das Flugzeug verliert 1W4 +2 auf die Structural Strength + einen Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durchführen.
11	Flügel getroffen, man hört das Holz splintern..... Das Flugzeug verliert 1W4 +3 auf die Structural Strength. Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength.
12	Steuerflächen verklemmt! Alle Kurven müssen von nun an mit zwei Kurventemplates größer geflogen werden, als angezeigt. Das Flugzeug verliert 1W4 +3 auf die Structural Strength + Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength.
13	Der Bordschütze, der dem Angreifer am nächsten ist, wurde getroffen. Fortitude minus 1W6. Motor getroffen. Würfel 1W6, bei 1-3 linker Motor, bei 4-6 rechter Motor. Würfel 1W3
14	1. Der Motor läuft ungleichmäßig. Das Flugzeug verliert in allen folgenden Bewegungsphasen in Schritt 5.6 eine Energieeinheit. Der erste Verlust tritt sofort ein. 2. Teile des Propellers wurden abgeschossen. Das Flugzeug verliert in allen folgenden Bewegungsphasen in Schritt 5.6 eine Energieeinheit. In jeder Bewegungsphase, in der die Geschwindigkeit 100 km/h übersteigt, wird ein Structural Strength Test durchgeführt. 3. Rauch bricht aus! Wenn die Geschwindigkeit des Flugzeugs nicht innerhalb der nächsten zwei Züge 200 km/h oder mehr erreicht, wird der Motor am Ende des zweiten Zuges in Brand geraten. + Der Pilot kann den rauchenden Motor abstellen, um einen Brand zu vermeiden, aber er kann ihn nicht wieder starten!
15	Benzinleitungen eines Motors getroffen. Würfel 1W6 bei 1-3 linker Motor, 4-6 rechter Motor. Wurf nochmal 1W6+2. Das sind die verbleibenden Spielrunden bis der Tank leer ist. Bei einer 8 geht das Flugzeug in Flammen auf wie unter 27! +
16	Pilot oder Bordschütze wurden am Arm oder Bein getroffen. Fortitude minus 1W6. (Bei einem Flugzeug mit einem oder mehreren Besatzungsmitgliedern an Bord – wird gewürfelt, um die Chance auf einen Treffer gleichmäßig zu verteilen: Pilot 1-3 und Bordschütze 4-6 auf einem W6) ♥
17	Pilot am Arm oder Bein verwundet. Fortitude minus 1W6 ♥
18	Langer Feuerstoß ins Cockpit. Der Pilot und ein Bordschütze wurden getroffen. Bei einem oder mehreren Schützen an Bord wird gewürfelt, um die Chance auf einen Treffer gleichmäßig zu verteilen: Schütze 1 1-3 und Schütze 2 4-6 auf einem W6. Der Schütze verliert 2W6 Fortitude. ♥ Für den Piloten würfle mit 1W4 für seinen Schaden: 1. Pilot in der Schulter getroffen. Verliert 1W6 in Fortitude. ♥ 2. Ein Querrudersteuerdraht wird durchtrennt. Die Rollrate des Flugzeugs wird von nun an verdoppelt. 3. Der Steuerknüppel wird getroffen und aus der Hand des Piloten gerissen. Der Pilot muss einen Pilotingtest bestehen oder er gerät in einen Spin. Die Spinregeln müssen dann sofort ausgeführt werden (siehe 5.5.15 Spin) 4. Es wurde alles zerschossen! Splitter und Glas treffen den Piloten. Der Pilot verliert 1 an Fortitude. Der Pilot zuckt zurück und verliert die Nerven. Die nächste Manöverphase muss mit einer P-Kurve in eine beliebige Richtung mit mindestens der Hälfte der Bewegungseinheiten des Flugzeugs beginnen. ♥
19	Mehrere Drähte und Streben sind getroffen. Von nun an sind alle Kurven 2 Templates größer als auf dem Airspeed Indicator. Das Flugzeug verliert 2W4 +3 auf die Structural Strength + Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength.
20	Irläufer! Wenn das Flugzeug Bomben trägt, werden sie getroffen und das Flugzeug explodiert sofort. Jedes Flugzeug innerhalb von 4 Bewegungseinheiten würfelt einen unmodifizierten Wurf auf die Schadenstabelle. Sind keine Bomben an Bord, würfel noch einmal auf die Schadenstabelle, diesmal aber mit 2W20 (ignoriere die erzielten Erfolge).

DAMAGE TABLE - MULTI ENGINE AIRPLANES Results 21-30 1W20 + erzielte Anzahl von Erfolgen	
21	Holme und Drähte getroffen. Das Flugzeug verliert 2W6 in Structural Strength. Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durchführen. Das Flugzeug muss jedes Mal, wenn es eine Kurve enger als O fliegt und wenn es Bomben fallen lässt einen weiteren Structural Strength Test durchführen. Bei der Landung wird der Pilot gezwungen auf die Emergency landing table zu würfeln.
22	Motor getroffen. Würfel 1W6, bei 1-3 linker Motor, bei 4-6 rechter Motor. Der Motor stoppt sofort! Wirf noch 1W6. 1-3 Außer viel schwarzem Rauch passiert nichts. 4-6 Motor und Tank fangen Feuer wie unter Schadensnummer 27.
23	Der Hauptholm wurde getroffen. Das Flugzeug verliert 3W6 auf die Structural Strength. Structural Strength Test gegen die verbleibende Structural Strength durchführen. Alle Kurven von nun an 3 Templates größer als angezeigt.
24	Pilot und ein Schütze sind am Körper getroffen! Fortitude minus 2W6. (Bei mehreren Besatzungsmitgliedern an Bord – wird gewürfelt, um die Chance auf einen Treffer gleichmäßig zu verteilen: Pilot 1-3 und Schütze 4-6 auf 1W6) ♥
25	Motor getroffen. Würfel 1W6, bei 1-3 linker Motor, bei 4-6 rechter Motor. Der Motor stoppt sofort! Wirf noch 1W6. 1-2 Außer viel schwarzem Rauch passiert nichts. 3-6 Motor und Tank fangen Feuer wie unter Schadensnummer 27.
26	Pilot ist am Kopf getroffen! Er verliert 3W6 Fortitude. Wenn er überlebt hat er in der nächsten Runde einen Black out. Das Flugzeug muss in der nächsten Bewegungsphase auf seinem aktuellen Kurs geradeaus fliegen. ♥
27	Der Tank ist getroffen. Das Flugzeug fängt Feuer. Nach 1W6 Runden erreicht das Feuer das Cockpit und der Pilot erleidet jede Runde 1W6 Schaden auf Fortitude. +
28	Der Flügel ist zerfetzt. Dann entfernt er sich selbst aus seiner Befestigung und verschwindet nach hinten. Das Flugzeug gerät in einen nicht abfangbaren Spin. Beachte die Spinregeln, aber ignoriere den Flying Skill Test, da der Spin nicht abgefangen werden kann. Hat der Pilot Glück und trägt einen Fallschirm, erhält er -2 auf seinen Fallschirmwurf.
29	Der Tank explodiert und der Pilot fängt Feuer. Er springt aus dem Flugzeug und fällt als menschliche Fackel zu Boden. Alle Piloten in einer Entfernung von 4 Bewegungseinheiten müssen einen Fortitude Test bestehen um weiter zu kämpfen. Jeder nicht bestandene Test zwingt den Piloten zum Heimflug, da er genug hat und die Nerven verliert. Das Feuer kann nicht gelöscht werden und das Flugzeug ist nicht mehr zu retten.
30+	Das Cockpit ist total durchlöchert. Der Pilot und alle Besatzungsmitglieder im Cockpit (einschließlich der Beobachterposition) werden auf der Stelle getötet. Das Flugzeug geht in einen nicht abfangbaren Spin über.
<p>Luftsiege:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flugzeuge die explodieren, in Flammen aufgehen, auf dem Boden aufschlagen, in der Luft zerbrechen oder wo der Pilot getötet wird, werden dem letzten Piloten (oder Bordschützen) als Luftsieg angerechnet, der in den letzten 2 Runden auf das Flugzeug geschossen hat, egal ob das Flugzeug getroffen wurde oder nicht. * 2. Piloten, die verwundet werden oder deren Motor unfreiwillig stoppt müssen einen Fortitude Test gegen den verbleibenden Fortitude bestehen um im Kampf zu bleiben. Im Falle eines verpassten Tests gilt das Flugzeug als "erzwungene Heimreise" und wird dem letzten Piloten, der das Flugzeug getroffen hat, als solches gutgeschrieben. * 3. Flugzeuge, die eine Notlandung auf dem Spielfeld durchführen, werden als Luftsieg für den letzten Piloten gewertet, der das Flugzeug getroffen hat. Notlandungen außerhalb des Spielfeldes werden nicht als Luftsieg gewertet. * <p style="text-align: center;">Bemerkungen:</p> <p>* Flugzeuge, die beschädigt sind und ihre Heimatbasis nicht erreichen können, müssen auch nach Beendigung des Kampfes bewegt werden, um die Ergebnisse einer Notlandung zu bestimmen. Wenn das Flugzeug eine Notlandung auf dem Spielfeld macht, auch nach Ende der Mission, gelten die Regeln für die Luftsiege weiter.</p> <p>+ Für alle brennenden Flugzeuge gilt folgende Regel: Einmal pro Spielrunde, nach jeder Bewegungsphase, würfle 1W6. Bei einer 1 erlischt das Feuer. Ein Ergebnis von 6 bedeutet, das das Flugzeug explodiert und die gesamte Besatzung sofort getötet wird. Ergebnisse von 2-5 gehen von der Structural Strength des Flugzeugs ab. Ein brennendes Flugzeug hat keine Initiative und bewegt sich daher zuerst. Das brennende Flugzeug kann nicht schießen und folgt den gleichen Regeln wie ein Flugzeug mit "erzwungener Heimreise" (Regel 6.3.14).</p> <p>♥ Bei allen Treffern auf den Piloten und die Besatzung, die den Verlust von Fortitude verursachen, muss der Verwundete gegen seine verbleibende Fortitude testen, um im Kampf zu bleiben: (Siehe 6.3.13 und 6.3.12.2). Bei allen Treffern auf Piloten und Besatzung, die einen Verlust der Fortitude verursachen, erhält der Verwundete einen entsprechenden negativen Modifikator auf seine Awareness, Flying and Gunnery Fähigkeiten gemäß 1.1.3.</p>	

