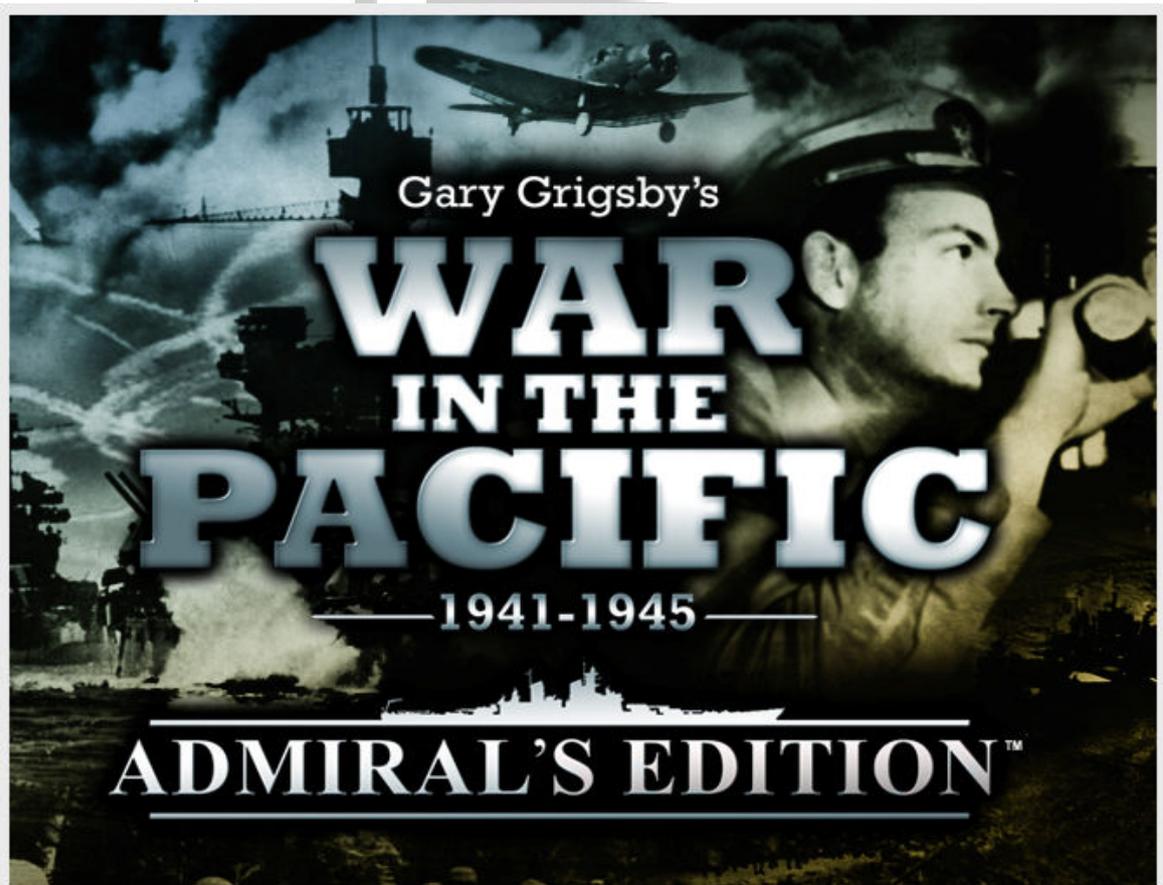


*GUIA WITP
ADMIRAL'S EDITION
PARA JUGADORES JAPONESES*



1. PROLOGO

Antes de iniciar esta “Guía WITP Admiral's Edition para jugadores japoneses”, agradecer a todos aquellos que me han animado desde el foro de www.puntadelanza.net a iniciar la aventura de editar en un formato PDF todo este conjunto de consejos que no tienen otra pretensión que ayudar en la medida de lo posible a aquellos jugadores que por falta de tiempo o de habilidad no han sido capaces de dominar ciertos aspectos del juego que resultan a veces imprescindibles. Es importante recalcar en este punto, que esta “Guía” no pretende sustituir a la iniciativa, la imaginación o la habilidad de ningún jugador, en absoluto, ni tampoco es una Guía de lo “que hay que hacer”, ni mucho menos, es simplemente el compendio de experiencias propias y ajenas así de cómo un análisis detallado de determinados aspectos del juego y que pueden servir de REFERENCIA a todos aquellos que las consideren interesantes.

Otra cosa importante que considero necesario incluir es la perspectiva de victoria, que ya muchos conocéis mi punto de vista, pero quiero recalcarlo en este prólogo: el jugador japonés no puede ganar militarmente (porque en la realidad era imposible que venciese contra la gigantesca máquina industrial americana –cuando comienza la contienda, nueve veces más poderosa que la japonesa- , el Imperio Británico, China, Australia, Nueva Zelanda, los neerlandeses y finalmente hasta contra los soviéticos. En palabras del Secretario de Exteriores Kase –último gabinete del Imperio antes de la capitulación incondicional- tras subir a bordo del USS Missouri para firmar el acta de rendición: *“¿cómo el Japón había podido llegar a pensar que podría derrotar a tantas potencias reunidas?!”*), sin embargo el jugador japonés debería apostar por HACER MÁS COMPLICADA la victoria de lo que lo fue para el aliado realmente (y los puntos de victoria son aquí la única referencia válida), por lo que todo jugador japonés debería tener en mente que el objetivo es **OBSTRUIR LA VICTORIA ALIADA** en la medida que esta será más complicada, difícil o costosa para el aliado que la alcanzada por las potencias occidentales, China y la Unión Soviética (no olvidemos que aunque nos reservemos de atacarles, ellos lo harán automáticamente en agosto de 1945). Yo siempre comparo el sentimiento de jugador con el del confederado en la ACW (guerra civil o de Secesión), no le queda más remedio que complicar al federal tanto la victoria, que los puntos le otorguen la victoria. Sin más prolegómenos y esperando que nadie malinterprete mi intención de editar esta guía o referencia, comienzo con la misma.

2. LA INDUSTRIA JAPONESA

Antes de iniciar los consejos para el adecuado funcionamiento del tejido industrial japonés en WITP AE, vamos a intentar explicar el porqué es necesario llevar recursos, fuel y petróleo a la Metrópoli, y en qué cantidad (los que conocéis WITP Tracker y cómo funciona esta herramienta tendrán mucho más fácil este proceso, pero nunca va a estar de más el conocer el porqué de las cifras, esto ayuda considerablemente a todo JFB).



Debemos dejar claro desde el principio que el elemento fundamental de la producción japonesa son los **Heavy Industry Points** (Puntos de Industria Pesada), los cuales son necesarios para la producción de motores, aparatos, buques de guerra, vehículos y armas pesadas.

ID	Nombre	Nación	Inf. Tipo	Capac.	Delay	Cost	WS
2	6772 3rd TSTn IVA Battalion	Philippine	Infantry	1	Delay	1	USAFIE
3	5060 210th Field AA Battalion	US Army	AA	1	Delay	1	West-Co
3	6501 35th Infantry Division	US Army	Infantry	1	Delay	1	West-Co
16	5812 183rd Field Artillery Regiment	US Army	Artillery	1	Delay	1	West-Co
54	6204 Canterbury Yeomanry Tank Regiment	New Zealand	Armor	27	Delay	1	New-Ze
55	6487 2nd Ceylon H AA Regiment	Sri Lanka	AA	27	Delay	1	Ceylon-C
59	6765 4th PA Constabulary Regiment	Philippine	Infantry	29	Delay	1	USAFIE
60	6482 2th Hussars Tank Regiment	British	Armor	28	Delay	1	Summa-C
61	5873 1st Aviation Base Force	US Army	Engineer	32	Delay	1	West-Co
62	5954 17th Australian Brigade	Australian	Infantry	32	Delay	1	Australia
64	6463 2nd Royal Tank Tank Regiment	British	Armor	34	Delay	1	Summa-C
129	6113 19th Fast RAF Wing	Australian	Engineer	36	Delay	1	RAF-C
131	5156 248th Field Artillery Battalion	US Army	Artillery	36	Delay	1	West-Co
182	7826 19th Construction Regiment	Chinese	Engineer	100	Delay	1	USAC
183	7846 Convoy WS 16/OS 17 Supply Convoy	Commonwealth	Coastal Defense	100	Delay	1	RAF South
184	8496 7th British Division	British	Infantry	101	Delay	1	Eastern-C
185	5374 137th USA Base Force	US Army	Engineer	103	Delay	1	Southwe
186	5324 1st USN Naval Construction	US Navy	Engineer	104	Delay	1	West-Co
487	5188 25th USAF Base Force	US Army	Engineer	109	Delay	1	Southwe
488	5783 1st USN Naval Construction Regiment	US Navy	Engineer	100	Delay	1	Southwe
489	5362 146th USA Base Force	US Army	Engineer	103	Delay	1	South Pa
500	7953 Convoy WS 24/OS 41 Supply Convoy	Commonwealth	Coastal Defense	103	Delay	1	RAF South
501	5784 2nd USN Naval Construction Regiment	US Navy	Engineer	109	Delay	1	Pacific FI
502	5785 3rd USN Naval Construction Regiment	US Navy	Engineer	109	Delay	1	North Pa
503	5171 12th Marine Defense Battalion	US Marines	Artillery	111	Delay	1	Pacific FI
504	5878 36th Aviation Base Force	US Army	Engineer	172	Delay	1	Pacific FI
505	5786 4th USN Naval Construction Regiment	US Navy	Engineer	109	Delay	1	North Pa

WITP Tracker

HONSHU

- Centros de Producción de H.I en Honshu: 5.760 factorías.
- Necesidades de Recursos en Honshu: 115.200 recursos/día.
- Producción de H.I a 100% en Honshu: 11.520 H.I /día.

Inicialmente cuando comencemos la partida nos encontraremos unos 6,000,000 de recursos como reserva, lo que nos permite un margen de maniobra de unos 25 días (6,000,000 de recursos a 115,000 consumidos diariamente por la H.I.).

Contamos igualmente con una capacidad de producir puntos de recursos en Honshu. En total 5,050 centros de producción capaces de subir nuestros stocks de recursos en 101,000 diariamente.

Pero no solo la H.I. se alimenta de los puntos de recursos, tenemos que considerar que las **LIGHT INDUSTRIES** lo hacen al ritmo de 15 recursos / día por centro de producción (no podemos discriminar que los puntos vayan a H.I. o L.I.). Consideremos pues los puntos necesarios para la L.I. Hay 7,080 centros de Industria Ligera en Honshu y cada uno de ellos precisa de 15 puntos de recursos. Esto nos da un total de 106,200 recursos diarios.

Aquí tenemos la primera cifra, el déficit en recursos en Honshu, vamos a considerarla mensualmente (consideraremos a efectos industriales el mes como la medida de tiempo estándar).

PRODUCCIÓN DE RECURSOS EN HONSHU: 3,030.000 (101.000 x 30 días)
NECESIDAD DE RECURSOS EN HONSHU H.I: 3,456.000 (115.200 x 30 días)
NECESIDAD DE RECURSOS EN HONSHU L.I: 3,186.000 (106.200 x 30 días)

Bien ahora solo hay que realizar las operaciones aritméticas más simples, sumar y restar:

3,030.000 recursos producidos en Honshu/mes
-3,456.000 recursos necesarios para H.I en Honshu/mes
-3,186.000 recursos necesarios para L.I en Honshu/mes

-3,612.000 DEFICIT TOTAL EN HONSHU.

Por tanto necesitamos hacer llegar a Honshu mensualmente unos **3,612.000 recursos** si queremos producir al 100% con nuestra H.I. lo que termina siendo fundamental, puesto que nuestra producción aeronáutica y naval depende de ello. Estas 3,612.000 toneladas de recursos mensuales suponen una necesidad de hacer llegar a Honshu unas 120.000 toneladas **diarias**. Ahora iremos estudiando de donde sacarlas.

La segunda necesidad vital para el jugador japonés, es sin lugar a duda el **combustible** (fuel). Y digo vital puesto que para que funcione la H.I. precisa igualmente de combustible. Hay una importante reserva inicial de fuel (pero ya veremos que no es tanta). Vamos a estudiar cuanto es nuestro déficit (sin considerar la reserva inicial, y os aconsejo que no os confiéis con ella) y cómo podemos cubrirlo:

En Honshu existen, como ya sabemos 5.760 H.I., teniendo en cuenta que cada una de ellas precisa de 2 puntos de combustible (fuel) para producir, necesitamos de 11.520 puntos de fuel / día, o lo que viene a ser lo mismo, **345.600 toneladas de fuel al mes.**



El combustible se obtiene por el refinado del petróleo (**oíl**). Pues bien, tenemos en Honshu 880 refinerías, con capacidad para refinar 8.800 toneladas de petróleo y convertirlas en 7.920 toneladas de combustible al día. Existe una importante reserva de petróleo en el Japón (con la ventaja adicional de que no sufre de spoilage, así que almacenémoslo con alegría). Recordaremos que teníamos una necesidad de 11.520 toneladas al día de fuel para alimentar la H.I, pues bien ahora ya sabemos que no somos capaces de producir más de 7.920

al día, esto supone un **déficit de 5.400 toneladas diarias**, o lo que viene a ser lo mismo de 162.000 toneladas de combustible al mes. Ya tenemos una segunda cifra.

Vamos a indagar por la tercera cifra, el petróleo, puesto que lo necesitamos para convertirlo en combustible y donde mejor puede estar es allá donde tengamos grandes refinerías. En los 126 pozos producimos 1.260 toneladas al día, frente a las 8.900 que necesitamos para las refinerías en Honshu. El déficit es de 7.640 toneladas al día o lo que viene a ser lo mismo: 229.200 toneladas al mes de petróleo.

Ya tenemos las tres primeras cifras:

3,612.000 toneladas de recursos al mes

229.200 toneladas de petróleo al mes

162.000 toneladas de combustible al mes

Convendremos que por este orden, **la primera prioridad son los recursos, la segunda el petróleo y la tercera el combustible.**

Ahora tenemos que indagar donde hay superávits de todo esto y cómo hacerlo llegar a Honshu.

FUENTES DE RECURSOS

Hokkaido, con 2.000 factorías de recursos y solo 90 H.I junto a 240 L.I. La capacidad de producir recursos es de 40.000 toneladas al día frente a las 5.400 que necesita para alimentar su industria. Aquí ya tenemos un primer superávit de 34.600 toneladas al día, o lo que es lo



mismo, **1,038.000** toneladas con la ventaja de que están muy próximas a Honshu. Esta cifra es vital puesto que supone un tercio de nuestras necesidades, así que más adelante en el capítulo de convoyes y defensa ASW me extenderé con detenimiento.

