

Campagne - Ciel de Flandres

Mise à jour 01/03/2011 - zenadius@hotmail.fr

I - Présentation :

Ces règles de campagnes sont utilisées dans le cadre de la campagne avec le jeu Wings of war ©. 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 ou les adapter. Les règles « Ciel de Flandres » utilisent les règles officielles du jeu Wings of War © sauf celles que les Préfous Volants ont modifiées. Ces dernières ont été également adaptées pour la campagne. Les précisions sur un point de règle sont incluses, en l'absence d'indication, celles des Préfous Volants seront appliquées, sinon ce sont les règles officielles qui s'appliquent en cas de doute.

II - Remerciements :

A M. Andrea Angiolino et M. Pier Giorgio Paglia pour ce jeu captivant, enrichissant et amusant.
A Merlin Dex des Préfous volants <http://merlindex.free.fr> et au club Stonehenge <http://www.everyoneweb.fr/wingsofwar> dont les règles de campagne et leurs documents ont fortement inspirées et enrichies celles présentes ici.
A Stéph, Marcus, Aurélien, Fréd et JMC pour leur participation et l'élaboration de cette campagne.
A Aurélien, qui a tiré, à sa première partie, à son premier combat, pour son meilleur avion, sa première carte dégât : une carte Explosion.
A l'Association Montgeronnaise de Jeux d'Histoire dans les locaux où se déroulent ces terribles combats aériens. <http://www.amjh.org>
A M. Martin, président de l'AMJH pour avoir autorisé des adultes à jouer aux petits avions (vrouuummm, tacatac, etc.).

III - Cadre :

La campagne débute au mois de juillet 1917 dans le ciel de Flandres. Il y a deux camps : l'Alliance et l'Empire. Le choix du camp est définitif pour le restant de la campagne.

Chaque joueur incarne le commandant d'escadrille d'une nationalité de son choix (1). Les commandants d'escadrilles gèrent la carrière de leurs pilotes et de leurs avions ainsi que l'équipement.

Le nombre et le type d'avions ne sont pas limités (1) mais, pour une jouabilité et garder un certain rythme (idée : l'utilisation d'un sablier de 3 minutes pour programmer les ordres), il est conseillé de ne pas dépasser 4 avions identiques et/ou 2 types d'avions différents (ex. 2 chasseurs et 2 biplaces (2)), l'idéal est deux appareils par joueurs, les autres restants au sol.

Ne pas oublier, au début tout va bien. Au fur et à mesure que la partie avance, la gestion se complique et le « stress » engendre des erreurs de jeu qui pénalisent le bon déroulement du scénario. Il faut que cela reste un amusement.

Le joueur a la possibilité de confier un ou plusieurs avions à un autre joueur mais ce sera lui qui gère ses avions (Cocarde, PVP, PVE, etc.).

(1) En respectant les limites historiques.

(2) Attention, certains avions, bien ayant la même appellation, ont des caractéristiques différentes (Roland C II et le Roland C IIa)

Rappel : Nous avons repris une grande partie des règles des Préfous Volants de Merlin Dex auxquelles nous avons réintroduit des points de règles officielles et aussi nos propres modifications. Méfiez-vous, ces modifications peuvent changer le sens des règles habituelles.

Pour un aspect visuel plus agréable et éviter le choc entre les figurines d'avions, nous avons doublé le nombre de picots. Un picot dans les règles est représenté par deux picots sur la table de jeu.

Une partie de Wings of War © se déroule grâce à un séquençage du jeu par "tour". Chaque tour est divisé en 3 phases. 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 point de structure en vert.

IV - 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 celui-ci 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 disposent 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 (page 12).

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 page 4).

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 page 2).

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 immelman", 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, page 12). Celle-ci peut être effectuée sur deux tours de jeu. Mais la séquence doit impérativement être préservée.

V - Les Tirs et Dégâts :

Nota : Pour cette campagne, il a été décidé de supprimer les cartes explosion des dégâts A et B, ainsi que la moitié des dégâts 0 hors ceux avec un dégât spécial.

Optionnel : Les cartes explosion peuvent être réintroduites dans les paquets A et B uniquement pour la DCA ; pour les autres tirs, ces cartes sont ignorées et remises dans les paquets.

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) Le type de mitrailleuses :

Les appareils disposent d'une ou deux mitrailleuses. Si un appareil fait feu avec deux mitrailleuses, les dégâts subits 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) La distance de tir :

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 le 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.

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 « *bon joueur* » du fait du secret tenu autour de ces dégâts.

Variante optionnelle (1) : Lors d'une même phase, si un avion ou pilote subit deux dégâts spéciaux identiques suite à un tir (avion, tranchée, Mt AA, DCA, etc.), on applique la règle des dégâts spéciaux doublés.

(1) Variante non utilisée dans la campagne Ciel de Flandres.

"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" 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.

Dégât « fumées » doublé : Si l'avion subit un deuxième dégât « fumées » alors qu'il subit déjà un dégât « fumées », le dégât est considéré comme dégât « flammes ».

"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.

Dégât « palonnier bloqué » doublé : Si l'avion subit un deuxième dégât « palonnier bloqué » avec le même sens de flèche, on en applique les effets jusqu'à la fin de la partie.