6.3.12 Schäden an Besatzung und Flugzeug

Blut oder Öl auf der Frontscheibe?

Das Ergebnis aus der Schadenstabelle wird sofort wirksam, und die Folgen sind in der Tabelle beschrieben. Im Allgemeinen gibt es drei Arten von Schäden: Crew, Struktur- und Motor. Das Schadensresultat zeigt nicht direkt an, ob der Schaden ausreicht, um das Flugzeug abzuschießen oder zum Abbruch zu zwingen. Damit dies geschehen kann, müssen die Bedingungen in 6.3.12 oder 6.3.13 erfüllt werden.

Hinweise zu den Schadensergebnissen:

Die Crew ist verletzt

Wenn ein Pilot oder Bordschütze getroffen wird, werden sein Fortitude und Awareness Score, sowie seine Flying- und Gunnery Skills um die Höhe des erlittenen Schadens reduziert. Wenn der Fortitude Score des Piloten auf „0“ oder weniger reduziert wird, ist er tot und das Flugzeug trudelt dem Boden zu. Wenn der Flying Skill des Piloten auf „0“ oder weniger reduziert wird, kann er nicht länger sein Flugzeug kontrollieren und es trudelt zu Boden.

Reduzierungen im Awareness-Score wirken sich auf zukünftige Initiativwürfe aus. Dies wird auf dem Cockpit-Panel und auf dem Initiativblatt vermerkt.

In den meisten Fällen wird ein verwundeter Pilot gezwungen sein, einen Fortitude Test zu bestehen, um im Kampf zu bleiben. Dies stellt die Fähigkeit dar, den Schmerz zu ertragen und konzentriert zu bleiben, oder umgekehrt den Überblick über die Situation zu verlieren, in dem Glauben, dass der Tod nah ist und das einzige was zählt ist, in Sicherheit und nach Hause zu kommen. Siehe 6.3.14: Flugzeug erzwungene Heimreise

Motorschaden

Verschiedene Arten von Schäden können sich auf den/die Motor(en) auswirken. Die meisten Ergebnisse führen dazu, dass der Motor bei jeder Geschwindigkeitsanpassung Energieeinheiten verliert. Andere Ergebnisse ergeben einen variablen Leistungsverlust, z.B. 1W4 Punkte, der von nun an bei jedem Geschwindigkeits-Anpassungsschritt gewürfelt wird. Schäden an Motoren sind kumulativ, wenn mehr als ein Schaden entsteht. Wenn der Verlust von Energie in jeder Runde größer ist als die Gesamtmenge an Energie die zur Verfügung steht, frisst sich der Motor fest und stoppt. Hinweis: Dies ent-

hält nicht die variablen Motorschäden (aber der Motor stottert dann ganz schön).

Structural Damage (Strukturelle Schäden)

Die meisten Schäden bedeuten eine Verringerung des Structural Strength Score des Flugzeugs. Das Cockpit-Panel listet den Structural Strength Score des Flugzeugs auf, der empfangene Schaden wird von diesem Wert abgezogen. Beachte, dass die meisten Doppelsitzer und andere große Flugzeuge auf Grund ihrer Größe eine feste Punktzahl haben, von der zuerst der empfangene Schaden abgezogen wird, bevor er von der Structural Strength subtrahiert wird. Wenn die Structural Strength „0“ erreicht, ist die Höhe des Schadens die das Flugzeug aushalten kann erreicht und das Flugzeug fällt einfach auseinander und die Einzelteile trudeln auf den Boden.

Wenn das Schadensergebnis einen Structural Strength Test verlangt, wird 1W6 Wurf auf die Structural Failure Table durchgeführt, wenn der Structural Strength Test nicht bestanden wurde.

Structural failure 1W6	
1	Zuerst werden die Flügel aus dem Rumpf gerissen, dann verlässt der Motor ihn und der wirbelnde Propeller zerkleinert den Rest in Stücke.
2	Der Hauptholm bricht und ein Flügel wird abgerissen. Die Überreste trudeln zu Boden.
3	Ein lautes Knacken ist vom oberen Flügel zu hören und der Stoff wölbt sich auf seltsame Weise... Die Structural strength wird mit 3W6 reduziert.
4	Eine Strebe zwischen den Flächen löst sich und verschwindet mit einem Stück Stoff hinter dem Flugzeug. Structural strength wird mit 2W6 reduziert.
5	Die Flügel biegen sich und der Stoff ist mehrmals gerissen, zwei Spanndrähte reißen und hängen lose. Structural strength wird mit 1W6+3 reduziert.
6	Lieber biegen als brechen! Erstaunlicherweise passiert nichts!

Das ist, worum es geht ...

6.3.13 Siege gutschreiben

Regel 6.3.13.1 Flugzeuge, die Feuer fangen, explodieren, während Manövern auf dem Boden aufschlagen, in der Luft zerbrechen, oder wo der Pilot getötet wird, gelten als abgeschossen. Der ‚Sieg‘ wird auf den letzten Piloten oder Bordschützen gutschrieben, der es in den letzten beiden Spielrunden beschossen hat, egal ob das Feuer das Ziel getroffen hat oder nicht.

Regel 6.3.13.2 Piloten, die verletzt sind, oder ein Flugzeug mit einem festgefressenen Motor fliegen, müssen eine Fortitude Test bestehen. Wenn dies nicht gelingt, wird das Flugzeug nach Hause geschickt. Das Ergebnis wird als ‚Feind gezwungen, nach Hause zu fliegen‘ dem letzten Piloten oder Bordschützen gutschrieben der auf das Ziel innerhalb der letzten zwei Spielrunden geschossen hat, egal ob das Feuer getroffen hat oder nicht.

Regel 6.3.13.3 Jedes Flugzeug, das eine Notlandung noch auf dem Spielbrett macht, wird als abgeschossen gewertet. Der ‚Sieg‘ wird auf den letzten Piloten oder Bordschützen gutschrieben, der das Flugzeug getroffen hat. Flugzeuge die eine Notlandung außerhalb des Spielbrettes machen werden nicht gutschrieben, solange die Flugzeuge das Spielbrett vom gleichen Rand verlassen wie dem, mit dem sie das Spiel begonnen haben, es sei denn, die aufgeführten Bedingungen in der Regel 6.3.13.1 sind erfüllt.

Beschädigte Flugzeuge die nicht in der Lage sind aus eigener Kraft nach Hause zurückzukehren müssen immer ihre Bewegung abschließen um eine Notlandung zu absolvieren.

