# Comment transformer votre bleusaille en as du manche à balai ?

Les avions ne sont rien sans les pilotes, c'est une évidence.

Disposer de pilotes bien formés et compétents est une composante importante de AE pour gagner la maîtrise de l'espace aérien. Ces pilotes doivent voler sur des machines performantes et modernes mais un mauvais pilote volant sur un avion moderne ne se transformera pas miraculeusement en as !

En règle générale il faut toujours confier aux meilleurs pilotes les meilleurs avions. La formation des pilotes à AE est un volet important qui mérite d'y consacrer un peu de temps. C'est représente un jeu dans le jeu.

On peut laisser l'IA s'en charger mais il vaut mieux connaître les grands principes du système.

#### Plusieurs pools sont de pilotes sont à la disposition du joueur:

- -Training pool ou école de pilotage
- -Pool de réserve général: les pilotes sont en attente d'une affectation dans une escadrille.
- **-Pool de réserve:** les pilotes sont déjà affectés à une escadrille spécifique mais ont été retirés du service actif pour être placés en réserve. Les pilotes blessés et guéris sont aussi placés dans ce pool. Les pilotes peuvent être réintégrés dans un bref délai dans leur escadrille d'origine, ou être versés dans le pool général ou, si leur niveau le permet, dans le TRACOM.



Pilotes de la réserve affectés à un groupe aérien. (Les pilotes blessés font aussi partie de ce groupe)

#### **TRACOM**: pool des instructeurs:

Les pilotes dont l'expérience est supérieure à 80 peuvent être retirés du service actif d'une escadrille et versé dans ce pool. En dehors de son influence sur les écoles de pilotage (voir çi dessous) le TRACOM est un excellent moyen de se constituer un capital de pilotes super expérimentés pour les mettre à l'abri des combats pendant quelque temps et de pouvoir les réaffecter à quelques escadrilles d'élite en ciblant l'affectation de ces pilotes.

### Les écoles de pilotage:

Le cursus de formation d'un pilote à AE démarre par le recrutement de candidats pilotes qui sont intégrés dans le « training pool » de la marine ou de l'armée de terre.

La marine japonaise recrute ainsi environ 300 nouveaux candidats par mois qui rejoignent un 1<sup>er</sup> cursus de 3 mois. L'expérience de ces apprentis pilotes passe de 2 à 17.

Une 2eme formation de 3 mois permet aux jeunes pilotes d'acquérir de nouveaux points d'expérience en passant de 17 à 30.

Suit alors une nouvelle période de 3 mois où les apprentis pilotes progressent du niveau 30 à 40. A l'occasion du dernier trimestre de la formation les jeunes pilotes gagnent 7 points d'expérience supplémentaires pour atteindre le niveau moyen de 47.

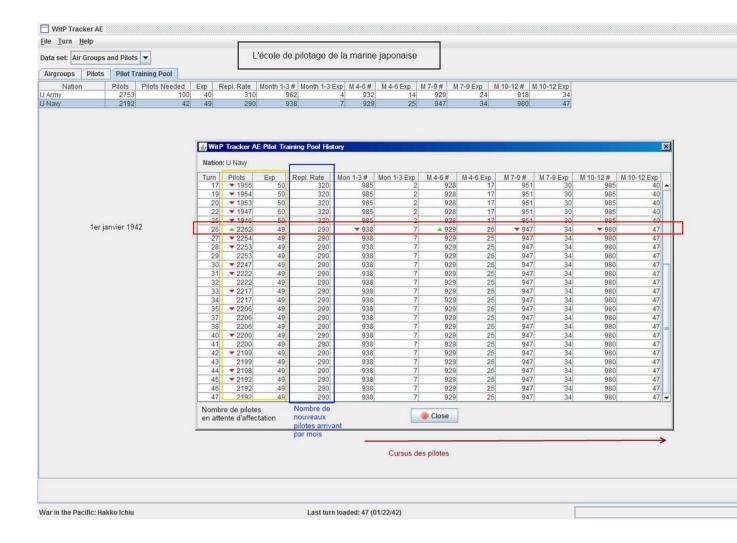
La progression de chaque pilote est déterminée de manière aléatoire à la fin de chaque mois avec une variation autour de la moyenne comprise entre -2 à +2.

