

Retrouver ce titre sur Numilog.com

UN JEU DONT VOUS ETES LE HEROS

UNE AVENTURE A PARTAGER: DUEL

L'As des As allemand



Gallimard

Collection Duel

Alfred Lequard

Traduction par Gilles Ségur

Copyright © 1988
Paris, France

1988

Copyright © 1988
Paris, France

1988

Copyright © 1988
Paris, France

1988

1988

Copyright © 1988
Paris, France

1988

1988

Paris, France

EL 804

16565

(1, II)

Copyright © 1986
Nova Game Designs Inc

Patented
Copyright © 1986
Emithill Limited
pour les illustrations

Copyright © 1986 Gallimard
pour la traduction
française

Copyright © 1986 Gallimard
pour les illustrations
de couverture

Vous êtes l'As des As est paru dans la version
originale sous le titre : Ace of Aces

L'As des As allemand

Alfred Leonardi

Traduction par Gildas Sagot

Gallimard

793

29-30

NI - 04-07-1986 - 18026



Vous êtes l'As des As

En lisant cette brochure, vous trouverez tous les exemples qui vous aideront à comprendre la règle du jeu. Vous vous familiariserez avec VOUS ETES L'AS DES AS en jouant ces exemples au fur et à mesure de votre lecture.

INTRODUCTION

VOUS ETES L'AS DES AS est un des trois premiers livres-jeux de la série des livres DUEL. Il vous permet d'incarner le rôle d'un pilote de chasse de la première guerre mondiale... sans quitter votre fauteuil ! Grâce au système de jeu de VOUS ETES L'AS DES AS, vous êtes assis au poste de pilotage de votre avion et vous réagissez aux actions de votre adversaire.

La règle du jeu qui suit propose plusieurs niveaux de difficultés. Elle vous permet ainsi de progresser en assimilant successivement le jeu d'"Initiation" (simple et rapidement accessible), le jeu "Standard" et enfin le jeu "Avancé". Nous vous recommandons de vous familiariser totalement à un niveau de difficulté avant d'aborder le suivant.

La règle du jeu prévoit également un jeu de campagne, où vous jouerez le rôle d'un As de la première guerre mondiale ainsi que la reconstitution du climat et de l'excitation d'un combat de chasse impliquant trois joueurs ou plus.

Avant de passer à l'explication de la règle du jeu, vérifiez votre matériel ; soit : 2 livres de combat ; 1 jeu de carnets-pilotes, feuilles-pilotes et de cartes d'avion. Le mode d'emploi de ce matériel sera fourni au fur et à mesure de votre lecture.

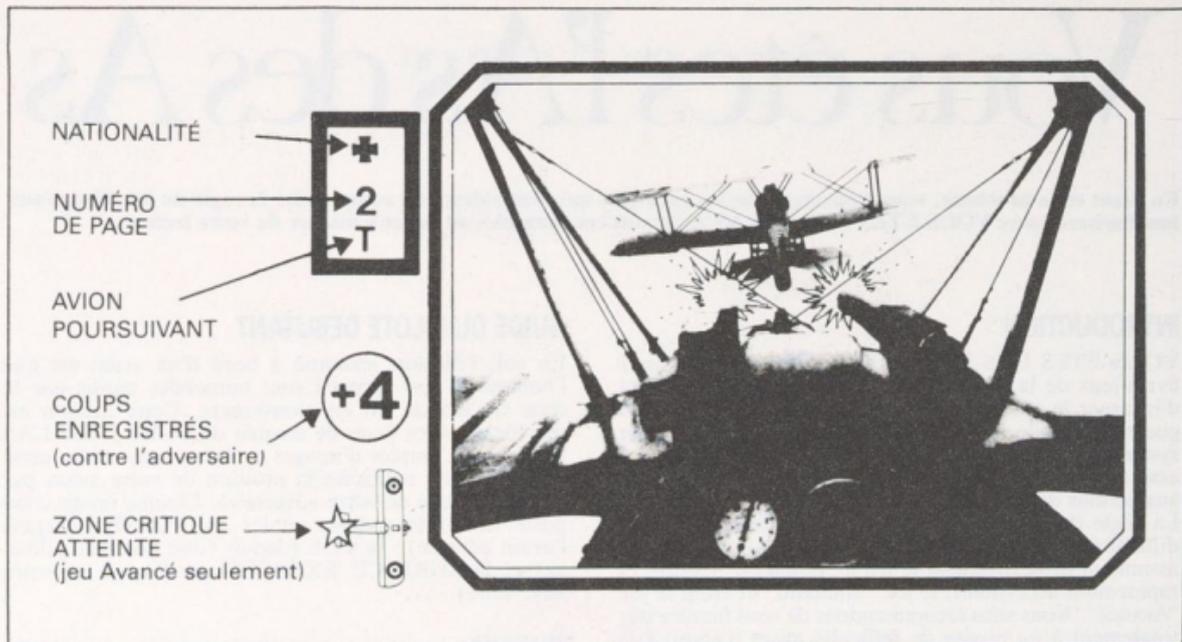
GUIDE DU PILOTE DÉBUTANT

En vol, l'illusion ressentie à bord d'un avion est que l'homme et son appareil sont immobiles tandis que le reste du monde est en mouvement. Cette illusion est recrée dans les livres de combat de VOUS ETES L'AS DES AS. L'emploi d'images arrêtées reconstitue cette perception en montrant la position de votre avion par rapport à celui de votre adversaire. Chaque image comporte trois informations vitales : la PORTÉE (depuis l'avion adverse) ; la VUE (depuis votre poste de pilotage) et la SURFACE EXPOSÉE (de l'avion de votre adversaire).

PORTÉE

Il y a trois portées possibles dans le jeu : faible portée (pages 1 à 36) ; moyenne portée (pages 37 à 108) et longue portée (page 109 à 222). La distance entre les avions à faible portée va de 25 à 175 pieds (7,5 mètres à 55 mètres) ; elle est de 200 à 375 pieds (62 m - 115 m) à moyenne portée et de 400 à 675 pieds (123 m - 208 m) à longue portée.

EXEMPLE : à la page 20 de votre livre de combat, vous voyez l'avion de votre adversaire à faible portée (les deux avions tirent l'un sur l'autre comme expliqué plus