Manchuria (sin contar con Corea), con 1.480 factorías de recursos, 280 industrias pesadas y 540 ligeras, produce diariamente 29,600 toneladas y tiene una necesidad de 13.700 diarias, lo que nos da un superávit de 15.900 toneladas al día, lo que supone otras **477.000** toneladas al mes.

COREA, por sí misma tiene una capacidad de producir 13.800 toneladas de recursos al día (en sus 690 factorías de recursos) frente a las necesidades de 9.200 toneladas de recursos que precisa para alimentar sus H.I (250) y L.I (280). Aquí tenemos un superávit de 4.600 toneladas al día, que son **138.000** toneladas al mes que poder llevar a Honshu.

CHINA, tiene una capacidad de producir inicialmente 13.200 toneladas de recursos con sus 660 factorías frente a un consumo de 8.800 toneladas con las que alimentar la industria allí basada (200 H.I y 320 L.I.). Aquí nos van a sobrar 4.400 toneladas al día y unas **132.000** al mes.

INDOCHINA, está más alejada de la metrópoli pero tiene una capacidad de producir 6.000 recursos al día (300 factorías), frente a unas necesidades internas de solo 1.300 toneladas (20 H.I y 60 L.I.). Aquí el superávit no es despreciable, puesto que son 4.700 toneladas diarias, o lo que es lo mismo, **131.000** toneladas al mes.

Entre el Japón metropolitano y Manchuria tenemos almacenados una reserva de 6,000.000 de recursos que nos da para unos 3 meses, después necesitaremos dar de comer a la H.I con los escasos recursos producidos en Honshu y todos los que necesitaremos hacer llegar desde todos los confines del Imperio. Además las cifras que hemos indicado son insuficientes para cubrir el 100% de nuestra H.I, así que con las reservas incluidas a partir de Marzo necesitaremos también hacer llegar unas 30.000 toneladas diarias en recursos de las S.R.A.

Obviamente, todo jugador japonés conoce de sobra que el petróleo y el combustible lo podrán obtener en cantidades crecientes de las conquistas de las N.E.I. Hasta su captura podemos satisfacer la demanda con las reservas almacenadas entre el Japón Imperial y las reservas almacenadas en Manchuria, China y Corea (Puerto Arturo y Shanghái fundamentalmente).

Si cubrimos estas necesidades obtendremos la producción de 345.000 H.I al mes, totalmente fundamentales si deseamos llevar a buen puerto cualquier plan de ampliación de la industria aeronáutica o naval, que de ello hablaremos en el apartado correspondiente.

3.- LOS CONVOYES

La necesidad de alimentar la Industria Pesada con Recursos y fuel nos obliga a buscar los medios de transporte.

El modo más desaconsejable, obviamente es hacerlo llegar en buques de carga o petroleros **en solitario** que naveguen sin escolta hasta alcanzar los puertos de destino en Honshu, para racionalizar todas las escoltas de que disponemos necesitamos aplicar el sistema estandarizado por la Royal Navy, ya en la I G.M., para la protección de su tráfico mercante, que no es otro que el de los convoyes. Por otra parte indicar que los estrategas estadounidenses ya habían captado las similitudes entre Gran Bretaña y Japón en el sentido de que ambos países contaban con una importante marina mercante (UK la primera y Japón la segunda) y dependían fundamentalmente de la llegada de recursos del exterior para su supervivencia.



Yo desaconsejaría el sistema de convoyes automáticos, que si bien es cierto que nos ahorra tiempo, me desagrada la arbitrariedad con la que la AI escoge destinos y buques.

El sistema que yo particularmente he adaptado a mis necesidades es el publicado por Mike Solli en el foro de www.matrixgames.com, y que recomiendo encarecidamente, con ciertas modificaciones que he añadido de mi cosecha, gracias a la experiencia propia con el sistema, que me parece absolutamente recomendable puesto que cubre las necesidades de transporte y hace mucho más sencillo la tarea de la protección frente a la principal amenaza y más inmediata: los submarinos USN (el Silent Service).

PARTIDA	Tamaño Puerto	LLEGADA	Tamaño Puerto	COMPOSICIÓN
TOYOHARA	3	TOYAMA	3	12 Kasu-D
MATSUYAMA	3	TOKUYAMA	4	10 Gozan
TAKAMATSU	4	KOBE	10	9 Aden
SAPPORO	5	HIROSAKI	6	16 Akasi, 17 Ehime
KUSHIRO	3	SENDAI	3	11 Miyati, 11 Miyati, 10 Gozan
HAKODATE	6	OMINATO	5	12 Aden
NAGASAKI	7	SHIMONOSEKI	9	9 Aden
FUKUOKA	10	SHIMONOSEKI	9	33 Daigen
FUSAN	4	SHIMONOSEKI	9	4 Gozan
TSINGTAO	4	SHIMONOSEKI	9	9 Aden
CHINNAMPO	3	SHIMONOSEKI	9	9 Aden
KEIJO	4	SHIMONOSEKI	9	9 Aden
PORT ARTHUR	9	SHIMONOSEKI	9	12 Aden
HANGCHOW	3	SHIMONOSEKI	9	9 Aden
SHANGAI	7	SHIMONOSEKI	9	9 Aden

Para aquellos más interesados en los entresijos del sistema, voy a exponer las virtudes del mismo:

Los 9 Aden de [Takamatsu a Kobe](#), con 4.570 toneladas de capacidad de carga son capaces de hacer llegar 41.130 toneladas por viaje, y con la distancia entre ambos puertos y el tiempo de carga y descarga considerado, podremos llegar a realizar 6 veces esta ruta lo que nos da un total de **246.780** toneladas transportadas desde Takamatsu.

Los 12 Aden de [Hakodate a Ominato](#), con sus 4.570 toneladas de carga nos harán llegar 54.840 toneladas por viaje, hasta un total de 5 viajes capaces de realizar gracias a la cortísima distancia, nos facilitaran la llegada de **274.200** toneladas de recursos para Honshu desde Hokkaido.

Los 9 Aden de [Nagasaki a Shimonoseki](#) con sus 4.570 toneladas harán llegar 41.130 toneladas por viaje y contando hasta 6 viajes al mes, son otras **246.780** toneladas a añadir a los recursos traspasados a Honshu.

Los 9 Aden de [Tsingtao](#) serán capaces de hacer llegar 41.130 toneladas de recursos por viaje y realizar hasta 2 viajes al mes, lo que nos da **82.260** toneladas de recursos.

En **Chinnampo**, los 9 Aden con sus 41.130 toneladas de capacidad de transporte y hasta dos convoyes mensuales, nos facilitaran otras **82.260** toneladas de recursos.

En **Keijo**, hemos planificado otra ruta de convoyes con 9 buques Aden, con 41.130 toneladas de capacidad de carga y hasta 3 convoyes capaces de alcanzar al mes Shimonoseki, lo que nos hará llegar a este importante puerto de Honshu, unas **123.390** toneladas de recursos procedentes de Corea.

En **Puerto Arturo**, los 12 Aden con 54.840 toneladas de capacidad de carga, y hasta 3 viajes al mes, nos acercarán otras **164.520** toneladas de Recursos hasta Honshu procedentes de Manchuria.

En **Hangchow**, los 9 Aden tardarán en cargar más tiempo, con lo que solo podremos hacer llegar 1-2 convoyes al mes (pero esta ruta no es despreciable), y consideraremos otras **41.130** toneladas de recursos procedentes de China.

Desde **Shangai**, los 9 Aden nos harán llegar, en tres viajes, hasta **123.390** toneladas de recursos a la isla principal.

Los 12 Kasu-D que partirán desde **Toyohara** con destino a Toyama y con una capacidad de carga individual de 1.865 toneladas (22.380 para todos los buques del convoy), serán capaces de realizar hasta dos viajes mensuales, por lo que añadiremos otras **44.760** toneladas de Recursos procedentes de Sakhalin.

Los 33 Daigen desde **Fukuoka**, con solo un hexágono hasta alcanzar Shimonoseki, y con hasta 8 convoyes mensuales serán capaces de llevarnos unas **447.490** toneladas de recursos hasta Honshu.

Los 10 Gozan de **Matsuyama** con 2.495 toneladas de capacidad de carga, llevaran hasta 24.950 toneladas por viaje hasta Tokuyama, y contando hasta 6 viajes por mes, serán ni más ni menos, unas **149.700** toneladas de recursos.

16 Akasi-D en **Sapporo** con una capacidad de 4.050 toneladas individualmente y con hasta 4 convoyes mensuales para Hirosaki, nos acercaran **259.200** toneladas de valiosos recursos desde Hokkaido a Honshu.

Los 17 Ehime que rotaran con los Akasi desde Sapporo hasta Hirosaki, con su capacidad de 3.860 toneladas de carga (y por tanto 65.620 toneladas de carga por viaje), contando 4 viajes al mes (considerando distancia y tiempos de carga / descarga en los dos puertos), nos acercarán otras 262.480 toneladas de recursos.

Los 22 Miyatis que basaremos en Kushiro, en dos convoyes diferentes, cada uno con 11 buques con sus 2.187 toneladas de capacidad individual, llevaran (en hasta 3 convoyes mensuales) el total de 144.342 toneladas de recursos.

Igualmente, los 10 Gozan desde Kushiro, con sus 24.950 toneladas de capacidad de carga, en tres viajes mensuales, llevaran a Sendai hasta 74.850 toneladas de recursos mensuales.

Los 4 Gozan de Fusan, contando 8 viajes al mes, llevaran otras 78.400 toneladas de recursos desde la península de Corea hasta la Metrópoli.

Sumemos todos los recursos que somos capaces de llevar con el sistema de convoyes:

246.780 TAKAMATSU-KOBE
274.200 HAKODATE-OMINATO
246.780 NAGASAKI-SHIMONOSEKI
82.260 TSINGTAO-SHIMONOSEKI
82.260 CHINNAMPO-SHIMONOSEKI
123.390 KEIJO-SHIMONOSEKI
164.520 PUERTO ARTURO-SHIMONOSEKI
41.130 HANGCHOW-SHIMONOSEKI
123.390 SHANGAI-SHIMONOSEKI
44.760 TOYOHARA-TOYAMA
447.790 FUKUOKA-SHIMONOSEKI
149.700 MATSUYAMA-TOYUKAMA
259.200 SAPPORO-HIROSAKI
262.480 SAPPORO-HIROSAKI
144.342 KUSHIRO-SENDAI
74.850 KUSHIRO-SENDAI
78.400 FUSAN-SHIMONOSEKI

El sistema nos garantiza la llegada de 2,846.232 toneladas de vitales recursos hasta Honshu (donde están las principales bases de producción de H.I –Osaka y Tokyo-).

El total de buques comprometidos asciende a 211 xAK y xAKL, comprometiendo a 87 Aden (del total de 121 que disponemos inicialmente).

Yo aconsejaría enviar desde el turno 1 todos los buques desde los puertos en los que se encuentren a concentrarse en los puertos de inicio de las rutas, para no extenderme, porque podría ocupar páginas y páginas, y lo importante es captar la esencia del sistema y no hay ninguna necesidad de reproducirlo con exactitud, voy a exponer el despliegue inicial de los 12 Kasu-D que transferiré desde el turno 1 hacia Toyohara para cubrir el Convoy Toyohara-Toyama:

- Nano Maru, Yannigawa Maru desde Yokosuka a Toyohara.
- Shinmei Maru desde Ominato a Toyohara.
- Kennichi Maru desde Sapporo a Toyohara.
- Tokegawa Maru desde Wakkanai a Toyohara.
- Sakae Maru, Eiwa Maru e Hinode Maru desde Osaka a Toyohara.
- Rozan Maru desde Hiroshima a Toyohara.
- Shino Mary y Yoki Maru desde Niigata a Toyohara.
- Dori Maru desde Kochi a Toyohara.

Evidentemente el tiempo de concentración de los buques en los puertos base de los convoyes nos llevará algunos días. La ventaja, es que podemos desplazarnos despreocupándonos de la protección, puesto que los Submarinos USN desde Manila necesitan unos días antes de alcanzar el Mar Amarillo o las costas de Honshu.

Igualmente aconsejaría (debido al creciente número de recursos que se van trasladando vía férrea desde las bases de Manchuria hasta Puerto Arturo) mantener una reserva de cargueros en este puerto (yo he conservado 8 Limas aquí y otros 8 en Shikuka)

El sistema que he elaborado para suministrar (INICIALMENTE) Honshu tanto de petróleo como de combustible es el siguiente sistema (que habrá de ser modificado en cuanto las S.R.A. caigan en nuestras ávidas manos):

PUERTO ARTURO – OSAKA (200 Refinerías): Carga Petróleo.

Tonan Maru #3 (con base inicialmente en Nagasaki)
Tonan Maru #2 (con base inicialmente en Takao)
Nisshin Maru #2 (con base inicialmente en Osaka)
Nisshi Maru (con base inicialmente en Osaka)
Kyokuyo Maru (con base inicialmente en CamRanh Bay)

Todos son Tonan Whalers, con 17.520 toneladas de carga, deberían ser considerados HVT (high value targets –objetivos de alto valor), serán capaces de llevar hasta 160.000 toneladas al mes de petróleo hasta Osaka.

PUERTO ARTURO – SHIMONOSEKI (160 Refinerías): Carga combustible.

Tatekawa Maru (con base inicialmente en Hiroshima)
Rikko Maru (con base inicialmente en Shimonoseki)
Nissyo Maru (con base inicialmente en Ominato)
Itukusima Maru (con base inicialmente en Osaka)

Todos son Type N TL, con capacidad para 12.800 toneladas de carga y se encargarían de llevar petróleo hasta las refinerías de Shimonoseki.

PUERTO ARTURO – TOKYO (200 Refinerías): Carga Petróleo.

Goyo Maru (con base inicialmente en CamRanh Bay)
Gen'yo Maru (con base inicialmente en Truk)
Akebono Maru (con base inicialmente en Hiroshima)
Akatsuki Maru (con base inicialmente en Osaka)

Estos, son también Type N TL, con sus 12.800 toneladas de carga llevarán petróleo hasta las refinerías de Tokyo.