"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. De plus, le pilote 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", dans le cadre de la campagne, le pilote n'est plus tué mais est considéré comme sérieusement blessé. Les points de dégâts indiqués sur la carte sont les points de blessures que subit le pilote.

Dégât « pilote blessé » doublé : Si le joueur tire deux fois "Pilote Blessé" le pilote est sérieusement blessé il ne peut plus faire de manœuvres complexes sauf la Perte d'altitude et la plongée forcée. Il ne peut plus combattre mais peut encore piloter. Le joueur a la possibilité de le faire sortir de la zone de combat.

"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.

Optionnel : Un appareil avec un moteur touché ne peut plus prendre de niveau d'altitude et faire des manœuvres complexes.

Dégâts « moteur touché » double : Quand un avion prend un second dégât au moteur, le joueur doit essayer de poser l'avion au tour suivant (il est considéré comme mis en fuite et rapporte 1 PVP sinon il est s'écrase et est considéré comme avion abattu (1 cocarde).

"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 défusse un pion "flammes" et pioche une carte dégât du paquet A, mais on ne prend en compte que les points de dégâts, 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.

Dégât « flammes » doublé : Quand un avion prend un second dégât « flammes », le joueur cumule les dégâts des deux « flammes ».

"Explosion" : Pour cette campagne, il a été décidé de supprimer les cartes explosion des decks de dégâts A et B, ainsi que la moitié des dégâts 0 sans dégât spécial.

Variante optionnelle : Les cartes explosion peuvent être réintroduites dans les paquets uniquement pour la DCA, pour les autres tirs les cartes sont ignorées et remises dans les paquets.

Variante optionnelle : Au tirage de la carte « explosion », l'avion n'explose plus mais le joueur tire trois cartes au lieu de deux cartes dégâts.

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 ou qu'il est lui-même prit pour cible, 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 arrière 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.

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.



VI - 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 voir annexe n°1) correspondant au nombre de niveaux d'altitude maximum qu'il puisse atteindre et une valeur de montée (vitesse d'ascension voir annexe n°1) 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 cette 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 »

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 machines à piquer facilement du nez. Si l'appareil entame cette manœuvre au niveau d'altitude 1, il garde tout de même un pion monté 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 [page 12](#)).



La Carte « plongée »

VII - 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) entrer en collision (Voir Règles de Collision, [page 9](#)).

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. 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. 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.

Un avion qui sort de l'aire de jeu avec un dégât flammes continu à subir les dégâts pour chaque tour que dure la partie. S'il sort au dernier tour, il subit un tour de dégât. S'il est détruit, il compte comme avion en fuite (si poursuivi par un adversaire 1 PVP ou sans être poursuivi 1 PVE). Il ne compte pas comme avion abattu et ne fait pas gagner de point de victoire cocarde.

d) La poursuite :

Si, à la fin de la troisième manœuvre ou 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 subi 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 1 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.

f) 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.

g) 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.

h) 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 géré exactement comme pour un avion. Ils effectuent aussi des tirs d'infanterie, après chaque manœuvre. 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 qu'enrayement. En revanche, tant qu'elles ne sont pas détruites, elles continuent les tirs 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. 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 d'une phase (et donc exploser à la phase trois) si le pion n'est pas bougé. En revanche, il faut attendre le début du tour suivant si l'artilleur souhaite déplacer le pion. Il peut alors être déplacé 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 à la phase deux du même tour.

i) 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 revanche, le dégât "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 dégât 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 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 tendus 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.

j) 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) À 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 autorisée 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 un 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.

VIII - 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.

a) Décollage et Atterrissage

1) 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.

2) 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 vierges 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.

b) 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.

c) Collision

Lorsque des appareils sont au même niveau d'altitude et possède le même nombre de pions d'altitude, ils peuvent entrer en collision. Si, lors des manœuvres, les socles (ou cartes) 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 un 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 prendra pas en compte les dégâts spéciaux sauf la carte pilote blessé.

d) 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'enrayent. 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...).

e) 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 picot 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 où 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 !) ou on utilise les règles des nuages [page 22](#). 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 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 plancher et du plafond :

Plancher	Plafond	Couverture nuageuse
0	3	4
2	5	6
4	7	8
7	10	11
10	13	14

f) Dommages et explosions

Pour cette campagne, il a été décidé de supprimer les cartes explosion des decks de dégâts A et B, ainsi que la moitié des dégâts 0 sans dégât spécial.

Optionnel : Les cartes explosion peuvent être réintroduites dans les paquets uniquement pour la DCA, pour les autres tirs les cartes sont ignorées et remises dans les paquets.

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.

g) 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.

1) 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 (*Carte « plongée » longue flèche rouge*) ou après certaines manœuvres spéciales (*Immelmann historique et « plongée maîtrisée »*), 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 (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.).

2) 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.

3) 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.

h) 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, Merlin Dex (les Préfous Volants) a mis au point (avec TontonJC) la règle suivante :

Lorsqu'un appareil perd la totalité des 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 peut 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 pique alors 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 au nombre de supports placés sous la figurine de l'appareil). Seuls 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 ennemie, 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...

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.

i) 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. S'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 enrayements rouges provoquent l'incapacité de tirer pour le reste de la mission. Deux enrayements verts provoquent 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.

j) 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 le toucher.

