

Admiral Editions

Qu'est ce qui change par rapport à WITP ?

Afin de gagner du temps par rapport à une traduction intégrale des 323 pages du manuel de règles je propose de ne passer en revue que les points importants qui changent ou qui sont nouveaux par rapport à WIP.

Les unités terrestres : (voir chapitre 8 du manuel)

HQ naval : accélère la vitesse de réparation des navires

HQ aérien: permet à d'avantage d'avions de voler et d'être localisés sur une base. Agit aussi sur la coordination des missions, le remplacement et l'upgrade des avions.

Les HQ peuvent être restreints perpétuellement ou temporairement, statiques ou normaux.

HQ restreints : les unités dépendant du QG ne peuvent pas bouger par voie aérienne ou par mer tant que le HQ n'est pas changé. Même lorsque le HQ a changé les unités subordonnées doivent payer des points politiques pour pouvoir bouger par air ou mer.

HQ restreint temporairement : il faut changer le HQ pour que les unités dépendantes de ce HQ puissent bouger par air ou mer. Quand le HQ est changé les unités subordonnées sont rattachées à ce nouveau HQ.

Unités statiques: ces unités restent, de manière permanente, statiques et ne peuvent pas changer de HQ. On ne peut pas non plus changer de HQ.

Génie :

Les unités de génie naval accélèrent la vitesse de chargement ou déchargement des navires ou la réparation des navires.

Unités spéciales de défense côtière :

Représentent des unités chargées sur un convoi destinée à alimenter ou compléter le pool d'armement. 3 jours après l'arrivée d'un tel convoi ces unités sont dissoutes et leur armement vient renforcer le pool.

Unités terrestres :

La dissolution d'unités terrestres est possible sur des bases disposant d'au moins 100 000 points de ravitaillement ou sur des bases clés : Delhi, Auckland, Sydney, Vladivostok, San Francisco, Osaka ou Tokyo.

L'équipement d'une unité dissoute est réintégré à 100% dans les pools correspondants sauf pour l'équipement désactivé (disabled) où seulement 50% de la dotation initiale est intégrée au pool.

La dissolution est gratuite sur une base clé mais coûte des points de victoire sur une autre base. Une unité dissoute peut être reconstruite en 180 jours avec ses cadres.

Posture des unités :

Mode stratégique: c'est la formation idéale pour des mouvements rapides par chemin de fer ou des trajets longue distance en bateau. Les mouvements sur route peuvent être aussi réalisés de cette manière mais uniquement pour les unités alliées. Il faut également un délai pour emballer ou déballer le matériel de l'unité.

L'unité a une valeur au combat très réduite et est très sensible aux attaques. L'hexagone de destination de l'unité ne peut être qu'une base amie.

Mode mouvement :

Mode idéal pour se déplacer au prix d'une réduction dans la valeur au combat.

Mode combat :

Idéal pour combattre mais la mobilité est réduite.

Mise en réserve:

Pendant la phase offensive une unité mise en réserve peut exploiter une brèche dans la ligne de défense ennemie. Pendant une phase défensive, à condition de réussir un test d'activation du leader de l'unité, l'unité peut être activée pour contrecarrer une attaque.

Les unités en réserve ne participent pas au combat tant qu'un test d'activation sur le leader n'est pas réussi. Seules les unités mises en réserve peuvent poursuivre après un combat. Pour mettre en réserve une unité d'autres unités doivent être présentes dans le même hexagone. S'il n'y pas d'autres unités présentes l'unité mise en réserve repasse en mode combat.

Une unité mise en réserve pendant une phase d'attaque ne tire pas pendant la phase de combat et n'est pas affectée par les bombardements. L'unité n'est pas intégrée dans les calculs de rapport de force et n'est pas affectée par les pertes. En cas de retraite des unités ennemies elle passe en mode mouvement et poursuit.

Pendant une phase défensive l'unité mise en réserve n'intervient que si son leader réussit un test et que si le rapport de force est ≥ 2 . L'unité passe alors en mode mouvement, est intégrée au combat et subit alors les résultats du combat.

Mise au repos :

La vitesse des déplacements et la valeur au combat est réduite. La récupération de la disruption, de la fatigue et du moral est plus rapide.

Désorganisation :

C'est un mode involontaire due aux résultats du combat. L'unité ne peut plus attaquer mais peut seulement se défendre.

Entraînement :

Une unité qui a atteint 100 points de préparation pour un objectif donné peut démarrer son entraînement pour augmenter son niveau d'expérience et atteindre un niveau maxi dépendant de la nationalité. (Voir table 8.2.1.4)

Par exemple US Marines 65

Armée japonaise 55

Effets des zones de contrôle sur le mouvement:

Un hex est composé de l'hexagone lui-même plus des 6 points d'entrée dans l'hex.

Un camp contrôle l'hex s'il l'occupe avec une unité + le point d'entrée de l'hex par lequel l'unité a pénétré dans l'hexagone. Une unité ne peut pas sortir d'un hex par un côté qu'il ne contrôle pas. Par conséquent une unité parachutée ne contrôle aucun côté de l'hex dans lequel elle a été parachutée. Elle ne peut donc pas se replier.

Activation de nouvelles forces pendant une invasion :

L'invasion du nord de l'Inde, du sud de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la côte ouest américaine au sud de Vancouver par les Japonais, de l'Indochine par les Chinois, des troupes alliées au Japon active la levée de nouvelles troupes.

Partisans :

Les partisans détruisent les centres de production et les installations des bases dont le niveau de garnison est insuffisant. Cette règle valable pour les Japonais en Chine uniquement dans WITP est désormais étendue à un ensemble de pays et peut affecter aussi bien les bases alliées. (Voir tableau page 200)

Limitation du stacking sur les îles et atolls :

Suivant la taille de l'île ou atoll l'entassement maximum de troupes est désormais limité pour ne pas payer des pénalités en termes d'augmentation de la fatigue, et de surconsommation en ravitaillement.

Ainsi la limite pour un atoll est 6000 hommes. Une garnison de 12 000 hommes consommera ses besoins normaux et gaspillera 2 fois le montant de ses besoins.

