

Western Front ACE

The Great War in the Air, 1916-1918
Rules of Play



GUYNEMER



RICHTHOFEN



MCCUDDEN

Game Design:
Gregory Smith & Ian Cooper

Compass Games
New Directions in Gaming



1.0 INTRODUCTION.....	3	[8.4] PROMOTIONS.....	22
2.0 COMMENT JOUER.....	3	[8.5] EVENEMENTS ALEATOIRES.....	23
3.0 COMPOSANT DU JEU.....	4	[8.6] EXEMPLES DE PARTIE.....	23
[3.1] PLATEAUX AVIONS.....	4	9.0 NIVEAU DE PRESTIGE.....	26
[3.2] PLATEAU AVION BIPLACE.....	4	[9.1] CONCEPT GÉNÉRAL.....	26
[3.3] PLATEAU PILOTE.....	4	[9.2] POINTS DE PRESTIGE.....	26
[3.5] TABLES ET AIDES DE JEU.....	6	[9.3] NIVEAU DE PRESTIGE.....	26
[3.6] LE JOURNAL DE BORD.....	6	[9.4] BONUS DE PRESTIGE POUR LES CARRIÈRES POSTERIEURES A SEPT. 16.....	26
[3.7] ECHELLES DANS LE JEU.....	6	10.0 RÉAFFECTATION À UN AVION PLUS RÉCENT.....	26
[3.8] MATERIEL.....	6	[10.1] MISE A NIVEAU.....	26
4.0 MISE EN PLACE.....	6	[10.2] AMÉLIORATION SUITE A DES BLESSURES.....	26
[4.1] AFFECTATION A UN AERODROME.....	7	[10.3] CHANGEMENT SUITE A UN CRASH.....	26
[4.2] DATE DE DEBUT.....	7	[10.4] NOUVEAU MEMBRE D'EQUIPAGE.....	26
[4.3] PREPARER VOTRE JOURNAL DE BORD.....	7	[10.5] DEROGATION AUX REGLES DE PRESTIGE.....	26
[4.4] MISE EN PLACE DU PLATEAU D'AVION.....	7	11.0 REGLES OPTIONELLES.....	27
[4.5] MUNITIONS.....	8	[11.1] MULTIJOUEUR.....	27
[4.6] LES AERODROMES.....	9	[11.2] JEU COOPÉRATIF.....	27
5.0 COMMENT GAGNER La PARTIE.....	9	[11.3] JEU COMPÉTITIF.....	27
[5.1] FIN DE LA PARTIE.....	9	[11.4] CARTES D'AS.....	27
[5.2] DETERMINER LA VICTOIRE.....	10	[11.5] FATIGUE DU PILOTE.....	27
6.0 SEQUENCE DE JEU.....	10	[11.6] EXPERIENCE DU PILOTE.....	27
[6.1] APERÇU DU JEU.....	10	[11.7] ESCADRON, VICTOIRE, GENERATEURS D'AERODROME.....	28
[6.2] CARTES DE SEQUENCE.....	11	[11.8] RECHARGEMENT DE LA MITRAILLEUSE LEWIS.....	29
7.0 COMBAT.....	11	[11.9] GESTE CHEVALERESQUE.....	29
[7.1] PROCEDURES GENERALES.....	11	[11.10] CONFIRMATION DE VICTOIRE AU-DESSUS DES LIGNES ENNEMIES.....	29
[7.2] COMBAT "CHASSE EN SOLITAIRE".....	15	[11.11] SCENARIOS DE CAMPAGNE.....	29
[7.3] MANŒUVRES STANDARD ET AVANCEES.....	15	[11.12] UTILISATION D'UN AILIER.....	30
[7.4] EXIGENCES DES MISSIONS.....	16	[11.13] COMPORTEMENT D'UN AVION BIPLACES.....	30
[7.5] DESENGAGEMENT.....	17	[11.14] EPIPHANIE.....	30
[7.6] DEGATS DE L'AVION ET ATTERRISSAGE.....	17	12.0 CREDITS DU JEU.....	30
[7.7] EFFETS DE LA METEOROLOGIE.....	19	13.0 NOTES DU CONCEPTEUR.....	30
8.0 COMPETENCES DE L'EQUIPAGE, DECORATIONS ET PROMOTIONS.....	19	14.0 BIBLIOGRAPHIE.....	30
[8.1] COMPETENCES.....	19	15.0 NOTES HISTORIQUES – CARTES AS.....	31
[8.2] DECORATIONS.....	19	INDEX DES REGLES.....	36
[8.3] STATUT D'AS.....	22		



1.0 INTRODUCTION

La Grande Guerre fait rage en Europe depuis plus de 2 ans et se solde par une impasse dans les tranchées. Les pertes massives en vies humaines n'entraînent que de minimes progrès sur le terrain, car la technologie des mitrailleuses, de l'utilisation massive de l'artillerie et des barbelés a pris le pas sur les capacités des soldats équipés de simple fusil.

Cependant, de nouvelles technologies sont apparues dans le ciel. Des avions de reconnaissance rôdent au-dessus des lignes, et des bombardiers larguent des bombes en toute impunité. L'armement des avions pour combattre d'autres avions s'est également développé, et la course technologique pour la suprématie aérienne a commencé.

Western Front Ace est un jeu en solitaire tactique qui vous place aux commandes d'un avion de reconnaissance (chasseur) pendant la seconde moitié de la Première Guerre mondiale. Votre mission est d'abattre autant de chasseurs, de bombardiers et d'avions de reconnaissance ennemis que possible, tout en améliorant la qualité de votre équipage, en montant en grade et en récoltant des décorations, le tout en vous rappelant que vous devez rentrer à la base et que vos chances de survie sont de plus en plus faibles au fur et à mesure que la guerre progresse.

Les joueurs trouveront *extrêmement* difficile de survivre à une campagne complète de septembre 1916 à fin octobre 1918, date à laquelle le jeu se termine, car l'armistice est conclu peu de temps après. Vous commencerez avec l'un des avions disponibles correspondant la nationalité de votre choix en début du jeu, mais au fur et à mesure que votre renommée et votre prestige augmenteront, des chasseurs plus avancés seront disponibles.

Les règles sont numérotées et regroupées en chapitres, chaque chapitre étant divisée en section majeures et secondaires. Les règles font référence à d'autres règles à l'aide de (parenthèses), de sorte que, par exemple, vous lirez "Placez les marqueurs de munitions appropriés dans la section armement de votre plateau d'affichage (4.5 et 4.6)", ce qui signifie que les sections 4.5 et 4.6 sont en lien avec cette règle. Les règles de ce jeu ont été arrangées à la fois pour faciliter la compréhension dès la première lecture et pour faciliter la consultation ultérieure.

SI VOUS ÊTES NOVICE OU SI VOUS N'ÊTES PAS FAMILIER AVEC LES JEUX HISTORIQUES, PAS DE PANIQUE ! De nombreuses aides au joueur sont soit facultatives, soit rarement utilisées, voire pas du tout, pendant une partie. Le jeu lui-même se joue rapidement et simplement une fois que vous avez pris le coup de main. Tout d'abord, observez l'une des détaillant un avion, le plateau de combat et les pions du jeu, puis lisez rapidement les règles. S'il vous plaît, n'essayez pas de les mémoriser. Suivez les instructions sur la mise en place du jeu, puis lisez la section 2.0, qui décrit le déroulement général d'une partie. La section 4.0 fournit le cadre pour vous aider à démarrer. Si des questions se posent, il suffit de se référer aux règles. Après quelques minutes de jeu, vous vous familiariserez avec les mécanismes du jeu.

Une assistance pour les jeux en ligne est disponible. Vous avez plusieurs possibilités, le Web :

<https://compassgames.com>

Contactez-nous par email: sales@compassgames.com

Vous pouvez également utiliser l'URL ou le code QR pour accéder à Compass Games en ligne : <https://linktr.ee/compassgames>



Le service client et l'assistance pour les composants de jeu sont fournis par Compass Games.

Nous vous recommandons également de consulter le fil de discussion officiel du jeu sur ConsimWorld pour obtenir de l'aide, pour lire des comptes rendus de partie et partager votre expérience de jeu avec d'autres personnes. Vous trouverez le fil concernant le jeu *Western Front Ace* en [visitant talk.consimworld.com](http://talk.consimworld.com) et en naviguant vers les forums de discussion du jeu individuel *Western Front*.

Remarque : Tout au long des règles, vous verrez de nombreuses sections en italique comme celle-ci. Ces sections sont remplies d'exemples, de clarifications, d'astuces de jeu, de notes de conception et d'autres conseils assortis afin de vous aider à vous y retrouver. Le texte bleu indique les notes de jeu tandis que celles en marron concernent les notes historiques.

2.0 COMMENT JOUER

But Du Jeu

Le but du jeu est d'effectuer de nombreuses sorties en tant que pilote d'un avion de reconnaissance (chasseur, en termes de la Première Guerre mondiale) et d'abattre autant d'avions ennemis que possible. Le succès de chaque sortie se reflète dans le nombre total d'avions abattus ou de missions spéciales accomplies, ce qui peut donner lieu à une promotion et à un avancement, culminant avec l'obtention de l'une des nombreuses décorations très convoitées, en fonction de votre nationalité. Vous ferez face à des risques constants à mesure que chaque patrouille deviendra plus dangereuse avec le temps et des progrès techniques des avions ennemis que vous engagerez. Le succès final repose en grande partie sur les décisions que vous prenez lorsque vous effectuez des patrouilles au cours de votre carrière.

Le niveau de victoire global est déterminé à la fin de la partie en fonction du nombre total de victoires obtenues (ce qui peut également être déterminé à titre posthume si vous êtes tué au combat).

Les principaux éléments de jeu utilisés pour faciliter le jeu sont les différents plateaux qui permettent de suivre l'état de votre avion avec des pistes représentant vos patrouilles et le niveau de carburant/endurance actuels, le plateau permettant résoudre les rencontres avec les avions biplaces et la feuille de journal de bord pour suivre l'activité et le succès de chaque patrouille (les termes " sortie " et " patrouille " sont interchangeables dans le jeu). Les différentes aides de jeu sont utilisées pour résoudre les actions de jeu. Certaines sont facultatives et permettent d'améliorer la simulation historique.

VUE GENERALE

En général, le jeu consiste à effectuer de nombreuses missions de sortie et à résoudre toutes les rencontres jusqu'à ce que vous rentriez à la base en toute sécurité. À la fin de chaque patrouille, vous évaluez le succès obtenu en consultant votre journal de bord, ce qui peut donner lieu à une promotion ou à une récompense. Entre les sorties, vous pouvez vérifier si vous êtes devenu éligible pour piloter un chasseur plus moderne. Vous aurez peut-être également besoin de temps pour soigner vos blessures avant de pouvoir effectuer votre prochaine sortie.

MENER UNE PATROUILLE

Votre plateau d'avion renseigne sur l'état général de votre avion lorsque vous effectuez des sorties. Lors d'une patrouille, votre avion progresse sur les cases de déplacement de la piste de mission, ou patrouille sur place, vérifiant à chaque fois les possibles rencontres, ainsi que l'éventualité d'un événement aléatoire.

En règle générale, les rencontres concernent des avions, bien que vous puissiez rencontrer des ballons d'observation ennemis. Pour chaque rencontre, vous décidez d'engager dans le combat ou de tenter de l'éviter.

Vous notez tous les avions que vous engagez en combat sur votre journal de bord, en notant si vous les avez endommagés ou détruits.

Au fur et à mesure que vous combattez, vous infligerez et recevrez des dégâts au cours des combats aériens. À la fin d'un combat aérien, vous devez décider si vous souhaitez continuer la patrouille ou retourner à la base.

Les combats impliquant plusieurs avions ennemis peuvent être mortels si vous avez choisi de voler en solitaire, une option offerte aux pilotes d'élite. De plus, les dommages de toute nature sont graves si l'on considère la nature fragile de votre monture, et devraient influencer votre décision quant au moment où il faut interrompre votre sortie. Une préoccupation plus importante est qu'il n'y a pas de parachutes (sauf pour les Allemands vers la fin de la guerre) et que se faire abattre signifie une mort presque certaine.

RENTREZ A LA BASE

Une fois que votre avion a terminé sa patrouille en retournant à la base (après toute rencontre finale possible dans la case représentant la base sur la piste de mission), vous pouvez recevoir des distinctions ou des décorations, et vérifiez si un type d'avion plus moderne est disponible. Une convalescence due aux blessures reçues peut retarder votre prochain vol. Contrairement à d'autres jeux de cette série, il n'y a jamais de temps de pause pour la réparation - le système de patrouille permettant d'avoir toujours un avion prêt pour votre prochaine mission.

FIN DE PARTIE

Une fois que toutes les missions de patrouille ont été effectuées jusqu'en octobre 1918, le jeu se termine. Si vous êtes tué au combat ou capturé, le jeu se termine immédiatement. Que vous surviez ou non jusqu'à votre dernière sortie (se terminant en octobre 1918), comptez le nombre total de victoires aériennes pour déterminer votre niveau de victoire. En règle générale, pour enregistrer une carrière entière, vous voudrez noter tous les avions abattus, votre classement final et toutes les décorations obtenues. Bien sûr, si vous avez été tué, toutes les distinctions et tous les résultats sont reconnus à titre posthume.

Note historique : Le terme utilisé pour désigner un avion de chasse pendant la Première Guerre mondiale était "scout". Tout au long des règles, cependant, le terme moderne "chasseur" sera souvent utilisé pour des raisons de commodité, car la plupart des joueurs le trouveront moins déroutant.

3.0 COMPOSANT DU JEU

[3.1] PLATEAUX AVIONS

Les 30 plateaux d'avions double face (60 avions) fournis correspondent à chaque type d'avion disponible pour les sept nationalités représentées. Ce plateau permet de suivre l'état de votre avion, y compris les armements et les munitions à votre disposition. Sélectionnez le plateau correspondant au type d'avion que vous avez choisi pour jouer. Ce plateau est la pièce maîtresse du jeu et des patrouilles. L'utilisation de ce plateau est expliquée dans la section des règles qui lui est dédié.

Vous trouverez ci-dessous la liste des avions disponibles par nationalité :

ALLIES

Empire Britannique :

- | | |
|--------------------------|---------------|
| - F.E.8 | - Bristol F2A |
| - Airco DH.2 | - Bristol F2B |
| - Sopwith 1 1/2 Strutter | - Airco DH.5 |

- | | |
|---|---------------|
| - Sopwith Triplane
(RNAS <i>uniquement</i>) | - S.E. 5 |
| - Sopwith Pup | - S.E. 5A |
| - Sopwith Camel | - B.E. 12 |
| - Sopwith Dolphin | - Nieuport 17 |
| - Sopwith Snipe | - Nieuport 23 |
| | - Spad S.XIII |

Français :

- | | |
|------------------|---------------|
| - Nieuport 17 | - Nieuport 27 |
| - Nieuport 21 | - Spad S.VII |
| - Nieuport 23 | - Spad S.XII |
| - Nieuport 24bis | - Spad S.XIII |

Belges :

- | | |
|---------------|-------------------------------------|
| - Nieuport 11 | - Hanriot HD.1 |
| - Nieuport 23 | - Sopwith 1 ^{1/2} Strutter |
| - Spad S.VII | - Sopwith Camel |
| - Spad S.XIII | |

US :

- | | |
|------------------|-----------------|
| - Nieuport 17 | - Spad S.VII |
| - Nieuport 24bis | - Spad S.XIII |
| - Nieuport 28 | - Sopwith Camel |

Italiens :

- | | |
|---------------|----------------|
| - Nieuport 11 | - Spad S.XIII |
| - Spad S.VII | - Hanriot HD.1 |

EMPIRES CENTRAUX

Allemagne :

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| - Halberstadt D.II | - Pfalz D.IIIa |
| - Albatros D.I | - Pfalz D.XII |
| - Albatros D.II | - Fokker D.III |
| - Albatros D.III | - Fokker Dr.I Triplan |
| - Albatros D.Va | - Fokker D.VII |
| - Pfalz D.III | - Fokker D.VIII |

Autriche-Hongrie

- | | |
|-------------------------|------------------|
| - Hansa-Brandenburg D.I | - Albatros D.II |
| - Aviatik D.I | - Albatros D.III |
| - Phönix D.I | |

Le même type d'avion piloté par plusieurs nationalités à chacun son propre plateau de jeu séparé avec le symbole national approprié. Par exemple, il existe plusieurs plateaux pour le Spad S.XIII.

[3.2] PLATEAU AVION BIPLACE

Le plateau représentant un avion biplace [B10] et les plateaux d'avions ennemis sont utilisés pour résoudre le combat contre les avions biplaces (reconnaissance, bombardiers) ainsi que les chasseurs ennemis. Ils doivent être placés à côté de votre plateau d'avion pendant le jeu. L'utilisation de ces plateaux est expliquée dans la section de règle dédié. Vous devez trier les plateaux d'avion par nationalité pour faciliter le jeu, car vous ne vous engagez (généralement) que contre une seule nationalité ennemie, et utiliserez soit le plateau de combat d'avion biplaces, soit un plateau d'avion ennemi lorsque vous combattez.

[3.3] PLATEAU PILOTE

Il existe huit tableaux de statut du pilote [A2] – un pour chacune des sept nationalités et un pour le RNAS britannique. Celui qui convient doit être placé sur le côté mais à portée de main. Les autres ne sont pas nécessaires jusqu'à une nouvelle partie avec une nationalité différente. Il est utilisé pour suivre les compétences, les décorations et le niveau de prestige actuel de votre pilote. Ce dernier est utilisé pour déterminer les avions disponibles pour la mise à niveau.

[3.4] PIONS

Western Front Ace se compose de 310 pions répartis en deux planches prédécoupées. Ces pions sont appelés marqueurs et sont placés sur les plateaux pour suivre l'état de votre avion, de votre équipage, ou des autres plateaux. Des marqueurs sont fournis pour les avions individuels, les membres d'équipage, les munitions, les événements aléatoires et l'état de l'équipage et des équipements.

Remarque : certains marqueurs supplémentaires (marqueurs de dommages, par exemple) ont été imprimés comme pièces de rechange au cas où l'un d'entre eux serait manquant ou endommagé.

[3.4.1] COMMENT LIRE LES PIONS

Les pions de *Western Front Ace* servent de marqueur pour suivre l'état de votre avion et pour résoudre les engagements. Ces marqueurs peuvent inclure des informations, telles que des modificateurs de jet de dé, pour faciliter le jeu. Une explication de chaque type de pion est détaillée ci-dessous.

[3.4.2] Marqueurs

Avions :

Les différents marqueurs d'avion correspondent au type que vous avez sélectionné et sont placés sur le plateau d'avion pour suivre la progression de la mission qui vous a été assignée.

Grades d'Officier :

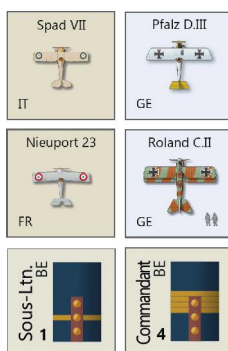
Quatre marqueurs de grade d'officier numérotés sont fournis (de 1, le plus bas, à 4, le plus élevé) pour chaque nationalité (ou chaque arme chez les Britanniques) pour suivre votre grade en tant que pilote.

Médailles & Décorations :

Diverses décorations peuvent vous être décernées en fonction de votre réussite professionnelle. Certains sont liés à votre lieu de naissance, si vous êtes d'origine allemande. Bien que cela ne soit que d'un intérêt historique, leur impact sur jeu est que la plupart d'entre elles augmentent votre niveau de prestige, un mécanisme de jeu importante qui vous permet de piloter des avions plus modernes au fur et à mesure que ces derniers sont disponibles.

Compétence de l'équipage et de l'ailier :

Au fur et à mesure que vous gagnez de l'expérience, une autre mécanique importante du jeu est la prise d'expérience de votre pilote, de votre ailier et de votre équipage (si vous avez l'un des rares avions doté d'un observateur) grâce à l'achat de compétences. Ces compétences ont un impact direct sur vos capacités de combat et votre survie. Votre pilote débute le jeu avec un point d'expérience, accordé pour avoir obtenu son diplôme de l'école de pilotage



Evènement Aléatoire :

Bien que la plupart des événements aléatoires soient résolus immédiatement, certains peuvent être utilisés plus tard pendant le jeu et ces marqueurs doivent être placés sur le plateau de l'avion jusqu'à ce qu'ils soient utilisés.



Armement :

Les marqueurs de munitions représentent les munitions de mitrailleuse transportées dans vos armes et sont recto-verso indiquant les points de munitions "1" ou "2". De plus, les marqueurs de chargeur de rechange représentent des munitions supplémentaires pour vos armes Lewis, si vous en êtes équipés. Ceux-ci sont également recto-verso, représentant un ou deux chargeurs. Chaque chargeur, lorsqu'il est utilisé pour recharger votre arme Lewis, donne trois points de munitions à cette arme. Un seul ne peut être chargé à la fois.



Dégâts :

Des marqueurs de dommages sont fournis pour suivre les dommages infligés aux ailes, à l'empennage, aux moteurs et aux autres systèmes. Ces marqueurs ne sont placés sur votre plateau d'avion que lorsqu'il est endommagé. Ils ont une face "INOP" pour les systèmes qui sont mis hors service (en particulier, les moteurs et les armes). Le pion Gun Jam, bien qu'il ne s'agisse pas techniquement d'un dommage, indique cet état si cela se produit.



Statut de l'Equipe :

Des marqueurs de l'état de l'équipage sont fournis pour suivre la gravité des blessures ou un résultat KIA.



Marqueur de Mission :

Des marqueurs sont fournis pour votre plateau d'avion afin d'indiquer la mission en cours qui vous a été assignée.



Marqueurs Géographiques :

Des marqueurs sont fournis pour la carte (le cas échéant) pour représenter la base qui vous est actuellement attribuée, les offensives majeures (MGO) en cours et la météo à l'atterrissage.



[3.4.3] Cartes

3.4.3.1 Le Deck de Combat

Il y a 60 cartes de combat dans le jeu. Les cartes ont plusieurs utilisations, différentes sections de la carte étant utilisées en fonction de l'utilisation - tir offensif, tir défensif, soutien de l'ailier, combat de mitrailleur arrière, etc. Ces cartes doivent être mélangées au début de chaque mois, et quand nécessaire.

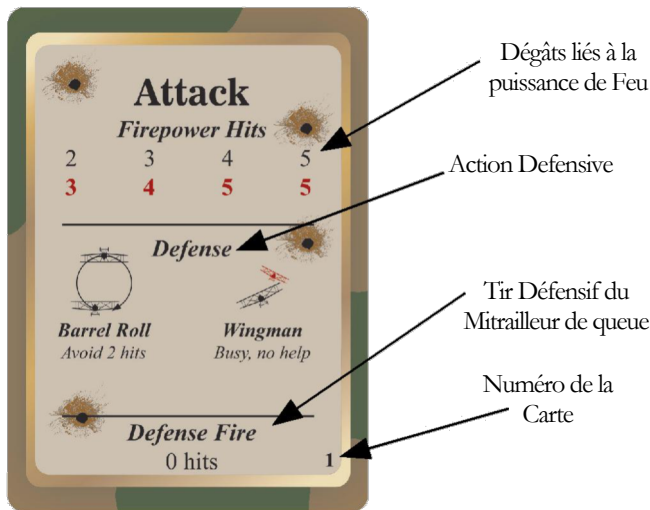
3.4.3.2 Les As

Il y a 24 cartes As historiques, pouvant être utilisées par les joueurs qui souhaitent recréer la carrière d'un pilote historique pendant la partie. Leur utilisation est facultative, bien qu'il existe un événement aléatoire dans lequel vous devrez combattre l'un d'entre eux.

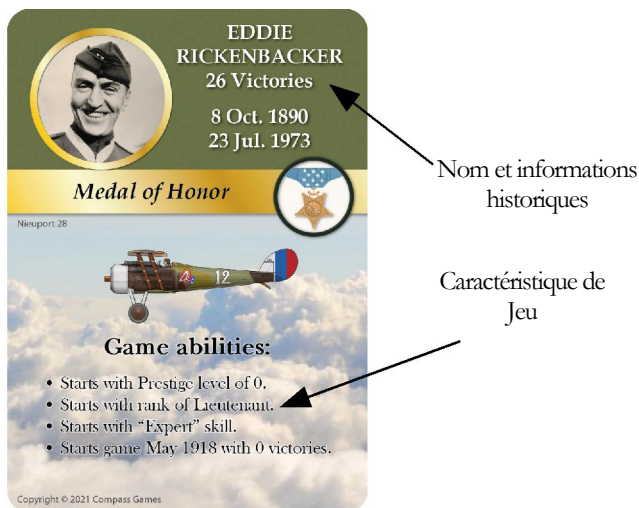
3.4.3.3 Carte de séquence de Jeu

Des cartes décrivant la séquence de jeu ont été ajoutées pour aider les joueurs à mener à bien leurs missions pendant les premières missions (ou aussi longtemps qu'ils le souhaitent). Leur utilisation est facultative.