En Puerto Arturo inicialmente hay algo más de 300.000 toneladas de petróleo y casi 150.000 de combustible almacenadas, la intención es enviar todas estas reservas (salvo algo de petróleo para dejar que produzcan las refinerías de Puerto Arturo) cuanto antes a Honshu. Una vez terminemos este proceso, los buques deberán ser transferidos a las SRA

SANGHAI – TOKYO: Carga combustible

08 petroleros Type 1 TL (yo uso el detalle que expongo a continuación), cada uno con sus 11.600 toneladas de carga serán los responsables de transferir el combustible almacenado en Shangai (más de 200.000 toneladas iniciales) hasta la metrópoli para alimentar a nuestras codiciosas H.I:

Toa Maru (basado inicialmente en Kwajalein)
Teiyo Maru (basado inicialmente en Samah)
San Ramon Maru (basado inicialmente en Samah)
San Clemente Maru (basado inicialmente en Ominato)

Kuroshio Maru (basado inicialmente en Amami Oshima)
 Kaizyo Maru (basado inicialmente en Nagoya)
 Huzisan Maru (basado inicialmente en Cam Ranh Bay)
 Hoyo Maru (basado inicialmente en Taichu)

Este despliegue sugerido, es inicial, una vez hayamos trasladado las importantes reservas de combustible y petróleo desde Manchuria y China a Honshu (dejando una reserva de petróleo en Puerto Arturo)

Estudiemos cual es el arsenal de la Armada Imperial para proteger el sistema de convoyes que hemos expuesto:

TIPO	CLASE	#	ASW	AUTONOMIA	ACTUALIZACION	VELOCIDAD
MOMI	E	5	3	3.600	Septiembre 1944	18
SHIMUSHU	E	4	1	8.000	Mayo 1942	19
HASHIDATE	E	3	0	3.500	Febrero 1943	19
MOMI	PC	5	0	1.750	Junio 1942	16
TO'SU	PB	30	2	1.700	-	10
ANSYU	PB	36	2	6.000	Abril 1944	14
KISO	PB	17	3	4.000	-	11
CH-1	SC	3	4	1.500	Abril 1942	20
CH-4	SC	9	4	1.500	Abril 1942	19
CH-13	SC	11	4	1.500	Abril 1942	15
CHA-1	SC	24	8	1.000	Marzo 1943	10
T-1	MTB	2	1	375	-	38

Todos los SC deberían estar asignados a misiones ASW en aguas costeras de la metrópoli, tanto por su capacidad ASW como por su escasa autonomía. Los CHA deberían actuar de forma independiente, ya que con su velocidad nos permitirán reaccionar ante las amenazas submarinas que vayamos descubriendo gracias a las misiones ASW/Búsqueda Naval de nuestros aviones como las que vayan siendo detectadas por nuestros buques en tránsito. Un sistema que funciona muy bien es asignar un DD con un buen líder (LTCdr o Cdr, cualquier otro debería ser considerado Gamey), junto con 2 caza-submarinos en tareas ASW acompañando a los convoyes de alto valor (aquí consideraría todos los procedentes de Puerto Arturo, Shanghai, Kushiro, Sapporo y Keijo).

Yo también selecciono al CVE Hosho (que tiene muy poco que aportar a la Armada Imperial en operaciones aeronavales), para que con su grupo aéreo de Jeans opere en tareas ASW junto con 3 ó 4 destructores, sobre todo escoltando uno de los convoyes en la ruta Kushiro-Sendai (recordad enviarla por los hexes cercanos a la costa de poca profundidad), ya que aquí tendremos hasta tres convoyes en operación (uno cargando, otro en tránsito y un tercero descargando), siempre acompañe al que está en tránsito con el grupo de guerra aeronaval ASW. (Por cierto, para aquellos que no lo sepan, **es adecuado revisar los comandantes de todos nuestros portaaviones**, puesto que podemos hacer cambios interesantes, algunos de ellos son verdaderamente incompetentes en tareas de guerra aeronaval, por lo que sugiero cambiarlos a la primera posibilidad por comandantes adecuados -CPT, los grados superiores deberían estar reservados para comandantes de TFs-)



Las rutas para nuestros convoyes son fundamentales para mejorar la supervivencia de nuestros Maru, por lo que escogeremos preferentemente zonas costeras, con hexágonos de bases propias, las cuales minaremos previamente, para dificultar la labor de los submarinos enemigos.

Muchos jugadores se empeñan en usar las minas como armas ofensivas, cuando son **una excelente arma anti-submarina**. Hagamos un paréntesis y analicemos la capacidad de guerra de minas de la Armada Imperial:

Contamos con 18 CM operativos, entre todos ellos embarcan 365 minas Type 93 y 200 minas Type 4. Los almacenes cuentan con otras 210 Type 4 y 480 Type 3 (no consideramos las Type 88 que son las que equipan lo submarinos y que si deberían ser usadas en la guerra de minas ofensivas).



Si minamos todos los hexágonos de pequeñas isletas que se encuentran con bases japonesas alrededor de las islas metropolitanas, nuestros buques no impactaran con ellas (son bases propias), y nos garantizamos una ruta segura por el que transitar con nuestros convoyes (usando la herramienta de waypoints, y llevando el convoy a seguir por esos hexes). Igualmente podemos cerrar el mar Interior minando Tsushima-Fusan-Fukuoka por el Oeste y Hakodate-Ominato, Wakkanai por el norte.

Si hacemos cuentas de las minas embarcadas, y las que contamos en los almacenes, podremos desplegar más de 1.000 minas en las aguas metropolitanas, y tener al mes siguiente otras 150 en los almacenes listas para ir reponiendo las que sean necesarias.

La tercera de las patas a considerar en la guerra ASW y fundamental, es la de los aviones asignados a esta tarea. Inicialmente nos encontraremos con muy pocas unidades y pilotos hábiles en estas tareas por lo que yo recomendaría poner a entrenar cuantos antes a aquellas unidades que vayamos a asignar. Olvidaos de ir a



buscar los submarinos enemigos, la clave está en proteger el tráfico mercante propio de los ataques submarinos... Un bono sería el poder atacarlos e incluso hundirlos, pero minimizar las posibilidades de un ataque submarino vale su peso en oro y puede suponer la diferencia entre que lleguen a buen fin nuestros recursos o se queden en el fondo del mar criando corales.



En la imagen un ejemplo de lo expuesto. Minas en cada uno de los hexes con circunferencias en color rojo. Hacer transitar los convoyes desde el Mar Amarillo por Mopno (minado), y de ahí por los hexágonos de costa hasta Fusan, una vez allí podrán transitar protegidos por la barrera de minas de Fusan-Tsushima-Fukuoka hasta Shimonoseki, donde descargar con rapidez sus recursos y volver a la base para retirar más. Desde Nagasaki, la ruta está completamente protegida por los campos minados. Para mejorar la supervivencia de nuestros buques en este entorno de mucho tránsito yo aconsejaría enviar una unidad de base del Kwangtung hasta Mopno (con 24 de soporte aéreo), enviar un grupo de Ki-51 u otro bombardero a nivel (que debería entrenar intensamente en ASW hasta que la base de Mopno

reciba el adecuado soporte aéreo). Otra base de aviones ASW la colocaría en Nagasaki y una tercera en Fusan, cubriendo con sus arcos ASW la zona de tránsito entre Moppo y Tsushima. Con tal protección, es posible que un jugador aliado agresivo opte por intentar minar con submarinos los tres hexágonos de costa entre Moppo y Fusan, por lo que aconsejo enviar un grupo de AMc (dragaminas costero) a alguno de los varios puertos de la costa del sur de Corea para hacer frente a tal eventualidad (con uno de ellos al menos en patrulla turnándose con otro)

4.- PRODUCCION AERONAUTICA

Unos consejos iniciales en relación a los motores:

-Hitachi Early

Este es aconsejable detener la producción inmediatamente y ahorraremos muchos H.I. Una vez lo detengamos, mantenemos la producción del modelo Ki-36 mientras tengamos motores en el almacén. Conservaremos al menos dos motores para producir un Ki-54c en 1943 y así nos aseguramos recibir el grupo aéreo.

-Kawasaki Early

Detener la producción inmediatamente y ahorraremos H.I. Mantener la producción del Ki-32 hasta que no nos queden motores en el almacén de este modelo.

-Nakajima Notobuki

Detener la producción de este motor de inmediato. Producir Ki-27b Nate mientras tengamos en el almacén este tipo de motores.

-Hitachi Amakaze

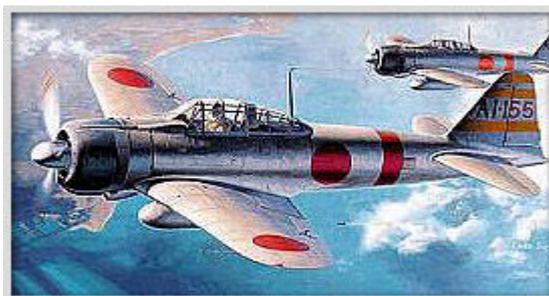
Detener la producción.

-Kajaba Argus

Solo es necesario para el inútil Ka-1, detener la producción.

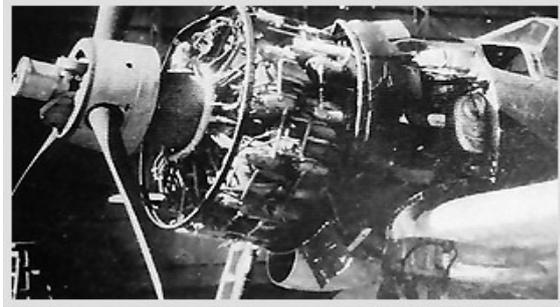
Es muy importante aumentar cuanto antes la producción de los Ha-32, Ha-33 y Ha-35 (sobre todo si vais a seguir los consejos de producción expuestos en esta guía).

Vamos a detallar ahora un ejemplo de estudio sobre la producción de un modelo concreto, me voy a ir a uno muy popular y del inicio, me refiero al A6M2 Type-0 (más conocido como Zero). Al comienzo nos encontraremos 249 aparatos de este modelo en las cubiertas de nuestros portaaviones y en las bases. Hay otros 26 A6M2 en el almacén y nuestra capacidad productiva del aparato a 7/12/41 es de 56 aviones /mes. En el arsenal de la IJN



también hay otro caza, mucho más modesto, el A5M4 Claude, de los que hay 171 en servicio (otros 46 en el almacén, y afortunadamente ninguno en línea de producción).

El motor que usa nuestro A6M2 es el Ha-35. Comencemos considerando duplicar la producción inicial de 56 aparatos en otros 56. Esta ampliación tendrá un coste de 61.600 suministros (5.600 inmediatamente y otros 56.000 durante todo el proceso de expansión), nos costará igualmente 560 H.I y 560 manpower que pagaremos inmediatamente.



Considerando esta ampliación, en Diciembre habremos producido unos 50 aparatos (números redondos), en Enero unos 80 y en Febrero llegaremos a los 112 aparatos mensuales.

Vamos a considerar insuficiente esta cantidad para las demandas de las unidades operativas (sustitución del parque de aviones antiguos, y mantener una reserva en el pool, más rellenar con aparatos los nuevos Daitai - Sentai de refuerzo), por lo que una vez concluido el proceso de ampliación, volvemos a expandir la producción en otros 100 aparatos, esta vez el coste será de 110.000 suministros (10.000 inmediatamente y 100.000 durante el proceso de expansión), pagaremos 1.000 H.I y 1.000 manpower de inmediato. Hacia finales de Mayo la producción del A6M2 ya estaría en los 212 aparatos al mes. A partir de este momento dejamos de expandir la industria porque consideramos suficiente la producción.... Muy bien, veamos que vamos a conseguir y cuanto nos va a costar:

Desde Diciembre de 1941 a Diciembre de 1942, habríamos producido número arriba-abajo las siguientes cantidades de A6M2:

Diciembre 1941:	50
Enero 1942:	80
Febrero 1942:	112
Marzo 1942:	142
Abril 1942:	172
Mayo 1942:	212 (la misma cifra desde Junio a Diciembre)

A los 249 operativos el 7/12/41, añadimos los 26 que teníamos en el almacén en esa fecha y a ellos le sumamos los 2.252 de nueva producción, con lo que el parque total de aparatos A6M2 con que habríamos contado durante todo el año 1942 sería de **2.527**.

COSTE PARA LA PRODUCCIÓN: 171.600 suministros. **1.560** H.I. **1560** manpower y no olvidarse de lo más importante.....**TENDREMOS QUE HABER PRODUCIDO** suficientes motores Ha-35 (o sea 2.527 motores, lo que equivale a una producción mensual media de 210 aprox.).

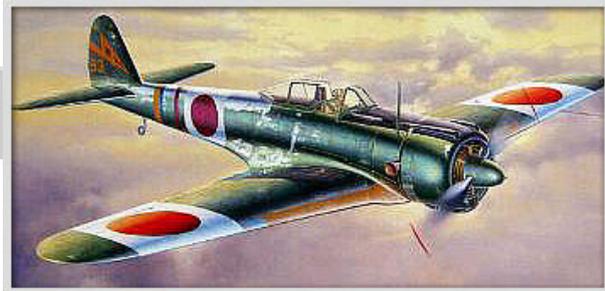
Invertir más esfuerzo en este caza va a depender de otros factores (R&D sobre todo, desgaste, necesidades operacionales, recursos para ampliar la producción), puesto que no se actualiza (gratuitamente) hasta Febrero de 1944 que las factorías de A6M2 pasaran a producir el A6M2 SEN BAKU.

La piedra angular de la fuerza de cazas del IJA es como hemos dicho ya en varias ocasiones el **Ki-27B Nate**, nos encontraremos con 515 en los sentai / daitai sobre el mapa y otros 40 en los almacenes listos para servir de reemplazos para las primeras bajas. La



producción inicial esta bajada en 10 aparatos mensuales en Harbin y otros 35 en Maebashi. El motor que usa este modelo es el NAKAJIMA KOTOBUKI. De este motor contamos con 254 unidades en el almacén (que no son útiles para ningún otro modelo) y de 25 factorías en Tokyo. Detenemos inmediatamente la producción de este motor (luego estudiaremos si cambiarla a otro modelo, pero lo más sabio es detener la producción de un motor, del que contamos con gran número de unidades en el pool y cuyo modelo de avión nos disponemos a actualizar lo antes posible). Como ya vimos antes, la prioridad de todo JFB es el economizar, maximizar el uso de sus H.I., pues bien, si tenemos 254 motores útiles no vamos a perder la ocasión de usarlos (ya no nos van a costar más H.I.). Continuaremos con la producción de Ki-27b Nates hasta que agotemos estos motores, pero no ignoraremos la necesidad de ir actualizando los Daitai / Sentais a otro modelo.