Dies gilt auch, wenn das Szenario vorbei ist. Wenn das Flugzeug gezwungen ist, eine Notlandung noch auf dem Spielbrett zu machen, gelten die Regeln für das abschießen. Jedes Flugzeug, das Feuer fängt erhält einen zusätzlichen 1W6 Structural Damage für jeden Spielzug den es brennt. Bei einem Wurf von ,1' wird das Feuer gelöscht und es entstehen

keine weiteren Schäden durch das Feuer. Bei einem Wurf von ,6' explodiert das Flugzeug und die gesamte Crew wird sofort getötet. Ein Flugzeug mit einem Feuer an Bord kann keine seiner Waffen abfeuern, und folgt den gleichen Regeln wie ein Flugzeug, das nach Hause zurückkehren muss.

6.3.14 Erzwungene Heimreise

Tapferer Held oder elender Feigling?

- Regel 6.3.14.1** Wenn ein Pilot verwundet ist oder sich sein Motor festfrisst, ist er verpflichtet, einen Fortitude Test zu bestehen um im Kampf zu bleiben. Wenn er diesen Test nicht besteht, wird der Pilot und das Flugzeug gezwungen nach Hause zu fliegen und er muss das Flugzeug aus dem Kampf manövrieren um sofort nach Hause zu fliegen.
- Regel 6.3.14.2** Wenn ein Bordschütze verwundet wird, ist er verpflichtet, einen Fortitude Test zu bestehen um weiter zu kämpfen. Wenn er diesen Test nicht besteht, kann er für den Rest des Spieles seine Waffe nicht abfeuern oder Bomben werfen.
- Regel 6.3.14.3** Jedem Flugzeug, das gezwungen ist nach Hause zu fliegen, ist es untersagt, seine Waffen abzufeuern oder Bomben zu werfen ab dem Moment an dem das Ergebnis erzielt wurde. Das Flugzeug muss in Richtung der eigenen Spielbrettseite manövrieren und so schnell wie möglich das Spielbrett verlassen.
- Regel 6.3.14.4** Wenn ein Flugzeug das nach Hause fliegen muss Bordschützen an Bord hat, die nicht außer Gefecht gesetzt sind ist es nur ihnen erlaubt Flugzeuge anzugreifen, die ihr eigenes Flugzeug angreifen und die Bedingungen für das „Attacking Airplane“ und „Attacking Airplane from behind“ Bordschützen Arc Tables erfüllen.

Wenn ein Pilot verwundet wird und Punkte von seinem Fortitude Score verliert, muss er einen Fortitude Test gegen seine restlichen Fortitude Punktzahl bestehen. Dieser Test bestimmt, wie er mit dem Schock und Schmerzen umgeht: Wenn er den Test besteht, beißt er die Zähne zusammen und kämpft weiter - wenn auch mit den reduzierten Werten in seinen Statistiken die durch die Wunde entstanden sind - der Spieler kann beschließen den Piloten nach Hause zu schicken und den Kampf an einem anderen Tag fortzusetzen. Wenn der Pilot seinen Test nicht besteht, ist der Schmerz und Schock zu viel oder die Aussicht zu sterben zu schrecklich, und der Pilot entscheidet, dass Diskretion der bessere Teil der Tapferkeit ist, und wendet sich nach Hause. Dies wird in der Regel die gegnerische Seite mit einem Missions Siegpunkt belohnen.

Wie bei den Piloten gibt es auch ein Limit, wie viel Bordschützen ertragen können, bevor sie den Willen zu kämpfen verlieren. Wenn ein Bordschütze verwundet wird, muss auch er einen Fortitude Test machen. Wenn er besteht, kann er weiter am Kampf teilnehmen jedoch mit den Einschränkungen die aus der Wunde entstanden sind. Wenn der Schütze seinen Test

nicht besteht, ist er zu sehr damit beschäftigt nicht das Bewusstsein vom Blutverlust zu verlieren oder er neigt dazu, sich mit seinen Wunden zu beschäftigen anstatt andere Aufgaben auszuführen. Im Endeffekt ist er aus dem Kampf raus. Gleiches gilt, wenn sich der Motor eines Flugzeugs festfrisst. Der Pilot muss einen Fortitude Test bestehen. Wenn er besteht kann er in seinem neuen Segelflugzeug weiterkämpfen, während er nach einem Ort zum Landen sucht. Besteht er nicht, muss er sofort den Kampf abbrechen und versuchen über den Rand des Spielbretts nach Hause zu kommen, um sich zu retten. Wenn der Pilot seinen Test wegen eines Motorschadens nicht besteht wirkt es sich auch auf die Bordschützen aus. Da ihnen sehr wohl bewusst ist, wie gefährlich ihre Situation ist, wird er nur Feinde angreifen, die sein eigenes Flugzeug direkt angreifen, d.h. einen Angriff auf sein Flugzeug ankündigen und die Bedingung aus den angreifenden Flugzeug Arc-Tables erfüllen.

Jedes Flugzeug, das gezwungen ist, wegen eines Motorschadens nach Hause zu fliegen wird in der Regel der gegnerischen Seite einen Missions Siegpunkt bringen.



BEISPIEL EINES ICOG SPIELS

Im Folgenden siehst Du ein Beispiel für eine Spielsession in ICOG. Thomas Løfgren (Loeffe), ein Mitglied der Spieltestgruppe hat diesen Abschlussbericht verfasst. Das Spiel wurde im Rahmen einer laufenden Kampagne in ICOG gespielt. Es

kann Verweise auf Regeln geben, die nicht von diesem Regelbuch abgedeckt werden, vor allem auf kommende Kampagneregeln. Dennoch sollte es ein gutes Gefühl dafür vermitteln, worum es bei ICOG geht. Amüsieren Sie sich.

April 1917 („Blutiger April“) - Sektorpatrouille über Nueville St. Vaast

In diesem aufregenden Kampf versuchen deutsche Jäger Alliierte Aufklärungsflugzeuge, die die Front überquert haben und mit frechen Fotos auf dem Rückflug nach Hause sind, abzufangen.

Alliierten Jägergruppen wurde befohlen in den spezifischen Sektoren zu patrouillieren, die ihre Aufklärungsflugzeuge kreuzen, in der Hoffnung die deutschen Jäger abzufangen die die Aufklärer gestört haben.

Aufstellung:

- 4 Alliierte (Französische) Jäger
- 4 deutsche Jäger
- 1 Alliiertes Aufklärer zu Beginn der Runde 2
- 1 Alliiertes Aufklärer zu Beginn der Runde 6

Die Aufklärungsflugzeuge werden, zufällig, beim Ab- oder Heimflug, aus zufälligen Stellen entlang der Plattenkanten beginnen. Sie müssen das Spielbrett gegenüber ihren Startpositionen nicht mehr als 5 Runden später verlassen. Wenn sie dies tun, erhalten sie (jeweils) 1 Punkt für die Seite der Alliierten.

Normale Punktevergabe gilt auch:
2 Punkte für ein abgestürztes Flugzeug und
1 Punkt für ein „nach Hause geflogenes“ -Flugzeug.

Jede Seite besteht aus 2 Spielern die jeder 2 Kampfflugzeuge steuern. Franzosen: Andreas und Jakob, Deutsche: Loeffe und Lars. Die Piloten / Flugzeuge werden zufällig durch einen Würfelwurf aus den Spieler Staffel Plänen ausgewählt (da jede Spieler Staffel acht Piloten hat wird ein 1W8 verwendet). Die Piloten sind an ein bestimmtes Flugzeug gebunden, welches sie nutzen, bis sie ein neues bekommen.

Alliierte Piloten / Flugzeuge gewürfelt:

- Pelardon (Nieuport 17) - Andreas
- Comisard (Nieuport 24) - Andreas
- Dupont (Nieuport 17) - Jakob
- Franck (Spad S.VII) - Jakob

Deutsche Piloten / Flugzeuge gewürfelt:

- Schmiel (Albatros DIII) - Thomas
- Von Glück (Albatros DIII) - Thomas
- Vernichthofen (Albatros DIII) - Lars
- Stürmdrang (Albatros DIII) - Lars

Die Franzosen fliegen eine Vielzahl von Flugzeugen, während die Deutschen alle die fähige und stabile Albatros DIII Plattform nutzen. Die französischen Nieuport 17 und 24s sind nicht ganz so leistungsstark, können die Deutschen aber bei niedrigen Geschwindigkeiten auskurven. Sie sind auch weniger stark mit nur einem MG bewaffnet. Die einsame Spad S.VII ist ein „Energie-Kämpfer“, mit leistungsstarkem Motor und guten Kletter- und Sturzflugfähigkeiten.