La présence de pilotes dans le TRACOM agit sur la rapidité de formation des jeunes pilotes dont le cursus peut être raccourci tout en maintenant le niveau d'expérience à la sortie de l'école. (La valeur de l'exemple !)

Les instructeurs du TRACOM participent à l'élévation du niveau moyen des pilotes des écoles de pilotage à la fin de chaque mois. On considère qu'un instructeur contribue à élever l'expérience moyenne de un point. Lorsque les élèves pilotes atteignent ou dépassent le niveau moyen requis ils sortent de l'école quelque soit le temps mis pour leur instruction. A la fin de chaque mois un message apparait indiquant le nombre de pilotes sortis en avance de la formation. Cette fonction n'est pas essentielle au jeu. Ne pas l'employer n'a pas une importance fondamentale surtout quand le pool de pilotes est bien fourni. Par contre en cas de fortes ponctions et d'épuisement du pool général les pilotes sont recrutés avant même la fin de leurs études. La qualité moyenne des pilotes sortant de l'école baisse car on prélève des pilotes de moins en moins bien formés. Le TRACOM permet d'éviter cet inconvénient en maintenant le niveau des promotions et en raccourcissant les délais de formation.

Au bout d'une année les jeunes pilotes sortent de l'école pour rentrer dans un pool, dit de remplacement, en attente d'une affectation dans une escadrille. C'est à ce moment, par le miracle de l'électronique, qu'ils reçoivent une identité et un grade. Auparavant les élèves n'ont qu'un numéro.

Les élèves pilotes de l'armée de terre japonaise suivent le même cursus mais à la sortie de l'école le niveau général est nettement moins bon avec une expérience moyenne de 40. Pour les pilotes du camp allié le principe de fonctionnement est le même mais chaque nationalité a ses propres effectifs et un niveau moyen d'expérience à la sortie de l'école spécifique.



#### De l'école à la pratique: encore et toujours de l'entraînement !

Les pilotes à la sortie de l'école savent voler dans un ciel sans perturbation (Météo clémente, pistes bien lisses et préparées, pas d'ennemi à proximité) et ont acquis des compétences dans les différents domaines de l'aéronautique mais de manière aléatoire. Autour de la moyenne de l'expérience et des compétences on trouve une certaine variabilité entre pilotes.

A la sortie de l'école les pilotes n'ont pas de réelle spécialité. Ils l'acquièrent en intégrant une escadrille spécifique: chasse, bombardement, transport, reconnaissance, torpillage...

Envoyer de jeunes pilotes à peine sortis de l'école dans une escadrille combattant en 1ere ligne relève de l'inconscience ou de l'incompétence mais dans les 2 cas c'est criminel! Une phase d'entraînement intensif dans une escadrille placée largement en dehors de la zone des combats est indispensable. A noter qu'il est possible de consacrer une fraction des pilotes d'une escadrille de combat à l'entraînement mais c'est risqué.

Les jeunes pilotes peuvent parfaire leur formation sur de vieux coucous. Ainsi des Nates ou des Claudes font l'affaire pour la chasse, les biplans Jils pour les écoles de torpillage... Devenir un spécialiste des attaques à basse altitude demande un entraînement en dessous de 5000 pieds, à la torpille de voler sur des avions torpilleurs équipés de torpilles. Les pilotes volant se destinant au bombardement doivent choisir entre le bombardement terrestre ou le

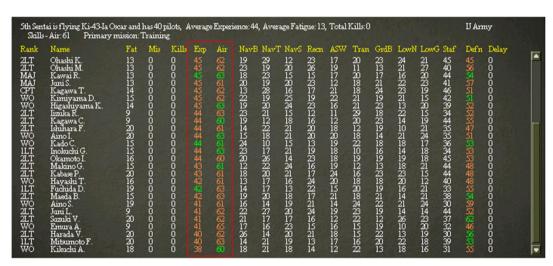
bombardement de navires. La détection est un métier à part.

Il est parfaitement possible de mettre des pilotes en surnombre par rapport au nombre d'avions disponibles dans l'escadrille. La rotation entre pilotes frais et pilotes fatigués se fait automatiquement.

La progression de l'entraînement peut être suivie dans la fenêtre d'information des pilotes à l'intérieur du panneau de l'escadrille. Une couleur verte indique que le pilote a progressé pendant le tour, une couleur orange pendant le mois écoulé.