IX - Les manœuvres Complexes :

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

a) 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 plongée. 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. Tous les grades peuvent effectuer cette manœuvre.

b) La Plongée Forcée ou surdescente :



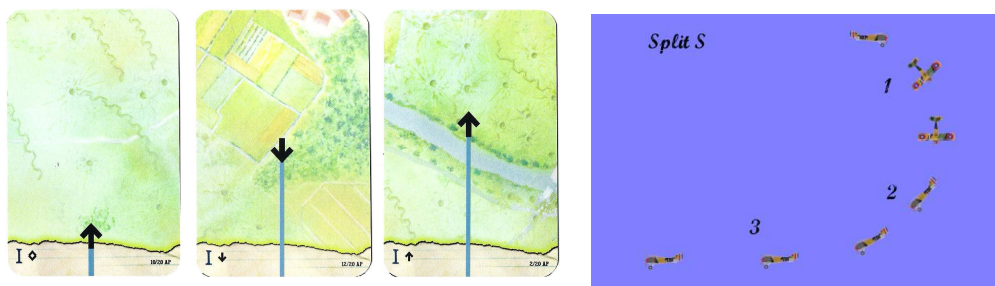
La plongée forcée permet à un appareil de perdre deux niveaux d'altitude en un seul tour. L'appareil pique du nez plus longtemps que sur une simple plongée et prends beaucoup de vitesse. Elle est relativement facile à contrôler mais certains appareils la supportent assez mal.

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 un niveau d'altitude sur la troisième carte. Tous les grades peuvent effectuer cette manœuvre.

Nota : Placer deux pions « losange » sous les deux premières cartes pour signaler ce type de manœuvre et non une erreur de manœuvre.

c) Le split-S

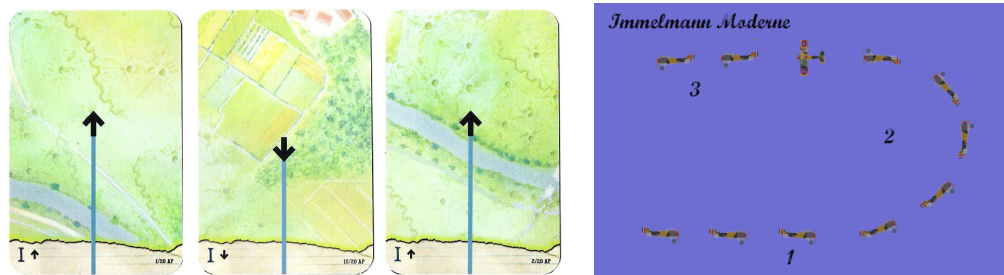


Le split-S est une sorte d'Immelmann inversé permettant de se retourner en effectuant un piqué sur le dos.

Il utilise la séquence suivante :

Le split-S fait perdre un pion "montée" sur la deuxième carte. Les Sous Lieutenants, As, Chevalier et les As des As sont autorisés à réaliser cette manœuvre.

d) 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.

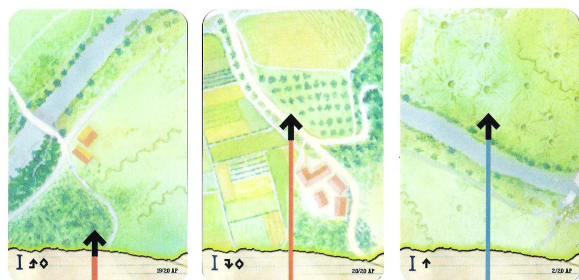
Pour le jouer, le pilote doit effectuer la séquence suivante :

L'Immelmann moderne permet de gagner un pion d'altitude lors de la deuxième carte. Les As, les Chevalier et les As des As sont autorisés à réaliser cette manœuvre.

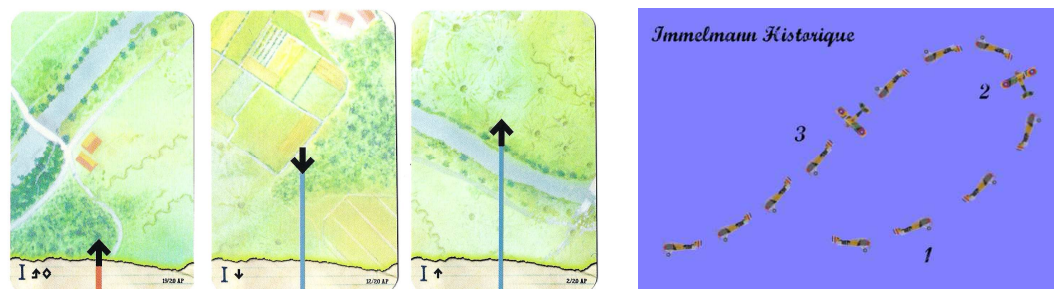
e) La plongée maîtrisée :

La plongée maîtrisée se programme comme une plongée normale mais au lieu de perdre un support et les pions « montée », le joueur supprime un support mais sans perdre les pions « montée » sur la deuxième carte. Les Chevalier et les As des As sont autorisés à réaliser cette manœuvre.