Set-up-Regeln variieren von Szenario zu Szenario, aber in diesem können sich die Franzosen aufstellen, wo sie wollen. Sie müssen in Formation fliegen, können aber in einer zufälligen Richtung fliegen.

Die Franzosen wählen eine Aufstellung in der Mitte des Brettes, was uns Deutsche im Grunde dazu zwingt, „eine Ecke zu wählen“, da wir einen Mindestabstand zu ihrer Gruppe einzuhalten haben. Beiden Gruppen fliegen zu Beginn der Schlacht auf mittlerer Höhe.

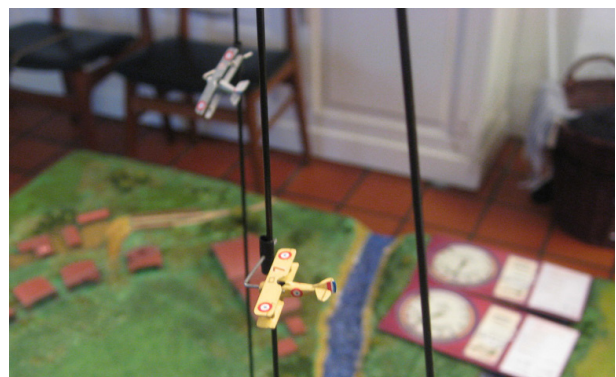
Wir Deutschen wissen, dass ein Aufklärungsflugzeug nur 2 Runden nach dem Start erscheint, welches wir stoppen müssen um die Franzosen vom Punkten abzuhalten, aber wir haben keine Ahnung ob das Flugzeug hinfliegt oder auf dem Weg nach Hause ist und wo an der langen Frontlinie es erscheinen wird.

Runde 1

Die Deutschen teilen sich in zwei Gruppen auf mit der Absicht, das Spielfeld besser abzudecken, wenn das Aufklärungsflug-



zeug in Runde 2 erscheint. Die Gruppen sind meine Piloten Glück / Schmiel auf der linken Flanke, und Lars' zwei Jäger Vernichthofen und Stürmdrang auf der rechten Seite. Die Französische-Gruppe macht weite Kurven um sich in einem weiten Bogen aufzufächern und erreicht die Deutschen



von zwei unterschiedlichen Anflugwinkeln. Es gibt noch keinen Kontakt, da die Flugzeuge noch zu weit voneinander entfernt sind, aber in der nächsten Runde werden sie definitiv aneinander vorbeifliegen.

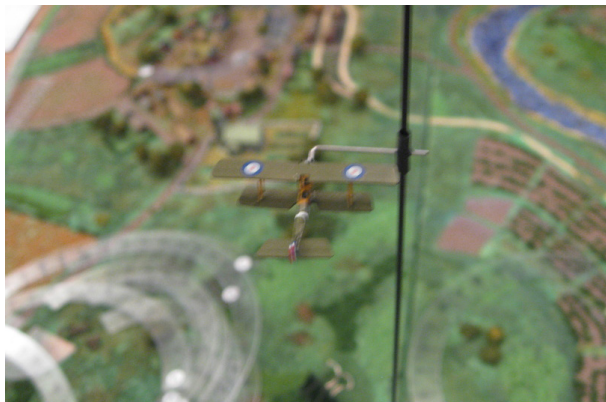
Runde 2

Ein britisches Aufklärungsflugzeug kommt an! Der Pilot; Lieu Upton und sein Beobachter kommen in einer veralteten B.E.2c an, ein ziemlich nutzloser Zweisitzer mit niedriger Geschwindigkeit und der Unfähigkeit geradeaus oder zu den Seiten (!) zu schießen, auf Grund der Platzierung des Schützen vor dem Piloten und zwischen den beiden Flügeln.

Unglücklicherweise für die Deutschen kommt es fast gegenüber ihren Startpositionen an und es wird eine harte Jagd es zu erwischen, bevor es das Spielbrett verlassen kann.

Die Flugzeuge würfeln alle für Initiative, was mit einem offenen W10 erfolgt (10er Würfe werden wiederholt und auf das Ergebnis addiert usw.). Dieser Wurf wird zum Pilot Reaction Stat hinzugefügt (normalerweise 13-18, neue Piloten werfen 2W6+6 um diesen Wert zu bekommen, dieser kann sich später erhöhen durch die gewonnene Erfahrung).

Die schlechteste Initiative bewegt sich zuerst, so haben die besten Piloten den Vorteil, sich zuletzt zu bewegen, so dass sie die



Feinde besser angreifen können. Man muss immer auf Feinde achten, die sich nach einem bewegen, denn sie können so manövrieren, dass sie in dieser Runde auf dich schießen können. Der Initiative Score wird modifiziert, wenn das Flugzeug durch ein anderes Flugzeug von der Rückseite oder an den Seiten bedroht wird. Wenn ein feindliches Flugzeug ihr Flugzeug aus dem Rear Arc bedroht, erhalten Sie einen Malus von -4. Wenn das Flugzeug vom Side Arc droht ist der Malus -2.

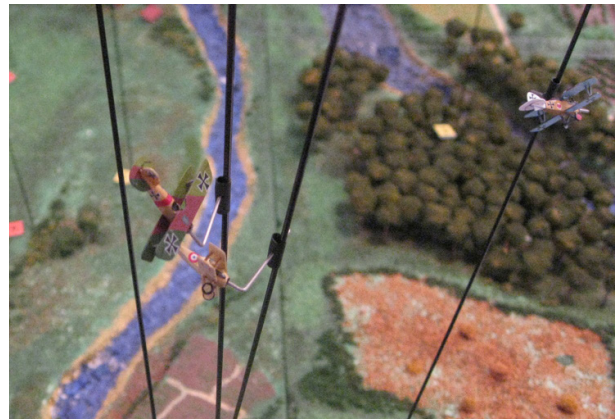
Die Strafen sind kumulativ, deshalb können Sie bis zu -6 auf Ihren Wurf bekommen! Keine Strafen in Runde 2, da die Flugzeuge gerade beginnen, einander nahe zu kommen.

Auf in den Kampf:

Schmiel / Glück haben die Franzosen in ihrem Sektor geschlagen, sie haben die überlegene Initiative, so dass die Franzosen gezwungen sind, sich zuerst zu bewegen. Die Französisch Flugzeuge versuchen, so nah wie möglich an die deutschen Jäger zu kommen, um ein „Überschießen“ der deutschen zu erzwingen, wenn diese sich bewegen, ... aber Franck wird ein wenig zu mutig und versucht, seine beige SPAD VII herumzuwerfen und vorauszuahnen, wo Glück nach seinem Zug enden wird, damit er ihn besser nächste Runde jagen kann.

Glück sieht dieses Kommen und macht den alten Zug-/Schub

mit seinem Steuerknüppel, zum ersten klettert er über die SPAD, um dann direkt nach unten zu tauchen, um seinen Flug-



weg in Richtung Franck zu verkürzen. Er schafft es unglaublich nahe heranzukommen (was nach einer „Kollisionsprüfung“ schreit, gegen den Luck Stat jedes Piloten).

Beiden Piloten vermasseln den Test! Dies zwingt Glück dazu, einen seiner kostbaren Wiederholungswürfe einzusetzen um eine Kollision zu vermeiden (er macht den Re-Roll). Pech, aber jetzt ist er im Killer Abstand für einen Seitenschuss auf Franck.

Inzwischen taucht Schmiel unter die französischen Flugzeuge um Geschwindigkeit aufzubauen, mit der Absicht das Aufklärungsflugzeug zu erreichen, das langsam über die Frontlinien in der gegenüberliegenden Ecke des Schlachtfeldes dümpelt.

Auf der anderen Seite greift der Deutsche Vernichtofen die französischen Flugzeuge an, welche vor ihm ausweichen und drehen, um nicht in sein Fadenkreuz zu geraten, während Stürmdrang ein weite Kurve fliegen muss um das Spielbrett zu überqueren.

Schussphase (Runde 2)

Schüsse in ICOG sind Frontal-, Seiten- oder Heckschüsse, je nachdem, von welchem Sektor das ankommende Flugzeug schießt. Seitenschüsse sind am schwierigsten, da der Feind schnell durch Ihr Fadenkreuz fliegt. Die Schwierigkeit beruht vor allem auf der Geschwindigkeit des Feindes. Frontalschüsse können auch sehr hart sein, durch die kombinierten Geschwindigkeiten der beiden Flugzeuge, wenn sie aneinander vorbei rasen. Heckschüsse sind offensichtlich die besten mit großen Boni, wenn Sie mit der Geschwindigkeit ihres Gegners mithalten können und direkt an seinem Hinterteil kleben.