Las opciones para elegir un reemplazo para el Ki-27b Nate inicialmente no son muchas, yo normalmente me decanto por la opción del Ki-43lc ya disponible, de este modelo contamos en principio con 12 unidades en el pool. El motor que utiliza es el Nakajima Ha-35. El total de producción mensual asciende a 32



unidades/mes, con las factorías en Maebashi. Del motor que necesitamos contamos con 167 ejemplares en los almacenes y una producción mensual de 180 ejemplares (Tokyo). No nos dejemos engañar por esta última cifra, el motor es demandado por otros modelos, por lo que tendremos que considerarlos igualmente en nuestros cálculos.

Comencemos a hacer números sobre la demanda de Ki-43lc para cubrir nuestras necesidades:

Reemplazar Ki-27lb.... Unos 500 (guardaremos algunos Ki-27b para tareas de entrenamiento)
Nuevas unidades Ki-43 (1941-42).... (27 para una unidad Ki-43lc y otros 170 para unidades de refuerzo que llegaran equipadas con Ki-27lb), por tanto unos 200 aparatos.

En total nuestras necesidades, sin considerar las pérdidas serán de unos 700 aviones para todo 1942. A esta cifra vamos añadirle un 25% para tener alimentado el pool y ya aquí cada uno debe considerar el índice de pérdidas que está dispuesto a aceptar (yo lo situó entre el 25 y el 30%, pero soy un jugador normalmente conservador). Por tanto las necesidades iniciales rondaran los 1.000 ejemplares del Ki-43Ic, con las 32 factorías solo alcanzaríamos la cantidad de 384 aparatos al año, por tanto necesitamos triplicar esta cantidad.... Pero sin prisas, lo primero que haremos será multiplicar por dos la producción en Maebashi, de 32 ejemplares a 64, y hacía Abril-Mayo cuando hayamos consumido todos los motores de Ki-27b convertiremos las factorías de Harbin y Maebashi al modelo Ki-43Ic (hasta un total de unos 40 Ki-43Ic adicionales al mes).

La inversión inicial en Maebashi no la vamos a poder realizar de inmediato puesto que la base comienza con insuficientes suministros (600 y algo), por tanto lo anotaremos y marcaremos en la pestaña subir aquí los suministros hasta +25.000 puesto que necesitaremos gastar 3.200 suministros de inmediato, pero necesitamos otros 32.000 durante todo el mes en que nuestra producción va a ir creciendo hasta alcanzar los deseados 64 Ki-43Ic. También pagaremos 320 H.I y 320 manpowers.

Las factorías del motor Ha-35 se encuentran en Tokyo, y solo podemos ampliarlas a +100, esto ni dudarlo, de inmediato, son motores más que necesarios (es el mismo modelo que necesitamos para nuestros queridos A6M2 Type-0). Esto va a ser una inversión algo cara. Pagamos de inmediato 10.000 suministros, 1.000 H.I (!!), y 1.000 manpowers. Tardaremos algo más de 3 meses en tener la producción en 280, pero recordar que tenemos más de 150 en el almacén y siempre podemos cambiar la producción de algunos modelos innecesarios (pero no lo haremos ahora, solo en caso de necesidad!). Con esta inversión habremos obtenido un importante crecimiento en nuestra capacidad de producir Ha-35 ¿hasta qué punto?...

Veamos:

Diciembre 1941		Unos 150 motores
Enero 1942		Unos 200 motores
Febrero 1942		Unos 230 motores
Marzo 1942		Unos 270 motores
Abril 1942	U	Unos 280 motores

Y ya si no aumentáramos la producción de Ha-35 produciríamos de Mayo a Diciembre 280 motores/mes... Total producidos: 3.370 Nakajima Ha-35 (que satisfecerían nuestra producción de Ki-43Ic y de A6M2 para el año 1942). Sin embargo, esta cantidad resultará insuficiente puesto que otros modelos de aviones demandan el mismo motor (B5N2, Ki-44 tojo disponible en el verano del 42, el bombardero BIMOTOR Ki-48Ib), por lo que más adelante nos veremos obligados, según nuestras necesidades y posibilidades a hacer los cambios oportunos, pero inicialmente yo no haría ningún otro a los expuestos.

El G3M2 Nell es un modelo que muchos inmediatamente tratan de sustituir por el G4M1, que sin duda es mejor bombardero-torpedero, pero no hay que menospreciar las posibilidades del Nell, explorad su capacidad ASW y veréis de que hablo. El 7 de diciembre contamos con 180 operativos, 46 en los almacenes y 22 factorías produciendo. Monta el motor Ha-33 (de los que hay 60 factorías). Además durante el 42 recibimos un Sentai de refuerzo que precisa 45 aparatos.



Yo con este modelo comienzo duplicando la producción. Realizando esta operación conseguiréis producir unos 550 G3M2/3 durante todo el año 42. Tiene una ventaja, en Mayo de 1942, todas las factorías GRATUITAMENTE (sin coste alguno) actualizan al G3M3, esto ya de por sí es un bono. Esta producción de bimotores nos obligará a producir durante el 42 1.100 motores, ahora al final repasaremos que hacer con esas factorías...

El bombardero en picado de la armada D3A1 Val, de los cuales hay 157 operativos con la IJN, otros 24 en los almacenes y precisaremos durante el 42 de otros 72 para rellenar las unidades que operaran desde bases en tierra (amén de los que recibamos para embarcar en los



CVL/CVE de refuerzo). Aquí es preciso de comienzo triplicar la producción, llegar hasta 36 unidades mensuales. Inicialmente esto nos daría una producción durante todo el año 42 de unas 636 unidades, que podrían resultar insuficientes, por lo que más adelante, y dependiendo de las necesidades quizás haya que ampliar más.... Aquí también hay una ventaja, y es que en agosto de 1942, actualiza automáticamente al D3A2. Esta producción nos obligaría a producir otros 636 motores Ha-33.

Con el mismo motor Ha-33 tenemos al H6K4, los ojos a larga distancia para la Armada. Hay 6 fábricas inicialmente, con 62 aparatos en servicio y 7 en el almacén. Durante 1942 entrarán en servicio unidades que demandaran de otros 18 aparatos. Duplicad aquí la



producción, con lo que durante el año 42 alcanzaremos una producción de unos 150 aparatos,

que deberían resultar suficientes tanto para servicio de búsqueda naval como para guerra ASW. Esta producción obligaría a producir 600 motores (recordad que estos aparatos son cuatrimotores). Aquí contamos igualmente con la ventaja de que nuestras factorías de H6K4 actualizarán automáticamente a H6K5.

Repasemos ahora la situación de la producción del Ha-33 (motor necesario para los G3M2, D3A1 y H6K4 que acabamos de ver). De comienzo tenemos 65 factorías, que anualmente producirían unos 785 motores, muy lejos de los más de 2.300 que precisamos con la planificación que hemos realizado para estos tres modelos de aviones... una simple división nos indicará que necesitamos TRIPLICAR la producción del Ha-33 para cubrir las necesidades de producción aeronáutica. No lo hagáis de inmediato, hacedlo progresivamente y así pagareis los costes de forma aplazada.

G4M1 Betty, el caballo de batalla de la IJN con base en tierra. Un excelente avión, candidato ideal para sustituir a los G3M2/3 pero... como he dicho antes soy partidario de dejar estos modelos operativos para ahorrar H.I. en cambios



de industria, y mantener esos aparatos como buenas plataformas ASW. Sigamos con el G4M1, bien tenemos 157 operativos, 1 en el pool, 25 factorías, y durante el 42 recibiremos un Daitai que precisará de otros 27 aparatos. Duplicad la producción inicial hasta llegar a 50 mensuales, con eso obtendremos unas cifras de producción anual de 625 ejemplares (para el año 42). Esto demandará de 1.250 motores Ha-32 (al final lo consideraremos). Este modelo puede tener una larga vida operativa, en Enero del 44 actualiza automáticamente al G4M2, en junio del mismo año al G4M2a y en noviembre de ese mismo año al G4M3a por lo que es una apuesta importante. Todo lo que sea actualización gratuita SUPONE un enorme ahorro en H.I. para el japonés (no olvidaos de que tenéis que pensar en los H.I. como si de la comida diaria se tratase, y los necesitáis para motores, aviones, buques, armas pesadas, vehículos...).

Otro modelo que es interesante ampliar su producción y que usa el mismo motor Ha.32 es el Ki-21II-a, el bombardero medio del IJA. Tenemos 23 factorías inicialmente, con 142 aparatos en servicio y 20 en el pool. No hay necesidades para nuevos escuadrones durante el año 42.



Multiplicad la producción inicialmente x2, y tendremos una producción de 572 ejemplares para ese año. Esto implica una necesidad para otros 1.144 motores Ha.32.

Los motores Ha-32 cuentan con 60 factorías inicialmente, lo que supone una producción anual de 720 ejemplares. Con la planificación que acabamos de hacer es evidente que tenemos un déficit. Veamos de cuanto:

-1250 Ha-32 para Betties

-1144 Ha-32 para Sallies

Necesitamos $1250+1144 = 2.394$, o sea, 2.400 motores al año para mantener esa producción, y solo tenemos capacidad para 720. Una simple división, nos muestra que tenemos que TRIPLICAR la producción durante el 42. Recomendaría ir por etapas, y primero multiplicar x 2, para cuando hayamos terminado el esfuerzo (en un par de meses), continuad hasta alcanzar al menos las 180 factorías operativas.

Esto cuanto respecta a las ampliaciones, que considero esenciales. Algunos jugadores desprecian los hidroaviones para producir otros modelos, pero no podemos olvidar que los hidros son sin duda los ojos de la flota. El único despreciable sería el F1M2 Pete (yo suelo convertirlo a L3Y2 o B5N2, dependiendo de las necesidades, de B5N2 ya hay una base que cuenta con factorías disponibles para ampliar, por lo que puede no ser necesario tener dos bases utilizando el mismo modelo, eso dependerá del gusto de cada uno).

Vamos a pasar a ver dos modelos, cuya producción debería ser limitada en el tiempo y el número. Me refiero al Glenn E14Y1, el hidroavión de reconocimiento de los submarinos japoneses y al hidroavión de caza A6M2-N Rufe. Estudiemos ambos modelos:

Del Glenn hay 9 factorías operativas que nos darán 9 ejemplares al mes, en el pool tenemos otros 5 ejemplares (casi el 50% de los necesarios para reemplazar pérdidas de los operativos). Yo produciría este modelo durante 3-4 meses hasta alcanzar los 30-40 ejemplares de este modelo en el pool, y luego cambiaría su producción a otro modelo.

El Rufe, **A6M2-N**, en Abril del 42, tendremos 8 factorías produciendo este modelo, las necesidades son de 27 aparatos en el 42 y otros 27 para daitais que llegaran de refuerzo durante el resto de la guerra. Yo no invertiría en ampliar la industria para acelerar su producción ni mucho menos, la dejaría como esta, y que



produzca unos 70-100 ejemplares, para tener para los escuadrones y algunos ejemplares de reemplazo (tampoco merece la pena invertir mucho en un modelo que no va a dar mucho juego, salvo para proteger las bases avanzadas con aeródromos 0). Una vez alcanzada esta cifra, cambiar la producción a otro modelo, ya iremos viendo a cuales.

Un último consejo sobre la producción, tenemos 30 factorías del **KI-51 Sonia**, es un modelo de bombardero en picado, con 32 aparatos en el pool. Monta un motor Ha-32, y al menos bajo mi punto de vista no es un objetivo prioritario de producción, puesto que los 32 aparatos del pool bien pueden servirnos para reemplazos durante 2-3 meses. Yo detendría la producción de este modelo durante ese período ahorrando una buena cantidad de H.I (3.240), una vez el stock en el pool se haya reducido a la mínima expresión, retomar la producción, pero producir innecesariamente este modelo me parece un autentico desperdicio de H.I.



5.- INVESTIGACION Y DESARROLLO (R&D)

Para empezar vamos a ver cuáles son las ventajas del I+D:

1.- ***Alcanzar la disponibilidad del modelo con antelación*** (cada 100 puntos de desarrollo, 1 mes de antelación con respecto a la disponibilidad histórica) 1 punto de desarrollo equivale a la producción de 1 aparato.

2.- Disponer ***de un número de aparatos en producción cuando esté disponible el aparato.***

¿Hay alguna diferencia entre investigar un modelo u otro?

Hay una diferencia importante cuando se trata de modelos a los cuales no se llega en la línea de producción a través de la actualización automática (por ejemplo A6M2 Sen Baku se llega de forma automática en 2/44 y todas las factorías A6M2 pasarían a producir este modelo sin ninguna inversión).

Vamos a estudiar un caza del IJA en R&D (para empezar y no saturar), mi favorito es el Ki-61-la Tony, tiene algunas ventajas y también algunos hándicaps. Para mí su principal ventaja es el blindaje (es uno de los pocos cazas japoneses que cuenta con



blindaje 1, lo que nos proporciona una mayor capacidad de supervivencia de la máquina y el piloto). También es más veloz que el Tojo, el Oscar y el Zero, aunque como contrapartida tiene dos desventajas, su corto alcance y su maniobrabilidad.

Bien, primero comencemos viendo cuando estará disponible para su producción, inicialmente en 2/43. Contamos con 0x(22) factorías en Gifu. Gifu es una base que no cuenta con muchos suministros inicialmente como ya hemos visto, por lo que hemos de procurar que fluyan para abastecer la capacidad de expandir todo lo que allí tenemos (no olvidemos que hemos

ampliado la producción de Zeros allí entre otros), por lo que la demanda de suministros aquí será muy importante. En teoría tardaríamos entre 30-60 días en alcanzar la reparación de todas las factorías para que estén en línea producción, con lo cual teóricamente hacia mediados de Febrero estaríamos produciendo 22 puntos de Ki-61-IA, para alcanzar los 100 puntos tardaríamos unos 5 meses, eso nos colocaría en julio del 43, y retrasaríamos un mes (a enero del 43) su disponibilidad, otros 5 meses más produciendo (otros 100 puntos de investigación y desarrollo) nos llevarían a diciembre del 42 con lo que en ese mes dispondríamos del aparato. Bien, veamos el costo. Inicialmente no pagamos H.I ni manpower puesto que vienen por defecto las (22) factorías para expandir, pero su reparación nos costará solamente 22.000 suministros, eso sí, que nadie se olvide que los H.I también se pagan por el R&D, con lo que avanzar dos meses en la producción del Ki-61-IA nos habrá costado 7.200 H.I. lo que no es precisamente poco...