Nota : Placer deux pions « losange » sous les deux premières cartes pour signaler ce type de manœuvre et non une erreur de manœuvre. La première carte « montée » n'octroie pas de pion « montée ».



f) Immelmann Historique :



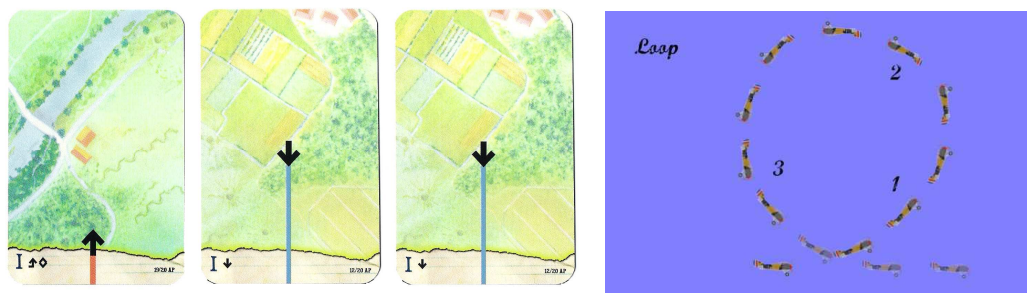
Le Immelmann historique est une manœuvre spéciale permet d'effectuer un retournement en effectuant un début de chandelle, en retournant l'avion grâce à la perte de vitesse puis en plongeant en piqué vers son adversaire. Elle demeure très difficile à réalisée car l'avion ne doit pas décrocher en fin de chandelle.

On utilise la séquence suivante :

L'Immelmann historique fait gagner 1 pion "montée" 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 **page xx**). Les Chevalier et les As des As sont autorisés à réaliser cette manœuvre.

g) Le Loop :



Le loop est une manœuvre spéciale 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 "montée" à la première carte puis le perd à la troisième. La troisième manœuvre est considérée comme un piqué. Les As des As sont autorisés à réaliser cette manœuvre.

X - Les pilotes :

a) Création des pilotes :

Au début de la campagne, le joueur débute avec un pilote sous-lieutenant et 3 pilotes aspirants.

b) Evolution des pilotes :

Il existe cinq grades. Pour passer au grade supérieur, le pilote doit abattre un nombre d'avions déterminé et dépenser les points de victoire pilote (PVP) égal au niveau du grade à atteindre. Le joueur n'est pas obligé de dépenser ces points, il peut les garder pour équiper ce pilote. Les points de victoire pilote ne peuvent être donnés à un autre pilote. Le pilote garde ses points non utilisés jusqu'à un prochain scénario. Le pilote peut dépenser ces PVP pour s'équiper.

Aspirant (Bleu) : Ne possède pas de compétence et doit faire ses preuves. Le joueur ne peut lui attribuer les nouvelles versions d'appareils ou un prototype mais peut dépenser ses PVP pour s'équiper.

Sous-lieutenant : 3 avions abattus. Il choisit une compétence pour toute la partie et obtient le 1^{er} niveau de celle-ci. Le joueur ne peut lui attribuer les nouvelles versions d'appareils ou un prototype mais peut dépenser ses PVP pour l'équiper (sauf règles spéciales du scénario).

As : 5 avions abattus. Il obtient le niveau 2 de la précédente compétence. Le joueur peut lui attribuer les nouvelles versions d'appareils ou un prototype et dépenser ses PVP pour l'équiper.

Chevalier : 10 avions abattus. Il gagna la compétence de niveau 3. Le joueur peut lui attribuer les nouvelles versions d'appareils ou un prototype et dépenser ses PVP pour l'équiper. Il peut améliorer son appareil

As des As : 20 avions abattus. Il obtient la dernière compétence niveau 4. Le joueur peut lui attribuer les nouvelles versions d'appareils ou un prototype et dépenser ses PVP pour l'équiper. Il peut améliorer son appareil

Les pilotes ne peuvent pas changer de type d'avions au cours des différentes parties de la campagne sauf :

- En cas d'attribution d'un nouvel appareil si leur grade leur permet
- Règles spéciales du scénario.

En changeant d'appareil, un pilote conserve ses compétences et ses équipements mais pas les améliorations de l'avion précédent. L'avion et ses équipements sont perdus.

c) Etat du pilote :

Chaque pilote possède 10 points de vie. Les cartes pilote blessé indique le nombre de points de vie perdus et non les dégâts sur l'avion.

En service Actif : Le pilote est parfaitement apte à piloter et en pleine possession de ses moyens.

Blessé : Peut voler mais est considéré comme blessé au cours de la partie. Il peut attendre que sa blessure guérisse pendant le temps d'un scénario.

Sérieusement blessé : Ne peut pas voler, Il doit attendre que sa blessure guérisse pendant le temps de scénario.

Disparu/Capturé : Suivant la zone, il est en territoire ami, il est récupéré sain et sauf. Il est en territoire ennemi, il est peut être capturé ou sauvé (d'un échange de pilote, lors d'un transport ou envoi d'un espion, etc.) Il est dans un no man land, il peut être récupéré par une mission de sauvetage.

Mort : Enterré dans une tombe ou porté disparu hors capture.

d) Manœuvres autorisées suivant niveau du pilote :

A chaque changement de grade, le pilote peut réaliser de nouvelles manœuvres. Elles sont gratuites. Cela simplifie les parties et oblige le joueur à engager ses pilotes au combat. Seul le fait d'abattre des adversaires fait progresser les combattants (s'il reste vivant).