Nur ein Schuss in dieser Runde - Glück hängt wenige Meter von Francks Seite und feuert eine Salve. Es ist ein Seitenschuss.

Die Schwierigkeit eines Seitenschusses wird berechnet basierend auf

- A) Die Entfernung - in diesem Fall sehr nahe, das Maximum von +6 um zu treffen.
- B) Die Geschwindigkeit des Feindes - Dupont fliegt mittlere Geschwindigkeit, Glück mit niedriger Geschwindigkeit, das ergibt auf dem Side Table eine -6 um zu treffen.
- C) Das Flugzeug kann eine -1 / +1-Modifikation haben, basierend auf seiner Stabilität als Geschützplattform (+0 in diesem Fall).
- D) Der Shooting Skill des Piloten - Glück ist ein sehr erfahrener Pilot mit 16 in seinem Gunnery stat.

Das Ergebnis ergibt sich aus $a + b + c + d = (+6) + (-6) + (0) + (16) = 16$ um zu treffen (auf einem W20)

Glück würfelt eine 11 und trifft!! Die Anzahl der Erfolge wird dann berechnet, wie weit du unter dein Zielergebnis gewürfelt hast. „11“ auf einer 16-zu-Treffen entspricht 5 Erfolgen (5 unter

der erforderlichen Anzahl).

Die 5 Erfolge werden zu einem „Damage Wurf“ (ein weiterer W20) addiert und auf der Damage Tabelle aufsummiert. Glück würfelt nur eine „3“, die zu den fünf Erfolgen hinzugefügt wird und die Summe „8“ wird dann auf der Damage Table nachgeschlagen (alles über 20 wird in der Regel ein Instant Kill sein).

Das Ergebnis für 8 ist: „Ruder getroffen - strukturelle Schäden am Flugzeug (1W3 + 3) und leichte Abnahme der Turning Ability (-1 Turning)“

Kein tödlicher Schuss, aber Glück entscheidet sich, nicht noch einmal zu würfeln, denn er hat bereits einen von seinen 2 Re-Rolls während des Kollisionscheck mit Dupont verwendet.

Runde 3

Nun hat Franck einen Nachteil auf seine Initiative in dieser Runde, denn Glück bedroht ihn immer noch von der Seite (Side Arc -2), aber seinen anderen französischen Kollegen ergeht es nicht viel besser, als es ans würfeln geht. Die Franzosen sind offenbar durch die frühen Schüsse erschreckt und haben lausige Reflexe in dieser Runde. „Mon Dieu, sie benutzen richtige Munition!! Böse Deutsche!“



Die Käse-Esser versuchen, den vorbeifliegenden deutschen Jägern auszuweichen, die immer noch geradewegs über das Spielfeld auf das Aufklärungsflugzeug zu halten. Wie auch immer, ein guter Anfang einen Franzosen abzuschießen ist gemacht und die Franzosen wissen das und versuchen auszuweichen, so gut sie können.

Die Franzosen nutzen ausgezeichnetes defensives Fliegen, um weder Stürmdrang noch Schmiel ein leichtes Ziel zu sein, wenn sie an der Reihe sind sich zu bewegen.

Vernichthofen bekommt Commisard ins Visier, aber er ist am Ende der effizienten Schussdistanz und der deutsche Pilot entscheidet sich, seine Munition für einen besseren Schuss zu sparen. (Wahrscheinlich wäre dies gewesen auf eine 1 oder 2 mit einem W20 zu treffen, und 19-20 sind bei 2 MGs Wafenklemmer, es ist es also nicht wert.)

Franck jedoch hat nicht so viel Glück. Als er Glück zu entkommen versucht, indem er geradeaus von ihm wegfliet und dann in letzter Sekunde auf den deutschen Jäger zudreht, unterschätzt er die Manövrierfähigkeit des Albatros DIII. Er endet damit, dass der deutsche Veteran direkt hinter ihm herunterstößt, bereit einen weiteren Schuss auf ihn abzugeben. Dieses Mal von hinten!

Schüsse von hinten sind weit tödlicher als von der Seite. Die Unterschiede in der Geschwindigkeit werden betrachtet, erweisen sich aber als sehr gering, beide Flugzeuge fliegen mit mittlerer Geschwindigkeit, was nahezu optimal ist. Dieses Mal hat Glück einen satten 16-to-Hit, bekommt 8 Erfolge und fügt somit 8 auf den W20 Schadenswurf hinzu, auf insgesamt 16:

Der Pilot wurde getroffen! Franck und sein Cockpit werden durch MG Feuer beschossen, aber unglaublicherweise ist er nur in der Schulter getroffen worden. Franck muss nun einen „Fortitude“ Test durchführen (1W20 gegen den restlichen Fortitude-Score) um im Kampf zu bleiben, aber versagt. Sein Re-Roll versagt auch. Zu viel Schmerz!

Franck „entscheidet“ das es dieser Kampf nicht wert ist zu sterben, und lenkt sein Flugzeug heimwärts. Das Flugzeug kann jetzt für den Rest des Spiels nur defensiv fliegen, und die Deutschen erhalten 1 Punkt für ein „nach Hause geflogenes“ Flugzeug!

Runde 4

In einer Reihe von Pech und verfluchten W10 Würfeln verpfuschten die Franzosen ihre Initiative noch einmal und müssen alle ihre Flugzeuge zuerst bewegen. Die -2 von Comissard (mit Vernichthofen drohend von der Seite) und -4 von Franck (weil er verwundet ist -4 auf seine Fortitude) helfen bei den Ergebnissen nicht wirklich.

Auf der angenehmen Seite für die Alliierten ist der britische Aufklärer B.E.2c nur noch eine Runde vom verlassen der Karte entfernt und bringt ihnen damit 1 Punkt. Er hat durch abtauchen versucht Geschwindigkeit zu machen und hat sich soweit wie möglich von der Action abgewendet, aber mindestens 2 Albatros DIII schließen mit über 200km/h auf und werden wahrscheinlich in der nächsten Runde einen Schuss abgeben.

Franck umklammert seine blutende Schulter und taucht seine beige SPAD VII aus dem Kampf in Richtung Heimat, während



seine beiden Freunde in ihren silbergrauen Nieuports durch ihr Ausweichen in der letzten Runde etwas zurückgelassen worden sind. Jetzt drehen beide ein, um dahin zu kommen, wo offensichtlich die Action sein wird: Rund um das fliehende Aufklärungsflugzeug.

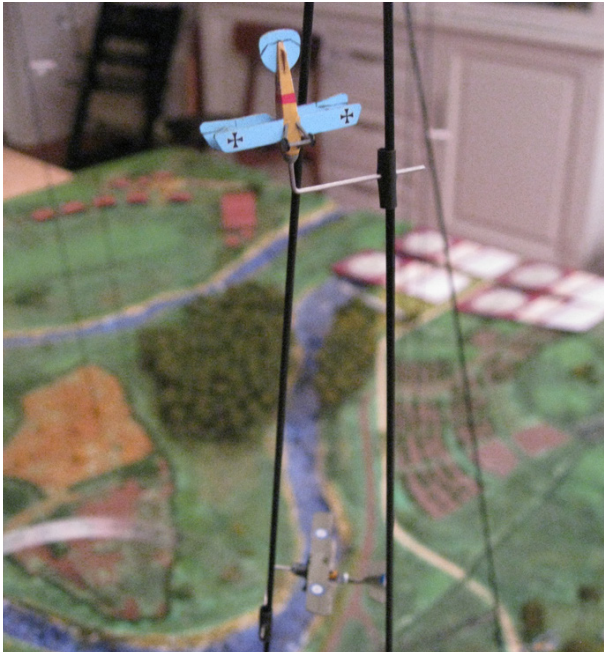
Schmiel, der durch Abtauchen Geschwindigkeit aufgebaut hat schafft es in Angriffsdistanz zum Aufklärungsflugzeug zu kommen, ist aber leider zu weit weg etwas zu treffen. Das Aufklärungsflugzeug hat Geschwindigkeit aufgebaut (rund 175 km/h) und ist schwer von der Seite zu treffen. Er verschießt einen chancenlosen Base Shot von 6, ist aber in die richtige Richtung geneigt, um das Flugzeug zu umrunden für einen weiteren Schuss in der nächsten Runde. Glück positioniert sich in der Zwischenzeit kopfüber um die Möglichkeit zu haben einfach nach unten zu ziehen um dem Aufklärer in der nächsten Runde gegenüber zu stehen, während Vernichthofen seinen Rücken deckt. Es ist nun von drei Seiten von Albatros DIII umgeben und steht vor einer schwierigen Herausforderung im nächsten Zug zu entkommen.

