# Règles de Campagne
# par
# Merlin DEX

## -Préfou Volant-

**Règles de campagne pour**

# Table des matières

**Présentation:** 4
**A) -Récapitulatif et modifications personnelles des règles de Wings of War** 5
I - Le tour de jeu 5
a) La programmation des manœuvres 5
b) Exécution des manœuvres 5
II - Les Tirs et Dégâts 5
a) Le tir 5
b) Les dégâts spéciaux 6
c) La visée ou Tir consécutif 6
d) Appareils biplaces 6
III - Altitude 7
a) Gain d'altitude 7
b) Perte d'altitude 7
IV - Autres règles 7
a) Chevauchement 7
b) L'erreur de manœuvre 7
c) Sortie de l'aire de jeu 7
d) La poursuite 8
e) Le Bombardement 8
f) Photographie 8
g) Reconnaissance 8
h) Les défenses terrestres 8
i) Les Ballons 8
j) Les Roquettes Le Prieur 9
**B) -Quelques règles facultatives pour les missions** 10
I - Décollage et Atterrissage 10
a) Atterrissage 10
b) Décollage 10
II - Munitions 10
III - Collision 10
IV - Enrayement 10
V - Plafond maximum et Couverture nuageuse: 10
VI - Dommages et explosions 11
VII - Dommages et Altitude 11
a) Tir en piqué: 11
b) Exception en cas de chevauchement: 11
c) Interdiction de tir: 11
VIII - Appareil abattu 11
IX - Dégâts spéciaux doublés 12
X - Utilisation des Bombes 12
**C) -Les manoeuvres Complexes:** 13
a) Immelmann moderne : 13
b) Immelmann Historique : 13
c) Split-s : 13
d) Le Loop : 14
e) La Plongée Forcée : 14
f) La Plongée Maîtrisée : 14
g) Perte d'altitude : 14
**D) -Le Pilote** 15
I - Création du Pilote 15
II - Evolution du Pilote 15
III - Mort au champ d'honneur 15
IV - État du Pilote 15
V - Blessures 15
VI - Comportement 16
a) Le Chevalier des Airs (inspiré par Georges GUYNEMER et Francesco BARACCA) : 16
b) La Tête Brûlée (Inspiré par Charles NUNGESSER) : 16
c) L'Opportuniste (Inspiré par Manfred Von RICHTHOFEN) : 16
d) L'Ange gardien : 16
e) L'Éperonneur : 16
f) Le Soldat (Inspiré de René FONCK) : 16
g) L'Artiste (Inspiré de Jean NAVARRE): 17
VII - Les Compétences 17
a) Compétence : "Pilotage " 17
b) Compétence : "Tir": 17
c) Compétence : "Mécanique " 17
d) Compétence : "Esquive" 18
VIII - Équipement 18
IX - Fiche de Pilote : 19

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

X - Une autre manière de jouer : 19
**E) -Générateur de Missions** **20**
I - Les Missions 20
a) Le type de Mission: 20
b) L'aire de Jeu: 20
II - Création de Mission: 21
a) Points de Mission: 21
b) Création de la mission: 21
c) Mise en place: 22
III - Conditions de victoire et attribution des Points: 22
a) Gain des Points de Victoire : 22
b) Conditions d'homologation d'une victoire en Dogfight: 23
IV - Les Renforts en cours de mission: 23
**F) -Jouer une campagne:** **24**
I - Constituer une escadrille: 24
II - Les missions: 24
a) Points de Mission: 24
b) Création de la mission: 25
c) Gain des Points de Victoire : 25
III - Déroulement de la Campagne 25
a) Escadrille active ou Escadrille défensive: 25
b) Entre deux missions: 25
c) Objectifs Majeurs: 25
d) Victoire finale: 26
IV - Nouveaux éléments et cartes : 26
V - La gestion du Relief : 27
a) La colline : 27
b) La Vallée : 27
VI - Les Conditions Météorologique : 28
a) La couverture nuageuse : 28
b) Voler par Nébulosité Moyenne : 28
c) Voler par Gros Temps : 28
d) Avantages tactiques 29
e) Position du soleil 29
**G) -MODES de JEU** **30**
I - DeathMatch 30
a) Préparation: 30
b) Objectifs: 30
c) Règles spéciales: 30
II - Team-DM 30
a) Préparation: 30
b) Objectifs: 30
c) Règles spéciales: 30
III - Capture de Drapeaux par équipe 30
a) Préparation: 30
b) Objectifs: 31
c) Règles spéciales: 31
**H) -Aides de Jeu** **32**
I - « dommages et manœuvres » 32
II - Résumé succinct des Règles : 33
**I) -BONUS...** **34**
I - Périodes de suprématie aérienne au cours de la Première Guerre Mondiale : 34
II - Grades 34
III - Le Dicta BOELCKE 34

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# Présentation:

Les règles qui suivent sont inspirées de plusieurs aides de jeux, *dont les règles VARIANTES officielles de Wings of War*. Elles n'ont pour seules prétentions que de permettre une plus grande diversité ludique au cours de vos parties de WoW. Ces règles ont pour but, d'une part, de gérer la carrière de votre ou vos pilotes, et d'autre part d'ajouter un peu de piment au jeu. Elles n'ont réellement d'intérêt que dans l'optique d'un jeu en Campagne, c'est à dire de missions établies selon un fil rouge (plus ou moins historique...) et effectuées par le ou les mêmes pilotes.

Elles n'ont en aucun cas un caractère officiel, et ne sont pas destinées à supplanter les règles du jeu Wings of War, mais simplement à les compléter ou les agrémenter.

Avec le soutient et les conseils des membres de :

**Remerciements :**

Tout d'abord à Andrea Angiolino et Pier Giorgio Paglia pour ce jeu si captivant et enrichissant,
Vincenzo Auletta et Dario Cali pour leurs illustrations,
A Cyril "Sir Erickson" et aux Membres du Cirque Volant pour les conseils et suggestions,
A Jean-Phi et aux Préfous Volants pour les même raisons.
A Dod, Jdavias et les autres Membres du Cirque Volant pour supporter le Flooder que je suis !
A mes adversaires et coéquipiers réguliers, sans qui ce travail ne servirait pas à grand chose...

Et à René Paul FONCK, l'As des AS qui a motivé et inspiré la création de ces règles.

Et enfin à la DGFIP pour les impressions couleurs !

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# A) - Récapitulatif et modifications personnelles des règles de Wings of War

Une partie de Wings of War se déroule grâce à un séquençage du jeu par "tour". Chaque appareil dispose de son propre deck de déplacement indiqué par la lettre **en bleu**, d'un type de dommage qu'il inflige à ses adversaires **en rouge**, et d'un nombre de points de structure **en vert**.

## I - Le tour de jeu

Un ***tour de jeu*** comporte deux parties: La programmation des manœuvres et l'exécution des manœuvres.

### a) La programmation des manœuvres

Le joueur dispose d'un paquet de cartes de manœuvres (deck) associé à l'appareil qu'il a choisi de jouer. Chaque appareil dispose de son propre deck et ce deck ne peut être modifié ! (sauf dans l'hypothèse d'un accord entre joueurs). Le joueur choisit alors les trois manœuvres que son appareil effectuera lors de la seconde partie du tour et les dispose face cachée sur son tableau de bord. Il n'existe qu'un seul impératif : ***On ne peut pas programmer deux manœuvres consécutives portant un losange ( ◊ )*** sauf exceptions expresses ! Certaines manœuvres réclament un séquençage particulier. Ces manœuvres sont exposées plus bas.

### b) Exécution des manœuvres

L'exécution des manœuvres représente **une phase** de jeu pour chaque **carte** jouée:

***1-*** Pour chaque manœuvre, le joueur dévoile la carte programmée, la place devant son appareil, en veillant à ce que la base de la ligne (bleue ou rouge) représentée sur la carte soit placée en alignement avec le repère noir situé en haut du socle de l'appareil. Puis on déplace l'appareil de manière à superposer les flèches noires représentées sur la carte manœuvre et le socle de l'appareil.

***2-*** Après chaque déplacement, le joueur ajuste son altitude (voir : Règles sur l'altitude)

***3-*** Le joueur peut enfin effectuer un tir, s'il est en position de tir. La position de tir dépend de l'angle de tir de son appareil et de la distance calculée à l'aide la réglette de tir. (voir : Règles sur le tir)

On recommence la séquence pour les trois cartes programmées. Puis on passe au tour suivant et on recommence une nouvelle programmation.

**Attention :** La dernière carte jouée peut influencer la première carte programmée au prochain tour. En effet, si la dernière carte du tour T porte un losange, la première de T+1 ne doit pas en porter! Si la dernière carte est la "carte Immelmann"(🡻), la première du tour suivant doit impérativement être une ligne droite ! (🡹). Une manœuvre complexe telle que l'Immelmann ou le Split-S doit respecter une séquence particulière (Voir les Manœuvres Complexes). Celle-ci peut être effectuée sur deux tours de jeu. Mais la séquence doit impérativement être préservée.

## II - Les Tirs et Dégâts

### a) Le tir

Si un appareil est en position de tirer sur un adversaire, et que le joueur décide de faire feu, le joueur cible pioche des cartes dégâts en conséquence. Le type de dégâts et le nombre de cartes dépendent des éléments suivants:

1. ***<u>Le type de mitrailleuses :</u>*** Les appareils disposent d'une ou deux mitrailleuses. Si un appareil fait feu avec deux mitrailleuses, les dégâts subit par la cible sont de **Type A**. Si une seule mitrailleuse fait feu, les dégâts sont de **Type B**. Un deck de dégâts correspond à chacun de ces types de dégâts.
2. ***<u>La distance de tir :</u>*** On calcule la distance de tir grâce à la réglette de tir. L'une des extrémités de la réglette est placée à la base des picots d'altitude sur la support de l'appareil qui tire. Si la réglette touche le support de l'appareil ciblé tout en restant dans l'arc de tir du tireur, la cible est à portée de tir. La fenêtre de tir, ainsi délimitée, ne doit pas être obstruée par un appareil tiers, à une altitude égale à celle du tireur ou de sa cible, ni à une altitude intermédiaire entre les deux appareils impliqués. **A courte portée** si la première moitié de la réglette touche le support de la cible. **A longue portée** si on utilise la seconde moitié de la réglette. Un niveau d'altitude de différence entre les deux appareils est considéré comme une demi-réglette. Donc pour toucher un appareil à plus ou moins un niveau d'altitude de son propre appareil, on n'utilise qu'une demi-réglette de tir mais la cible est considérée comme à longue portée. De plus, si les appareils ont deux (ou plus) niveaux d'altitude de différence, ils ne peuvent pas se tirer dessus.

Le joueur ciblé pioche **deux cartes de dégâts** si son appareil est à courte portée et **une seule** s'il est à longue portée.

Si le nombre de dégâts subit par un appareil est égal ou supérieur aux **points de structure** de l'appareil (chiffre indiqué en vert sur la carte de l'appareil), l'avion est ***abattu*** et éliminé de la partie en cours. Si l'appareil fuit, ou quitte la zone de combat après avoir subit plusieurs tirs, il est considéré comme ***vaincu***.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

En cas de tirs simultanés entre deux (ou plusieurs) appareils la première carte de dégâts piochée revient à l'appareil dont la lettre de manœuvre se rapproche le plus de la lettre **Z**. On alterne ensuite la distribution entre les appareils en remontant l'alphabet.

### b) Les dégâts spéciaux

Lorsque la cible d'un tir reçoit des dommages il peut être sujet à des difficultés supplémentaires représentées par les dégâts spéciaux. Le joueur qui les subit doit les intégrer dans les contraintes pour la durée indiquée et se montrer fair-play du fait du secret tenu autour de ces dégâts.

**"Fumées"** : Le symbole signifie que l'avion laisse un panache de fumée. Le Joueur doit dire aux autres participants que son avion crache de la fumée, et il pose **3 pions "fumée"** dans la case "dégâts" de son plateau afin de s'en souvenir. Le joueur défaussera un pion à la fin de chaque tour. L'avion ne peut pas faire de "poursuite" pour le reste du tour, ni lors des deux tours suivants (jusqu'à ce qu'il retire les pions "fumée"). Par contre, il peut être poursuivi. [***Option :*** la fumée peut aussi empêcher les tirs consécutifs]

**"Palonnier bloqué"**: Le symbole signifie que le palonnier de l'avion est bloqué. Ce dégât spécial est tenu secret. L'avion ne peut plus faire de manœuvre vers la gauche (ou droite) pour le tour suivant (manœuvre avec une petite flèche pointant vers la gauche ou droite dans le coin inférieur gauche de la carte). Les manœuvres restant à effectuer pour ce tour sont tout de même exécutées.

**"Pilote blessé"** : Le symbole signifie que le pilote est blessé. Ce dégât spécial est gardé secret. L'avion ne peut plus tirer avec ses mitrailleuses après avoir exécuté un piqué, un décrochage, un Immelmann, un Split-S ou une montée. De plus le Pilote n'a pas le droit de faire feu pendant les quatre prochaines manœuvres et met une manœuvre supplémentaire pour désenrayer ses mitrailleuses. Il place donc 4 pions "enrayement" au lieu de 3 chaque fois que ses mitrailleuses sont enrayées. Quand un avion prend un second dégât "pilote blessé", le pilote est ***tué*** et son appareil s'écrase.

Dans le cas de d'un appareil bi-place, la carte **"Pilote blessé"** indiquant "**3**" points de dégâts affecte le pilote et celle indiquant "**5**" points de dégâts affecte l'observateur.

**"Moteur touché"** : Le symbole signifie que le moteur est endommagé. Ce dégât spécial est gardé secret. L'avion doit jouer au moins une manœuvre de décrochage (flèche bleue courte avec losange) à chaque tour jusqu'à la fin de la partie. Quand un avion prend un second dégât au moteur, il est éliminé. [***Option :*** Un appareil avec un moteur touché ne peut plus prendre de niveau d'altitude.]

**"Flammes"** : Le symbole signifie que l'avion a pris feu. Prenez trois pions "flammes" et mettez-les dans la case "dégâts" du plateau. Chaque tour, avant de révéler la première manœuvre du tour, le joueur défausse un pion " flammes" et pioche une carte dégât du paquet A, mais on ne prend en compte que les points de dégâts et les explosions, on ignore tous les autres dégâts spéciaux. De plus, l'avion crache de la **fumée**. Le joueur doit annoncer que son avion est en feu.

**"Enrayement"** : Le symbole signifie que l'avion qui fait feu sur un adversaire voit ses mitrailleuses s'enrayer. Le joueur qui subit des dégâts sur lesquels apparaît un symbole enrayement doit montrer ce symbole à son adversaire. Ce dernier prend alors trois pions enrayement qu'il place sur son pupitre de jeu. Il défausse les pions enrayement à la fin de chacune de ces trois prochaines manœuvres, mais ne peut plus tirer tant qu'ils ne sont pas tous enlevés.

**"Explosion"** : Ce symbole signifie que le réservoir d'essence est touché. L'avion explose et est éliminé. Le pilote est ***tué*** sur le coup.

(Voir aussi : "Dommages et Explosion" et "Dégâts spéciaux" dans les règles facultatives.)

Lors d'une même phase, si un avion ou pilote subit deux dégâts spéciaux du même type sur un tir à courte portée, il n'applique que le premier dégât tiré, s'il subit un même dégât spécial de la part de deux tirs d'adversaires différents, il applique les deux.

### c) La visée ou Tir consécutif

Si un appareil tire plusieurs fois de suite sur le même appareil avec le même arc de tir, les dégâts infligés, à partir de la deuxième phase de tir consécutive, sont augmentés de "**+1**" (sauf les cartes **0**). Un emplacement "**Dégâts +1**" est réservé à cet effet sur le tableau de bord de l'appareil. Si le tireur a lui-même subit au moins un point de dégât lors d'une manœuvre, il ne peut pas bénéficier de cet avantage pour la manœuvre suivante.

### d) Appareils biplaces

Les appareils Biplaces ont souvent un arc de tir arrière en plus ou en remplacement de l'arc avant. Les règles de tir sont les mêmes que pour les arcs de tir avant. Les appareils possédant deux arcs de tir gèrent les arcs indépendamment, ce qui signifie que l'appareil peut tirer sur deux cibles (une cible par arc), que l'enrayement n'affecte que la (les) mitrailleuse(s) de l'arc qui tire, etc. En revanche. La mitrailleuse arrière étant mobile, elle possède un angle mort ! L'angle délimité par le centre et les deux angles arrières du support, à une demi réglette de distance, est la zone d'angle mort de l'appareil. Si la cible est à la même altitude ou à une altitude inférieure, que son socle se trouve dans cet angle mort et que la ligne reliant le centre des deux socles passe par l'angle mort, le tir est impossible pour l'observateur du biplace, même si le reste du socle de l'appareil est en position légale pour être ciblé.

**Le Roland CII** utilisé par les Empires Centraux possède une mitrailleuse arrière capable de pivoter à 360°. Si cet appareil fait feu sur une cible à une altitude supérieure, il peut tirer à 360°. L'arc de tir et l'angle mort ne sont alors utilisés que pour les appareils à altitude égale ou inférieure.

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# III - Altitude

Les règles de gestion de l'altitude de Wings of War permettent de rendre, au mieux, la réalité du combat en 3 dimensions. L'altitude de chaque appareil est indiqué par deux unités: le ***niveau d'altitude*** (un niveau = un picot ) et les ***pions "montée"***. Ainsi chaque appareil possède une altitude maximale (plafond) correspondant au nombre de niveaux d'altitude maximum qu'il puisse atteindre et une valeur de montée (vitesse d'ascension) indiquant le nombre de pions "montée" nécessaires pour passer d'un niveau d'altitude à un autre. Le tableau ci-joint indique ces valeurs pour chaque appareil présent dans le jeu. Le premier picot d'altitude est considéré comme étant le niveau 0.