Fortifications :

La construction de fortifications au niveau 7 et au-delà demande des troupes de génie équipées de matériel spécial. Ces fortifications sont considérées comme permanentes. Pour démarrer ce type de fortifications la base doit disposer au minimum de 25 000 points de ravitaillement. La construction coûte 3 fois le prix d'une construction normale.

Les navires

(voir chapitre 6 du manuel)

Les missions des escadres :

De nouvelles missions apparaissent :

Escorte avec porte-avions: destinée à appuyer les convois de transport pour faire face à la menace sous marine et aux raiders.

Transport amphibie:

Transporte des troupes prêtes au combat au prix d'une efficacité moindre en termes de charge et d'occupation de l'espace sur les navires. A utiliser pour débarquer dans un hex occupé par l'ennemi.

Barges de débarquement: (landing craft)

Association de transports amphibie et de barges pour débarquer dans un hex ennemi. Convoi destiné à couvrir de petites distances.

Support :

TF constituée de navires de réparation, ravitailleurs en munition et mazout + escorte. Cette TF est destinée à ouvrir une base navale en 1^{re} ligne de manière temporaire.

Dragage local de mines

Destiné à détecter et à nettoyer les champs de mines dans les hex côtiers avec des navires ne pouvant naviguer en haute mer. Maximum de 4 navires dans cette TF.

Sous marins de poche :

Uniquement valable pour les Japonais.

Ces sous marins ont une autonomie très limitée. Utilisables pour protéger une base ou en conjonction avec un sous marin transporteur attaquer une base ennemie.

Transport de sous marins de poche :

Certains modèles de sous marins japonais peuvent transporter un sous marin de poche. Les 2 sous marins doivent être présents dans le même hex pour pouvoir être combinée en une seule TF.

Route des escadres :

Possibilité de choisir le type de route :

-Normal

- Route sécurisée : évite complètement toute formation aérienne ennemie connue.
- Route sûre : évite les grosses concentrations aériennes ennemies
- Directe : force le passage même dans le rayon d'action des avions ennemis

Ordre de rencontre de 2 escadres:

Fixe à 2 escadres amies un point de rendez vous sur un hex particulier. Utile pour ravitailler une escadre en pleine mer.

Hex intermédiaires de déplacement: (waypoints)

Il est possible de fixer jusqu'à 3 points intermédiaires pour imposer le trajet d'une escadre entre un hex de départ et un hex d'arrivée.

(Commande très importante qui donnera plus de flexibilité aux mouvements)

Définition d'une zone de patrouille :

Détermination d'une zone de patrouille entre 1 à 3 hex pour une durée que le joueur fixe lui même.

Reconversion ou amélioration des navires :

Sur chaque écran de navire un bouton est disponible pour transformer ou reconvertir le navire. Des informations apparaissent sur les dégâts provoqués par ces transformations de même que le délai nécessaire pour reconvertir le navire, ainsi que la nécessité ou pas de disposer d'un chantier naval.

Il est ainsi possible de transformer des cargos en mouilleurs de mines ou en transports de troupes, des destroyers en escorteurs... Le choix est très vaste.

Mouvements hors carte :

Il est possible d'organiser des convois et de transférer des troupes et des navires en dehors de la carte. Par exemple de Grande-Bretagne à Panama ou de Grande-Bretagne à Aden en passant par l'Afrique du Sud ou en 1943 par la Méditerranée.

Se référer au tableau page 98 et 99 pour avoir toutes les combinaisons possibles et les distances à parcourir.

Voir aussi le tableau page 103 pour avoir les points d'entrée sur la carte.

Génération sur la carte de petites unités :

Il est possible de convertir des points de ravitaillement embarqués sur un cargo pour générer des petits navires qui apparaissent alors sur la carte dans l'hex où se trouve le cargo.

On peut ainsi obtenir des vedettes lance torpilles, des sous marins de poche, des barges de débarquement etc... (Voir tableau page 108)

Ces navires peuvent être réintégrés dans le pool s'ils ne sont plus utiles et réacquis après un

certain délai dans un autre hex.

Chargement et déchargement des navires :

C'est dans ce chapitre que l'on trouve les changements les plus importants.

L'objectif des concepteurs a été de rendre le jeu plus réaliste mais au prix d'une complexité plus élevée.

Capacité d'accueil des ports :

Les capacités d'accostage à quai des navires dépendent de la taille du navire et de la taille du port. (Voir tableau page 109)

C'est à quai que l'on peut charger ou décharger le plus rapidement possible un navire ou le ravitailler ou le réarmer mais la taille du port limite le tonnage manipulé pour une phase de 12 heures.

Les navires qui ne peuvent accoster, soit en raison de leur taille trop importante, soit parce que la capacité des quais est saturée peuvent néanmoins mouiller et charger ou décharger en utilisant un système de navettes. Naturellement avec un tel système les opérations se déroulent lentement. Les unités de génie naval accélèrent les opérations portuaires à raison de 10 points de chargement (ou déchargement) supplémentaires par squad de génie naval présent sur la base.

Les opérations de chargement d'un port sont en concurrence avec celles de déchargement. La présence de raffinerie ou de capacités de pétrole dans un port augmente les capacités de chargement en carburant ou pétrole à raison d'une capacité de chargement supplémentaire quotidienne équivalent à un jour de production de la raffinerie ou des puits de pétrole.

Modalités de transport :

Il faut faire attention aux conditions de voyage, donc choisir soigneusement le navire de transport. Certains navires inconfortables peuvent disrupter rapidement une unité et engendrer une importante baisse de sa capacité de combat. (Voir tableau pages 118 à 121 où l'on voit que voyager sur un destroyer n'est pas idéal)

2 possibilités de transport :

Transport commercial :

Pour les longues distances : pour embarquer l'unité doit être en mode stratégique.

La capacité de chargement d'un navire tient compte désormais du type d'armes embarquées. Certains navires peuvent avoir une cargaison mixte : troupes + armes + ravitaillement + carburant.