Runde 5

Das Glück der Franzosen bei der Initiative wendet sich! Erstaunlicherweise würfelt das Aufklärungsflugzeug eine 10 auf dem W10 und damit insgesamt 14, und schlägt damit sowohl Vernichthofens und Schmiels gute Würfe. Glück macht seinem Namen alle Ehre und schafft auch in Summe eine 16 und bekommt damit vielleicht eine Chance es zu erwischen, bevor es flüchten kann.

Während die Deutschen ihr Glück verfluchen, versuchen sie, so zu manövrieren, dass Lieu Upton in dem Aufklärungsflugzeug irgendwie magisch in ihren Visieren endet, nachdem er sich bewegt hat, aber es ist viel zu leicht für den Aufklärerpiloten, ihre Schusskegel zu vermeiden. Er wählt stattdessen zu klettern und fliegt ganz in die Nähe von Glück und zwingt ihn damit über das Ziel hinauszuschießen.

Aber das wird er nicht tun! Glück beschließt, dass es an der Zeit ist, eine Legende zu werden oder bei dem Versuch zu sterben - Glück versucht, ein „Abkehr vom Flug“-Manöver aus seiner Trickkiste zu ziehen.



„Abkehr vom Flug“ beinhaltet das Flugzeug auf Stall-Geschwindigkeit zu bringen, und es im Grunde aus dem Himmel fallen zu lassen. Dann gewinnt der Pilot hoffentlich wieder die Kontrolle über das Flugzeug und beginnt wieder zu fliegen. Dies erlaubt Manöver wie den berühmten Immelmann, welcher die einzige Möglichkeit ist, Glück hinter einen Feind zu bekom-



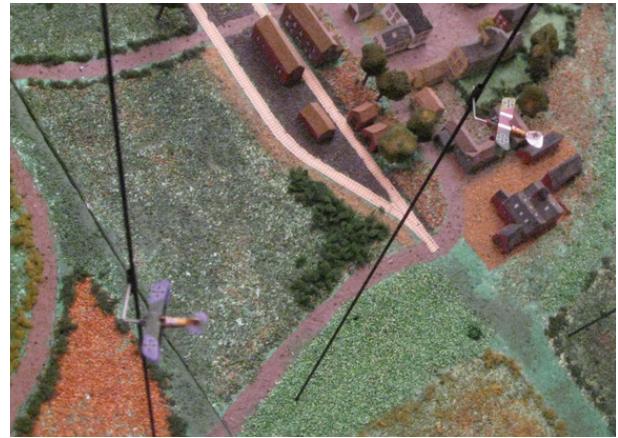
men, der so nah bei ihm ist.

Während er den Steuerknüppel zurückzieht steigt Glück auf bis er die Stall-Geschwindigkeit erreicht hat, das Flugzeug fällt wieder herunter und zeigt direkt nach unten auf die Oberseite des Aufklärungsflugzeugs! Erfolgreiches Fliegen. Alles was jetzt noch benötigt wird, ist die Kontrolle über das abgewürgte Flugzeug wieder zu erlangen. Glück ist ein ausgezeichneter Pilot mit 16 in seinem Flying Stat. Er muss nur auf einem W20 weniger würfeln. Aber er vermasselt es! Eine saubere 20 wird gewürfelt. Er nutzt seinen letzten Re-Roll um die Kontrolle wieder zu gewinnen, aber leider ist sein Glück abgelaufen, eine 19! Gott im Himmel!

Glück ist nun perfekt platziert, aber das Flugzeug ist völlig außer Kontrolle und beginnt ein heftiges Trudeln nach unten vorbei an dem Aufklärungsflugzeug! Verdammt noch mal! Es wäre ein perfekter Schuss gewesen.

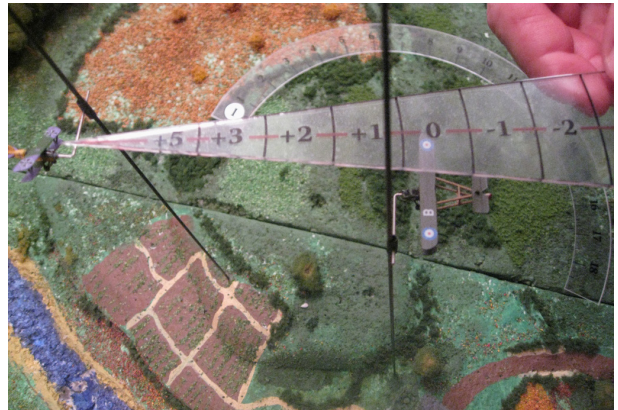
Inzwischen hat Dupont in die Jagd auf die Albatrosse eingegriffen und dreht seine Nieuport 17 herum für einen Seitenschuss auf Stürmdrang. Er trifft, schafft aber nur das Furnier des Rumpfes zu durchdringen, was keinen großen Schaden macht.

Runde 6



Lieu Upton im abfliegenden Aufklärungsflugzeug sagt „bis dann und Dank für all die Aufmerksamkeit, Hunnen!“ und verlässt die Karte, um seine Aufklärungsmission fortzusetzen. Die Alliierten bekommen 1 Punkt, und es steht 1:1.

Gleichzeitig kommt ein neues Aufklärungsflugzeug an! Diesmal eine rückkehrende Fe2b, mit Pilot Brunswick am Steuer und Beobachter Bonham bemann die Geschütze. Das Flugzeug ist außerdem mit wertvollen Aufklärungsfotos deutscher Truppenbewegungen und -positionen beladen. Es startet in einer weiteren unglücklichen Position für die Deutschen, genau dort, wo sie ursprünglich ihr Spiel begonnen hatten! Die 3 Al-



batrosse, die Lieu Upton jagen müssen wieder zurück fliegen .. und zwar schnell!

Glück noch immer sein Glück verfluchend, schafft es, die DIII aus dem Trudeln zu bringen (puh!), und sie in Richtung des neuen Aufklärungsflugzeuges zu lenken. Nachdem er durch den Immelmann und den Stall an Geschwindigkeit verloren hat, wird er schnell von seinen beiden Kameraden mit viel höheren Geschwindigkeiten überholt welche ebenfalls auf einem Abfangkurs zum Aufklärungsflugzeug sind. Die Deutschen überlegen, ob es nicht ein taktischer Fehler war, so viele Flugzeuge zur Verfolgung des ersten Aufklärungsflugzeuges zu verwenden, da sie nun für ein paar Runden aus dem Kampf ausgeschieden sind, während sie über die Karte rasen, um aufzuholen.

Nur Stürmdrang hat in der Mitte der Karte verweilt und sieht jetzt seine Chance, nach unten zu stürzen und Brunswick/Bonham frontal anzugreifen. Glücklicherweise sind die französischen Jäger in seinem Sektor in dieser Runde keine Bedrohung.

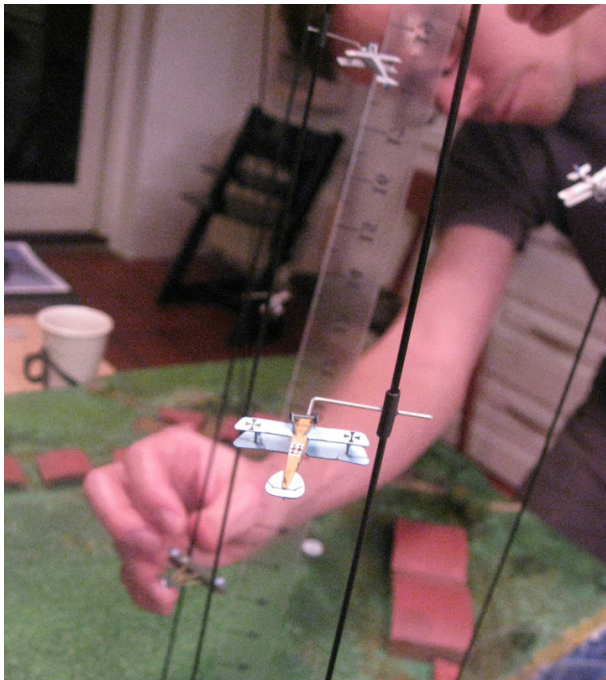
Das Aufklärungsflugzeug dreht und taucht ab, um die Geschwindigkeit zu erhöhen, aber Stürmdrang hat es im Visier, bereit, eine Salve abzugeben. Die Fe2b schnappt sich das schwenkbare Lewis und zielt auf den ankommenden Deutschen, aber Stürmdrang darf seinen Schuss als erstes abgeben (der Heckschütze würfelt eine neue Initiative gegen das ankommende Flugzeug, wenn er angegriffen wird). Stürmdrangs frontale Salve trifft den Motor der Fe2b und reduziert deren Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit! Das wird den Albatrossen wirklich helfen, den Rückstand aufzuholen.

