

CONSEILS, COMPLEMENTS ET MODIFICATIONS

Ces conseils ont pour seul but de faciliter le jeu en le rendant plus fluide et plus motivant, sans pour autant dénaturer ces caractéristiques fondamentales.

De façon générale il est conseillé de toujours appliquer les règles en faveur de l'avion qui fait feu, car les opportunités de tir sont parfois difficiles à obtenir, ce qui peut décourager les joueurs.

• COMPLÉMENT CONCERNANT LES DÉPARTS EN VRILLE

- Un avion qui tente d'atteindre une altitude supérieure à ses capacités décroche et part en vrille automatiquement.

- Un pilote qui inscrit une manœuvre incohérente par rapport à l'attitude de son avion partira en vrille.

ex : si l'avion est " BANK LEFT " et que le pilote veut effectuer un " TURN RIGHT ", etc.

• SORTIE DE VRILLE

Chapitre X.5, il est écrit qu'en cas de récupération de l'avion après un départ en vrille, son orientation est décidée par l'adversaire.

Je conseille plutôt un jet de dé à 12 faces associé au "clock face diagram".

• COLLISION

Les collisions n'ont lieu que si les deux conditions suivantes sont réunies :

- Les avions sont exactement à la même altitude.

- Les socles doivent au moins se toucher (la taille des socles étant de 1 pouce x 1 pouce).

• CAS D'ENRAYEMENT DUREE ET DESENRAYEMENT

L'enrayement des mitrailleuses est une réalité historique et l'un des impondérables du jeu.

Tel que cela a été prévu dans la règle, ce handicap devient rapidement trop important et oblige souvent les joueurs à abandonner la partie, soit parce qu'il leur est impossible de désenrayer soit parce que le combat s'est déplacé trop loin pour qu'ils puissent à nouveau y participer (ce qui malgré tout arrivait parfois dans la réalité).

Je suggère aussi quelques modifications du chapitre IX.33 pour le désenrayement et sa durée.

Le pilote ne passe plus que 3 " Impuls box " noté J, au lieu de la totalité de son déplacement, pour désenrayer .

Puis , comme dans la règle, il lance un dé à 10 faces pour chacune des mitrailleuses afin de déterminer s'il a réussi à désenrayer sa ou ses mitrailleuses. Mais désormais de 1 à 9 la mitrailleuse est désenrayée, en appliquant un modificateur de +1 pour chaque blessure du servent , cependant à 0 elle est toujours définitivement cassée .

- **PRECISION POUR LE TIR D'UNE MITRAILLEUSE SUR PIVOT**

Lorsqu'un avion armé d'une mitrailleuse montée sur pivot fait feu sur un adversaire volant au-dessus de lui, pour le calcul des bonus / malus on applique un modificateur qui tient compte de la distance séparant les deux engins. En règle générale on mesure la distance qui sépare les deux socles.

Or un avion qui est à une altitude très supérieure sera de ce fait beaucoup plus éloigné (de la mitrailleuse sur pivot).

Dans ce cas précis il est donc important de mesurer la distance séparant les tiges au niveau des deux maquettes et non pas celle séparant leurs socles.

Il faut aussi admettre qu'il est impossible de tirer sur un adversaire, soit quand votre avion est sur la tranche ou bien sur le dos, soit quand l'angle de tir de la mitrailleuse est supérieur à 70°.

Rendez-vous dans la rubrique atelier, vous y trouverez un accessoire pour ce dernier cas de figure.

- **LISTE DES AVIONS DONT LE " TURN ARC " DOIT ETRE MODIFIE.**

Il est exact que tous les avions n'avaient pas les mêmes caractéristiques , cependant pour certains avions, il est nécessaire de réduire leur rayon de courbure d'un niveau, afin que ceux-ci volent d'une manière plus conforme à la réalité et cela notamment pour des avions de la même catégorie.

Car certaines machines réputées excellentes ou tout simplement bonnes lors de la première guerre mondiale, ont dans la règle, des caractéristiques moyennes voir presque médiocres.

AVIONS ALLIES	AVIONS ALLEMANDS
BREGUET 14 " turn arc " de D à C	ALBATROS D V " turn arc " de C à B
R.A.F SE5A " turn arc " de C à B	HALBERSTAD CL II " turn arc " de D à C
	GOTHA G V " turn arc " de F à E

NoNota : il est possible que ce type de modification s'applique aussi à d'autres avions. Ne les ayant pas tous testés, notamment ceux du début de conflit, le tableau est limité à ces cinq appareils.

- **UTILISATION D'UNE TORPILLE**

Lorsqu'un avion a une torpille embarquée celui-ci perd 1 point de power et 1 point de vitesse tant qu'il ne l'a pas larguée.

Il n'est pas possible de larguer une torpille dans l'axe du bâtiment celui-ci devant toujours être pris de flanc

Pour effectuer un largage correct de la torpille : L'avion ne doit pas voler à plus de 150 pieds et à une distance comprise entre 7 et 2000 pieds de la cible, il ne doit pas être en vitesse excessive et doit voler à plat.