Quand le pilote a atteint un niveau satisfaisant il peut être retiré de l'escadrille d'entraînement et versé dans la réserve générale ou être affecté directement à une escadrille de combat. Il faut compter plusieurs jours pour que le pilote rejoigne sa nouvelle affectation.

Un clic sur le nom du pilote fait apparaître une fenêtre qui propose d'affecter le pilote à la réserve de l'escadrille, un 2eme clic propose d'envoyer le pilote dans la réserve générale. Si un seul choix est proposé, l'escadrille n'a pas assez de pilotes. Il faut d'abord faire venir des pilotes de la réserve générale en prenant l'option « replacement », puis cliquer sur les pilotes confirmés que l'on désire envoyer dans un autre pool.



Expérience et compétence: cette escadrille d'Oscars dédiée à l'entraînement a permis d'obtenir de bons résultats pour les compétences des pilotes en combat aérien. Par contre ces pilotes manquent cruellement d'expérience, n'ayant jamais effectué de missions réelles.

#### Compétences et expériences des pilotes: 2 notions différentes

A AE un pilote se distingue par sa compétence et son expérience.

Ce sont 2 notions complètement différentes.

La compétence est le niveau atteint par le pilote dans une spécialité donnée de l'aéronautique.

11 compétences sont répertoriées + l'aptitude de se défendre en cas d'attaque par l'ennemi. La compétence est acquise pendant l'entraînement dans une escadrille spécialisée (chasse, torpillage, bombardement, reconnaissance, transport, ...) Les attaques à basse altitude demandent un entraînement spécifique. Cette formation est accélérée si l'escadrille comprend

un pilote déjà confirmé, voir un vétéran. Les capacités du chef d'escadrille ont aussi une grande influence.

Le niveau de compétence d'un pilote peut, grâce à l'entraînement, atteindre 60 ou 70. L'expérience peut s'acquérir en partie par l'entraînement mais progressera plus lentement audelà de 45-50. Pour progresser rapidement en expérience un pilote doit être intégré dans une escadrille opérationnelle dans laquelle une fraction des pilotes peut poursuivre leur formation. L'expérience doit être au minimum de 55-60 pour intégrer une escadrille de 1ere ligne avec une compétence d'au moins 70 dans une spécialité.

L'expérience peut se traduire par la manière dont un pilote conduit un avion. L'expérience a une importance plus grande que l'aptitude. Un niveau d'expérience de 70 à 80 est difficile à obtenir et ne s'acquière qu'en mission opérationnelle.

Un pilote ayant une bonne expérience se tirera plus facilement d'affaire en conditions difficiles et sera moins sujet aux pertes opérationnelles. Il peut ainsi plus facilement ramener un avion endommagé à la base, atterrir sur un terrain accidenté, ou voler pendant une tempête. Un pilote avec un bon niveau d'expérience sera moins enclin à la fatigue. Des escadrilles comprenant des pilotes expérimentés ont une meilleure cohésion et permettent d'obtenir des raids mieux coordonnés.

## Réparation et entretien des avions: l'intendance suivra!

Un avion est exposé à subir des dommages pendant les combats aériens. Le fonctionnement d'un avion provoque aussi sur la machine une usure du moteur, des ailes, train d'atterrissage etc..., usure d'autant plus importante que la base sur laquelle cet avion est stationné manque d'infrastructures. L'appareil gagne des points de fatigue à chaque mission. Lorsqu'un certain niveau est atteint l'avion est immobilisé pour une révision et un entretien. Un message apparait alors dans le rapport opérationnel.

La fatigue peut diminuer si périodiquement les escadrilles sont mises au repos. Pendant cette inaction les mécanos peuvent effectuer quelques réparations.

Faire voler ses avions à AE est parfois très compliqué. Certains appareils passent la plupart du temps au sol pour des réparations ou des travaux de maintenance qui n'en finissent pas. Avoir des avions en bon état dans les conditions de la guerre du Pacifique relevait souvent de l'exploit.

#### Le service rating:

AE a introduit une notion essentielle dans les caractéristiques d'un avion: **le «service rating»** ce qui pourrait se traduire par «degré de complexité de la maintenance et des réparations ». Le « service rating» est un simple chiffre qui affecte aléatoirement le temps requis pour remettre en état un avion autour d'une valeur moyenne de 3 jours si on prend en compte tous les modèles. La vitesse de réparation d'un avion est également affectée par le niveau de soutien de la base (Aviation support ou AV), son niveau de fatigue, son moral, son expérience le niveau de ravitaillement et le niveau de dégâts de l'airfield service fourni par la base. Les QG aériens fournissent un niveau important de AV. Dans le camp japonais ce sont des unités très importantes.