Jetzt erwidert Bonham das Feuer, verfehlt aber den Albatros, als er mit 230km/h an ihm vorbei donnert.

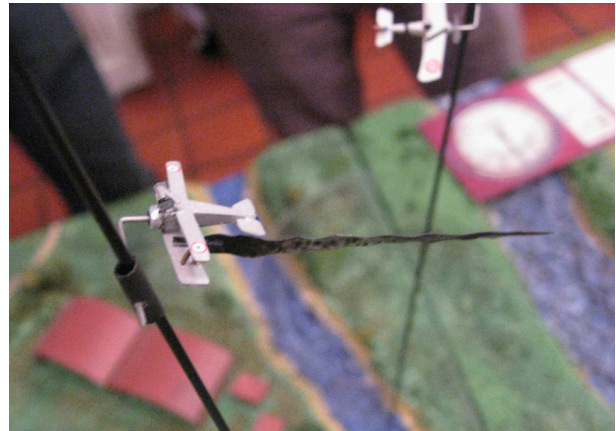
Runde 7

Die Alliierten haben mal wieder Pech mit ihrer Initiative. Doch die 3 deutschen Albatrosse sind noch weit weg und Stürmdrang, der letzte deutsche Jäger, hat gerade das Aufklärungsflugzeug mit sehr hoher Geschwindigkeit passiert und muss sich umdrehen, um es zu jagen.

Die jagenden deutschen Albatrosse tauchen alle ab, um an



Geschwindigkeit zu gewinnen und nähern sich Brunswick/Bonham mit dem beschädigten Motor, aber wird es rechtzeitig sein?



Die französischen Nieuports umkreisen unterdessen das britische Aufklärungsflugzeug, bereit, alle ankommenden deutschen Jäger in der nächsten Runde abzufangen.

Franck, der in Runde 3 verwundet wurde, verlässt die Karte und kehrt nach Hause zurück, um an einem anderen Tag den Kampf fortzusetzen.

Runde 8

Glück, Schmiel und Vernichthofen jagen noch immer die Fe2b mit den frechen Fotos. Glück ein wenig weiter hinten, immer noch versuchend, nach dem Geschwindigkeitsverlust während des Stalls wieder etwas Schwung zu bekommen.

Schmiel taucht ab, wird aber von Comisard im weißen Nieuport 24 erwischt, der sich für einen weiten (-5) Frontalschuss auf ihn zu dreht. Er trifft und erzielt 13 kritische Treffer, die es schaffen, Schmiels MG's zu treffen und eines auszuschalten (ein W6 wird gewürfelt, um den Schaden an den MG's zu bestimmen und beide oder keines hätten auch ausgeschaltet werden können).

Vernichthofen sieht inzwischen seine Chance und steigt auf um einen langen Schuss von hinten auf Pellardon in seiner kreisenden grauen Nieuport zu machen.



Ein weiterer Treffer! Dieses Mal in den Motor. Rauch bricht aus der ahnungslosen Nieuport 17 aus, als sich langsam Flammen um den austretenden Brennstoff herum bilden! Pellardon weiß jetzt, dass er schnell abtauchen muss, um zu versuchen, das Feuer zu löschen. Er muss bis zu 200km/h erreichen, um den Rauch zu löschen, oder er riskiert, sein gesamtes Flugzeug in Brand zu setzen!

Runde 9

Initiativ-Wurf, für die Deutschen tritt erneut der schlimmste Fall ein. Während der Runde, in der sich 3 deutsche Flugzeuge dem Aufklärungsflugzeug nähern und bereit für den Abschuss sind, hat der Aufklärer Glück und schlägt sie alle. Genauso wie es mit dem abfliegenden Flugzeug passiert ist!

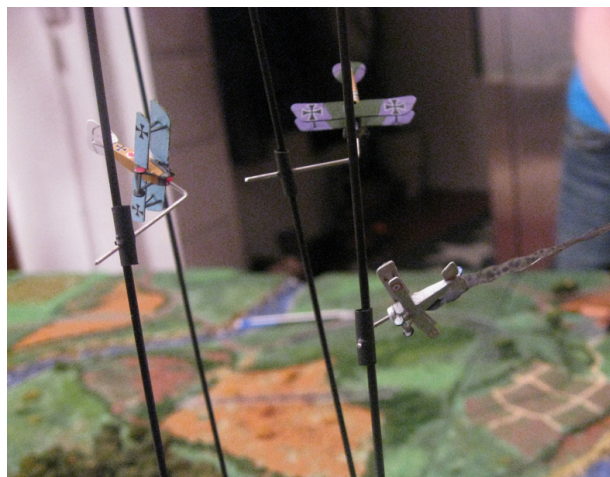
Die Deutschen verfluchen ihr Glück zum zweiten Mal. Aber nachdem sie so viele Initiativrunden gewonnen haben, können sie sich kaum beklagen. Es hält sie nicht davon ab, es trotzdem zu tun. Flüche erfüllen die Luft.

Sie werden auch diesmal nicht in der Lage sein, dieses Aufklärungsflugzeug zu erwischen. Bei all ihrem früheren Glück, die Initiative zu ergreifen, sind sie mal wieder gescheitert, als es darauf ankam.

Das Aufklärungsflugzeug braucht jetzt nur noch eine Runde um die Karte zu verlassen und einen zusätzlichen Punkt für Le Aéronautique Militaire zu erzielen.

Glück merkt, dass er das Aufklärungsflugzeug nicht erreichen kann. Da er sein Glück fast schon verbraucht fühlt, beschließt er sich zurückzuziehen und überlässt es den eifrigeren Piloten, den Kampf in der letzten Runde unter sich auszumachen.

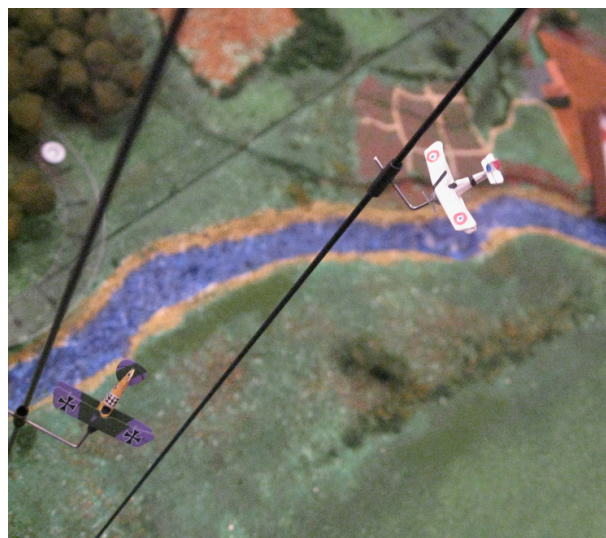
Pellardon drückt seine Nieuport heftig Richtung Boden und versucht 200 km/h zu erreichen, schafft aber nur etwa 180 km/h. Er wird weiter sinken müssen, um die Geschwindigkeit in der nächsten Runde zu erreichen und den Motor vor dem



Feuer zu bewahren.

Vernichthoven steht nun vor einer schweren Wahl; Pellardon im rauchenden Nieuport 17 weiter zu jagen, sich Comisard im Nieuport 24 hinter ihm zu holen oder den Kampf abbrechen und Pellardon entkommen zu lassen. Ohne lange Nachzudenken entschließt sich Vernichthoven mutig, die Verfolgungsjagd fortzusetzen und schließt auf für einen sehr nahen Schuss auf Pellardon.

Das erleichtert Schmiel die Wahl, da auch er die überlegene Position und Initiative von Comisard gefürchtet hat. Da Vernichthoven nun ein viel besseres Ziel für Comisard darstellt,



entscheidet er sich auch dafür, ganz in die Nähe von Pellardon zu fliegen und Vernichthoven zu helfen, ihn zu erledigen.

Pellardon hat nun zwei wütende Deutsche, die bereit sind, seine linke Flanke in Stücke zu beißen, plus einen brennenden Motor um den man sich sorgen muss!