## a) Gain d'altitude

Un appareil prend de l'altitude grâce aux cartes "montée". Une fois par tour, l'appareil peut gagner ***1 pion "montée"*** après cet manœuvre. Certaines manœuvres complexes permettent aussi de gagner des pions montées (voir : manœuvres complexes) mais il n'est pas permis de gagner 2 pions "montée" durant un seul et même tour de jeu. Lorsque l'appareil gagne un nombre de pions "montée" égal à sa valeur de montée, il gagne un niveau d'altitude (un picot) et enlève tous les pions "montée" emmagasinés. En jeu, l'altitude maximale est limitée à 3 niveaux (soit 4 picots). Mais il est possible d'augmenter ce plafond jusqu'à la valeur réelle de chaque appareil indiquée dans le tableau en utilisant les règles de plafond. (Voir plus bas)

***La carte "montée"***

***La Carte "plongée"***

| Wings of War | | |
|---|---|---|
| | ⤒ | ⬆ |
| Fokker E.III / A.III / E.IV | 9 | 6 |
| Morane Saulnier Type N | 9 | 6 |
| AIRCO D.H. 2 | 10 | 5 |
| Halberstadt D.III | 10 | 5 |
| L.F.G. Roland C.II | 10 | 5 |
| Nieuport 11 | 10 | 5 |
| RAF R.E. 8 | 10 | 5 |
| Pfalz D.III | 11 | 5 |
| Pomilio PC | 11 | 5 |
| Albatros D.III | 11 | 4 |
| De Havilland/AIRCO D.H. 4 | 11 | 4 |
| Pfalz D.IIIa | 11 | 4 |
| Ufag C.I | 11 | 4 |
| Breguet BR.14 A2/B2 | 12 | 4 |
| Nieuport 17/21/23 | 12 | 3 |
| Siemens-Schuckert D.I | 12 | 3 |
| Albatros D.Va | 13 | 3 |
| Sopwith Triplane | 13 | 3 |
| Fokker Dr. I | 13 | 2 |
| Sopwith Camel | 13 | 2 |
| Hanriot HD1 | 14 | 3 |
| SPAD XIII | 14 | 3 |
| Fokker D.VII | 14 | 2 |
| RAF S.E. 5a | 14 | 2 |
| Sopwith Snipe | 14 | 2 |
| Siemens-Schuckert D.III | 15 | 2 |
| Siemens-Schuckert D.IV | 16 | 1 |
| | ⤒ | |
| Parseval-Sigsfeld | 3 | |
| Achthundert English Ae 800 | 4 | |
| Avorio-Prassone AP | 4 | |
| Caquot M | 4 | |

## b) Perte d'altitude

La perte d'altitude se fait grâce à la ***carte "plongée"***. Lorsque celle-ci est jouée, l'appareil perd ***1 niveau*** d'altitude ainsi que ***tous ses pions "montée"***. Ceci symbolise la prise de vitesse importante de l'appareil lors de la manœuvre et la propension de ces machine à piquer facilement du nez. Si l'appareil entame cette manœuvre au niveau d'altitude 1, il garde tout de même un pion montée à la fin de celle-ci. Il est considéré comme volant en rase-mottes. Certaines manœuvres permettent de perdre 1 pion "montée" ou plus d'un niveau d'altitude (voir : manœuvres complexes).

# IV - Autres règles

## a) Chevauchement

Si à la fin d'une phase de déplacement, les socles de deux (ou plusieurs) appareils se chevauchent, on remplace les figurines par leurs cartes respectives. Les appareils qui se chevauchent ne peuvent pas se tirer dessus. En revanche, ils peuvent, s'ils sont précisément à la même altitude (même nombre de niveau et de pions) enter en collision (Voir : Règles de Collision).

## b) L'erreur de manœuvre

Si un joueur programme une manœuvre erronée, comme deux cartes avec losange à la suite, on considère que l'appareil est détruit. ***Option :*** Mais, pour remplacer cette punition trop sévère, il est possible aussi de lui infliger simplement des cartes dégâts. La manœuvre est effectuée comme elle a été programmée mais, à l'issue de la manœuvre erronée, le joueur pioche **deux cartes dégâts de Type A**. Les dégâts spéciaux sont appliqués et le pilote ne pourra pas tirer. Ceci symbolise les efforts consentis par la structure de l'appareil.

## c) Sortie de l'aire de jeu

Un appareil qui sort de l'aire de jeu est éliminé. ***Option :*** Son appareil n'est pas détruit mais est considéré comme ***en fuite***. Il est toute fois possible de permettre au joueur de revenir en jeu, si la sortie est due à une simple erreur. On utilise alors la règle suivante : Le tour suivant la sortie de l'aire de jeu, le joueur impliqué **pioche deux cartes dégâts de Type A**. Les dégâts spéciaux sont appliqués. Le joueur doit attendre la fin complète de ce tour pour remettre son appareil à l'endroit de sa sortie (dans la position inverse, bien entendu) et reprend le jeu normalement au tour suivant.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

### d) La poursuite

Si, à la fin de la troisième manœuvre, où au début d'un nouveau tour de jeu, un appareil peut, grâce à la réglette relier le côté avant de son support au côté arrière du support de sa cible, sans que celle-ci ne traverse aucun support (ni ceux des deux appareils impliqués, ni le support d'un autre appareil) et s'il se trouve au même niveau d'altitude ou à un niveau au dessus de son adversaire, cet appareil est en position de poursuite et peut deviner plus facilement les mouvements de sa cible. A la fin de la phase de programmation, le poursuivi doit montrer la première carte de sa programmation. Le poursuivant peut alors, s'il est en mesure de le faire, reprogrammer son tour de jeu en utilisant uniquement les trois cartes qu'il a déjà posées. Si le poursuivant a subit au moins un point de dégât à la troisième manœuvre, il ne peut pas bénéficier de cet avantage.

### e) Le Bombardement

Le joueur qui bombarde annonce le largage de sa (ses) bombe(s) avant de jouer sa manœuvre. On résout le bombardement après la manœuvre mais avant le tir. L'appareil doit se trouver au minimum au niveau un d'altitude sous peine d'exploser avec sa bombe ! La carte de la bombe doit recouvrir le point rouge de la cible pour la détruire. A défaut un autre passage sera nécessaire...

1. **Si l'avion est au niveau d'altitude 1** (deux picots) : Si la dernière manœuvre de l'avion est un décrochage, On place une manœuvre décrochage devant l'avion et la bombe est déplacée selon cette carte de décrochage. Si c'est une autre manœuvre on utilise une ligne droite. La bombe touche le sol après le déplacement selon la carte jouée.
2. **Si l'avion est au delà de l'altitude 1** : on place des marqueurs bombes sur la carte bombe mise en jeu après la manœuvre de l'avion. Altitude 2 ou 3 : 1 Marqueur. Altitude 4 à 6 : 2 Marqueurs, 7 à 10 : 3 Marqueurs, au delà de 10 : 4 marqueurs Le nombre de marqueurs définit le nombre de manœuvre (ligne droite ou décrochage) supplémentaires, nécessaire avant l'impact.

Photographie

Pour photographier une cible à partir d'un biplace, il faut impérativement se trouver au maximum au niveau 2 d'altitude et recouvrir le point rouge au centre de la carte de la cible après une manœuvre de décrochage (courte flèche bleue). Si l'observateur est blessé ou tué, il n'est plus possible d'effectuer de photographie.

### f) Reconnaissance

Pour faire une simple reconnaissance d'une cible il suffit de passer à une demi réglette maximum de la cible à une altitude de 2 ou à une réglette maximum de la cible à une altitude inférieure.

### g) Les défenses terrestres

Les défenses au sol sont gérées comme des avions immobiles au niveau d'altitude 0.

**Les tranchées :** Elles effectuent des tirs d'infanterie, après chaque manœuvre. Les joueurs qui subissent des dommages piochent une carte de **dégâts type A** qu'ils soient à longue ou courte portée. Mais on n'applique **que** les dégâts spéciaux. Une tranchée possède **5 points de structures**. Elles sont détruites si elles encaissent 5 points de dégâts ou une carte explosion.

**Les CAA :** Les Mitrailleuses Anti-Aériens effectuent un tir d'artillerie après chaque manœuvre. Il est géré exactement comme pour un avion. Elles effectuent aussi des tirs d'infanterie à chaque manœuvre qui sont gérés comme les tirs de tranchées . Elles possèdent **5 points** de structures. et sont détruits si elles encaissent **5 points de dégâts** ou une **explosion** mais sont mises hors service par un **dégât spécial** autre que **enrayement**, En revanche, tant qu'elles ne sont pas détruites, elles continuent les tir d'infanterie jusqu'à destruction.

**Les DCA :** Les batteries Anti-Aériennes sont particulièrement destructrices. Elles sont gérées par l'un des joueurs de l'équipe qui les possède. Il faut un tour complet de jeu pour les armer. On pose donc le pion "DCA" rayé sur la carte de DCA durant le tour de rechargement. Le tour suivant le pion DCA est actif. Une fois les manœuvres des appareils programmées, l'artilleur DCA place ses pions DCA selon les règles d'altitude suivantes :

1. **Altitude 1** : Le pion est placé au maximum à deux réglettes du centre de la carte DCA et minimum à 1 réglette.
2. **Altitude 2** : Le pion est placé au maximum à une réglette et demi du centre de la carte DCA et minimum à une demi réglette.
3. **Altitude 3** : Le pion est placé au maximum à une réglette du centre de la carte DCA et minimum à une demi réglette.
4. **Altitude 4 :** Le pion est placé au maximum à une demi réglette du centre de la carte DCA, mais pas sur la carte elle-même.
5. **Altitude 5** : Le pion est placé sur la carte DCA ou en contact avec sa bordure.

Le projectile explose à la phase de tir de la 2ème manœuvre du tour. Si un appareil se trouve sur le pion DCA, à la même altitude (quelque soit le nombre de pions montées) il subit une carte **dégât de type C**. [*Option :* S'il se trouve à une demi réglette du pion, à la même altitude (quelque soit le nombre de pions montées) il subit une carte **dégât de type A**.]

Le tir peut être retardé de deux phases (et donc exploser à la phase une du tour suivant) si le pion n'est pas bougé. De même, si l'artilleur souhaite déplacer le pion, il doit le faire avant que la seconde manœuvre ne soit révélée. Il peut alors déplacer le pion d'une réglette maximum tout en conservant les distances dues à l'altitude, et d'un niveau d'altitude (supérieur ou inférieur). Le tir aura lieu deux phases de manœuvre plus tard. La DCA recharge durant tout le tour suivant celui du tir, même si le tir à eu lieu en phase une.

### h) Les Ballons

Les ballons sont des proies faciles et prisées par les pilotes de combat. Mais s'ils sont relativement résistants, ils sont aussi particulièrement vulnérables aux armes adéquates. Les règles de tir sur un ballon sont les mêmes que pour les avions. Il ne peut y avoir de tir si l'avion chevauche la carte du ballon, ou s'il la survole, sauf sur un tir en piqué.

Les ballons ne sont affectés que par les dégâts spéciaux "**flammes**" et "**explosion**". Tout autre dégât spécial est sans effet. En

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

revanche, le dégâts "**flammes**" est permanent et cumulatif. Donc si le ballon subit deux dégâts "**flammes**" il prendra deux cartes de **dégâts A** au début de chaque tour et jusqu'à destruction !

Si un ballon explose du fait des flammes en arrivant à **0 point de structure**, ou grâce à une carte explosion, tout appareil à la même altitude, chevauchant la carte du ballon recevra **un dégâts de type C**. S'il est situé à une demi réglette, il reçoit **un dégât de type A**. Dans les deux cas les dégâts spéciaux sont appliqués. Mais si le ballon est détruit sans être enflammé, il n'explose pas et est simplement retiré du jeu.

Les ballons sont aussi affectés par les règles de collision, mais celles-ci sont légèrement différentes. En effet, lorsqu'un appareil chevauche franchement (avec plus d'un tiers de sa base) la carte du ballon et que les deux sont à la même altitude sans pion "montée", ou que les deux sont à la même altitude avec des pions "montée" (quel qu'en soit leur nombre) il y a collision. Les deux subissent **une carte de dégâts C.**

Les ballons ont aussi des particularités spécifiques qui induisent les règles suivantes :

1. Un avion ne peut pas passer entièrement sous un ballon, à cause des câbles qui le retiennent au sol. Donc, si à la fin d'une manœuvre, une carte ou socle d'avion chevauche entièrement ou presque celle du ballon tandis que l'avion se trouve à une altitude inférieure, l'avion subit des dégâts de collision (2 cartes de type A) mais pas le ballon.
2. Si les ballons sont en formation de protection autour d'une zone ou en barrage entre deux zones, il est impossible de passer entre, sous ou au travers de ce barrage. Des filets de câbles d'acier sont tendu entre les ballons pour interdire tout franchissement. On considère donc que ces filets sont tendus entre les ballons d'un bord à l'autre de l'air de jeu, à l'avant et/ou à l'arrière des ballons si c'est un barrage, ou bien entourent la partie extérieure de la zone formée par les ballons en cas de protection d'une zone. Il est impossible de chevaucher cette ligne à une altitude égale ou inférieure au plus bas des deux ballons encadrant le filet en question. Si un avion passe au travers de ces filets (si plus d'un tiers de la carte passe le filet) il est détruit. S'il ne fait que les chevaucher en partie (moins d'un tiers de la carte) pour une seule manœuvre, il subit une collision (**2 cartes de type A**). Si à la manœuvre suivante, l'avion est toujours en contact avec le filet, il est détruit. La seule possibilité de passage est une altitude supérieure à celle des ballons.
3. Si un ballon est en flamme, ou si le camp qui les possède le décide, les ballons sont ramenés au sol, au rythme d'un pion "montée" par tour et possèdent 3 pions "montée" par niveau d'altitude. En général, les ballons commencent le plus souvent à une altitude de 3. Si un ballon est ramené avant d'être entièrement détruit, il ne compte pas pour une victoire pour le pilote qui lui a tiré dessus. Mais il peut tout de même rapporter des Points de Victoire de mission à l'escadrille du pilote.

Le rôle des ballons est exclusivement défensif. Leur position dans le jeu est relativement limitée, souvent définie au simple rôle d'objectif à détruire. C'est pourquoi il est intéressant de leur offrir un rôle plus stratégique au travers de plusieurs options :

- Ajustement d'artillerie : Le camp disposant du ou des ballons procède à l'ajustement de son artillerie. Le camp adverse dispose de 4 à 8 tours pour enflammer ou détruire les ballons postés au abord de la ligne de front. Si aucun n'est détruit avant le dernier tour, l'artillerie effectue son tir et la mission est un échec.
- Surveillance de la zone de combat : Le camp disposant du ou des ballons possède un dispositif d'alerte plus efficace. Grâce à ce dispositif, les appareils de ce camp disposent de l'avantage tactique "Dispositif d'alerte efficace" (cf : règles de Campagne)
- Supériorité aérienne : Les ballons dispose de mitrailleuses placées dans la nacelle. Les aérostiers peuvent alors tirer à 360° sur tout appareil se trouvant à la même altitude ou une altitude inférieure. On applique les mêmes règles de tir que pour les CAA. Si l'appareil se trouve à un niveau d'altitude au dessus, il n'est possible de le cibler qu'à courte portée sur les deux longueurs du socle ou de la carte du ballon. Les dommages infligés à l'appareil sont naturellement considérés comme étant à longue portée.

### i) Les Roquettes Le Prieur

Pour détruire les ballons, mieux vaut une arme efficace... Les roquettes, ancêtres du missile aujourd'hui utilisé par les pilotes, sont sans doute l'arme la plus adéquate pour attaquer un ballon. Mais malheureusement la fiabilité d'un tel engin laisse encore à désirer. De plus, leur utilisation est relativement contraignante. Un appareil ne pouvait emporter que 2 lots de 3 roquettes sur les haubans extérieurs de son biplan, mais le pilote pouvait tirer chaque lot individuellement ou les deux en même temps. En revanche, il ne pouvait pas tirer à la mitrailleuse durant le tir des roquettes.

Pour pouvoir effectuer un tir de roquette il faut impérativement que celui-ci intervienne sur deux manœuvres consécutives tout en remplissant les conditions suivantes :

1. Chacune des deux manœuvres du tir doit être impérativement soit : une ligne droite, une plongée, un décrochage. (la règle concernant les manœuvres avec losange s'applique bien entendu !)
2. A l'issue des deux manœuvres, l'appareil doit être en position légal de tir (distance et condition de tir) et se trouver au minimum à la même altitude que le ballon ou au niveau d'altitude supérieur. La carte ou support de l'avion effectuant le tir est autorisé à chevaucher la carte du ballon à l'issue de la seconde manœuvre (attention tout de même aux collisions).
3. L'appareil effectuant le tir ne doit en aucun cas subir une dégât spécial durant les deux phases du tir de roquettes et aucun appareil ne doit se trouver sur la trajectoire des roquettes à la fin de la seconde manœuvre.
4. Si le tir est effectué dans les règles, le ballon ou la cible subit une carte de **dégâts D** par lot de roquettes tiré.

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# B) - Quelques règles facultatives pour les missions

Voici quelques règles annexes recompilées pour un plus grand plaisir du jeu et/ou une plus grande prise en compte des réalités du combat aérien.

## I - Décollage et Atterrissage

### a) *Atterrissage*

Le joueur doit se trouver au niveau d'altitude 0 et avoir un seul pion d'altitude. Il doit se trouver face à la piste d'atterrissage et programmer une manœuvre en ligne droite (il est toujours en vol), puis une autre ligne droite (l'avion est au sol), puis un décrochage. Le joueur n'est pas tenu de jouer ces trois cartes consécutives dans le même tour, mais après le décrochage, l'avion reste immobile, les cartes programmées ne sont pas jouées. Un joueur peut décider d'atterrir sur une autre surface de jeu que la piste d'atterrissage. Dans ce cas, l'avion encaisse deux cartes dégâts de **type B**.

### b) *Décollage*

L'avion doit démarrer avec le point rouge à l'intérieur du champ d'atterrissage. Le joueur doit programmer un décrochage, puis une ligne droite (il est toujours au sol), puis une autre ligne droite (il est maintenant en vol). À ce point, le joueur peut jouer n'importe quelle manœuvre. Il se trouve au niveau 0 d'altitude et possède un seul pion d'altitude.