Les chasseurs japonais Oscars, Tojos et Zéros étaient des appareils de conception simple alors que leurs adversaires alliés étaient plus complexes. A l'inverse les Alliés opéraient sur des bases mieux équipées avec du personnel au sol mieux qualifié.

Le niveau 1 indique un appareil facile à entretenir et à réviser. Il s'agit de monomoteurs équipés d'un moteur radial (ou en étoile) simple de conception. Les bimoteurs équipés des

mêmes moteurs ont un service rating de 2 et ainsi de suite.

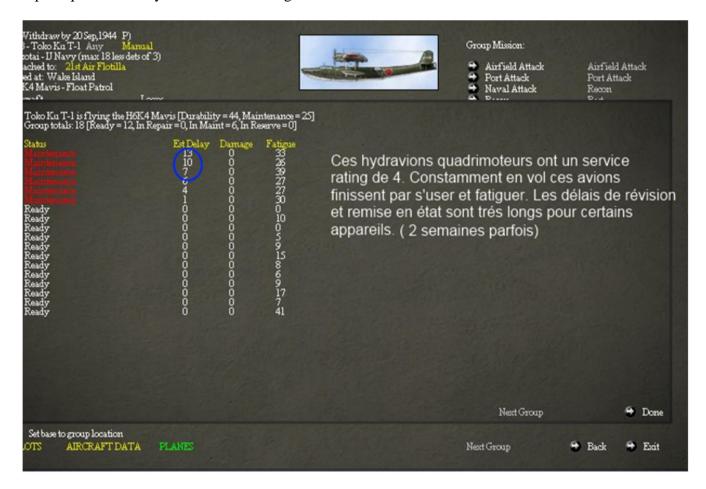
Les avions équipés de moteurs avec cylindres en ligne sont plus complexes. Leur service rating est de 2, de 3 pour un bimoteur comme le P 38.

Les avions réputés difficiles pour leur entretien ont encore +1. Ainsi les Tonys ont 3, les premiers B29 ont 5 etc...

Les hydravions quadrimoteurs s'ils volent tous les jours sur de longues distances peuvent absorber de nombreux points de fatigue mais une fois immobilisé, pas moins de 10 à 15 jours seront nécessaires pour les remettre en état.

Les bombardiers quadrimoteurs américains sont aussi très longs à réparer.

A service équivalent un avion avec service rating de 2 demande 2 fois de temps pour être réparé qu'un avion ayant un service rating de 1.



#### L'importance des services au sol:

Dans une bataille d'usure le camp qui prendra l'avantage est le camp qui sera capable de remettre en service rapidement ses avions. Les avions ayant un service rating de 1 peuvent être remis en service pendant la nuit alors que des avions demandant 2 ou 3 jours d'entretien peuvent être surpris et détruits au sol par des raids. La réparation d'avions complexes sur des bases bombardées est pratiquement stoppée tant que les dégâts ne sont pas réparés et si la base manque de soutien aérien.

Le délai de remise en service d'avions après un upgrade ou un transport par bateau ou chemin

de fer est aussi plus long pour des avions avec un service rating élevé.

(A noter que les Alliés disposent de navires spéciaux les AKV qui permettent de transporter des avions sans les démonter, les rendant ainsi immédiatement opérationnels dès qu'ils sont débarqués)

Les avions d'entretien difficile doivent stationner sur des bases où le niveau de support aérien est important pour réduire leur temps d'immobilisation.

Les Alliés sont très bien pourvus en support aérien ce qui n'est pas le cas des Japonais, surtout à la fin de la guerre. Les derniers modèles japonais sortis étaient des avions fragiles et complexes. Tous les chasseurs japonais de 44-45 ont un service rating de 3. A ces inconvénients il faut ajouter le déficit en mécaniciens. En 1944 ou 1945 faire voler des avions représente un véritable challenge pour les Japonais !

Dans le camp allié faire voler le P 38 tous les jours est impossible si la base est sommairement aménagée, alors que le P47 plus rustique rendra d'avantage de services.



Micke

http://www.campaigns-france.org/index.php