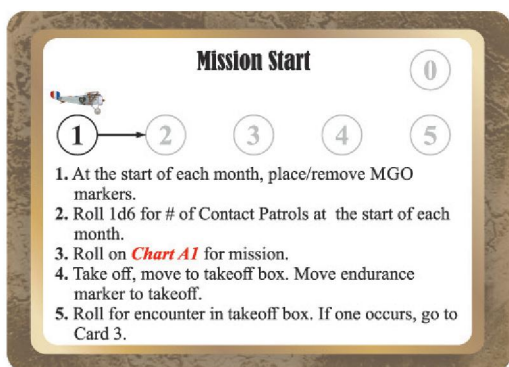
Cartes de Combat



Carte Historique d'As



Carte de Séquence de Jeu



[3.5] TABLES ET AIDES DE JEU

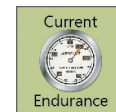
Plusieurs cartes d'aide de jeu recto-verso et une carte d'aide de jeu à 1 face sont fournies pour faciliter le jeu et résoudre les fonctions de jeu. L'utilisation de ces table et diagrammes est expliquée dans la section de règle appropriée. Les différents tableaux sont référencés par leur ID entre [crochets].

Lorsqu'un jet de dé doit être fait, chaque table spécifie la combinaison de dés nécessaire, ce qui, dans certains cas, peut inclure une association de dés ayant une valeur de position différente. Dans ce cas, utilisez un dé coloré pour distinguer les valeurs de position. Par exemple, sur le diagramme [B6] pour un lancer de "1d6+1d6", le premier d6 représente les dizaines et le second d6 les unités. Cela signifie qu'un résultat de 3+4 est un "34" et non un "7".

[3.6] LE JOURNAL DE BORD

Le journal de bord mentionnant votre nationalité et votre nom est utilisé pour chaque session de jeu afin d'enregistrer les sortie individuelles et les avions endommagés ou abattus. N'hésitez pas à photocopier ces feuilles au besoin.

[3.7] ECHELLES DANS LE JEU



Chaque case de carburant/endurance sur le plateau d'affichage de l'avion représente environ 30 minutes de vol.

Bien que chaque sortie soit effectuée sur une journée, le concept de "patrouilles de chasse" signifie que le nombre de sorties enregistrées dans un mois est variable. Les marqueurs représentent des avions individuels, des membres d'équipage spécifiques et des munitions.

[3.8] MATERIEL

Un jeu complet de *Western Front Ace* comprend les composants suivants :

- Deux planches de pions en couleur (pions de 9/16 po)
- Un livret de règles avec les notes du concepteur
- Douze cartes d'aide de jeu, recto-verso
- Un paquet de soixante cartes de combat
- Un bloc de journal de bord, recto-verso
- Trente plateaux d'avions, recto-verso
- Deux cartes de patrouille (front occidental et front italien)
- Vingt-quatre cartes d'As
- Un plateau d'avion biplace (Aide de jeu au verso)
- Six cartes de séquences de jeu
- Deux dés à 6 faces, un à 20 faces et un à 10 faces
- Une boîte de jeu et un couvercle

Si l'une de ces pièces est manquante ou endommagée, veuillez contacter notre éditeur agréé :

Compass Games LLC/PO Box 271/Cromwell, CT 06416 USA
Phone: (860) 301-0477 | E-Mail: support@compassgames.com

4.0 MISE EN PLACE

REGLE GENERALE

La configuration du jeu consiste à sélectionner votre type d'avion, à préparer votre journal de bord et à placer le plateau d'avion correspondant devant vous pour le placement initial des marqueurs avant d'effectuer votre première sortie. Vous devez également avoir le plateau d'avion biplaces [B10] à proximité, car il vous sera utile lors de la résolution d'engagements contre des biplaces ennemis. A proximité doit se trouver la pile de plateau d'avions ennemis correspondant à la nationalité à laquelle vous êtes

confronté, pour représenter les chasseurs ennemis contre lesquels vous serez engagés. Enfin, si vous choisissez d'utiliser une carte, placez la carte du front occidental ou de la carte du front italien à proximité. L'utilisation de la carte est facultative, car les sorties peuvent être suivies simplement sur votre plateau d'avion.

[4.1] AFFECTATION A UN AERODROME

Le joueur commence par tirer 1d20 sur la table de la page 8 pour se voir attribuer un aéroport de départ et une nationalité, puis sélectionne l'un des types d'avions et/ou la nationalité qui lui est actuellement disponibles. Différemment, si vous le souhaitez, vous pouvez choisir la nationalité et le lieu et la date de début. Le jeu consiste à être le pilote d'un seul avion (et à contrôler un ailier plus tard dans le jeu) plutôt que de simuler le contrôle de formations plus grandes.

4.1 Table d'affectation			
d20	Base	Nationalité	Date
1	St. Omer	Anglais	Démarrage
		Anglais RNAS	Démarrage
	De Moeren	Belges	Démarrage
2	Le Hameau	Anglais	Démarrage
3	Bertangles	Anglais	Démarrage
4	Mesnil-Saint-Georges	Français	Démarrage
5	Compiègne	Français	Démarrage
6	Coincy	Français	Démarrage
7	Villeneuve-les-Vertus	Français	Démarrage
		Américains	Feb-1918
8	Remicourt	Français	Démarrage
		Américains	Feb-1918
9	Vaucouleurs	Français	Démarrage
		Américains	Feb-1918
10	Marckebeeke	Allemands	Démarrage
11	Douai	Allemands	Démarrage
12	Guisse	Allemands	Démarrage
13	Mars-sous-Bourcq	Allemands	Démarrage
14	Sissonne	Allemands	Démarrage
15	Marville	Allemands	Démarrage
16	Metz-Frescaty	Allemands	Démarrage
17	Trento	Austro-Hun.	Démarrage
18	Trieste	Austro-Hun.	Démarrage
19	Vicenza	Italiens	Démarrage
		Anglais	Nov-1917
20	Udine	Italiens	Démarrage

Les pilotes allemands doivent également choisir un lieu de naissance, ce qui affecte l'obtention de certaines récompenses. Il s'agit de :

Prusse	Royaume de Wurtemberg
Saxe	Principauté de Lippe
Gd Duché de Baden	Cités Hanséatiques
Bavière	

Les villes hanséatiques comprennent l'une de ces trois villes : Hambourg, Lübeck ou Brême.

Les pilotes Britannique du RNAS (Royal Naval Air Service) opèrent à partir de Saint-Omer et sont les seuls pilotes autorisés à piloter le triplan Sopwith. Mis à part le fait d'avoir des rangs légèrement différents et la capacité de piloter des triplans Sopwith, ce sont des pilotes britanniques "normaux" à tous les autres égards du jeu.

Remarque : vous pouvez commencer avec un avion plus avancé plus tard dans le jeu, comme en jouant un Américain avec un Sopwith Camel, par exemple, mais les Américains ne sont pas disponibles avant février 1918, ce qui signifie que vous n'aurez pas les premiers mois de la guerre pour accumuler plus de victoires.

[4.2] DATE DE DEBUT

[4.2.1] Votre première sortie aura lieu en septembre 1916, à moins que vous ne choisissiez de débiter plus tard.

[4.2.2] Vous pouvez choisir un nouveau type d'avion à piloter lorsqu'il est disponible, mais seulement si vous avez un niveau de prestige suffisant pour vous permettre de le piloter. Le niveau de prestige d'un joueur augmente avec les décorations et les promotions.

[4.2.3] Comme alternative à la configuration normale, vous pouvez jouer à un scénario plus court de la règle optionnelle (11.11) avec une date de début imposée.

[4.3] PREPARER VOTRE JOURNAL DE BORD

[4.3.1] Préparez un récit de votre carrière de pilote en inscrivant les informations suivantes dans l'en-tête de la feuille de route :

Nationalité : il s'agit de la nation pour laquelle vous avez choisi de voler.
Nom : c'est le nom que vous avez choisi pour votre pilote, ou le nom d'un pilote réel si vous utilisez une carte optionnelle d'as.

Remarque : le nom du pilote n'a aucun impact sur le jeu, si ce n'est de construire une narration autour de votre carrière afin d'améliorer votre session de jeu ou vos rapports de mission. Facultatif : voir les cartes d'as et les tableaux S1/S2.

[4.3.2] Le journal de bord est utilisé pour saisir les informations relatives à chaque sortie, y compris les avions rencontrés et/ou abattus, les éventuelles blessures reçues et l'expérience acquise.

[4.4] MISE EN PLACE DU PLATEAU D'AVION

[4.4.1] Placez devant vous le plateau d'avion correspondant au type d'avion que vous avez sélectionné (voir l'exemple sur la page ci-contre). Vous vous référerez constamment à ce plateau lors de vos sorties pour enregistrer l'état de votre avion.

[4.4.2] Placez les marqueurs suivants sur votre plateau :

- Placez le pion d'avion correspondant à votre type d'appareil dans la case Hangar. Ce pion est déplacé le long de la piste de mission pour indiquer votre position actuelle. (Vous pouvez également le déplacer le long des cases de la carte si vous choisissez d'utiliser la carte facultative.
- Placez le pion "Wingman" dans la case "Présent" si vous avez été promu au moins une fois ou si vous avez atteint le statut "d'As", et donc si vous avez un ailier.

- Placez un porte-bonheur [8.5.1] de la nationalité appropriée dans l'une des cases d'événement aléatoire. Chaque nouveau pilote commence la partie avec un de ces porte-bonheur.
- Placez les marqueurs de munitions appropriés dans la section des armes de votre plateau [4.5]. Si votre avion, par exemple, a six munitions listées, il s'agira de trois marqueurs sur leur face "2", et non six marqueurs. Placez le pion de carburant/endurance dans la case du pion de carburant/endurance .
- Placez les marqueurs de compétences que vous avez achetés ou gagnés à l'école de pilotage sur le plateau d'avion ou sur le plateau d'état du Pilote, selon le cas. Les joueurs commencent la partie avec les compétences "Réflexes" et "Manœuvre avancée 1" gratuitement.
- Placez les marqueurs d'offensive terrestre majeure actifs sur la carte. Pour une partie débutant en septembre 1916, il s'agit des marqueurs de Verdun et de la Somme.

plusieurs chargeurs de rechange étaient emportés. Pour les missions de destruction de ballons, des munitions incendiaires étaient emportées, mais cela signifiait que l'avion n'avait pas le droit d'attaquer d'autres avions, sauf en cas de légitime défense (et même dans ce cas, il s'agissait d'une zone grise).

PROCEDURE

- Consultez les informations relatives à la réserve initiale de munitions figurant à côté de chaque arme de votre avion.
- Sélectionnez un nombre total de marqueurs de munitions correspondant au nombre de points de munitions transportés. Ce nombre est normalement de "6", ce qui signifie que trois marqueurs seront placés sur leur face "2". Placez ces marqueurs à côté de l'arme ou des armes concernées.
- Les chargeurs de mitrailleuse Lewis de rechange ne sont pas des marqueurs de munitions en soi, mais lorsqu'ils sont utilisés pour recharger votre mitrailleuse Lewis, ils se transforment en munitions. Chaque chargeur donne à la Lewis trois points de munitions pour cette arme (représentés par un pion de munitions sur sa face "2" et un autre sur sa face "1")

[4.5] MUNITIONS

Commentaire : Les avions de la Première Guerre mondiale avaient normalement une réserve de munitions assez limitée et ne pouvaient pas être rechargés en vol, à l'exception du "canon Lewis" allié qui tirait à partir d'un chargeur de 97 cartouches. Normalement,

Exemple de plateau d'avion

Hanriot HD.1

(available August 1917)

Agility Rating: 2
Speed: 11

Current Base	Opposing Base	Opposing Base	Current Mission
--------------	---------------	---------------	-----------------

Adv.Man. 1	Prestige required: 2
Adv.Man. 2	Expert
Adv.Man. 3	Reflexes
Adv.Man. 4	Weapons Maint.

Endurance

Takeoff								Must Land
---------	--	--	--	--	--	--	--	-----------

Mission

Hangar	Takeoff/Landing	Friendly Territory	No Man's Land	Enemy Territory	Enemy Base
--------	-----------------	--------------------	---------------	-----------------	------------

Weapons

Fwd: 3	Vickers .303 Status	Ammo x6	Cowling
--------	---------------------	---------	---------

Standard Manœuvres in lieu of a card draw:

- Tight turn. Improve position by 1 (x2 if rotary engine).
- Barrel roll. Avoid 2 random hits.
- Dive. Avoid 1 random hit. You are ready for an emergency landing next round of combat.

Advanced Manœuvres in lieu of a card draw:

- Cuban eight. Avoid 1 random hit, improve position by 1.
- Chandelle. Avoid 3 random hits, improve position by 1 (x2 if rotary engine).
- Immelmann. Avoid all damage, improve position by 2.
- Split S. Avoid 1 random hit, encounter ends.

B12 Initiative Chart - 1D6

At end of round, both aircraft roll, add current speed:

Net differential: 0-2	No change
Net differential: 3-4	Gain 1 position
Net differential: 5+	Gain 2 positions

Modifiers:

+ Agility rating	-2 Damaged engine
+1 Ace Wingman	-1 Pilot LW/-2 Pilot SW
+1 Situational Awareness skill	

Orientation

Enemy	Player
-------	--------

Damage

Port Struts	Starboard Struts	Tail	Engine	Controls	Fuel Tank	Landing Gear	Crew
Port Struts x3	Starboard Struts x3	Tail x3	Le Rhône Rotary Engine	No Agility	Fuel Tank	+1 Landing	Pilot Wound
2	2	2	INOP	DE	(Emer. Landing)	-2 Landing	

Wingman

Expert	Present
2	Absent
	Damaged

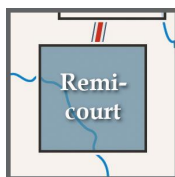
[4.6] LES AERODROMES

Les joueurs seront dans l'une des 21 bases tout au long du jeu.

Note historique : Il y avait littéralement des centaines "d'aérodromes" pendant la Première Guerre mondiale, principalement des prés avec quelques cabanes, bien que certains, comme Saint-Omer et Douai, étaient nettement plus grands. Les noms d'aérodrome qui ont été choisis ne sont que représentatifs de ceux qui se trouvent dans cette région. Les joueurs doivent se rendre compte qu'il existe des restrictions historiques aux bases à partir desquelles ils peuvent opérer.

[4.6.1] FRANCE

Les avions français commencent dans l'une des bases bleues sur la carte (voir 4.1) et y resteront généralement pendant la plupart, sinon la totalité, de la partie. Un joueur français peut éventuellement se rebaser uniquement sur d'autres bases françaises.



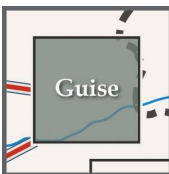
[4.6.2] GRANDE-BRETAGNE

Les pilotes britanniques commencent dans l'une des trois bases brunes au nord de la carte, près de la côte. Ils peuvent plus tard se baser dans l'une des deux autres. À partir de novembre 1917, en réponse à l'opération Caporetto, un joueur peut se baser à Vicence en Italie et voler contre les Austro-Hongrois. Comme dernière restriction, si un joueur choisit de voler en tant que pilote du RNAS (Royal Naval Air Service), il doit rester à Saint-Omer jusqu'en avril 1918, date à laquelle le RFC (Royal Flying Corps) et le RNAS ont fusionné pour former la RAF (Royal Air Force). La restriction de Saint-Omer est levée à ce moment-là.



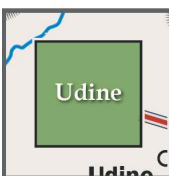
[4.6.3] ALLEMAGNE

Les pilotes allemands commencent dans l'une des sept bases de couleur grise de la carte. Guise est spécial en ce sens qu'elle permet des engagements contre les Britanniques ou les Français, selon la direction dans laquelle le joueur vole lors d'une sortie.



[4.6.4] ITALIE

Les Italiens sont basés à Vicence ou à Udine, et ne volent que contre les Austro-Hongrois à Trente et à Trieste, respectivement.



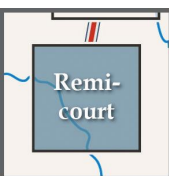
[4.6.5] AUTRICHE-HONGRIE

Les Austro-Hongrois sont basés à Trente ou à Trieste, et ne volent contre les Italiens à Vicence ou Udine, respectivement.



[4.6.6] AMERIQUE

À partir de février 1918, les Américains commencent à voler à partir des bases françaises. S'ils le souhaitent plus tard, ils peuvent se rebaser, mais seulement sur une autre base française.



[4.6.7] BELGIQUE

Des pilotes belges volent depuis De Moeren pendant toute la durée de la partie. (Ils étaient également à La Panne, un aérodrome voisin, mais nous avons choisi De Moeren comme base représentative des Belges.)

Remarque : Les joueurs qui veulent voler à partir d'autres aérodromes peuvent complètement ignorer les restrictions d'aérodrome par nationalité, sachant que cela n'est pas historique et doit être évité.



[4.6.8] CHANGEMENT D'AERODROME ET D'AVION

Vous pouvez changer l'aérodrome à laquelle vous êtes affecté en passant le temps d'une sortie et en dépensant un point de prestige. (Inscrivez un "R" pour "réaffectation" sur le journal de bord.) Si vous souhaitez changer de type d'avion, vous devez dépenser un point de prestige et vous passerez une sortie durant laquelle vous vous familiariserez avec le nouvel avion. Les seules exigences sont que vous ayez suffisamment de prestige pour piloter le nouvel avion, et qu'il s'agit d'un avion accessible à votre nationalité. Les pilotes ne peuvent se rebaser que sur un aérodrome de même nationalité (sur les cartes, marron pour les Britanniques, bleus pour les Français ou les Américains, gris pour les Allemands, oranges pour les Belges, jaunes pour les Italiens, rouges pour les Austro-Hongrois) à l'exception des Britanniques pour Vicence. Vous pouvez changer d'aérodrome et d'avion en même temps pour un coût combiné de deux points Prestige, mais vous ne passez le temps que d'une seule sortie.

[4.6.9] ECOLE DE PILOTAGE

Chaque nouveau pilote suit une école de pilotage avant sa première sortie. L'entraînement en vol s'effectue en jouant sur le tableau de l'école de pilotage (tableau [F3]), en acquérant des compétences ou en réduisant les coûts des compétences si la réussite dans chaque section de la formation est effectuée. Un nouveau pilote aura plusieurs choix pour consacrer du temps supplémentaire à l'entraînement physique lui donnant une meilleure chance de survivre à des blessures, ou à étudier lui donnant une meilleure connaissance de l'avion qu'il doit piloter, ou peut-être plus de temps à boire dans les bars pour motiver ses amis au combat lui conférant une réputation d'agressivité. Après avoir effectué toutes les vérifications selon le plateau de l'école de pilotage, le joueur est prêt à commencer.

Remarque : si vous choisissez le point de Prestige supplémentaire à l'école de pilotage, vous pouvez commencer avec un avion qui a une exigence de 1 Point Prestige, même si le choix de l'avion se fait normalement avant l'école.

Tous les marqueurs reçus pendant la formation au vol doivent être placés sur le tableau d'état du pilote, le cas échéant. Si le pion d'endurance est choisi, il peut être placé directement sur le plateau de l'avion.

5.0 COMMENT GAGNER LA PARTIE

REGLE GENERALE

Une partie complète consiste à effectuer de nombreuses sorties jusqu'en octobre 1918. Le jeu peut se terminer prématurément si vous êtes tué au combat ou fait prisonnier après vous être écrasé dans le no man's land ou derrière les lignes ennemies.

Bien que les résultats de chaque sortie puissent donner lieu à une promotion et à des décorations, le niveau de victoire global est déterminé à la fin du jeu en fonction du nombre de victoires aériennes obtenues.

[5.1] FIN DE LA PARTIE

[5.1.1] Le jeu se termine à la fin de votre dernière sortie en octobre 1918 - aucune sortie n'est effectuée après octobre 1918.

[5.1.2] S'il est déterminé, après avoir calculé les sorties manquées en raison de blessures, que votre prochaine sortie commencera après octobre 1918, le jeu se termine.

[5.1.3] Le jeu se termine immédiatement, quelle que soit la date, si vous êtes tué au combat ou fait prisonnier.

[5.1.4] Une fois la partie terminée, vous pouvez déterminer la victoire.

[5.2] DETERMINER LA VICTOIRE

[5.2.1] Consultez votre journal de bord à la fin de la partie et additionnez le nombre total de victoires aériennes au cours de votre carrière.

[5.2.2] Sur la base du nombre total de victoires contre des avions ennemis (y compris les ballons), votre niveau de victoire et vos performances en tant qu'As peuvent être déterminés ainsi :

DÉFAITE

0-4 Avion abattu

Vous êtes une honte pour le service aérien, votre famille et vous-même. Après la guerre, vous rentrez chez vous et regrettez d'avoir fait mieux.

EGALITE

5-10 Avion abattu

Vous avez rempli vos obligations envers la nation et vous êtes un as. Les offres de livres et de films " parlants " après la guerre ne sont cependant probablement pas à l'ordre du jour.

VICTOIRE MARGINALE

11-20 Avion abattu

Vous avez connu le succès en tant que pilote de chasse. Vous êtes l'un des as actuellement assignés à l'avant. Votre équipage respecte vos capacités, et le quartier général vous affecte à la formation fin 1918.

VICTOIRE SUBSTANTIELLE

21-40 Avion abattu

Vous êtes l'un des meilleurs as de la guerre et avez gagné le respect de vos pairs, de votre équipage et de vos commandants. Vous êtes souvent mentionnés dans les journaux de la nation et votre nation vous offre un commandement de haut niveau.

VICTOIRE DÉCISIVE

41+ Avion abattu

Vous êtes le fléau des cieux et la fierté de votre nation. Même vos ennemis admirent vos compétences. Vos exploits légendaires vous placent au sommet de l'élite aérienne et sont mentionnés en bonne place dans les campagnes de propagande. Vos pairs sont étonnés de vos nerfs d'acier et de vos compétences de vol. Vous prenez une retraite paisible après la guerre.

[5.2.3] Si vous êtes tué au combat, vous pouvez toujours déterminer votre niveau de victoire (posthume). Il en est de même si vous êtes fait prisonnier.

6.0 SEQUENCE DE JEU

REGLE GENERALE

Western Front Ace suit une séquence de jeu spécifique pour simuler les nombreuses sorties. Pour résumer, la séquence tourne autour de la conduite de la patrouille et du retour à la base. Bien que le jeu ne fonctionne pas avec un système de "tours", le temps est décompté mensuellement comme le reflète le journal de bord. Chaque mois prend place un certain nombre de "patrouilles de chasse".

Les grandes lignes de jeu suivantes commencent une fois qu'un avion a été choisi et que tous les marqueurs sont placés sur le plateau correspondant (4.0, Configuration du jeu).

[6.1] APERÇU DU JEU

Le jeu se déroule en suivant l'ordre ci-dessous qui est répété jusqu'à la fin de la partie (5.1, Fin de la partie), moment où est déterminée la victoire (5.2, Déterminer la victoire). Les actions précisées dans le texte ci-dessous sont détaillées dans les sections de règles correspondantes.

1. Au début de chaque mois, vérifiez si des marqueurs d'offensive terrestre majeure doivent être placés ou supprimés de la carte. Ensuite, lancez 1d6 pour obtenir le nombre de "patrouilles de combat" (sorties) que le joueur effectuera dans le mois. Noter ceci sur le journal de bord. Les as obtiennent un modificateur de +1.



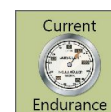
Note historique : De nombreux pilotes ont volé presque quotidiennement pendant la Première Guerre mondiale, parfois même plusieurs fois par jour. Cependant, bon nombre de ces patrouilles n'ont donné aucun résultat. Le concept de "patrouilles de combat" est un moyen simple de ne pas avoir à mener de nombreuses missions sans affrontement. Les "patrouilles de combat" sont les sorties du mois au cours desquelles nous supposons que vous aurez de bonnes chances d'effectuer une rencontre, donc vous décollez, tirez pour une rencontre et atterrissez. En réalité, vous effectuez de nombreuses autres patrouilles au cours du mois qui ne débouchent sur rien – nous ne prenons tout simplement pas la peine de les enregistrer.



2. Pour votre première patrouille de combat, effectuez un tir sur la table A1 pour découvrir la mission qui vous est assignée. (Alternativement, vous pouvez choisir de vous porter volontaire pour effectuer une mission de destruction de ballons.) Placez le pion de mission approprié sur votre plateau d'avion. Déplacez votre pion avion du hangar à la case de décollage (ou placez-le sur l'aérodrome sur la carte) et déplacez votre pion de carburant/endurance vers la première case sur la piste de carburant/endurance sur le plateau d'avion. Ensuite, déplacez votre pion avion soit sur le plateau d'avion (ou sur la carte) vers n'importe quelle zone adjacente (ou restez stationnaire au même endroit et patrouillez). Brûlez un point de carburant/endurance sur votre plateau avion (déplacez une case vers la droite). Après chaque déplacement ou zone où vous restez stationnaire (y compris la case de décollage), jetez les dés pour déterminer une rencontre. Les missions vous obligent à voler au-dessus du territoire ami, du no man's land, ou du territoire ennemi. Vous devez essayer de vous rendre (si possible) jusqu'à cette zone. Résolez les rencontres au moyen des règles de combat. Pour les rencontres, votre case d'aérodrome (la case de décollage) est considérée comme un "territoire ami".