Aspirant (bleu) :	Perte d'altitude + plongée forcée
Sous lieutenant :	Perte d'altitude + plongée forcée + split-S
As :	Perte d'altitude + plongée forcée + split-S + immelmann moderne
Chevalier :	Perte d'altitude + plongée forcée + split-S + immelmann moderne + plongée maîtrisée + Immelmann historique
As des as :	Perte d'altitude + plongée forcée + split-S + immelmann moderne + plongée maîtrisée + Immelmann historique + loop

XI - 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.

Dès que le pilote abat un nombre défini d'avions, il peut « acheter » une compétence et une seule pour toute la campagne. A vous de bien choisir cette compétence. En choisissant celle-ci, il acquière la compétence du premier niveau automatiquement.

a) Compétence : « Pilotage »

1) Acrobate : Le pilote peut effectuer un virage long avant un immelmann 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 (*pions Génie à réaliser*).

3) As du Pilotage : Le pilote peut annuler les effets d'une collision une fois par tour lors d'un chevauchement de socle. En cas de collisions multiples pendant la même phase, cette compétence ne s'applique que sur le premier test d'évitement.

4) 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 soit révélée ! En revanche il ne pourra utiliser cette compétence que 3 fois par partie et au minimum tous les deux tours.

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.

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. *Les dégâts spéciaux ne s'appliqueront pas.* Il ne peut pas divulguer ces informations aux autres joueurs.

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 (soit 1 ou 2 points de blessure). Le pilote est blessé, s'il dépasse 5 points de blessures, il est sérieusement blessé.

4) 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 plus une. Il choisit alors deux cartes dégâts pour l'appareil et une carte dommage pour le pilote sans les regarder. Si l'une des cartes tirées est "pilote blessé", elle est automatiquement attribuée aux blessures du pilote. Le pilote adverse subit alors le dégât spécial plus les dégâts indiqués sur la carte ! (En général, le pilote meurt !). En revanche il ne pourra utiliser cette compétence que 3 fois par partie.

c) Compétence : « Mécanique »

1) Conscientieux : Le pilote vérifie ses munitions avant chaque départ en mission. Ainsi il n'est pas affecté par les "enrayements verts". Il peut aussi, une fois par partie, annuler l'effet d'un "enrayement rouge".

2) Œil de l'expert : Une fois par tour 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. Il ne pourra pas divulguer ces informations aux autres joueurs.

3) Système D : Lorsqu'il encaisse un premier dégât spécial "palonnier bloqué", le pilote n'en tient pas compte. *De plus, lorsqu'il encaisse pour la première fois un dégât spécial, tel que « fumées », « Flammes », le joueur ne pioche que 2 pions au lieu de 3. Il ne pourra utiliser cette compétence que 1 fois par partie. Concernant le dégât spécial « moteur touché », le pilote n'en applique l'effet que pour le tour suivant uniquement.*

S'il subit ces derniers une seconde fois, ils sont traités de nouveau normalement.

4) Bricoleur : *Lorsqu'il encaisse pour la première fois un dégât spécial, tel que « fumées », « Flammes », le joueur ne pioche que 1 pion au lieu de 2. Il ne pourra utiliser cette compétence que 1 fois par partie. Concernant le dégât spécial « moteur touché », le pilote n'est pas affecté par un premier dégât « moteur touché »*

S'il subit ces derniers une seconde fois, ils sont traités de nouveau normalement.

d) Compétence : « Esquive »

1) Coulevre : Le pilote n'est pas affecté par la poursuite et les bonus "+1" dû 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.

3) Cobra : Le Pilote est insaisissable. Il ne subit pas de dommage sur les cartes dégâts 1. Ils sont considérés comme des 0.

4) Python : Le pilote ne peut jamais être ciblé personnellement par les compétences de "tir" ou une "arme de poing" et ne subit pas les effets de la première carte "pilote blessé".

XII - Équipement :

En plus des compétences, un commandant d'escadrille peut donner des « 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 pilote PVP ou des points de victoire d'équipe PVE. Les points dépensés sont perdus et ne compte plus dans le calcul de niveau des grades. Il y a un nombre limite d'équipement suivant l'encombrement (1,2 ou 3) et le grade.

Encombrement (X) : pilote ou équipage

Aspirant : 1

Sous-lieutenant : 1

As : 2

Chevalier : 3

As des As : 4

1) Extincteur (1) coût 2 : Usage unique. Lorsque l'appareil subit un dégât 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) coût 3 : 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 subits 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 (1) coût 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 ballon, les balles incendiaires transforment tous les dégâts spéciaux (sauf enrayement) en dégâts "flammes" !

4) Arme de poing et 6 balles (1) coût 1+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 infligées. On ne tient pas compte des dégâts spéciaux sauf "pilote blessé". Dans le cas d'un biplace, c'est toujours le pilote la cible et non le coéquipier.

5) Surplus de Munitions (2) coût 3 : 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) coût 4 : 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 la zone de perdition (no man's land), ses jours seront comptés ! Seule une mission de secours pourra le ramener...

7) Blindage (2) coût 4 : Le pilote fait installer une plaque de tôle derrière et sous son siège. Il annule une seule fois, au cours de la partie, une carte pilote blessé sauf si le tir vient de face ou d'un des cotés (90°). Elle doit être remplacée si elle est subit un tir. Le blindage peut encaisser 5 points de blessure.