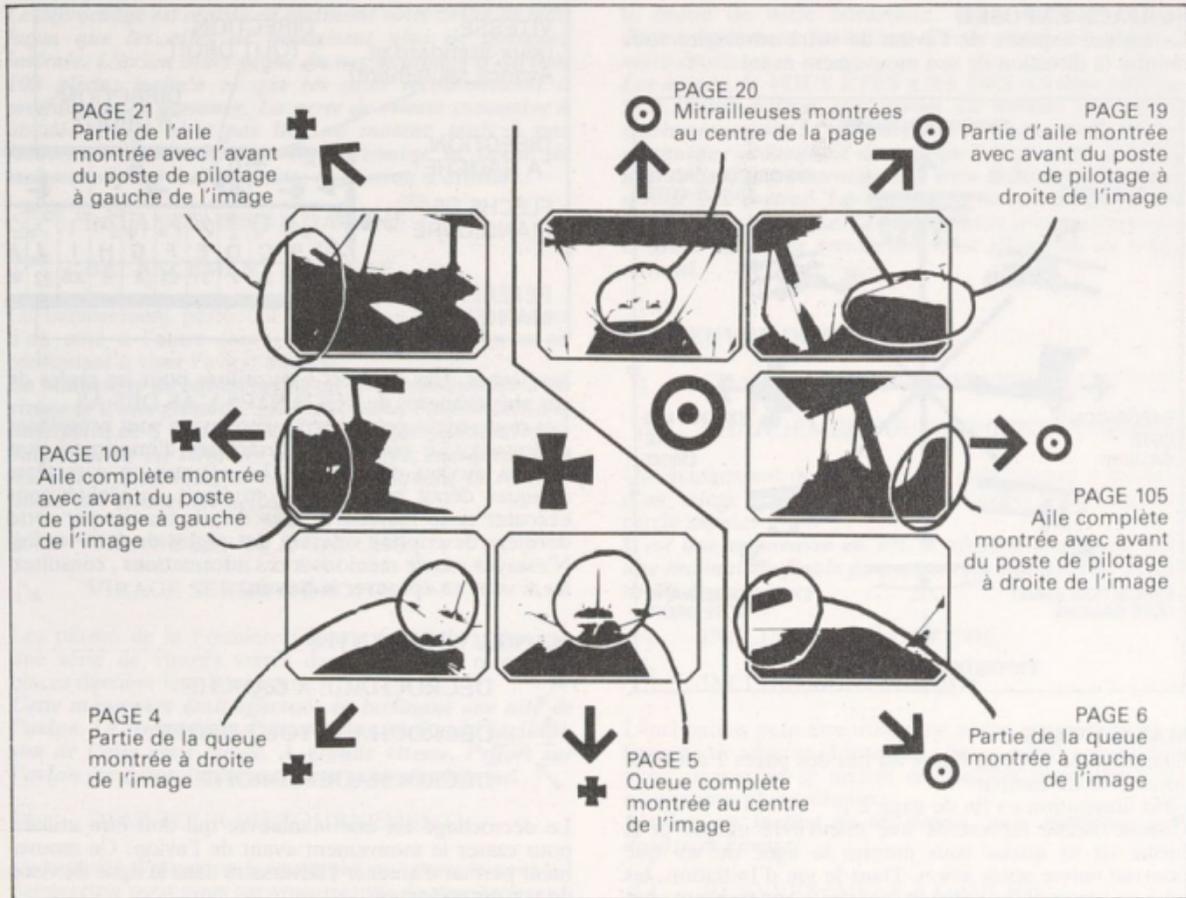
avant dans la règle du jeu). En allant page 62, vous trouverez une situation identique ; sauf que votre adversaire se trouve maintenant à moyenne portée. Enfin, page 134, la même séquence se déroule à longue portée.

VUE

La vue depuis votre poste de pilotage vous permet d'apprécier la direction dans laquelle se déplace votre avion. Des images des deux livres de combat figurent ci-dessous. Regardez-les et imaginez que vous êtes assis

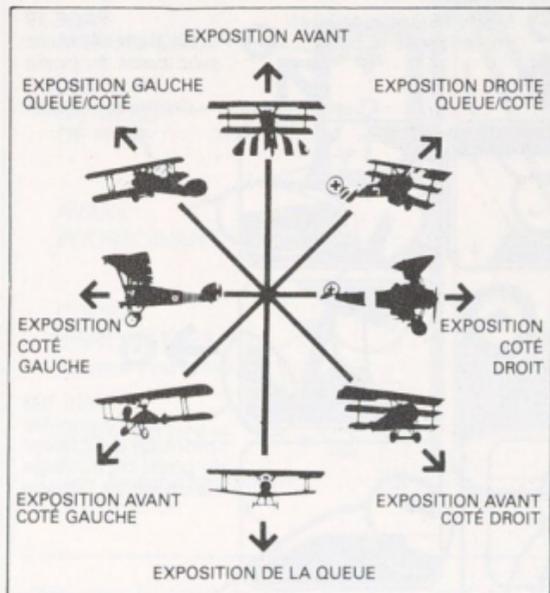
au poste de pilotage. Les flèches indiquent la direction du mouvement vers l'avant de votre avion.

Familiarisez-vous maintenant avec la vue que vous avez depuis l'avion en regardant les deux livres de combat. Les numéros de pages donnés ci-dessous s'appliquent à l'une ou à l'autre des deux nationalités (exemple :  page 19 montre l'avion allié volant  et  page 19 montre l'avion allemand volant . Utilisez les caractéristiques encadrées qui figurent ci-dessous comme points de référence quand vous examinez votre vue.



SURFACE EXPOSÉE

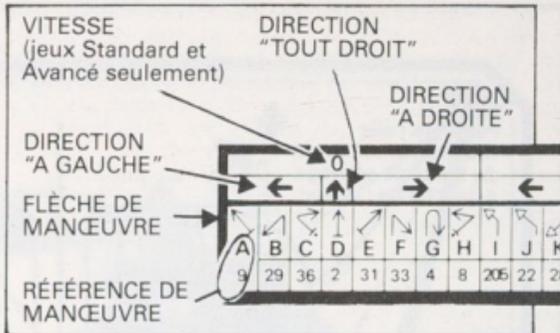
La surface exposée de l'avion de votre adversaire vous montre la direction de son mouvement avant.



MANŒUVRES

Une série de flèches, figure au bas des pages 1 à 122 de votre livre de combat.
(voir illustration en fin de page 2.)

Chaque flèche représente une manœuvre unique et la forme de sa queue vous montre la ligne de vol que pourrait suivre votre avion. Dans le jeu d'Initiation, les joueurs ignorent les lignes et les points apparaissant sous



les flèches. Ces derniers sont utilisés pour les règles de jeu plus avancées de VOUS ÊTES L'AS DES AS.

Les manœuvres possibles de votre avion sont présentées ci-dessous. Le résumé en caractères d'imprimerie est destiné au jeu d'Initiation. Le résumé en caractères italiques décrit ce qu'un pilote ferait en réalité pour exécuter cette manœuvre. Les détails fournis par cette dernière description relèvent des règles du jeu Avancé. N'essayez pas de mémoriser ces informations ; consultez-les si vous en éprouver le besoin.

MANŒUVRES LENTES

-  DÉCROCHAGE A GAUCHE
-  DÉCROCHAGE TOUT DROIT
-  DÉCROCHAGE A DROITE

Le décrochage est une manœuvre qui doit être utilisée pour casser le mouvement avant de l'avion. Ce mouvement permet d'amener l'adversaire dans la ligne de visée de vos mitrailleuses.

Le décrochage est réalisé en inclinant votre avion de telle façon que les ailes ne produisent plus de portance latérale. L'avion alors pique du nez et plonge d'environ 100 pieds; jusqu'à ce que les ailes recommencent à produire de la portance. La perte de vitesse successive à un décrochage n'est pas liée au moteur, mais à une restriction d'altitude. Une ligne termine la flèche de manœuvre pour indiquer cette restriction d'altitude.

 BALANCEMENT A GAUCHE

 BALANCEMENT A DROITE

Le balancement permet à votre avion de se balancer d'un côté à l'autre (hors de la ligne de tir) tout en continuant à viser l'avion adverse.

La manœuvre de balancement est une combinaison d'un virage et d'une glissade. En l'exécutant, l'avion suit une trajectoire de S tombant. La flèche d'une manœuvre de balancement est terminée par une ligne, indiquant une restriction d'altitude, et un point indiquant la réalisation d'une manœuvre délicate.

 VIRAGE SERRÉ A GAUCHE

 VIRAGE SERRÉ A DROITE

Les pilotes de la Première Guerre mondiale utilisaient une série de virages serrés dans le but de revenir se placer derrière leur adversaire.

Cette manœuvre était effectuée en inclinant une aile de l'avion. Le virage était d'autant plus serré que l'inclinaison de l'aile était élevée. A grande vitesse, l'effort sur l'avion était trop important pour pouvoir virer sec.

 DEMI-TOUR (RETOURNEMENT)

La capacité d'un avion à accomplir un retournement est dangereuse pour vous car vous risquez de vous trouver à

la droite de votre adversaire. Cette manœuvre vous donne également l'avantage d'avoir votre adversaire à votre droite.

Les avions de VOUS ÊTES LAS DES AS sont particuliers. Leurs hélices sont fixées au moteur qui tourne entièrement pour le refroidissement. Cette configuration mécanique provoquait un "torque" important qui donnait à l'avion une tendance à tirer à droite quand cela n'était pas corrigé. La manœuvre de retournement tire avantage de ce torque. Le pilote donne le cap à l'avion et le laisse décrocher vers la droite en effectuant un virage normal.

