

WV - note GC (2 Gennaio 2026)

Chiarimenti in parte ricevuti; sarebbe il caso di evidenziarli in regolamento:

- 3.4, volo livellato; le caselle bianche nelle tre righe delle quote corrispondono alla velocità massima possibile a tale altezza, cioè la prima riga in alto. Vedi anche “velocità speciali”, pag. 6.
- 7.2, avvistamento, pag. 7 - Opzionale; se il bersaglio si trova in un esagono rosso (disegno) è invisibile allo spotter (in questo caso al Fokker).
- 8.2; per MG e cannoni deve essere utilizzata la Dima A, con raggio di 5 esa.
- 9.1, sole; Se il sole si trova oltre un aereo da avvistare, abbaglia il pilota che tenta avvistamento, che non lo vede.

Chiarimenti richiesti:

3.2 e 3.4, Preparazione al volo e volo livellato; alla fine la manetta massima che si può usare per un aereo e' quella che corrisponde alla casella bianca, per ogni quota, giusto?

In pratica quasi tutti possono dare gas fino a 6/7. La velocità può essere fino a 11 (mi sembra dura.....) magari per picchiata?

Risposta: Sì esatto, la manetta può essere messa al massimo sulla casella bianca e i valori di velocità più grandi possono essere raggiunti solo in picchiata. La manetta rappresenta la potenza sviluppata del motore, per cui più di tanto non riesce a spingere.

Ok; perché sembra solo x volo livellato. Quindi la opzionale pag. 6 cosa cambia?

Risposta: i motori in linea avevano la manetta del gas, proprio come le macchine hanno il pedale dell'acceleratore. In quei motori è possibile settare la manetta in qualsiasi casella da 0 a quella bianca (es. 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6). I motori rotativi, invece NON AVEVANO L'ACCELERATORE (!) ma potevano solo essere accesi o spenti (e spesso non si riaccendevano): in questi motori, puoi settare la manetta solo a 0 o sulla casella bianca (es. 0 oppure 6). Questi motori li riconosci perché hanno i numeri sottolineati (vedi ad esempio il Camel o il Fokker Dr.I).

- Virate, costo PREP e DRAG. Anche qui un po' di confusione. Il PREP sembra SOLO il costo individuato a destra delle quote, da spendere per “entrare” negli esa a strisce (tabellina manovre). Il DRAG sembra il costo alle varie quote da detrarre da velocità finale. Una tabella/sequenza sarebbe utile:

4.1 - 1) manetta

- 2) movimento/manovra (spesa di eventuale PREP)
- 3) aggiustare. velocità (- eventuale DRAG), (+ esa discesa)

Giusto?

Risposta: La tabellina proposta è corretta! Il resto è tutto corretto

- 4.5.1, virate; se un aereo non ha sufficienti punti movimento per finire una manovra, si utilizza apposito segnalino (freccia) per indicare esa dove terminare al turno successivo il movimento.

Sembra un po' confuso; se capita a diversi aerei MOLTO confuso. Mi sfugge qualcosa?

Risposta: 4.5.1 virate: le freccine hanno l'indicazione alfanumerica a chi appartengono (1,2,3,ecc./A,B,C,ecc.), per cui ognuno ha la sua. È lo stesso metodo che usava Mustang della AH.

- Al contrario, se un aereo ha un esubero di velocità potrebbe eseguire più manovre?

Risposta: Se un aereo ha esubero di punti movimento può assolutamente impiegarli per qualunque manovra ulteriore.

- 8.2.4, palloni; se esce un teschio dopo il tiro per i danni, cosa succede al pallone?

Risposta: distrutto immediatamente.

- 9.1, sole; la posizione del sole sembra da verificare ogni turno, che equivale a 17 secondi!