Si le joueur veut décoller à la 2ème ou 3ème phase, on joue une ou deux cartes vierge avant le décrochage. Si le joueur a le point rouge à l'intérieur du champ d'atterrissage et qu'il prétend décoller sans le faire (le moteur est en marche et prêt à décoller), l'avion ne peut pas bouger ou tourner pour ce tour. Si l'avion décolle d'une surface autre qu'une piste, il encaisse deux cartes de dégâts de **type B**.

## II - Munitions

Au début du jeu, chaque joueur prend 6 à 10 cartes dégâts, au hasard, parmi les cartes **1**, **2** et **3** et les place face cachée sur son plateau sans les regarder. Le reste des cartes forme le "paquet commun". Quand un avion tire, la cible prend une carte du paquet sur le plateau de l'avion qui tire. S'il y a deux (ou plus) cartes à piocher (courte distance), on prend la seconde (et autres) carte au paquet commun. Quand un avion n'a plus de cartes sur son plateau, il n'a plus de munitions et ne peut plus tirer. Quand un avion est abattu, on prend ses cartes inutilisées (pas les cartes dégâts qu'il a reçues) et on les met au bas du paquet commun. Un avion peut toujours refuser de tirer même s'il a une cible en vue. Une autre variante consiste à utiliser un D10 pour comptabiliser les tirs.

## III - Collision

Lorsque des appareils sont à la même altitude sans pion "montée", ou que les deux sont à la même altitude avec des pions "montée" (quel qu'en soit leur nombre), ils peuvent enter en collision. Si lors des manœuvres les socles (ou cartes) de de ces appareils (alliés ou ennemis) se chevauchent, il y a risque de collision. Les joueurs impliqués prennent chacun dans leur paquet de manœuvres une carte virage à gauche et une virage à droite. Un autre joueur pioche alors au hasard une de ces deux cartes à chacun des pilotes impliqués et les révèle. Si elles vont dans la même direction, il y a collision. Sinon, on poursuit normalement le tour. S'il y a collision, chaque appareil encaisse **2 dégâts** de **type A** (On ne prend pas en compte les dégâts spéciaux sauf "**explosion**"). Si un avion explose, il fait subir un dégâts de **type A** supplémentaire aux autres appareils impliqués ainsi qu'a tous les appareils situés à une demi réglette ou moins de l'explosion.

## IV - Enrayement

Les appareils possédant des mitrailleuses de **type A** ont en réalité deux mitrailleuses couplées, mais celles-ci sont indépendantes l'une de l'autre. Si la cible d'un tir pioche une carte dégâts avec **enrayement rouge** les **deux mitrailleuses** s'enrayent. Si l'**enrayement** est **vert**, **une seule mitrailleuse** s'enraye. Si la cible pioche deux **enrayements verts,** les deux mitrailleuses s'enraye. Lorsque les deux mitrailleuses sont enrayées on applique les règles normales d'enrayement. En revanche, si une seule mitrailleuse est enrayée, le joueur doit choisir entre tirer avec la seconde mitrailleuse (il inflige alors des dégâts de **type B**) ou désenrayer la première (il retire alors un jeton d'enrayement...).

## V - Plafond maximum et Couverture nuageuse:

Le plafond maximum de vol des appareils peut être utilisé à sa valeur réelle. Pour cela, on redéfinit la valeur du plancher. En temps normal, la valeur du plancher est de 0 et est représenté par le sol. La valeur du plafond est, dans ce cas, fixé à 3 (soit 4 supports ou picots d'altitude de différence, le premier support représentant toujours le planché). Mais si les appareils volent à une altitude de 2 ou 3 et souhaitent s'élever plus haut, on peut redéfinir le plancher à une altitude de 2 et donc le plafond à une altitude de 5. On utilise un marqueur (comme un D6 ou D10) pour symboliser ce changement de plancher. Les joueurs doivent se mettre d'accord. Mais tant qu'il n'y a pas plus de 2 niveaux de différence avec l'appareil volant le plus bas, le joueur dont l'appareil vole le plus haut peut imposer ce changement.

Les joueurs peuvent aussi se mettre d'accord sur une zone de couverture nuageuse. Celle ci est fixée à un niveau d'altitude situé juste au dessus du plafond de jeux. Lorsqu'un appareil se trouve dans cette zone de couverture, on laisse son support à l'endroit ou il est entré dans la couverture et le joueur programme chaque tour de jeux normalement, mais les manœuvres sont notées sur une feuille à part au lieu d'être jouées. De plus le joueur se trouvant dans les nuages n'a dès lors, plus le droit de regarder le plateau de jeu pour programmer (il doit naviguer à l'aveuglette !). L'appareil ne participe évidemment pas aux phases de tir, ni aux collisions... Lorsque le joueur programme un Split-S ou une plongée qui le fait sortir de sa couverture, il revient en jeu à ce tour. Toutes les manœuvres

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

programmées pour les tours précédents sont jouées avant de dévoiler la première manœuvre du tour actuel, puis on joue le tour normalement.

Lors d'une poursuite, si l'un des appareils passe dans la couverture nuageuse, le poursuivant perd les éventuels bonus de visée et l'avantage de la poursuite.

Les reliefs du terrain peuvent aussi modifier le plancher de jeu mais pas le plafond. (Voir : "Gestion du relief" dans la section "missions")

Tableau de Planché et plafond

| Plancher | Plafond | Couverture Nuageuse |
|---|---|---|
| 0 | 3 | 4 |
| 2 | 5 | 6 |
| 4 | 7 | 8 |
| 7 | 10 | 11 |
| 10 | 13 | 14 |

## VI - Dommages et explosions

L'une des petites faiblesses du jeu "Wings of War" est la gestion un peu calamiteuse, parfois, des dommages infligés et en particulier de ces satanées cartes "explosion"... qui ont la fâcheuse tendance de sortir en début de partie !

Pour remédier au mieux à ce petit problème, sans avoir à se priver de ces cartes, je recommande simplement de sortir les deux cartes "explosion" du paquet de dégâts, de mélanger le reste des cartes, de couper le paquet à la moitié et de glisser les cartes "explosion" dans le second paquet de cartes avant de le remettre sous le premier. Ainsi, vous serez tranquilles pour un petit moment avant que l'enfer ne se déchaine sur votre pauvre carcasse ! Mais en contre-partie de ce répit temporaire, je supprime parfois du paquet de dégâts quelques (voire toutes) cartes "**0**" ne portant pas de symbole "enrayement".

De plus, si un appareil explose en cours de partie, tous les appareils situés à une demi réglette ou moins et au même niveau d'altitude de l'explosion subissent une carte dégâts de **type A** .

## VII - Dommages et Altitude

La gestion de l'altitude et des tirs implique certaines modifications des conditions de tir, voici donc quelques règles qui permettent de rendre le jeu plus réaliste.

### a) Tir en piqué:

L'une des techniques les plus efficaces du combat aérien est l'attaque en piqué sur un adversaire. Les pilotes utilisent l'altitude comme un avantage certain sur l'ennemi car il présente deux avantages : la vitesse et la surprise !

Lorsqu'un appareil effectue un tir à la fin d'une **plongée** ou après certaines **manœuvres spéciales** (voir plus bas), il bénéficie, à condition d'être toujours au dessus ou au même niveau que l'appareil ennemi, d'une carte de dégâts supplémentaire sur ce tir. L'adversaire en pioche donc trois à courte portée ou deux à longue portée (ou plus si le tireur bénéficie aussi du bonus de tir idoine). De même, s'il est placé au dessus de son adversaire, le tireur bénéficie d'un tir précis "**dégâts +1**" après une manœuvre en piqué (cartes de manœuvres bleue avec losange : décrochage, glissade en piqué, etc.).

### b) Exception en cas de chevauchement:

Lors d'un tir en piqué, le tir est possible même si les cartes des deux avions se chevauchent, sous la seule condition que le tireur finisse sa manœuvre de plongée strictement au dessus de son adversaire, le bonus de tir en piqué s'applique. De la même manière si l'un des appareils effectue une montée, il a la possibilité de tirer sur un adversaire situé au dessus de lui, même si les cartes se chevauchent, sous la condition d'être toujours strictement sous son adversaire à la fin de la manœuvre de montée.

### c) Interdiction de tir:

Un appareil peut, en terme de règle se trouver en position de tir, mais après une manœuvre qui théoriquement ou réellement, ne lui accorde aucune possibilité de tirer. Ce genre de situation donne une interdiction de tir !

Un appareil monoplace, se trouvant en dessous (altitude inférieure en niveaux et/ou pions) d'une cible et qui effectue une manœuvre de perte d'altitude ne peut tirer sur la cible après la manœuvre de perte d'altitude, même si la réglette le lui permet. De même,un appareil monoplace se trouvant au dessus (altitude supérieure en niveaux et/ou pions) d'une cible et qui effectue une manœuvre de gain d'altitude ne peut tirer sur la cible après la manœuvre de gain d'altitude.

Cette règle s'inverse dans le cas des biplaces lorsque le tir est effectué par l'observateur. Un appareil biplace, se trouvant en dessous (altitude inférieure en niveaux et/ou pions) d'une cible et qui effectue une manœuvre de gain d'altitude ne peut tirer sur la cible après la manœuvre de gain d'altitude, même si la réglette le lui permet. Et vice-versa.

## VIII - Appareil abattu

Le jeu en campagne doit permettre une certaine garantie de survie des pilotes joués... Ainsi, leur permettre un possible atterrissage forcé est-il nécessaire. C'est pourquoi, j'ai mis au point (avec **TontonJC**) la règle suivante:

Lorsqu'un appareil perd la totalité de ses points de structures, il n'est plus qu'une épave volante... Mais un pilote courageux et muni d'un sang froid hors du commun peu espérer le ramener au sol sans y perdre la vie... Lorsqu'il perd ses derniers points, l'appareil n'a plus d'autre choix que de filer tout droit. On place devant lui une réglette de tir si il est à un niveau d'altitude égal ou inférieur à 2 (3 picots d'altitude) (deux réglettes si le niveau est supérieur à 2). L'avion tombe en vrille vers le sol et s'écrase lamentablement au bout de la (des) réglette(s). Le pilote encaisse alors personnellement un nombre de cartes de dégâts de **type A**, égal au nombre de niveau d'altitude +1 (soit égal au nombre de supports placés sous la figurine de l'appareil). Seules les dégâts spéciaux "**Pilote blessé**" et "**explosion**" sont pris en compte.

S'il survie au crash, le pilote peut alors être **Capturé** s'il se trouve dans la zone ennemi, ou bien n'être que **Blessé** ou **Sérieusement blessé** et rentrer à la base, s'il est du bon côté de la ligne de front. Mais s'il tombe dans le no-man's-land, ses jours seront comptés !


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

Seule une mission de secours pourra le ramener...

Un pilote **Sérieusement blessé** peut tenter de ramener son appareil à la maison. Mais ceci s'avère particulièrement difficile. Il dispose de deux tours complets pour tenter de poser son appareil. Si à l'issue de ces deux tours de jeu, l'avion n'est pas au sol, on applique la règle ci dessus.

## IX - Dégâts spéciaux doublés

Une petite variante de règle intéressante concernant les dégâts spéciaux peut être utilisée pour pimenter un peu le jeu en campagne. Si un joueur subit **deux fois le même** dégât spécial tel que : **Palonnier bloqué** (avec le même sens de flèche), **fumées** ou **flammes**, on en applique **les effets jusqu'à la fin de la partie**. Si le joueur tire deux fois "**Pilote Blessé**" le pilote est ***tué***. Si il tire deux fois "**Moteur touché**" l'avion est considéré comme ***abattu*** (voir plus haut). De la même manière, si un pilote subit deux enrayements de la même couleur l'effet en devient permanent. Deux **enrayement rouge** provoque l'incapacité de tirer pour le reste de la mission. Deux enrayements verts provoque le blocage définitif d'une des deux mitrailleuses, les dégâts effectués par une seule mitrailleuse sont de **Type B**, ou à défaut divisés par deux.

## X - Utilisation des Bombes

Une bombe possède un pouvoir de destruction de **5 points de dégâts**. Si elle explose en couvrant le centre d'une cible, elle détruit, en général, la cible qui possède **5 points de structure**. Si la bombe explose en touchant simplement une partie de la cible, elle ne fait que **2 points de dégâts** à la cible. Une grappe de 3 bombes fait **12 points de dégâts** si elle recouvre le centre de la cible, **5** si elle ne fait que la toucher.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

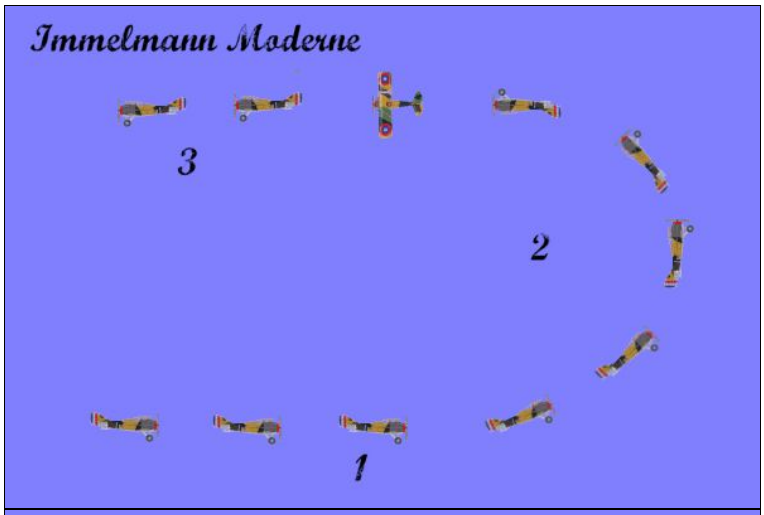
# C) - Les manoeuvres Complexes:

Voici un récapitulatif et quelques ajouts de manœuvres complexes utilisables en jeu.

## a) Immelmann moderne :

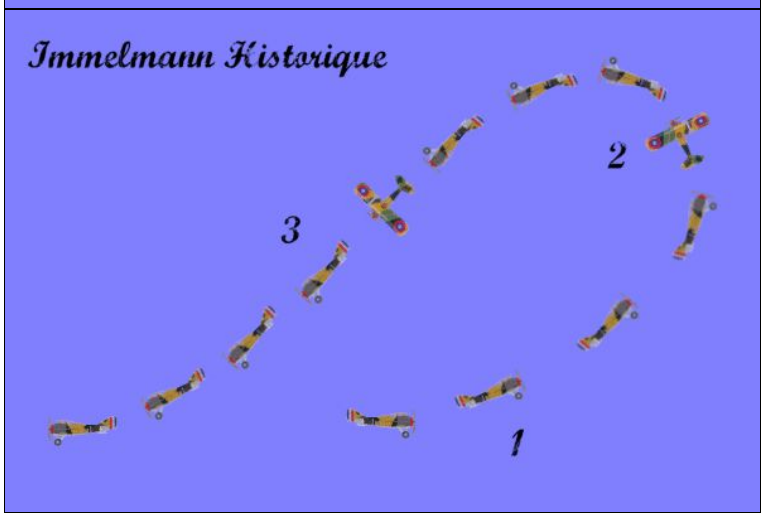
Le Immelmann moderne, ou retournement en demi-boucle, est celui utilisé dans les règles. C'est un demi-loop, permettant de se retourner en montant en chandelle pour voler sur le dos, puis en redressant l'assiette de l'avion. Pour le jouer, le pilote doit effectuer la séquence suivante:

Le Immelmann moderne permet de gagner un pion d'altitude lors de la deuxième carte.




## b) Immelmann Historique :

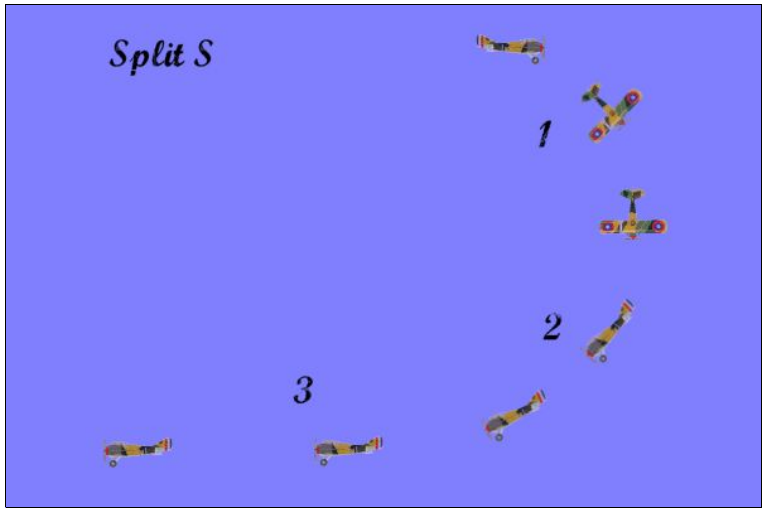
Le Immelmann historique est une **manœuvre spéciale (réservée au "futurs as")** permet d'effectuer un retournement en effectuant un début de chandelle, en retournant l'avion grâce à la perte de vitesse puis en plongeant en piqué vers son adversaire. Elle demeure très difficile à réalisée car l'avion ne doit pas décrocher en fin de chandelle. Il utilise la séquence suivante :




Le Immelmann historique fait gagner 1 pion d'altitude à la première carte, mais le fait perdre à la troisième carte qui est alors considéré comme une plongée en douceur. Cette manœuvre de retournement est particulièrement meurtrière si le tir effectué à la troisième carte fait mouche (cf: Dommages et altitude).

## c) Split-s :

Le Split-S est une sorte de Immelmann inversé permettant de se retourner en effectuant un piqué sur le dos. Il utilise la séquence suivante :

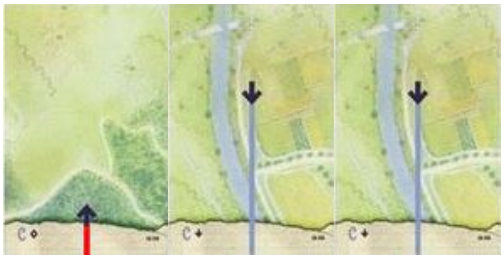



Le Split-S fait perdre un pion d'altitude sur la deuxième carte.