Une routine se charge de proposer au joueur la solution la plus optimale pour embarquer une unité avec son armement. L'unité la plus importante et le navire le plus petit est choisi, puis par itération successive l'embarquement a lieu. Le joueur a le choix de prendre des navires supplémentaires si la capacité est insuffisante.

Transport de combat :

Possible avec des TF en mission amphibie ou barges de débarquement. Seulement 80 % de la capacité du navire est utilisée pour tenir compte d'une efficacité moindre pour ranger l'équipement. (Sauf pour les barges de débarquement)

De plus les navires doivent embarquer les besoins en vivres de l'unité pour 3 jours au minimum.

Le nombre de sous marins pouvant embarquer des troupes en même temps dans un port est désormais restreint : 1 à 4 en cas de supériorité aérienne amie, sinon 1 à 2.

Guerre des mines :

Chaque mission de mouillage de mines installe un champ de mines. On peut avoir ainsi plusieurs champs de mines dans le même hex.

Lorsqu'une TF pénètre dans un hex miné chaque champ de mines peut s'activer sur la base d'un calcul de probabilité. Plus le nombre de mines du champ est élevé, plus la probabilité est élevée. Cette probabilité diminue si le champ de mines est détecté.

Il y a une faible probabilité pour qu'un champ de mines ami atteigne un navire ami.

Une nouvelle classe de navires les ACM (minefield tenders) est chargée d'entretenir les champs de mines tendus dans une base donnée en empêchant ainsi la diminution naturelle du nombre de mines. Chaque navire peut diminuer la réduction du nombre de mines de 150 unités.

N'importe quel navire de combat (y compris des croiseurs et des destroyers) lorsqu'il est intégré dans une TF ayant pour mission de mouiller des mines peut être utilisé comme mouilleur de mines auxiliaire à condition que le navire ait dans sa dotation en armement de la place pour loger des mines. La charge en mines est alors prise en remplacement de sa dotation en armement normal.

Rechargement en mines : les mines sont prélevées dans un pool de taille limitée. Le rechargement est effectué dans un port de taille suffisante ce qui dépend aussi du type de mines utilisée. Les unités de génie naval améliorent les capacités de réarmement.

De nouvelles classes de navires apparaissent pour déminer localement un hex (voir tableau p 138)

Ces navires sont utiles pour lutter contre les mines ennemies lâchées dans un port important.

Le système de production (Chapitre 13)

Centre de ressources :

Chaque point de capacité de production dégage quotidiennement 20 points de ressources.
Les ressources sont consommées par l'industrie lourde et l'industrie légère. (Nouvelle notion)

Carburant et raffinerie de pétrole :

Le carburant (fuel) est désormais produit par des raffineries à partir du pétrole produit dans les centres de production. Le fuel est utilisé comme carburant pour les navires mais aussi pour faire fonctionner les centres d'industrie lourde.

Ravitaillement (supply) :

Le ravitaillement est produit par les centres d'industrie lourde et légère.

Industrie lourde:

Au prix de 20 points de ressources et de 2 points de fuel un point de capacité de production d'industrie lourde produit quotidiennement 2 points d'industrie lourde et 2 points de supply.

Les points d'industrie lourde sont utilisés dans les usines de production d'armement, de blindés, de moteurs d'avions, dans la fabrication des avions, dans les chantiers navals militaires et civils.

Industrie légère :

Ces usines produisent du supply destinés à ravitailler les armées. Au prix de 15 points de ressources un point de capacité de production de ces usines génère quotidiennement 1 point de ravitaillement.

Raffinerie :

Ces usines transforment le pétrole brut en carburant utilisé par les navires, l'industrie lourde et les véhicules.

Pour 10 points de pétrole un point de capacité de la raffinerie produit 9 points de carburants et un point de ravitaillement qui simule les besoins en carburant des unités terrestres.

Renforts et remplacements

(Chapitre 16.3)

Le remplacement des pilotes a été entièrement revu par rapport à WITP mais cet aspect n'est pas très bien présenté dans les règles. Des demandes d'explications et d'éclairage sur le § 16.3 ont été formulées sur le forum Matrix.

3 pools de pilotes sont désormais disponibles :

- Pool des élèves pilotes à l'entraînement :

Ces pilotes passent par une phase d'entraînement d'une durée en principe d'une année. Il est toujours possible d'appeler ces pilotes dans une escadrille opérationnelle avant la fin de leur stage, naturellement au détriment d'une moindre expérience.

A la fin de chaque mois les pilotes de ce pool ont une expérience accrue, alors qu'entrent mensuellement de nouvelles recrues qui ne sont pas formées avec une expérience comprise entre 2 à 5.

Le nombre de pilotes sortant de l'école est plus faible que le nombre d'élèves entrant en raison des pertes survenues pendant l'apprentissage.

Au bout d'une année le niveau moyen atteint par les stagiaires dépend de la nationalité. (37 pour les Chinois, 44 pour l'US Navy)

Les nouveaux pilotes sont alors versés dans le pool des pilotes entraînés.

Certains pilotes particulièrement doués peuvent sortir de l'école de manière anticipée.

- Pool des pilotes ayant terminé leur instruction :

Ces pilotes ont terminé leur apprentissage. Ils sont disponibles pour une affectation dans une escadrille opérationnelle ou une escadrille d'entraînement (training group)

Pool des pilotes placés en réserve :

Ces pilotes sont formés, ont déjà été affectés à une unité opérationnelle mais ont été rappelés. Il peut s'agir de pilotes provenant d'unités retirées (withdraw) attendant une nouvelle affectation ou de pilotes devenus instructeurs ou de pilotes guéris de leur blessure en attente de retour dans leur escadrille d'origine.

Les pilotes ayant terminé leur formation dans les training groups sont placés également dans ce pool.

Groupes aériens destinés à l'entraînement : (training groups)

(Pour être plus clair le terme escadrille de perfectionnement ou de spécialisation serait plus approprié)

Certaines unités aériennes sont consacrées uniquement à l'entraînement. (training group)
(A noter aussi que les unités aériennes opérationnelles peuvent être aussi mises à l'entraînement)

Ces training groups sont destinés à parfaire l'entraînement des pilotes sortis de l'école. Ces groupes sont inaptes au combat.