Calcul des points de dégât d'une torpille : (flanc gauche du bâtiment pour cet exemple)

Les dégâts sont tirés avec un dé 10.

La torpille a une puissance de feu de + 4

Le centre du "clock face diagram" est positionné sur le point d'impact :

9h00 malus 0

8h00 ou 10h00 malus -1

7h00 ou 11h00 malus -2

6h00 ou 12h00 tir inefficace

- **SOUS-MARIN**

Un sous-marin se déplace à une vitesse maximum de 2,5 pouces.
 Il a une résistance aux impacts des torpilles évalué à 10 points.
 De 2 à 3 points de dégât il perd 0.5 pouce de puissance.
 De 4 à 6 points de dégât il perd 1.5 pouce de puissance.
 De 7 à 8 points de dégât il perd 2 pouces de puissance.
 A 9 points de dégât il est immobilisé.
 A 10 points de dégât il est coulé.

Pour les dégâts d'une mitrailleuses sur un sous-marin, on applique le 1/4 des dégâts selon le mode de calcul habituel.

• **LES BALLONS D'OBSERVATION**

- Les ballons ont 15 points de résistance aux feux de l'ennemi +1 Dé10, ce qui détermine aussi leur "victory points" qui n'est pas révélé aux agresseurs, pour qu'ils aient la surprise du moment de l'explosion.
- Lorsqu'on attaque un ballon par les flancs on bénéficie d'un bonus de +2 et par les extrémités d'un bonus de +3.
- Il est dangereux de passer sous un ballon car il y a le câble et la nacelle, le premier étant représenté par la tige. Si la maquette de l'avion touche l'un d'entre eux, comme pour la collision, il subira des dégâts aux ailes X2, les "specials events" sont conservés et en cas de collision avec le ballon, l'avion est détruit.
- Les ballons ont un taux de descente de 100 pieds/tour avec un plafond maximum de 4900 pieds.

• **LA DÉFENSE ANTIAÉRIENNE**

Ces propositions tiennent compte du fait qu'il s'agissait de canons de 75 modifiés et que les munitions utilisées explosaient à une altitude qui était comprise entre 15 000 max et 9 000 pieds mini. Les tirs étaient inefficaces en dessous de 9 000 pieds et ce n'est qu'à partir de 3 600 Pieds que les mitrailleuses pouvaient atteindre leur cible (celles-ci étaient d'un calibre supérieur à celles montées sur avions).

- Le cadran autour d'un ballon est divisé en quatre, la DCA fait feu dès qu'un ennemi entre dans son champ de tir, l'emplacement des canons est fait selon un tirage de dés ou au choix du joueur, si dans le champ de tir il y a un ou des amis voir procédure ci dessous :

Plus d'ennemis que d'amis, lancez un dé 100.	Nombre égal ou supérieur d'amis, lancez un dé 100.
L'avion ami a 30% de chance d'être atteint par les projectiles * Dégâts divisés par 2 et arrondis au supérieur	L'avion ami a 50% de chance d'être atteint par les projectiles * Dégâts divisés par 2 et arrondis au supérieur

* -10 % si as, -20 % si légendaire

La DCA, canon ou mitrailleuse, a un bonus de +30% au tir (pas d'enrayement prévu).
 - Pour le canon, la cible doit être à une portée maximum de 15 000 Pieds et de 8 pouces au sol, pas de malus. Pour la mitrailleuse, la distance réel de la cible divisée par 3, un malus de -10 % pour 3 pouces.
 - Seuls les dégâts sur les ailes et le fuselage divisés par deux et arrondis au supérieur sont appliquées.
 (les "specials events" sont conservés).
 - Comme modificateurs on ne tient pas compte de la position de l'avion cible, mais de son altitude et de sa vitesse :

- Soit un malus de : -10 % par point de vitesse supérieur à 10.
- Concernant l'altitude :
 - +40 % entre 15 000 et 12 000 pieds,
 - +30 % entre 9 000 et 12 000 pieds,
 - 0 entre 3 600 et 9 000 pieds,
 - +20 % en dessous de 3 600 pieds.

- **LES VICTOIRES HOMOLOGUEES**

Un pilote est crédité d'une victoire lorsqu'il a abattu un avion ou un ballon ennemi et qu'il est le dernier à avoir fait feu.

Si plusieurs pilotes ont fait feux simultanément, la victoire sera partagée entre ceux-ci.

- **LES POINTS DE VICTOIRE**

Un pilote peut gagner :

- 50% des points de dégâts qu'il a infligé à son ou ses adversaires.
- 100% des " victory points " de l'avion abattu.
- 1 point par mission.

nota : Dans le cas où un pilote inflige des dégâts à un adversaire puis l'abat, il ne prendra en considération que ses "victory points".

De plus un pilote abattu pendant la partie ne marquera que son point de mission et rien d'autre.

- **LES BLEUS LES AS ET LES LEGENDAIRES**

Un pilote est considéré comme inexpérimenté lors du premier vol sur un avion, sauf les as et les légendaires.