MANŒUVRE DE CROISIÈRE

 CHANGEMENT DE DIRECTION A GAUCHE

 CHANGEMENT DE DIRECTION A DROITE

Un changement de direction est utile, quand il est suivi d'un virage serré permettant à l'avion d'effectuer un cercle rapide.

C'est une manœuvre en vol, à altitude constante, avec une inclinaison finale permettant un changement de cap de 60 degrés.

 INCLINAISON A GAUCHE

 INCLINAISON A DROITE

L'inclinaison peut être utile pour sortir rapidement de la ligne de tir adverse. Toutefois, elle est avant tout utilisée pour essayer de se mettre en position favorable à des manœuvres plus critiques.

L'avion est incliné de 60 degrés, puis maintenu tout droit vers l'avant.

 RENVERSEMENT A GAUCHE

RENVVERSEMENT A DROITE

Un renversement est très utile pour effectuer des changements de direction rapides et serrés d'environ 120 degrés. *La manœuvre s'effectue en relevant le nez de votre avion, comme si vous engagiez un "looping". Cette manœuvre permet à une des ailes de décrocher (perte de portance) et l'avion s'écarte en tombant de la trajectoire du "looping" dans la direction choisie, à droite ou à gauche. C'est une manœuvre délicate, sans perte d'altitude.*

VOL EN LIGNE DROITE

Vous volez tout droit sans changer de direction.

IMMLEMANN

C'est une bonne tactique à utiliser si vous désirez attaquer un avion qui vous poursuit. Cette manœuvre est utilisée de préférence à longue portée. Un Immlemann vers le haut puis vers le bas, effectués à la suite, équivalent à un looping.

Manœuvre complexe, l'Immelmann est réalisé en mettant l'avion en demi-looping vers le haut ou vers le bas. Au bas ou au sommet du looping, vous effectuez un demi-tonneau pour rétablir l'avion en ligne de vol ; ce dernier est maintenant pointé dans la direction opposée. Il n'est pas surprenant de voir cette manœuvre classée comme audacieuse.

GLISSADE A GAUCHE

GLISSADE A DROITE

Dans le jeu d'initiation, la glissade est utile pour interrompre le mouvement vers l'avant et dériver sur le côté en essayant de placer l'adversaire dans la ligne de visée de vos armes.

A l'origine, la glissade était utilisée pour perdre rapidement de l'altitude en cas d'atterrissage forcé, sans pointer le nez de l'avion vers le sol qui se rapproche. Réalisées en combinaisons successives à gauche et à droite (feuille morte), la glissade permettait également d'éteindre des incendies de moteur. La règle du jeu Avancé de VOUS ETES L'AS DES AS tient compte des possibilités d'incendies de moteur. La glissade est une manœuvre dans laquelle ailerons et palonniers sont actionnés dans des directions opposées. L'aile s'incline et l'avion glisse sur le côté, perdant rapidement de l'altitude.

MANŒUVRES RAPIDES

 CHANGEMENT DE DIRECTION RAPIDE (gauche et droite)

 VIRAGE RAPIDE (gauche et droite)

 ACCÉLÉRATION EN LIGNE DROITE

Les manœuvres désignées ci-dessous sont semblables aux manœuvres de changement de direction, virage en vol et en ligne droite ; mais effectuées à une vitesse plus grande.

 TONNEAU BARRIQUÉ A GAUCHE

 TONNEAU BARRIQUÉ A DROITE

Le tonneau barriqué est une manœuvre audacieuse utile pour entreprendre une action d'esquive.

Le tonneau barriqué est réalisé en roulant littéralement à gauche ou à droite. Très intéressant à longue portée, le tonneau barriqué n'offre qu'une médiocre plateforme de tir.

LE JEU D'INITIATION

Utilisez l'exemple donné page 19 après lecture de la présentation du jeu d'Initiation.

VOUS ÊTES L'AS DES AS se joue selon des étapes, aussi appelées phases de jeu, qui suivent un déroulement déterminé. Une version abrégée de ce déroulement est donnée ci-dessous, suivie de détails plus complets.

DÉROULEMENT DU JEU

- PHASE 1 Choisir manœuvre et référence.
- PHASE 2 Échange des numéros de référence de manœuvre.
- PHASE 3 Situer la page milieu de partie.
- PHASE 4 Situer le numéro de la page fin de partie.
- PHASE 5 Situer la page fin de partie.
- PHASE 6 Tirer et enregistrer les dommages (les coups portés).
- PHASE 7 Vérifier la position : poursuivant ou poursuivi.

Pour débiter le jeu, vous devez ouvrir votre livre de combat à la page 170. A cette page vous voyez une image qui vous place aux commandes d'un avion. Imaginez que vous êtes vraiment dans cet avion, assis au poste de pilotage et regardant l'avion adverse volant vers vous. Si vous comparez les images des deux livres de combat, page 170, vous constaterez qu'elles sont différentes. La raison de cette différence est évidente : les rôles des joueurs sont inversés d'un livre à l'autre. Les deux joueurs doivent maintenant progresser simultanément en découvrant ensemble les phases du tour de jeu.

- PHASE 1 Regardez au bas de la page et sélectionnez une manœuvre de votre choix. Il y a une

lettre et un nombre inscrits sous la flèche de manœuvre. Enregistrez les à la colonne 3 de votre feuille de journal de bord. C'est votre référence de manœuvre.

PHASE 2 Communiquez à votre adversaire le nombre enregistré à la colonne 3 de votre journal pendant la phase 1 (ne dévoilez surtout pas la lettre). Il doit le noter sur son propre journal en colonne 4. De même, vous devez reporter le nombre qu'il vous donne dans la colonne 4 de votre journal.

PHASE 3 Allez au numéro de page que vous venez d'enregistrer à la colonne 4 de votre journal. Vous devez ignorer l'image illustrant cette page et lire directement les instructions de la phase 4. Cette page intermédiaire se nomme page de milieu de partie.

PHASE 4 Regardez au bas de la page et situer la lettre que vous avez enregistré dans la colonne 3 durant la phase 1. Directement en dessous de cette lettre, vous trouverez un nombre que vous notez dans la colonne 5 ; il s'agit du numéro de page fin de partie.

PHASE 5 Allez au numéro de votre page fin de partie, enregistré colonne 5. Votre adversaire et vous, devez maintenant être au même numéro de page. Si tel n'était pas le cas, retrouvez votre erreur en recommençant les phases du tour de jeu. La page fin de partie vous montre la nouvelle position de chaque avion maintenant que la manœuvre est terminée.

PHASE 6 Si vous êtes en position de tir, un "+", suivi d'un chiffre apparaissent sur le côté de votre page (voir exemple page 20). Enregistrez ce chiffre à la colonne 6 de votre journal. Il représente le nombre d'impacts subis par l'avion adverse. Un avion ayant subi 12 points d'impact ou plus est considéré comme descendu.

Utilisez la colonne divers de votre journal pour conserver une trace de l'état de santé de chacun des deux avions et de détails supplémentaires sur le tir qui seront décrits plus avant dans la règle du jeu.

PHASE 7 Le tir est effectué. Vous devez maintenant vérifier votre position : poursuivant ou poursuivi. Regardez le cadre dans lequel se situe votre numéro de page. S'il contient un "T", vous êtes le poursuivant. S'il contient un "t", vous êtes alors poursuivi (voir exemple page 10). Un joueur poursuivi doit annoncer à son adversaire quelle direction son avion prendra lors du prochain tour de jeu : à gauche, à droite ou tout droit. Ce choix de direction s'impose à l'avion poursuivi lors de la phase 1 du tour de jeu suivant (la direction d'une manœuvre est indiquée au-dessus des flèches de manœuvre).

RÉPÉTEZ LES PHASES 1 A 7 PRÉSENTÉES CI-DESSUS JUSQU'À CE QUE L'UN DES AVIONS S'ÉCHAPPE OU SOIT DESCENDU.