Remarque : l'utilisation de la carte du front occidental (ou de la carte du front italien) est facultative ; cependant, les joueurs devront prendre en compte les grandes offensives terrestres ainsi que la météo en cours. Les joueurs peuvent simplement enregistrer la progression de leurs sorties en se déplaçant le long de la piste sur leur plateau d'avion. Cependant, ils peuvent apprécier l'utilisation de la carte, celle-ci donnant un aspect géographique à leur mission.

3. Répétez l'opération en déplaçant votre pion de carburant/endurance vers la droite et en déplaçant votre avion (ou en patrouillant au même endroit) sur le plateau ou la carte, et effectuez des rencontres au besoin jusqu'à ce qu'il ne vous reste plus qu'une seule case de carburant/endurance – celle marquée "Must Land". Après avoir tiré pour une éventuelle dernière rencontre dans votre case d'aérodrome, vous atterrissez. Si vous n'êtes pas dans votre case d'aérodrome, vous devez atterrir en urgence. Un atterrissage d'urgence en territoire ennemi signifie que vous êtes capturé si vous survivez à l'atterrissage. Si vous atterrissez dans No Man's

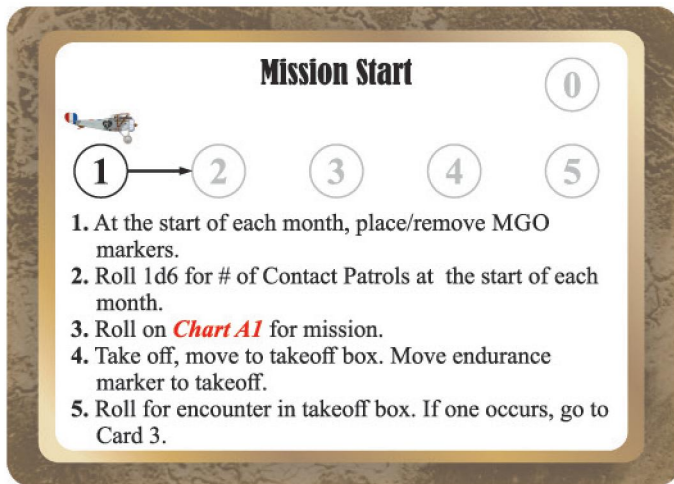


Land, vous faites un jet - soit vous êtes capturé, soit vous rejoignez vos lignes (en supposant que vous ne vous écrasez pas et ne mourez pas).

4. Vous pouvez retourner à votre aérodrome de départ et atterrir à tout moment ; Vous n'êtes pas obligé de brûler toute votre carburant/endurance. Vous pouvez également atterrir sur un autre aérodrome ami ; vous n'êtes pas obligé d'atterrir sur le terrain d'où vous êtes parti. (Vous êtes censé faire le plein et retourner à votre base habituelle avant la prochaine patrouille de combat.)
5. Dans la case d'atterrissage, faites un jet d'atterrissage sur la table B7 avec tous les modificateurs applicables.
6. Obtenez des décorations, du prestige et des points d'expérience. Dépensez des points d'expérience si vous le souhaitez. Dépensez des points de prestige si vous le souhaitez en changeant d'aérodrome et/ou d'avion.
7. Répétez les étapes 2 à 6 pour chaque patrouille de combat au cours du mois. Débutez un nouveau mois (étape 1.) Continuez ainsi jusqu'à ce que vous soyez abattu et tué, ou jusqu'à la dernière sortie d'octobre 1918.

[6.2] CARTES DE SEQUENCE

Des cartes Séquence de jeu ont été incluses pour aider les joueurs au cours de leurs premières missions (ou aussi longtemps qu'ils le souhaitent. Elles sont facultatives, mais elles sont utiles et leur utilisation est fortement encouragée. La carte 0 sert à mettre en place la partie ; elle n'est utilisée qu'une seule fois puis mise de côté. Les cartes 1 à 5 guident un joueur à travers sa mission. Les joueurs doivent se rendre compte que les actions listées sur les cartes sont abrégées/condensées, et que toutes les questions doivent pousser à consulter le livre de règles. Le livre de règle est prioritaire en cas de problème d'interprétation des cartes.



7.0 COMBAT

[7.1] PROCEDURES GENERALES

[7.1.1] QUAND LE COMBAT A LIEU

Le combat est résolu à chaque case de carburant/endurance dans laquelle une rencontre prend place. Chaque combat peut être composé de plusieurs tours. Une rencontre peut également avoir lieu dans votre case de décollage (aérodrome allié sur la carte) car elle est considérée comme un territoire ami. On considère qu'il se produit peu de temps après que vous ayez décollé et pris de l'altitude.

[7.1.2] RENCONTRES

Après vous être déplacé vers un nouvel endroit sur le plateau ou la carte (ou avoir patrouillé sur place), dépensez un point de carburant/endurance (déplacez votre pion de carburant/endurance d'une case vers la droite), puis tirez 2d6 sur la table appropriée pour voir si une rencontre a lieu. Ces tables sont organisées par nationalité, date et lieu.

Normalement, un joueur ne combattra qu'une seule nationalité adverse ; cependant, la base allemande de Guise peut combattre les Britanniques ou les Français, selon la direction dans laquelle le pilote vole. C'est au joueur de décider (et donc, sur quelle table tirer pour déterminer les avions ennemis qu'il rencontre).

Si le jet détermine qu'il n'y a pas de rencontre, alors rien ne se passe. Bougez à nouveau (ou patrouillez sur place) et déplacez d'une case le pion de carburant/endurance. Retirez pour une rencontre. Continuez ce processus jusqu'à ce que vous effectuiez une rencontre ou que vous ayez envie de rentrer et d'atterrir (ou que vous soyez forcé d'atterrir parce que vous avez utilisé tout votre carburant/endurance). Si une rencontre se produit, résolvez-la via les règles de combat. À la fin du combat, si vous vous sentez toujours en état de voler, vous répétez à nouveau le processus de déplacement (ou de patrouille sur place) et de dépense d'une case de carburant/endurance.

L'utilisation de la carte est facultative ; Les joueurs peuvent simplement suivre la progression et l'emplacement de leur avion sur leur plateau d'avion. Les deux méthodes se jouent de la même manière. Après avoir tiré pour une rencontre (table A3), faites un jet pour déterminer l'avion rencontré (table A3a, table A3b ou table A3c, selon les nations concernées). A ce moment-là, sortez le plateau d'avion ennemi qui correspond à votre rencontre, car vous l'utiliserez pour enregistrer les dégâts et l'état de cet avion.

POSITION POUR LE COMBAT :

Vous allez maintenant faire un jet pour déterminer votre position relative par rapport à votre adversaire au début du combat (tableau B1). Il y a différentes orientations de départ dans lesquelles vous pouvez commencer un combat, en fonction du jet de dés :

Face à face : Les deux avions se font face.

Avantagé : Votre chasseur arrive latéralement sur l'avion ennemi.

Désavantagé : L'avion ennemi arrive latéralement vers vous.

Dans le soleil : Si vous êtes "Dans le soleil", vous commencerez avec un avantage, qui vous permet de tirer et l'avion ennemi ne pourra pas tirer de carte défensive au premier tour. L'inverse est vrai si votre ennemi est dans cette position.

Dans les 6 heures : Il ne s'agit pas d'une position de départ, cependant, cela peut se produire pendant le combat. Le principal inconvénient d'être suivi est que l'avion qui tire inflige automatiquement un dégât bonus "Queue" si un dégât touche son but.

Note : En aucun cas, un changement de position peut améliorer la position "Dans les 6 heures". Ignorez simplement les changements qui amélioreraient cette position.

Si, après avoir tiré une rencontre, un combattant ne souhaite pas engager l'ennemi. Il peut tenter d'éviter le combat en lançant 1d6 :

- 1-2 Le combat est rompu.
- 3-6 Le combat se déroule normalement.

S'il est plus rapide que l'avion ennemi, comme l'indiquent les cotes de vitesse des plateaux avions, soustrayez un à ce jet.

Il y a deux exceptions : vous ne pouvez pas tenter d'éviter un combat lorsque l'ennemi est "Dans du soleil". De plus, vous ne pouvez pas tenter

d'éviter le combat avec des chasseurs ennemis lorsque vous escortez un avions biplaces amis.

[7.1.3] DEBUTER LE COMBAT

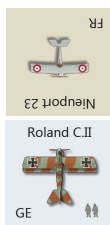
Pour débiter le combat, vous devez d'abord considérer l'orientation de départ. Placez un pion d'avion et un pion d'avion ennemi (ces pions ont une vue "de dessus") sur les cases d'orientation dans le coin inférieur gauche de votre plateau d'avion. Si vous faites face à l'avion ennemi (soit vous êtes de face, soit vous êtes avantagé), vous pouvez tirer avec vos mitrailleuses avant en utilisant la colonne de puissance de feu appropriée en haut de la carte de combat que vous retournez. L'avion ennemi ripostera s'il vous fait face, sinon, il utilisera la partie défensive de la carte qu'il retourne. Il n'y a pas d'effets de la distance sur le combat entre avions dans *Western Front Ace*.

Retournez une carte du jeu. Il s'agit de la carte d'attaque du combattant pour le premier tour. Suivez les instructions sur la carte en ce qui concerne les dommages infligés. Additionnez la puissance de feu de tous vos mitrailleuses avant et utilisez la colonne qui correspond à votre puissance de feu actuelle.

= nombre dégâts

"+C" = +1 blessure de l'équipage

DE = avion détruit



Si vous êtes de face, vous pouvez également choisir de ne pas tirer et de vous mettre immédiatement sur la défensive, soit en utilisant la section défensive de votre carte de combat, soit en appelant votre ailier à l'aide et en suivant les directives de la carte.

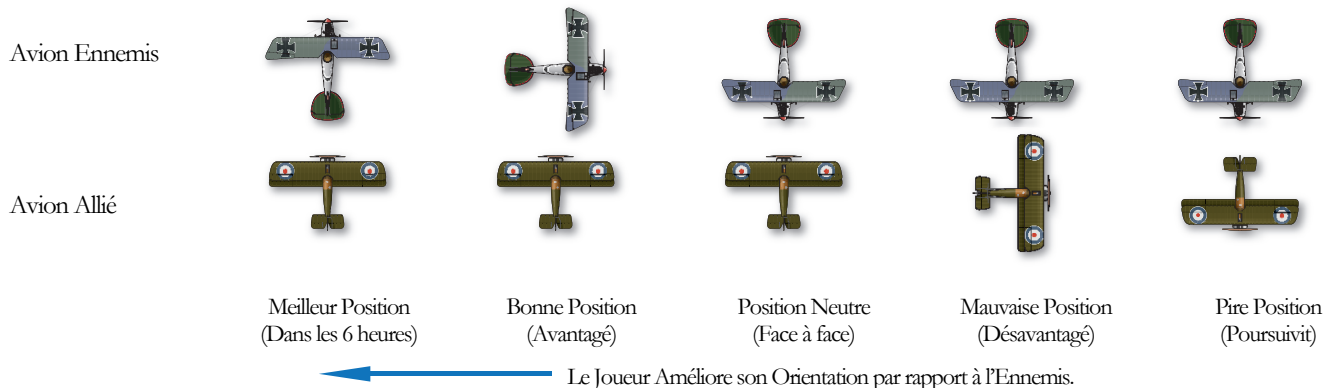
Si vous êtes désavantagé (c'est-à-dire que le chasseur ennemi est avantagé par rapport à vous) ou si votre ennemi est dans vos 6 heures, vous avez trois options :

- Vous pouvez choisir de vous mettre sur la défensive en utilisant l'option de défense de la prochaine carte que vous tirerez, ou,
- Vous pouvez appeler votre ailier pour qu'il vous aide et suivre les directives de la carte. Vous ne pouvez pas faire les deux, et vous devez choisir avant de retourner la carte.
- La troisième option consiste à utiliser un pion de compétence, si vous en avez un de disponible.

Votre ailier ne peut pas vous aider si vous ne choisissez pas cette option, s'il n'est pas présent, s'il a été abattu, ou si vous êtes de rang 1 (c'est vous qui ÊTES l'ailier dans ce cas). Si vous êtes dans cette situations, vous ne pouvez utiliser l'option de défense de la carte de combat quand vous êtes désavantagé ou suivi. Exception dans le cas où vous avez atteint le statut "d'As" - vous obtenez alors un ailier, même si vous n'êtes pas encore au rang 2.



Le Joueur Dégrade son Orientation par rapport à l'Ennemi. →



Notes :

Chaque mouvement vers la droite ou vers la gauche constitue un changement d'orientation.

Pour changer de 2 positions, déplacez-vous de 2 places vers la gauche ou vers la droite (La meilleure et la pire position constituent la limite ne pouvant être dépassée)

Si les deux adversaires changent de position, soustrayez les deux valeurs et déplacez l'avion ayant une valeur supérieure de ce nombre de positions (par exemple, l'ennemi gagne 2 positions et le joueur gagne 1 position, au final l'ennemi gagne 1 position).

Tirez une seconde carte – il s'agit de la carte de l'adversaire. La seule information qu'il utilise s'il est sur la défensive (s'il est suivi ou s'il est désavantagé par rapport à vous) est la section défensive de la carte. De plus, dans ce cas où l'avion ennemi a un observateur avec une mitrailleuse arrière, il tirera une autre carte pour résoudre ce tir. Sur cette deuxième carte, la seule chose qui compte est le "TIR DÉFENSIF : X" (où X est le nombre de dégât infligé). Si le combattant ennemi est face-à-face, soit avantagé, soit dans vos 6 heures, il utilisera avec la section offensive (en haut) de la carte.



Un avion qui est suivi subira un dégât supplémentaire de "Queue" si des dégâts sont encaissés. Cela peut être évité grâce à une carte défensive annulant tous les dégâts, ou la combinaison de compétences et/ou de carte défensive qui réduisant les dégâts à zéro.

Les joueurs doivent noter que les mitrailleuses arrière n'ont pas de puissance de feu (et ont donc un astérisque), ils infligent simplement des dégâts comme indiqué par la section Tir défensif de la carte retournée. Les avions avec deux mitrailleuses jumelées infligent 1 dégât supplémentaire SI la carte inflige au moins 1 dégât (les cartes de résultat "0" n'infligent pas de dégât, même avec des canons jumelés).

Remarque : les joueurs peuvent se demander pourquoi les tirs défensifs comportent autant de résultats "0". Si une mitrailleuse arrière retourne une carte défensive "0", il n'y a PAS de tir défensif de sa part ni de dépenses de munitions. En effet, malgré le fait que les mitrailleuses des observateurs étaient mobiles et sur des supports annulaires, les avions pouvaient souvent attaquer dans son "angle mort" où elle ne pouvait pas l'atteindre. En fin de compte, les mitrailleuses arrière ne pourront effectuer de tirs défensifs qu'une fois sur deux.

Note historique : Les joueurs se demandent peut-être pourquoi l'Albatros D.I n'a qu'une puissance de feu de "4" pour ses deux mitrailleuses. L'aile supérieure haute bouchait la vision permettant de viser avec les deux mitrailleuses, et en conséquence, nous avons réduit la puissance de feu à "4" au lieu de "5" normale pour tenir compte de cette particularité.

[7.1.4] SEQUENCE DE TIR

Dans tous les rounds de combat, les tirs sont simultanés (Exception : un combattant tire en premier s'il est "Dans le soleil" pour le premier tour de combat uniquement, ou tire en premier dans un tour s'il utilise la compétence "Réflexes"). Tout changement d'orientation est supposé se produire après la séquence de tir - si vous amélioré votre position, alors que vous êtes en défense, cela n'empêche pas l'ennemi de vous tirer dessus et de vous infliger des dégâts - bien que le texte de la carte défensive puisse les réduire ou même, les annuler.

[7.1.4.1] Jets d'initiative : À la fin de chaque tour de combat, le joueur lancera deux dés pour l'initiative - un pour son avion, un pour l'avion ennemi (tableau [B12] situé sur les plateaux d'avion). Ce jet est modifié par la vitesse actuelle, l'agilité et d'autres facteurs. Si le différentiel est suffisamment élevé, l'un des avions améliorera son orientation d'une ou éventuellement de deux orientations. Cela s'ajoute à toutes les modifications apportées du tirage des cartes. Par exemple, pour les avions de vitesse et d'agilité égales, si le joueur obtient un "6" pour lui-même, et un "1" pour l'avion ennemi, il améliorera son orientation deux positions. S'ils étaient en face-à-face, le joueur est maintenant dans les 6 heures de l'avion ennemi. Si le joueur était désavantagé, il devient maintenant avantagé avec le changement d'orientation.

[7.1.5] TOURS SUIVANTS

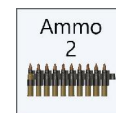
Après le premier passage, tous les tours de combat suivants nécessitent de tirer deux nouvelles cartes, une pour votre avion et une (ou deux, s'il y a un tir de mitrailleuse arrière) pour l'avion de l'ennemi.

[7.1.6] RAFALE PROLONGEE

Un pilote peut prendre le risque de tirer une rafale prolongée avec ses mitrailleuses avant (uniquement) afin d'augmenter le nombre de dégâts. Bien que entraîne (généralement) plus de dégâts à l'avion ennemi, cela peut également entraîner l'enraiment d'une ou plusieurs mitrailleuses. Si un pilote souhaite faire cela, il doit avoir deux points de munitions restants dans au moins une de ses mitrailleuses avant. Agissez comme pour un tir normal, puis lancez 2d6 après avoir tiré une carte de combat (Table [C3]) :

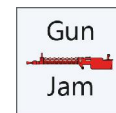
- 2 Cible DE (Coûte 2 munitions)
- 3 +4 dégâts (Coûte 2 munitions)
- 4 +3 dégâts (Coûte 2 munitions, puis une mitrailleuse s'enraye)
- 5 +2 dégâts (Coûte 2 munitions)
- 6 +2 dégâts (Coûte 2 munitions, puis une mitrailleuse s'enraye)
- 7 +1 dégât (Coûte 2 munitions)
- 8 +1 dégât (Coûte 2 munitions, puis toutes les mitrailleuses s'enrayent)
- 9 +1 dégât (Coûte 2 munitions, puis une mitrailleuse s'enraye)
- 10 +2 dégâts (Coûte 2 munitions)
- 11 +1 dégât (Coûte 2 munitions, puis toutes les mitrailleuses s'enrayent)
- 12 Toutes les mitrailleuses s'enrayent avant que des dégâts ne soient infligés.

Notez que CHAQUE mitrailleuse qui tire dépense deux points de munitions, si possible. Tous les dégâts supplémentaires infligés sont des dégâts aléatoires. Les dégâts supplémentaires d'une rafale prolongée ne se produisent que si au moins un dégât est infligé normalement à partir de la carte de tir. Contrairement aux enraiments qui se produisent lors du tirage d'une cartes, les enraiments de mitrailleuse consécutives à une rafales prolongée se produisent après le tir, à moins qu'un "12" ne soit tiré et qu'aucun tir ne puisse se produire.



[7.1.7] CONSOMMATION DE MUNITIONS ET DESENRAIEMENT DES MITRAILLEUSES

Chaque mitrailleuse dépense un point de munitions chaque fois qu'elle tire (exceptions : rafale prolongée, carte défensive "0" et la compétence Précision). Si une carte piochée indique qu'une mitrailleuse s'est enrayée, elle ne dépense pas de munitions, car elle ne tire pas. Placez un pion "Gun Jam" sur l'arme qui s'enraye (si vous tirez avec plus d'une mitrailleuse, faite un jet pour déterminer laquelle s'est enrayée, réduisez votre puissance de feu en conséquence et tirez avec cette puissance réduite).



Si un joueur veut désenrayer une arme, il ne peut pas piocher de carte ni effectuer toute autre action au tour suivant - il est occupé à désenrayer son arme. Faite un jet sur la table B4. Il est possible que l'arme reste bloquée, auquel cas la procédure doit être répétée lors du prochain tour de combat. Il est également possible que l'arme devienne "INOP", ce qui signifie qu'aucune autre tentative de la réparer ne peut être faite lors de cette sortie. Un joueur n'est pas obligé d'essayer de désenrayer son arme (il peut à la place piocher une carte défensive ou effectuer une manœuvre normalement) car il peut être dangereux de tenter cette action tout en étant poursuivi.

Le Pfalz D.III est une exception à la règle pour le désenrayement. En raison de la position des mitrailleuses sous le capot, vous ne pouvez pas désenrayer les mitrailleuses sur le Pfalz D.III.

L'autre exception aux règles sur l'enraiment des armes à feu est à l'opposé le fait que les mitrailleuses Lewis britanniques ne peuvent s'enrayer dans le contexte du jeu. Les pilotes ennemis ayant une arme avant enrayée tenteront de la réparer jusqu'à ce cette dernière soit

fonctionnelle. Cependant, ils feront une pause dans les tentatives de réparation et se mettront sur la défensive s'ils sont poursuivis.

Note historique : Les mitrailleuses Lewis britanniques tiraient à partir d'un tambour au lieu d'une ceinture reliée et ces derniers étaient exceptionnellement fiables. Par conséquent, dans le jeu, ils sont IMMUNISES contre tous les enrayements. S'il un résultat donne un enrayement ce dernier est ignoré. Il s'agit aussi de la seule arme pouvant être rechargées en vol, selon les règles ci-dessous et la table B4.

[7.1.8] RECHARGEMENT DES MITRAILLEUSES LEWIS ET DU PUTEAUX DE 37 MM

La mitrailleuse Lewis britannique était une arme d'infanterie modifiée qui tirait à partir d'un tambour de 97 coups et était utilisé sur de nombreux avions comme arme principale, secondaire ou d'observateur. Cette mitrailleuse et le Puteaux de 37 mm sont les seules armes du jeu qui peuvent être rechargés en vol. Pour recharger, le pilote doit disposer d'un tambour de recharge. La plupart des avions ont deux tambours de recharge, qui se réduira au fur et à mesure des rechargements, et la mitrailleuse Lewis aura alors à nouveau trois points de munitions. L'inconvénient de recharger une Lewis qui tire vers l'avant est qu'aucune autre action ne peut être entreprise ce tour – le pilote étant occupé, il ne peut pas tirer une carte défensive ni entreprendre toute autre action. Il suffit d'un seul tour de combat pour recharger. Cependant, le pilote doit faire un jet d'initiative à la fin du tour de combat où il a effectué un rechargement. Si vous rechargez la mitrailleuse Lewis d'un observateur, c'est l'observateur qui s'en charge. Il y parvient sans l'aide du pilote, qui peut effectuer les actions normales. Il ne peut pas tirer au cours du tour où il a rechargé.



Le Puteaux français de 37 mm monté sur le SPAD XII était une arme à un coup qui devait être rechargée par le pilote après chaque tir. La procédure est essentiellement la même que pour le rechargement d'une Lewis : il suffit d'un seul tour pour recharger, mais le pilote est occupé et ne peut pas tirer de carte défensive ni effectuer toute autre action. Cependant, le pilote doit faire un jet d'initiative à la fin du tour de combat où il a effectué un rechargement.



[7.1.9] DESTRUCTION DE BALLON ET ATTAQUE AU SOL

Des règles de combat spéciales sont utilisées pour les missions "Destruction de ballon" et "Attaque au sol". S'il s'agit d'une mission de destruction de ballons ou d'une mission d'attaque au sol, les règles normales de combat ne s'appliquent pas. Utilisez la procédure suivante :



- Volez vers le no man's land, en résolvant normalement toutes les rencontres, sauf que vous ne pouvez pas engager des biplaces ennemis, car vous êtes chargé de munitions incendiaires/explosives et cela n'était pas autorisé par la Déclaration de Saint-Petersbourg de 1868 et la Convention de La Haye de 1907. Cependant, vous pouvez toujours vous défendre contre les chasseurs ennemis si vous êtes attaqué en volant vers le ballon. (Remarque spéciale : dans les rares cas où vous êtes en mission de destruction de ballons, que vous devez vous défendre contre un chasseur ennemi et que vous frappez son réservoir de carburant, vous l'incendiez automatiquement.)
- Dans No Man's Land, votre localisez le ballon (leurs emplacements étaient connus). Subissez des tirs AA selon les règles AA, puis attaquez en tirant une carte. Il faut infliger de 3 dégâts ou plus pour abattre le ballon. Un résultat de 3 dégâts ou plus (ou un résultat DE) abattent le ballon, car vous utilisez des munitions incendiaires.

Après avoir attaqué, les tirs AA vous infligent automatiquement 1d6 de dégâts aléatoires.

- Il est possible que vous n'abattiez pas le ballon du premier coup. Si c'est le cas, vous pouvez répéter le processus autant de fois que vous le souhaitez, jusqu'à ce que vous ou le ballon soyez abattu. Cependant, les passages suivants le premier entraînent automatiquement 1d6 dégât des défenses AA avant et après l'attaque, car ils vous attendent de pied ferme. Sinon, vous pouvez simplement annuler la mission (un choix potentiellement judicieux si vous avez subi des dégâts importants dès le premier passage).
- Les missions d'attaque au sol suivent les mêmes procédures que l'attaque de ballon en ce qui concerne les tirs AA avant et après le mitraillage/bombardement, bien qu'aucune restriction ne concerne l'attaque des avion biplaces. Le mitraillage dépense deux points de munitions. Aucune carte n'est tirée pour le mitraillage au sol – l'attaque est simplement présumée se produire et les résultats ne sont pas mesurés en tant que tels car il n'y a pas de cibles d'infanterie dans le jeu. Si l'avion a la possibilité de transporter des bombes, il les larguera à la place (économisant ainsi de précieuses munitions). Le fait d'être chargé de bombes réduit votre vitesse d'un point, votre agilité de deux, et vous empêche de choisir le "virage serré" comme manœuvre standard. Les bombes peuvent être larguées tôt avant le début du combat aérien, mais la mission d'attaque au sol est automatiquement un échec.