8) Radio (2) coût 4 : Vérifiez la date

9) Pigeon (2) coût 2 : Scénario

10) Roquettes premier lot (2), deuxième lot (3) coût 4 :

XIII - Compétences pour les avions biplaces :

Pour les avions biplaces, la compétence est applicable aux deux membres d'équipages, le pilote et le coéquipier (photographe, observateur, mitrailleur, etc.). Le pilote et le coéquipier ne peuvent être dissociés pour tous les points de règles (sauf enrayerments des mitrailleuses, les blessures ou si le scénario précise le contraire). Ils peuvent se partager les équipements.

Si, à la fin du scénario, l'un des membres est blessé, l'équipe ne peut être séparée. Les pilotes de biplace ou de chasseur ne peuvent échanger de place sauf pour une raison valable du fait du scénario (exemple scénario récupération (pas de coéquipier) : le pilote du biplace blessé peut laisser sa place au pilote récupéré (s'il n'est pas lui-même blessé) mais le grade de ce dernier baisse d'un cran ou s'il utilise la mitrailleuse arrière, il ne bénéficie pas de ses compétences jusqu'à la fin du scénario).

C'est dans un souci de simplification de gestion. On considère que l'entraînement, les habitudes, la possibilité de changer de place ou d'échanger des informations, les deux membres d'équipage sont considérés comme une seule entité.

XIV - Points de victoire :

a) Les points de victoire Cocarde (PVC) :

Pour chaque avion abattu, le pilote reçoit un point de victoire dénommé « cocarde » qui lui permet de monter en grade et d'accéder à de nouvelles manœuvres. Il ne faut pas les confondre avec les points de victoire pilote (PVP).

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.

Si les avions possèdent la même lettre, c'est le plus proche de la cible qui est déterminé comme le premier tireur.

b) Les points de victoire Pilote (PVP) :

Ces points sont générés par la réussite d'objectifs individuels bien déterminés par le scénario. En cas de poursuite, si l'avion ennemi sort de l'aire de jeu, le pilote gagne un point de victoire Pilote PVP.

Ils permettent l'achat d'équipement pour le pilote ou pour son avion.

c) Les points de victoire Equipe (PVE) :

Ces points sont générés par la réussite d'objectifs collectifs bien déterminés par le scénario. Ils peuvent être répartis à la discrétion du joueur pour l'achat d'équipement, d'avions, de matériels pour le prochain scénario.

Mais ces points ne peuvent pas servir à augmenter le grade et les compétences du pilote mais peuvent servir à homologuer une victoire cocarde, ce sont ceux gagnés uniquement au cours du même scénario. Ceux déjà cumulés au cours des précédents scénarios ne peuvent servir à homologuer une cocarde.

Les PVC et les PVP sont perdus si le pilote vient à disparaître définitivement ou à être tué.

XV - Début de la campagne :

La campagne début le 29 juillet 1917 à 8h00 du matin.

Les joueurs débiteront la campagne avec trois pilotes bleus et un pilote sous-lieutenant. Pour les avions, ce seront en priorité les avions en fin de période, sinon ce sont des avions en période normal qui seront choisis.

a) Ecoulement du temps pendant la campagne :

Non encore déterminé. Combat tous les deux jours ? Attribution des renforts une fois par semaine ?

b) La phase stratégique.

Les phases de jeu se déroulent ainsi :

- 1 - Les joueurs décident du scénario. La météo est définie.
- 2 - Chaque camp détermine les points à dépenser pour l'engagement des pilotes, des avions et des installations (cible, décors actifs, etc.). En général, le scénario a déjà défini ces points.

Installation des décors, des planches, placement des pions. Les joueurs sont sensés avoir préparé leurs escadrille, leurs pilotes (nom, caractéristiques) et leurs avions. Si le joueur n'a pas préparé son escadrille, il crée un ou des pilotes (bleus de base), leurs coûts s'ajoutent à ceux normalement existant.

- 3 - Détermination de la zone de combat, positionnement des escadrilles
- 4 - Début de la phase tactique

c) La phase tactique.

- 1 - Début du tour, le sablier est retourné (3 minutes).
- 2 - programmation des manœuvres.
A la fin de l'écoulement du sablier ou quand les joueurs se déclarent prêts.
- 3 - Positionnement des cartes
- 4 - Effets des collisions
- 5 - Réalisation des tirs
- 6 - Conséquences des tirs
- 7 - Détermination des poursuites
S'il y a des poursuites, 1 minute est laissée au poursuivant pour sa programmation.
Retour phase 3
A la fin de la 3ème phase, c'est la fin du tour.

d) 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 combat ou no man's land, et la Zone des Empires Centraux.

Elle détermine le côté d'arrivée et la sortie des différentes escadrilles. Elles définissent aussi les zones de crash et de récupérations des pilotes.