TIR

Dans le jeu d'Initiation, le tir des armes de bord est traité d'une manière très abstraite. Il n'est pas tenu compte de la consommation de munitions... Si l'image montre vos armes crachant des balles durant la phase 6, vos mitrailleuses tirent et vous causez des dommages à l'avion de votre adversaire. Le montant des dommages réalisé dépend de votre distance de tir. Les deux joueurs infligent des dommages de la façon suivante :

- 4 points de dommages dans un tir à courte portée.
- 2 points de dommages dans un tir à moyenne portée.
- 1 point de dommages dans un tir à longue portée.

Tous les dommages encaissés sont cumulatifs. Lorsque l'avion d'un joueur a subi 12 points de dommages ou

plus, il est considéré comme descendu par son adversaire. Le joueur survivant gagne le jeu.

N.B. Les deux joueurs peuvent s'endommager simultanément. Si, dans le même tour de jeu, les deux joueurs atteignent ou dépassent 12 points de dommages, alors les deux avions sont descendus en même temps, et aucun joueur ne gagne le jeu.

IL EST IMPORTANT DE SE RAPPELER QU'UN JOUEUR NE PEUT TIRER PLUS D'UNE FOIS A CHAQUE TOUR DE JEU.

POURSUIVANT OU POURSUIVI

Les instructions données dans la phase 7 ont pour but de recréer les avantages du pilote qui réussit à placer son avion derrière la queue de l'avion de son adversaire. Dans une telle position, sa capacité à réagir aux mouvements de son adversaire est accrue. Pour cette raison, il doit être prévenu de la direction (et non pas de la manœuvre réelle) qui sera prise par son adversaire au prochain tour de jeu.

HORS DE VUE

Quand votre page fin de partie est l'une des suivantes : 187, 188, 198, 205, 209, 213, vous êtes hors de vue. Continuez alors à jouer normalement. Votre adversaire reviendra rapidement dans votre champ de vision.

PAGE 223

Si un joueur doit se rendre page 223 durant la phase 3, il constate qu'aucune manœuvre n'apparaît à cette page. Dans ce cas, il est inutile pour lui de poursuivre à la phase 4. Son adversaire doit continuer le jeu en localisant la page fin de partie de la manière habituelle. Le joueur

bloqué à la page 223 doit se rendre au numéro de fin de partie indiqué par son adversaire ; puis le jeu continue normalement. Si le deux joueurs sont envoyés page 223 durant la phase 3, ils sont alors considérés comme perdus (voir règles ci-dessous). La même règle s'applique si la page fin de partie est la page 223.

PERDU

Les joueurs perdus doivent choisir entre deux alternatives : la RECHERCHE ou L'ÉVASION (FUITE). Ce choix doit être écrit sur la feuille du journal de bord avant d'être communiqué à l'adversaire.

Si les deux joueurs choisissent la RECHERCHE, le combat continue. Les deux joueurs reprennent le jeu à la page 170. Dans ce cas, les dommages déjà subis par les avions restent effectifs. L'engagement aérien se poursuit. Si les deux joueurs choisissent la FUITE, le jeu se termine immédiatement. La partie prend fin sur une égalité des deux joueurs.

Si un joueur choisit la FUITE et l'autre la RECHERCHE, le combat prend fin sur la victoire du joueur ayant choisi la RECHERCHE. On considère que ce joueur est parvenu à chasser l'autre du ciel.

COMMENT GAGNER

Il y a deux façons de gagner le jeu d'Initiation de VOUS ÊTES L'AS DES AS ; soit vous chassez votre adversaire du ciel, soit vous le descendez (ces éventualités sont décrites dans les règles PERDU et TIR ; voir ci-dessus). Le type de victoire importe peu. Les joueurs tout simplement gagnent, perdent ou font match nul. Attention, ceci n'est pas vrai dans le jeu de campagne où il est possible d'obtenir des points de victoire qui vous permettent d'acquérir le statut d'As (de guerre).

EXEMPLE DE JEU

Ouvrez les livres de combat à la page 170 et disposez les de façon à les rendre visibles à chacun des deux joueurs ; puis jouez le premier tour de jeu.

Supposons que le joueur pilotant l'avion allemand choisisse une manœuvre "décrochage tout droit". Chaque joueur enregistre son choix à la colonne 3 de son journal ; soit (E/137) pour l'allemand et (D/170) pour son adversaire. Cette information est échangée (le chiffre, pas la lettre), puis notée à la colonne 4 des journaux. Chacun des deux joueurs se rend maintenant à la page de milieu de partie ; le joueur allié va à la page 137 (nombre qui lui a été donné par le joueur allemand) tandis que le joueur allemand reste à la page 170 (nombre qui lui a été donné par le joueur allié). Chaque joueur regarde maintenant au bas de la page milieu de partie où se trouve localisée sa lettre de manœuvre (E pour l'allemand et D pour son adversaire).

Sous sa lettre, chaque joueur voit apparaître le nombre 137. Ce nombre est celui de la page fin de partie. Les deux joueurs doivent aller à la page 137 pour connaître leur position respective.

Comme le joueur allié est déjà à la page 137, il n'a pas besoin de regarder plus avant pour découvrir son destin. Les balles qui se déversent vers son avion l'informent qu'il va être tiré (à longue portée) durant la phase 6. A la page 137, le pilote allemand voit un score de "+1". Il note ce score à la colonne 6. La capacité de résistance de l'avion allié est immédiatement réduite d'une unité. Non satisfait des dommages qu'il a causés, le pilote allemand désirera sans aucun doute essayer une manœuvre de virage serré à droite qui amènera les joueurs à la page 26 et lui donnera la possibilité de mettre en pièce l'opposition adverse par un tir à courte portée.

PHASE 1
Enregistrer la référence
de sa propre manœuvre

PHASE 2
Enregistrer la référence
de la manœuvre de l'adversaire
(page de milieu de partie)

PHASE 4
Enregistrer la page
de fin de partie

✚ JOURNAL PILOTE ALLEMAND ✚

TOUR DE JEU	1 Inclinaison	2 Altitude	3 Votre manœuvre de référence	4 Manœuvre de référence de votre adversaire	5 Numéro de page de fin de tour de jeu	6 Tir des mitrailleuses	7 DIVERS
1			E/137	170	137	1	FORCE: A = 12 11 9 = 12
2							
3							

PHASE 6
Noter les dommages réalisés

PHASE 1

⊙ JOURNAL PILOTE ALLIE ⊙

TOUR DE JEU	1 Inclinaison	2 Altitude	3 Votre manœuvre de référence	4 Manœuvre de référence de votre adversaire	5 Numéro de page de fin de tour de jeu	6 Tir des mitrailleuses	7 DIVERS
1			D/170	137	137		FORCE: 9 = 12 A = 12 11
2							
3							

PHASE 2

PHASE 4

LE JOURNAL PILOTE

Dans le jeu d'Initiation, le journal pilote est utilisé comme aide d'instruction. Votre maîtrise de la règle du jeu vous permettra d'éliminer la plupart du travail papier et de ne prendre note que des éléments essentiels (c'est-à-dire la référence de votre manœuvre et le nombre des points de dommages subis par les deux avions). Cette méthode rend le jeu plus rapide et vous serez bientôt capable de reconstituer un mouvement donné en cas de besoin. Vous pouvez garder tous les détails en mémoire, si vous vous en sentez capables.

N.B. Les colonnes 1 et 2 du journal ne sont pas utilisées dans les règles du jeu d'Initiation et du jeu Standard. (Si vous vous trouvez à court de journaux pilotes, nous vous suggérons de faire des photocopies de ceux fournis avec le jeu.)

JEU STANDARD

Après quelques parties du jeu d'Initiation, vous êtes prêts à assimiler le jeu Standard. La différence principale entre les deux jeux est que le jeu Standard vous permet de piloter n'importe lequel parmi plusieurs types d'avions ; compte tenu de leurs possibilités individuelles. De brefs détails sur les appareils représentés dans ce jeu sont donnés ci-dessous. Les dates de mise en service situent historiquement l'apparition des appareils. Cette chronologie vous permet de déterminer les appareils qui devaient vraisemblablement entrer en contact. Dans le jeu Standard, chacun des deux joueurs choisit un avion avant de commencer le jeu. Nous suggérons que vous commenciez en pilotant le célèbre Sopwith Camel contre le renommé triplan Fokker (Fokker DR 1) puisqu'ils faisaient sensiblement jeu égal. Après cet essai, expérimentez d'autres combinaisons.