(On peut supposer que ces training groups sont spécialisés pour développer des aptitudes spécifiques : pilotes de l'aéronavale, bombardement en piqué, lancement de torpilles, chasse, bombardement par ricochet... mais rien n'est dit dans les règles à ce sujet. Il est probable que ces training groups volent sur des avions de type différents (bombardiers, chasseurs...) et que les aptitudes particulières des pilotes vont progresser par rapport au type d'avion utilisé pour l'entraînement)

Afin d'accélérer la formation des pilotes ou d'augmenter leur expérience il est conseillé de placer des instructeurs dans les training groups. Ce sont des pilotes avec une expérience d'au moins 80 qui ont eu une activité opérationnelle et qui ont été rappelés avec une mission d'instructeur. Cette mission a une durée pendant laquelle l'instructeur ne peut pas être renvoyé en mission opérationnelle. A l'issue de ce délai l'instructeur peut être reversé dans une escadrille opérationnelle.

(Le concepteur de la composante aérienne du jeu conseille dès le départ d'une campagne de retirer 10 pilotes confirmés pour les affecter comme instructeurs, puis d'organiser un roulement. Le bénéfice et l'apport des instructeurs sur l'entraînement des pilotes n'ont pas été précisés. Quelle est la solution la plus avantageuse ? Retirer des pilotes expérimentés des escadrilles opérationnelles pour les affecter comme instructeurs ou les garder en 1ere ligne ?)

Les pilotes des training groups lorsqu'ils atteignent un niveau d'expérience suffisant sont alors versés dans le pool des pilotes mis en réserve.

Procédure de remplacement des pilotes dans les escadrilles opérationnelles :

Lorsque le joueur clique sur le bouton « Get new pilot » dans l'écran d'une escadrille opérationnelle le pilote de remplacement est extrait de l'un des pools suivant les priorités suivantes :

- 1/ pilote appartenant à l'escadrille et revenant de convalescence après blessure
- 2/ pilote placé dans le pool de réserve ayant déjà volé sur un avion similaire.
- 3/ pilote provenant du pool des élèves ayant terminé leur instruction en prenant le plus expérimenté.
- 4/ pilote placé dans le pool de réserve mais ayant déjà volé sur un type d'avion différent. Une pénalité dans le niveau d'expérience est alors appliquée.
- 5/ pilote prélevé dans le pool des élèves à l'entraînement.

Unités aériennes

(Chapitre 7)

Gestion des unités:

L'écran décrivant une unité aérienne fait désormais apparaître une information la disponibilité des appareils composant l'unité :

On a ainsi

- le nombre maxi d'avions que l'unité peut accueillir. A certaines dates la taille du groupe peut être revue (air group resizing). C'est au joueur d'activer cette option.
- le nombre d'appareils opérationnels
- le nombre d'avions en réparation avec le nombre de jours nécessaires pour effectuer la remise en état d'un avion. La remise en état dépend du modèle (un avion de conception complexe demandera plus de temps), de l'efficacité du support aérien disponible sur la base mesurée en tenant compte du moral, de l'expérience et de la fatigue des unités de maintenance et du ravitaillement disponible sur la base.
- le nombre d'avions mis en réserve (maximum 4/unité). Ces avions sont activés pour remplacer des avions perdus.

La liste des pilotes d'une unité aérienne présente sur la carte fait apparaître les capacités détaillées de chacun d'entre eux. Un pilote dont le nom apparaît en jaune dans la liste a une expérience ≥ 80 . Il peut être retiré de l'escadrille et être promu instructeur. (voir chapitre 16.3 déjà traduit)

Un pilote listé en rouge n'a plus d'avion disponible. S'il y a un avion disponible en réserve il retrouve une affectation. Les pilotes listés en noir ne sont plus opérationnels en raison d'une fatigue excessive ou d'un manque d'avions disponibles.

Les capacités d'un pilote listées en vert indiquent que celles ci ont évolué depuis le début du mois.

Dissolution d'une unité aérienne (disbanding)

Une dissolution permet de verser les pilotes et les avions dans un groupe volant sur le même modèle à condition que le niveau opérationnel du groupe (le nombre maxi d'avions) qui accueille l'unité dissoute n'augmente pas.

Si cette solution n'est pas possible les avions sont reversés au pool si le groupe dissout est à portée de vol de sa base mère. Si ce n'est pas possible le groupe est dissout et les avions perdus. Dans ce cas la commande « disband group » est en lettres rouges.

L'unité dissoute est reconstituée 120 jours après sa dissolution avec le même modèle en puisant dans le pool des avions disponibles. S'il n'y a plus d'avions disponibles pour le modèle concerné l'unité est éliminée.

Retrait d'une unité aérienne:

Même dispositions que la dissolution mais seuls les avions sont transférés à une unité volant sur le même appareil. Les pilotes restent affectés à l'unité retirée. L'unité est remise en service 60 jours après son retrait.

Missions de détection:

La probabilité de détection de navires de surface ou sous marins ennemis est accrue si on affecte un arc de cercle aux recherches. L'unité d'un arc est de 10 degrés. Il est possible de confier à une escadrille plusieurs arcs de recherche. Elle répartira ses avions entre les différents arcs. Les chances de détection dépendent du nombre d'avions patrouillant à l'intérieur de l'arc et de la distance que doivent couvrir les avions. Il est possible aussi de répartir les avions d'une escadrille entre plusieurs missions.

CAP:

1/3 seulement des avions affectés à une mission CAP sont en vol au dessus de l'hex à protéger. Dès qu'un raid ennemi est détecté les 2/3 des avions vont alors décoller en urgence. (scramble) Toutefois le nombre d'avions participant effectivement au combat dépendra du délai entre l'alerte et le décollage. (Plus le délai d'alerte est long plus le nombre d'avions disponibles est élevé)

Un 3eme niveau d'alerte existe pour des chasseurs n'ayant pas de mission CAP (Mais qui ne sont pas non plus en repos) Ils peuvent participer à une mission CAP après un délai de réaction important mais après que le raid ennemi ait bombardé son objectif.