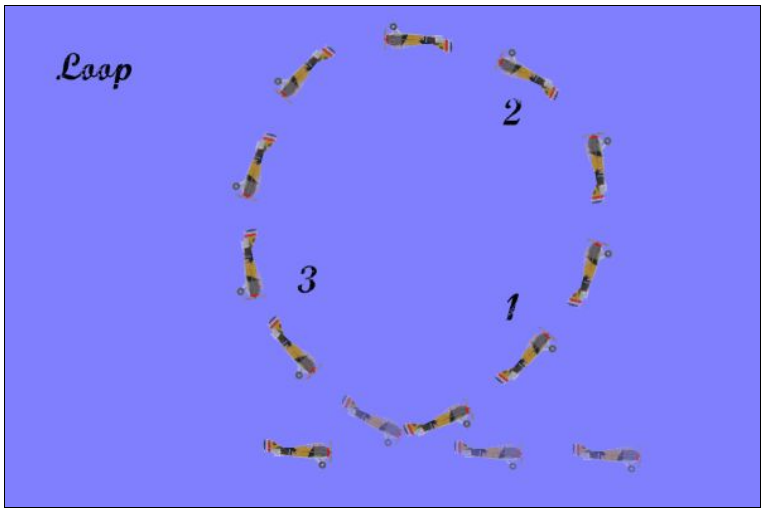

(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

### d) Le Loop :

Le loop est une **manœuvre spéciale ( réservée au "futurs as"** ) très dangereuse qui vise à passer de la position de poursuivi à celle de poursuivant. Elle consiste en une montée en chandelle pour un renversement sur le dos, puis à finir la boucle dans un nouveau renversement permettant de revenir à la position initiale. Cette manœuvre nécessite, elle aussi, une excellente maîtrise du pilotage. L'avion ne doit ni décrocher ni plonger lors de son exécution. On utilise la séquence suivante :

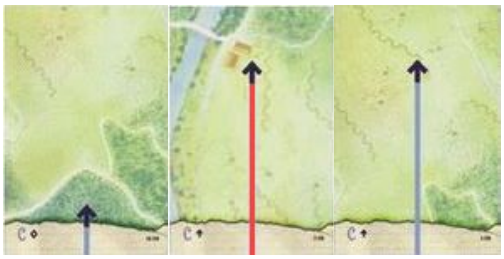


La seconde carte "Immelmann" peut être empruntée à un autre deck ou remplacée par une carte lambda masquant un pion Immelmann. L'appareil gagne un pion altitude à la première carte puis le perd à la troisième. La troisième manœuvre est considérée comme un ***piqué***.




### e) La Plongée Forcée :

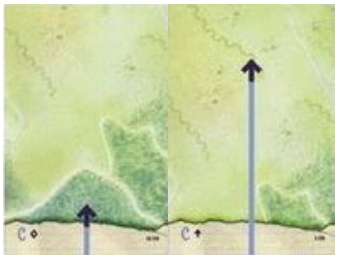
La **plongée forcée** permet à un appareil de perdre deux niveaux d'altitude en un seul tour. L'appareil pique du nez plus longtemps que sur une simple plongée et prends beaucoup de vitesse. Elle est relativement facile à contrôler mais certains appareils la supportent assez mal. Elle utilise impérativement la séquence suivante :



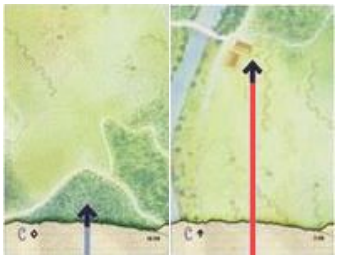
L'appareil perd un niveau d'altitude sur la deuxième carte ainsi que les pions montée acquis. Puis il perd à niveau un niveau d'altitude sur la troisième carte.

### f) La Plongée Maîtrisée :

La ***plongée légère ou plongée Maîtrisée*** est une **manœuvre spéciale (** réservée au **"futurs as"** ) très subtile qui permet à un appareil de ne perdre qu'un ou deux pions "montée" en un seul tour, voire un niveau d'altitude. Elle demande une excellente maîtrise de son appareil pour l'empêcher de piquer du nez et engager une **plongée** ou une **plongée forcée**. Elle utilise impérativement la séquence suivante et impérativement sur un seul tour :



L'appareil perd un pion "montée" sur la deuxième carte .



L'appareil perd deux pions "montée" sur la seconde carte.

Les deux manoeuvres offre la possibilité de "tirer en piqué". Mais seule la seconde manoeuvre offre une carte de dégâts supplémentaire sur la deuxième carte.

### g) Perte d'altitude :

Il est aussi possible à un pilote lambda de faire perdre uniquement un pion "monté" à son appareil sur un tour, sans effectuer de Split-S (ou de Plongée Maîtrisée s'il en est capable). Les appareils de l'époque ayant tendance à facilement piquer du nez et à finir en plongée, le pilote doit impérativement, pour le tour, effectuer trois manœuvres simples ("ligne droite" ou "virage long") et indiquer qu'il descend en plaçant un pion "montée" sous les trois cartes de manœuvre. En revanche, l'avion est soumis aux règles d'interdiction de tir sur un appareil situé au dessus de lui !!! Ces manœuvres ne sont pas considérés comme des piqués.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# D) - Le Pilote

Les règles qui suivent sont censées simuler la gestion d'une carrière de pilote. En effet, tous les appareils de même types ont les même particularités de manœuvres, vitesse, maniabilité et puissance de feu et ne prennent pas en compte les capacités stratégiques et physiques des pilotes qui sont aux commandes de ces derniers. Or chacun sait que sans pilote, un avion ne vole pas ! Voici pourquoi je souhaitais rendre un peu justice à ces chevaliers de l'air, ces héros qui ont marqué l'Histoire. Les règles de carrière ne vont réellement prendre en compte que trois paramètres : Les compétences, les blessures et l'état du pilote et son attitude au combat.

## I - Création du Pilote

Pour créer un pilote, le joueur choisit d'abord un nom et une nationalité, puis un comportement qu'il note dans la section "notes" de sa feuille de pilote. Il choisit ensuite sa ou ses compétences. Il choisit aussi son appareil (en fonction de la date historique de préférence). A ce niveau, c'est un Bleu !

## II - Evolution du Pilote

Pour faire évoluer son pilote au cours de la campagne de jeu, le joueur doit d'abord obtenir des Points de Victoire. Pour obtenir des Points de Victoire, le pilote doit réussir des missions et abattre des appareils ennemis. Le pilote gagne un Point de Victoire par appareil ennemi abattu (voire plus, si il répond à une règle de comportement...) et un ou deux points, voire plus, par objectif de mission accompli ! Mais pour cela, il doit d'abord faire ses preuves au combat et devenir un ***As*** ! Tant qu'il n'est qu'un ***Bleu***, le pilote ne marque pas de Point de Victoire mais comptabilise seulement les avions abattus.

Lorsqu'un pilote abat son cinquième appareil, il devient un ***As***. Il gagne une compétence supplémentaire. Ensuite et seulement ensuite, il peut commencer à évoluer grâce au Points de Victoire. Dès lors qu'il est devenu un ***As***, le pilote peut commencer à engranger les Points de Victoires et gagner de nouvelles compétences. Il obtient une compétence supplémentaire par tranche de ***20 Points de Victoire***. Lorsqu'il a acquis suffisamment de points, il peut aussi changer de statut. Les statuts de pilote sont les suivant :

1. ***Bleu*** : Moins de 5 appareils abattus. A ce niveau le pilote a 1 compétences minimum et 2 pions de compétence.
2. ***As*** : **5 appareils abattus** minimum. A ce niveau le pilote a 2 compétences minimum et 3 pions de compétence.
3. ***As expérimenté*** : **80 Points de Victoire.** Soit 6 compétences minimum et 4 pions de compétence.
4. ***As des As*** : **160 Points de Victoire.** Soit 10 compétences minimum et 5 pions de compétence.

## III - Mort au champ d'honneur

Il peut arriver malheureusement qu'un pilote d'exception soit abattu et tué! C'est le lot de chaque combattant en temps de guerre... Si un ***As*** est tué par un autre pilote, on lui érige une jolie stèle lors d'une cérémonie en grandes pompes (funèbres) et on le remplace par un ***bleu*** ! Dans ce cas, le joueur qui perd son pilote, en recréé un nouveau au niveau ***bleu***.

Si le pilote tué en combat est un ***As expérimenté*** (ayant au minimum **6** compétences), soit le statut d'***As*** et 80 Points de Victoire minimum) il est remplacé par un ***As*** (deux compétences et déjà 5 avions abattus). Tuer un ***As expérimenté*** rapporte 2 Points de Victoire supplémentaires.

Si le pilote tué est un ***As des As*** ( ayant plus de 10 compétences) il est remplacé par un ***As expérimenté***. Tuer un ***As des As*** rapporte 5 Points de Victoire supplémentaires.

## IV - État du Pilote

L'état du pilote ne concerne que son aptitude à piloter.

- ***En service Actif*** : Le pilote est parfaitement apte à piloter et en pleine possession de ses moyens.
- ***Blessé*** : Le pilote peut piloter mais n'est pas en pleine forme. Pour revenir en service actif, le pilote doit rester au sol durant la mission suivante, et se faire soigner ou voler comme observateur ou pilote durant deux missions avec seulement 5 points de vie. Il ne peut utiliser qu'une seule de ses compétences pour la durée de ces deux parties.
- ***Sérieusement blessé*** : Le pilote est dans l'incapacité totale de piloter. Il doit rester au sol et se faire soigner durant les deux missions suivantes pour revenir à l'état ***Blessé***.
- ***Capturé*** : Le pilote n'est pas en service. Pour réactiver un pilote capturer, le joueur doit lui même capturer un pilote ennemi et ainsi permettre un échange. Il est aussi possible d'effectuer une mission de sauvetage...
- ***Mort*** : Le pilote mange les pissenlits par la racine. Il ne reste de lui qu'une jolie stèle à sa mémoire.

## V - Blessures

Il est relativement fréquent qu'un pilote soit blessé par une balle ennemie (ou alliée d'ailleurs...) lors d'un combat aérien. En général, une blessure sérieuse handicape le pilote. Pour simuler cet état de fait, on considère que chaque pilote possède ***10 points de vie***. Lorsqu'il est atteint par une carte "pilote blessé" il en perd ***5.*** Il peut aussi perdre des points de vie si les tirs d'un **As** l'atteignent directement (voir règles plus loin) ou si son appareil est abattu (voir plus haut).

- Si le pilote est entre ***3 et 5 points de vie*** *(inclus)* son état passe à ***Blessé*** : Il n'est plus en mesure d'utiliser toute ses facultés. Il n'utilise donc plus qu'une seule de ses compétences jusqu'à la fin de la partie.
- Si le pilote est entre ***0 et 2 points de vie*** *(inclus)*, son état est ***Sérieusement blessé***. Il n'a pas d'autre choix que de poser


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

son appareil au plus vite et si possible du bon côté de la ligne de front ! Il aura seulement **trois tours de jeu** complets (c'est à dire les 3 tours suivants celui ou il a subit les dernières blessures) pour espérer ramener son épave fumante au bercail et se poser ! S'il se pose du mauvais côté de la ligne de front, il est ***Capturé.*** Si le pilote est trop en altitude pour se poser avant la fin du second tour, son appareil s'écrase. On applique alors les règles d'***appareil abattu*** (voir plus haut). Un pilote qui subit deux cartes "**pilote blessé**" devient ***Sérieusement blessé***.

- ✗ Si le pilote passe ***sous 0 point de vie***, il pousse son dernier soupir et finit lamentablement écrasé dans un champ de marguerites et un amas de débris en fumants! Sa cocarde va orner la carlingue de son adversaire et ce dernier marque un nombre de Points de Victoire dépendant du niveau d'évolution du pilote abattu ! (voir plus haut). Son état devient : ***Mort.***

Certaines conditions peuvent augmenter le nombre de points de vie d'un pilote et/ou le nombre de points de blessures qu'il encaisse lors d'un combat (voir plus loin).

## VI - Comportement

Chaque pilote possède un caractère qui lui est propre, un style de pilotage, une signature ou une manière de combattre particulière. Baracca était chevaleresque, M. Von Richtofen plutôt opportuniste, Fonck un tueur précis et intouchable, Guynemer un pilote d'une rare impétuosité, etc. J'ai retracé quelques grands profils inspirés de ces As qui ont marqué l'histoire afin de personnaliser un peu la manière de combattre des pilotes.

### a) Le Chevalier des Airs (inspiré par Georges GUYNEMER et Francesco BARACCA) :

Le pilote se conduit toujours avec panache et droiture et refuse systématiquement de tuer ses adversaires. Il a pour habitude de ne jamais tirer sur le pilote adverse et d'éviter au maximum de faire exploser leurs appareils.. Il ne pourra jamais être un "***tueur***" et n'utilisera jamais "***d'arme de poing***" ni de "***balles incendiaires***". **Une fois par partie**, quelques soient les conditions, si un pilote adverse meurt sous les balles du chevalier, ce dernier peut lui laisser la vie sauve et le ***capturer***. Un chevalier des Airs démarre avec deux compétences au choix et gagne un Point de Victoire supplémentaire pour chaque pilote ennemi ***capturé.***

### b) La Tête Brûlée (Inspiré par Charles NUNGESSER) :

Le pilote est un véritable risque tout ! Il n'a aucune conscience du danger et fonce toujours tête baissée dans la mêlée. **Une foi par partie,** s'il subit 2 cartes "**pilote blessé**" le pilote n'est que *blessé* et peut encore fuir et poser son appareil. S'il est en état ***blessé***, il participe quand même aux missions, sans pénalité de compétences mais avec ***5 points de vie*** maximum. Il gagne un Point de Victoire supplémentaire par avion ennemi abattu lorsqu'il est en état ***blessé*** ! Une tête brûlée démarre avec une compétence mais n'a pas accès aux compétences d' "***Esquive***".

### c) L'Opportuniste (Inspiré par Manfred Von RICHTHOFEN) :

Le pilote est un véritable vautour. Il n'affronte de préférence que les appareils déjà endommagés et les fuyards ou mieux, les appareils désarmés ! **Une fois par partie,** il bénéficie en sus de tout autre bonus, d'une carte dégât supplémentaire contre un appareil endommagé ayant déjà subit au moins **1 dégât spécial** visible d'un autre pilote (donc contre tout appareil "**en flammes**", "**fumant**") ou tentant de fuir (cette carte ne peut être annulée par aucune compétence). Il gagne un Point de Victoire supplémentaire s'il participe à la chute de l'appareil. L'opportuniste démarre avec une compétence de "**Mécanique**" ou de "**Tir**".

### d) L'Ange gardien :

Le pilote est un père protecteur pour ses coéquipiers. **Une fois par partie,** lorsqu'il porte assistance à un coéquipier visiblement en difficulté ( 3 cartes dégâts minimum ou "**Pilote Blessé**", "**En flamme**", "**Fumant**", "**Moteur touché**"...), il bénéficie en sus de tout autre bonus, d'une carte dégâts supplémentaire contre l'adversaire poursuivant son coéquipier (cette carte ne peut être annulée par aucune compétence). Si l'avion est abattu par l'ange gardien, il gagne un Point de Victoire supplémentaire. L'ange Gardien démarre avec une compétence de "**Mécanique**" ou de "**Tir**".

### e) L'Éperonneur :

Il est souvent plus facile de toucher un appareil en le percutant qu'en lui tirant dessus... Certains pilotes utilisaient parfois l'éperonnage comme technique pour effrayer l'ennemi en combat... Mais peu l'utilisaient réellement dans le but de mettre un appareil ennemi hors service. Pourtant le pilote éperonneur est un *kamikaze* dans l'âme qui n'a aucun scrupule à laisser quelques morceau de son propre appareil dans la bataille ! Mais il n'est pas fou au point de faire cela les yeux fermés ! Le pilote connaît les points forts et les points faibles de chaque appareil qu'il combat. Aussi, **une fois par partie** s'il y a effectivement collision (voir plus haut) lors d'un éperonnage, le pilote donne au hasard l'une de ses deux cartes dégâts à son adversaire. Il subit, alors, lui même une carte dégâts contre 3 pour son adversaire éperonné (les dégâts spéciaux ne sont pas pris en compte, sauf explosion). Et oui ce n'est pas sans risque... Si un avion est abattu de cette manière, l'éperonneur gagne un Point de Victoire supplémentaire. L'éperonneur démarre avec la compétence ***Mécanique***. En revanche il n'a pas accès aux compétences de "***Tir*** ".

### f) Le Soldat (Inspiré de René FONCK) :

Le Pilote est avant tout un soldat, un tueur précis et efficace qui ne répond pas aux règles de chevalerie traditionnellement admise par les pilotes. En revanche, il suit à la lettre le *dicta BOELCKE*. Une fois par partie, lorsqu'il effectue un ***tir en piqué*** ou ***plongée*** (voir plus haut), ce pilote inflige, en plus des dommages supplémentaires indiqués, une carte dégât supplémentaire. Lors de ce tir, les dégâts spéciaux : "**palonnier bloqué**", "**flammes**", "**fumées**" deviennent permanents. Le dégât "**pilote blessé**" devient "**pilote sérieusement blessé**"! Ce pilote gagne un point de victoire supplémentaire si l'appareil est ***abattu***. Le Soldat commence avec une compétence de "**Pilotage**" ou de "**Tir**".

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

### g) L'Artiste (Inspiré de Jean NAVARRE):

Le Pilote est inventif et surprenant dans sa manière de piloter. Il invente régulièrement une surprise déstabilisant son adversaire et l'empêchant ainsi de faire son office. Le Pilote peut lors une fois par partie, annuler un tir de son adversaire même si celui-ci dispose de bonus dus à son profil de pilote. L'Artiste commence avec une compétences de "**Pilotage**".

## VII - Les Compétences

Afin de refléter au mieux les capacités particulières des pilotes et leurs aptitudes physiques ainsi que la possible évolution de celles-ci au fil des affrontements, j'ai adopté un système de compétences proche du Jeu de Rôles et classée par champ de compétences. Les capacités acquises sont souvent cumulatives. En revanche, leur utilisation est limitée. Les joueurs reçoivent, en début de partie, 2 à 8 pions de compétences et en dépense un chaque fois qu'il font appel à une compétence. Lorsqu'il n'en a plus, le joueur ne peut plus utiliser ses compétences. Un Bleu reçoit 2 pions de compétence, un As 4, un As expérimenté 6, un As de As 8.