AVIONS ALLIÉS

1. NIEUPOINT 11, en ligne à la mi-1915, il est un des premiers avions à moteur rotatif. Rapide et agile, il était considéré comme l'égal du célèbre FOKKER E III, mais souffrait du défaut d'un plan inférieur faible.
2. NIEUPOINT 17, en ligne à la mi-1916. Un petit chasseur rapide que ce Nieuport 17 qui remplaça le type 11. A égalité avec l'avion allemand l'ALBATROS. A l'origine, il n'était armé que d'une mitrailleuse Lewis. Une mitrailleuse synchronisée (montée derrière l'hélice) fut par la suite ajoutée à son équipement.
3. Le TRIPLAN SOPWITH, en ligne début 1917. Le "Triple" était un grimpeur facile à piloter et tout à fait manœuvrable. Le très vanté FOKKER DR 1, imité du Triplan SOPWITH, était connu pour se dérober quand il en avait un en vue.
4. Le SOPWITH CAMEL, en ligne mi-1917. Le CAMEL (chameau), peut-être le plus célèbre de tous les avions alliés, tenait son nom de son capotage de mitrailleuse (en dos de chameau). Il était un chasseur très sensible aux commandes et d'une manœuvrabilité exceptionnelle.
5. Le SOPWITH SNIPE, en ligne début 1918. Construit pour remplacer le Camel, le SNIPE (bécassine), avait des capacités exceptionnelles dans tous les domaines et fut jugé comme un avion "supérieur".
6. Le NIEUPOINT 28, en ligne mi-1918. Incontestablement la crème de tous les chasseurs Nieuport. Il était très manœuvrable, mais sous-motorisé. Comme tous les Nieuport, il avait des plans faibles. Ces derniers avaient une nette tendance à se briser dans les piqués à forte incidence.

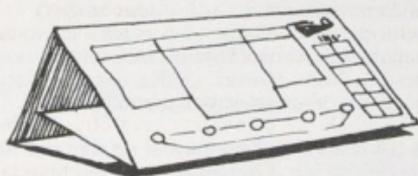
AVIONS ALLEMANDS

1. Le SIEMENS SCHUCKERT D1, en ligne fin 1916.
Le SIEMENS D1 fut créé pour renverser la supériorité obtenue par le NIEUPORT 11. Comme pour le FOKKER DIII, cet appareil fut relégué à un rôle secondaire avec l'apparition de l'ALBATROS.
3. Le FOKKER DR1, en ligne mi-1917. Cet avion avait une très bonne réputation pour sa résistance, sa capacité de montée en altitude et sa manœuvrabilité défensive. Il souffrait cependant d'un manque de capacité à piquer.
4. Le SIEMENS SCHUCKERT DIII, en ligne fin 1917. Le DIII était un avion très manœuvrable qui pouvait rivaliser avec le DR1 en montée.
5. Le FOKKER D, en ligne fin 1918. Monoplan solide, agile et montant rapidement, il fut peu engagé. Bien que probablement au sommet de la technologie aéronautique de l'époque, peu de personnes le remarquèrent.
6. Le SIEMENS BUCKERT D, en ligne fin 1918.
Comme le D cet appareil fut peu engagé. Il était très manœuvrable avec un taux de montée très élevé et une forte capacité de piqué qui en faisait l'égal du SNIPE.

NOTE : référence a été faite au FOKKER EIII et à l'ALBATROS. Aucun de ces deux appareils ne joue un rôle dans VOUS ÊTES LAS DES AS. Toutefois, ils figurent dans d'autres jeux des séries des AS DES AS ; avec un certain nombre d'autres avions. Demandez d'autres détails à votre stockiste local.

CARTES DE RENSEIGNEMENT SUR LES AVIONS

Une fois que vous avez choisi votre avion, recherchez la carte information qui présente ses caractéristiques (voir carte modèle page 19).
Vous voyez que ces cartes peuvent être pliées et placées comme des présentoirs.



DÉROULEMENT DU JEU

Pour débiter le jeu, assemblez-la et placez-la à la vue des deux joueurs. Ouvrez votre livre de combat à la page 170 et suivez simultanément les différentes phases de jeu.

- PHASE 1 Choisissez la manœuvre et la référence à enregistrer (*en tenant compte des restrictions liées à toute manœuvre*).
- PHASE 2 Echangez les numéros de référence de manœuvre (*numéros de page de milieu de partie*).
- PHASE 3 Localisez la page milieu de partie.
- PHASE 4 Localisez le numéro de la page fin de partie.
- PHASE 6 Tirez avec vos armes et enregistrez les dommages (*en tenant compte des facteurs de modification des dommages*).
- PHASE 7 Vérifiez la position : poursuivant ou pour suivi ; *et échangez la lettre de référence de manœuvre*.

RÉPÉTEZ LES PHASES 1 A 7 JUSQU'À CE QUE L'UN DES AVIONS S'ÉCHAPPE OU SOIT DESCENDU.

Comme vous pouvez le constater, ce déroulement du tour de jeu est presque identique à celui du jeu d'Initiation. Le texte en italique montre où des changements ont été opérés. Des détails sur la teneur de ces changements sont fournis ci-dessous. Lisez les avec le déroulement complet donné dans le jeu d'Initiation.

PHASE 1 En débutant le deuxième tour de jeu, votre choix de manœuvre peut être réduit par la sélection effectuée lors du premier tour de jeu ; affectant ainsi la **VITESSE** que vous pouvez atteindre, la **DIRECTION** que votre avion peut prendre et la **MANŒUVRE RÉELLE** que vous pouvez choisir.

Il y a trois références **VITESSE** qui représentent la "vitesse air" de l'avion. Ces références apparaissent sous les flèches **DIRECTION** dans les livres de combat. Chaque manœuvre du combat est effectuée à une vitesse donnée ; soit : 0 (**LENT**) ; 1 (**CROISIÈRE**) ou 2 (**RAPIDE**). Les manœuvres A à H sont effectuées à vitesse lente, I à R sont réalisées à vitesse de croisière et S à Y sont des manœuvres à grande vitesse.

La vitesse autorisée figurant sur la carte d'information vous donne le nombre maximum de virages consécutifs à grande vitesse que peut effectuer votre appareil. Parvenu à ce nombre, il doit effectuer une manœuvre en régime de croisière. La manœuvre que vous avez effectuée lors du dernier tour de jeu détermine si vous êtes soumis à des restrictions.

(A) Regardez les cases ombrées de votre carte d'information et localisez la lettre qui correspond à la manœuvre de votre dernier tour de jeu. Les symboles et lettres figurant immédiatement à droite indiquent les types de manœuvre que vous ne devez pas utiliser à ce tour de jeu.

(B) Choisissez une manœuvre parmi les manœuvres autorisées et enregistrez la référence à 1 colonne 3 de votre journal. Si vous choisissez une manœuvre rapide, entourez la référence dans le journal. Vous pourrez ainsi facilement connaître le nombre de manœuvres rapides que vous effectuerez successivement.

IMPORTANT : IL N'Y A PAS DE RESTRICTIONS DE MANŒUVRE LORS DU PREMIER TOUR DE JEU.

EXEMPLE : supposons que vous pilotiez un Sopwith Camel. C'est le premier tour de jeu et vous choisissez d'effectuer un Immelmann (M) ; manœuvre effectuée à vitesse de croisière. Au tour de jeu suivant, vous êtes libre de réduire votre vitesse à lent, de la maintenir à vitesse de croisière ou de l'augmenter à rapide. Il vous sera toutefois impossible d'effectuer des balancements (C,H), un virage circulaire (G) ou des glissades (N,O).