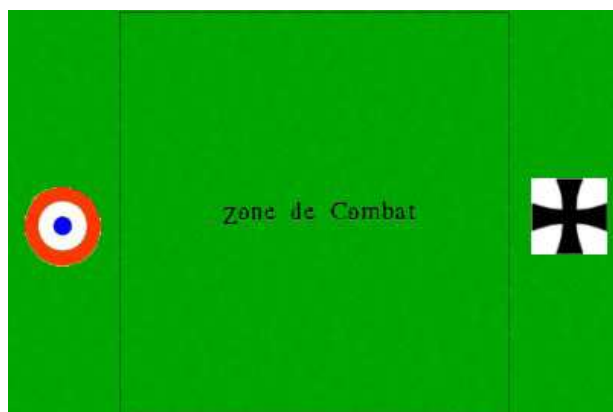
En fonction du type de mission et de son importance on peut redéfinir la taille de ces Zones.

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.

Pour le placement des avions, ils sont placés chacun dans leur zone respective, à défaut le socle plastique doit toucher un bord (du tapis) de leur camp. Les avions des différentes escadrilles d'un même camp ne peuvent être mélangés lors du placement.

Une aire de Jeu pour plus de 4 joueurs avec deux avions chacun doit idéalement être de 120 cm sur 180 cm.

Mission en zone de Conflit :

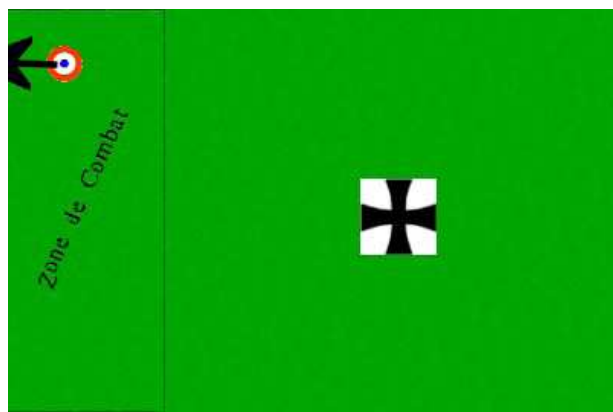


L'aire de jeu est définie de la manière suivante : la Zone de combat occupe la moitié centrale de la surface de jeu, ou plus. De part et d'autre de cette zone, une partie de la surface restante représente le camp de l'Entente et une autre, le camp des Empires Centraux. En Zone de conflit, les "camps" 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 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-mêmes à une demi-réglette minimum les uns des autres.

Pour cette zone de conflit de 120 x 180 cm, la zone de combat est de 120 x 120 cm. La zone de chaque camp fait 120 x 30 cm.

Mission en zone ennemie :



L'aire de jeu doit être principalement occupée par la zone ennemie où la mission a lieu. La Zone de combat 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 ennemi 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-mêmes à une demi-réglette minimum les uns des autres.

Une mission en territoire ennemi double les points de victoire pour chaque objectif de mission détruit. Si l'objectif est un une réglette du bord adverse en territoire ennemi (en territoire profond), le nombre de point est doublé et rapporte en plus un autre point de victoire.

e) Météo et conditions atmosphériques :

Les conditions météorologiques peuvent perturbées le vol des avions sous différentes formes.

f) 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 picot 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 où 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 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.

Dans le cadre d'une campagne où plusieurs avions sont manœuvrés par un joueur, ces règles ci-dessus ne peuvent s'appliquer. Les règles sur les nuages peuvent être adaptées

g) Les nuages : (Merci à Patrice pour son idée)

Principe : Pénétrer dans un nuage est soumis à un vol aléatoire. C'est souvent une manœuvre d'esquive pour échapper à un adversaire. L'aviateur ne peut s'orienter ; pour sortir il doit évoluer dans le nuage avant de réapparaître au hasard.

Les nuages sont représentés par une surface plane (plaque en carton de couleur appropriée) et partagée en quatre, six ou huit secteurs numérotés, et un chiffre au centre. Celui-ci représente le nombre de tour que l'avion passe dans le nuage. Le nombre de tour dépend de la taille du nuage

Nuage de petit taille = 1 tour - 1 à 4 secteurs

Nuage de taille moyenne = 2 tours - 1 à 6 secteurs

Nuage de grande taille = 3 tours - 1 à 8 secteurs

Au début du scénario, on définira la hauteur du nuage comme infini ou situé entre deux couvertures nuageuses ou à une altitude prédéfinie (basse et haute) par deux dés de couleur différente.

Dès que le centre du picot (ou point rouge sur la carte) est sur le décor, l'avion est considéré dans le nuage. En cas de doute, l'avion est dans le nuage. S'il reste des phases à jouer, le joueur arrête les manœuvres et place l'avion au centre du décor. Dès le tour suivant, le joueur programme les manœuvres pour la sortie de l'avion.

Quand les manœuvres de tous les avions présents sur la table sont toutes programmées, le joueur jette un dé à 6 faces, l'avion est placé sur la flèche numérotée du nuage. Les joueurs

déplacent normalement leurs avions. A la première phase, les éventuels bonus de visée et l'avantage de la poursuite sont perdus. Les collisions sont applicables.

Exemple :

- Tour A : Phase 1 - manœuvre normal
Phase 2 - l'avion rentre dans le nuage
Phase 3 - manœuvres restantes annulées. L'avion rejoint le centre du décor.
- Tour B : Phase 1 - Programmation de la sortie de l'avion
Phase 2 - Décompte du 1er tour
Phase 3 -
- Tour C : Phase 1 -
Phase 2 - Décompte du 2ème tour
Phase 3 -
- Tour D : Phase 1 - Sortie de l'avion. Manœuvre normale, pas de tir pas de poursuite.
Phase 2 - Manœuvre normale
Phase 3 - Manœuvre normale

Préparation particulière.