Recordad que usa el Nakajima Ha-60 y solo tenemos 20 fábricas de motores que estarán igualmente produciendo en febrero del 43. Este motor es exclusivo del Ki-61, en todas sus variantes. Esta también es otra de las ventajas de este aparato, su producción se va actualizando al Ib., Ic, Id y II.

A pesar de que no vamos a adelantar mucho más la disponibilidad del aparato si resulta muy atractivo el poder sustituir parte de nuestro parque de cazas (sobre todo en zonas donde vayamos a estar defendiendo objetivos estratégicos) con este aparato. Pero, ojo, si invertís en el desarrollo de este modelo tenéis que hacer lo propio con el motor Ha-60. Yo aconsejaría ir duplicando ambos modelos para cuando se hayan "reparado" las factorías, volver a duplicar, y una vez que entren en línea habría que hacer números para ver cuantas factorías son necesarias tanto del motor como del aparato... teniendo en cuenta que tendremos otro caza del IJA, muy interesante y operativo (el Tojo).

¿Invertir más en este caza puede merecer la pena? (ki-61-IA)

Esto es controvertido puesto que en 9/42 ya disponemos en la línea de producción del Ki-44 Tojo, que es un avión bastante bueno, con 8 factorías en desarrollo al comienzo de la partida, aumentarlas inicialmente tendrá el incentivo de tener una interesante producción cuando dispongamos del modelo, porque para adelantarlo un solo mes necesitamos incrementar muchísimo y hacer una inversión desmesurada, -aumentar de 8 hasta 40-50 nos costaría una barbaridad de puntos de H.I, y suministros para que dentro de dos meses consigamos producir 40-50 puntos al mes de desarrollo y dos meses después, nos colocaríamos en junio-julio adelantemos a agosto la disponibilidad, no merece la pena-. Pero yo si me decantaría por ir incrementando conforme las posibilidades en suministros y H.I nos lo permitan la producción (duplicar a finales de diciembre, y volver a duplicar en marzo, y si es posible en mayo-junio) para alcanzar los 64 aviones/mes cuando esté disponible, y a partir de ahí hacer un esfuerzo para multiplicar



x 2 y alcanzar los 150 al mes (antes de la entrada en servicio del Tony tendríamos un parque de 400 Tojos). El coste es reducido siempre que lo realicemos por etapas, o sea, de 8 pasar a 16 (costo de 8.800 suministros, 80 H.I y 80 manpower), para marzo volver a duplicar (costo de 17.600 suministros, 160 H.I y 160 manpowers), y para mayo-junio duplicar de nuevo (35.200 suministros, 320 H.I. y 320 manpowers). Cuando el aparato esté disponible en agosto del 42, multiplicad la cifra por dos, y esto nos costara 70.400 suministros, 640 H.I y 640 manpowers. Po lo que es costo total para tener los 150 aparatos en línea de producción en agosto del 42, sería de 132.000 suministros, 1.210 H.I y 1.210 manpowers, todo esto a 8 meses vista. Es una inversión plausible. Esto solo es el coste de desarrollo, **NO EL DE LA PRODUCCIÓN**. La producción nos costaría entre agosto y septiembre manteniendo 150 aparatos mensuales, 13.500 H.I.

Este aparato utiliza el Nakajima Ha-35, un motor que nos suena bastante, puesto que lo utilizan una buena parte de nuestro conocido material de vuelo (A6M2, B5N2, Ki-43, Ki-48), por lo que si en agosto vamos a empezar con una producción de 150 Tojos, presupuestemos otros 750 motores Ha-35 para el resto del año 1942 (esto supondrá un gasto importante de H.I que hay que sumar al ya previsto, puesto que los 750 motores nos costaran 13.500 H.I.)

Por tanto la inversión final durante el ejercicio 42 para el Tojo sería de 28.210 H.Is y los 132.000 suministros.

Sé que el I+D es algo más engorroso y alguno querría una lista de "que debo hacer", pero eso este juego no son matemáticas (aunque haya algo de "economía") y cada maestrillo tiene su librito, es solo un ejemplo que puede ser útil para sacar conclusiones y amoldarlo a vuestras necesidades/prioridades.

Cuando tengáis una base que está desarrollando un modelo, por ejemplo el Ki-61-1a con 0 (x22) por poner un ejemplo cualquiera, no invirtáis en multiplicad el esfuerzo hasta que no esté en 22(x0), puesto que aumentareis las demandas de suministros de la base hasta puntos asfixiantes, cuando no va a crecer más por estar 0 (x44) que 0(x22), lo máximo que va a expandirse es un punto al día y gastando un punto de suministros, **es mejor ir por etapas**, y dejad que incremente hasta el punto que inicialmente esta y luego vamos desarrollando el esfuerzo, para evitar consumir suministros y H.I. de forma improductiva.

6.- CONSTRUCCION DE BUQUES

Los astilleros navales del Japón (1.360 factorías iniciales) cada una de las cuales consume 3 H.I al día para producir los puntos de astilleros necesarios para la producción del buque (tantos como su durabilidad, y si queremos acelerarlo ganaremos dos días por cada día de producción -normal- pero pagaremos 3 veces su durabilidad). Vamos a estudiar los costes de los principales portaaviones japoneses en la línea de producción, sus costos y las ventajas o desventajas de acelerarlos:

1.- CV JUNYO y CV HIYO, ambos portaaviones tienen un coste de 70.560 H.I para su producción a velocidad normal, mientras que si los aceleramos nos costarán 105.840 H.I (**35.280** de diferencia). Si los aceleramos ganaremos unos 54 días en la fecha de entrada en servicio. La entrada en servicio normal sería en el comienzo de verano del 42, en tanto que si lo aceleramos lo tendremos en Marzo-Abril del mismo año. ¿Merece la pena? vamos a estudiarlo cuando termine de exponer los costes de los principales CV japoneses.

2.- CV TAIHO, 106.090 H.I para su producción a velocidad normal mientras que acelerarlo nos cuesta 159.135 H.I. Sin embargo aquí ganamos 1 año y medio para su entrada en servicio, podríamos llegar a contar con él en la primavera del 43 en vez de en el 44, donde ya quizás no cumpla su principal función. Esta es una apuesta interesante, pero vamos a seguir examinando nuestras opciones, porque el costo en H.I es de 53.045 H.I de diferencia entre velocidad normal y acelerada.

3.- CV SHINANO, la bestia parda, con un coste de 246.490 puntos de H.I (una autentica pasada, solo para hacernos una idea esto equivale a la producción de 6.800 cazas monomotores!!!).



Acelarlo es totalmente prohibitivo, su coste sería de 369.735 H.I (471 H.I al día, una locura). Acelarlo no es una opción viable, es un portaaviones blindado, muy interesante pero hay que examinar nuestras otras opciones...

4.- CV UNRYU, CV AMAGI y CV KATSURAGI, estos cuestan solo 37.210 puntos de H.I frente a 55.815 H.I a velocidad acelerada y los podríamos poner en servicio 16 meses antes de la fecha de entrada en servicio prevista, para comienzos del 1943 !!. Esta apuesta me parece de todas la más interesante. El coste H.I acelerado al día es de 183 puntos, lo que puede estar dentro de nuestro target.



Vamos a examinar la posibilidad de mantener la producción NORMAL de todos los portaaviones mencionados con la salvedad de los 3 Unryu últimamente citados. Bien, el coste total adicional por traerlos a comienzos del 43 sería de un extra 55.815 puntos de H.I adicionales sobre lo previsto, no son pocos, pero tampoco es un costo excesivo (comparado

con los bestiales 123.000 que nos costaría acelerar únicamente al Shinano). Bien, para invertir en esto debemos considerar ahorrar puntos H.I para Naval Shipyards por otro lado o nos costará muy caro en otros apartados (y el aéreo es el que todo JFB debería considerar una **ABSOLUTA PRIORIDAD**).

Yo he analizado la producción naval japonesa y sinceramente no quisiera desaprovechar ni los DDs (valiosísimos para la guerra ASW), ni los dos Yamatos, así que he fijado mis ojos en principio en los submarinos TIPO RO, concretamente en los modelos K6 (18 unidades) y KS (16 unidades). Son modestos en todos los sentidos, y la diferencia en detener su producción no va a lesionar nuestra capacidad de guerra naval, en tanto que contar con 3 portaaviones adicionales en marzo-abril del 43 puede venirnos muy bien si hemos sufrido alguna pérdida irreparable en los buques de la KB. Bien veamos cuanto podemos ahorrar por esta paralización en la producción de estos 34 submarinos:

- TYPE K6 (18 unidades), el total de costo de cada unidad a velocidad normal es de 6.760 H.I (24diarios), lo que supone en total 121.680 H.I. Este modelo no nos dejaría ahorrar hasta que comience a estar disponible para su producción, la cual se inicia en Julio de 1942.



- TYPE KS (16 unidades), el total del costo de cada unidad a velocidad normal es de 5.760 H.I (26 diarios), lo que supone un total de 92.160 H.I. Este modelo no nos dejara ahorrar hasta que comience a estar disponible para su producción, la cual se inicia en Enero de 1941.

Consejo: Acelerar dos Unryu en Enero de 1942, y acelerar el tercero en Verano de 1942.

Lo importante es recoger el concepto y que cada cual haga sus cálculos según sus prioridades.

ACTUALIZACIONES DE BUQUES

Todo jugador JFB debería tener la sana costumbre de utilizar un determinado día del mes para comprobar cuales son los buques que deberán ser actualizados e ir asignándoles un astillero para su actualización.

Antes de pasar al meollo consideremos cual es la situación de nuestros puertos principales:

BASE	PUERTO	SOPORTE NAVAL	ASTILLERO	COMENTARIOS
Hiroshima	9	607	100	CV, BB, Grandes Reparaciones.
Ominato	5	446	0	CV, CA, SS, Guerra de minas.
Yokohama	7	164	90	CV, BB exc.Yamatos. Gran repar.
Kobe	10	56	90	Ídem
Sasebo	7	237	90	CV, BB, Grandes Reparaciones.
Puerto Arturo	9	80	25	CV, BB exc.Yamatos. Gran repar.
Shanghai	7	295	50	CV, CA, SS, Guerra de minas.
Truk	6	431	0	CV, CA, SS, Guerra de minas.
Camranh Bay	5	343	0	CV, CA, SS (no 61cms), torpedos.
Saigón	5	125	10	CA, CL, DD, fuerzas ligeras (no SS)

CAPACIDAD DE TRANSPORTE MARÍTIMO (SEALIFT):

En WITP AE el jugador japonés encontrará que satisfacer las necesidades del transporte de recursos, petróleo y combustible y a la vez extenderse demasiado en el tiempo y espacio con las operaciones anfibas puede resultar algo más que incompatible. Una importante cantidad de nuestros buques mercantes se encontrarán ya involucrados en las operaciones iniciales. Mientras que hemos comprometido más de 200 Maru para el sistema de convoyes inicial (para la primera fase de la guerra), tenemos que considerar otras necesidades (transporte de suministros a China, transporte de combustible a las Bases Navales, transporte de suministros a las Fuerzas Expedicionarias en Filipinas, D.E.I. Malaya y Mares del Sur, transporte de tropas para otras operaciones anfibas menores). Convendremos que necesitamos estructurar los buques no comprometidos inicialmente para poder disponer de aquellos que inicialmente no precisamos de forma inmediata. Vamos a distribuir nuestros medios de tal manera que contemos con el acceso a una base principal (desde donde realizar la distribución de suministros o tropas), una base de reparaciones (con un astillero suficiente para reparar los buques implicados y que no ocupen espacio en los astilleros más importantes que utilizaremos para las unidades importantes de la Flota Combinada), una estructura ASW de costa y de alta mar: (obviamente esto son sugerencias, cada cual puede adaptar el sistema a sus necesidades)

I FLOTA: (responsabilidad para el envío de suministros a Kwajalein, Marianas, Carolinas, Distrito Norte y China).

Puerto Principal: Kure
Buques de apoyo: AKE, AS, AD, AG, AR

Puerto Secundario: Kagoshima (Base para unidades ASW de costa)
Buques de apoyo: AKE

Reparaciones: Kagoshima

Reserva Sealift: 20 XAK Ansyu Maru con capacidad para 3.001 cargo / 240 personal
10 XAK Toho Maru con capacidad para 3.525 cargo / 280 personal

Estas unidades nos proporcionan algo más de 100.000 toneladas de capacidad de carga. Los Ansyu Maru con 6.000 millas de autonomía deberían ser los responsables de los cargamentos a las Marianas, Carolinas y China. Los Toho Maru, con su autonomía de 8.900 millas, serán responsables del transporte hasta las Marshall y la zona Norte.

II FLOTA: (responsabilidad para abastecer de suministros las Filipinas y movimiento de fuerzas a lo largo de estas islas)

Puerto Principal: Takao (después Hong Kong)
Buques de apoyo: AKE, AR

Puerto secundario: CamRanh Bay
Buques de apoyo: AKE ó AG

Reparaciones: Pescadores
Buques de apoyo: -

Reserva Sealift: 7 XAK Ansyu-C con capacidad de 3.001 cargo / 240 personal

Estas unidades deberán ser suficientes para abastecer de suministros las operaciones contra Luzón y las diversas Islas de las Filipinas. Una vez capturadas, estos buques deberían ser destinados a operaciones similares desde Hong Kong y/o Manila.

III FLOTA: (responsabilidad para abastecer de suministros las campañas de las D.E.I. y Malaya)

Puerto Principal: Takao (más tarde Singapur)
Buques de apoyo: AKE, AR

Puerto Secundario: Saigón
Buques de apoyo: AS, AKE, AD

Base de Submarinos avanzada: Saigón, (más tarde Georgetown –Mayala-)
Buques de apoyo: AS

Reparaciones: Saigón

Reserva Sealift: 10 XAK Ehime cada uno con 3.575 cargo / 285 tropas

Los 10 Ehime con 10.000 millas de autonomía y una capacidad de transportar en total hasta 35.000 toneladas de carga deberían ser suficientes para alimentar las necesidades de los XVI y XXV Ejércitos.

IV FLOTA: (responsabilidad para abastecer desde Truk todas las dependencias japonesas entre las Carolinas y los Mares del Sur y Nueva Guinea)

Puerto Principal: Truk (aumentar a nivel 7 de inmediato)
Buques de apoyo: AKE, AR, AS, AD.