[7.1.10] ENGAGER UN AVION BIPLACES

Bien que certains biplaces aient été utilisés comme chasseurs et puissent être choisis comme tels par les joueurs, la grande majorité d'entre eux dans le jeu sont des avions de reconnaissance et des bombardiers. Le terme "biplaces" dans le jeu fait référence à ces avions, et non aux éclaireurs (même si ces éclaireurs pourraient techniquement être munie de 2 places). Lorsqu'ils sont rencontrés, ils agissent selon un ensemble différent de règles de combat.

[7.1.10.1] Les biplaces se mettront toujours immédiatement sur la défensive en combat. Ils engageront le combat avec leurs canons arrière si possible. S'ils sont avantagés ou s'ils vous suivent, ils tenteront toujours de rompre et de mettre fin à l'engagement. S'ils sont équipés d'un moteur rotatif, ils utiliseront toujours le mouvement défensif standard "virage serré" lorsqu'ils sont désavantagés ou suivis. Les biplaces ne tirent pas de front, ils se mettent sur la défensive. Ils tentent de s'échapper. Ils tireront avec des mitrailleuses arrière si possible (si le tour commence et qu'ils sont désavantagés ou qu'ils sont suivis).

[7.1.10.2] Les biplaces ont été regroupés sur la table B10, le Plateau biplaces. Le plateau répertorie leur vitesse et leur agilité pour les utiliser dans les jets d'Initiative. La puissance de feu de leurs canons arrière est également répertoriée (ceux qui ont deux canons arrière infligent +1 dégât si des dégâts sont infligés). Leurs munitions ne sont pas décomptées ; Ils sont supposés être toujours capables de tirer pour se défendre s'ils ne sont pas endommagés ou enrayé.

Remarque : Les munitions de mitrailleuse arrière d'un joueur, s'il en a une, doivent être décomptées, contrairement aux biplaces non joueurs.

Remarque : c'est un peu abstrait, mais les tests ont montré que puisque la moitié du temps, les canons arrière ne tiraient techniquement pas de toute façon en retournant une carte impaire, il ne valait vraiment pas la peine de décompter les munitions pour la multitude de mitrailleuses arrière différents sur les biplaces. Cependant, l'état de la mitrailleuse est suivi s'il s'enraye ou s'il est inutilisable en raison des dégâts dus au combat.

[7.1.11] ROMPRE UN COMBAT PAR MANQUE DE CAPACITE OFFENSIVE

Si les deux avions n'ont plus de munitions pour leurs armes frontales, ou s'ils sont tous les deux inopérants (ou la combinaison des deux causes), le combat prend fin automatiquement.

[7.2] COMBAT "CHASSE EN SOLITAIRE"

[7.2.1] EXIGENCES DE LA CHASSE SOLITAIRE

Un joueur doit être un "As" (ayant cinq victoires) OU doit avoir été promu au moins au rang 2 pour choisir cette option avant de commencer une mission.

[7.2.2] GENERALITES

Beaucoup des grands as préféraient chasser seuls, sans unité ni même ailier. L'objectif était de localiser des avions de reconnaissance ou des bombardiers ennemis et leur tomber dessus dans le soleil lors d'une attaque surprise. Comme un seul avion est plus difficile à repérer qu'un groupe, cela fonctionne bien. Bien que cela permet de remporter de nombreuses victoires et que cela soit efficace, ce n'est pas sans danger, car un chasseur, seul, aura du mal à se désengager du contact d'une escadrille ennemi.

En cas de chasse solitaire, tous les engagements marqués d'un astérisque (*) sur la table A3 commencent automatiquement par une attaque du joueur "Dans du soleil".

Si vous chassez en solitaire, il n'y a pas d'ailier présent, vous ne pouvez donc pas utiliser ses capacités.

Enfin, si vous chassez en solitaire et que vous rencontrez un groupe d'avions, le désengagement devient plus difficile. Si vous souhaitez vous désengager, vous devez vous désengager deux fois contre un groupe de 3+ avions, ou 3 fois contre une formation 40+ (événement aléatoire).

[7.2.3] PIEGES

Parfois, d'autres avions utilisaient un avion de reconnaissance isolé comme "appât" et tendaient un piège. Avant d'attaquer dans le soleil avec les règles de chasse solitaire contre un biplaces solitaire, lancez 2d6. Un jet de "12" signifie que la rencontre est un piège, et le joueur, au lieu d'attaquer dans le soleil, est lui-même attaqué dans le soleil. La rencontre originale contre le biplace est annulée. Faites un jet pour déterminer le type de chasseur ennemi attaquant et procédez à la résolution du combat.

[7.2.4] HARCELEMENT

En plus de se jeter sur des biplaces inconscients, certains as "traquaient" les avions chasseurs ennemi. Si la rencontre est un chasseur ennemi et qu'un avion de chasse solitaire souhaite le "traquer", accordez un bonus -2 au jet de dés d'orientation de départ.

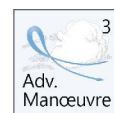
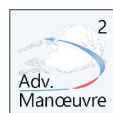
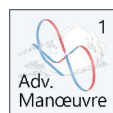
[7.3] MANŒUVRES STANDARD ET AVANCEES

Au lieu de piocher une carte, un joueur peut, à la place, choisir d'effectuer une manœuvre standard ou avancée. La principale raison de le faire est d'éviter une "mauvaise" carte aléatoire, ou d'éviter une carte qui n'aide pas votre situation actuelle. Les manœuvres standard sont les suivantes :

1. Virage serré. Améliore la position de 1 (x2 si moteur rotatif)
2. Tonneau. Evite 2 dégâts aléatoires.
3. Plonger. Evite 1 dégât aléatoire. Vous êtes prêt pour un atterrissage d'urgence au prochain tour de combat.

Les manœuvres standard sont toutes disponibles pour les joueurs débutants et sont utilisable de manière illimitée lors d'une sortie. Les joueurs peuvent également acheter des compétences qui leur permettent d'"apprendre" des manœuvres avancées. Il s'agit de :

- Manœuvre avancée 1 : *Huit cubain* (Evite 1 dégât, améliorer la position de x 1)
- Manœuvre avancée 2 : *Chandelle* (Evite 3 dégâts, améliorer la position x 1 (x2 si rotatif))
- Manœuvre avancée 3 : *Immelmann* (Evite tous les dégâts, améliore la position x 2)
- Manœuvre avancée 4 : *Split-S* (Evite 1 dégât et le combat se termine.)



Chaque manœuvre avancée peut être utilisée "une fois par sortie", en supposant que le joueur en ait la compétence. Ils doivent être acquise dans l'ordre : la manœuvre 2 doit être acquise avant la manœuvre 3, etc. Une fois qu'une compétence "une fois par sortie" a été utilisée, retournez le pion du côté "USED" pour indiquer qu'il n'est plus disponible au cours de cette sortie. Les joueurs commencent avec la compétence Manœuvre avancée 1 "gratuite".

[7.3.1] TIR ANTIAÉRIEN ("ARCHIE") ET TIR DU SOL

Les tirs antiaériens et les tirs de fusils du sol mondiale n'étaient généralement pas efficaces pendant la Première Guerre contre les combats aériens en altitude. Cependant, ils posaient un problème lors de l'attaque de ballons, du mitraillage de tranchées ou lors d'un atterrissage d'urgence. Ces règles simulent ces tirs.

[7.3.1.1] AA contre destruction de ballons

Si vous êtes en mission de destruction de ballons, tirez un jet AA avant d'attaquer le ballon. Sur un résultat de "1-3" sur 1d6, vous subirez 1d6 dégâts aléatoires. Après avoir attaqué le ballon, vous prendrez automatiquement 1d6 dégâts aléatoires (l'élément de surprise, si vous l'aviez, a disparu). Si vous voulez faire une autre passe sur le ballon parce que vous n'avez pas réussi à l'abattre du premier coup, vous prenez à nouveau automatiquement 1d6 dégâts aléatoires, avant et après l'attaque.

[7.3.1.2] Tir AA/sol en cas de vol à basse altitude

Si vous bombardez, mitraillez ou avez plongé pour échapper au combat ou pour tenter un atterrissage d'urgence, et que vous êtes au-dessus du territoire ennemi ou du no man's land, tirez 1d6. Sur un résultat de "1-3", vous subissez 1d6 dégâts aléatoires avant de mener votre attaque au sol ou d'effectuer le jet d'atterrissage. Qu'il s'agisse d'un bombardement ou d'un mitraillage, vous prenez automatiquement 1d6 dégâts aléatoires après votre attaque au sol (la même procédure que pour l'attaque de ballons).

[7.3.1.3] Attaque au sol (bombardement et mitraillage)

Les missions de bombardement et de mitraillage sont des missions spéciales en soutien ou en réaction à des offensives terrestres majeures. Les offensives terrestres majeures sont signalées par des marqueurs placés sur la carte dans la case appropriée du no man's land pour les mois au cours desquels elles se sont produites historiquement. Si un "7" est tiré sur la table A1 et que vos bases se connectent à un no man's land avec une offensive terrestre majeure active, votre mission a été changée en attaque au sol (bombardement ou mitraillage, selon que votre avion a ou non la capacité de transporter des bombes). Si c'est le cas, il s'agit d'une mission de bombardement. Si ce n'est pas le cas, il s'agit d'une mission de mitraillage. Les deux sont identiques en termes de jeu, dans la mesure où vous devez voler vers le secteur du No Man's Land avec le pion "Major Ground Offensive" actif. Vous êtes considéré comme effectuant le bombardement



ou le mitraillage automatiquement à votre arrivée (tous les résultats sont théoriques) mais vous subirez les dégâts liés aux AA avant et après votre attaque au sol. Les missions d'attaque au sol comptent pour DEUX sorties dans le but de gagner des points d'expérience. Le fait d'être chargé de bombes réduit votre vitesse d'un point, votre agilité de deux, et vous empêche de choisir le "virage serré" comme manœuvre standard. Vous pouvez cependant larguer les bombes avant d'arriver à No Man's Land, mais cela se solde par un échec de la mission. Le mitraillage dépense deux points de munitions (même si le joueur possède la compétence Précision).

[7.3.2] CAPACITES ET UTILISATION DE L'AILIER



Le travail de votre ailier est de vous protéger pendant le combat. Cependant, il sera parfois occupé à essayer de rester en vie lui-même, car il y aura généralement plus d'un avion ennemi. L'ailier dans le jeu est quelque peu abstrait - il pilote un avion théorique dont vous ne suivez pas spécifiquement les dégâts. Il peut cependant gagner des décorations, acquérir des compétences et devenir un as. Les règles suivantes régissent ses capacités et son utilisation.

[7.3.3] L'AILIER ATTAQUE DES BIPLACES

Vous pouvez ordonner à votre ailier d'attaquer un avion de reconnaissance ou un bombardier en même temps que vous commencez votre attaque. Résolez cette attaque après votre attaque en consultant la table [W1]. Cette attaque est totalement volontaire – vous n'êtes pas obligé de faire monter le tableau de chasse de votre ailier.

[7.3.4] L'AILIER ATTAQUE DES CHASSEURS

Vous pouvez demander à votre ailier de vous aider. Sur certaines cartes, il est indiqué que l'ailier attaque avec une certaine puissance de feu. Pour cette attaque, l'ailier tire sa propre carte de combat, et peut utiliser ses compétences pour en modifier le résultat (artillerie, expert, etc.) Plus important encore, l'ennemi ne pioche pas de carte défensive, car il est déjà engagé contre vous. Il est ainsi possible pour votre ailier d'abattre un chasseur ennemi, dans ce cas, vous êtes automatiquement considéré comme étant désengagé.

[7.3.5] EXPERIENCE

Votre ailier commence avec un point d'expérience et gagne de l'expérience au même rythme que vous. Il peut acheter plusieurs compétences (voir la liste des compétences). Il peut également gagner des décorations, mais celles-ci ne sont pas enregistrées, et comme il ne gagne pas de Prestige, on suppose qu'il pilote le même avion que vous, ou un modèle très similaire. Si vous souhaitez enregistrer les décorations d'un ailier, vous devez le faire sur votre feuille de journal de bord.

[7.4] EXIGENCES DES MISSIONS

Les missions ont des buts différents qu'un pilote doit essayer d'atteindre. Le fait de ne pas atteindre au moins les exigences minimales pour une mission n'entraîne AUCUN crédit (gain d'expérience) pour avoir effectué cette sortie (la sortie ne compte pas).

[7.4.1] PATROUILLES DE LIGNE, DE COMBAT OU DEFENSIVE

Les patrouilles vous obligent à au moins voler jusqu'à un lieu donné. Pour une patrouille défensive, c'est un territoire ami. Pour une patrouille de ligne, c'est le no man's land. Pour une patrouille offensive, c'est le territoire



ennemi. Que vous engagiez l'ennemi ou non n'a pas d'importance, ce qui compte, c'est votre présence sur les lieux.

[7.4.2] DESTRUCTION DE BALLONS

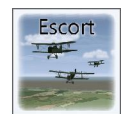
Cette mission vous oblige à vous rendre dans le No Man's Land (techniquement les ballons sont de l'autre côté, à quelques kilomètres en arrière) et à tenter au moins un passage sur un ballon ennemi. Notez que vous ne pouvez pas engager des biplaces dans une telle mission, mais vous pouvez vous défendre contre les chasseurs ennemis. En raison de leur nature dangereuse, les missions de destruction de ballons rapportent le double si vous tentez au moins un passage sur le ballon (la sortie compte pour DEUX sorties effectuées pour le décompte de gain d'expérience).



Note historique : Les avions en mission de destruction de ballons étaient armés de balles explosives/incendiaires et il leur était interdit par le commandement d'engager offensivement autre chose que les ballons. Les avions conservaient le droit à la légitime défense.

[7.4.3] ESCORTE

Les pilotes en mission d'escorte (bombardier ou reconnaissance) doivent escorter un biplace théorique jusqu'aux lignes ennemies, puis revenir à la base. Cela signifie que si un biplace ennemi est tiré comme rencontre, vous devez l'ignorer. Les chasseurs ennemis sont engagés normalement, car ils constituent une menace pour votre mission. Une fois que vous avez engagé un chasseur ennemi, vos exigences en matière d'escorte ont été satisfaites et toutes les restrictions sont levées sur la fin de votre vol.



[7.4.4] ATTAQUE AU SOL

Les pilotes affectés à une mission d'attaque au sol (cela se produit lorsqu'un "7" est obtenu et que le secteur du No Man's Land le plus proche de votre base a un pion d'offensive terrestre majeure actif) doivent se rendre dans le No Man's Land pour y mener l'attaque. Dans No Man's Land, aucune rencontre n'est tirée (!'Attaque au sol constitue la rencontre). Le joueur bombarde ou mitraille. Le mitraillage nécessite la dépense de deux marqueurs de munitions. Les missions d'attaque au sol rapportent double (elles comptent pour DEUX sorties effectuées pour le décompte de gain d'expérience). Le mitraillage d'attaque au sol suit les mêmes procédures qu'une mission de destruction de ballons en ce qui concerne les tirs antiaériens [7.3.1.2]. Si un combat le force à retourner à la base avant d'avoir la possibilité de mitrailler ou de bombarder, le joueur échoue dans la mission.



[7.4.5] GAIN DE MISSIONS AVEC COMBAT AERIEN

Les pilotes recevront TOUJOURS le gain d'une mission s'ils engagent un avion ennemi (ou sont engagés) lors d'une sortie (exceptions : Attaque au sol, Destruction de ballons).

Par exemple, si la mission est une patrouille de ligne, mais qu'avant d'arriver au No Mans' Land, l'avion du joueur est gravement endommagé lors d'un combat aérien, il peut faire demi-tour et atterrir et obtenir quand même le crédit de la sortie, même s'il n'a pas atteint le No Mans' Land.

[7.5] DESENGAGEMENT

Il peut y avoir des moments (si toutes les mitrailleuses avant sont hors de combat, par exemple) où vous voudrez vous désengager. Vous ne pouvez choisir l'action de le faire au lieu de tirer (vous devez être dans les 6 heures ou avantagé contre le chasseur ennemi).

[7.5.1] DESENGAGEMENT DU JOUEUR

Si vous êtes dans la queue de l'avion ennemi, c'est automatique et la rencontre se termine. Si vous êtes avantagé, il faut faire 1-4 sur un 1d6, un 5-6 est un échec. En cas d'échec, l'avion ennemi gagne une position, ce tour de combat se termine, vous devez déterminer l'initiative normalement et continuez le combat.

Vous pouvez piquer en utilisant la manœuvre standard afin de tenter un atterrissage d'urgence, même si vous êtes désavantagé ou suivi. Cependant, au tour où vous tentez d'atterrir d'urgence, vous n'êtes pas autorisé à retourner une carte défensive, et l'avion ennemi vous tire dessus avec +1 dégât aléatoire. Vous pouvez également être la cible de tir provenant du sol selon les règles AA. Se désengager de cette manière est dangereux et ne doit être fait qu'en cas d'urgence. Si vous survivez aux tirs AA, au dernier tir du chasseur et à l'atterrissage, vous avez atterri. Consultez les règles d'atterrissage forcé pour connaître votre statut en fonction de l'endroit où vous vous êtes posé.

[7.5.2] DESENGAGEMENT DE L'ENNEMI

Un avion ennemi tentera de se désengager si son pilote est blessé, si toutes ses mitrailleuses avant ont été détruites, s'il n'a plus de munitions ou si ses réservoirs de carburant fuient. Cette action se produit en lieu et place du tir. S'il est dans vos 6 heures, la réussite est automatique et le combat est terminé. S'il est avantagé contre vous, il doit faire 1-4 sur un 1d6, un 5-6 est un échec. En cas d'échec, vous gagnez une position, ce tour de combat se termine, vous devez déterminer l'initiative normalement et continuez le combat.

[7.5.3] DESENGAGEMENT D'UN GROUPE D'AVION

Parfois, vous engagerez un groupe d'avions. Cela n'a aucun effet sur le jeu, sauf si vous chassez en solitaire.

Normalement, si vous combattez un groupe d'ennemis, vous êtes vous-même avec un groupe de plusieurs avions amis, etc. Si vous êtes seul, reportez-vous aux règles de la chasse solitaire pour le désengagement (7.2.1).

[7.5.4] DESENGAGEMENT REUSSI

Cela représente la rupture de l'action en cours pour quelque raison que ce soit... Qu'il s'agisse de se cacher dans des nuages, de s'éloigner de l'ennemi avant qu'il ne puisse réagir, ou simplement de s'éclipser par inattention ou de sortir de son arc de vue. Si un joueur termine le combat de cette manière, il ne peut pas se réengager dans cette case d'endurance. Il avancera d'une case de carburant/endurance et décidera ensuite de tenter à nouveau une rencontre ou de rentrer à la base et atterrir.

[7.6] DEGATS DE L'AVION ET ATERRISSAGE

Si un avion atteint le seuil de dommages pour sa cellule, les ailes, la queue, les gouvernes, ou si tous les moteurs sont hors service, il est considéré comme abattu. Un incendie causé par un tir chanceux dans le réservoir de carburant ou un dégât moteur entraîne également la perte de l'avion. La fuite d'un réservoir de carburant oblige un avion à rentrer à la base à la fin du combat. Consulter la table [B4] pour l'effet spécifique des dégâts.

Un second dégât contre un système déjà mis hors service n'a "aucun effet". Pour illustrer cela, vous ne pouvez tuer le pilote qu'une seule fois. Cependant, la plupart des systèmes (moteurs, ailes, cellules, commandes, etc.) nécessitent plusieurs dégâts pour être détruits.

Contre les avions ennemis, un second dégât moteur au-dessus d'un territoire allié ou du No Man's Land se solde par une victoire pour le joueur. Il en va de même pour un second dégât de réservoir de carburant.

Un résultat "DE" sur la carte signifie que l'avion est immédiatement détruit. Un tel résultat regroupe des événements telles que l'explosion de bombes, l'incendie des réservoirs de carburant, la section de toute la queue, une défaillance structurelle catastrophique (qui s'est parfois produite sans qu'aucune balle n'ait été nécessaire) ou d'une aile arrachée. Lorsqu'une cible est détruite, encerclez-la sur la feuille du journal de bord. Les cartes défensives qui réduisent les dégâts n'affectent pas un résultat "DE". Seul le texte de la carte indiquant "avoid all damage" annule ce résultat.

[7.6.1] DEGATS INFLIGES AUX CHASSEURS

Tous les dégâts sont tirés aléatoirement sur la table [B6] avec des effets répertoriés sur la table [B4]. Si un joueur subit un dégât au réservoir de carburant ou au moteur, et que cela déclenche un incendie, la partie se termine (exception : Saut en parachute, [7.6.5]).

Les dommages au moteur n'empêchent pas un combattant de terminer un combat - ils ne font qu'entraver le combat. Un moteur endommagé réduit la vitesse de "2". Cela a de sérieuses implications sur le jet d'initiative à la fin de chaque tour de combat. Bien sûr, si le moteur est hors service, le chasseur doit immédiatement planer pour tenter un atterrissage d'urgence. **Les dommages au moteur empêchent également les moteurs rotatifs d'obtenir un bonus supplémentaire de leur position grâce à des cartes ou des effets indiquant "Améliorer x 1 (x2 si rotatif)".**

Sauter. S'il est abattu, ou même s'il n'est pas abattu, un pilote ou un équipage allemand peut décider de sauter en parachute à la fin de n'importe quel combat si le combat prend place de juillet à octobre 1918. Normalement, cela se produit si vous êtes blessé et/ou si l'avion est suffisamment endommagé pour que vous doutiez survivre au prochain tour de combat. Ce choix met fin au combat. Effectuez un jet sur la table B8 pour si le pilote saute en parachute.

Note historique : Les parachutes, de conception primitive, existaient pendant la Première Guerre mondiale. Bien que les observateurs de ballons soient équipés de parachutes, les équipages des avions n'en étaient pas pourvus. Certaines sources historiques affirment que, aussi fou que cela puisse paraître aujourd'hui, les dirigeants craignaient que si des parachutes équipaient les aviateurs, trop d'avions seraient perdus car l'équipage sauterait au premier signe de problème. D'autres sources indiquent qu'il y avait une raison plus pratique : les premiers parachutes étaient trop volumineux et encombrants pour tenir facilement dans les cockpits des premiers avions. Quoi qu'il en soit, à la fin de la guerre, les Allemands se sont rendu compte que le pilote et l'équipage étaient plus importants que l'avion lui-même, et la conception des parachutes avait suffisamment progressé pour leur permettre d'équiper leurs pilotes pour les derniers mois de la guerre.



[7.6.2] APRES LE COMBAT

Un joueur peut interrompre sa mission après le combat s'il le souhaite, en raison de dommages. Il lui suffit de retourner à une base alliée en dépensant un point de carburant/endurance par zone parcourue, et d'effectuer un jet pour atterrir.

Il est possible que le combat se termine avec des mitrailleuses encore enrayées ou déchargées. On considère que vous avez suffisamment de temps déenrayer sans réaliser de jet de dé et recharger si cela est possible (mitrailleuse Lewis). Vous pouvez ensuite vous rendre où vous voulez, rester sur place ou rentrer à la base.

Une fois de retour à la base, on suppose toujours que les réparations du chasseur ont eu lieu avant la prochaine patrouille de combat. Cependant, si vous avez pris 6 dégâts ou plus, l'avion est considéré comme ayant été reformé. Vous recevrez un nouvel avion identique au précédent, ou vous pourrez profiter de cette occasion pour passer à un avion plus récent si vous disposez d'un niveau de prestige suffisamment élevé.

Les armes enrayées et les dégâts d'entoilement ne comptent PAS comme un "dégât" sur un système.

[7.6.3] PERTE DE L'AVION DUE AUX DOMMAGES DU COMBAT

Il est possible qu'un avion ennemi ne revienne pas à la base, même si vous n'avez pas infligé suffisamment de dégâts pour l'abattre avant de devoir interrompre le combat pour une raison quelconque. Utilisez la formule suivante :

Sur un d10 un "0" (dix) ou plus, l'avion endommagé s'écrasera avant d'atteindre sa base. Ajoutez +1 drm à ce jet pour chaque élément suivant : Le moteur est endommagé, ou pour tout système qui est à 1 point de la perte de l'avion.

Exemple : un avion a un moteur endommagé, un réservoir de carburant qui fuit et trois coups sur les haubans bâbord qui peuvent en supporter quatre. Etant donné que les haubans de l'aile bâbord ne peuvent encaisser que quatre coups, cela en ajouterait un, et le moteur endommagé en ajouterait un, tout comme le réservoir de carburant qui fuit. Il s'agit d'un drm de +3. Par conséquent, cet avion s'écrase sur le chemin du retour sur un jet de "7" ou plus sur un 1d10.

Vous recevez l'attribution d'une telle victoire (un avion qui s'écrase sur le chemin du retour) UNIQUEMENT s'il a été repéré par quelqu'un, "1-2" sur 1d6, vous vous voyez attribuer cette victoire (exception : il y a un événement aléatoire qui vous l'attribue sans jet de dé).