Il est possible de répartir les avions entre une mission CAP et une mission LRCAP. (CAP à distance)

Une LRCAP protégeant une formation navale n'est efficace qu'à 20 %.

La présence d'un radar sur une base permet de donner l'alerte plus tôt permettant ainsi à plus grand nombre d'avions de décoller et de se positionner à la bonne altitude pour intercepter le raid ennemi.

Pour les attaquants un positionnement du raid à basse altitude permettra de retarder la détection du radar. L'expérience des servants du radar a aussi une influence. L'altitude à laquelle est fixée la mission de CAP a une grande influence sur la réussite de l'interception.

Il est possible de tenter de coordonner un raid avec plusieurs formations : bombardiers, chasseurs en escorte et en mission sweep.

Missions à rayon d'action étendu:

Certains appareils peuvent être équipés de réservoirs largables. Les missions longue distance consomment 2 fois plus de ravitaillement qu'une mission normale. Ce sont des missions risquées. Les crashes avec la fatigue excessive des pilotes sont accrus.

Effet de l'altitude:

5 niveaux sont définis :
0 à 10 000 pieds
10 à 15 000
16 à 20 000
21 à 30 000
Au dessus de 30 000.

Pour chaque modèle de chasseur une altitude critique est définie au-delà de laquelle la manoeuvrabilité de l'appareil est affectée.

Pertes opérationnelles:

Il peut arriver qu'un avion retourne à sa base et réussisse à atterrir mais est trop endommagé pour être réparé. L'avion est alors transformé en épave. (write of)
Le pilote a plus de chance de s'en tirer indemne que dans le cas d'un crash où la plupart du temps le pilote est mort, blessé ou capturé.
Un avion peut être remis en service par cannibalisation de 5 épaves.

Entretien des avions:

Après un certain nombre de missions un avion doit passer par une phase de révision qui immobilise l'avion.

Approvisionnement en torpilles (§ 7.2.1.10)

La dotation en torpilles des navires, en particulier les porte-avions, et des bases est désormais limitée.

Les bases et navires disposent d'un nombre limité de torpilles.

Une unité d'avions torpilleurs peut être armée en torpilles, si elles sont disponibles sur le navire ou dans la base, ou en bombes. Les torpilles sont réservées pour des cibles importantes. Lorsque les torpilles sont épuisées les avions sont automatiquement équipés en bombes. (Le nombre de sorties avec des bombes à partir des porte-avions est aussi limitée. Lorsque le quota de sorties est épuisé il faut rentrer au port pour réapprovisionnement)

Une base terrestre est approvisionnée en torpilles à partir d'un QG aérien ou d'une base aérienne ayant une capacité à stocker des torpilles

Le QG ou la base consomme du ravitaillement pour reconstituer son quota de torpilles.

Un QG de commandement (le plus haut niveau de hiérarchie dans la chaîne de commandement) peut également approvisionner une unité aérienne en torpilles en consommant des points de ravitaillement. Ce type de QG n'a pas de stock.

Lorsqu'une unité aérienne reçoit l'ordre d'attaque navale elle prélève des torpilles dans le stock de la base ou du QG aérien.

Si la base n'a pas de dotation en torpilles, ou s'il n'y a pas de QG aérien, un autre type de QG présent sur la base doit se situer dans le rayon d'action d'un QG de commandement.

Si aucune de ces conditions n'est réunie les avions sont équipés de bombes.

Si le nombre de torpilles ne permet pas d'équiper tous les avions certains avions

voleront avec des torpilles, les autres avec des bombes.

Une mission d'attaque à la torpille consomme des points de ravitaillement prélevés sur la base. Les petites bases de taille inférieure ou égale à 4 consommeront d'avantage de ravitaillement que les grandes bases pour lancer ces missions. Le nombre de torpilles disponibles est visible sur l'écran du QG ou de l'unité aérienne alors que la dotation maxi en torpilles est visible sur le TOE de l'unité.

Réarmement des navires en munitions **(voir § 15.2 et § 20.1.2.2)**

La logistique pour réapprovisionner des navires en munitions devient beaucoup plus complexe dans AE. Le résultat sera un ralentissement dans le tempo des opérations et un emploi plus parcimonieux des gros navires difficiles à ravitailler.

Les navires peuvent réapprovisionner leurs soutes de munitions dans les ports mais cette possibilité dépend de la taille du port et de ses disponibilités en ravitaillement. Les ports disposent d'une capacité de réarmement» (Rearm points). Si cette capacité est supérieure ou égale au coût de réarmement de la munition considérée (ce coût est proportionnel au calibre de la munition) alors le navire est ravitaillé.

La consommation en ravitaillement est fonction du nombre de munitions embarquées et du calibre de ces munitions.

Les tableaux des pages 284 à 287 donnent les capacités de chaque port en fonction de leur taille pour réarmer les navires.

En prenant la 1^{re} ligne du tableau le coût de réarmement en obus de 460mm s'élève à 6440.

On voit donc que les cuirassés Yamato et Musashi, les seuls navires du jeu armés de ce calibre de 460 mm, ne peuvent se réapprovisionner que dans un port de taille 9 ou un port de taille 8 recevant l'appui de 88 squads navals ou dans un port de taille 7 disposant de 188 squads navals.

La dépense en supply pour réarmer ces cuirassés en obus sera:
le nombre d'obus/canon*nombre de canons*6440/2000

Un port de taille 7 dispose d'une capacité de réapprovisionnement de 5500. Chaque squad naval renforce la capacité du port de 5 points.

On voit qu'un port de taille 6 ou moins doivent disposer de plus d'un millier de squads navals pour réarmer ces cuirassés géants. Autant dire que c'est infaisable dans les petits ports.

A partir du calibre 16 inches (Rearm cost. = 5400) les navires ravitailleurs (AKE et AE) peuvent servir de sources de munitions quelque soit la taille du port.

Les ports de taille 1 avec une capacité de réarmement de 15 seulement ne peuvent pas réarmer les navires s'ils n'ont pas de navires ravitailleurs disponibles.