Puerto Secundario: Babelbaob -Palaos- (más tarde Rabaul)
Buques de apoyo: AKE

Base de submarinos avanzada: Shortlands (mares del sur)
Buque de apoyo: AS

Reparaciones: Los buques deberán ser acondicionados en Truk para ser enviados a reparar completamente en algún puerto de la metrópoli.

Reserva Sealift: 5 XAK Aden con 4.670 toneladas de carga y 370 de tropas.

En principio estas unidades podría conformar la Reserva de Transporte marítimo de la IV Flota, conforme la expansión nos lleve más al sur las necesidades pueden aumentar, pero en principio para satisfacer las demandas de distribución de suministros a Nueva Guinea y Bismark deberían ser suficientes.

V FLOTA: (responsabilidad para abastecer las Kuriles, y aquellas conquistas que emprendamos en el norte, igualmente responsable del movimiento de tropas en estas zonas)

Puerto Principal: Ominato
Buque de apoyo: AR, AS, AD, AKE

Puerto secundario: -

Reparaciones: Hakodate

Reserva Sealift: 7 XAK Ansyu-C con capacidad de 3.001 toneladas de carga / 240 tropas

Las 6.000 millas de autonomía de estos buques junto con las más de 20.000 toneladas de capacidad de carga deberían ser suficientes como reserva de distribución para este sector (evidentemente salvo que jugadores japoneses que pretenda expandirse mucho más allá de Kiska y Attu)

VI FLOTA: (responsabilidad para abastecer las Gilbert y todo el espacio entre las Carolinas y las Marshall)

Puerto Principal: Kwajalein
Buques de apoyo: AS

Esta zona es particularmente sensible, bien habrá jugadores que adopten medidas diferentes, pero es aconsejable utilizar su base naval como base de submarinos avanzadas, dejando solamente un único buque AS y la cantidad mínima de buques ASW para proteger las líneas de

comunicaciones con la metrópoli. Algunos buques AK de poco valor podrían permanecer en Kwajalein para trasladar recursos desde Nauru y las Ocean Island (si ambas son capturadas), más allá de esto, lo mejor es dejar que las Fuerzas Aéreas de la Armada Imperial y las tropas de tierra defiendan estos lejanos baluartes de cualquier embestida o raid de las fuerzas norteamericanas.

CONVERSIONES DE BUQUES

GUERRA ASW

XAKL a PBs

Como jugador japonés no dudo ni por un momento en poner inmediatamente quilla en los astilleros a tantos To'su y Ansyu (con capacidades de carga de 170 y 795 respectivamente) como sea posible para su conversión a PBs.

BUQUES DE APOYO

Sobre las necesidades y conversiones a buques de apoyo para el jugador japonés, voy a indicar una sugerencia, puesto que opciones hay tantas como jugadores.

La situación de los puertos principales y las necesidades de acortar los períodos de patrulla de los submarinos en las zonas de guerra, así como efectuar reparaciones de urgencia en los buques que resulten dañados en las operaciones nos va a demandar la necesidad de contar con esta clase de buques en determinados puertos.

BUQUES AS (apoyo a submarinos)

Útiles para reparación de submarinos y recargar torpedos en bases avanzadas, contamos inicialmente con 5 de ellos operativos ([Jingei](#), [Chogei](#), [Nagoya Maru](#), [Yasukuni Maru](#) y [Rio de Janeiro Maru](#)), con dos más disponibles con las conversiones ([Hie Maru](#) y [Hikawa Maru](#)).

En las Marshall contamos con dos de ellos (Jingei y Yasukuni M.), otro más en Indochina (Chogei en Saigón), uno en la metrópoli (Rio de Janeiro Maru en Hiroshima) y por último uno que se encuentra destacado a la fuerza de invasión de Malaya (Nagoya Maru). A continuación expongo una idea (innecesario decir que no hay que seguir pie juntillas, puesto que cada uno deberá adaptarla a su plan estratégico)

Traslado de un AS desde Kwajalein a Truk (y posteriormente a Rabaul), para apoyar las operaciones de SS en los mares del Sur. Mantener el otro en Kwajalein para apoyar las operaciones en el Pacífico Central.

Traslado de un AS a Ominato (para apoyar las operaciones SS en las aguas del Norte), donde puede ayudar a las operaciones de guerra de minas ofensiva en las Aleutianas.

Mantener el AS en Saigón para las operaciones en las DEI.

El último yo optaría por conservarlo en reserva hasta poder desplegarlo en Georgetown, donde serviría como base avanzada de las operaciones de los submarinos en el Indico.

Shortlands (en el Pacífico Sur, y tras haber aumentado el nivel del puerto hasta 3) y Kendari son normalmente dos puntos muy sensatos para establecer bases avanzadas de submarinos desde donde apoyar operaciones tanto en los mares del Sur como en la costa australiana.

Yo condicionaría la conversión de más buques AS a las pérdidas que tengamos.

BUQUES AR (reparaciones)

Reparación de bajos niveles de daño importante en todo tipo de buques. Contamos con dos en Hiroshima ([el Akashi y el Yamabiko Maru](#)), yo soy partidario de enviar cuanto antes uno a Truk para reparaciones urgentes en esta base tan distante de los astilleros principales.



Sobre las conversiones de otros buques a esta clase, contamos con dos opciones, la primera a partir de 4/42 con los XAK HUSIMI y la siguiente en 5/42 con los XAK KYUSHU. Bien, ambas tienen los mismos costes, precisan de un astillero de 25 y necesitaremos 360 días para completar la reconversión, así que yo me decanto por enviar inmediatamente a la conversión a 4 de los HUSIMI en abril del 42, para destinarlos a Singapur, Hong Kong, Babeldaob (Palaos) y Ominato. Con esta distribución contaremos con uno para cada una de nuestras Flotas administrativas (I en Hiroshima, II en Hong Kong, III en Singapur, VIII en Truk, IV en Palaos y V en Ominato.)

BUQUES AD (Reparación de DD y pequeñas escoltas –PB, PC, SC, AM, APD, DMS, E, TB, APD)

Con 4 buques de esta clase listos para el servicio el 7 de diciembre:

- Choko Maru (CamRanh Bay)
- Gyoko Maru (Babeldaob)
- Koshu Maru#2 (Truk)
- Shintoku Maru (Kwajalein)

Es una idea muy particular pero sinceramente les encuentro útiles como soporte logístico de la estructura de superficie para la guerra ASW, por tanto soy partidario de distribuirlos en aquellos puertos tributarios de mis buques antisubmarinos:

Puerto Arturo	(DISTRITO MAR AMARILLO)
Shanghái	(FLOTA CHINA)
Kagoshima	(ACCESOS OCCIDENTALES)
Ominato	(ACCESOS NORORIENTALES)

Debido a la expansión de la primera fase, sería recomendable convertir algunos XAK en buques AD para destinarlos a Saipán (Marianas), Babeldaob (Palaos –Carolinas-), Truk (Mares del Sur), CamRanh Bay (Distrito sudoccidental) e incluso más adelante para Hong Kong (II Flota) y Singapur (III Flota). Para esta demanda contamos con los XAK de las clases AKASI y EHIME disponibles para la conversión desde diciembre de 1941, ambos modelos con un tiempo de reparación de solo 45 días (para 15 puntos de daño) y con una demanda de astillero de solo 5 puntos. Yo recomendaría convertir desde el comienzo 6 buques a ADs.

BUQUES AKE

Buques auxiliares para municionar a nuestras unidades. Es necesario que estén cargados de suministros y en el puerto. Contamos inicialmente con el AKE Kashino en Hiroshima / Kure, obviamente insuficiente para las necesidades de la IJN.

Contando con una base principal por distrito de Flota (Kure 1ª, Takao 2ª – posteriormente Hong Kong-, CamRanh Bay -3ª o Sudoeste, posteriormente Singapur, Truk 4ª, Ominato 5ª, Kwajalein 6ª), con las bases navales secundarias para apoyar la estructura ASW de nuestras líneas de comunicaciones navales:

Kagoshima y Sasebo para apoyar los accesos occidentales
Yokohama para el distrito de Honshu
Kushiro para los accesos nororientales
Etorofu Jima para el sector norte
Rabaul para la VIII Flota
Saigón y Georgetown para la Flota del sudoeste
Balikpapan, Tarakan, Kendari, y Soerabaja para la Flota del Sur.

Por tanto necesitamos 18 buques AKE para satisfacer las necesidades de la Armada Imperial para cuando se acabe la primera fase de la guerra. Contando que tenemos uno solo en servicio, necesitaremos convertir al menos otros 17 buques. Teniendo en cuenta que estamos presupuestando buques para entrar en servicio no antes de un par de meses o tres, no deberíamos apresurarnos. Ya desde el comienzo contamos con la posibilidad de convertir los excelentes ADEN y LIMA a AKEs, los de la primera clase con una capacidad de carga una vez convertidos de 3.736 toneladas mientras que los de la clase LIMA contarán con una capacidad para 4.900 toneladas de municiones a bordo. Yo me decanto por estos últimos para las bases principales y por los Aden y Ehime (2.860 toneladas de municiones una vez convertidos) para las bases secundarias.

ACTUALIZACIONES DE BUQUES

En esto lo más adecuado es tener una fecha cada mes en la que revisar las actualizaciones que tenemos pendientes para el mes siguiente, la herramienta WITP Tracker es fundamental para ello, el que no sepa usarla y verdaderamente tenga interés en jugar de japonés de modo serio, debería recapacitar y tomarse un tiempo en el aprendizaje de esta vital herramienta. Voy a poner como ejemplo las actualizaciones para los tres primeros meses de la guerra:

- En Enero los DD Fubuki tienen una actualización pendiente que nos permitirá subir su nivel ASW de 0 a 4 (imprescindible) y el AA de 48 a 213 (lo que les convertirá en unas fenomenales escoltas). Esto sin dudar debería estar planificado desde el principio y todos los DD Fubuki deberían encontrarse en los astilleros para el día 31 de diciembre de 1941 con la opción de actualizar en 01/42. El daño que sufrirán nuestros destructores será de 10 puntos y el tiempo empleado para su modificación en los astilleros de 21 días. Son 9 destructores y precisan de un astillero de al menos 10.



- En Enero los DMS (todas las clases) reciben su primera puesta a punto, lo que les llevara a ampliar su capacidad A/A. El daño varía entre 2 y 5 puntos (dependiendo del modelo) y el tiempo empleado en los astilleros de 5 a 10 días. Teniendo en consideración que estos DMS son vitales en misión de dragaminas para proteger las operaciones anfibias, no deberían ser una actualización prioritaria. Actualizar cuando queden exentos de sus misiones de protección contra minas en las operaciones anfibias.
- En Febrero de 1942, los CL Tenryu (HIJMS Tenryu y HIJMS Tatsuta) pueden actualizar su AA de 36 a 72, con daño de 2 y un tiempo en astilleros de 7 días, es una inversión cómoda.
- De mucha mayor importancia es la actualización para los 33 destructores que pueden entrar en astilleros para remozar sus equipos: los 12 Mutsuki pasaran de 0 a 2 ASW y de 90 a 148, con un daño de 5 puntos y un tiempo en astilleros de 18 días. Los 8 Kamikaze subirán su AA de 102 a 139 (tiempo de reparación 21 días para un daño de 5) mientras que los 13 Minekaze subirán su AA de 90 a 135 (21 días de reparación para un daño de 5 puntos). **La prioridad deberían ser los 12 Mutsuki.**
- En Marzo de 1942, los cruceros pesados de la clase TAKAO pueden mejorar ostensiblemente su capacidad AA de 198 a 312, pero precisaran de 30 días en astilleros (10 puntos de daño).
Igualmente en Marzo nos encontramos con todas las SC tipo CH-13 que aumentaran ligeramente su capacidad AA de 18 a 24. Teniendo en cuenta que **estas patrulleras son piezas fundamentales para la defensa ASW de las rutas de los convoyes** en aguas metropolitanas, deberían ser consideradas para ser actualizadas de forma escalonada.

Al igual que estas actualizaciones las posteriores deberán ser estudiadas por el jugador japonés equilibrando la retirada en servicio de determinados buques con las necesidades operativas.

Ampliación 1 (Marzo 2010)

SISTEMA DE CONVOYES D.E.I.



Estudiemos los tres apartados que creo más significativos:

- 1) **Dónde está la materia prima**
- 2) **Cómo hacerla llegar a su destino**
- 3) **Cómo proteger el tránsito**

1. DONDE ESTA LA MATERIA PRIMA

Primero analicemos de dónde extraer las materias primas, considerando que muchas de nuestras bases ya cuentan con refinerías, es absurdo enviarlas a otros destinos para convertir el petróleo en combustible, por lo que necesitaremos obtener tres cifras, nuestra producción de petróleo, y cuanto de esa cantidad podemos convertir en combustible directamente, con lo que obtendremos la cifra definitiva de excedentes y finalmente la producción de combustible que podemos obtener ya refinado en esas bases:

Base	Fact. Oil	Refinerias	Producción Oil	Consumo Oil	Prod. Fuel	Excedente Oil
Samarinda	100	0	1000	0	0	1000
Balikpapan	300	300	3000	3000	2700	0
Tarakan	90	90	900	900	810	0
Medan	210	200	2100	2000	1800	100
Palembang	900	1020	9000	10200	9180	-1020
Miri	150	150	1500	1500	1350	0
Brunei	10	0	100	0	0	100
Soerabaja	190	170	1900	1700	1530	200
Djambi	250	0	2500	0	0	0
Tjepoe	35	30	350	300	270	50
Babo	20	0	200	0	0	200
Bengkalis	40	0	400	0	0	400
Boela	25	0	250	0	0	250
			23200		17640	1280

Las cifras de producción están expresadas en volúmenes diarios.

Huelga decir que estos datos son sin que las bases hayan sufrido daños durante el proceso de "liberación". Para aquellos que no conozcan el procedimiento, hay que evitar a toda costa que los ingenieros saboteen los pozos, para ello lo ideal no es un asalto directo si no ablandar metódicamente las defensas de la base (con bombardeos aéreos y terrestres), para suprimir tantas escuadras de ingenieros como sea posible antes de proceder al asalto final.