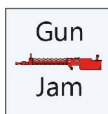
[7.6.4] PROCEDURE D'ATTERRISSAGE

L'atterrissage peut être une manœuvre dangereuse si l'avion est endommagé ou si le pilote est blessé. Ajoutez tous les modificateurs et tirez sur la table d'atterrissage [B7], puis appliquez les résultats, le cas échéant.

[7.6.5] ATERRISSAGE D'URGENCE

Il se peut qu'un combattant soit forcé de se poser après un combat (par exemple, s'il n'a plus de carburant/endurance à cause d'un réservoir de carburant qui fuit, ou si le moteur est détruit). Le joueur peut avoir une ou deux options :

1. **Saut en parachute** : S'il est abattu, ou même s'il n'est pas abattu, un pilote ou un équipage allemand peut décider de sauter en parachute de son avion à la fin de n'importe quel combat si le combat se déroule de juillet à octobre 1918. Normalement, cela se produit si vous êtes blessé et/ou si l'avion est suffisamment endommagé pour que vous doutiez survivre au prochain tour de combat. Ce choix met



rr	Takeoff/ Landing	Frie Ter
----	---------------------	-------------

fin au combat. Faites un jet pour chaque membre d'équipage sur la table de saut en parachute [B8] (disponible uniquement pour les pilotes allemands de juillet à octobre 1918).

2. **Atterrissage d'urgence** : Effectuez un atterrissage d'urgence dans un champ ou sur une route quelque part à +1 drm. Si cela se produit au-dessus du territoire ennemi ou du No Man's Land, il doit d'abord faire un jet pour les tirs provenant du sol / AA comme décrit précédemment. Il doit ensuite additionner ses modificateurs d'atterrissage et faire un jet sur la table B7. Même s'il réussit à atterrir, il ratera la prochaine sortie (patrouilles de combat) le temps qu'il retourne à sa base si cela se produit en territoire allié. En territoire ennemi, il est considéré comme capturé et le jeu se termine. Dans e No Man's Land, il doit faire un jet à +2 drm (il y a beaucoup de cratères d'obus et de tranchées à éviter) et après l'atterrissage, déterminer s'il est du côté allié ou non (1d6 1-3 territoire allié, 4-6 territoire ennemi.) S'il se trouve du côté ennemi du No Man's Land, il est considéré comme capturé et le jeu se termine.

[7.6.6] ATERRISSAGE BRUTAL ET "CHEVAL DE BOIS"

Un mauvais jet sur la table d'atterrissage peut entraîner un atterrissage brutal (chaque membre d'équipage reçoit une blessure légère) ou s'écrase à atterrissage (chaque membre d'équipage reçoit une blessure - tirez pour déterminer la gravité et l'avion est détruit). Le pire résultat de la table d'atterrissage (un jet de 16+), l'avion est détruit à l'atterrissage et tout l'équipage est tué.

[7.6.7] BLESSURES DE L'EQUIPAGE

Le chasseur n'a normalement qu'un pilote, mais un avion du jeu (en particulier, le Sopwith Strutter) a un observateur (le mitrailleur arrière). Les blessures de chaque membre d'équipage peuvent entraîner une convalescence ou la nécessité d'un remplacement.

Un jet qui entraîne une blessure de l'observateur (mitrailleur arrière) lorsqu'il n'y en a pas est considéré comme "sans effet".

Trois résultats peuvent survenir à la suite d'une blessure à l'équipage : une blessure légère (LW), une blessure grave (SW) ou tué au combat (KIA).

[7.6.8] CONVALESCENCE ET EFFETS DES BLESSURES

LW (Blessure légère) : Vous ne pouvez prendre part à la prochaine mission. Si le membre d'équipage blessé n'est pas le pilote, il est remplacé temporairement par un autre équipier. Ce dernier n'a aucune compétence particulière.

SW (Blessure grave) : Si le pilote est blessé, vous devez immédiatement interrompre le combat à la fin de l'attaque en cours contre un biplaces, ou à la fin du combat contre un chasseur. Le jet d'atterrissage reçoit un DRM de +1. Après l'atterrissage, tirez 2d6 sur la table de localisation des blessures graves [C2] pour déterminer le nombre de missions manquées par ce membre d'équipage. S'il s'agit d'un autre membre d'équipage que le pilote, remplacer le par un membre d'équipage temporaire. Ce dernier n'a aucune compétence particulière. Il est possible que le membre d'équipage remplaçant progresse suffisamment en compétences pour que vous ne vouliez pas que votre ancien équipier ne revienne, une fois qu'il sera sorti de l'hôpital. Vous n'êtes pas obligé de réintégrer l'ancien équipier, mais vous pouvez le faire si vous le souhaitez. C'est votre choix.



KIA (Tué au combat) : S'il s'agit de l'observateur, remplacez-le simplement par un tout nouveau membre d'équipage pour la prochaine mission. Le remplaçant n'a ni compétences ni points. Si le pilote est KIA, le jeu se termine.



[7.7] EFFETS DE LA METEOROLOGIE

Le temps était évidemment assez bon pour voler, mais les distances impliquées signifient qu'à l'atterrissage il a pu se dégrader. Toute autre conditions météorologiques différente de "bonne" ont une incidence négative sur le roulage à l'atterrissage.



Faite un jet pour connaître la météo sur la table [B9] avant l'atterrissage (ou l'atterrissage d'urgence/en catastrophe) et appliquez le modificateur approprié (+1 à +3) si les conditions météorologiques ne sont pas "bonnes".

Remarque : La présence ou l'absence de nuages, qui pourraient avoir d'autres effets sur le combat, est principalement simulée via les différents résultats des cartes de combat.

8.0 COMPETENCES DE L'EQUIPAGE, DECORATIONS ET PROMOTIONS

[8.1] COMPETENCES

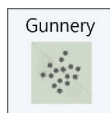
Les différents membres de l'équipage peuvent acquérir des compétences au cours de l'année. Pour quatre patrouilles de combat (sorties/mission) effectuées, quelles que soient les victoires, chaque membre d'équipage gagne un point d'expérience, qu'il peut dépenser pour "acheter" des compétences. Les missions qui n'ont pas pu être réalisées en raison d'une blessure, de la réparation de l'avion ou tout autres raisons ne comptent pas pour gagner des points d'expérience. Les compétences ont différents coûts en points d'expérience.

Le pilote commence le jeu avec un point d'expérience. Celui-ci lui est accordé pour l'obtention de son diplôme de l'école de pilotage.

Les compétences confèrent divers avantages pendant le jeu, comme indiqué ci-dessous. Le coût d'achat de chaque compétence est indiqué entre parenthèses après le nom de la compétence.

Liste de compétences (coût) :

TIREUR D'ELITE (4) - [Tout l'équipage]. Cette compétence permet au joueur d'infliger un dégât supplémentaire lors du tir, SI des dégâts ont été marqués normalement lors du tir avec les mitrailleuses avant (pour un mitrailleur arrière, lors de tirs avec les mitrailleuses arrière).



PRÉCISION (1) - [Pilote uniquement/Observateur uniquement]. Le pilote ou l'observateur est économe et précis avec ses rafales, à tel point que lorsqu'il tire et qu'il retourne une carte à chiffre paire, il ne dépense pas de point de munitions. Cette compétence ne s'applique pas lorsqu'un joueur tire une rafale longue.



SIXIÈME SENS (3) - [Pilote uniquement]. Le pilote a développé un étrange sentiment de danger imminent. Tout résultat "DE" sur une carte de combat contre lui est converti en deux dégâts.



EXPERT (2) - [Pilote/Ailier uniquement]. Un pilote peut devenir un "expert" de son avion : cette compétence permet au joueur de re-piocher une carte de combat par mission, s'il le souhaite. Il doit utiliser les résultats et/ou le texte de la nouvelle carte, même si elle fait moins de dégâts ou donne un résultat moins bon. Cette compétence doit être rachetée pour



chaque nouveau type d'avion, à l'exception de certaines "familles" d'avions pour lesquelles la compétence s'applique à tous les membres. Il s'agit des : Sopwith, Nieuport, SPAD, Albatros et Fokker.

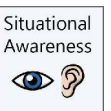
LEADERSHIP (1) - [Pilote uniquement]. Le pilote reçoit un DRM -2 pour les jets de dés de promotion.



A.C.M. (3) - [Pilote uniquement]. Les manœuvres de combat aérien permettent à un joueur de recevoir un dégât de moins lorsqu'il est la cible d'un tir défensif ou lorsqu'il est attaqué par un chasseur.



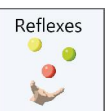
S.A. (3) - [Pilote uniquement]. La compétence Conscience Situationnelle donne un "+1" au jet d'initiative de fin de tour (table [B12]) et "-1" au jet d'orientation de départ (table [B1]).



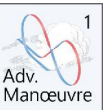
ATTERRISSAGE (1) - [Pilote uniquement]. Cette compétence permet de bénéficier d'un modificateur "-1" sur la table d'atterrissage.



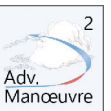
RÉFLEXES (Gratuit) - [Pilote uniquement]. Cette compétence permet à un pilote de gagner une position après le jet d'initiative, ou de tirer en premier dans un tour. Il ne peut être utilisé qu'une fois par mission. Tirer en premier ne permet pas d'éviter des dégâts si l'autre avion tire une carte défensive. Toutes les améliorations de l'orientation (lié à un virage serré, par exemple) se produisent toujours.



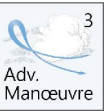
MANŒUVRE AVANCÉE 1 (Gratuit) - [Pilote uniquement]. Permet un huit cubain (Évite un dégât, améliore de x 1.) Il ne peut être utilisé qu'une fois par sortie à la place d'un tirage de carte.



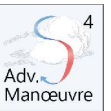
MANŒUVRE AVANCÉE 2 (2) - [Pilote uniquement]. Permet une Chandelle (Évite trois dégâts, améliore x 1 (x2 si rotatif)) Il ne peut être utilisé qu'une fois par sortie à la place d'un tirage de carte.



MANŒUVRE AVANCÉE 3 (2) - [Pilote uniquement]. Permet un Immelmann (Évite tous les dégâts, améliore x 2.) Il ne peut être utilisé qu'une fois par sortie à la place d'un tirage de carte.



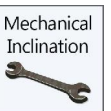
MANŒUVRE AVANCÉE 4 (3) - [Pilote uniquement] Permet un Split-S (Évite un dégât et le combat se termine.) Il ne peut être utilisé qu'une fois par sortie à la place d'un tirage de carte.



MAINTENANCE DES ARMES (1) - [Pilote/Observateur uniquement]. Cette compétence permet au joueur d'ignorer le premier (et le seul) résultat "Arme enrayé" d'une rafale prolongée ou d'une carte de combat une fois par mission. Si les deux possèdent la compétence, elle s'applique séparément à chaque arme.



MÉCANIQUE (2) [Pilote uniquement] Cette compétence permet au pilote d'affiner le réglage de son moteur et d'effectuer d'autres ajustements mineurs, ce qui entraîne une augmentation de +1 de son indice de vitesse.



[8.2] DECORATIONS

Les différentes décorations du jeu sont celles qui étaient décernées aux pilotes de chasse. Chaque décoration confère un point de prestige au joueur (et augmente également son niveau de prestige), qu'il peut dépenser à sa convenance pour piloter un avion plus récent ou obtenir un transfert

vers une nouvelle unité. Il existe également des événements qui confèrent des points de prestige aux joueurs. Certaines décorations allemandes exigent que le pilote soit originaire de la région d'où provient cette distinction. Certaines décorations allemandes, britanniques et françaises peuvent être décernées à d'autres nationalités, comme indiqué.

DECORATIONS ALLEMANDES

[8.2.1] L'INSIGNE DES BLESSES

Cette distinction a été déclinée en trois classes, Noir, Argent et Or. Pour recevoir l'insigne des blessés noir, le pilote doit avoir été blessé au cours d'un combat (pas en sautant en parachutant d'un avion en difficulté ou lors d'un atterrissage). Gardez la trace d'une seconde blessure en retournant l'insigne de blessure noir sur le côté "2". Lorsqu'il subit une troisième blessure, le joueur reçoit l'insigne des blessés en argent, placé sur sa face "3". Gardez la trace une quatrième blessure en retournant le pion Insigne des blessés argent sur sa face "4". Enfin, après avoir subi une cinquième blessure, le joueur reçoit l'insigne des blessés en or. Aucun autre suivi n'est plus nécessaire à ce stade. Notez que l'insigne des blessés ne rapporte à un joueur qu'un seul point de prestige, PAS pour chaque classe d'insigne ou chaque blessure.

Note historique - L'insigne des blessés a été attribué pour la première fois en mars 1918, mais a été attribué rétroactivement au personnel blessé, de sorte que les joueurs peuvent se sentir libres de les placer "tôt" s'ils le souhaitent. Il rapporte tout de même un Point Prestige si la blessure survient avant mars 1918.



[8.2.2] LA CROIX DE FER DE 2^{NDE} CLASSE

L'Eisernes Kreuz 2 (ou EK2) est décernée lors de la destruction du premier avion ennemi. Elle confère un Point Prestige. Elle est décernée aux pilotes austro-hongrois lorsqu'ils atteignent le statut d'"As".



[8.2.3] LA CROIX DE FER DE 1^{ERE} CLASSE

L'Eisernes Kreuz 1 (ou EK1) est décernée lors de la destruction d'un second avion ennemi. Elle confère un Point Prestige. Elle est décernée aux pilotes austro-hongrois lors de leur dixième victoire.



[8.2.4] L'EHRENBECHER (BECHER D'HONNEUR)

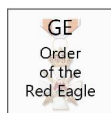
Il ne s'agissait pas d'une décoration en tant que telle ; plutôt d'une coupe d'argent offerte aux pilotes qui avaient fait leurs preuves avec une victoire aérienne. Elle confère un Point Prestige. Notez qu'elle sera donnée en même temps que l'EK2.



[8.2.5] ORDRE DE L'AIGLE ROUGE, 3^{EME} CLASSE, AVEC COURONNE ET EPEES (PRUSSE)

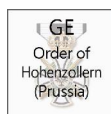
Cette décoration était rarement décernée aux pilotes. Décerné lors de la soixante-dixième victoire du joueur (qu'il soit prussien ou non). Il confère un point de prestige.

Note historique : Elle a été décernée à Manfred von Richthofen lors de sa 70^e victoire – un honneur rare.



[8.2.6] ORDRE DE LA MAISON ROYALE DE HOHENZOLLERN (PRUSSE)

Cette décoration était décernée aux officiers prussiens comme une sorte de décoration "intermédiaire" entre la Croix de Fer, 1^{ère} classe, et la "Pour le Mérite". Les pilotes prussiens la reçoivent après leur dixième victoire, et elle confère un point de prestige.



[8.2.7] ORDRE DU MERITE MILITAIRE, 4^E CLASSE AVEC EPEES (BAVIERE)

Les pilotes bavarois reçoivent cette décoration après avoir abattu deux avions ou plus en une seule sortie. Tout autre pilote allemand la reçoit après avoir atteint 50 victoires. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.8] ORDRE MILITAIRE DE SAINT-HENRI (SAXE)

Les pilotes saxons reçoivent cette décoration après avoir abattu deux avions ou plus en une seule sortie. Tout autre pilote allemand la reçoit après avoir remporté 40 victoires. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.9] CROIX DU MERITE DE GUERRE (PRINCIPAUTE DE LIPPE)

Les pilotes de Lippe reçoivent cette décoration après avoir abattu deux avions ou plus en une seule sortie. Tout autre pilote allemand la reçoit après avoir remporté 35 victoires. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.10] CROIX DU MERITE DE GUERRE (GRAND-DUCHE DE BADE)

Les pilotes de Bade reçoivent cette décoration après avoir obtenu le statut d'"As". Elle confère un point de prestige (en plus du point de prestige habituel pour être reconnu comme un "As").



[8.2.11] ORDRE DU MERITE MILITAIRE (ROYAUME DE WURTEMBERG)

Les pilotes du Wurtemberg reçoivent cette décoration après avoir abattu dix avions ou plus. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.12] CROIX HANSEATIQUE (CITES HANSEATIQUES DE BREME, LÜBECK, HAMBURG)

Les pilotes hanséatiques (de l'une des trois villes) reçoivent cette décoration après dix victoires. Tout autre pilote allemand reçoit cette décoration lorsqu'il atteint les 20 victoires. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.13] POUR LE MERITE

Cette distinction très convoitée était également connue sous le nom de "Max Bleue" en raison de sa possession précoce par Max Immelmann, un pilote allemand. Elle est décernée à tout pilote ayant remporté 16 victoires aériennes. La "Pour Le Mérite" confère un Point Prestige.

Note historique : A l'instar de la "Croix de chevalier" de la Seconde Guerre mondiale, le nombre de victoires requises pour la décoration a augmenté au fur et à mesure que la guerre progressait. Au début de 1917, le nombre était de 16 victoires, et j'ai boisé ce nombre pour les besoins du jeu. Bien que certaines des autres citations d'Etat et décorations royales soient plus difficiles à obtenir, c'est celle qui était la plus recherchée.

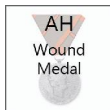


DECORATIONS AUSTRO-HONGROISES

[8.2.14] MEDAILLE DU BLESSE

Elle est décernée aux pilotes qui ont été blessés au combat (pas à la suite d'un mauvais atterrissage). La première décoration (seulement) confère un point Prestige. Chaque bande rouge sur le ruban représentait une blessure.

Note historique : Elle a été instituée en août 1917. Les joueurs peuvent la recevoir rétroactivement pour des blessures antérieures.



[8.2.15] MEDAILLE D'ARGENT POUR BRAVOURE, 1^{RE} CLASSE

Celle-ci est décernée aux pilotes après leur deuxième victoire. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.16] MEDAILLE D'OR POUR BRAVOURE

Cette décoration est décernée aux pilotes qui remportent trois victoires en une seule sortie. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.17] MEDAILLE DU MERITE MILITAIRE

Celle-ci est décernée aux pilotes qui atteignent le statut d'«As» (cinq victoires). Elle confère un Point Prestige.



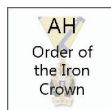
[8.2.18] CROIX DU MERITE MILITAIRE

Cette distinction est décernée aux pilotes qui abattent deux avions ennemis en une seule sortie. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.19] ORDRE IMPÉRIAL DE LA COURONNE DE FER

Celle-ci est décernée aux pilotes lors de leur trentième victoire.



DECORATIONS BRITANNIQUES

[8.2.20] WOUND STRIPE

Ceci est décerné aux pilotes qui ont été blessés au combat (pas à la suite d'un mauvais atterrissage). La première décoration (seulement) confère un point Prestige.



[8.2.21] CITE A L'ORDRE DU JOUR

Il ne s'agit pas d'une décoration en tant que tel, mais d'une reconnaissance de la bravoure ou de l'héroïsme militaire, publiée dans la "London Gazette". Elle est décernée aux joueurs qui remportent une victoire. Le prix confère un point Prestige.



Note historique : Après la guerre, elle sera matérialisée sous la forme de feuille de chêne sur la médaille de la victoire de la Première Guerre mondiale.

[8.2.22] DISTINGUISHED FLYING CROSS

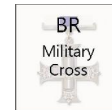
A partir de juin 1918, cette distinction est décernée à un pilote pour avoir abattu deux avions en une seule sortie. Elle confère un point de prestige à chaque fois qu'elle est gagnée. Les décorations ultérieures sont représentées par un système de "barres".



Note historique : cette décoration a été créée le 3 juin 1918.

[8.2.23] MILITARY CROSS

Avant juin 1918, cette distinction était décernée à un pilote pour avoir abattu deux avions en une seule sortie. A partir de juin 1918, ce prix est décerné à un pilote pour avoir abattu ou endommagé (quelle que soit la combinaison) trois avions ennemis en une seule sortie. Elle confère un Point Prestige. Les Military Cross supplémentaires sont représentées par une "barre", qui confère également un Point de Prestige. Celle-ci peut être décernée une fois aux pilotes français, belges et italiens.



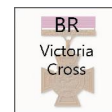
[8.2.24] DISTINGUISHED SERVICE ORDER

Celle-ci est attribuée à un pilote qui a atteint les 20 victoires. Un système de "barres" est ajouté pour avoir atteint les 30 puis les 40 victoires. Chaque décoration (ou barrette) confère un Point Prestige. Elle peut être décernée une fois aux pilotes belges.



[8.2.25] VICTORIA CROSS

Celle-ci est décernée à un pilote qui abat ou endommage quatre avions au cours d'une seule sortie, deux d'entre eux doivent être des victoires. Elle peut aussi être décernée à un pilote qui atteint les 50 victoires.



DECORATIONS FRANÇAISES

[8.2.26] CITATION

Semblable au fait d'être "Cité à l'ordre du jour", il ne s'agit pas d'une médaille en tant que telle, simplement d'une reconnaissance. Attribué aux pilotes après leur première victoire, Elle confère un Point de Prestige.



[8.2.27] CROIX DE GUERRE

Cette décoration est décernée à un pilote qui abat ou endommage deux avions en une seule sortie (ou la combinaison des deux). Les échelons de cette décoration sont matérialisés par des étoiles de bronze, d'argent, d'or ou une palme de bronze ; la palme d'argent étant attribuée après 5 palmes de bronze. Le jeu utilise la version de la décoration avec palme de bronze (reconnaissance au niveau de l'armée). Elle peut être attribuée plusieurs fois, la première et la seconde attribution conférant chacune un point de prestige (maximum deux points). Elle peut être décernée une fois aux pilotes britanniques, italiens, belges et américains.



[8.2.28] MEDAILLE MILITAIRE

Cette décoration est décernée aux militaires engagés et ne peut donc pas être gagnée dans le jeu. Elle est incluse à des fins historiques car plusieurs d'as historiques l'ont obtenue avant de devenir officiers.



[8.2.29] LEGION D'HONNEUR

Celle-ci est décernée à un pilote qui atteint 40 victoires. Elle confère un Point Prestige. Elle peut être décernée à des pilotes américains et belges.



DECORATIONS AMERICAINES

[8.2.30] PURPLE HEART

Cette distinction est décernée à un pilote américain blessé au combat (pas à la suite d'un mauvais atterrissage). La première Purple Heart confère un Point Prestige.



Note historique : La Purple Heart n'a pas été décernée pendant la Première Guerre mondiale, mais a été émise rétroactivement après la guerre à partir de 1932. Je l'ai incluse car elle aurait ajouté au prestige d'un pilote d'avoir survécu aux tirs ennemis. Les joueurs devraient se sentir libres d'arborer cette médaille "en avance".

[8.2.31] SILVER STAR

Celle-ci est décernée à un pilote américain qui abat un avion ennemi et en endommage au moins un autre au cours de la même sortie. Notez qu'il gagnera également la Croix de Guerre Française simultanément, si cette décoration n'a pas déjà été gagnée. La première décoration confère un point Prestige.



[8.2.32] DISTINGUISHED SERVICE CROSS

Cette décoration est décernée à un pilote américain qui abat deux avions ennemis (ou plus) en une seule sortie. Une Silver Star n'est pas décernée simultanément ; seule la décoration la plus élevée (la DSC) est obtenue. La première DSC confère un Point Prestige.



[8.2.33] MEDAL OF HONOR

Celle-ci est décernée à un pilote américain qui remporte 25 victoires, ou autrement, abat trois avions et en endommage au moins un quatrième en une seule sortie (bonne chance avec ça). Elle confère un Point Prestige à chaque fois qu'elle est gagnée.

Note historique : Eddie Rickenbacker a reçu sa Medal of Honor en 1930, après que l'une de ses huit Distinguished Flying Cross ait été améliorée.



DECORATIONS ITALIENNES

[8.2.34] CROIX DU MERITE DE GUERRE

A partir de janvier 1918, les pilotes ayant été en activité pendant au moins un an reçoivent la Croix du Mérite de guerre. Autrement, elle est décernée après une victoire (ou, à partir de janvier 1918, aux pilotes qui ont au moins une victoire). Elle confère un Point Prestige.



[8.2.35] MEDAILLE DE BRONZE DE BRAVOURE MILITAIRE

Elle est décernée aux pilotes après qu'ils aient remporté une victoire. Il confère un Point Prestige.



[8.2.36] MEDAILLE D'ARGENT DE BRAVOURE MILITAIRE

Elle est décernée aux pilotes après avoir atteint le statut d'"as" (cinq victoires). Elle confère un Point Prestige.



[8.2.37] MEDAILLE D'OR DE BRAVOURE MILITAIRE

Elle est décernée aux pilotes après avoir remporté 20 victoires. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.38] ORDRE MILITAIRE DE SAVOIE

Elle est décernée pour un exploit militaire particulier au combat. En tant que tel, dans le jeu, elle est décernée aux pilotes qui abattent deux avions (ou plus) en une seule sortie. Elle confère un Point Prestige.



[8.2.39] ORDRE DE LA COURONNE (ORDINE DELLA CORONA)

Il s'agissait plus d'une décoration politique que militaire en soi, mais elle pouvait être décernée pour des actions militaires. Dans le jeu, elle est attribuée aux pilotes qui remportent 40 victoires et confère un point de prestige.