Amélioration des navires, conversion et réparations.

(Chapitre 14)

Les règles ont profondément été modifiées par rapport à WITP.

Plus réaliste, le système est plus complexe à gérer mais permet de réparer un navire important en priorité en passant devant un cargo de 3eme zone.

Un gros morceau de règles à ingurgiter !

Due à la complexité du système que l'IA ne peut pas gérer, seules les options de modernisation sont disponibles si on joue contre l'IA.

Les navires peuvent être améliorés ou convertis en cliquant dans la fenêtre d'information du navire concerné. Une nouvelle fenêtre apparaît montrant les caractéristiques du navire une fois reconverti.

Les Japonais disposent d'une option supplémentaire pour leurs cargos qui peuvent être convertis en transports de troupes.

Modernisations (ou refonte):

En cliquant sur la commande «upgrade» un écran apparaît qui montre les caractéristiques du bateau une fois refondu. Le bouton «set upgrade» permet de visionner toutes les améliorations que subira le navire au cours de sa carrière. Le temps nécessaire à la modernisation, les dégâts engendrés par cette modernisation et les besoins en chantier naval figurent également dans cette fenêtre. Lorsque les besoins sont à zéro la modernisation (ou la conversion) peut être réalisée par les moyens disponibles dans certains ports suffisamment équipés. Les navires subissant une amélioration disparaissent de la liste des navires ancrés dans le port.

Conversions:

Même procédure que pour la modernisation.

Reconversion de cargos en transports de troupes: les cargos japonais une fois reconvertis peuvent utiliser 1/3 de leur capacité pour transporter des troupes. La reconversion peut être faite dans un port non doté d'un chantier de réparation mais le port doit avoir au minimum une taille de 7. La conversion demande entre 7 à 14 jours.

Dégâts et réparations:

Le joueur dispose de différentes options pour réparer ses navires.

Les réparations peuvent être conduites

- alors que le navire est à l'ancre par l'équipage du navire,
- à l'ancre avec l'équipage assisté par un navire atelier ou certains navires ravitailleurs ou auxiliaires. (tender)
- à quai avec l'aide des équipes du port renforcées le cas échéant par un navire atelier ou un ravitailleur.
- dans un chantier de réparation.

Le tableau de la page 239 donne les capacités d'accueil des ports suivant leur taille ainsi que leurs capacités de réparation.

Les dégâts système affectent les canons et les superstructures.

Les dégâts de flottaison affectent la coque. (voies d'eau)

Les dégâts machine concernent les chaudières et le système de propulsion.

2 niveaux de dégâts:

- dégâts normaux qui peuvent être réparés presque n'importe où avec de grandes différences bien sûr dans les délais.
- dégâts majeurs ne peuvent être réparés que dans un port de taille suffisante ou dans un chantier naval de réparation. Toutefois les petits navires ayant subi des dégâts majeurs peuvent être réparés dans un port éventuellement avec l'assistance de navires atelier ou auxiliaires.

Les voies d'eau majeures peuvent être colmatées dans un dock flottant (ARD) mais un dock ne peut pas réparer les autres dommages.

Un navire atelier (AR) peut réparer des dommages majeurs sur les machines.

Choix dans les réparations:

Les dommages les plus importants sont réparés en premier. Les dégâts sont classés par niveau (band), le 1^{er} niveau concerne tous les dégâts supérieurs à 90. Les différents niveaux sont classés de 15 en 15 jusqu'au niveau 15, puis on a les niveaux 8, 4, 2, 1.

A l'intérieur d'un niveau les dégâts flottaison et moteur sont réparés mais les voies d'eau sont réparées en priorité pour empêcher le navire de couler.

Les dégâts de différents types sont ensuite réparés simultanément en tenant compte de leur importance mais les voies d'eau majeures ont un coefficient 3, les dégâts normaux sur la coque et les dégâts majeurs sur les machines ont un coefficient 2.

Dégâts sur l'armement:

Les canons et les différents types d'armement ont une valeur de réparation. Il peut arriver qu'un navire a pu réparer la plupart des dégâts concernant sa coque, ses machines, ses systèmes mais que ses armes ne soient pas réparées car le port où a eu lieu la réparation n'a pas la capacité pour réparer des canons de gros calibres ou des tubes lance torpilles.

Accident catastrophique:

Durant le cours des réparations une explosion accidentelle provoquant la perte du navire peut se produire. La probabilité d'un tel événement est de 0.01 à 0.0125 %.

Réparation des dégâts majeurs:

Les petits navires (voir liste complète p 241) peuvent être réparés dans un port de niveau 4 ou plus ou à coté d'un ravitailleur ou d'un navire atelier de type AR, d'un ravitailleur de destroyer AD, d'un navire auxiliaire d'appui logistique AG ou d'un ravitailleur de vedettes lance torpilles AGP.

Les navires de tonnage supérieur à 499 demandent un port de taille tonnage/100.

Pour les barges (LB, LCVP, LCM, LCT) même conditions excepté que les AD ne sont pas utilisables.

Pour les sous marins de poche les moteurs sont réparables dans un port de taille 6 ou plus ou avec l'aide d'un AR ou d'un AS. Les voies d'eau ne sont réparables que dans un chantier de réparation ou un dock flottant.

Les navires marchands (xAP, xAPc, xAK, xAL, TK), AKL, YO, Apc) sont réparables dans un port de taille tonnage du navire/100.

Les navires ateliers AR peuvent réparer tous types de dommages sur les petits navires. Les AR peuvent réparer aussi les dommages machine majeurs de 5 points ou moins et les dégâts majeurs de flottaison de 5 points ou moins pour tous les types de navires.

Les ports de taille 7 ou plus peuvent réparer les voies d'eau importantes ou les dégâts machine majeurs uniquement lorsqu'ils sont placés en mode réparation.

Comment conduire les réparations ?

Le joueur dispose de plusieurs options pour diriger les réparations.

Il peut:

- soit choisir l'écran du navire
- soit prendre la liste des navires présents dans le port

Ecran du navire:

Le nombre de jours nécessaires pour les réparations figure sur l'écran.