Una vez las hemos capturado, debemos asegurarlas ... Yo, como muchos conocéis soy partidario de unas reglas caseras exigentes, y en este punto me parece completamente inadecuado permitir que durante un periodo de gracia el jugador aliado no pueda atacar los centros de producción de cualquier tipo que hasta hace poco permanecían en su poder. Digo un período de gracia, porque conforme avance la contienda el escenario habrá variado y lo que era valido a finales del 41, comienzos del 42 no tiene porque serlo a comienzos del 44. Cada uno puede negociar con su contrincante las reglas caseras que considere oportuno, es

parte de la libertad de elección, yo aconsejaría que el aliado se viera imposibilitado de atacar los centros de recursos/ humanos / petróleo / refinerías / fabricas en general de todas aquellas bases que se encontraban en su poder el día 7 de diciembre de 1941. Sin embargo esta regla casera no debería ser considerada sine die... Algunos jugadores serios han optado por dar de plazo hasta finales de agosto de 1943, yo considero que una fecha de 1 de enero de 1944 en caso de que las bases no estén al alcance de ser capturadas por operaciones terrestres por el aliado podría ser una fecha adecuada... (Obviamente esto es un extremo debatible en muchos sentidos).

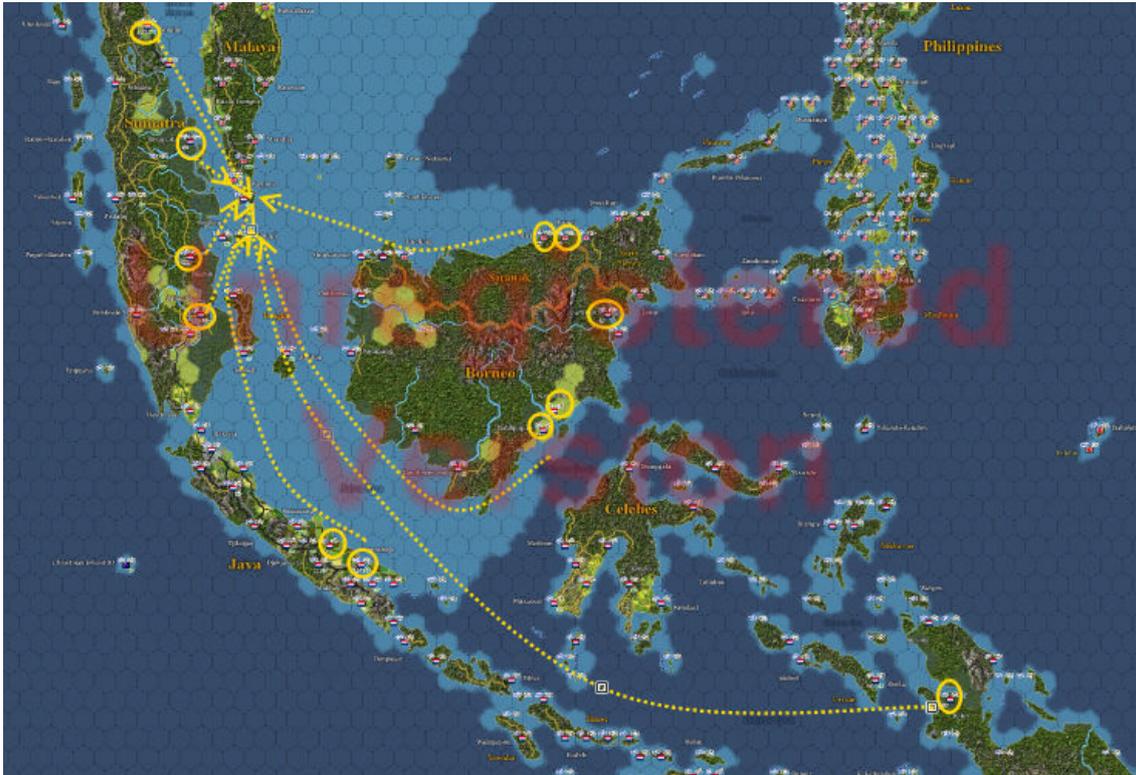
Considerando lo anteriormente expuesto, a pesar de todo, antes de comenzar la labor de hacer llegar la producción de las D.E.I a la metrópoli debemos abordar el asegurar las bases lo antes posible a la agresión enemiga (ataques al aeródromo o incluso al puerto que pueden lesionar nuestra capacidad de embarque y la navegación misma). Cada uno puede elegir las unidades de base que considere oportunas y las unidades AA, pero es esencial enviar soporte aéreo y artillería AA que cuente con proyectores (tenemos que considerar los ataques nocturnos aliados). También entrenar a varios grupos de cazas en A2A nocturno no es una mala opción, considerando que la noche será la aliada del "aliado" cuando pretenda dañar nuestras bases sin enfrentarse a nuestros peligrosos A6M2 Type-0.

Una vez la base cuente con AA, proyectores y cazas, y la amenaza enemiga este reducida a la mínima expresión, deberemos considerar las necesidades en buques para alcanzar la meta, que no es otra que hacer llegar las riquezas de las D.E.I. a la metrópoli.

Yo siempre considero **Singapur como la base principal**, donde traslado un HQ de Flota (la III), una unidad de base con soporte naval extra y artillería de costa y AA, junto con unidades de caza, y buques de guerra de minas y ASW. Minar el hexágono **49,85** adyacente a Singapur, junto con esta base principal cerrara el tránsito de submarinos enemigos a través del estrecho de Malaca, y nosotros siempre contaremos con la opción de movernos a través de Singapur hacia el Índico.



2.- COMO HACER LLEGAR LOS EXCEDENTES Y PRODUCCIÓN A LA METROPOLI



Esta es solo una sugerencia, es la que yo considero más interesante para hacer llegar el resto de petróleo y todo el combustible posible a la metrópoli con la máxima seguridad posible.

Inicialmente considero el enviar todos los excedentes a Singapur, con buques de menor autonomía y capacidad de carga, para desde allí proceder a formar lo que yo denominaría el **GRAN CONVOY DEL ORO**, que bajo una potente protección aeronaval será el encargado de hacerlo llegar a la metrópoli. En este punto nos extenderemos en el apartado 3.

Necesidades de buques: 13 TK de 7.950 toneladas y 24 TK de 1.250 Toneladas

<u>BASE</u>	<u>BUQUES ASIGNADOS</u>	<u>TRANSITOS MENSUALES A SINGAPUR</u>
BOELA	3 TKs 1.250 Ton.	2
BABO	3 TKs 1.250 Ton.	1
SAMARINDA	1 TK 7.950 Ton + 1 TK 1.250	3
BALIKPAPAN	4 TK 7.950 Ton	3
TARAKAN	1 TK 7.950 Ton	3
MEDAN	1 TK 7.950Ton y 1 TK 1.250	8
PALEMBANG	4 TK 7.950 Ton	8
MIRI	1 TK 7.950 Ton y 1 TK 1.250	5
BRUNEI	4 TK 1.250 Ton	5
SOERABAJA	1 TK 7.950 Ton y 3 TK 1.250	3
DJAMBI	8 TK 1.250 Ton	7

Tipoe y Bengkulu debido a su proximidad a otras bases, y a la escasez de TKs deberían ser consideradas para que buques AKL realicen los tránsitos a las bases de Soerabaja y Singapur respectivamente.

Boela (49 hexes de distancia a Singapur) tiempo de tránsito 8 días de ida y 8 de vuelta. $250 \times 16 = 4.000$ toneladas de petróleo. **3 TKs de 1.250 toneladas** podrían hacer el tránsito permanentemente **entre Boela y Singapur**.

Babo (53 hexes de distancia a Singapur) tiempo de tránsito unos 9 días de ida y otros 9 de vuelta. 200 toneladas de petróleo al día durante 18 días serían 3.600 toneladas. **3 buques TK de 1.250 toneladas podrían perfectamente cubrir esta línea de comunicaciones marítima**.

Samarinda (31 hexes de distancia a Singapur), tiempo de tránsito unos 5 días de ida y otros 5 de vuelta. 1.000 toneladas de petróleo al día de producción durante esos 10 días serían 10.000 toneladas. **Asignar un buque TK de 7.950 toneladas junto a otros dos de 1.250**

Balikpapan (28 hexes de distancia de Singapur), tiempo de tránsito aproximado unos 5 días de ida y otros 5 de vuelta. En estos diez días produce 27.000 toneladas de combustible. **Asignar 4 TKs de 7.950 Toneladas que podrán realizar de 2 a 3 viajes mensuales.**



Tarakan (30 hexes de distancia de Singapur), tiempo de tránsito aproximado unos 5 días de ida y otros 5 de vuelta. En estos diez días, produce 8.100 toneladas de combustible. **Asignar un TK de 7.950 toneladas que podrá realizar de 2 a 3 tránsitos mensuales.**

Medan, a solo 8 hexes de Singapur, tiempo de tránsito aproximado entre 1 y dos días de ida y otros tantos de vuelta. Quedémonos con la peor previsión, y consideremos 4 días de rotación, en este período será capaz de producir 7.200 toneladas de fuel y un excedente de 1.000 toneladas de petróleo. **Un TK de 7.950 y otro de 1.250 toneladas aquí serán suficientes.** Podrán llegar a realizar hasta 8 viajes al mes.

Palembang, la joya de la corona, a solo 7 hexágonos de tránsito para alcanzar Singapur, con una media de 2 días de ida y otros tantos de vuelta, período en el que la base será capaz de producir entre 8.000 y 9.000 toneladas de combustible/día (dependerá del stock de petróleo), con lo que en los cuatro días tendremos acumulados entre 32.000 y 36.000 toneladas más que transportar hasta Singapur. Por tanto asignar aquí **5 TKs de 7.950 Toneladas** debería ser suficiente.



Miri, a 16 hexes de Singapur, con un tránsito medio de 3 días de ida y otros tantos de vuelta, por tanto 6 días de rotación, en los cuales producirá unas 8.100 toneladas de combustible. **Un TK de 7.950 y un TK de 1.250** podrían cubrir esta línea de comunicaciones.

Brunei, prácticamente a la misma distancia, mismo período de rotación, en los cuales nos encontraremos unas 6.000 toneladas de petróleo por lo que **4 TKs de 1.250** podrían cubrir este trayecto.

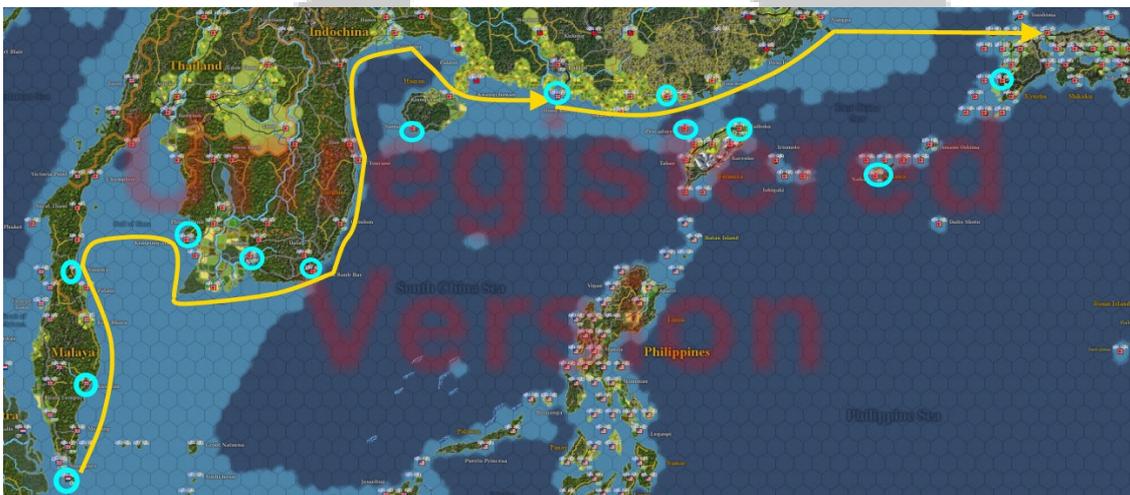
Soerabaja, a 20 hexes de distancia de Singapur, con un período de rotación de unos 4 días de ida y otros tantos de vuelta, por tanto de 8 días, en los que nos encontraremos algo más de 12.000 toneladas de fuel y otras 1.600 de petróleo (excedente), aquí **1 buque TK de 7.950 y otros 3 TK de 1.250 harían el trabajo.**

Djambi, otra base muy importante, con 2.500 de producción de petróleo diarios, y a solo 5 hexes de Singapur, podremos realizar 1 trayecto diario de ida y vuelta consideremos también uno de pérdida entre carga y descarga por el tamaño del puerto de Djambi, y redondeemos hasta 4 días la rotación de los buques, por tanto nos encontraremos con 10.000 toneladas de petróleo aquí para cada viaje. Asignar **8 TK de 1.250 toneladas para hacer el trabajo.**

Con este sistema que habremos conseguido hacer llegar a Singapur en un mes:

- 8.000 toneladas de petróleo desde Boela.
- 7.200 toneladas de petróleo desde Babo.
- 30.000 toneladas de petróleo desde Samarinda.
- 81.000 toneladas de combustible desde Balikpapan.
- 24.000 toneladas de combustible desde Tarakan.
- 57.000 toneladas de combustible desde Medan.
- 8.000 toneladas de petróleo desde Medan.
- 240.000 toneladas de combustible desde Palembang.
- 40.000 toneladas de combustible desde Miri.
- 30.000 toneladas de petróleo desde Brunei.
- 36.000 toneladas de combustible desde Soerabaja.
- 4.800 toneladas de petróleo desde Soerabaja.
- 70.000 toneladas de petróleo desde Djambi.

En resumen, 158.000 toneladas de petróleo y 478.000 toneladas de combustible. Ahora nos queda la tarea de hacerlas llegar a la metrópoli. Una odisea. El tránsito sería de unos 15 días para alcanzar Shimonoseki siguiendo la ruta más próxima a la costa, donde colocaremos patrullas aéreas en misiones ASW (círculos azules).



Ruta del Gran Convoy

Requisitos para el gran Convoy:

5 Tonan Whaler de 17.520 toneladas de capacidad de carga:	87.600 toneladas de capacidad
8 Type N TL de 12.800 toneladas de capacidad de carga:	102.400 toneladas de capacidad
8 Type 1 TL de 11.600 toneladas de capacidad de carga:	92.800 toneladas de capacidad.
13 TKs de 7.950 toneladas de capacidad de carga:	93.350 toneladas de capacidad.
40 AKs clase Lima de 300 toneladas de capacidad de carga de combustible y 5.795 de carga general	
50 AKs clase Yusen-N de 300 toneladas de capacidad de carga de combustible y 5.795 de carga general.	

Como habréis observado los 13 TK de 7.950 pasarían a formar parte del gran convoy y deberían ser sustituidos por buques AKs para el traslado desde las bases periféricas a Singapur. Habría que considerar la opción de durante un mes asignarlos a las tareas de las bases productivas a Singapur y al siguiente formar parte del gran convoy a la metrópoli.