DECORATIONS BELGES

[8.2.40] CARTE DU FEU

Il ne s'agit pas d'une décoration en tant que tel, mais plutôt d'un document de service pour avoir servi sous le feu au front. Il est décerné dans le jeu pour le retour d'une mission avec des dégâts à l'avion ; autrement, pour avoir endommagé ou abattu un avion ennemi. Elle confère un Point Prestige.

Note historique : en 1934, elle a été rétroactivement transformée en "Croix de feu" qui était une médaille à part entière.

[8.2.41] CROIX DE GUERRE (BELGE)

Les Belges, comme les Français, avaient une Croix de Guerre. Cette décoration est décernée à un pilote qui abat ou endommage deux avions en une seule sortie (ou la combinaison des deux). Elle confère un Point Prestige.



[8.2.42] ORDRE DE LA COURONNE

Elle est décernée par arrêté royal pour services méritoires rendus à la Belgique. Dans le jeu, elle est attribuée lorsqu'un joueur atteint dix victoires et confère un point de prestige.



[8.2.43] ORDRE DE LEOPOLD

Il s'agit de la plus haute distinction belge. Dans le jeu, elle est attribuée à un joueur lorsqu'il atteint sa 30e victoire ; autrement, elle peut être attribuée en atteignant 20 victoires contre des ballons.



[8.3] STATUT D'"AS"

Lorsqu'il atteint le statut d'"As" (cinq victoires), un pilote (de n'importe quelle nationalité) reçoit un point de prestige, a droit à un ailier et peut chasser en solitaire s'il le désire.

D'autres décorations peuvent être obtenues lors de l'obtention du statut d'as, en fonction de la nationalité du pilote. Un ailier qui devient un "As" accorde au pilote un DRM de +1 sur la table d'initiative [B12].



[8.4] PROMOTIONS

Les pilotes commencent comme lieutenants, Leutnants ou l'un des autres grades. Bien qu'en réalité, beaucoup étaient des sous-officiers, *les pilotes de Western Front Ace* suivent une carrière d'officiers. Dans le jeu, chaque promotion confère un point de prestige au joueur.

[8.4.1] PRIVILEGES DU GRADE

Les positions et les privilèges dans le jeu associés à chaque grade sont les suivantes :

Ailier - 1^{er} rang. Le grade de départ et le plus bas possible pour un joueur. Pas de capacités spéciales et pas de capacités d'ailier ou d'appuis (vous ETES l'ailier).

Pilote - 2nd rang. Le joueur est désormais autorisé à avoir un ailier ou à chasser en solo (même s'il n'est pas encore un As).

Chef d'escadrille - 3^{ème} rang. On vous confie le commandement d'une escadrille. Ce commandement n'a d'effet dans le jeu qu'en terme de réalisme.

pion de compétence “Réflexes”, car tous les joueurs commencent avec ces deux compétences. Il place également un pion de carburant/ endurance sur la piste de carburant/ endurance, un pion B.E. 12 sur la piste de mission dans la case “Hangar”, trois pions de munitions dans la case de munitions (sur leur face “2”) et un porte-bonheur “Touch Wood” dans l'une des cases d'événements aléatoires. Il fréquente maintenant l'école de pilotage (table

F3). Il échoue à l'entraînement au tir, mais réussit l'entraînement au vol et à l'atterrissage, alors il place le pion “A.C.M. -1” sur la carte A2. Si et quand il achètera la compétence ACM, cela lui coûtera un point d'expérience de moins. Il obtient la compétence d'atterrissage gratuitement et la place également sur A2.

B.E. 12 (available at start)

Agility Rating: 1
Speed: 10

 Bertangles Current Base	 Guise Opposing Base	 Line Patrol Opposing Base	 Touch Wood 2 Random Event
--------------------------------	----------------------------	----------------------------------	----------------------------------

B.E. 12
 BR

Vickers .303 Status
 Ammo 2
 Cowling

Prestige required: None

1 Adv. Manoeuvre	Expert	Endurance	Must Land
2	Reflexes	Endurance Marker	
3	Weapons Maint.		
4			

Endurance

Current			Must Land
---------	--	--	-----------

Mission

Takeoff/Landing	Friendly Territory	No Man's Land	Enemy Territory
			Enemy Base

B12 Initiative Chart - 1D6

At end of round, both aircraft roll, add current speed:

Net differential: 0-2	No change
Net differential: 3-4	Gain 1 position
Net differential: 5+	Gain 2 positions

Modifiers:

+1 Agility rating	-2 Damaged engine
+1 Ace Wingman	-1 Pilot LW/-2 Pilot SW
+1 Situational Awareness skill	

Standard Manoeuvres in lieu of a card draw:

- Tight turn. Improve position by 1 (x2 if rotary engine).
- Barrel roll. Avoid 2 random hits.
- Dive. Avoid 1 random hit. You are ready for an emergency landing next round of combat.

Advanced Manoeuvres in lieu of a card draw:

- Cuban eight. Avoid 1 random hit, improve position by 1.
- Chandelle. Avoid 3 random hits, improve position by 1 (x2 if rotary engine).
- Immelmann. Avoid all damage, improve position by 2.
- Split S. Avoid 1 random hit, encounter ends.

Orientation

 Enemy	 Player
-----------	------------

Damage

Port Struts	Starboard Struts	Tail
Port Struts x4 2	Starboard Struts x4 2	Tail x3 2
3	3	3

Wingman

Expert	Present
	Absent
	Damaged

Mission

Hangar	Friendly Territory	No Man's Land	Enemy Territory
 BR			Enemy Base

Western Front Ace, © copyright 2022, Compass Games LLC
Aircraft shown: 19 Squadron RFC, A flight, 2/Lt. C. Green, Bapaume, August 1916

Pour ses activités de temps libre, il décide de “plonger dans les livres” et choisit du temps d'étude supplémentaire. Cela lui octroie un point d'expérience gratuit. Maintenant qu'il a terminé son entraînement au pilotage, il commence le jeu avec deux points d'expérience (en raison du temps d'étude supplémentaire) et il place un pion “2” sur la carte A2 dans la case des points d'expérience. Il décide de les garder.

Bob place les marqueurs de l'offensive terrestre majeure “Somme” et “Verdun” sur la carte. Verdun est principalement d'intérêt historique car cela ne l'affectera pas à Bertangles, mais il est possible qu'il soit chargé de soutenir l'opération dans la Somme. Il est maintenant prêt à effectuer sa première mission.

Bob fait un jet sur la table A1b (puisqu'il est un pilote allié) dans la colonne de 1916 et obtient un “six”. Il s'agit d'une patrouille en ligne – il doit au moins se rendre jusqu'au

Offensive

Somme

Offensive

Verdun

1916
2 Balloon Busting
3 Recon Escort (Enemy Lines)
4 Line Patrol
5 Line Patrol
6 Line Patrol
7 Offensive Patrol ***

no man's land pour que la mission réussisse. Il décolle, déplace son pion d'avion sur la piste de mission et son pion de carburant/ endurance sur la piste d'endurance. Il fait un jet de rencontre dans la case de décollage et d'atterrissage.

Un “7” ne produit aucune rencontre dans la colonne “Friendly Lines” de la table A3. Il se déplace à nouveau vers la case de Territoire Allié, brûlant une autre case de carburant/ endurance, et fait un nouveau jet. Un autre “7” indique qu'il ne se produit pas de rencontre. Il se déplace une troisième fois, ce qui l'amène sur la case du No Man's Land. Il tire un “5” qui a un double astérisque, indiquant qu'en Italie, il ne s'agirait pas de rencontre. Mais Bob n'est pas en Italie, donc c'est une rencontre.

No Man's Land
2 2-Seater *
3 2-Seater *
4 -
5 Fighter **
6 Fighter
7 -
8 Fighter
9 -
10 -
11 2-Seater *
12 3+ Fighters

Mission				
Hangar	Friendly Territory	No Man's Land	Enemy Territory	Enemy Base
 BR				

Il tire ensuite sur la table A3a, première colonne pour déterminer quel type d'avion allemand il a rencontré. (Les joueurs peuvent trouver utile de localiser et de mettre à part les trois Albatros, le Fokker D.III et le Halberstadt D.II à l'avance, car ce sont les seuls avions allemands que l'on peut rencontrer à ce stade du jeu.) Il

1916 Ge Fighters	
2	Albatros D.III (Dec)
3	Fokker D.III
4	Albatros D.II
5	Halberstadt D.II
6	Albatros D.I
7	Halberstadt D.II
8	Albatros D.I

obtient à nouveau un "7", ce qui signifie qu'il a rencontré un Halberstadt D.II.

A2 Pilot Status
British

ACE CARD

BR
Mentioned in Despatches

Victoria Cross, Dist. Service Order, Military Cross, Dist. Flying Cross, Croix de Guerre (French)

Prestige Level

Points: 2, 1, Pilot

Skills: Gunnery, Precision, Sixth Sense, A.C.M., S.A., Reflexes, Weapon Maint., Landing, Ace Status

Experience Points, Observer, Gunnery, Precision, S.A., Weapon Maint., Leadership, Expert, Mech. Inclined, Ace Status

Experience Points, Wingman, Gunnery, Expert, Ace Status

Maintenant, il consulte la table B1 pour l'orientation de départ. Un "4" signifie que Bob commence le combat avec un avantage. Il place son pion d'avion face vers l'avant dans la section d'orientation du plateau d'affichage de l'avion, et le pion Halberstadt D.II orienté vers le côté (car il commence désavantagé par le tirage sur la table B1). Il place trois pions de munitions dans la section des munitions du plateau de Halberstadt D.II, chacun sur leur face "2".

Bob tire. L'Allemand se met automatiquement sur la défensive en piochant une carte car il a commencé désavantagé. Bob tire la carte #38 qui lui donne trois dégâts pour ses trois puissances de feu, un bon résultat.

L'Allemand tire la carte #3, qui a un "Tight Turn" dans sa section défensive. Cela lui donne une amélioration de position.

Bob tire trois fois sur la table B6 pour infliger des dégâts. Il fait un "41", un "66" et un "11", ce qui équivaut à un dégât dans l'entoilage (aucun effet), un dégât au réservoir de carburant et une blessure de l'équipage.

L'impact du réservoir de carburant et la blessure de l'équipage nécessitent tous deux des jets

Enemy: Halberstadt D.II

Player: B.E.12

Attack Firepower Hits

Defense Avoid all damage

Defense Fire 2 hits

Defense Tight Turn Improve at 12 ft enemy engine

Defense Fire 0 hits

secondaires, alors Bob utilise la table B4. Il tire un "5" pour la blessure de l'équipage, et c'est bien le pilote qui est touché (s'il avait obtenu un nombre élevé, cela aurait été une blessure "Observateur", ce qui n'aurait eu aucun effet dans cette situation). Le jet de gravité de la blessure donne un "6", ce qui signifie que Bob a tué le pilote allemand sur le coup, remportant ainsi la victoire. Par curiosité morbide, Bob fait le jet pour voir l'effet du dégât sur le réservoir de carburant, mais ce n'était qu'une fuite avec un jet d'un "6".

Décidant de ne pas tenter sa chance, même s'il lui reste cinq points de munitions, Bob retourne à la base, puisqu'il a accompli sa mission (le combat s'est déroulé dans le No Man's Land). Il n'a pas de rencontre dans la case Territoire allié ni dans la case Décollage/Atterrissage (il se déplace à reculons sur la piste de mission à ce stade). Il est prêt à atterrir.

Sur la table B9, un "5" sur le 1d10 indique que la météo est clémente pour l'atterrissage, donc Bob ne prend même pas la peine de tirer sur la table d'atterrissage B7, car il a automatiquement atterri sans problèmes.

Après la mission, il vérifie les règles pour voir s'il est éligible pour une distinction, et en fait, selon [8.2.21], il voit qu'il a été "Cité à l'ordre du jour", ce qui lui rapporte un point de prestige (et une augmentation du niveau de

Crew Injury:	
Roll 2d6 to determine which crewman is hit:	
2-7	Pilot
8-12	Observer
A roll result for a type of crew member not present is treated as "no effect."	
Roll 1d6 for Wound Severity:	
1-3	LW
4-5	SW
6	KIA

prestige à "1") qu'il trace sur le plateau A2. Il place également le pion "Cité à l'ordre du jour" sur A2. Il est maintenant prêt pour sa prochaine mission.

Damage Rolls:

11 Crew Injury	21 Lndg. Gear	31 Tail	41 Canvas	51 Stbd. Strut	61 Tail
12 Port Strut	22 Canvas	32 Canvas	42 Port Strut	52 Canvas	62 Stbd. Strut
13 Stbd. Strut	23 Engine	33 Port Strut	43 Rear Guns	53 Stbd. Strut	63 Canvas
14 Canvas	24 Port Strut	34 Canvas	44 Canvas	54 Lndg. Gear	64 Fwd. Wpns.
15 Lndg. Gear	25 Engine	35 Port Strut	45 Stbd. Strut	55 Canvas	65 Canvas
16 Fuel Tank	26 Canvas	36 Controls	46 Fwd. Wpns.	56 Rear Guns	66 Fuel Tank

Red lines connect the "Damage Rolls" labels to the corresponding rows in the table: "11" to row 11, "41" to row 41, and "66" to row 66.

9.0 NIVEAU DE PRESTIGE

[9.1] CONCEPT GÉNÉRAL

Les nouveaux pilotes ne voulaient pas, en règle générale, sur l'avion le plus récent et le plus avancé. Ceux-ci étaient généralement d'abord confiés aux "as" qui avaient fait leurs preuves. Pour simuler cette réalité, *Western Front Ace* utilise le concept de "niveau de prestige" global. Au fur et à mesure de l'avancement du niveau de prestige d'un joueur, les nouveaux types d'avions plus modernes seront disponibles. Les avions ayant une exigence de niveau de prestige élevé sont les nouveaux modèles peu produits et fortement demandés. Notez que certains avions récents n'ont pas une exigence de prestige très élevée – cela signifie simplement qu'il y en avait un nombre suffisant à la disposition des pilotes de rang inférieur.

[9.2] POINTS DE PRESTIGE

Chaque fois qu'un joueur reçoit une décoration quel qu'en soit le type (et pour certains événements), il reçoit un point de prestige. Ils augmentent votre niveau de prestige. Vous recevez également un point de prestige pour avoir remporté votre cinquième victoire (vous êtes devenu un "As" à cet instant) et pour chaque promotion. Les points Prestige peuvent être dépensés pour :

- Demander un nouveau modèle d'avion (un point Prestige)
- Demander un transfert vers une autre base (un Point Prestige)
- Demandez une mission spécifique parmi celles actuellement disponibles au lieu de la tirer aléatoirement (un point de prestige)

[9.3] NIVEAU DE PRESTIGE

Le niveau de prestige d'un joueur commence à zéro. Chaque fois qu'un joueur reçoit un point de prestige, son niveau de prestige augmente en conséquence. Il ne diminue jamais. (Il s'agit d'un concept important : votre niveau de prestige ne cesse d'augmenter et ne diminue jamais, mais vos points de prestige peuvent être économisés ou dépensés comme vous le souhaitez). Le niveau de prestige est votre prestige global dans le jeu et il est utilisé pour "débloquer" des avions plus avancés. Une fois que votre niveau de prestige atteint "5", il n'a plus besoin d'être tracé car c'est le niveau le plus élevé suffisant pour pouvoir piloter n'importe quel avion.

[9.4] BONUS DE PRESTIGE POUR LES CARRIÈRES POSTÉRIEURES A SEPT. 16

Les joueurs peuvent souhaiter débiter le jeu après la date de début normale de septembre 1916. Si c'est le cas, certaines nationalités recevront automatiquement une augmentation de niveau de prestige, pour leur permettre d'accéder aux avions actuellement en service. Ces nationalités sont les britanniques, français, allemands et austro-hongrois. Les pilotes de l'une de ces nationalités débiterent le jeu avec un niveau de prestige de 1 s'ils commencent en 1917 ou après ou 2 s'ils commencent en 1918. Les ajustements de niveau de prestige pour les Américains et les Italiens sont déjà pris en compte sur les plateaux d'avion.

10.0 RÉAFFECTATION À UN AVION PLUS RÉCENT

Un joueur peut être réaffecté à un modèle d'avion plus récent dans certaines circonstances.

[10.1] MISE A NIVEAU

S'il désire un modèle d'avion plus récent, il peut simplement le demander et le recevoir en dépensant un point Prestige. Il doit cependant avoir le niveau de prestige approprié pour pouvoir le piloter. Le joueur passe une sortie de combat correspondant au temps nécessaire pour qu'il se familiarise avec le nouveau type d'avion.

[10.2] AMÉLIORATION SUITE A DES BLESSURES

S'il est gravement blessé, le joueur reçoit automatiquement un nouvel avion "gratuitement" (et un nouvel équipage, qui commence sans capacités spéciales) du même type que celui qu'il a perdu, et reprend du service à sa prochaine mission après sa sortie de l'hôpital. Ou il peut choisir un nouveau type d'avion qu'il est capable de piloter, du point de vue du niveau Prestige, mais qu'il passe une sortie s'il fait ce choix.

[10.3] CHANGEMENT SUITE A UN CRASH

Un joueur qui crash son avion à l'atterrissage (et survit) ou qui le perd perçoit un nouvel avion du même type que le précédent.

[10.4] NOUVEAU MEMBRE D'EQUIPAGE

Il est possible qu'un changement d'avion "ajoute" un nouveau membre d'équipage – certains avions avaient un observateur, et malgré le fait qu'ils soient techniquement des "biplaces", ils étaient considérés comme des chasseurs. Les nouveaux membres d'équipage arrivent sans expérience et sans capacités spéciales. Il en va de même pour un équipage de remplacement en cas de perte. Il est également possible qu'un nouvel avion n'ait pas d'observateur - dans ce cas, l'ancien membre d'équipage est perdu pour le pilote.



[10.5] DEROGATION AUX REGLES DE PRESTIGE

Si le joueur commence le jeu après septembre 1916, il peut se retrouver dans une unité pilotant un avion dont l'exigence de Prestige est supérieure à zéro. Dans ce cas, il y aura une dérogation pour ce modèle particulier d'avion et pour tout remplacement à l'identique s'il le perdait. La règle [9.4] devrait toutefois atténuer en partie les cas de nécessité d'une dérogation.

11.0 REGLES OPTIONELLES

[11.1] MULTIJOUEUR

Bien que *Western Front Ace* soit conçu comme un jeu en solitaire, il peut être joué en coopératif ou en compétitif par deux joueurs ou plus.

[11.2] JEU COOPÉRATIF

Deux joueurs peuvent voler dans la même unité et s'entraider lors des rencontres.

Chaque joueur combattrait sa propre cible. Les chasseurs ennemis seront du même type ; un joueur tire un jet pour le déterminer. Cependant, si un joueur abat son adversaire, il peut aller aider son coéquipier en manœuvrant contre son adversaire. A chaque tour où cela se produit, il améliorera la position de son coéquipier d'un cran au jet d'initiative. Cependant, à la fin de chaque tour où cela se produit, le joueur doit tirer un 1d6. Sur un 1 ou un 2, il se retrouvera engagé dans un nouveau combat avec un statut désavantagé contre un nouveau chasseur ennemi.

[11.3] JEU COMPÉTITIF

Deux joueurs peuvent voler dans la même unité ou dans des unités différentes, et s'affronter pour obtenir le meilleur score. Si un combat se produit, le joueur adverse peut décider d'utiliser la section défensive de la carte ou l'assistance d'un ailier lorsqu'il joue défensivement, tirer les cartes ennemies et lance également faire les jets d'initiative.

S'ils volent dans différents camps (ce qui implique par exemple que l'un des joueurs est allemand, l'autre britannique ou français), les joueurs effectuent des sorties normalement, mais séquentiellement jusqu'à épuiser la réserve de carburant/endurance.

Si un joueur se déplace dans une zone contenant l'avion du joueur adverse et tire une rencontre sur un jet de 1-2 sur 1d6, il peut combattre l'avion de son adversaire. Cela remplacera la rencontre habituelle pour cette case de carburant/endurance.

[11.4] CARTES D'AS

Afin d'ajouter ce qui équivaut à des scénarios historiques dans le jeu, 24 cartes d'"As" historiques ont été incluses, chacune représentant l'un des meilleurs as de la Première Guerre mondiale. Chaque carte comprend des instructions spéciales pour son utilisation, et un "instantané" du statut du pilote au début du jeu (septembre 1916). Par exemple, beaucoup commencent avec des victoires, des points d'expérience, des décorations, etc. Il suffit d'ajuster la feuille d'état du pilote et de l'équipage pour refléter la situation, et de placer la carte As en haut à gauche dans la case prévue à cet effet pour vous permettre de vous y référer au besoin. Vous êtes maintenant prêt à commencer à voler en tant qu'As à partir de (généralement) septembre 1916.

Remarque : les cartes d'As commencent avec "Réflexes" et "Manœuvre Avancée 1", comme tous les autres pilotes, et tout ce qui est listé sur leurs cartes.

[11.4.1] BASE DE DEPART

Vous pouvez faire débiter votre as sur n'importe quelle base correspondant à sa nationalité. Commencez sur n'importe quel avion disponible qu'il est autorisé à piloter avec son niveau Prestige.

[11.4.2] CAPACITES DES AS

Chaque carte énumère les capacités spéciales de cet as. Si des points d'expérience sont répertoriés, vous pouvez les dépenser (ou les économiser) comme vous le souhaitez.

[11.4.3] PALMARES DES AS

Certains des As décrits sur les cartes étaient déjà proches de leur total de victoires en septembre 1916 ; Certains n'avaient même pas encore commencé à voler. Indépendamment des victoires de départ, vous devriez considérer votre carrière comme une défaite si vous n'égalez pas ou ne dépassez pas le total historique du pilote.

[11.5] FATIGUE DU PILOTE

De toute évidence, enchaîner des missions sans prise de repos finira par nuire au jugement, aux capacités de vol et à l'attention d'un pilote. La fatigue du pilote associe le stress continu du combat à la fatigue physique. Les règles optionnelles suivantes simulent cet effet sur les pilotes.

[11.5.1] NIVEAU DE FATIGUE

Le niveau de fatigue initial d'un pilote est à zéro. Chaque sortie de combat effectuée fait gagner au pilote un point de fatigue. Chaque sortie NON effectuée (pour quelque raison que ce soit) élimine deux points de fatigue. Notez votre fatigue sur le journal de bord. À la fin d'un mois au cours duquel seules deux sorties de combat ou moins ont été effectuées, baissez le niveau de fatigue de deux points.

Fatigue?		

[11.5.2] EFFETS DE LA FATIGUE

Les effets suivants prennent places aux différents niveaux de fatigue :

Tableau des effets de la fatigue	
Niveau de fatigue	Effet
1-5	Aucun effet
6-11	Ajout de +1 aux jets d'atterrissage
12-17	Ajoute +1 aux jets d'atterrissage et -1 aux jets d'initiative
18-23	Ajoute +2 aux jets d'atterrissage et -1 aux jets d'initiative
24+	Ajoute +2 aux jets d'atterrissage et -2 aux jets d'initiative

[11.5.3] PERMISSIONS ANNUELLES

Un pilote peut prendre une permission (terme militaire désignant les vacances) d'une semaine (deux sorties de contact). Il peut le faire une fois par an, sauf en 1916. Lorsqu'il revient, son niveau de fatigue est fixé à zéro.

[11.6] EXPERIENCE DU PILOTE

Pour ceux qui veulent faire varier l'expérience des pilotes ennemis, utilisez la table suivante. Tirez 1d6 lorsque vous rencontrez une patrouille de chasse :

Période : 1d6 pour l'expérience:

Expérience variable du pilote	
Calendrier	D6 Rouleau
Sep. 1916 - Dec. 1917	1 = Bleu 2-4 = Entraîné 5 = Vétéran 6 = As
Jan. 1918 - Oct. 1918	1-3 = Entraîné 4-5 = Vétéran 6 = As

Les bleus font un dégât de moins, s'ils touchent. Les pilotes entraînés sont la norme. Les pilotes vétérans font un dégât supplémentaire s'ils font au moins un dégât. Les as font un dégât supplémentaire s'ils font au moins un dégât, et reçoivent également +1 au jet d'initiative.

[11.7] ESCADRON, VICTOIRE, GENERATEURS D'AERODROME

Western Front Ace comprend des tables d'aide optionnelles qui offrent aux joueurs une expérience plus profonde et plus détaillée pour un coût minime en termes de complexité. Ces tables (S1 à S5) ont été incluses pour les joueurs qui souhaitent ajouter des détails historiques supplémentaires à leur partie. Les tables S1 et S2 (générateurs de noms de pilotes) peuvent créer aléatoirement un nom pour votre pilote. Cela peut être utilisé à la place de la procédure listée dans [4.1] pour débiter la partie. La table S3 (Affectation de l'escadron) générera une unité historique aléatoire, le type d'avion, la date de début et l'aérodrome de jeu. Cela peut être utilisé à la place de la procédure listée dans [4.1] pour débiter la partie. Les tables S4 (Générateur de localisation d'aérodrome) détermineront l'aérodrome où se trouve un joueur. (Cela n'a aucune incidence sur le jeu, mais montre les vrais aérodromes qui étaient utilisés). La table S5 (Générateurs de lieux de victoires, fronts occidental et italien) permet au joueur de localiser le lieu historique sa victoire a été acquise.

