

FLATTOP

Règles du jeu

FLAT TOP: REGLES DU JEU

1 Introduction

1.1 En 1942, les Iles Salomon, la Nouvelle-Guinée, et les mers environnantes ont été le théâtre de nombreuses batailles, parmi lesquelles les plus acharnées et les plus cruciales de la guerre du Pacifique. C'est au cours de la bataille de la Mer de Corail que l'expansion japonaise a reçu un premier coup d'arrêt. Plus tard, c'est à Guadalcanal que fut lancée la première offensive majeure des forces alliées. C'est véritablement dans cette zone que furent livrées près de la moitié des batailles de porte-avions qui se soient déroulées durant l'ensemble de la guerre. Comme ces batailles opposaient des forces égales et équilibrées, elles représentent un ensemble de situations idéales pour une simulation ludique hautement compétitive, et en même temps proche des événements historiques réels de cette période.

1.2 FLAT TOP recrée les principales batailles des mers de Salomon. La hauteur de chaque hexagone (hex) représente approximativement 30 miles (env. 48 kilomètres). Chaque pion de navire représente un bâtiment. Chaque facteur aérien représente environ 3 avions réels. Chaque tour de jeu simule une heure de temps.

2 LES PIONS

2.1 Les pions représentent les différents types d'avions ou de navires qui ont vraiment été engagés dans les batailles. Les pions japonais sont rouges, les pions alliés sont jaunes. Les pions bleus sont destinés à être utilisés par les deux joueurs, à des fins d'information et de mémorisation notamment. Les diagrammes ci-dessous illustrent la façon dont ont été symbolisés les différents attributs et valeurs de chaque pion.

Avions

Sur chaque pion figurent une silhouette (type de l'appareil), et un chiffre (indiquant le nombre de facteurs aériens). Si le pion comporte un point noir, il s'agit d'appareils pouvant se poser sur un porte-avions.

Navires

Sur chaque pion figurent une silhouette (type du navire), et 4 chiffres. Le chiffre en haut à droite indique le facteur dommage du bâtiment.

Le chiffre de gauche indique le facteur artillerie de marine du bâtiment.
Le chiffre du centre indique le facteur anti-aérien.
Le chiffre de droite indique le facteur de mouvement.

Voici les différents types de navires disponibles:

CVL:	Porte-avions léger.	PG:	Escorteur	CV:	Porte-avions.
AV:	Porte-hydravion.	AO:	Ravitailleur	DD:	Destroyer
CAV:	Croiseur porte-hydravion.	SS:	Sous-marin		
BB:	Cuirassé.	AP:	Transport de troupes.		
CA:	Croiseur de bataille.	APD:	Transport rapide.		
CL:	Croiseur léger.				

2.2 Les pions désignant un même type d'avion sont interchangeables. Ex: un pion "5 Val" peut être remplacé par 5 pions "1 Val", ou un pion "2 Val" et un pion "3 Val". Attention toutefois: les avions pouvant apponter sur un porte-avions ne sont pas interchangeables avec les avions du même type basés à terre.

2.3 La boîte contient des marqueurs d'extension destinés aux joueurs souhaitant concevoir leurs propres scénarii.

3 PREPARATION DU JEU

3.1 Disposer la carte devant ou entre les joueurs. Le camp japonais est au nord, le camp allié au sud. Prendre note de la surimpression des hexagones (hex), destinés à mesurer le mouvement des unités. Prendre note également des plis de la carte, qui dessinent les contours de huit secteurs numérotés de I à VIII.

3.2 Faire le tri des unités nécessaires au jeu (telles qu'indiquées scénario par scénario), et placer les marqueurs de mesure du temps sur le tableau.

3.3 Disposer les unités navires et avions selon les indications du scénario (ordre de bataille), sur leurs Tableaux d'opérations respectifs.

3.3.1 Les pions "formation aérienne" dans les cases du Tableau des opérations aériennes.

3.3.2 Les pions "Escadre" (Task-Force, ou TF) dans le Tableau des opérations de surface.

3.3.3 Les pions navires dans les cases TF, en respectant les indications du scénario, ainsi que la règle 4/1.

3.3.4 Les pions avions dans les cases TF ou dans les cases "Base aérienne", en respectant les indications du scénario et la règle 4/2.