2 méthodes de réparation sont disponibles:

- le navire reste opérationnel et prêt à appareiller. (statut readiness)

L'équipage assure les réparations avec éventuellement l'assistance des équipes et du matériel du port. Comme le navire doit être prêt à appareiller à tout moment les réparations avancent plus lentement qu'avec une autre méthode.

- le navire n'est plus opérationnel et est mis à l'arrêt. Ses fonctions sont désactivées (mode Stood down). L'arrêt des fonctions du navire peut provoquer des dommages système supplémentaires de 1 à 2 points.

Remettre en service un navire alors qu'il n'est pas complètement réparé demande un délai de 1 à 3 jours pour réactiver les systèmes.

Lorsqu'un navire passe du statut de opérationnel au statut arrêt de nouvelles options apparaissent:

- réparations à quai
- réparations avec l'aide d'un navire atelier s'il y en a un de disponible.
- réparations dans un chantier naval s'il est disponible.

Un niveau de priorité pour le navire est aussi fixé.

Pour chacune de ces possibilités une estimation du temps de réparation est donnée.

Dans certains cas il est plus avantageux de réaliser les réparations à quai.

Un changement dans le mode de réparation peut entraîner des délais supplémentaires.

Réparation des navires endommagés présents dans un port:

Une autre possibilité est de prendre l'écran donnant l'aperçu de tous les navires endommagés présents dans le port et de traiter la conduite des réparations de tous les navires en même temps.

L'arrêt de toutes les fonctions du navire (mode Stood down) entraîne un délai de même que leur remise en service. L'entrée du navire en cale sèche demande aussi un délai, ainsi que la sortie de la cale sèche. A cause de ces délais certaines méthodes de réparation moins lourdes peuvent être plus rapides.

En cliquant sur chaque navire on peut choisir si ce navire est prioritaire devant les autres et le type de réparation. Pour chaque choix apparaît une estimation du temps de réparation mais ce n'est qu'une estimation qui dépend de facteurs aléatoires mais aussi du plan de charge du port pour réparer les autres navires.

Si les capacités des cales sèches sont dépassées une ligne en rouge apparaît rappelant les tonnages déjà assignés. Si toutes les capacités du port sont surchargées l'IA fera de son mieux pour trouver une solution. Le navire est alors placé sur une liste d'attente.

Dès qu'un navire est réparé un autre mis en attente entre automatiquement dans la liste des navires en cours de réparation. Le joueur n'est donc pas obligé de suivre les réparations au jour le jour.

Lorsqu'une escadre est amarrée au port les navires ateliers ne réparent plus.

Lorsque l'écran des réparations est refermé les choix du joueur sont arrêtés. Durant le tour il peut revenir sur ses choix. Toutefois les dégâts système supplémentaires engendrés par la désactivation du navire sont irréversibles si le joueur passe du mode «Stood down» au mode opérationnel.

Les méthodes de réparation d'un navire:

4 possibilités pour réparer un navire dont 3 nécessitent sa désactivation.

La désactivation d'un navire implique un délai dans sa remise en service. Ce délai est inclus dans l'estimation du temps nécessaire aux réparations.

Un navire en réparation resté actif peut être immédiatement réintégré dans une escadre.

Un navire sera réparé en consommant des capacités de réparation dans l'ordre décroissant suivant:

- réparation dans un chantier naval
- réparation avec navire atelier
- réparation à quai
- réparation en restant opérationnel

100 points de réparation sont consommés pour réparer un point de dégâts.

Quotidiennement, durant chaque phase de réparation la moitié des points sont consommés et la moitié des réparations réalisées.

Réparation dans un chantier naval dédié aux réparations:

Le navire à réparer est évalué sur la base de son tonnage et sur l'importance des dégâts. Les chantiers de réparation sont capables de réparer tous les types de dégâts: système, moteurs, voies d'eau ainsi que les dégâts majeurs qui nécessitent un traitement spécifique.

Les navires réparés dans un chantier ne peuvent bénéficier d'une autre assistance. (support naval ou navire atelier)

Capacité d'accueil du chantier:

La capacité du chantier doit être supérieure au tonnage du navire. La capacité du chantier est calculée en multipliant la taille du chantier par 1000. Un chantier de taille 50 peut accueillir un navire de 50 000 tonnes.

Un chantier peut recevoir plus de tonnage que sa capacité mais les navires seront placés sur une liste d'attente. Cela permet au joueur de «charger» un chantier et de le laisser gérer les réparations.

Capacité de réparation du chantier:

Taille du chantier multipliée par 10.

Un chantier de taille 50 générera 500 points de réparation.

Priorités des réparations:

4 choix possibles:

- Normale
- Haute
- Critique
- Basse

Les priorités critique et haute accélèrent les réparations mais mobilisent d'avantage de capacités. Cela simule l'utilisation au maximum des ouvriers travaillant sur le chantier pour travailler sur des navires très importants.

Les navires placés en priorité haute seront réparés 1.667 plus vite au prix d'une consommation en points de réparation 2 fois supérieure.

Les navires mis en priorité critique seront réparés 2 fois plus vite au prix de 4 fois la consommation normale en points de réparation.

Navires ateliers:

Une grande variété de navires est disponible pour assister les réparations mais ces navires sont spécialisés dans la réparation de certaines catégories de dégâts. Par exemple un dock flottant (ARD) ne pourra réparer que les voies d'eau y compris les voies d'eau majeures.

Les AR et d'autres types ne pourront pas réparer les dégâts majeurs sur les gros navires. Ils pourront réparer les dégâts majeurs sur les petits navires comme les barges et les vedettes lance torpilles.

Les navires à réparer peuvent utiliser peuvent bénéficier de l'assistance des navires ateliers soit à l'ancre, soit à quai.

Le tableau de la page 245 donne la liste des navires d'assistance et ateliers ainsi que leurs capacités: AR, ARD, AS, AD, AGP, AG.

Capacité des navires atelier:

Un navire atelier non endommagé qui n'a pas été actif durant le tour génère 1000 points opérationnels. Ces points ne peuvent pas être accumulés et doivent être consommés pendant le tour, sinon ils sont perdus.