TABLES ALEATOIRES OPTIONNELLES

S1/S2 : Générateur de noms de pilotes (Puissances alliées et centrales)

S3 : Générateur d'affectation d'escadron (Puissances alliées et centrales)

S4 : Générateur de localisation de l'aérodrome (puissances alliées et centrales)

S5 : Générateur de lien de victoire

Vous pouvez utiliser certaines ou toutes ces tables, selon le niveau de détail que vous souhaitez.

La plupart de ces tables sont assez intuitives. Il vous suffit de tirer le nombre de dés requis et un résultat est généré. Cependant, le générateur d'affectation d'escadron regorge d'informations et peut présenter un peu de difficulté jusqu'à ce que les joueurs s'y habituent, alors voici un guide rapide :

Lorsque vous débutez une nouvelle campagne, vous pouvez tirer au hasard la nationalité du pilote, la date de ses débuts, l'escadron, un nom unique pour votre pilote, l'emplacement de l'aérodrome et éventuellement les données de localisation de chacune de vos victoires. Tout commence avec le générateur d'affectation d'escadron.

En bas à droite de la table, vous verrez le tableau aléatoire de nationalité. Nous pouvons simplement choisir une nationalité, mais si nous voulons que le jeu choisisse notre nationalité, nous allons d'abord utiliser ceci :

To randomize nationality, roll D20	
1	Belgian
2-5	British
6-10	French
11	Italian
12-13	USA
14-19	German
20	Austrian

Le résultat est un 3 : britannique.

A gauche de la table de nationalité, il y a une clé de secteur. Les couleurs de chacun des tableaux déterminent l'attribution du secteur avec lequel vous commencerez dans le jeu. Nous y reviendrons plus tard.

Ci-dessus, un exemple d'une partie de la table britannique du générateur d'affectation d'escadron. Maintenant que nous avons tiré un pilote britannique, il faut trouver la date à laquelle il est affecté à un escadron. Nous pouvons simplement choisir une date de début, ou nous pouvons tirer au hasard. Dans cet exemple, nous allons tout tirer au hasard, donc nous allons lancer 3D10 sur la colonne la plus à gauche pour commencer : nous tirons un 11, ce qui donne juin 1917.

3D10 ↓	Roll D6 →	SCOUT SQUADRONS (BRITAIN)					
		1	2	3	4	5	6
16-18	Sep 1916	19 BE12	24 DH2	29 DH2 70 Sop1.5	32 DH2	40 FE8	60 N17
15	Oct 1916		41 FE8			8N SP	
19	Nov 1916						
14	Dec 1916			54 SP			
20	Jan 1917			1N ST	3N SP		43 Sop L.5
13	Feb 1917	19 SVII	*1 N17	10N N17		9N ST	
21	Mar 1917			29 N17	4N SP	40 N17	
12	Apr 1917	48 BrF2a	*56 SE5	10N ST	23 SVII	8N ST	46 SP
22	May 1917		21 DH5		32 DH5		
11	Jun 1917	48 BrF2b	*56 SE5a		4N SC	11 BrF2b	
23	Jul 1917		41 DH5	70 SC	3N SC	9N SC	60 SE5a
10	Aug 1917		41 SE5a	10N SC		8N SC	

Ensuite, nous passons à l'affectation à un escadron. Encore une fois, nous pourrions simplement choisir n'importe quel escadron en service (n'importe quel escadron répertorié dans n'importe quelle ligne ou colonne jusqu'à la date de début incluse), ou nous pouvons tirer au hasard. Pour cela, on tire 1D6 : on obtient un 5, donc la colonne 5. Cela nous donne une idée générale du secteur auquel nous serons affectés – notez que cette colonne est principalement composée de cases jaunes, avec parfois des cases grises. En regardant la clé de secteur, nous constatons que l'escadron auquel nous serons affectés se trouve soit à Arras, soit à Ypres.

Aujourd'hui, il y a six escadrons répertoriés dans la case entre septembre 1916 et la date actuelle. Le contour rouge de l'exemple nous les montre. Ce sont les escadrons qui sont en service et qui ont des postes vacants en juin 1917. Remarquez que deux des escadrons sont grisés : cela montre un escadron qui a été équipé d'avion plus récent (le 40^e escadron a des Nieuport 17, tandis que le 8^e escadron naval a le Sopwith triplan). Notez également que ces deux numéros d'escadron apparaissent également en noir plus haut dans la colonne avec le FE8 et le Sopwith Pup : puisque ces avions antérieurs ont été remplacés par les numéros d'escadron grisés, nous pouvons ignorer les numéros d'escadron noirs pour les escadrons 40 et 8N. Cela nous laisse avec quatre escadrons parmi lesquels choisir : le 8N et le 9N, tous deux pilotant le Sopwith triplan ; le 11^e Escadron volant sur Bristol Fighter ; et le 40^e Escadron aux commandes du Nieuport 17.

Alors maintenant, nous choisissons un dé qui couvrira le mieux nos options : dans ce cas, avec quatre options, nous lançons un D6 (sur un 5-6, il suffit de retirer). Nous tirons un 1, qui nous place dans le 9 Naval Squadron, pilotant des Sopwith triplans pour le Royal Naval Air Service britannique sur le front d'Ypres (fond gris).

Roll 1D6	Roll 3D6 →	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Belgium 1-6	De Moeren Ypres	Coxyde	La Panne	Coxyde	La Panne	De Moeren	De Moeren	De Moeren	De Moeren	De Moeren
British 1-2	Saint-Omer Ypres	Leffrinck- houcke	Poperinghe	La Lovie	Abeele	Téteghem	Petite- Synthe	Clairmarais	Ste-Marie- Cappel	Bailleul
2-4	Le Hameau	Camblain-	Florennes	Florennes	Estrée-	La Capelle	La Bellonne	Archel	Le Hameau	Savy-

Maintenant, que nous connaissons notre nationalité, nous pouvons compléter notre mise en place en tirant le nom de notre pilote sur le générateur de noms de pilotes. En utilisant le fait que nous sommes basés sur le front d'Ypres, nous pouvons tirer sur le générateur de localisation de l'aérodrome (voir ci-dessous), en utilisant la ligne correspondant aux Britanniques (code de couleur marron) et au secteur d'Ypres (code de couleur grise) pour trouver l'aérodrome où notre escadron est basé.

Nous obtenons un 9, nous sommes donc basés à Clairmarais.

Le générateur de localisation d'aérodrome peut également être utilisé pour générer un changement de secteur ou un changement d'aérodrome. Lorsque vous le souhaitez (ou lorsque cela est nécessaire en raison d'un changement dans les lignes de front), tirez sur cette table. Commencez par tirer 1D6 en fonction de votre nationalité, puis tirez 3D6 pour obtenir le nouvel aérodrome.

Exemple : Vous volez depuis l'aérodrome de Bertangles sur le front de la Somme britannique (codé vert) et nous sommes maintenant en avril 1917. L'aérodrome de Bertangles n'est plus utilisé et votre escadron doit se déplacer. Tirez 1D6 : un 5 – toujours sur la Somme (codé en vert). Tirez ensuite 3D6 sur la rangée correspondant à la date (17/04) : vous faites un 4, votre escadron s'est donc déplacé vers Foucaucourt.

[11.8] RECHARGEMENT DE LA MITRAILLEUSE

LEWIS

La mitrailleuse Lewis était alimentée par un tambour de 97 cartouches, qui, une fois vide, était remplacé par l'un des nombreux tambours de rechange transportés à bord. Cependant, les pilotes avaient parfois des difficultés à recharger durant le combat, parfois en le laissant tomber ou en ayant du mal à l'engager dans le feu de l'action. Pour simuler cela, au moyen d'un jet de dé supplémentaire, les joueurs peuvent utiliser cette règle de rechargement optionnelle en tirant 1d6 au lieu du succès automatique : 1-5 = tambour en place 6 = tambour lâché, mal positionné, etc. (La mitrailleuse n'est toujours pas rechargée).



[11.9] GESTE CHEVALERESQUE

Un joueur peut permettre à un chasseur ennemi dont les mitrailleuses avant ont été détruites (ou à un biplace avec un observateur mort ou une mitrailleuse de queue inopérante) de s'échapper et le combat se termine. Après avoir fait cela une seconde fois (dans un combat aérien différent), il est supposé avoir acquis une réputation de "Chevalerie", gagne un point de prestige et augmente ainsi son niveau de prestige. Il n'est possible de gagner qu'un seul point de prestige de cette manière.

Un joueur qui a ses mitrailleuses avant mises hors de combat (inopérant) peut éventuellement bénéficier du même traitement de la part de l'ennemi sur un jet de 1-3 sur 1d6. Si cela se produit, le combat se termine immédiatement. Si le joueur est connu pour sa "Chevalerie", cette courtoisie est automatique. Vous n'êtes pas tenu de maintenir une réputation de chevalerie et vous pouvez abattre un ennemi avec des mitrailleuses inopérantes après avoir gagnée cette réputation. Cependant, vous devez tirer un 1d6 chaque fois que vous engagez un



avion avec des mitrailleuses inopérantes. Sur un jet de 1-2, vous perdez votre réputation de chevalerie pour le reste de la partie.

[11.10] CONFIRMATION DE VICTOIRE AU-DESSUS DES LIGNES ENNEMIES

Un joueur peut souhaiter augmenter la difficulté du jeu en exigeant que les victoires sur les lignes ennemies soient confirmées pour être créditées. Lorsque vous abattez un avion ennemi au-dessus du territoire ennemi, vous devez tirer 1d6. Un jet de 3 à 6 signifie qu'un ailier ou qu'un autre pilote confirme vos allégations. Un résultat de 1-2 signifie que personne n'a assisté à la victoire et qu'elle n'a pas pu être authentifiée. Bien que vous sachiez que vous avez abattu l'avion, personne d'autre ne le sait, et donc cela n'est pas pris en compte pour le statut d'As, les décorations, etc.

Au dessus du No Man's Land, un résultat de 2 à 6 signifie que votre victoire est authentifiée. Une victoire est automatiquement considérée comme authentifiée en territoire ami ou au-dessus de votre base.

Un jet raté peut être contrecarré par le pion d'événement aléatoire "Authentifié par un témoin oculaire", si vous en avez un disponible.



[11.11] SCENARIOS DE CAMPAGNE

Les joueurs voudront peut-être jouer une partie (relativement) plus courte de Western Front Ace en utilisant un scénario de campagne. Ceux-ci sont liés à la chronologie des principaux marqueurs d'offensive au sol dans le jeu. Ces batailles sont, la Somme, la bataille d'Arras, Caporetto et la seconde bataille de la Marne. Le jeu commence avec le premier mois de l'offensive choisie (et dans un aérodrome lié à l'offensive) et se termine lors de la dernière mission du dernier mois. La plupart ne durent généralement que quelques mois, certaines ne durent qu'un seul mois. Les joueurs peuvent choisir l'un ou l'autre camp et n'importe quel avion disponible (par date, sans tenir compte des exigences de niveau de prestige).

Arras (Avril sanglant) 17/04 – 17/05. Britannique (Difficulté : avancée). Base : Le Hameau. Pas de bénéfices ou de compétences de départ. Victoire : 7 victoires aériennes ou plus.

Arras (Avril sanglant) 17/04 – 17/05. Allemand (Difficulté : débutant). Base : Douai. Commencez avec 4 points d'expérience. Victoire : 7 victoires aériennes ou plus.

Somme 16/09 – 16/11. Britanniques ou français. (Difficulté : avancée). Base : Bertangles (Britannique) ou Mesnil Saint-Georges (français). Pas de bénéfices ou de compétences de départ. Victoire : 7 victoires aériennes ou plus.

Somme 16/09 – 16/11. Allemand. (Difficulté modérée). Base : Guise. Commencez avec 3 points d'expérience. Victoire : 7 victoires aériennes ou plus.

Caporetto 10/17. Italien. (Difficulté modérée) Base : Udine. Commencez avec 2 points d'expérience. Victoire : 4 victoires aériennes ou plus.

Caporetto 10/17. Austro-hongrois. (Difficulté modérée). Base : Trieste. Commencez avec le niveau de prestige 1, 1 point de

prestige, 2 points d'expérience. Victoire : 4 victoires aériennes ou plus.

2^{ème} Bataille de la Marne 7/18. Français ou Américain. (Difficulté modérée). Base : Villeneuve-les-Vertus. Les Français commencent avec 3 points d'expérience, les Américains commencent avec 2 points d'expérience. Victoire : 4 victoires aériennes ou plus.

2^{ème} Bataille de la Marne 7/18. Allemand. (Difficulté modérée). Base : Sissone ou Mars-sous-Bourcq. Commencez avec 3 points d'expérience. Victoire : 4 victoires aériennes ou plus.

Missions d'attaque au sol : Pour le décompte de la victoire, une mission de bombardement/mitrillage réussie compte pour 1 victoire aérienne.

Règle spéciale concernant les sorties de combat au début des offensives : Évidemment, au début de chaque offensive terrestre majeure, l'appui aérien sera mis à rude épreuve. Pour refléter cela, il n'y a pas de jet pour le premier mois d'une campagne - vous aurez automatiquement six sorties de combat ce mois-là. Les campagnes qui durent plus d'un mois suivront la règle normale pour les mois suivants.

[11.12] UTILISATION D'UN AILIER

Si vous rechargez un système d'arme ou désenrayez une mitrailleuse, vous pouvez, si vous avez un ailier, l'appeler pour piocher une carte et utiliser la section Ailier.

[11.13] COMPORTEMENT D'UN AVION BIPLACES

Le jeu suppose que les biplaces tenteront toujours de se désengager, cependant, avec cette règle, il y a une chance que les biplaces vous tirent dessus si vous êtes de face, car la plupart étaient armés. Sur un jet de 1-3 sur 1d6 un biplace ennemi (d'après la table [B10]) vous tirera dessus au lieu de se mettre sur la défensive avec FP "3" (FE2b et 2d utilisent FP "2") Cela ne s'applique pas au Caudron G.6, BE2c, Nieuport 12, au Lohner C.I, et au Savoia-Pomilio SP2 (car ces avions n'avaient pas d'armes frontales).

[11.14] EPIPHANIE

Si un avion ennemi tire une carte défensive qui "met fin au combat", placez le pion Epiphanie dans la zone des événements aléatoires. Utilisez ce pion pour mettre fin immédiatement à toute rencontre. Vous ne pouvez (contrairement aux porte-bonheur) l'utiliser qu'une seule fois par carrière.

12.0 CREDITS DU JEU

CONCEPTION DU JEU : Gregory M. Smith et Ian B. Cooper

ILLUSTRATIONS : Ian Wedge, artiste principal. Boîte et illustrations supplémentaires de Bruce Yearian. Tables et règles par Nadir Elfarra.

REMERCIEMENTS SPÉCIAUX A : John Kranz, Ian Cowley, Glenn Saunders, Michael Eckenfels, Christopher Schall, Alex Aguila, Dale Gutt, Rembert "Chip" Jarrell, Dan Pacaldi pour les règles de Chevalerie et Jeremy White pour le concept de Manœuvres Avancées. Et un merci TRÈS spécial à José "Stuka Joe" Ruiz, dont le concept de cartes de Séquence de Jeu qui est tout simplement génial.

TRADUCTION EN FRANÇAIS : manuringot

13.0 NOTES DU CONCEPTEUR

Après avoir terminé *Nightfighter Ace*, John Kranz m'a exhorté à faire une suite. Faire directement une suite sur la fin de la guerre ne m'attirait pas - trop de chasseurs de nuit Mosquito, trop de brouillage, trop de suprématie Alliée. Je sais bien que j'ai déjà dit cela une fois à propos de *Hunters* et que j'ai quand même conçu *The Hunted*, mais la situation était bien pire dans le domaine aérien.

Cependant, adapter le système pour une utilisation de jour semblait extrêmement prometteuse, et j'ai conçu *Interceptor Ace* dans cet objectif. Peu de temps après que ce projet ait été pratiquement finalisé, j'ai été intrigué par un commentaire sur Facebook, qui disait que je devrais adapter le système à la Première Guerre mondiale.

Comme d'habitude... Plus facile à dire qu'à faire ! Mais j'ai commencé à voir que c'était réalisable, avec beaucoup de travail, et j'ai immédiatement commencé à faire des recherches. J'ai tout de suite su que j'avais besoin de l'aide d'un expert de la Première Guerre mondiale, et j'ai demandé l'aide de Ian Cooper, qui avait adapté *The Hunters* à la Première Guerre mondiale dans le jeu *Raiders of the Deep*. Il était l'individu parfait pour le travail.

La partie la plus difficile de la conception était probablement le combat chasseur contre chasseur. Les routines étaient principalement importées d'*Interceptor Ace*, mais je savais que je devais sentir plus l'aspect "dogfight" dans la mécanique de jeu. De plus, j'ai dû tenir compte des moteurs rotatifs, de l'artillerie extrêmement primitive et de la tendance des armes à s'enrayer, ainsi que d'une vraie pléthore de modèles d'avions.

Le cœur du jeu est le choix des joueurs concernant la dépense de leurs précieux points d'expérience pour améliorer leurs pilotes. Certains seront orientés vers l'offensive, alors que d'autres seront orientés vers la survie. Certaines compétences sont un peu subtiles dans leurs effets, et certaines seront probablement plus utiles pour un type d'avions plutôt que pour un autre. La plupart ont été utilisées dans *Interceptor Ace*, mais j'en ai ajouté quelques-unes de plus qui sont orientées vers la manœuvre, car le système est vraiment axé sur le combat aérien et je voulais que l'on puisse le ressentir. L'achat de compétences est toutefois une décision clé. Contrairement à certains de mes autres jeux où les joueurs peuvent "accumuler" quelques points d'expérience et économiser pour une compétence coûteuse, vous devriez fortement envisager d'acheter des compétences dès que possible, en raison de la nature brutale des combats aériens de la Première Guerre mondiale. Les points d'expérience accumulés ne servent pas à grand-chose une fois que vous êtes mort. Je pense que l'idée de Jeremy White (le concepteur de "*Skies Above the Reich*") d'ajouter des manœuvres avancées" ajoute beaucoup à la prise de décision tactique dans le jeu, et je ne le remercierai jamais assez de me l'avoir suggéré.

Certaines choses ont manifestement été un peu abstraites. Je pense que le jeu aurait été injouable sans le brillant concept de "patrouilles de combat" de Ian Cooper. En réalité, les pilotes volaient presque tous les jours, et sans les "patrouilles de combat" qui éliminaient les sorties où rien ne s'était passé, le journal de bord aurait à lui seul fait cinq pages. Cette abstraction rend le jeu jouable et a été l'une des premières décisions clés du processus de conception.

Enfin, un merci TRÈS spécial à Christopher Schall et Ian Cowley, sans qui ce projet n'aurait pas été possible. Ils ont été à la fois une source d'inspiration et m'ont permis de rester sur la bonne voie, c'est le moins qu'on puisse dire. Les remerciements finaux devraient à juste titre aller à Ian Wedge, notre artiste principal. Il s'est surpassé ici. En tant que fanatique de l'aviation de la Première Guerre mondiale, il était l'artiste parfait pour le projet et nous avons été bénis de l'avoir dans l'équipe, car il se souciait vraiment de bien faire les choses, et m'a souvent corrigé sur les détails historiques les plus minutieux.

14.0 BIBLIOGRAPHIE

McCudden, James V.C. "Flying Fury : Five Years in the Royal Flying Corps." Greenhill Books, 1987.

Malgré la prose datée, ce récit de première main de l'un des meilleurs As britanniques n'a été qu'une révélation. Fortement recommandé si vous pouvez mettre la main sur une copie.

Clark Alan. "Aces Hight." Ballantine Books, 1974.

Un très beau livre qui combine l'image globale, les témoignages personnels et les informations.

Herris, Jack et Pearson, Bob. "Aircraft of World War I: 1914-1918." Ambers Books, 2010.

Une autre excellente référence, qui vaut la peine d'être achetée rien que pour les illustrations.

Gilbert, Martin. "First World War". Henry Holt and Company, 1994.

Peu d'informations sur l'aviation, mais une bonne référence globale sur la guerre pour mettre les choses en perspective.

Haythornthwaite, Philip. "The World War One Source Book." Arms and Armour Press, 1992.

Bon livre de référence complet.

Hogg, Ian. V. "Anti-Aircraft Artillery". The Crowood Press, 2002.

Bowyer, Chaz. "History of the RAF." Bison Book Corp, 1977.

Livre de "chevet" décent avec une petite section sur la Première Guerre mondiale.

15.0 NOTES HISTORIQUES – CARTES AS

Ce qui suit est une brève histoire des As présentés sur les cartes. Les pilotes choisis pour le jeu ne constituent en aucun cas une liste exhaustive des meilleurs as de la guerre - ils ne représentent qu'une fraction des as disponibles, et certains ont été choisis afin que toutes les nationalités présentes dans le jeu aient au moins une carte d'as.

ROYAUME-UNIS

Albert Ball

Albert Ball était l'as britannique le plus performant au moment de sa mort, avec 44 victoires. Il est devenu le premier as célèbre du Royaume-Uni, car avant la bataille de la Somme, ces informations n'étaient pas rendues publiques, mais après les horribles pertes au cours de cette bataille, le gouvernement a estimé qu'il serait prudent d'avoir des aviateurs héros dont la population pourrait être fière. Il a commencé par voler sur Nieuports, initialement, il n'aimait pas le S.E.5, mais a fini par voler dessus, et en a fait spécialement modifier un pour lui convenir. Sa mort en 1917 est quelque peu mystérieuse : les Allemands prétendent l'avoir abattu, mais aucun dommage n'a été constaté sur son avion ainsi qu'aucune blessure par balle sur son corps. Il avait volé dans un nuage d'orage et en était ressorti à l'envers avec une hélice à l'arrêt, probablement victime de vertige. Albert Ball n'avait que 20 ans.

William Bishop

Personnage controversé, William "Billy" Bishop était un Canadien qui a commencé la guerre dans la cavalerie. Il s'est rapidement persuadé que combattre dans les cieux était la meilleure chose à faire. Bishop aurait dit "c'est propre là-haut ! Je parie que vous n'aurez pas de boue ou de merde de cheval sur vos vêtements là-haut. Si vous mourez, au moins cela sera une mort propre". Il a commencé comme observateur mais a intégré une école de pilotage en 1916. En tant que pilote, il a d'abord remporté quelques victoires, mais tout s'est accéléré au fil du temps, terminant la guerre avec le grade de lieutenant-colonel avec 72 victoires homologuées. Cependant, bon nombre de ses missions ont été effectués en solo, et les enquêtes d'après-guerre ont émis des doutes sur ce décompte. Quel que soit son palmarès réel, il était un as important et dangereux.

Geoffrey Bowman

Geoffrey "Beery" Bowman était un as britannique de premier plan qui a commencé la guerre dans l'infanterie mais a été affecté au Royal Flying Corps en 1916. Débutant à bord d'un Airco DH.2, sa première victoire est quelque peu inhabituelle, percutant accidentellement un Roland C.II et ramenant à la base avec difficulté son avion endommagé. Il termine la guerre à bord d'un S.E.5 avec 32 victoires et le grade de major. L'événement le plus notable de sa carrière d'aviateur a été d'être l'un des pilotes qui ont abattu Werner Voss. Il a pris sa retraite après la guerre, mais a été rappelé au début de la Seconde Guerre mondiale, ne servant que deux ans avant de reprendre sa retraite.

Raymond Collishaw

Un autre Canadien, Raymond Collishaw, a d'abord été enclen à s'enrôler dans la Royal Navy, mais il s'est plutôt joint au Royal Naval Air Service (RNAS). Il arrive sur le front en août 1916, aux commandes de la version chasseur du Sopwith 1^{1/2}Strutter. Après quelques victoires précoces suivies d'un congé de maladie dû à des engelures, il retourne au front en avril 1917 et pilote un Sopwith Triplan, un avion qu'il trouve "merveilleux". Son unité a connu beaucoup de succès et a été reconnue sous le nom redouté de "Black Flight". Il a terminé la guerre en tant que commandant réputé et admiré.

Robert Little

Le meilleur as australien, Robert Little, servait également dans le RNAS, avec une carrière similaire à celle de Collishaw, car il a commencé sur Strutters, est passé au triplan et a fini sur Camel. C'est à bord du Sopwith Triplan que son palmarès a décollé de façon spectaculaire. Curieusement, il était connu pour n'être au mieux qu'un aviateur moyen (ayant eu sa part d'atterrissages forcés et difficiles), mais sa force au combat provenait du fait qu'il était agressif et un tireur d'élite redoutable. Une nuit, alors qu'il interceptait des bombardiers Gotha, il a été touché par une balle qui lui a traversé les deux jambes. Il est décédé, vidé de son sang peu de temps après son atterrissage en catastrophe, avec un total final de 47 victoires.

Donald MacLaren

Un autre Canadien, Donald MacLaren, a terminé la guerre avec un total étonnant de 54 victoires. Ce qui rend cela particulièrement impressionnant, c'est qu'il n'a commencé à se battre qu'en février 1918, ce qui signifie que toutes ses victoires ont été remportées en un peu moins de neuf mois. Sa réalisation militaire la plus notable de l'après-guerre a été son travail dans la création de l'Aviation royale canadienne, tandis qu'en tant que civil, il a créé Pacific Airways. Il meurt à l'âge de 95 ans.