Il faut 100 points ou 5 victoires pour être un as et 400 points ou 20 victoires pour être un légendaire. Un as, ne volera as, que sur les avions ou il à au moins 3 victoires, il en sera de même pour un légendaire, mais ce dernier peut-être considéré comme un as si il vole avec un avion où il a au moins une victoire.

Je conseil de n'appliquer que les bonus de tir, c'est à dire +1 pour les As et + 2 pour les Légendaires.

Les bonus de pilotage pouvant décourager les adversaires et compliquer la séquence de jeu étant donné qu'il faut alors la diviser en deux.

- **LE " FLAT TURN " (réservé au Fokker dr1)**

Il est possible d'effectuer un "flat turn" pour chaque centaine de points d'expérience ou pour chaque victoire, avec un maximum de 3 "flat turn" par séquence.

Néanmoins, les séquences, dans lesquelles sont inclus des "flat turn", ne peuvent être successives. Elles doivent respecter l'espacement suivant :

4 séquences pour un pilote expérimenté

3 séquences pour un as

2 séquences pour un légendaire

Et cela en plus des préparations nécessaires.

- **POUR EVITER CERTAINES ERREURS**

Au début de la partie, noircissez les cases des vitesses en dessous et au dessus desquels votre avion ne doit pas voler.
Si certaines caractéristiques de votre avion se dégradent, n'oubliez pas de modifier les vitesses autorisées.

Pendant la partie vous pouvez choisir de voler plus ou moins vite.
Quand vous reportez votre vitesse pour le tour suivant, sur votre ligne mouvement, barrez la case juste après celle de votre vitesse maximum. Ainsi vous n'inscrivez pas plus de manœuvres que celles qui vous sont possibles de faire.

Notez toujours vos mouvements en respectant les symboles de la règle, c'est le seul moyen d'éviter toutes erreurs et tous litiges.

- **COMMENT CORRECTEMENT REMPLIR UNE LIGNE DE MOUVEMENTS ET LES COMPENSATIONS**

Il est important que les trois premières cases, attitude, vitesse et altitude soient toujours exactes.

En général les erreurs surviennent lors du calcul des compensations ou des modifications de la vitesse et de l'altitude.

Quand vous remplissez une ligne de mouvement, vous le faites selon des symboles bien précis qui entraînent des changements de vitesse ou d'altitude qui sont clairement identifiés par la règle.

Donc dans les trois dernières cases vous ne devez inscrire que les modifications ou les compensations que vous souhaitez faire et non pas celles qui sont induites par vos manœuvres.

Ensuite vous lisez votre ligne comme une ligne de calcul et vous reportez les résultats dans les cases de la ligne suivante.

Par exemples :

Un avion vole en position UE à une vitesse de **10** et à une altitude de **1500** pieds.

Il effectue la manœuvre suivante :

1 1 1 BL TL TL TL TL BR 1 0 0

Il fait:

3 tout droit, coût en puissance 0 ;

1 Bank Left, coût en puissance 0 ;

4 Turn Left, coût en puissance **-2** (1/2 point de power par Turn arrondie à l'inférieur) ;

1 Bank Right, coût en puissance 0 ;

1 tout droit, coût en puissance 0 ;

Compensation en puissance **0**

Compensation en altitude **0**.

Pour la vitesse -2 ; **10-2**

Pour l'altitude **1500 0**=1500.

Au tour suivant il volera en position UE à une vitesse de **8**
1500 pieds et effectue la manœuvre suivante :

BR TR TR SR SR SR SR BL **+4 +150**

Il fait :

- 1 Bank Right, coût en puissance 0 ;
- 2 Turn Right, coût en puissance **-1** (1/2 point de power par Turn arrondie à l'inférieur) ;
- 4 Slip Right, coût en puissance **-2** (1/2 point de power par Slipe arrondie à l'inférieur plus descente d'au moins **100** pieds
- 1 Bank Left, coût en puissance 0 ;

Compensation en puissance **+4**

Compensation en altitude **+150**.

Pour la vitesse **-1-2+4= 1** ; **8+1=9**

Pour l'altitude **1500-100+150=1450**.

Au tour suivant il volera en position UE à une vitesse de 9 et à une altitude de 1450.

- **UN TABLEAU POUR EVITER DE VOUS TROMPER LORS DU "HALF LOOP".**

TABLEAU DE RESOLUTION POUR LES
« HALF-LOOPS »

		<u>Climbing</u> Half Loop			<u>Diving</u> Half Loop	
ATTITUDE DE DEPART DANS LE SENS DU VOL						
ATTITUDE FINALE VU DE FACE						
ATTITUDE FINALE DANS LE SENS DU VOL						

La première ligne correspond à l'attitude de votre avion, telle qu'elle est inscrite sur votre feuille, avant le Half Loop.

La deuxième ligne correspond à l'erreur qu'il ne faut pas faire.

La troisième ligne correspond à l'attitude de votre avion, telle que vous devez l'inscrire sur votre feuille, après le Half Loop.

La lettre **D** en vert désigne l'aile droite de votre avion.