Pour le placement des éléments de nuages, un maximum de 4 nuages est suffisant. Veuillez les placer à une réglette et demie de chaque nuage et si possible à une réglette du bord de table.

Dans le cas d'un scénario "dogfight", il faut déterminer le plafond bas et le plafond haut. Les règles des plafond maximum et couverture nuageuse ne s'appliquent pas.:

Les avions allant au-delà du plafond sont considérés comme sortis (voir sortie de l'aire de jeu page 6).

Campagne - Ciel de Flandres - juillet 1917.

I - Présentation	page 1
II - Remerciements	page 1
III - Cadre	page 1
IV - Le tour de jeu	page 2
a) La programmation des manœuvres	page 2
b) Exécution des manœuvres	page 2
V - Les Tirs et Dégâts	page 2
a) Le tir	page 2
1) Le type de mitrailleuses	page 2
2) La distance de tir	page 3
b) Les dégâts spéciaux	page 3
"Fumées"	page 3
"Palonnier bloqué"	page 3
"Pilote blessé"	page 3
"Moteur touché"	page 4
"Flammes"	page 4
"Explosion"	page 4
c) La visée ou Tir consécutif	page 4
d) Appareils biplaces	page 4
VI - Altitude	page 5
a) Gain d'altitude	page 5
b) Perte d'altitude	page 6
VII - Autres règles	page 6
a) Chevauchement	page 6
b) L'erreur de manœuvre	page 6
c) Sortie de l'aire de jeu	page 6
d) La poursuite	page 6
e) Le Bombardement	page 7
f) Photographie	page 7
g) Reconnaissance	page 7
h) Les défenses terrestres	page 7
Les tranchées	page 7
Les CAA	page 7
Les DCA	page 7
i) Les Ballons	page 8
j) Les Roquettes Le Prieur	page 9
VIII - Quelques règles facultatives pour les missions	page 9
a) - Décollage et Atterrissage	page 9
1) Atterrissage	page 9
2) Décollage	page 9
b) - Munitions	page 10
c) - Collision	page 10
d) - Enrayement	page 10
e) - Plafond maximum et Couverture nuageuse	page 10
Tableau de plancher et du plafond	page 11
f) - Dommages et explosions	page 11
g) - Dommages et Altitude	page 11
1) Tir en piqué	page 11
2) Exception en cas de chevauchement	page 11
3) Interdiction de tir	page 11
h) - Appareil abattu	page 12
i) - Dégâts spéciaux doublés	page 12
j) - Utilisation des Bombes	page 12

IX - Les manœuvres Complexes	page 13
a) Perte d'altitude	page 13
b) La Plongée Forcée ou surdescente	page 13
c) Le split-S	page 13
d) Immelmann moderne	page 14
e) La plongée maîtrisée	page 14
f) Immelmann Historique	page 14
g) Le Loop	page 15
X - Les pilotes	page 15
a) - Création des pilotes	page 15
b) - Evolution des pilotes	page 15
Aspirant (Bleu)	page 15
Sous-lieutenant	page 15
As	page 15
Chevalier	page 15
As des As	page 15
c) - Etat du pilote	page 16
d) - Manœuvres autorisées suivant niveau du pilote	page 16
XI - Les Compétences	page 16
a) Compétence : « Pilotage »	page 16
1) Acrobate	page 16
2) Génie	page 16
3) As du Pilotage	page 16
4) L'As des As	page 17
b) Compétence : « Tir »	page 17
1) Très Bon tireur	page 17
2) Tireur d'élite	page 17
3) Excellent tireur	page 17
4) Tueur	page 17
c) Compétence : « Mécanique »	page 17
1) Conscientieux	page 17
2) Œil de l'expert	page 17
3) Système D	page 17
4) Bricoleur	page 17
d) Compétence : « Esquive »	page 17
1) Couleuvre	page 17
2) Vipère	page 17
3) Cobra	page 18
4) Python	page 18
XII - Équipement	page 18
<i>Encombrement (X) : pilote ou équipage</i>	<i>page 18</i>
1) Extincteur	page 18
2) Gilet pare-balles	page 18
3) Balles incendiaires	page 18
4) Arme de poing et 6 balles	page 18
5) Surplus de Munitions	page 18
6) Parachute	page 18
7) Blindage	page 19
8) Radio	page 19
9) Pigeon	page 19
10) Roquettes	page 19
XIII - Compétences pour les avions biplaces	page 19
XIV - Points de victoire	page 19
a) Les points de victoire Cocarde (PVC)	page 19
b) Les points de victoire Pilote (PVP)	page 19
c) Les points de victoire Equipe (PVE)	page 19

XV - Début de la campagne

- a) Ecoulement du temps pendant la campagne
- b) La phase stratégique
- c) La phase tactique
- d) L'aire de Jeu
- e) Météo et conditions atmosphériques
- f) Plafond maximum et Couverture nuageuse
- g) Les nuages

page 20

- page 20
- page 20
- page 20
- page 20
- page 21
- page 21
- page 21