Edward Mannock

Edward "Mick" Mannock était un as britannique qui travaillait en Turquie en tant qu'ingénieur au moment où ils ont rejoint les puissances centrales, et il a donc été interné. Il tomba malade et on le rapatria en Angleterre, le jugeant inapte au service. Après sa guérison, il a rejoint les Royal Engineers, puis le Royal Army Medical Corps, mais s'est finalement retrouvé dans le Royal Flying Corps, où il a eu pour instructeur James McCudden, qui a déclaré : "Mannock était un exemple typique du jeune Irlandais impétueux, et j'ai toujours pensé qu'il était du genre à agir ou à mourir". Il est passé à la 74^e Escadrille, où il a remporté plusieurs de ses victoires, puis a été affecté en tant que major au commandement de la 85^e Escadrille. Ironiquement, il a été abattu par des tirs du sol, moins d'une semaine après avoir averti un collègue pilote de ne pas suivre des avions ennemis endommagés à basse altitude. Au moment de sa mort, il était crédité de 61 victoires, mais ce chiffre pourrait bien avoir été supérieur. Il n'a reçu la Croix de Victoria qu'un an après sa mort.

James McCudden

James McCudden, V.C., a commencé comme mécanicien d'aviation. Il a obtenu son diplôme d'observateur et a finalement suivi une formation de pilote en 1916. Il a remporté la majorité de ses victoires à bord du S.E.5, après l'avoir bricolé pour améliorer sa maniabilité et sa vitesse de pointe. En fait, il a utilisé ses connaissances en mécanique pour améliorer de nombreux avions de son unité, le 56^e Escadron. Après avoir atteint le grade de major et avoir reçu le commandement du 60^e Escadron, il a été tué dans un accident aérien, probablement dû à une panne de moteur. Il convient de mettre le point sur ses mémoires, "Flying Fury", terminées quelques jours avant sa mort. Publié plus tard en 1918, il reste à ce jour le meilleur récit personnel des combats aériens de la Première Guerre mondiale.

George McElroy

Irlandais, McElroy a commencé en tant que protégé de Mick Mannock et a terminé avec 32 victoires à son actif. Comme de nombreux autres, il a commencé dans l'armée britannique mais a fini par être affecté au Royal Flying Corps. Il était réputé pour être extrêmement agressif et, en juillet 1918, il a remporté presque une victoire par jour tout au cours du mois. Peu de temps après que son mentor, Mick Mannock, ait été tué par des tirs du sol, il en a également été victime. Il a été l'un des rares aviateurs à recevoir une deuxième barrette à sa Croix militaire.

FRANCE

René Fonck

René Paul Fonck était le premier as français et le principal as allié, et détenait le titre "d'As des as" avec un total confirmé de 75 victoires (ce qui aurait pu être 100 victoires ou plus, compte tenu de ses affirmations). Il était connu pour son approche presque clinique, mathématique et précise, et était réputé pour sa précision au combat. Parfois, il ne tirait que cinq munitions de mitrailleuse pour abattre un avion. Il n'a jamais été blessé, bien que le fait qu'il ait évité les missions de destruction de ballons l'ait peut-être protégé. Il n'a jamais été aussi populaire que Guynemer dans la population française, peut-être en raison de sa personnalité. Même un de ses amis l'a qualifié de "vantard et de frimeur sans vergogne". Malgré ses défauts de caractère, on ne peut nier qu'il était peut-être le meilleur tireur aérien de la Première Guerre mondiale. Il a survécu à la guerre et est décédé à l'âge de 59 ans.

Georges Guynemer

Georges Guynemer a été le deuxième meilleur as Français, avec 54 victoires, et a été le premier à en comptabiliser 50. Né dans une famille aisée et aristocratique, il a commencé comme mécanicien d'aviation mais a gravi les échelons jusqu'à l'école de pilotage, pour finalement voler en 1915 dans le cadre de l'Escadrille MS.3. Il a abattu un bombardier Gotha en février 1917, une autre première alliée. Il était l'un des pilotes suffisamment habiles pour utiliser efficacement le SPAD XII et son canon de 37 mm monté à l'avant. S'il avait survécu à la guerre, il aurait probablement pu surpasser Fonck, mais il n'est pas revenu d'une mission en septembre 1917, et son corps a été retrouvé plus tard avec une balle dans la tête.

Charles Nungesser

Charles Nungesser commence la guerre dans le 2^e régiment de hussards, mais impressionne tellement ses supérieurs qu'ils accèdent à sa demande d'être transféré dans l'armée de l'air. Sa première victoire en 1915 est quelque peu amusante : il est arrêté pour insubordination (il n'était pas censé voler) et puis décoré de la Médaille militaire. Coureur de jupons et bon buveur, il était très apprécié de ses collègues pilotes, mais s'attirait souvent des ennuis pour avoir volé sans autorisation. Il était doté d'une constitution étonnante. A la fin de la guerre, la liste de ses blessures était la suivante : "Fracture du crâne, commotion cérébrale, blessures internes

(multiples), quintuple fracture de la mâchoire supérieure, double fractures de la mandibule, un éclat d'obus antiaérien incrusté [sic] dans le bras droit, luxation des genoux (gauche et droit), seconde luxation du genou gauche, blessure de la bouche par balle, blessure de l'oreille par balle, atrophie des tendons de la jambe gauche, atrophie des muscles du mollet, dislocation claviculaire, dislocation du poignet, dislocation de la cheville droite, perte de dents, contusions trop nombreuses pour être mentionnées". Malgré tout, il a toujours réussi à convaincre les autorités médicales de le laisser continuer à voler. Terminant la guerre avec 43 victoires, il est resté actif dans l'aviation et a disparu lors d'une tentative de vol transatlantique en 1927, qui, si elle avait réussi, aurait devancé de deux semaines l'exploit de Charles Lindbergh.

ALLEMAGNE

Baron Manfred von Richthofen

La personnalité la plus célèbre de la Première Guerre mondiale, de toutes les nations et à quelque titre que ce soit, était le baron von Richthofen. Le "Baron rouge", ainsi nommé pour son habitude de faire peindre ses avions en rouge, était issu d'une famille aristocratique prussienne. Il a commencé sa formation militaire à l'âge de 11 ans et est entré dans la cavalerie. Suite aux premières batailles et que la cavalerie a été démontée pour être reléguée à des tâches telles que le rôle d'estafette ou d'opérateurs téléphoniques, il a décidé de passer dans les forces aériennes. Son frère, Lothar (40 victoires) était excessivement agressif, mais Manfred était plus calculateur. Il rencontra Oswald Boelcke, et cette rencontre influença évidemment grandement von Richthofen, car il développa un ensemble de principes de combat pour les pilotes de son unité, connu sous le nom de "Dicta Boelcke". Non reconnu comme un pilote particulièrement habile, il était plus un tacticien et un excellent tireur. Il a piloté divers avions, mais le plus souvent il volait sur Albatros et plus tard, sur le tristement célèbre Fokker Triplan. Il a été abattu en avril 1918, et il reste à ce jour une controverse sur la personne qui a tué le Baron Rouge. Il est généralement admis aujourd'hui que la cause est des tirs provenant du sol en raison de l'angle de la blessure. Il est tombé avec le titre "d'As des As" de la Première Guerre mondiale, avec 80 victoires confirmées.

Ernst Udet

Ernst Udet a commencé la guerre en tant qu'estafette à moto pour une division d'infanterie. Après avoir été blessé à l'épaule, et, à force d'effort, il est passé à être transféré à l'aviation. Volant initialement comme pilote d'observation d'artillerie, ses capacités ont été remarquées et il a été transféré à la chasse. Il a remporté 20 victoires à la Jasta 11, date à laquelle Richthofen l'a recruté pour voler avec la JG1 – le "Cirque Volant". Impressionné par Udet, Richthofen lui a confié le commandement de la Jasta 11. Udet a continué à remporter des victoires, terminant la guerre avec 62 homologuées, le second plus grand as allemand après Richthofen lui-même, qu'il idolâtrait. Udet a également la particularité d'être l'un des premiers pilotes de chasse à être sauvé par un saut en parachute en 1918. Durant la Seconde Guerre mondiale, il est devenu un partisan du bombardier en piqué Stuka, mais opposé à la perspective de la guerre avec l'Union soviétique signant, entre autre, la destruction l'Allemagne, il s'est suicidé en 1941.

Werner Voss

Werner Voss était un pilote inné et habile, mais a débuté la guerre dans la cavalerie. Après être passé au service aérien, il a rapidement commencé à accumuler les victoires. Manfred von Richthofen lui-même considérait Voss comme son seul rival probable pour être le titre de meilleur as de la guerre. Cependant, sa décoration Pour le Mérite l'a mis en congé obligatoire pour un mois, au cours duquel le "Mois d'avril sanglant" (avril 1917) a permis à von Richthofen d'augmenter fortement son tableau de

chasse. Voss était craint et respecté par les Britanniques, et a été abattu après une bataille avec pas moins de huit avions britanniques. Il meurt avec 48 victoires.

BELGIQUE

Willy Coppens

Willy Coppens a été le meilleur as belge de la guerre, avec 37 victoires homologuées et d'autres non confirmées. Il a commencé la guerre dans le Motor Machine Gun Corps, mais en 1915, il est allé en Grande-Bretagne à ses propres frais pour suivre une formation de pilote. Il a été l'un des premiers pilotes à adopter le Hanriot HD.1 et l'a utilisé à bon escient. En l'espace d'environ six mois, il a abattu 34 ballons d'observation et trois avions. Cet exploit incroyable a fait de lui, et de loin, le meilleur as allié en "destruction de ballons". Lors de son dernier vol de combat, il détruit un ballon mais a été touché à la jambe par une balle incendiaire, ce qui a nécessité une amputation après son atterrissage. Il a survécu et a vécu jusqu'en 1986.

Edmond Thieffry

Edmond Thieffry commence la guerre en tant qu'aide de camp d'un général belge, mais est capturé par les Allemands. S'échappant à bord d'une moto volée, il a réussi à rejoindre les Pays-Bas neutres, où il est interné avant de réussir à rentrer au pays. De retour en Belgique, il a commencé à voler en tant que pilote observateur d'artillerie, mais il a détruit tellement d'avions que personne ne voulait voler avec lui. Il est donc transféré sur avions de chasse. Il y obtint plusieurs victoires dans les Nieuport 11 et 17, avant de prendre les commandes du premier SPAD VII belge (acheté par la famille royale de Belgique, rien de moins). Il a survécu à la guerre avec 10 victoires homologuées, le second au total après Coppens (mais avec plus de victoires aériennes).

AUTRICHE-HONGRIE

Julius Arigi

Julius Arigi était le second as austro-hongrois le mieux classé, crédité de 32 victoires. Au début de la guerre, il a été forcé d'atterrir à cause d'une panne de moteur au Monténégro et est devenu prisonnier de guerre. Il a réussi à s'échapper en volant une voiture d'état-major appartenant au prince Nicolas. Il a eu l'expérience unique de devenir un as en une seule sortie : rencontrant six avions Farman italiens, il a réussi à en abattre cinq en 1916. Il a également une certaine notoriété pour avoir redessiné la queue du Hansa-Brandenburg D.I afin d'augmenter la stabilité de l'avion, une amélioration qui est devenue la norme de construction. Durant la Seconde Guerre mondiale, il est devenu instructeur de pilote de chasse pour la Luftwaffe. Instructeur de pilotes aussi renommés que Nowotny et Marseille.

Godwin von Brumowski

Né dans une famille de militaires, von Brumowski a débuté la Première Guerre mondiale comme artilleur sur le front russe, où il a gagné 2 médailles pour bravoure. Passé dans l'aviation, il est devenu un as en pilotant le Hansa-Brandenburg C.I, qui n'était pas un chasseur. Il a piloté un Aviatik D.I pendant un certain temps, mais sans succès. Il a finalement gagné sa réputation sur Albatros D.III et s'est exceptionnellement bien comporté, terminant la guerre avec 35 victoires en tant que premier as Austro-Hongrois. Un général lui a demandé de postuler pour la plus haute distinction du pays. Brumowski a répondu : "Si j'ai mérité cette distinction grâce à mes états de service, alors cela devrait être une raison suffisante pour que le commandant en chef me la remette. Il n'est pas de mon devoir de la demander ou de l'exiger". En conséquence, il n'a jamais reçu la décoration.

ITALIE

Le comte Francesco Baracca

Né dans une riche famille italienne, Baracca a commencé (comme beaucoup d'autres pilotes) dans la cavalerie de son pays. Avant le début de la guerre, il a appris à piloter et est passé au service aérien. Sa première victoire a été homologuée sur Nieuport 11. Il a ensuite volé sur Nieuport 17, SPAD VII et enfin SPAD XIII. Il semble qu'il ait préféré la plus grande agilité du SPAD VII à celle du SPAD XIII, malgré la plus grande vitesse et les deux canons de ce dernier. Le sigle personnel de Baracca était un cheval noir cabré qui existe encore aujourd'hui comme le symbole de la société automobile italienne, Ferrari. La mort de Baracca n'a pas été entièrement élucidée, comme celle de von Richthofen, car il n'est pas rentré de patrouille en juin 1918 et son corps a été retrouvé plus tard près de l'épave de son SPAD VII incendié. Il a terminé avec le titre de meilleur as italien avec 34 victoires.

Comte Pier Ruggero Piccio

Légèrement plus âgé que la plupart des pilotes de la Première Guerre mondiale, Piccio est nommé sous-lieutenant d'infanterie en 1900. Il a obtenu son diplôme de pilote en 1913, son premier commandement étant une unité de bombardier/observation Caproni. Il passa à la chasse en 1916, fut promu major et commanda finalement le 91^a Squadriglia ("l'escadron des as"). Il a terminé la guerre avec 24 victoires et a été remarqué pour ses compétences en commandement et en organisation. Il a été abattu et capturé à la toute fin de la guerre (octobre 1918), mais dans le chaos des derniers jours de la guerre, il s'est échappé et est retourné en Italie. Après la guerre, il a été le premier chef d'état-major de la Regia Aeronautica (armée de l'air italienne).

Silvio Scaroni

Silvio Scaroni a commencé comme artilleur, mais peu de temps avant l'entrée en guerre de l'Italie, il a rejoint le Corpo Aeronautico Militare en tant que pilote de reconnaissance. En 1917, il passe à l'armée de l'air et remporte sa première victoire à bord d'un Nieuport 17. Il est passé au Hanriot HD.1 et a remporté le reste de ses 26 victoires à bord de cet avion. Blessé en juillet 1918, il passa les derniers mois de la guerre en convalescence. Il est resté actif dans l'aviation et a servi dans la Regia Aeronautica pendant la Seconde Guerre mondiale en tant que commandant de haut rang.

ÉTATS-UNIS

Frank Luke

Connu sous le nom de "Chasseur de Ballon", Frank Luke est originaire de l'Arizona et s'est spécialisé dans l'attaque des ballons d'observation allemands. En l'espace de 8 jours en septembre 1918, il n'en abat pas moins de 14 ainsi que quatre avions, un exploit incroyable qu'aucun autre pilote n'a reproduit. Il a été blessé par un tir provenant du sol alors qu'il attaquait des ballons le 29 septembre 1918. Après avoir atterri, il meurt à une courte distance de celui-ci alors qu'il tente de se mettre à couvert. Il a reçu la médaille d'honneur à titre posthume, et actuellement une base de l'armée de l'air en Arizona porte son nom. Son total final est de 18 victoires.

Eddie Rickenbacker

Premier as des Américains dans la guerre, Rickenbacker a terminé la guerre avec 26 victoires. Il était passionné d'automobile et pilote de course avant la guerre. Son expérience avec les automobiles et les moteurs l'a aidé à se lancer dans l'aviation pendant la guerre. Il a été instruit par le major Raoul Lufbery et a déclaré que "tout ce que j'ai appris, je l'ai appris de Lufbery". Il a remporté quelques victoires, mais a eu des problèmes d'enrayement d'armes, des erreurs de jugement et d'autres problèmes mineurs qui n'ont cessé d'interférer avec son potentiel. Après un séjour à l'hôpital, au cours

duquel il s'est penché sur ses faiblesses, il est devenu un pilote plus concentré. De plus, pilotant maintenant un SPAD XIII, un avion qui correspondait parfaitement à ses compétences et à son style de vol, les victoires ont commencé à être engrangées et il a reçu le commandement du célèbre " Hat in the Ring " le 94^e AéroSquadron. L'une de ses huit Distinguished Service Cross a été requalifiée après la guerre au rang de Medal of Honor.

Halberstadt D.II



GE

B.E.12



BR

Salmson 2



FR

Nieuport 11



IT

Nieuport 24bis



US

Albatros D.III



AH

Fokker Dr.1



GE

F.E.2d



BR

Nieuport 23



BE

Nieuport 17



FR

Spad XIII



US

Aviatik D.I



AH

Roland C.II



GE

Sop. Camel



BR

Spad VII



IT

Bréguet 14



FR

Spad VII



US

Phönix D.I



AH

Hannover CL.IIIa



GE

Bristol Ftr F2b



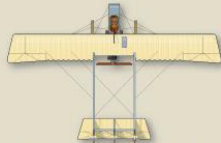
BR

Hanriot HD.1



BE

Savoia-Pomilio SP2



IT

Nieuport 28



US

Lohner C.I



AH

Fokker D.VIII



GE

Sop. Snipe



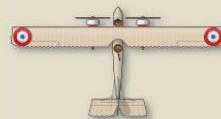
BR

1½ Strutter



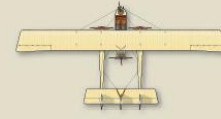
BE

Caudron G-6



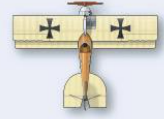
FR

Caproni Ca.3



IT

Hansa-B'burg D.I



AH

Albatros D.I



GE

B.E.2c



BR

R.E.8



BR

Hanriot HD.1



IT

Spad VII



FR

INDEX DES REGLES

AA et ballons [7.3.1.1]	15	Deck de combat [3.4.3.1]	5-6	Mise à niveau [10.1]	26
Aérodrome [4.6]	9	Décorations [8.2]	19	MISE EN PLACE [4.0]	6
Affectation (changement) [8.4.5]	23	Décorations Allemandes [8.2]	20	Mission (exigences) [7.4]	16
Affectation à un aérodrome [4.1]	7	Décorations Américaines [8.2]	21	Mitrailleuse Lewis (rechargement) [11.8]	29
Ailier (attaque biplace) [7.3.3]	16	Décorations Austro-Hongroises [8.2]	21	Mitrailleuse Lewis et 37mm Puteaux (rechargement) [7.1.8]	14
Ailier (attaque chasseur) [7.3.4]	16	Décorations Belges [8.2]	22	Multijoueur [11.1]	27
Ailier (capacités et utilisation) [7.3.2]	16	Décorations Britanniques [8.2]	21	Munitions (consommation) [7.1.7]	13
Ailier (grade) [8.4.1]	22	Décorations Françaises [8.2]	21	Munitions [4.5]	8
Ailier (utilisation) [11.12]	30	Décorations Italiennes [8.2]	22	NIVEAU DE PRESTIGE [9.0]	26
Après le combat [7.6.2]	18	Dégâts (avion/atterrissage) [7.6]	17	NOTES DU CONCEPTEUR [13.0]	30
As (affronter) [8.5.2]	23	Dégâts (chasseurs) [7.6.1]	17	NOTES HISTORIQUES/CARTES AS [15.0]	31
As (cartes) [11.4]	27	Désavantagé [7.1.2]	11	Patrouilles de ligne/offensives/défensives [7.4.1]	16
As (statut) [8.3]	22	Désengagement (ennemi) [7.5.2]	17	Perte d'avion (au combat) [7.6.3]	18
Attaque au sol [7.1.9] [7.3.1.3] [7.4.4]	14-15-16	Désengagement (groupe d'avion) [7.5.3]	17	Pièges [7.2.3]	15
Atterrissage (compétence) [8.1]	19	Désengagement (joueurs) [7.5.1]	17	Pilote (expérience) [11.6]	27
Atterrissage (d'urgence) [7.6.5]	18	Désengagement [7.5]	17	Pilote (grade) [8.4.1]	22
Atterrissage (procédure) [7.6.4]	18	Désengagement réussi [7.5.4]	17	Pions (lecture) [3.4.1]	5
Atterrissages (Crash) [7.6.6]	18	Echelles dans le jeu [3.7]	6	Pions [3.4]	5
Avantagés [7.1.2]	11	Ecole de pilotage [4.6.9]	9	Piquer [7.3]	15
Avion biplace (comportement) [11.13]	30	Enrayement [7.1.7]	13	Plateau d'avions [3.1]	4
Avions des puissances centrales [3.1]	4	Epiphanie	30	Plateau d'avion (exemple illustré)	8
Avions alliées [3.1]	4	Escorte [7.4.3]	16	Plateau d'avion (mise en place) [4.4]	7
Ballons (destruction) [7.1.9] [7.4.2]	14-16	Evénements aléatoires [8.5]	23	Plateau d'avion biplaces et chasseurs [3.2]	4
BIBLIOGRAPHIE [14.0]	30	Exemple de partie [8.6]	23	Plateau pilote [3.3]	4
Biplaces (engager) [7.1.10]	14	Expérience [7.3.5]	16	Porte-bonheur [8.5.1]	23
Blessure grave (SW) [7.6.8]	18	Expert (compétence) [8.1]	19	Position pour le combat [7.1.2]	11
Blessure légère (LW) [7.6.8]	18	Face à face [7.1.2]	11	Précision (compétence) [8.1]	21
Blessures (équipage) [7.6.7]	18	Fatigue (pilote) [11.5]	27	Prestige (carrières après le 16/09) [9.4]	26
Campagne (scénario) [11.11]	29	Fin de partie [5.1]	9	Prestige (concept général) [9.1]	26
Carte d'as [3.4.3.2]	5-6	GAGNER LA PARTIE [5.0]	9	Prestige (dérogation) [10.5]	26
Cartes [3.4.3]	5	Gain (mission avec combat) [7.4.5]	17	Prestige (niveau) [9.3]	26
Cartes de combat [3.4.3.1]	5	Générateurs (escadron/victoire/aérodrome) [11.7]	28	Prestige (points) [9.2]	26
Cartes de séquence de jeu [3.4.3.3]	5-6	Grade (effets) [8.4.1]	22	Procédures de combat [7.1]	11
Chandelle [7.3]	15	Grades (liste) [8.4.3]	23	Promotion (mécanisme) [8.4.2]	23
Changement d'aérodrome et d'avion [4.6.8]	9	Harcèlement [7.2.4]	15	Promotions [8.4]	22
Chasse solitaire [7.2]	15	Huit cubains [7.3]	15	RAF (conversion des grades) [8.4.4]	23
Chef d'escadrille (grade) [8.4.1]	22	Immelmann [7.3]	15	Rafale prolongée [7.1.6]	13
Chevaleresque (geste) [11.9]	29	Initiative (jet) [7.1.4.1]	13	REAFFECTATION AVION RECENT [10.0]	26
Combat (début) [7.1.3]	12	INTRODUCTION [1.0]	3	Réflexes (compétence) [8.1]	19
Combat (quand il a lieu) [7.1.1]	11	Jeu (aperçu) [6.1]	10	REGLES OPTIONELLES [11.0]	27
COMBAT [7.0]	11	Journal de bord (préparation) [4.3]	7	Rencontres [7.1.2]	11
Commandant (grade) [8.4.1]	22	Journal de bord [3.6]	6	Séquence (cartes) [6.2]	11
COMMENT JOUER [2.0]	3	Leadership (compétence) [8.1]	19	SEQUENCE DE JEU [6.0]	10
Compétences [8.1]	19	Maintenance des armes (compétence) [8.1]	19	Séquence de tir [7.1.4]	13
COMPETENCES DE L'EQUIPAGE, DECORATIONS, PROMOTIONS [8.0]	19	Manœuvre avancée 1-4 (compétence) [8.1]	19	Sixième sens (compétence) [8.1]	19
Compétitif (jeu) [11.3]	27	Manœuvre combat (ACM) (compétence) [8.1]	19	Split-S [7.3]	15
COMPOSANT DU JEU [3.0]	4	Manœuvres [7.3]	15	Tables et aides de jeu [3.5]	6
Confirmation victoires (lignes ennemies) [11.10]	29	Marqueurs (placement) [4.4.2]	7	Tir antiaérien / du sol [7.3.1]	15
Conscience situationnelle (SA) (compétence) [8.1]	19	Marqueurs [3.4.2]	5	Tireur d'élite (compétence) [8.1]	19
Convalescence (effets des blessures) [7.6.8]	18	Matériel [3.8]	6	Tonneau [7.3]	15
Coopératif (jeu) [11.2]	27	Mécanique (compétence) [8.1]	19	Tours suivant [7.1.5]	13
CREDITS DU JEU [12.0]	30	Membre d'équipage (nouveau) [10.4]	26	Tués au combat (KIA) [7.6.8]	19
Dans le soleil [7.1.2]	11	Météorologiques (effet) [7.7]	19	Victoire (déterminer) [5.2]	10
Dans les 6 Heures [7.1.2]	11	Mise à niveau (blessures) [10.2]	26	Virage serré [7.3]	15
Date de début [4.2]	7	Mise à niveau (crash/perte) [10.3]	26		