Pour ces 1000 points de capacité opérationnelle le navire atelier génère 83 points de réparation qui seront utilisés pour réparer 0.83 points de dégâts.

Capacité des docks flottants:

Un dock ne peut accueillir qu'un seul navire à la fois. Un dock génère 100 points de réparation utilisé dans la réparation d'un point de dégâts flottaison.

Priorité dans les réparations:

Les navires atelier peuvent prendre en charge un navire en priorité haute. Dans ce cas l'intégralité des points opérationnels sont utilisés pour réparer 1.4 points de dégâts.

Réparation à quai:

Le navire utilise les moyens mis à sa disposition par les équipes du port mais il ne pourra pas bénéficier de l'assistance d'un chantier naval de réparation.

L'équipage du navire et les équipes d'assistance du port contribuent à la réparation du navire. Le navire peut être maintenu en mode opérationnel mais la vitesse des réparations est plus lente ou être désactivé.

Les navires ateliers peuvent contribuer aux réparations à condition de ne pas être accaparés par d'autres navires.

La méthode pour calculer l'avancement des réparations est identique pour les 2 états du navire. Toutefois la désactivation du navire permet d'obtenir des délais de réparation plus favorables.

Assistance des équipes du port dans les réparations:

Le port génère des points de réparation en fonction de sa taille et du degré éventuel de dégâts qu'il a subis par bombardement.

Le tableau de la page 239 donne le nombre de points générés par un port en fonction de sa taille. Par exemple un port de taille 6 génère 63 points de réparation (et non pas 51 comme indiqué dans la manuel page 246 à moins que ce soit le tableau qui comporte une erreur)

Assistance des squads de soutien naval:

Ces squads contribuent à la réparation des navires qu'il soit à quai activés ou désactivés. Ils peuvent compléter l'action des navires atelier.

Un maximum de 100 squads peut être affecté à la réparation d'un navire.

Les points de réparation générés par les squads navals pour réparer un navire sont calculés de la manière suivante:

$(\text{Support Naval}/x) - (\text{Dégâts}/5)$ où $x=2$ si le navire est désactivé ou $x=3$ si le navire reste opérationnel.

Par exemple 100 squads navals réparant un navire désactivé ayant 20 points de dégâts produiront 46 points de réparation.

Assistance de l'équipage:

Les points de réparation fournis par l'équipage du navire sont calculés en divisant l'expérience de l'équipage par 8.

Un équipage avec une expérience de 80 fournira 10 points de réparation.

Exemple: un port non endommagé de niveau 6 avec 100 squads de soutien naval répare un navire ayant 20 points de dégâts. L'équipage du navire a un niveau d'expérience de 80. Le navire est désactivé à quai.

Le nombre de points de réparation disponibles est 51 venant du port (ou 63 si le

tableau page 239 est juste) + 46 venant des squa ds navals + 10 venant de l'équipage = 107.

Ces moyens permettront de réparer approximativement 1.07 points de dégâts/jour. Le navire mettra entre 18 à 19 jours pour être réparé.

Assistance d'un navire atelier ou d'un navire auxiliaire:

Si l'un de ces navires d'assistance est présent dans le port et qu'il n'est pas assigné à la réparation d'un navire en particulier les moyens du navire atelier seront mis à disposition du port.

Cas n°1:

Si les capacités de réparation du port + l'assistance des squa ds navals sont plus élevées que la capacité de réparation du navire atelier alors la capacité finale de réparation sera (équipage +,port + support naval + navire atelier/2)

Cas n°2:

Si la capacité de réparation du navire atelier est plus importante que la somme des capacités du port + soutien naval alors la valeur finale de réparation sera (équipage + port + navire atelier + support naval/2)

Opérationnalité du port:

La colonne «Port assist ops» du tableau page 239 donne le nombre maxi de navires pouvant être réparés à quai simultanément dans un port de taille donnée .

Un coût d'assistance pour chaque navire en réparation est déduit de la valeur opérationnelle du port jusqu'à ce que tous les points soient épuisés.

Tant qu'un port dispose de points opérationnels un navire en réparation disposera des pleins moyens du port pour ses réparations.

Si la capacité du port n'est pas suffisante les navires bénéficieront d'une fraction des moyens disponibles appliqué sous forme de pourcentage des moyens disponibles.

Coût d'assistance d'un port:

Le coût d'assistance pour un navire est égal à (dégâtsx10) + (tonnage du bateau/500) pour un navire désactivé.

Pour un navire maintenu en activité coût d'assistance = (dégâtsx20) + (tonnage/500)

Comparaison entre un navire désactivé et un navire maintenu opérationnel:

Un navire maintenu en activité ne bénéficiera que des 2/3 du soutien naval et de moyens du port pour être réparé en comparaison par rapport à un navire désactivé.

Réparation des armes:

Les réparations des canons et autres types d'armes sont limitées. Un niveau

maximum de réparation des armes est fixée pour chaque niveau de port (voir tableau page 239, dernière colonne)

Seules les armes dont le coût de réparation est inférieur ou égal à la capacité de réparation en armes du port peuvent être réparées, soit à l'ancre avec les navires ateliers adéquats, soit à quai.

Des points de réparation des armes sont générés en sus des points de réparation pour d'autres dommages.

Ces points sont utilisés pour réparer les armes ou systèmes d'armes suivant la grille de coûts suivante:

Roquette: 50

Radar et système de détection anti sous marins: 90

Mines et torpilles: 120

Canon: dépend du type de canon

Capacité de réparation des armes:

Chantier naval: capacité du chantier x 20 jusqu'à un niveau de 300.

Navires de soutien et atelier: certains de ces navires sont spécialisés et ne peuvent pas réparer tout les types d'armes pour tous les navires. (voir § 14.2.3.2)

Dans le cadre de ces limites la valeur de réparation de ces navires est de 250.

Port: taille du port x 25.

Dans les petits scénarios les navires endommagés sont renvoyés par l'IA en dehors de la carte.

Micke

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