Pour pouvoir prendre la compétence ultime, le Pilote doit tout d'abord obtenir les 3 autres compétences du même champ de compétence. L'utilisation de la Compétence Ultime est toutefois limitée à 3 fois par partie !

### a) Compétence : "Pilotage "

1. **Acrobate** : Le pilote peut effectuer un Immelmann (moderne) après un virage long, en lieu et place de la ligne droite. Le pilote peut aussi effectuer un virage long en lieu et place de la ligne droite, lors d'une plongée, d'un Split-S ou d'un Immelmann si la première manœuvre était une ligne droite.
2. **Génie** : Le Pilote peut effectuer deux manœuvres en "piqué (losange)" à la suite. En revanche il ne pourra utiliser cette compétence qu'au minimum tous les deux tours sous peine de voir son appareil se déchirer ! On applique, à défaut, la règle d'erreur de manœuvre.
3. **As du Pilotage** : Le pilote peut utiliser les manœuvres spéciales.
4. **Compétence ultime : L'As des As** : Le pilote peut, lors de la phase de mouvement changer la dernière carte de sa programmation, mais impérativement avant que celle (la dernière) de son adversaire ne soit révélée ! En revanche il ne pourra utiliser cette compétence que 3 fois par partie et au minimum tous les deux tours et respecter les règles concernant les manœuvres interdites s'il y a lieu.

### b) Compétence : "Tir":

1. **Très Bon tireur** : S'il est à longue ou courte portée, le tireur peut infliger un bonus "**dégâts +1**" par tir à l'appareil de son adversaire sans avoir à effectuer les deux tirs consécutifs. La règle du "**0**" reste valable. Ce bonus est cumulatif avec d'éventuels autres bonus de dégâts, y compris les tirs consécutifs.
2. **Tireur d'élite** : Au lieu d'infliger le bonus "**dégâts +1**" de tirs consécutifs à l'appareil qu'il cible, le pilote tire les cartes dommages de son adversaire ainsi qu'une carte supplémentaire et choisit celles qu'il inflige à ce dernier. Il pioche donc deux cartes pour une ou trois pour deux et remet la carte inutilisée sous le paquet.
3. **Excellent tireur** : S'il est à courte portée, le tireur peut infliger **un point de dégâts** au pilote par carte de dommage infligé à l'appareil de son adversaire.
4. **Compétence ultime : Tueur** : Le pilote peut cibler plus précisément le pilote adverse. Lorsqu'il est à courte portée, le tireur pioche les deux cartes "dégâts" de son adversaire. Il choisit alors une carte dégâts pour l'appareil et une carte dommage pour le pilote. Si l'une des cartes tirées est "pilote blessé", elle est automatiquement attribuée aux blessures du pilote. Le pilote adverse subit alors le dégâts spécial plus les dégâts indiqués sur la carte! (En général, le pilote devient ***Sérieusement blessé*** !) En revanche il ne pourra utiliser cette compétence que 3 fois par partie.

### c) Compétence : "Mécanique "

1. **Consciencieux** : Le pilote vérifie ses munitions avant chaque départ en mission. Ainsi il peut annuler l'effet d'un "**enrayement rouge**" ou "**enrayements verts**".
2. **Œil de l'expert** : Le pilote peut regarder le paquet de dégâts encaissés par un adversaire ou un allié à portée de vue de son appareil (à moins d'une réglette de distance, ou une demi réglette s'il y a un niveau d'altitude de différence, quelque soit la position des appareils). Il aura aussi la possibilité de voir tous les dégâts spéciaux qu'il inflige lui même, à un adversaire (sans limitation dans l'utilisation des pions de compétence).
3. **Système D** : Lorsqu'il encaisse un premier dégâts spécial "**palonnier bloqué**", le pilote n'en tient pas compte. De plus, lorsqu'il encaisse pour la première fois un dégâts spécial, tel que "**Flammes**", "**moteur touché**", "**fumées**", le pilote n'en applique les effets que pour le tour suivant uniquement. S'il subit ces derniers une seconde fois, ils deviennent tout de même permanents (voir : dégâts spéciaux doublés). Un même dégât spécial ne peut pas être annulé ou réduit deux fois !
4. **Compétence ultime : Bricoleur** : Le pilote n'est pas affecté par l'effet durable d'un dégât spécial doublé. De plus, s'il est affecté par une "**explosion**" il applique simplement le dégâts spécial "**flammes**" pour 3 tours. En revanche, s'il subit une troisième fois le même dégâts spécial, le pilote doit appliquer l'effet permanent (voir : dégâts spéciaux doublés).

### d) Compétence : "Esquive"

1. **Couleuvre** : Le pilote n'est pas affecté par la poursuite ou les bonus "**Dégâts +1**" dus aux tirs consécutifs de visée.
2. **Vipère** : Le pilote est difficile à cibler. Il ne subit que la moitié des dégâts infligés par les tirs ennemis longue portée (arrondi à l'inférieur). Les dégâts spéciaux restent valables.

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

3. **Serpent** : Le Pilote est insaisissable. Il ne subit pas les points de dommage sur les cartes dégâts "**1**" et "**2**". Ils sont considérés comme des "0", sauf sur un tir consécutif en visée (à moins d'être aussi une couleuvre !). En revanche, les **dégâts spéciaux** sont toujours pris en compte.

4. **Compétence ultime : Fantôme** : Le pilote ne peut pas être ciblé personnellement par les compétences de "**Tir**" ou une "arme de poing" ou il ne subit pas les effets de la première carte "**pilote blessé**".

En cas de conflit entre deux compétences de pilote, on applique toujours la solution qui avantage l'attaquant.

## VIII - Équipement

En plus des compétences, j'ai trouvé intéressant de donner accès à quelques "bonus" divers sous forme d'équipement. Ceux-ci n'ont pas de niveau applicable mais certains peuvent être perdu et/ou pris plusieurs fois. Pour être acquis, ces équipements doivent être achetés avec des Points de Victoire. Les points dépensés sont perdus et ne compte plus dans le calcul de niveau des compétences. C'est pourquoi un pilote ne peut acquérir de l'équipement qu'en dépensant les Points de Victoire dépassant la dernière dizaine franchie, soit 3 points si le pilote possède 23 Points de Victoire par exemple. Il ne peut en aucun cas redescendre sous une dizaine déjà atteinte.

1. Extincteur (1): Usage unique. Lorsque l'appareil subit un dégâts spécial "flammes", le pilote peut utiliser son extincteur pour annuler l'effet de la carte. Elle est alors remise au paquet de dégâts. En revanche, les dommages indiqués sont tout de même subits !

2. Gilet pare-balles (2): Usage jusqu'à destruction. Si le pilote est blessé par la carte "pilote blessé", il peut annuler l'effet de cette carte en utilisant le gilet. Les dommages subit par l'avion sont tout de même comptés. Le gilet peut aussi encaisser 5 points de blessure directe (*tueur ou arme de poing*). Il est détruit s'il encaisse effectivement 5 points de dégâts.

3. Balles incendiaires (2): Usage unique. Durant toute la partie, les dégâts infligés aux cible voient leur valeur modifiée comme suit : les "**1**" sont considérés comme "**0**", les dégâts "**2**" et "**3**" deviennent "**4**" et les dégâts "**4**" et "**5**" sont augmentés de "**+1**". De plus les dégâts "**flammes**" durent un tour de plus, soit quatre tours au lieu de trois ! Le dommage "**moteur touché**" provoque le dommage "**fumées**" en plus des contraintes habituelles. Tirées contre un ballons, les balles incendiaires transforme **tous les dégâts spéciaux** (sauf enrayement) en dégâts "**flammes**" !

4. Arme de poing (1) et 6 balles (1): Le pilote possède une arme à feu dans son cockpit. Une fois par tour, tant qu'il a des munitions, et si un avion ennemi se trouve à une demi réglette maximum de lui, le pilote peut faire feu de son arme sur le pilote adverse. Le tireur prend deux cartes **dégâts B** et en choisit une qu'il donne à son adversaire. Le pilote concerné subit les blessures infligés. On ne tient pas compte des dégâts spéciaux sauf "***pilote blessé***".

5. Surplus de Munitions (2): Usage unique. Durant toute la partie, le pilote bénéficie de 50% de munitions supplémentaires. Cet équipement ne peut être pris que si les règles de munitions sont appliquées.

6. Parachute (2): Usage unique. Si son appareil est abattu, le pilote peut sauter dans le vide en priant pour que sa toile se déplie correctement... Il tire une carte dégâts de type A et encaisse personnellement les blessures. Si la carte montre un pilote blessé, le parachute ne s'ouvre pas... Tirez alors deux cartes dégâts de type A supplémentaires par niveau d'altitude (on ne tient alors plus compte des dégâts spéciaux). Si le pilote touche le sol encore en vie, il peut alors être Capturé s'il se trouve dans la zone ennemi, ou bien n'être que Blessé ou Sérieusement blessé et rentrer à la base s'il est du bon côté de la ligne de front. Mais s'il tombe dans le no-man's-land, ses jours seront comptés ! Seule une mission de secours pourra le ramener...


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

## IX - Fiche de Pilote :

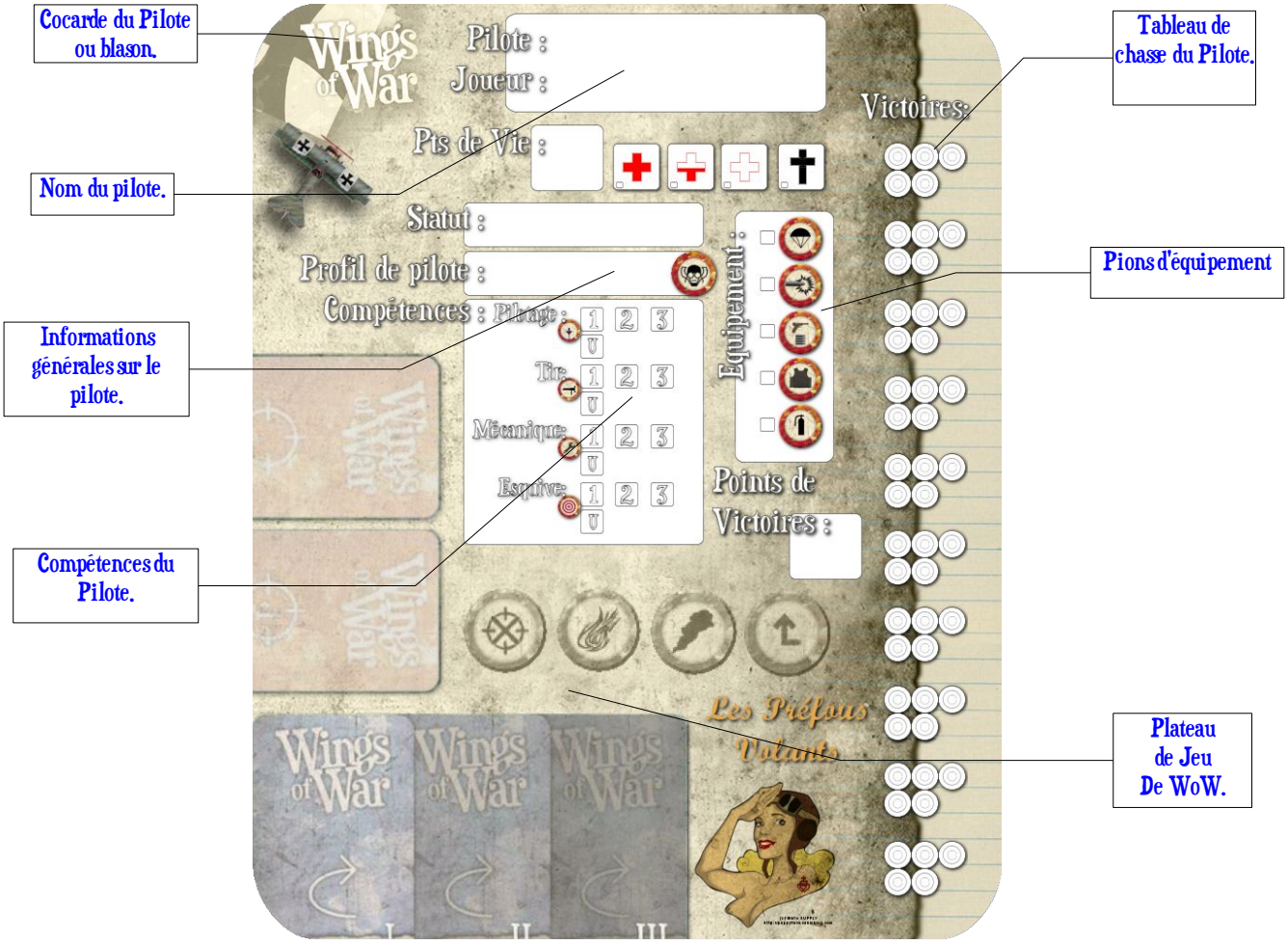



Planche de pions d'équipement:

## X - Une autre manière de jouer :

Il existe une autre manière de jouer les règles de compétences de pilote sans avoir à jouer la création de pilote. en réalité, cette variante permet d'équilibrer une confrontation un contre un avec des appareils radicalement différents en puissance.

On commence par regarder le nombre de points que vaut son appareil :

- ✗ Nieuport 17 : 0 pt
- ✗ Albatros D.III : 1 pt
- ✗ SPAD XIII, : 2 pts
- ✗ Fokker Dr.I, Albatros D.Va, Pfalz D.III/D.IIIa, SS D.III, SS.DIV : 2 pts
- ✗ Sopwith Camel, Sopwith Triplane, Hanriot Hd.1 : 3pts
- ✗ Fokker D.VII, Sopwith Snipe, Se5a, : 4 pts

On fait ensuite la différence de points entre les deux appareils. Le joueur possédant l'appareil le plus faible peut alors choisir un nombre de compétences égal à cette différence de point. Les Compétences ultimes ne peuvent être utilisées dans ce cadre.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# E) - Générateur de Missions

## I - Les Missions

### a) Le type de Mission:

Pour créer une mission jouable à Wings of War, il faut tout d'abord choisir un type de mission. Voici les 4 grands types de mission parmi lesquels choisir. Chaque type de mission impose des obligations qui définissent la réussite ou l'échec de la mission.

**Maîtrise aérienne / Patrouille:**

C'est le type de mission le plus simple. Tout avion ennemi doit être abattu ou forcé de quitter le table. Au moins un appareil du camp vainqueur doit rentrer à la base.

**Reconnaissance/bombardement/mitraillage :**

Il s'agit de survoler/photographier/bombarder/mitrailler un (ou plusieurs) objectif de mission (tranchée, canon AA, mitrailleuse, ballon, bâtiments) situé dans la zone de conflit ou ennemie. Une mission de reconnaissance de photographie ou bombardement nécessite impérativement l'utilisation d'un appareil de reconnaissance biplace avec observateur. La mission de photographie implique également de rentrer à la Base avec l'avion porteur de l'appareil photo. !

**Sauvetage :**

Il s'agit d'atterrir à moins d'une réglette de l'objectif à récupérer, d'y rester un tour de jeu complet puis de décoller pour rentrer sain et sauf à la base. Une mission de récupération nécessite impérativement l'utilisation d'un appareil de reconnaissance biplace sans observateur à l'allée si l'objectif est un être humain ou un objet aussi encombrant.

**Missions spéciales:**

Il s'agit d'un type de mission assez libre qui est défini en fonction des idées des joueurs. Il peut s'agir de Tests Expérimentaux, de vol de prototype, etc.

1. Test Expérimental : **L'avion embarque une arme expérimentale et doit les tirer contre un ballon ou contre un objectif au sol et atteindre obligatoirement sa cible sans forcément le détruire et rentrer impérativement à la base.**
2. Vol de prototype : **L'avion allié se pose en territoire ennemi et son pilote repart avec un appareil "d'avant garde" ennemi. Il doit impérativement le ramener à sa base pour valider le succès de la mission.**

### b) L'aire de Jeu:

Elle est modulée selon la mission et se compose généralement de trois zones : la Zone de l'Entente, la Zone de conflit ou no-man's-land, et la Zone des Empires Centraux. En fonction du type de mission et de son importance on peut redéfinir la taille de ces Zones. Ce sont ces zones qui définissent le camp "agresseur" et le camp "défenseur". On oppose au terme "Ennemi" le terme "Allié" mais ce dernier peut aussi bien qualifier les Empires Centraux que l'Entente. Une aire de Jeu pour plus de 4 joueurs doit idéalement être de 120 cm sur 180 cm.

**Mission en zone de Conflit:**

L'aire de jeu est définie de la manière suivante : la Zone de conflit occupe la moitié centrale de la surface de jeu, ou plus. De part et d'autre de cette zone, une partie de la surface restante représente le camp de l'Entente et une autre, le camp des Empires Centraux. En Zone de conflit, les "camps" sont définis en fonction de la possession des objectifs visés par la mission.

En général, chaque camp défend les objectifs proches de sa zone et attaque les cibles adverses. Pour ces missions, les objectifs possédés par un camp sont placés au maximum à une demi-réglette de distance, de part et d'autre, de la frontière entre la zone de conflit et la zone contrôlée par ce camp et doivent être eux-même à une demi-réglette minimum les uns des autres.

**Mission en zone ennemie:**

L'aire de jeu doit être principalement occupée par la zone ennemie où la mission a lieu. La Zone de conflit doit être présente mais la zone alliée peut être simplement très limitée ou même absente (dans ce cas, c'est le bord de l'aire de jeu qui représente le passage en zone alliée).

Le camp possédant la zone ennemie est défenseur, le camp adverse est agresseur. Les objectifs sont placés à une réglette minimum des bords de la zone ennemie et doivent être eux-même à une demi réglette minimum les uns des autres.

Si l'objectif est un une réglette du bord adverse en territoire ennemi (en territoire profond), le nombre de Point de Victoire qu'il rapporte est doublé.