3.4 Disposer les marqueurs "information" à portée de main.

4 Organisation des Tableaux d'Opérations.

4.1 Les navires sont placés librement dans les TFs, sous réserve de l'application des règles suivantes.

4.1.1 Les TFs alliées peuvent comporter jusqu'à 15 navires, contre 10 pour les TFs japonaises. Un bâtiment isolé constitue obligatoirement, à lui tout seul, une TF. Les combinaisons de navires et de TFs sont libres, sous réserve de l'application des règles 4/1.3 et 4/1.6. Les porte-avions doivent être disposés dans les cases TF 1 à 9, les cases TF 10 à 14 étant réservées aux TFs sans de tels bâtiments.

4.1.2 On peut toujours créer, de nouvelles cases TF, si nécessaire, sur du papier libre.

4.1.3 Une case TF ne doit contenir qu'un porte-avions au plus. Si deux porte-avions naviguent dans la même escadre, le pion du second est placé dans une autre case TF, et le pion TF correspondant dans la case TF principale. Ceci est nécessaire afin de pouvoir faire une distinction entre les avions de chacun des porte-avions. Ex: La TF1 alliée comporte le Lexington et le Yorktown (soit deux CV) ainsi que 13 destroyers. Le Lexington et les destroyers sont placés dans la case TF1, le pion Yorktown est placé dans la case TF2, et le pion TF2 dans la case TF1.

4.1.4 La règle ci-dessus s'applique aux porte-hydravions (AV et AVL).

4.1.5 Une même case TF peut comporter à la fois un porte-avions et un porte-hydravions. Les deux types d'avions peuvent en effet être facilement distingués.

4.1.6 Les cuirassés (BB) japonais peuvent chacun disposer d'un facteur aérien hydravion. Même dans ce cas, ils peuvent être placés dans une case TF comportant déjà un CV, CVL, AV, ou AVL. Mais le joueur aura soin de suivre ce facteur aérien dans la section "Notes" de sa feuille de vol.

4.2 Les facteurs aériens sont placés librement dans les cases TF avec porte-avions ou dans les cases Base aérienne, sous réserve de l'application des règles suivantes:

4.2.1 Le nombre de facteurs aériens présents en même temps sur un navire ne peut excéder la capacité maximum de ce navire (MC). La même restriction s'applique aux bases aériennes.

4.2.2 Les avions basés en mer en raison du scénario joué (aéronavale et hydravions) doivent commencer le jeu sur les navires correspondants. Les avions basés à terre doivent commencer le jeu à terre pour la même raison. Par la suite, les avions de

l'aéronavale (points noirs) pourront aller se poser sur des bases terrestres, l'inverse étant impossible.

4.2.3 Les avions peuvent commencer le jeu sur n'importe quelle case des TF ou bases sur lesquelles ils se trouvent. Les avions placés sur la case "Parés à décoller" (Ready Box) peuvent être déjà armés.

5 SEQUENCE DE JEU

Chaque tour comporte dix phases. L'ordre d'enchaînement des phases doit être rigoureusement respecté. Toutes les phases sont simultanées, exceptée la phase de Mouvement des avions.

5.1 Détermination des conditions météorologiques. Les modifications à la direction du vent sont apportées, et les nuages sont déplacés sur la carte.

5.2 Phase de préparation des opérations aériennes. Les avions sont parés, armés le cas échéant, et disposés en formations aériennes. Les mouvements envisagés sont planifiés et tracés en secret sur la carte tactique de chaque joueur.

5.3 Phase de préparation du mouvement des escadres. Le mouvement des TFs est planifié et tracé en secret sur la carte tactique de chaque joueur.

5.4 Phase de filature. Les TFs et les formations aériennes qui parviennent à suivre le déplacement de TFs adverses, ainsi que ces dernières, sont déplacés sur la carte à l'aide des marqueurs correspondants.

5.5 Phase de mouvement des escadres. Les TFs qui ont été perdus de vue par l'ennemi, ou qui n'avaient pas été découvertes exécutent le mouvement planifié durant la phase n°3 (tout simplement, les mouvements planifiés sont considérés comme exécutés). Chaque joueur, le cas échéant, déplace sur la carte celle ou celles de ses escadres dont il souhaite révéler la position. Il fait de même pour celle ou celles qui se trouvent dans une position où elles peuvent être observées.