MANŒUVRE DE CE TOUR DE JEU

	
 I	FGQY
 J	→
 K	GMR
 L	
 M	CGHNO
 N	

MANŒUVRES INTERDITES AU PROCHAIN TOUR DE JEU

Si vous avez décidé d'essayer un tonneau barriqué (V ou W), il vous sera interdit d'effectuer une manœuvre à vitesse lente au prochain tour de jeu. Vous serez de même incapable d'effectuer un tonneau barriqué et note sera prise que vous avez effectué une manœuvre à vitesse rapide.

VITESSE INTERDITE
LORS DU TOUR DE JEU SUIVANT

	
♠ S	Q Y (0)
♣ T →	(0)
+ U	(0)
♠ V	V W (0)
♣ W	V W (0)
♠ X	J T

MANŒVRE DE CE TOUR DE JEU

MANŒUVRES INTERDITES
AU TOUR DE JEU SUIVANT

Supposons que vous avez effectué une manœuvre rapide lors des trois premiers tours de jeu. Au quatrième tour de jeu, vous devrez choisir une manœuvre à vitesse de croisière ; vous avez atteint votre autorisation maximale à vitesse rapide (3 tours).

PHASE 6 La manœuvre que vous avez choisi durant la phase 1 a un effet direct sur votre capacité à enregistrer des coups au but et à éviter des dommages. Ceci est complété par l'emploi des colonnes modifications des dommages (voir les cartes d'information des avions). Quand vous tirez, suivez le processus suivant :

- (A) Notez les coups au but enregistrés contre votre adversaire comme indiqué à votre page fin de tour de jeu.
- (B) Reportez-vous aux cases ombrées de votre carte d'information et localisez la lettre qui correspond à la manœuvre que vous avez choisie en phase 1 de ce tour de jeu. La colonne de modification des dommages immédiatement à la gauche de cette lettre vous indique toutes les corrections qui doivent être effectuées aux coups enregistrés contre votre adversaire (exemple : - 1 équivaut à réduire le score de 1 point, x 2 équivaut à doubler le score...).
- (C) Regardez dans les cases ombrées de la carte d'information de votre adversaire et localisez la lettre qui correspond à la manœuvre qu'il a choisie à ce tour de jeu. Toute correction supplémentaire au score obtenu figure 2 colonnes à gauche de cette lettre. Cette seconde correction est appliquée au total auquel vous parvenez en (B) ci-dessus.
- (D) Notez le score corrigé et réduisez la capacité de résistance de l'avion adverse de ce score. Dès que le nombre de coups au but atteint ou dépasse la capacité de résistance de l'adversaire, il est considéré comme descendu.

IMPORTANT : LA CAPACITÉ DE RÉSISTANCE DE VOTRE AVION FIGURE AU COIN DROIT EN HAUT DE VOTRE CARTE D'INFORMATION AVION. Elle varie selon le type d'avion utilisé.

PHASE 7 Annoncez à votre adversaire la lettre enregistrée à la colonne 3 de votre journal. Il peut utiliser cette information pour déterminer quelles manœuvres votre avion pourra effectuer au prochain tour de jeu, par un simple regard sur votre carte d'information avion. Cet échange de lettres crée une situation où les deux pilotes prennent connaissance des possibilités de l'avion adverse. **NOTA** : si le tir se produit pendant la phase 6, l'information aura déjà été donnée pendant les sous-phases (B) et (C).

COMMENT GAGNER, ETC.

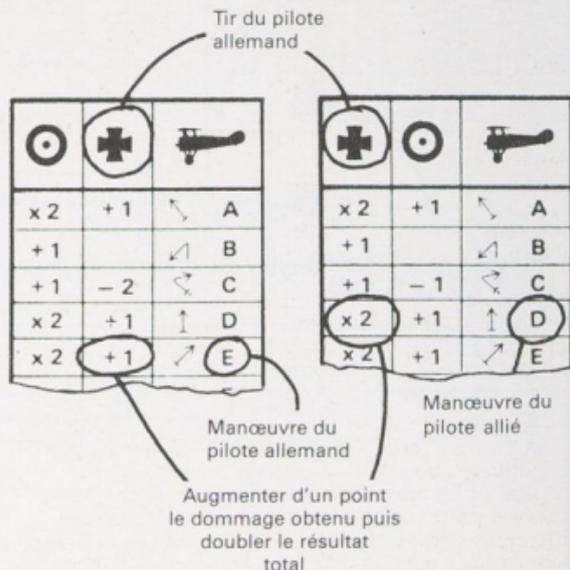
Les règles suivantes : **POURSUIVANT-POURSUIVI, ENVOI A PAGE 223, HORS DE VUE, PERDU** et **COMMENT GAGNER** sont identiques aux règles énoncées dans le jeu d'initiation. Dès que vous maîtrisez le jeu Standard, vous pouvez choisir de jouer le jeu Avancé ou le jeu de Campagne.

JOURNAL PILOTE

Quand vous décidez du volume des informations à enregistrer dans votre journal, prenez note au minimum des renseignements suivants : votre référence de manœuvre, la référence de manœuvre de votre adversaire (lettre) et la capacité de résistance de chaque avion (dommages maximum pouvant être subis). Faute d'enregistrer ces éléments, vous risqueriez de gâcher votre partie et votre plaisir au jeu.

EXEMPLE : pour mettre en évidence les effets des règles révisées du tir, rejouons l'exemple donné dans le jeu d'Initiation, en utilisant les cartes d'informations du FOKKER DR1 et du SOPWITH CAMEL. Dans cet exemple, l'allemand a choisi (E), soit un décrochage à

droite, et l'allié a effectué (D), soit un décrochage tout droit. Les deux joueurs se retrouvent page 137 (page de fin de tour de jeu) où l'allemand tire à grande portée, marquant un coup au but. Ayant enregistré ce résultat, l'allemand regarde les colonnes ombrées de sa carte d'information et repère sa lettre de manœuvre (E). Immédiatement à gauche de celle-ci, il voit l'instruction +1, qui lui dit d'augmenter son score d'une unité. Ensuite, il doit regarder la carte du Sopwith Camel et repérer la lettre de manœuvre du joueur allié (D). 2 colonnes à gauche de cette lettre, il trouve l'instruction ×2. En conséquence, le total final du joueur allemand est de 4 points ; soit 2 points multipliés par 2.



JEU AVANCE

Le jeu Avancé de VOUS ÊTES L'AS DES AS est aussi proche que possible de la réalité... sans toutefois vous obliger à piloter un avion prenant la direction du front Ouest pendant la première guerre mondiale. Les règles du jeu Avancé prévoient des changements d'altitude et d'inclinaison, ainsi que des procédures de tir plus réalistes; tenant compte de l'épuisement des munitions, de l'enrayage des mitrailleuses et des coups au but critiques enregistrés.

Dans ces règles, l'emploi de l'expression "roulez Dx1" signifie que le joueur doit jeter une fois un dé à six faces et utiliser le résultat du jet du dé.

DÉROULEMENT DU JEU

Les joueurs ne débutent plus automatiquement le jeu à la page 170; il est en effet possible de débiter le jeu à des altitudes différentes.

La page de départ est déterminée en tirant deux fois le dé, puis en croisant les résultats du tirage sur le tableau ci-dessous (A). Par exemple, un tirage de 6 puis de 1 signifient que le jeu débute page 177. Tirez à nouveau le dé 3 fois et consultez le tableau (B) pour obtenir les altitudes de départ. Le premier tirage est utilisé par les deux joueurs, le second par le joueur allemand et le troisième par le joueur allié. Par exemple, des tirages successifs de 1, 1 et 2 placeront l'allemand à 500 pieds et l'allié à 750 pieds.

Les deux avions sont sensés voler à altitude constante au début du jeu. Ceci les laisse libres de gagner ou perdre de l'altitude et/ou de la vitesse au cours du tour de jeu. La page et les altitudes de départ déterminées, rassemblez vos cartes d'information avion et effectuez les différentes phases de jeu simultanément. Tout changement de règle par rapport au jeu Standard est indiqué en

italique. Des détails complémentaires sont fournis plus avant dans la règle du jeu.