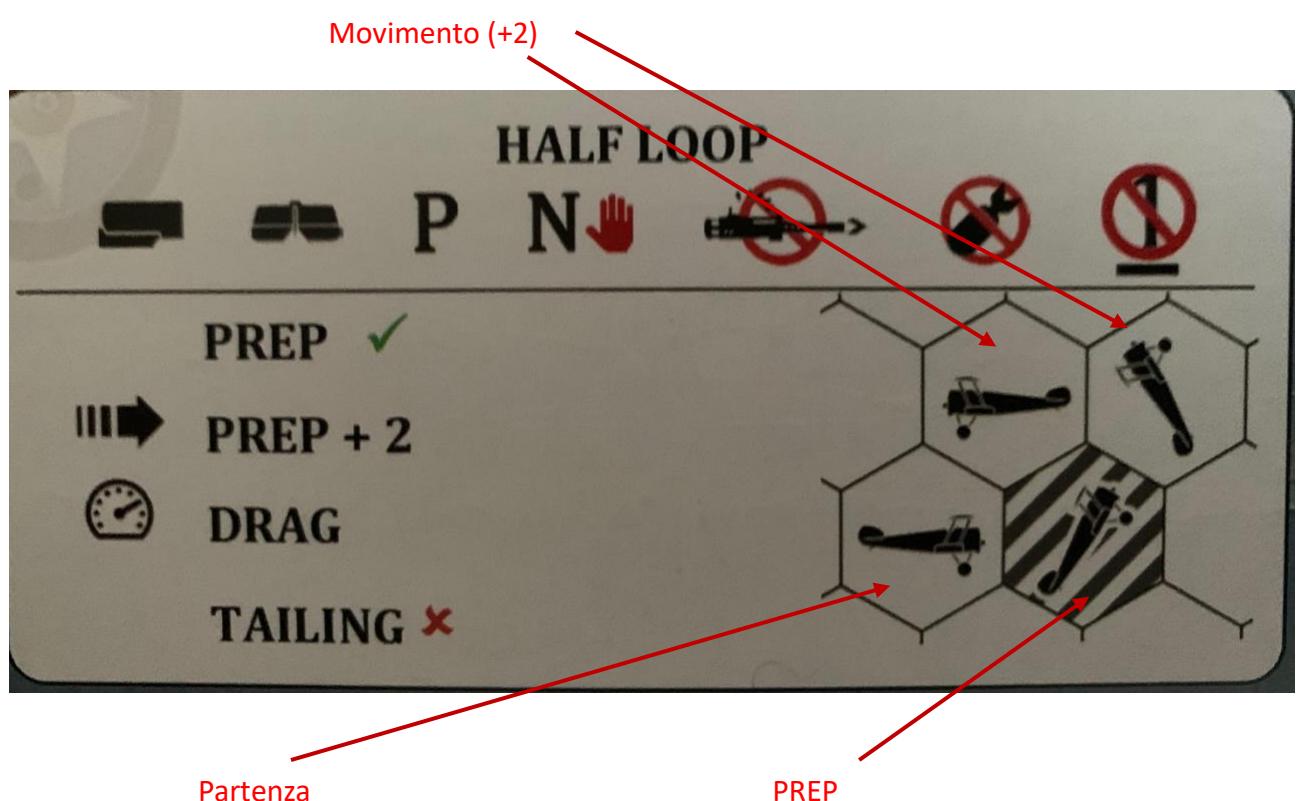
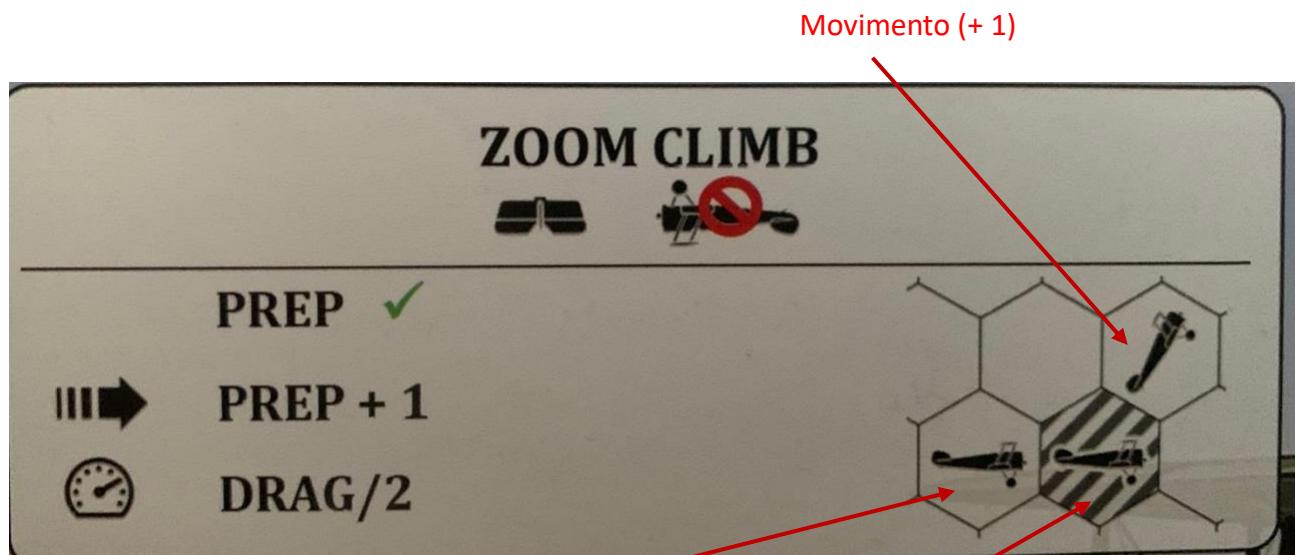
Errore?

Risposta: Il sole rimane lì dov'è. Quello che fai ogni turno è il check per l'eventuale abbagliamento.

- A pag. 24 si evidenzia la velocità massima di bombardieri a pieno carico (cerchio rosso). Cosa significano poi altre velocità sottolineate?

Risposta: Le altre velocità sottolineate corrispondono alla velocità massima in volo livellato per le varie quote (in pratica alle caselle bianche).

TABELLA MANOVRE – COSTI



PROCEDURA DI DECOLLO

Metti la manetta al massimo e ottieni la velocità per il turno, ma ovviamente non muovi perché la velocità attuale è 0. Al turno successivo avrai una velocità, che di solito è sufficiente per il prep della salita. Ad esempio, se hai 4 di velocità e 3 di prep, muovi a quota 0 per 3 hex e poi sali di un livello come al solito. Se eventualmente la velocità non è sufficiente per il prep, allora continua livellato a quota 0 finché non hai la velocità minima del prep. Questo tipo di volo a quota 0 è tollerato per i decolli e gli atterraggi (anche di fortuna)