Con toda esta panoplia de buques montaremos **3 TFs, dos de petroleros, y una de transporte**, que en un mes han de llegar a Shimonoseki con más de medio millón de toneladas de petróleo y combustible. 6 convoyes de este tipo al año, supondrían casi 4,000.000 de toneladas, el problema reside en la escasez de buques adecuados para hacer llegar los bienes a la metrópoli, por lo que acelerar tantos TKs como sea posible resulta indispensable (hay puntos de astilleros mercantes suficientes como para poder realizar esta tarea sin demasiado dolor de cabeza).

¿Por qué enviarlos en un gran convoy y no formar tantos como sea posible y enviarlos de inmediato a la metrópoli? Por un principio de economía de esfuerzo y recursos. No hay suficientes buques de escolta y dispersarlos en varios convoyes terminara por estresar nuestra demanda de buques, con un consumo creciente de combustible (que es precisamente lo que intentamos ahorrar para mejorar nuestros índices de productividad). La idea es minimizar perdidas de buques en el tránsito gracias a un trayecto más seguro (costero, poca profundidad, protegido por patrullas aéreas ASW y por una fuerte escolta), y aquí pasamos al siguiente punto

3.- SISTEMA DE PROTECCIÓN DEL CONVOY

Inicialmente nos fijaremos en la ruta, costera, por hexágonos lindando hexágonos de costa, haremos uso de la fantástica herramienta de los "waypoints" para hacer desplazar a nuestros buques por la ruta deseada, haciéndolos llegar hasta el largo de Singora, de allí virar al este para tomar rumbo a Kompoch Trach, seguir por la costa hasta Camranh Bay y de ahí subiendo por la costa de Indochina hasta Haiphong y virando de nuevo al este cruzar el estrecho que separa la China continental de Hainan para llegar a Hong Kong, a partir de aquí seguir la ruta costera hasta la altura de Shanghái y en línea recta enfilarse hacia Shimonoseki donde desembarcaremos nuestras preciado oro negro.

a) Escolta de corto alcance:.

Los puertos de la ruta deberían contar con patrullas de buques ASW de corto alcance que sigan la ruta que va a tomar nuestro Gran Convoy, para ello formar escuadrillas de 1 DD con varios SC o PATRULLEROS con un comandante adecuado (mucho agresividad

aquí viene muy bien). Estas serán unidades de patrulla, no seguirán al convoy solo rastrearán las zonas que va a seguir entre puerto y puerto. Por ejemplo una desde Singapur podría hacer el tránsito hasta Singora, y otra desde Kompoch Trach desde ese puerto hasta Singora, y así sucesivamente, no serán necesarios más de 4 ó 5 destructores con unos 20 SC / DMS / PB para esta tarea.

b) Escoltas directas.

Aquí no escatimaría ningún esfuerzo. Un CVE (HIJMS Hosho o HIJMS Taiyo) con sus aparatos en misiones ASW y búsqueda naval y algunos DD ya modificados (mejor ASW posible) podría preceder el convoy ("Trail by 1 hex" en Follow TF), con un grupo ASW de escolta que como buque principal podría contar con un CS (con todos sus hidros en ASW y búsqueda naval), igualmente escoltado por buenos DDs. Estas dos TFs junto con otra compuesta exclusivamente por nuestros mejores DD ASW serían el grueso de nuestra fuerza de escolta, por tanto no más de 1 CVE, 1 CS, y unos 10 DD.

c) Protección aérea ASW.

En aquellas bases dentro del tránsito de nuestro convoy ubicaremos nuestras mejores unidades aéreas para la guerra ASW (G3M2, H6K4, H8K1, A7K2, etc..), aquí la clave está en el entrenamiento de los pilotos, por lo que no deberíamos haber perdido el tiempo durante los dos primeros meses para ir curtiéndolos en esta disciplina, al igual que haber desplegado en las bases designadas el adecuado soporte aéreo para permitir los vuelos. Huelga decir que los arcos de búsqueda y guerra ASW deberían ir acordes al trayecto de nuestro convoy.

TABLA GENERAL DE REARME

Nivel de rearme→		5500	700	300	110	40	25	15	
	Coste rearme	Port-7 + Na.Sup.	Port-6 + Na.Sup.	Port-5 + Na.Sup.	Port-4 + Na.Sup.	Port-3 + Na.Sup.	Port-2 + Na.Sup.	Port-1 + Na.Sup.	AUX.
Cañones									
46cm/45 T94* (Yamato)	6440	188	1148	1228	1266	1280	1283	1285	
40cm/45 3YT (Nagato)	4500	y	760	840	878	892	895	897	AKE
36cm/45 41YT (Ise/Fuso/Kongo)	2970	y	454	534	572	586	589	591	AKE
20cm (CA)	550	y	y	50	88	102	105	107	AKE
15cm	200	y	y	y	18	32	35	37	AKE
14 cm (CL)	170	y	y	y	12	26	29	31	AKE
12.7 cm (DD)	102	y	y	y	y	13	16	18	AKE, AG
12 cm (DD / E)	90	y	y	y	y	10	13	15	AKE, AG
10 cm (DD)	58	y	y	y	y	4	7	9	AKE, AG
8 cm	26	y	y	y	y	y	1	3	AKE, AG
Torpedos									
61cm T-93 (long lance)	2160	y	292	372	410	424	427	429	AKE, AD, AS
53cm T-95	1790	y	218	298	336	350	353	355	AKE, AD, AS
53cm T-92	1330	y	126	206	244	258	261	263	AKE, AD, AS
45cm T-91	1060	y	72	152	190	204	207	209	AKE, AD, AS
Minas									
T-88 Mine	795	y	19	99	137	151	154	156	*
T-93 Mine	660	y	y	72	110	124	127	129	*
T-4 Mine	265	y	y	y	31	45	48	50	*
Cargas de profundidad									
T-2 DC	500	y	y	40	78	92	95	97	AKE, AG, *
T-95 DC	300	y	y	y	38	52	55	57	AKE, AG, *
Rearme CAG (Carrier Air Grups)									
Salidas	500	y	y	40	78	94	97	99	AKE
Salidas de torpedos	1500	y	160	240	278	292	295	297	AKE

20.1.2.2 TABLA DE REARME DE BUQUES:

La tabla de rearme muestra el número de escuadras de soporte naval, en diferentes tamaños de puerto y/o los tipos de auxiliares requeridos para rearmar ciertas armas. Una TF puede rearmarse completamente en un puerto si el coste de rearme del arma más grande es "menos que o igual a" el nivel de rearme nativo de un puerto más el número de escuadras de soporte naval en ese puerto. Cada escuadra de soporte naval es igual a 5 puntos de rearme.

Puertos que son normalmente demasiado pequeños para rearmar ciertas armas pueden hacerlo si un auxiliar apropiado está anclado (**anchored**) en el puerto.

El coste de rearme del arma debe ser "menos que o igual a" la capacidad de carga del auxiliar.

Según una TF se rearma consume suministros, la cantidad de suministros requeridos por cada arma de cada buque es: $[(\text{coste de rearme}) \times (\text{número de cañones}) \times (\text{armamento por cañón})] / 2000$.

*El Yamato y el Musashi pueden también rearmarse en un puerto 9, o un puerto 8 con al menos 88 escuadras de soporte naval.

*Los AG pueden rearmar solo "escultas pequeños y pequeños buques" según está definido en 14.2.3.2.

SUBMARINOS DE FLOTA

Tipos Kaidai	Junsen y Tipo C	Tipos A y B	Minadores, transportes, alta velocidad y extranjeros
Type KD2 I-152 (entrenamiento)	Type J1 (1.970 Tn, Dur. 26) I-1 I-2 I-3 I-4 I-5 (Modificado)	Type A1 (2.434 Tn, Dur. 33) ± I-8 (Realmente Tipo J3) ± I-9 ± I-10 ± I-11 (16-May-42)	Type KRS (1.140 Tn, Dur. 20) I-121 I-122 I-123 I-124
Type KD3A/B (1.635 Tn, Dur. 20) A I-153 I-154 I-155 I-158 B I-156 I-157 I-159 I-60	Type J2 (1.900 Tn, Dur. 26) ± I-6	Type A2 ± I-12 (25-Abr-44)	Type D1 I-361 (25-May-44) I-362 (23-May-44) I-363 (8-Jul-44) I-364 (14-Jul-44) I-365 (14-Ago-44) I-366 (3-Ago-44) I-367 (15-Ago-44) I-368 (25-Ago-44) I-369 (9-Oct-44) I-370 (4-Sep-44) I-371 (2-Oct-44) I-372 (8-Nov-44)
Type KD4 (1.720 Tn, Dur. 20) I-162 I-164	Type J3 (2.230 Tn, Dur. 33) ± I-7	Type A Modificado ± ± I-13 (16-Dic-44) ± ± I-14 (24-Mar-45)	Type D2 I-373 (14-Abr-45)
Type KD5 (1.575 Tn, Dur. 24) I-165 I-166	Type C1 (2.184 Tn, Dur. 33) I-16 I-18 I-20 I-22 I-24	Type B1/B2 (2.200 Tn, Dur. 33) B1 ± I-15 ± I-17 ± I-19 ± I-21 ± I-23 ± I-25 ± I-26 ± I-27 (24-Feb-42) ± I-28 (6-Feb-42) ± I-29 (27-Feb-42) ± I-30 (28-Feb-42) ± I-31 (30-May-42) ± I-32 (26-Abr-42) ± I-33 (10-Jun-42) ± I-34 (31-Ago-42) ± I-35 (31-Ago-42) ± I-36 (30-Sep-42) ± I-37 (10-Mar-43) ± I-38 (31-Ene-43) ± I-39 (22-Abr-43) B2 ± I-40 (31-Jul-43) ± I-41 (18-Sep-43) ± I-42 (3-Nov-43) ± I-43 (5-Nov-43) ± I-44 (31-Ene-44) ± I-45 (18-Dic-43)	Tipos extranjeros I-501 I-502 I-503 I-504 I-505 I-506
Type KD6A/B (1.400 Tn, Dur. 25) A I-168 I-169 I-70 I-171 I-172 I-173 B (1.420 Tn, Dur. 25) I-174 I-175	Type C2 I-46 (29-Feb-44) I-47 (10-Jul-44) I-48 (5-Sep-44)	Type B3 ± I-54 (21-Mar-44) ± I-56 (8-Jun-44) ± I-58 (7-Sep-44)	Type Sen Ho (SH) I-351 (15-Ene-45) I-352 (15-Ene-45)
Type KD7 I-176 (6-Ago-42) I-177 (26-Dic-42) I-178 (26-Dic-42) I-179 (18-Jun-43) I-180 (15-Ene-43) I-181 (24-May-43) I-182 (10-May-43) I-183 (3-Oct-43) I-184 (15-Oct-43) I-185 (23-Sep-43)	Sen Toku Type ± ± ± I-400 (20-Dic-44) ± ± ± I-401 (8-Ene-45) ± ± ± I-402 (24-Jul-45)		Sen Taka Type I-201 (2-Feb-45) I-202 (12-Feb-45) I-203 (29-May-45)
Type C3 I-51 (18-Dic-43) I-53 (20-Feb-44) I-55 (20-Abr-44)			

MOTORES JAPONESES

Motor	Fecha	Fábrica	Rate	Pool	Necesidad	F1M2 Pete	Ki-51 Sonia	E7K2 Alf	Ki-15 II Babs	Ki-46 II Dmah	Ki-46 I Dmah
Mitsubishi Ha-31	Dec-41	Gifu	45	245	55						
Mitsubishi Ha-32	Dec-41	Nagoya	60	45	96	Ki-21 Ila Sally	G4M1 Betty				
Mitsubishi Ha-33	Dec-41	Nagoya	65	116	107	G3M2 Nell	E13A1 Jake	D3A1 Val	B5M1 Mabel	H6K4 Mavis	
Nakajima Ha-5	Dec-41	Utsunomiya	7	101	12	Ki-30 Ann	Ki-21 Ic Sally	Mc-21 Sally	Ki-57-J Toppy		
Nakajima Ha-34	Dec-41	Maebashi	10	3	0	Ki-49 Ia Helen					
Nakajima Ha-35	Dec-41	Tokyo	180	166	168	B5N2 Kate	A6M2 Zero	C5M2 Babs	Ki-48 Ib Lily	Ki-43 Ib Oscar	Ki-43 Ia Oscar
Nakajima Kotobuki	Dec-41	Tokyo	25	254	45	E8N2 Dave	G5M4 Claude	Ki-27b Nate			
Hitachi (Early)	Dec-41	Tokyo	40	332	32	Ki-36 Ida	Ki-59 Theresa				
Hitachi Amakaze	Dec-41	Yokohama/Yokosuka	11	122	9	E14V1 Glen					
Nakajima Hikari	Dec-41	/	0	99	0	B4Y1 Jean	B5N1 Kate				
Kawasaki (Early)	Dec-41	/	0	85	0	Ki-32 Mary					
Kawasaki Ha-60	Feb-43	Kobe	20	0	/						
Aichi Ha-60	Oct-42	Gifu	5								
Aichi Ha-60	Oct-42	Kanazawa	40	0	/						
Aichi Ha-60	Oct-42	Matsuyama	80								
Nakajima Ha-44	May-43	Tokyo	10	0	/						
Nakajima Ha-45	Sep-43	Hamamatsu	30	0	/						
Kayaba Argus	Aug-44	Gifu	5	0	/						
Mitsubishi Ha-43	Sep-45	Gifu	10	0	/						
Mitsubishi Ha-42	Oct-45	Gifu	2	0	/						
Toko Rocket	Dec-45	Yokohama/Yokosuka	2	0	/						
NE turbojet	Jan-46	Yokohama/Yokosuka	2	0	/						

Aviones y motores prioritarios
Aviones y motores secundarios
Aviones y motores a reemplazar
Aviones y motores posteriores

Epilogo:

Con solo haber sido de ayuda a uno solo de los lectores de esta modesta guía de iniciación para jugadores japoneses al WITP AE me doy por muy satisfecho. Gracias a todos los que me habéis animado para elaborar este trabajo y especialmente a Iñigo (Aristóteles) por su colaboración con los gráficos y la edición en formato PDF y a Chokai por sus tablas de motores, submarinos y rearme, adecuadamente adaptadas y traducidas.

Para cualquier duda, sugerencia o corrección, no dudes en ponerte en contacto conmigo:
ramonrealbernal@gmail.com