**Déploiement des appareils:**

Chaque joueur doit déployer son appareil dans son propre camp, à une demi-réglette du bord, à son extrémité de l'aire de jeu, où dans la zone spécifiquement indiquées par les conditions de missions.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# II - Création de Mission:

## a) Points de Mission:

Définir la balance des oppositions et les objectifs est délicat. Voici une méthode personnelle qui semble plutôt bien fonctionner. Il s'agit, pour chaque camp, d'obtenir et de dépenser des Points de Mission. On définit le nombre de Points de Mission en fonction du nombre de joueurs. Chaque joueur possède à la base un capital de 2 pts de mission.

## b) Création de la mission:

Une mission doit avoir au moins un objectif. Un objectif de mission est un élément induisant une action sur l'objectif en question (destruction, photo, survol, capture...) qui définira la réussite ou l'échec de la mission.

On choisit d'abord la date de la mission. Celle-ci va définir quels appareils sont disponibles pour la mission. Les appareils biplaces étant rares, définissez pour eux des périodes d'utilisations plus larges. Utilisez le document "Chronologie" de **Sir_Erickson** pour définir la période de jeu.

Pour générer une mission les joueurs se répartissent en deux escadrilles (une escadrille "active" et une "ennemie"). L'escadrille "active" peut être indifféremment une escadrille de l'Entente ou des Empires Centraux. C'est l'escadrille active qui sert de référence pour le calcul des Points de Mission à répartir entre chaque escadrille.

On suit le tableau suivant, étape par étape, en définissant le type de mission, les conditions d'opposition, les objectifs, etc. Chaque étape rapporte des points bonus ou malus à l'escadrille active ou ennemie. Le nombre de points final permettra à l'escadrille de créer son équipe avec son matériel (appareils, armement, équipement, soutien...).

L'escadrille active choisit le type de mission et le nombre d'objectifs. L'escadrille adverse est libre de déployer ses défenses librement en fonction des points dont elle dispose, mais offre alors des Points de Mission supplémentaires à la première !

| | Points de Mission supplémentaires : | -2 | -1 | 0 | +1 | +2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I | Mission de l'escadrille | | | | | |
| | Patrouille Offensive | | | X | | |
| | Reconnaissance (un objectif) | | | X | | |
| | Photographie (un objectif) | | | X | | |
| | Bombardement (un objectif) | | | | X | |
| | Sauvetage (un objectif) | | | | | X |
| | Mission Spéciale (selon difficulté) | | | X | X | X |
| II | Conditions d'opposition | | | | | |
| | Équilibre des Forces | | | X | | |
| | Avantage à l'escadrille active (par avion supplémentaire) | X | | | | |
| | Avantage à l'ennemi (par avion supplémentaire) | | | | | X |
| | Mission en Solo (cumulatif avec les précédents) | | | | | X |
| III | Objectifs | | | | | |
| | Reconnaissance (pour 2 objectifs supplémentaires) | | | | X | |
| | Photographie (par objectif supplémentaire) | | | | X | |
| | Bombardement (par objectif supplémentaire) | | | | | X |
| IV | Défenses Terrestres alliées | | | | | |
| | Tranchées (pour 3) | | X | | | |
| | CAA (pour 2) | | X | | | |
| | DCA (pour 1) | | X | | | |
| | Ballon (pour 1) | | X | | | |
| | Ballons avec filet | X | | | | |
| | Défenses Terrestres Ennemies | | | | | |
| | Tranchées (pour 3) | | | | X | |
| | CAA (pour 2) | | | | X | |
| | DCA (pour 1) | | | | X | |
| | Ballon (pour 1) | | | | X | |
| | Ballons avec filet | | | | | X |
| V | Zone de mission | | | | | |
| | Au dessus de la zone de conflit (no-man's land) | | | X | | |
| | En zone alliée | | X | | | |
| | En zone ennemie proche | | | X | | |
| | En zone ennemie profonde | | | | X | |


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

*Exemple :* *Escadrille active : Jasta 85 – Allemagne. (3 joueurs)*
*Escadrille ennemie : SPA 85 – France. (4 joueurs)*
*L'escadrille active effectue une mission de reconnaissance photographique en territoire ennemi. Elle doit photographier 2 objectifs défendus par 2 CAA et une DCA.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Calcul des Points de Mission :* | *Mission:* | *Photographie (un objectif):* | *0* |
| | *Objectifs:* | *un objectif supplémentaire :* | *+1* |
| | *Opposition:* | *Avantage ennemi (un appareil)* | *+2* |
| | *Défenses Terrestres Ennemies:* | *2 CAA et 1 DCA* | *+2* |
| | *Zone de Mission:* | *Territoire ennemi proche* | *0* |
| | | ***Total:*** | ***5 pts*** |

*L'escadrille active (la Jasta 85) dispose donc de 11 pts ( 3 J. x 2 pts + 5 pts) . L'escadrille ennemie (la SPA 85) dispose de 8 pts.(4 J. x 2pts)*

Il est toujours possible, pour l'escadrille ennemie de demander des Points de Missions supplémentaires à hauteur d'un point supplémentaire par joueur. Mais le même nombre de points est versé à la réserve de Points de Mission de l'escadrille active.

Les Points de Missions ainsi acquis par les deux escadrilles et leurs pilotes sont ensuite dépensés pour le déploiement des forces en jeu :

### Les Coûts de déploiement (en Points de Mission):

| | |
|---|---|
| Appareil monoplace d'époque | 1 Pt |
| Appareil monoplace ancien | 0 Pt |
| Appareil monoplace d'avant garde | 3 Pts |
| Appareil de reconnaissance armé d'une grappe de bombes pour le bombardement | 2 Pts |
| Ballon | 3 Pts |
| 2 Ballons avec filet | 5 Pts |
| Bombe pour un chasseur (une seule) / Deux lots de roquettes pour un chasseur | 1 Pt |
| Une grappe de Bombes supplémentaires pour biplace (3 Bombes) | 1 Pt |
| Un Pilote avec statut de Bleu / Un observateur | 1 Pt |
| Un pilote avec statut d'As / d'As expérimenté / d'As des As | 2 / 5 / 10 Pts |

Les Points de Mission non dépensé à cette étape peuvent servir plus tard pour les renforts (voir plus bas).

### c) Mise en place:

Les éléments de mission (CAA, DCA, objectifs...) sont ensuite placés sur l'aire de jeu en suivant les règles de placement précédemment énoncées. Ces éléments ne coûtent pas de Point de Déploiement. Les deux camps s'isolent pour mettre au point leurs stratégies.

Deux possibilités scénaristiques s'offrent aux joueurs. Si la zone a déjà été survolée par un avion de reconnaissance allié, les joueurs de ce camp connaissent l'emplacement des différents éléments, le camp ennemi gagne un Point de Mission supplémentaire. Sinon, ils ne connaissent ni l'emplacement de l'objectif de mission ni celui de ses défenses, la stratégie se monte alors à l'aveuglette.

Une fois les stratégies établies, les joueurs placent leur appareil sur l'air de jeu, toujours en respectant les règles de placement vues plus haut.

## III – Conditions de victoire et attribution des Points:

### a) Gain des Points de Victoire :

Le camp défenseur n'a souvent que deux objectifs de mission : la suprématie aérienne et la défense des objectifs. Le camp agresseur doit atteindre l'objectif de mission et selon les cas, rentrer à la base ! Les Points de Victoire sont attribués à l'escadrille ou aux pilotes, selon les cas, de la manière suivante:

| | |
|---|---|
| Appareil ennemi abattu ou mis en fuite par un autre appareil | 1 Pt – Pilote |
| Appareil ennemi abattu ou mis en fuite par un éléments de défense | 1 Pt – Escadrille |
| Appareil de reconnaissance ennemi abattu ou mis en fuite | 1 Pt - Pilote et Escadrille |
| Tranchée, CAA ou DCA détruite | 1 Pt – Escadrille |
| Ballon détruit / En flammes / endommagé | 5 / 3 / 1 Pts – Escadrille / 1 / 1 /0 Pt – Pilote |
| (Agr.) Objectif de mission de reconnaissance atteint | 2 Pts – Escadrille / 1 Pt - Pilote |
| (Agr.) Objectif de mission de bombardement détruit / endommagé | 3 / 1 Pts – Escadrille / 1 / 0 Pt - Pilote |
| (Agr.) Objectif de mission récupéré | 3 Pts – Escadrille / 1 Pt - Pilote |
| (Agr.) Objectif de mission en territoire ennemi profond | X2 |
| (déf.) Objectif de mission indemne / endommagés | 3 Pts / 1 Pt – Escadrille |
| (déf.) Échec de la mission adverse | 1 Pt par Pilote défenseur |

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

Les règles de campagne utilisant la création de pilotes peuvent modifier l'attribution des Points de Victoire.

Dans le cadre de missions hors Campagne, les Points de Victoire gagnés par une équipe sont répartis équitablement entre chaque pilote survivant et servent de Points de Compétences pour faire évoluer le pilote en sus de ceux personnellement gagnés.

Si une Campagne est en cours [voir plus bas] l'ensemble des Points de Victoire remporté par l'équipe sert ultérieurement comme Points de Campagne à l'achat de ressources ou de réserve de Points de Mission pour de futures missions. Les Points de Victoire gagnés par un pilote tué au combat sont reversés à son escadrille comme Points de Campagne.

### b) Conditions d'homologation d'une victoire en Dogfight:

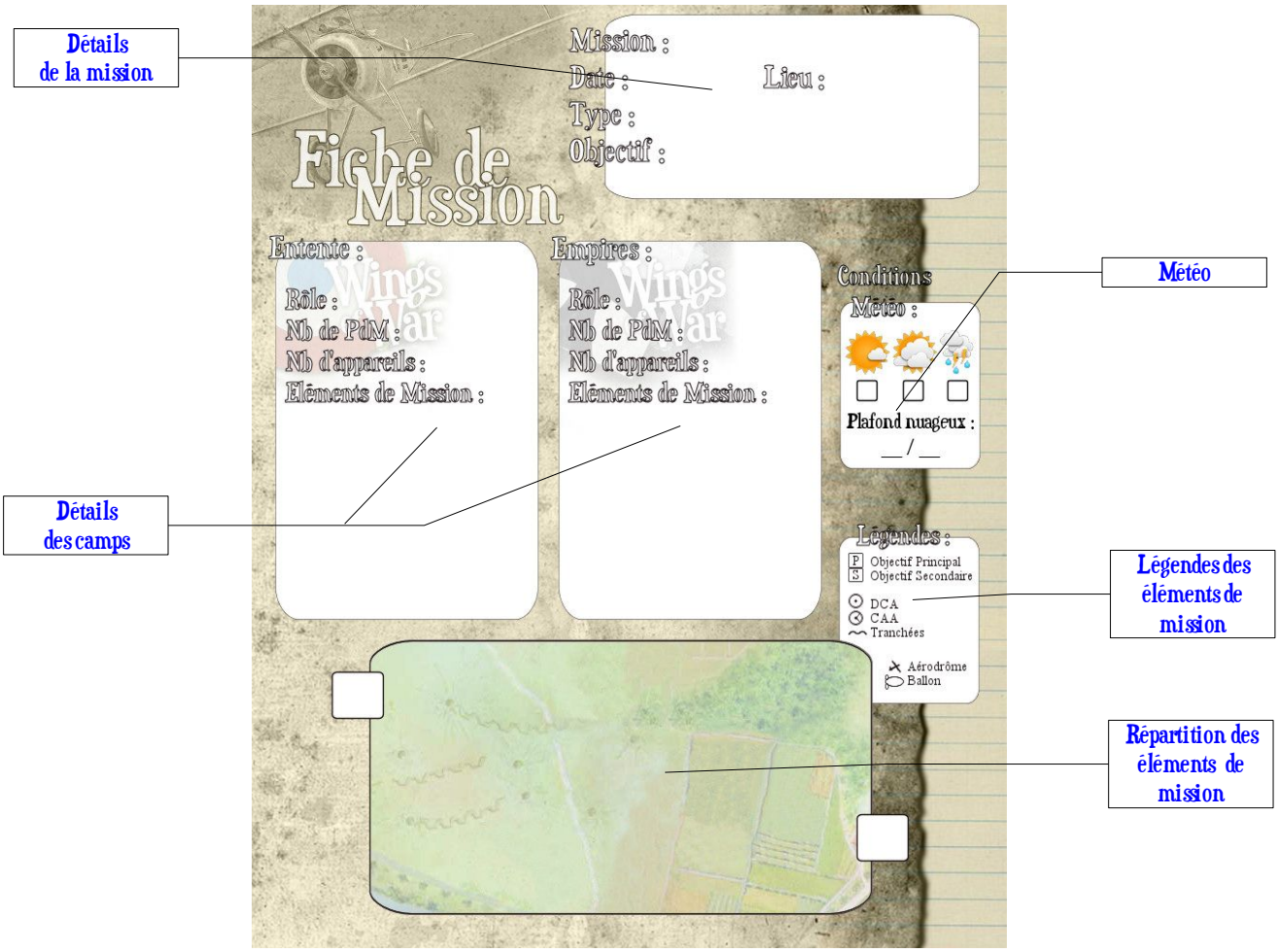
En règle générale, si un pilote abat un appareil ennemi, il comptabilise cette victoire dans son carnet de vol. Mais, en fonction de son pays, l'homologation de cette victoire est plus ou moins facile. Pour simplifier et harmoniser l'homologation, on utilise la règle suivante : le pilote qui abat un adversaire en territoire ennemi ou neutre doit impérativement avoir un témoin survivant de cette victoire personnelle pour son homologation officielle. Si l'avion est abattu en territoire allié il est homologué d'office. L'homologation ne sert qu'à ajouter la cocarde sur son tableau de chasse. Les Points de Victoire sont systématiquement attribués lors de l'attribution des Points de Victoire.

Si plusieurs pilotes participent à la chute d'un appareil ennemi, la victoire est homologuée pour le pilote qui tire le dernier sur cet appareil. En cas de litige, sur l'homologation, elle est donnée aux deux pilotes qui ont le plus activement participé à la chute de l'ennemi. Les Points de Victoire sont donnés à chaque pilote impliqué ou versés au capital de l'escadrille. Un Ballon détruit ou "en flamme" entraîne automatiquement une homologation pour le ou les pilotes ayant provoqué sa chute.

## IV - Les Renforts en cours de mission:

Si un camp possède une réserve de Points de Mission après l'établissement de l'opposition, cette réserve peut permettre l'attribution de renfort en cours de mission. Si un pilote est abattu lors de la mission, le joueur peut utiliser un partie ou tous les points restant en réserve pour prendre les airs avec un nouvel appareil (et un nouveau pilote le cas échéant) pour son coût en Points de Mission, mais après les deux tours complets de jeu suivants son élimination. Si un appareil endommagé revient dans son camp (il est alors considéré comme en fuite...), il peut être remplacé par un appareil en bon état pour la moitié de son coût si c'est un monoplace et pour 2 Pts de mission si c'est un biplace. Le pilote peut rester le même, mais là encore il devra attendre 2 tours complets de jeu avant de revenir.

Les Points de Mission non dépensés pour les renforts en cours de mission sont perdus.





(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# F) - Jouer une campagne:

Pour jouer une campagne sur plusieurs scenarii, on utilise un système de création reprenant sensiblement les mêmes éléments d'attribution des points et coûts de créations que pour une simple mission. Mais chaque camp doit d'abord constituer sa propre escadrille et son stock de ressources dans lequel elle puisera les appareils, pilotes et matériel nécessaire aux missions.

## I - Constituer une escadrille:

Chaque joueur commence par choisir son camp. Il est conseillé d'équilibrer les escadrilles au début de la campagne mais l'équilibre pourra évoluer en cours de jeu en fonction des points gagnés et des pertes subites par les deux camps. Chaque camp commence la Campagne avec des Points de Campagne. Il s'agit simplement d'une réserve de Points qui permet la création de l'escadrille de départ. Les Points de Campagne de chaque camp sont de 6 fois le nombre de joueur du camp . En fonction de la période de jeu, l'un des deux camps peut bénéficier d' 1D10 points supplémentaires.

### Tableau des ressources:

| | |
|---|---|
| Avions et Aérostats | |
| Appareil monoplace d'époque | 1 Pts |
| Appareil monoplace ancien ( par 2 ) | 1 Pt |
| Appareil monoplace d'avant garde | 3 Pts |
| Appareil de reconnaissance | 2 Pts |
| Ballon | 3 Pts |
| Deux ballons avec filet | 7 Pts |
| Armement et Munitions | |
| Lot de 5 Bombes pour chasseur / lot de 10 jeu de roquettes pour chasseur | 2 Pt |
| Lot de 5 grappes de Bombes pour biplace (3 Bombes) | 2 Pt |
| Munitions pour mitrailleuses ( 1 caisse soit 10 sorties aériennes pour un appareil ) | 1 Pt |
| Munitions explosives pour mitrailleuses ( 1 caisse soit 5 sorties aériennes pour un appareil ) | 1 Pt |
| Personnel | |
| Un Pilote démarrant avec statut de Bleu | 1 Pt |
| Un pilote démarrant avec statut d'As / d'As expérimenté / d'As des As | 2/ 3 / 6 Pts |
| Une équipe de Mécaniciens | 1 Pt |
| Fournitures | |
| Équipement personnel [ parachute, extincteur, gilet pare-balle, pistolet et munitions ] ( par 5 unités d'un type ou 1 lot des 5 équipements ) | 2 Pts |
| Fuel ( 1 cuve, soit 10 sorties aériennes pour un appareil ) | 1 Pt |
| Pièces de rechange ( 5 réparations ) | 1 Pt |
| Éléments de défense au sol : | |
| Tranchées ( par 9 ) | 2Pts |
| CAA ( par 6 ) | 2 Pts |
| DCA ( par 3 ) | 2 Pts |

Ces points permettent donc de créer l'escadrille de chaque camp avec l'ensemble des éléments qui la constituent : ses ressources en homme et en matériel. L'aérodrome est offert ! Les Points de Campagne non dépensés sont versés dans la réserve de Points de Campagne.

Le Score Total de Campagne de chaque escadrille commence à 0.

## II - Les missions:

### a) Points de Mission:

Pour chaque mission jouée en campagne on utilise le méthode de création de mission déjà présentée mais avec quelques modifications. On définit toujours le nombre de Points de Mission en fonction du nombre de joueurs. Chaque joueur possède pour chaque nouvelle mission un capital de 2 pts de mission. Mais on y ajoute les points gagnés lors des missions précédentes qui ont été gardés en réserve.