A PAGE DE DÉPART

		PREMIER TIRAGE					
SECOND TIRAGE		1	2	3	4	5	6
	1	112	113	114	175	176	177
	2	169	170	171	148	149	150
	3	181	182	183	151	152	153
	4	166	167	168	173	174	172
	5	178	179	180	184	185	186
	6	169	170	171	172	173	174

B ALTITUDE DE DÉPART

		PREMIER TIRAGE				
SECOND TIRAGE		1-2	3-4	5-6		SECOND TIRAGE
	1	500'	2500'	5700'	1	
	2	750'	3000'	6400'	2	
	3	1000'	3500'	7100'	3	
	4	1500'	4000'	7800'	4	
	5	1750'	4500'	8500'	5	
	6	2000'	5000'	9200'	6	

PHASE 1 Choisissez la manœuvre et la référence d'enregistrement; *en tenant compte des restrictions pour chaque manœuvre par des changements d'altitude ou d'inclinaison. Effectuez tout piqué ou poursuite.*

PHASE 2 Échangez le numéro de référence de manœuvre (numéro de page de milieu de tour de jeu).

PHASE 3 Repérez la page milieu du tour de jeu.

PHASE 4 Repérez le numéro de page fin du tour de jeu.

PHASE 5 Repérez la page fin du tour de jeu.

PHASE 6 Tirez (*réduisant ainsi le nombre de munitions disponibles*) et enregistrez les dommages (*en tenant compte du type de projectile, de toute modification de dommages, d'altitude ou de projectile*). Soulignez tous les dommages critiques et les enravages d'armes ; *puis notez toutes restrictions additionnelles de manœuvre*.

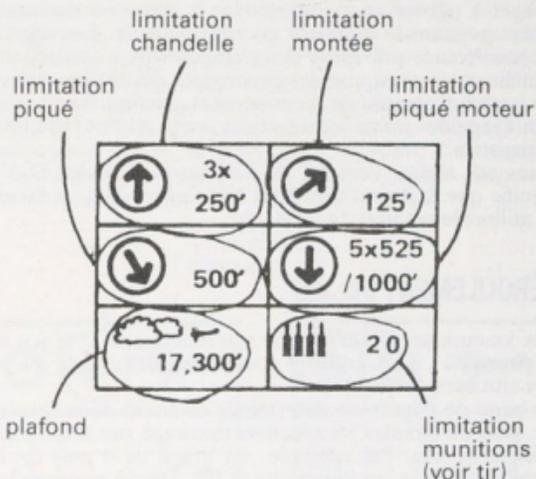
PHASE 7 Vérifiez la position : poursuivant ou poursuivi ; et échangez la lettre de référence de manœuvre *et en dernier lieu les détails d'altitude*.

RÉPÉTEZ LES PHASES 1 À 7 JUSQU'À CE QUE L'UN DES JOUEURS S'ENFUIT OU SOIT DESCENDU.

ALTITUDE/INCLINAISON

Pendant la phase 1, quand vous choisissez votre manœuvre, vous devez tenir compte de la possibilité d'un changement d'altitude ou d'inclinaison. Chaque joueur doit choisir une des inclinaisons suivantes : piqué, piqué avec moteur, montée, montée en chandelle ou vol horizontal. Si vous choisissez le piqué ou le piqué avec moteur, votre avion doit perdre de l'altitude. Un choix de montée ou de montée en chandelle fait gagner de l'altitude. Enfin, un vol horizontal conserve l'altitude actuelle de votre avion. En conséquence, si vous choisissez de perdre de l'altitude, vous devez piquer ou piquer avec moteur. À l'inverse, si vous souhaitez gagner de l'altitude, vous devez monter ou monter en chandelle. Tout changement d'altitude doit être effectué par multiple de 25 pieds (par exemple, un avion peut gagner ou perdre 25, 50, 75 pieds, etc. ; en aucun cas, il ne pourra changer son altitude 30, 60, 90 pieds, etc.). L'importance de l'altitude que vous pouvez gagner ou perdre dépend

des caractéristiques de votre avion. Ces caractéristiques sont présentées sur votre carte d'information avion sous la forme de limitations.



La limitation de vitesse est maintenant corrigée de la façon suivante : cette limitation indique le nombre de tours de jeu consécutifs qu'un avion peut effectuer à grande vitesse, à une certaine inclinaison en vol horizontal ou en piqué. Dès que cette limitation est épuisée, l'avion doit revenir à la vitesse de croisière ou s'engager dans un piqué moteur. Par exemple, un Sopwith Camel peut effectuer 3 tours de jeu en vol horizontal à grande vitesse ou 3 tours de jeu en piqué à grande vitesse ou encore un tour de jeu à grande vitesse suivi de 2 piqués à grande vitesse. Il importe peu de savoir comment les inclinaisons en vol horizontal et en piqué se succèdent ; aussi longtemps que leur nombre total à grande vitesse

ne dépasse pas 3. La limitation en piqué indique le nombre maximum de pieds qu'un avion peut perdre en piqué dans un seul tour de jeu (exemple : un Sopwith Camel peut piquer dans la gamme allant de 25 à 500 pieds dans un seul tour de jeu).

La limitation en piqué moteur vous donne trois informations : le nombre de piqués moteur consécutifs qu'un avion peut effectuer, l'altitude minimum qu'il doit perdre dans un piqué moteur et l'altitude maximum qu'il peut perdre dans un piqué moteur (exemple : un Sopwith Camel peut effectuer 5 piqués moteur à la suite en ne perdant pas moins de 525 pieds et pas plus de 1 000 pieds à chaque fois). La limitation en montée d'un appareil indique le nombre maximum de pieds qu'il peut franchir dans un seul tour de jeu. La limitation de montée en chandelle donne le nombre de chandelles consécutives que l'avion peut effectuer ainsi que l'altitude exacte qu'il doit gagner à chaque fois (exemple : un Sopwith Camel peut effectuer une chandelle 3 tours de jeu de suite, en gagnant exactement 250 pieds à chaque fois). Attention ! Un avion ne peut pas dépasser son plafond et s'écrase au sol s'il arrive en dessous de 25 pieds. L'effet d'un "crash" sur l'avion et son pilote équivaut, pour le joueur à être descendu en combat.

Les limitations détaillées ici sont allouées aux actions individuelles. Aussi, il est possible à un Sopwith Camel d'effectuer 3 piqués à grande vitesse, suivis de 5 piqués moteur suivis de 3 chandelles, etc.

Un joueur peut interrompre chacune de ces actions avant utilisation de la limitation complète (exemple : un Sopwith Camel peut effectuer un piqué à grande vitesse, puis trois piqués moteur, puis revenir à un piqué rapide pendant un tour, puis entrer dans un piqué pleine puissance moteur suivi d'une paire de chandelles, suivies d'une montée).

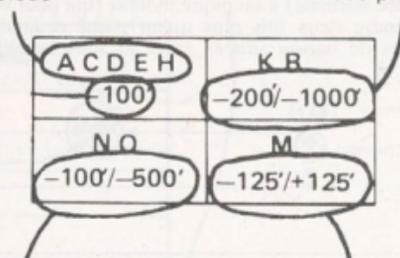
Quand vous choisissez d'effectuer un piqué moteur ou une chandelle, vous devez sélectionner une manœuvre rapide. A l'inverse, si vous choisissez de monter, vous ne

devez pas aller vite. Un avion peut débuter une chandelle à condition d'avoir perdu le maximum possible d'altitude dans un piqué moteur lors du tour de jeu précédent (des instructions sont données sur votre carte d'information avion).

MANŒUVRES CONCERNÉES

Vous perdez
exactement
100 pieds

Vous perdez
entre 200 et
1 000 pieds



Vous perdez
entre 100
et 500 pieds

Vous perdez
ou gagnez
125 pieds

Comme vous pouvez le constater, les décisions que vous devez prendre concernant altitude, inclinaison, manœuvre et vitesse sont complètement interdépendantes. Il est impossible d'imposer une décision car les choix qui vous sont ouverts dépendent de la situation générale de votre avion au début du tour de jeu.