Comisard sieht seinen Freund in Schwierigkeiten und dreht erwartungsgemäß zurück, um Vernichthoven von hinten anzugreifen. Er muss das Flugzeug am weitesten nach vorn drücken, schafft es aber direkt hinter Vernichthoven hochzuziehen. Ein klassischer Abschluss eines ICOG-Spiels, 3-4 Flugzeuge in einem sehr engen Luftkampf, bei dem alle Seiten ihre Flugzeuge bis zum Limit ausreizen und versuchen, das Spiel zu ihren Gunsten zu entscheiden.

Es stellt sich die Frage: Gibt es in der Schusslinie von Comisard ein befreundetes Flugzeug? Wenn Pellardon in seinem Feuerkegel ist, während er auf Vernichthoven zielt, wird er würfeln müssen, um zu sehen, ob er seinen Freund treffen wird! Eine detaillierte Messung (und eine ausführliche Diskussion) beendet die Frage. Pellardon ist nicht im Weg und Comisard drückt ab! ... aber verfehlt den Schuss von hinten! Was für ein Pech für die Franzosen



Schmiel schießt jetzt auf die qualmende Nieuport 17 von Pellardon. Das Seitenruder wird getroffen und die Stabilität des Flugzeugs wird herabgesetzt. Pellardon muss einen Structural Check durchführen oder riskieren, dass das Flugzeug zerbricht, aber er schafft es und fliegt weiter, die wenigen Sekunden bis

Vernichthofen seinen Schuss abgibt.

Die Salve zerreißt den linken Flügel und zwingt die Nieuport zu einer zweiten Integritätsprüfung, bei höherem Schwierigkeitsgrad, die sie nicht besteht. Die Flügel der Nieuport kollabieren mitten in der Luft, die Überreste taumeln in Richtung der französischen Landschaft nach unten.



Das war ein sauberer Abschuss für die Deutschen. Pellardon ist „Killed In Action“ und die Deutschen erhalten 2 Punkte. Es steht nun 3:1 für die deutsche Seite.

Runde 10

Brunswick verlässt die Karte und kehrt mit heißem, schbigem Aufklärungsmaterial nach Hause zurück, wobei er den Verbündeten einen weiteren Punkt einbringt. Das Ergebnis ist jetzt 3:2 für die Deutschen.

Comisard verpasst die Gelegenheit Vernichthofen zu erwischen, denn der Deutsche macht eine beeindruckende Abflugbewegung, er drückt sein Flugzeug in die Luft bis es zum Stillstand kommt, lässt es dann schnell über seinen linken Flügel abkippen und endet schräg nach unten blickend.

Dupont, der für den Großteil des Spiels anonym geblieben ist, bekommt endlich seine Chance und fliegt ganz nah an Vernichthofen heran, als dieser in einem kontrollierten Stall vom Himmel fällt. Die Flugzeuge kollidieren fast mitten in der Luft, aber ihr Glück rettet sie beide.

Stürmdrang, der die letzten paar Runden damit verbracht hat, dem kürzlich verschwundenen Aufklärungsflugzeug hinterherzujagen, ist nun begierig, seinen Kumpel zu retten. Er macht eine verzweifelte Kehrtwende zurück zu den beiden Kämpfern darüber. Er drückt das Flugzeug fast über seine Kapazität hinaus, schafft es aber, die Structural Strength Tests zu bestehen, die ihm die engen Kurven erlauben und voila! Endet direkt hinter Dupont.

Stürmdrang feuert auf Dupont, mit einem tödlichen Schuss von 17 zu 1. Aber er würfelt eine 18 und verfehlt!!! Das ist zu gut, um aufzuhören, also benutzt Stürmdrang seinen letzten Re-Roll um noch einmal zu schießen und schafft es diesmal zu treffen. Das Heckruder wird getroffen und etwas bleibt in der Steuerung stecken, aber leider kein Abschuss für die Deutschen in der letzten Runde.

Comissard versucht, hinter Schmiel zu kommen, da Vernichthofens Immelmann ihn ohne Ziel zurückgelassen hat, aber er berschiet, weil sein Flugzeug nicht eng genug kurven kann, um den Deutschen zu erwischen.

Der letzte Schuss des Szenarios wurde von Dupont abgefeuert, der es aber nur schaffte, ein paar Drähte vom Flügel von Vernichthofen zu zerschieen. Es könnte aber entscheidend sein, denn Vernichthofen muss einen Structural Strength Test machen, aber das Flugzeug knarrt nur ein wenig und bleibt in der Luft.

Alle berlebenden Piloten trennen sich und kehren nach Hause zurück. Genug gekämpft für einen Tag.

Fazit

Das Spiel endete 3:2 für die Deutschen, was im Sinne von ICOG ein Unentschieden bedeutet, da man mindestens 2 Punkte Vorsprung haben muss, um einen Sieg zu erringen.

Es war ein lustiges und spannendes Szenario, das von der Ungewissheit der einfliegenden Aufklärungsflugzeuge beherrscht wurde, was dazu führte, dass die Deutschen die meiste Zeit damit verbrachten, ein Aufklärungsflugzeug nach dem anderen zu jagen.

Die Franzosen hatten wirklich Pech mit ihren Initiativwrfen, vor allem in den Runden 2-4, aber sie bekamen gute Würfe wenn sie sie am meisten brauchten: Als beide Aufklärungsflugzeuge in die Enge getrieben wurden und kurz davor standen, dass sich auf sie gestürzt wurde, schafften sie es, den entscheidenden Wurf zu machen.

Es hätte leicht in beide Richtungen schwingen können; Glück hätte einen Abschuss gehabt, wenn er nicht beim Immelmann gestallt wäre oder Stürmdrang in der letzten Runde. Ebenso verfehlten die Franzosen einige tödliche Schüsse von hinten, welche ebenfalls zu Abschüssen geführt haben könnten.

Es mag ein Fehler gewesen sein, dass die Deutschen 3 Albatrosse zur Verfolgung des 1. Aufklrungsflugzeugs verpflichtet haben, aber das hätte sich nicht negativ auf sie ausgewirkt, wenn sie es tatsächlich geschafft hätten, es abzuschießen, 2 Punkte zu erzielen und zu verhindern, dass die alliierte Seite einen bekommt.

Auch wenn es den Deutschen nicht gelang, die Aufklärer zu stoppen, so gingen sie doch hinaus und holten sich fast genug Punkte um die Schlacht zu gewinnen und zeigten zeitweise eine gewisse Eleganz bei der Steuerung der Albatrosse. Die Franzosen hingegen zeigten mit Geschick und Geduld, wie man defensiv fliegt, und warteten auf die Gelegenheit zum Zuschlagen.

Ich ziehe meinen Hut vor den französischen Piloten, die trotz des Verlustes der Initiative für 3 Runden in Folge die Stimmung aufrechterhalten haben und noch mehr für ihr exzellentes Fliegen. Sie haben nie den Fokus verloren oder wurden während dieser Runden zur leichten Beute.

Leider war der „Blutige April“ nicht annähernd so blutig, wie er hätte sein können.

In Clouds of Glory ist ein Miniatur-Luftkampfspiel, das von 2 bis 8 Spielern gleichzeitig gespielt werden kann.

Es ist ein Spiel, bei dem der Spieler die Kontrolle über einen oder mehrere Piloten hat, die den Luftkrieg des ersten Weltkrieges ausfechten.

Der Unterschied zu den meisten anderen Spielen dieses Genres ist, dass es wirklich drei dimensional gespielt wird.

Modellflugzeuge die an dünnen Stäben befestigt sind zeigen die genaue Höhe und Ausrichtung an. Jedes Flugzeug verfügt dann über ein eigenes „Cockpit“, das mit dem Cockpit-Panel dargestellt wird, welches einen Geschwindigkeitsanzeiger und verschiedene Limits für die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs anzeigt. Das Cockpit-Panel enthält auch die einzelnen Pilot-Records, die die Fähigkeiten des Piloten zeigen.

Diese Regeln sind die Kernregeln, die zum kostenlosen Download zur Verfügung gestellt werden. Sie ermöglichen es Ihnen, mit dem Spielen von ICOG loszulegen und das Spiel hoffentlich zu genießen. Der Kernregelsatz enthält die Grundregeln für die Erstellung von Piloten, Zugreihenfolge, das Bewegungssystem des Flugzeugs und die Regeln für den grundlegenden Luft-Luft-Kampf für Einsitzer, Doppelsitzer und mehrmotorige Flugzeuge. Die Hauptregeln bestehen aus diesem Regelbuch und einem Compendium für Tabellen und Handouts.