### b) Création de la mission:

C'est là encore, le système de création précédemment présenté qui est utilisé.


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

On suit le tableau de création de missions, étape par étape, en définissant le type de mission, les conditions d'opposition, les objectifs, etc. Chaque étape rapporte des points bonus ou malus à l'escadrille active ou ennemie. Le nombre de points final permettra à l'escadrille de créer son équipe avec son matériel (appareils, armement, équipement, soutien...). L'utilisation des points mis en réserve lors de précédentes missions permet, à la fin de la création de la mission, d'augmenter le nombre de points utilisables par les deux camps lors du déploiement de ses forces.

Il est important de se souvenir que l'évolution personnelle des pilotes peut influencer grandement le nombre de points nécessaires pour le déploiement de ces pilotes. Un As coûte 2 points de déploiement tandis qu'un bleu ne coûte rien.

De même, certains éléments de mission comme les éléments de défense terrestres ne coûtent pas de points de déploiement. En revanche, ne peuvent être déployés par les deux camps que les forces qu'elles ont en réserve dans leurs aérodromes respectifs !

### c) Gain des Points de Victoire :

Les règles de jeu en campagne utilise les même conditions d'attribution de Points de Victoire.

Lors d'une Campagne en cours l'ensemble des Points de Victoire remporté par l'équipe sert ultérieurement comme Points de Campagne à l'achat de ressources ou de réserve de Points de Mission pour le déploiement des forces lors de futures missions. Tous les Points de Campagne gagnés par une escadrille sont ajoutés à son Score Total de Campagne et à sa réserve. Seule la réserve peut être utilisée pour l'achat de ressources et pour augmenter la réserve de Points de Mission. Le Score Total de Campagne ne sert que de score de référence pour le déroulement de la Campagne.

Les Points de Victoire gagnés par un pilote servent uniquement à son évolution personnelle comme Points de Compétences.

Les Points de Victoire gagnés par un pilote tué au combat sont reversés à son escadrille comme Points de Campagne.

Les profils de pilotes peuvent modifier l'attribution des Points de Victoire.

## III - Déroulement de la Campagne

La première étape est avant tout de répartir les joueurs en deux camps et de créer les aérodromes et escadrilles.

### a) Escadrille active ou Escadrille défensive:

La première mission est définie par l'un des deux camps qui devient l'escadrille active pour la mission. Choisir la première escadrille active peut se faire par décision unanime des joueurs ou par tirage aléatoire.

L'escadrille active choisit le type de mission et le nombre d'objectifs à réussir pour la mener à bien. L'escadrille adverse est libre de déployer ses défenses librement en fonction des points et réserves dont elle dispose, mais offre alors des Points de Mission supplémentaires à la première. De plus, elle peut aussi permettre à l'escadrille active de gagner plus de Points de Victoire.

La position d'escadrille active ou d'escadrille défensive peut alterner selon deux critères :

1. Réussite de la mission précédente : L'escadrille active reste la même et procède à nouveau au choix de la mission. En cas d'échec de la mission précédente, c'est l'autre escadrille qui devient active pour la prochaine.
2. Perte d'effectif : Si une escadrille perd la moitié ou plus de ses effectifs en vol (pilote tué, sérieusement blessé ou capturé) lors d'une mission, elle ne peut en aucun cas devenir escadrille active lors de la mission suivante.

### b) Entre deux missions:

Entre deux missions, il est possible de procéder à plusieurs actions :

1. Un appareil endommagé lors d'une mission peut resservir pour la suivante, mais il doit être ramené en zone alliée et réparé par un mécanicien pour un coût de 1 Point de Campagne en réserve par dégâts spécial subits sous condition d'avoir une équipe de mécaniciens et des pièces de rechange. Une réparation simple (sans dégât spécial) est gratuite mais nécessite tout de même un mécanicien.
2. Un pilote blessé ou sérieusement blessé doit se faire soigner (voir règles sur les pilotes).
3. L'escadrille peut dépenser des Points de Campagne en réserve pour reconstituer ses réserves en ressources ou en acheter de nouvelles. Mais il n'est possible de reconstituer qu'une seule ressource de chaque type entre deux missions. De plus, il n'est possible d'acquérir qu'une seule et unique ressource nouvelle à la fois.

### c) Objectifs Majeurs:

Afin de donner un souffle dramatique plus important à la Campagne, il est intéressant d'utiliser des objectifs majeurs lors de la création des missions. Ces O.P. sont de quatre types : Gare, Entrepôt, Usine et Aérodrome.

La destruction de ses objectifs majeurs n'apportent pas de points supplémentaires à l'escadrille qui les attaque mais pénalise l'escadrille adverse.

1. La Gare : Le coût de reconstitution des effectifs en personnel est doublé.
2. L' Usine : Le coût de reconstitution des réserves en avions ou aérostats est doublé.
3. L' Entrepôt : Le coût de reconstitution des réserves en Munitions et Fournitures est doublé.
4. L' Aérodrome : Voir ci-après.

La destruction d'un Objectif Majeur n'empêche cependant pas l'acquisition de nouveau matériel (matériel n'ayant jamais été acquis précédemment par l'escadrille) mais affectera de la même manière son réapprovisionnement.

Pour pouvoir procéder à la destruction d'un Objectif Majeur, il faut impérativement réussir une mission de reconnaissance photographique sur cet objectif puis rester Escadrille Active pour la mission suivante et procéder au bombardement. Chacun de ses

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

objectifs possède **10 points de structure**.

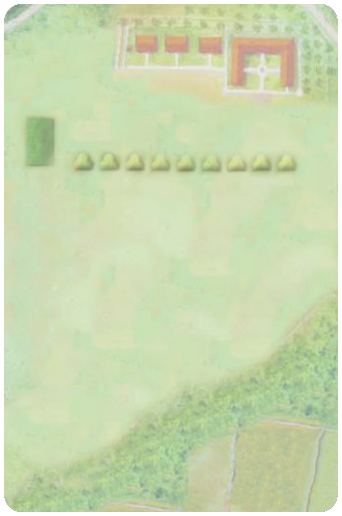
### d) Victoire finale:

La Campagne se termine lorsque l'un des deux camps décide qu'il n'est plus en mesure d'assumer une mission et/ou que son Score Total de Campagne devient inférieur à 1/3 de celui de l'escadrille adverse.

Il est possible de définir comme point final de la Campagne la destruction par bombardement de l'aérodrome ennemi. Mais pour pouvoir procéder à ce bombardement, l'escadrille active doit impérativement réussir une reconnaissance lors de la mission précédant l'assaut final. De plus, cette mission de reconnaissance ne peut avoir lieu que si l'escadrille ennemie est affaiblie (plus assez de points pour constituer son escadrille complète) ou si l'escadrille active possède un Score Total de Campagne supérieur à deux fois celui de l'escadrille ennemie.

## IV - Nouveaux éléments et cartes :

Voici quelques cartes d'objectif destinées à être utilisées en Campagne ou en mission :



Aérodrome Empires

Aérodrome Allié

Hangars à Ballon / Entrepôts

Gare

Usine



(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

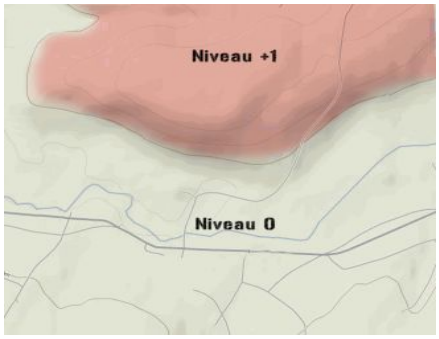
# V - La gestion du Relief :

Gérer un système de relief pour Wings of War semble particulièrement compliqué du fait de l'utilisation de cartes et de socles pour simuler les déplacements et les combats. Mais il est possible de simuler le relief sur une surface plane en jouant sur les modifications du plancher.

On fixe pour ce faire le plancher 0, qui correspond au plancher de la surface plane la plus basse de l'aire de jeu sur laquelle on a préalablement placé les zones de relief (comme une colline, une vallée encaissée, une falaise...). Pour signifier le changement de plancher, on indique grâce à un marqueur le niveau d'altitude du plancher sur chaque zone de relief, soit 1 niveau d'altitude pour environ 300 m d'élévation. Ce niveau d'altitude indiqué devient le niveau minimum que doit avoir l'appareil pour franchir le relief. L'altitude de l'appareil est toujours calculée à partir du plancher le plus bas, le plancher 0, afin de facilité au maximum les calculs de différence d'altitude entre appareil.

Voici quelques exemples pour éclaircir l'utilisation du relief :

## a) La colline :




Ici, la zone la plus basse de l'air de jeu est une plaine. Le seul relief est un plateau qui surplombe la plaine de 200 ou 250m. On considère que le plancher d'altitude du plateau est au niveau 1 d'altitude.

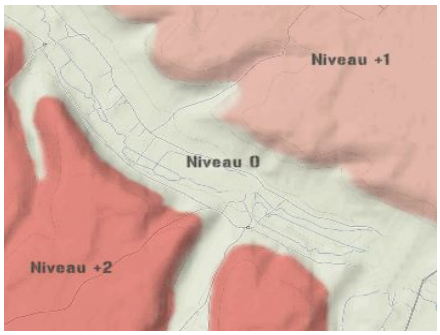
Chaque appareil se trouvant dans la plaine, peut voler au dessus du niveau 0 sans contrainte autre que celles dictées par les règles classiques.

En revanche, si un appareil veut voler au dessus du plateau, son altitude minimum doit impérativement être supérieure au niveau 1 (soit deux picots d'altitudes + 1 pion "montée".)

De ce fait, le plancher de l'appareil qui survole le plateau est modifié de 1 niveau.

Car même s'il vole au niveau 1 d'altitude par rapport à la plaine, il n'est plus qu'au niveau 0 par rapport au plateau.

## b) La Vallée :




Ici, deux zones sont surélevées. L'une, au nord est au niveau 1 d'altitude et l'autre, au sud, au niveau 2 d'altitude.

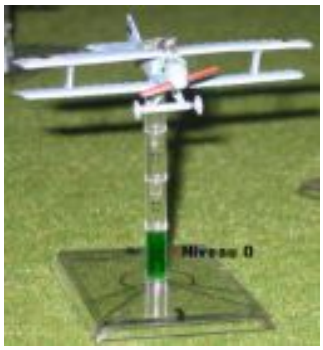
Un appareil volant à une altitude de 1 + un pion "montée" dans la vallée, peut survoler en rase-motte la partie nord car il vole au dessus du plancher de cette zone.

En revanche, s'il souhaite survoler la partie sud, il devra impérativement monter à une altitude supérieure à 2 (3 picots + un pion "montée") pour la survoler en rase-motte.

Si l'appareil ne prend pas un niveau d'altitude suffisant, il s'écrase lamentablement contre la paroi rocheuse !

Il est relativement simple de symboliser le changement de plancher dû au passage d'un relief. Il suffit pour cela d'utiliser un picot d'altitude peint en vert (ou rose bonbon si vous voulez...). Sur une surface de jeu au niveau 0, le picot vert est placé en premier sur la base (le premier picot symbolise toujours le niveau du sol, soit l'altitude 0). Si le plancher augmente de +1, le picot vert est élevé lui aussi de 1, mais on ne modifie pas le nombre total de picot de l'appareil. Si le plancher est de +2, le picot est placé en troisième position en partant de la base et ainsi de suite.

Ainsi, tous les appareils en jeu garde la même référence de niveau d'altitude par rapport au niveau 0. Mais le passage de relief est facilement visualisé grâce au picot vert et donc facilement assimilé pour chaque appareil. Individuellement, c'est le plancher du relief qui compte pour gérer l'altitude de l'appareil vis à vis de ce relief. Mais globalement, c'est toujours le plancher au niveau 0 qui est pris en compte pour l'altitude globale de l'appareil et les différences d'altitude entre avions !




L'appareil survole une zone dont le plancher est au niveau 0.

L'appareil survole une zone dont le plancher est au niveau +2.

# VI - Les Conditions Météorologique :

## a) La couverture nuageuse :

Durant la Grande Guerre, les missions était souvent rythmé par le temps et le climat. Il n'était pas sans risque, à l'époque, de sortir par gros temps, ni même par temps de pluie. Le vent, les nuages et les précipitations rendaient pénible la vie des premiers pilotes de combat. Mais les conditions climatiques avaient aussi un rôle tactique important pour certaines missions. Il était possible pour une escadrille d'approcher un objectif sous couvert des lourds cumulus, mais impossible pour un appareil de reconnaissance de faire son


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

travail dans un ciel trop bas sans risquer d'être criblé de balles de CAA ou d'obus de DCA ! En règle général, les pilotes volaient donc de préférence par temps clair ou par nébulosité moyenne.

Pour obtenir un système de règle facilement utilisable et rapide, trois types de condition météorologique seront retenus :

1. Temps Clair : Peu ou pas de nuage, vent faible à moyen, conditions parfaites pour voler.
2. Nébulosité Moyenne : Couverture nuageuse moyenne, Vents moyens, pluies fréquentes. Vols possibles sans trop de risque.
3. Gros Temps : Couverture nuageuse basse et dense, vents parfois violents, pluie fréquentes, conditions de vol dangereuses (cf: Vol par gros temps)

Le tableau suivant permet de tirer aléatoirement les conditions météo en fonction de la saison durant laquelle se déroule la mission ou la campagne. Le tirage peut être effectué avant chaque départ en mission. On tire une carte au hasard dans le deck de **dégâts A**. Les chiffres indiqués entre parenthèse indique les limites basses et hautes de la couverture nuageuse, c'est à dire l'altitude basse à laquelle les nuages commencent et l'altitude haute à laquelle ils se terminent. Un appareil qui ne désire pas voler dans la couverture nuageuse doit donc voler sous l'altitude basse indiquée ou au dessus de l'altitude haute. Voler dans la couverture nuageuse par gros temps peut être lourd de conséquences... De plus, par Nébulosité Moyenne ou par Gros Temps, il n'est pas impossible qu'aucune patrouille ennemie ne soit de sortie... Si la carte révélée porte un dégât spécial disposera d'un avantage tactique "la voie est libre" (cf: Avantages tactiques)

### Tableau des conditions météo.:

| Tirage de Carte | Fréquence | Hivers | Printemps | Eté | Automne |
|---|---|---|---|---|---|
| 0 ou 1 | Régulier | Gros Temps (3/9) | Nébulosité Moyenne (4/7) | Temps Clair | Nébulosité Moyenne (3/9) |
| 2 ou 3 | Courant | Nébulosité Moyenne (3/6) | Temps Clair | Gros Temps (3/12) | Gros Temps (3/9) |
| 4 ou 5 | Rare | Temps Clair | Gros Temps (3/9) | Nébulosité Moyenne (6/9) | Temps Clair |

Les chiffres indiqués entre parenthèse indique les limites basses et hautes de la couverture nuageuse, c'est à dire l'altitude basse à laquelle les nuages commencent et l'altitude haute à laquelle ils se terminent. Un appareil qui ne désire pas voler dans la couverture nuageuse doit donc voler sous l'altitude basse indiquée ou au dessus de l'altitude haute. Voler dans la couverture nuageuse par gros temps peut être lourd de conséquences...

### b) Voler par Nébulosité Moyenne :

Si une escadrille décide de voler par Nébulosité Moyenne, elle s'expose aux pluies et aux vents. Durant une mission dans ces conditions météorologiques, les poursuites sont impossibles. Les bombardement, les reconnaissances et les reconnaissances photographiques ne peuvent en aucun cas être effectués depuis la couverture nuageuse.

### c) Voler par Gros Temps :

Si une escadrille décide de voler par Gros Temps, malgré les recommandations en vigueur, elle devra en subir les conséquences, tout comme les appareils adverses qui décideront de venir les intercepter. Les vents, les variations de pression atmosphérique, la pluie, tout contribue à rendre la vie impossible au pilote et fait subir à son appareil des contraintes violentes qui peuvent le disloquer aussi efficacement qu'un obus de Flak, en particulier si l'appareil est pris dans un gros cumulus !

Chaque pilote volant par Gros Temps, hors couverture nuageuse, tire au début de chacun de ses tours une carte du deck de **dégâts B**. Il tire aussi une carte après chaque manoeuvre particulière : un Immelmann, un Split-S, un piqué, une montée et une plongée.

1. Si le chiffre obtenu est un **0** ou un chiffre pair, il ne se passe rien.
2. Si le chiffre est un chiffre impair, l'appareil subit **1 Pt de dégât**. Les dégâts spéciaux ne sont pas pris en compte.

Si un pilote décide de voler dans la couverture nuageuse, il prend encore plus de risques. Il tire au début de chacun de ses tours, dans la couverture nuageuse, une carte du deck de **dégâts B**. Il tire aussi une carte après chaque manœuvre particulière effectuée dans la couverture nuageuse: un Immelmann, un Split-S, un piqué, une montée et une plongée.

1. Si le chiffre obtenu est un **0**, il ne se passe rien.
2. Si le chiffre est un chiffre impair, l'appareil subit **1 Pt de dégât**. Les dégâts spéciaux sont pris en compte.
3. Si le chiffre est un chiffre pair, l'appareil subit **2 Pts de dégât**. Les dégâts spéciaux sont pris en compte.

### d) Avantages tactiques

La couverture nuageuse et les conditions météorologiques peuvent influencer l'équilibre tactique des escadrilles. Avancer à couvert des nuages vers l'objectif sans être vu, ou patrouiller dans un ciel clair peuvent donner l'avantage à l'un ou l'autre des deux camps. Voici quelques exemples d'avantages ou d'inconvénients dus aux conditions météorologiques.

1. Voler à couvert des nuages : Cette tactique est à la fois avantageuse et problématique. Le pilote peut effectivement voler sans être vu des défenses ou patrouilles ennemies, mais il est aussi incapable de se repérer correctement. Lorsque des appareils volent sous couvert des nuages on applique les règles déjà vues plus haut. Les programmations pour ces appareils sont faites sur papier tant qu'aucune manœuvre ne les fait sortir de la couverture. De plus, si aucune patrouille ennemie n'est

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

de sortie, l'avantage tactique "la voie est libre" s'applique à compter du tour suivant celui durant lequel le premier appareil sort sous la couverture.