Une fois que vous avez choisi l'inclinaison de votre appareil, notez la flèche appropriée dans la colonne 1 de votre journal pilote. Votre altitude doit être notée en colonne 2 ; c'est l'altitude à laquelle se trouve votre avion quand vous localisez votre page de fin du tour de jeu.

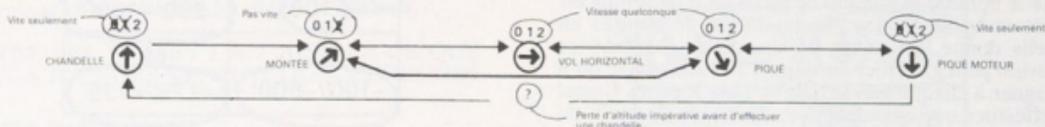
Une fois que vous avez choisi l'inclinaison de votre appareil, notez la flèche appropriée dans la colonne 1 de votre journal pilote. Votre altitude doit être notée en

colonne 2; c'est l'altitude à laquelle se trouve votre avion quand vous localisez votre page de fin du tour de jeu.

Votre capacité à changer l'inclinaison de votre avion, la façon dont il pointe son nez, dépend de son inclinaison au début du tour de jeu. Vous voyez ci-dessous un diagramme qui montre les cinq étapes d'inclinaison : de la chandelle (montée à grand angle d'inclinaison qui permet de gagner environ deux fois l'altitude d'une montée normale) à un piqué moteur (qui peut vous faire descendre deux fois plus qu'un piqué ordinaire). Les flèches de liaison situées entre et sous les différentes

étapes vous montrent combien l'inclinaison d'un avion peut être changée dans un seul tour de jeu.

EXEMPLE : Un avion qui débute le tour de jeu en position montée peut être amené en vol horizontal ou en piqué. Il ne peut pas aller directement en chandelle ou en piqué moteur. Celui qui débute en piqué moteur peut passer en piqué ou en chandelle et pas en vol horizontal ou en montée. La seule façon de sortir de la chandelle est d'entamer une montée etc.



PIQUÉ ET POURSUITE

L'altitude notée par les deux joueurs dans le journal peut encore être modifiée. Lorsqu'un joueur a enregistré une perte d'altitude de plus de 175 pieds, il doit annoncer à son adversaire qu'il est en train de piquer. Si les deux joueurs sont en train de piquer, ou qu'aucun des deux ne perd plus de 175 pieds, ils se rendent directement à la phase 2 du tour de jeu. Si un seul joueur effectue un piqué, son adversaire annonce "poursuite" ; ceci permet aux deux joueurs de sélectionner une nouvelle altitude pour le tour de jeu en cours. Le joueur poursuivant doit alors effectuer une manœuvre en piqué moteur ; tandis que le joueur en train de piquer peut choisir une nouvelle perte d'altitude en deça de 175 pieds. Dès que les nouvelles altitudes ont été notées dans les journaux, les

joueurs passent à la phase 2 du tour de jeu. Cette règle supplémentaire est destinée à simuler une situation de poursuite telle qu'elle pourrait se produire dans la réalité, si un pilote essayait de piquer vers son ennemi ou bien au contraire s'il tentait de s'en éloigner.

N.B. La règle présentée ci-dessus est subordonnée à toutes les procédures relatives à l'altitude, l'inclinaison, la vitesse et les restrictions de manœuvre.

RESTRICTION DE VOL

IMMLEMANN : quand un joueur effectue une montée, il peut la faire suivre d'une autre montée ou d'un piqué lors du tour de jeu suivant. S'il effectue un piqué, il peut

TABLE DES ARMES

Choisir le type de tir dans cette colonne.

(D) 2 Réduire le dommage d'une unité si vous tirez selon mode 2.

(E) 2 Les armes s'enrayent sur un tirage de 6, si vous tirez selon mode 3.

(E) 3 Vous ne devez pas choisir de manœuvre en direction gauche ou droite à la prochaine partie si vous tirez selon mode 5.

(A) 1 Utilisez 1 point munitions si vous tirez selon mode 1.

(A) 1 Utilisez 6 points munitions si vous tirez selon mode 6.

TABLE DES ARMES						
1	PIP	-2				
2	SNAP	-1				
3	SQUEEZE	0		6	BFGJQTY	
4	BURST	+1	1	6	BCFGHJQTY	
5	BLAST	+2	1 2	5 6	← →	
6	BLAZE	+3	1 2 3	4 5 6	DLU ✓	

(D) 2 Augmentez les dommages de trois unités si vous tirez selon type 6.

(E) 1 Dommage critique enregistré sur un tirage de 1, 2 ou 3 ; si vous tirez selon type 6.

(E) 3 Vous devez choisir une de ces manœuvres au tour de jeu suivant, si vous tirez selon type 6.

le faire suivre d'un autre piqué et non pas d'une montée (des loopings à l'envers ne peuvent pas être exécutés par les appareils de la première guerre mondiale).

TIR

Contrairement aux règles d'Initiation et Standard, le jeu Avancé prévoit une procédure de tir plus réaliste. Lorsque votre page de fin de tour de jeu montre vos armes crachant des balles, vous devez choisir de tirer ou non.

Votre capacité d'infliger des dommages peut être affectée à plusieurs facteurs tels que la différence d'altitude, les munitions consommées et les hasards de la guerre (simulés par le jet d'un dé).

Chaque avion débute le jeu avec une quantité limitée de munitions dont le montant est indiqué dans la carte d'information avion, sous la forme d'allocation de munitions (exemple : le Sopwith Camel a une allocation de 20 points de munitions). A chaque tir de vos mitrailleuses, vous réduisez votre allocation munitions d'un nombre donné de points munitions. Le nombre de points dépend du type de tir que vous décidez d'utiliser.

En regardant la table de tir, vous pouvez constater qu'il existe 6 types de tirs ; depuis un tir très bref à consommation minimale de munitions jusqu'au tir prolongé, utilisant une forte allocation munitions. Un joueur ayant consommé la totalité de son allocation munitions ne peut plus utiliser ses armes pendant le reste du jeu.

Le type de tir choisi a un effet direct sur vos chances de causer de sérieux dommages à votre adversaire (exemple : vous ne pouvez pas obtenir un dommage critique avec un tir bref. À l'inverse, vous avez de bonnes chances d'en réaliser un avec un tir prolongé). Le type de tir choisi peut également vous obliger à des restrictions supplémentaires de manœuvres lors du tour de jeu

suivant. L'ensemble de cette procédure permet de simuler l'effort et la concentration liés à votre attaque. La probabilité d'enrayage de vos mitrailleuses est d'autant plus forte que le type de tir est agressif et soutenu. Si vous décidez d'utiliser vos armes, utilisez la procédure ci-dessous. Les changements par rapport au jeu Standard sont indiqués en italiques.

PHASE 6

- (A) 1 *Choisissez le type de tir et notez les munitions utilisées.*
2 Notez les dommages obtenus.
- (B) Modifiez le dommage obtenu en utilisant le modificateur de dommages sur votre propre carte d'information avion.
- (C) Modifiez le dommage obtenu en utilisant le modificateur de dommages de la carte de l'adversaire.
- (D) 1 *Modifiez le dommage obtenu en utilisant le modificateur d'altitude.*
2 *Modifiez le dommage obtenu en utilisant le modificateur de type de tir.*
3 *Notez la nouvelle résistance de l'avion sur le journal pilote.*
- (E) 1 *Vérifiez les dommages critiques.*
2 *Vérifiez si les mitrailleuses sont enrayerées.*
3 *Notez les restrictions de manœuvre supplémentaires pour le tour de jeu suivant.*

PHASE 6

- (A) 1 Consultez la table de tir et décidez du choix du type de tir... du tir bref (utilisant 1 point de munitions) à un tir prolongé (qui consomme

Vous êtes un As allemand. Saurez-vous vous montrer aussi bon pilote que le Baron Rouge ?
Attention ! Vous êtes pris en chasse ! Le DUEL à commencé !

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7531 05649257 3

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