2. La Voie est libre : Par Nébulosité Moyenne ou Gros Temps, il n'est pas rare que les pilotes restent au repos. Dans ces conditions, les dispositifs d'alertes sont aussi moins efficaces à cause du manque de visibilité. Dans ces conditions, l'escadrille active ou offensive dispose de deux tours de jeu complets d'avantage tactique sur l'escadrille défensive à compter du tour suivant celui durant lequel elle franchit la frontière de la zone ennemie ou sort de la couverture nuageuse. Durant ces deux tours, les joueurs de l'escadrille avantagée programment leurs actions normalement. En revanche, les joueurs de l'autre escadrille ne peuvent jouer qu'une seule carte par tour durant ces deux tours. Les manœuvres d'Immelmann et les Split-S ne sont pas autorisées pour cette escadrille.

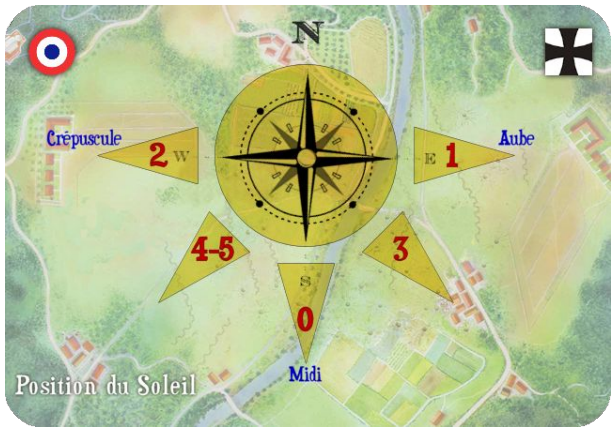
3. Dispositif d'alerte efficace : Pas Temps Clair uniquement, les observateurs et patrouilleurs ont un avantage certain pour voir arriver l'ennemi de loin. Dans ces conditions, l'escadrille défensive cherche à profiter de l'effet de surprise et dispose de deux tours de jeu complets d'avantage tactique sur l'escadrille active ou offensive à compter du tour suivant celui durant lequel cette dernière franchit la frontière de la zone à défendre. Durant ces deux tours, les joueurs de l'escadrille avantagée programment leurs actions normalement. En revanche, les joueurs de l'autre escadrille ne peuvent jouer qu'une seule carte par tour durant ces deux tours. Les manœuvres d'Immelmann et les Split-S ne sont pas autorisées pour cette escadrille. Cette règle peut être remplacée par celle relative à la position du soleil.

### e) Position du soleil

Le soleil est une donnée importante dans les combats aériens, surtout dans ceux des deux guerres mondiales. Il était un allié précieux pour les pilotes qui l'avaient dans le dos... et de ce fait un inconvénient majeur pour les autres ! La luminosité du soleil permettaient, en effet, de masquer l'approche d'une escadrille entière aux yeux des observateurs et des pilotes ennemis.

Traduire ce phénomène en jeu n'est pas facile et ne doit pas alourdir le système de jeu. Il est donc préférable de garder cette option pour une utilisation tactique visant à obtenir le fameux effet de surprise, mais seulement dans deux cas particuliers : par temps clair et par nébulosité moyenne si les appareils volent au dessus de la couche nuageuse.

1. On tire la position du soleil en tirant la première carte du deck de **dégâts A**. L'avantage revient au camps qui a le soleil de son coté (2,4,5 : alliés / 1 et 3 : Empires). Si un 0 est tiré, on tire une nouvelle carte qui indiquera à qui profite le soleil de midi (2,4,5 : alliés / 1 et 3 : Empires). Si c'est à nouveau un 0, pas d'avantage pour cette partie. Si la partie a lieu sur le front Est, la position des deux camps change (Empires à l'ouest, alliés à l'est).




2. Le camp désavantagé place ses appareils dans sa zone de déploiement et joue ses premiers tours de jeux (2 à 4 tours en général....) jusqu'à ce que le camp avantagé décide d'entrer en jeu.

3. Au début de ce tour d'entrée en jeu du camp avantagé, ce camp place ses appareils à une demi réglette des appareils ennemis dans la direction du soleil et au niveau d'altitude correspondant à la position du dit soleil... (-1 niveau à l'aube ou crépuscule /même niveau en matinée ou après-midi - +1 niveau à midi). Dans le cas ou les petits malins du camp handicapé se place trop près du bord pour permettre le déploiement des avions ennemis entre lui et le soleil, les avions avantagés se placent dans leur 5, 6 ou 7 heures à une demi réglette.

4. Les deux camps programment leur tour de jeu mais on applique les règles de poursuite, pour ce tour de jeu, quelque soit la position des appareils (on n'applique pas la règle qui oblige la réglette de tir à passer par le bord avant du poursuivant et le bord arrière du poursuivi...). De ce fait, chaque joueur du camp désavantagé révèle la première manœuvre de son appareil au joueur qui est le plus à même de lui tirer dessus, si il y en a deux ou plus, ils doivent choisir qui regarde la carte... mais un joueur ne peut regarder qu'une seule première manœuvre. Les joueurs du camp avantagé réorganisent leurs 3 cartes en conséquence.

5. Enfin, le tour se déroule normalement.

 (c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# G) - MODES de JEU

Les modes de jeu suivants sont inspirés des modes régulièrement rencontrés dans les jeux vidéo d'affrontement multijoueur. Ils n'ont pour but que le divertissement et l'entraînement à la programmation et au tir des joueurs expérimentés ou débutants.

## I - DeathMatch

### a) Préparation:

- Aire de Jeu : 100 cm x 100 cm pour 4 joueurs (jusqu'à 150cm x 150cm pour 8-10 joueurs)
- On place des marqueurs de munitions à chaque angle de la table, à une demi réglette de chaque bord.
- Chaque joueur choisit un appareil en fonction de la période choisie et se munie d'un dé à 10 faces qui représente le nombre de ses munitions.
- On retire des paquets de dommages A et B toutes les cartes 0 ne portant pas d'enrayement et les cartes explosions. Et on mélange les cartes pour constituer un deck unique de dégâts.
- Chaque joueur se place à une demi-réglette du bord de l'aire de Jeu et au minimum à une réglette des autres appareils.

### b) Objectifs:

- Abattre un maximum d'adversaires.

### c) Règles spéciales:

- Le nombre de tir effectué par le pilote est comptabilisé par le dé. La courte ou longue portée compte pour un tir. Si le pilote effectue 10 tirs, il n'a plus de munitions. Il reçoit 10 nouveaux tirs en couvrant tout ou une partie d'un marqueur de munition à la fin d'une manœuvre.
- Un appareil abattu revient en jeu à son point d'entrée d'origine après un tour complet de jeu.
- La partie s'arrête à épuisement complet du deck de dégâts ou lorsque l'un des pilote atteint 5 victoires (ou plus).

## II - Team-DM

### a) Préparation:

- Aire de Jeu : 100 cm x 100 cm pour 4 joueurs (jusqu'à 150cm x 150cm pour 8-10 joueurs)
- On place des marqueurs de munitions à chaque angle de la table, à une demi réglette de chaque bord.
- Chaque joueur choisit une équipe et un appareil en fonction de la période choisie et se munie d'un dé à 10 faces qui représente le nombre de ses munitions. Veillez à équilibrer les équipes.
- On retire des paquets de dommages A et B toutes les cartes 0 ne portant pas d'enrayement et les cartes explosions. Et on mélange les cartes pour constituer un deck unique de dégâts.
- Chaque joueur se place à une demi-réglette d'un bord de l'aire de Jeu représentant son camp.

### b) Objectifs:

- Abattre un maximum d'adversaires.

### c) Règles spéciales:

- Le nombre de tir effectué par le pilote est comptabilisé par le dé. La courte ou longue portée compte pour un tir. Si le pilote effectue 10 tirs, il n'a plus de munitions. Il reçoit 10 nouveaux tirs en couvrant tout ou une partie d'un marqueur de munition à la fin d'une manœuvre.
- Un appareil abattu revient en jeu à une demi réglette du bord de son camp après un tour complet de jeu.
- La partie s'arrête à épuisement complet du deck de dégâts ou lorsque l'une des équipes atteint 10 victoires (ou plus).

## III - Capture de Drapeaux par équipe

### a) Préparation:

- Aire de Jeu : 150 cm x 100 cm pour 4 joueurs (jusqu'à 200cm x 150cm pour 8-10 joueurs) Une zone d'une réglette de largeur représente chaque camp sur le modèle des missions en zone de conflit.
- On place des marqueurs de munitions à chaque angle de la zone neutre, à une réglette du bord de l'aire de jeu et une réglette de la frontière entre la zone neutre et les camps.
- On place un marqueur de nationalité au milieu de chaque frontière entre les camps et la zone neutre.
- Chaque joueur choisit une équipe et un appareil en fonction de la période choisie et se munie d'un dé à 10 faces qui représente le nombre de ses munitions. Veillez à équilibrer les équipes. *Si l'équipe de l'entente choisit un Spad XIII il est considéré comme un Spad VII et joue avec un deck de manœuvre B !*
- On retire des paquets de dommages A et B toutes les cartes 0 ne portant pas d'enrayement et les cartes explosions. Et on mélange les cartes pour constituer un deck unique de dégâts.
- Chaque joueur se place dans son camp à une demi-réglette du bord de l'aire de Jeu.

### b) Objectifs:

- Capturer le marqueur de l'adversaire et le ramener dans son propre camp.

### c) Règles spéciales:

- Un appareil capture le marqueur en passant dessus. Il le perd s'il est atteint par un tir à courte portée ou deux tirs à longue portée. Le marqueur reste là où il a été perdu jusqu'à la fin du tour suivant. S'il n'est pas repris avant ce délai, il retourne à son point d'origine dans sa zone.
- L'équipe marque un Point de Victoire si un de ses appareils ramène le marqueur adverse dans son camp.
- Un appareil peut capturer son propre marqueur pour le ramener dans son camp, à l'abri, mais ne cette action ne rapporte pas de point.
- Le nombre de tir effectué par le pilote est comptabilisé par le dé. La courte ou longue portée compte pour un tir. Si le pilote effectue 10 tirs, il n'a plus de munitions. Il reçoit 10 nouveaux tirs en couvrant tout ou une partie d'un marqueur de munition à la fin d'une manœuvre.
- Un appareil abattu revient en jeu dans son camp à une demi réglette du bord de l'aire de jeu après un tour complet de jeu.
- La partie s'arrête à épuisement complet du deck de dégâts ou lorsque l'une des équipes atteint 5 victoires (ou plus).


(c) 2004 -2011 NEXUS Editrice SRL

# H) - Aides de Jeu : « dommages et manœuvres »

Le symbole signifie que le palonnier de l'avion est bloqué. Ce dégât spécial est tenu secret. L'avion ne peut plus faire de manoeuvre vers la gauche (ou droite) pour le tour suivant (manoeuvre avec une petite flèche pointant vers la gauche ou droite dans le coin inférieur gauche de la carte).Les manoeuvres restant à effectuer pour ce tour sont tout de même exécutées.

Le symbole signifie que le pilote est blessé. Ce dégât spécial est gardé secret. L'avion ne peut plus tirer avec ses mitrailleuses après avoir exécuté un piqué, un décrochage, un Immelmann, un Split-S ou une montée. De plus L'avion n'a pas le droit de faire feu pendant les quatre prochaines manoeuvres. De plus, le pilote met une manoeuvre supplémentaire pour désenrayer ses mitrailleuses. Il place donc 4 pions "enrayement" au lieu de 3 chaque fois que ses mitrailleuses sont enrayées. Quand un avion prend un second dégât "pilote blessé", le pilote est tué et n'est plus en état de piloter. Il est éliminé.

Ce symbole signifie que le réservoir d'essence est touché. L'avion explose et est éliminé.

Les Préfous Volants

Le symbole signifie que l'avion laisse un panache de fumée. Le Joueur doit dire aux autres participants que son avion crache de la fumée, et il pose 3 pions "fumée"dans la case "dégâts" de son plateau afin de s'en souvenir. Le joueur défaussera un pion à la fin de chaque tour. L'avion ne peut pas faire de "poursuite"ni de tir visé pour le reste du tour, ni lors des deux tours suivants (jusqu'à ce qu'il retire les pions "fumée"). Par contre, il peut être poursuivi.

Le symbole signifie que l'avion a pris feu. Prenez trois pions "flammes" et mettez-les dans la case "dégâts" du plateau. Chaque tour, avant de révéler la première manoeuvre du tour, le joueur défausse un pion " flammes" et pioche une carte dégât du paquet A, mais on ne prend en compte que les points de dégâts et les explosions, on ignore tous les autres dégâts spéciaux. De plus, l'avion crache de la fumée. Le joueur doit annoncer que son avion esten feu.

Le symbole signifie que le moteur est endommagé. Ce dégât spécial est gardé secret. L'avion doit jouer au moins une manoeuvre de décrochage (flèche bleue courte avec losange) à chaque tour jusqu'à la fin de la partie. Quand un avion prend un second dégât au moteur, il explose et est éliminé. (optionnel : Un appareil avec un moteur touché ne peut plus prendre de niveau d'altitude.)



(c) 2004 -2008 NEXUS Editrice SRL

# I) - Résumé succinct des Règles :

*Les Préfous Volants*

TOUR DE JEU:

1- Programmation: 3 cartes posées face cachée dans l'ordre d'exécution. On ne peut pas programmer deux manœuvres consécutives portant un losange

2- Exécution des manœuvres
Chacune des trois phases de manœuvre se déroule ainsi :
a-Dévoiler la carte de manœuvre.
b-Déplacer l'appareil
c-Résoudre les tirs.

Le TIR :

1-Définir les dégâts :
- > Type de mitrailleuses : A ou B
- > Portée :
  - ▶ Coutre-portée = 1ère moitié de réglette à même altitude = 2 cartes de dégâts.
  - ▶ Longue portée = 2ème moitié de réglette à même altitude / 1ère moitié de réglette à altitude de + ou - 1 niveau = 1 carte de dégâts.

2- Dégâts:
- > Si le nombre de dégâts subits atteint la résistance de l'avion : Avion abattu !
- > On applique les dégâts spéciaux

3-Visée : si tirs consécutifs : dégâts +1

L'ALTITUDE :
1- Le premier support est toujours le niveau 0
2- Pour monter d'un niveau (un support) l'avion doit gagner des pions "montée".

Carte montée :
+ 1 pion "monté"

Carte plongée :
- 1 niveau d'altitude

Immelman : +1 pion "montée"

Split-S : -1 pion "montée"

Plongée forcée :
- 2 niveaux d'altitude.

Autres Regles
1- Chevauchement : Pas de tir !
2- Erreur de manœuvre : 2 cartes dégâts A !
3- Sortie de l'aire de jeu : Avion abattu !



(c) 2004 -2008 NEXUS Editrice SRL

# J) - BONUS...

## I - Périodes de suprématie aérienne au cours de la Première Guerre Mondiale :

| Avantage \ période | Eté 1915 | Hiver 1915 / 16 | Printemps 1916 | Eté 1916 | Automne 1916 / Hiver 1917 | Printemps 1917 | Eté 1917 | Hiver 1917 / 18 | Eté 1918 | Automne 1918 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Empires Centraux** | | | | | | | | | | |
| **Équilibre** | | | | | | | | | | |
| **Alliés** | | | | | | | | | | |
| **Bonus de Campagne** | E.C. : 1D10+2 | E.C. : 1D10 | / | Alliés: 1D10 | / | E.C. : 1D10+2 | / | Alliés:1D10-2 | Alliés:1D10 | Alliés:1D10+2 |

## II - Grades

Pour les pilotes aimant faire reluire leurs gallons, voici la liste des grades d'officiers utilisés dans les unités d'armées de l'air lors de la première guerre mondiale ainsi qu'une potentielle équivalence avec le niveau du pilote. Il est a noté que ces équivalences sont purement ludiques, car de nombreux As n'étaient même pas officiers mais sous-officiers, et leur grade ne reflétait pas forcement leur maitrise du pilotage. De grands As n'ont jamais dépassé le grade de Lieutenant, d'autre étaient Capitaine avec un score d'avions abattus assez bas...

Il est possible en revanche d'utiliser le système de grades en n'utilisant que les Points de Mission autres que ceux rapportés par les appareils ennemis abattus.

| Pilote | Pts de Mission | Français / Belge | Anglais / Américain | Allemand | Italien |
|---|---|---|---|---|---|
| Bleu | 0 | Aspirant | Cadet | Fänrich | Aspirante |
| As | 10 | Sous-Lieutenant | Pilot officer /Second Lieutenant | Leutnant | Sottotenente |
| As | 50 | Lieutenant | Flying Officer / First Lieutenant | Oberleutnant | Tenente |
| As Expérimenté | 100 | Capitaine | Flight Lieutenant / Captain | Hauptmann/Rittmeister | Capitano |
| As des As | 160 | Commandant | Air Commodor / Major | Hauptmann/Rittmeister | Capitano |

## III - Le Dicta BOELCKE

Ce sont les règles essentielles du combat aérien. Ce sont elles qui m'ont inspiré certaines nouvelles règles de ce document et chaque pilote qui prend les commandes d"un appareil se doit de les connaître ! D'une part parce qu'elles garantissent une survie relative mais surtout parce que presque un siècle plus tard, elles sont toujours utilisées !

1. Donnez-vous l'avantage avant d'attaquer et gardez si possible le soleil derrière vous.
2. N'interrompez jamais une attaque en cours.
3. Tirez seulement quand vous vous trouvez près de l'adversaire et quand il est clairement en vue.
4. Surveillez toujours l'adversaire et ne vous laissez jamais duper par ses ruses.
5. Quelle que soit l'attaque, il est important de surprendre l'adversaire par derrière.
6. Quand l'adversaire pique vers vous, n'essayez pas de l'éviter mais volez dans sa direction.
7. Quand vous volez au-dessus des lignes ennemies, n'oubliez jamais votre itinéraire de repli.
8. Pour les escadrilles : agissez toujours par groupes de quatre ou six. Quand le combat s'éparpille, évitez que plusieurs avions attaquent un seul adversaire.



(c) 2004 -2008 NEXUS Editrice SRL