5.5.1 Détermination de l'initiative. Les joueurs déterminent qui aura l'initiative dans les mouvements aériens.

5.6 Mouvements aériens. Le joueur qui a l'initiative déplace sur la carte ou sur la carte tactique l'ensemble de ses formations aériennes. L'autre joueur fait ensuite de même.

5.7 Phase de combat. Tous les combats sont résolus, les uns après les autres, en suivant l'ordre requis pour chacun d'entre eux.

5.8 Phase de réparation. Il est procédé à des réparations sur les bases endommagées.

5.9 Déplacement du marqueur de temps indiquant la fin du tour de jeu.

6 METEOROLOGIE

6.1 La phase de météorologie est la première de chaque tour, le premier tour excepté.

6.2 Direction du vent:

6.2.1 Au début de chaque jeu, un marqueur de vent est placé dans l'hexagone directionnel de chaque secteur de la carte, dans la direction indiquée par la flèche.

6.2.2 Tous les 6 tours (marqués par un * sur le tableau Temps), la direction du vent doit être vérifiée dans chaque secteur, à l'aide d'un dé: le résultat est donné par la table des Changements de vent. Les marqueurs vent sont, s'il y a lieu, déplacés dans le sens indiqué.

6.3 Les marqueurs nuages sont disposés au début du jeu, selon les indications du scénario. Deux types de dispositions sont possibles:

6.3.1 Masses nuageuses dispersées: Placer 4 marqueurs nuages dans chaque hex directionnel. Puis, pour chacun de ces marqueurs, lancer un dé. Le chiffre obtenu indique à la fois le nombre de cases dont il faut déplacer le marqueur, et la direction de ce déplacement. Ex: si le joueur obtient "4", il déplace le marqueur de 4 hexagones dans la direction n°4.. on procède ensuite de même pour tous les marqueurs de chaque secteur.

6.3.2 Front nuageux: placer 3 marqueurs nuages en ligne dans chaque secteur, selon un axe Sud-Ouest / Nord-Est (directions 2 et 5). Le premier dans l'hex directionnel, les deux autres respectivement à sa gauche et à sa droite, à une distance de 5 hex. Puis rouler un dé: la ligne est déplacée dans son ensemble selon les indications du dé (Cf. 6.3.1).

6.4 Chaque tour impair après le début du jeu, les marqueurs nuages sont déplacés d'une case dans la direction du vent. Si un marqueur sort d'un secteur, il est replacé sur la carte selon les indications de la Table spéciale des mouvements nuageux (Cloud Movement Table), et le chiffre obtenu au dé. Un marqueur peut ainsi soit être replacé dans un autre secteur, soit être réaffecté au même secteur. Dans tous les cas, la détermination de la nouvelle position se fait selon les règles applicables aux masses nuageuses.

6.5 Dimension des masses nuageuses: chaque marqueur détermine autour de lui une zone nuageuse couvrant deux hex dans toutes les directions. Tout hex soumis en même temps à l'influence de deux masses nuageuses différentes est considéré comme une zone soumise à une dépression tropicale.

6.6 Effets des masses nuageuses: aucun avion ne peut pénétrer dans une dépression. Si, après la phase météorologie, une formation aérienne se trouve être dans une telle zone, elle doit la quitter par la route la plus courte avant d'entamer tout autre mouvement. Les avions contraints d'atterrir dans une dépression se voient appliquer la Charte d'atterrissage de Nuit (Night Landing Chart). S'il fait nuit à ce moment, le chiffre obtenu au dé est diminué d'1 (Cf. 14.10).

Si une escadre (TF) commence un tour de jeu dans une dépression, son facteur de mouvement est réduit à 0 durant ce tour. Si elle y entre au cours de son déplacement, elle doit s'y immobiliser immédiatement pour le reste du tour.

Les masses nuageuses normales n'affectent aucunement les mouvements des unités.

6.7 Effets sur les possibilités d'observation. La Table d'Observation opère des distinctions selon les différentes conditions météorologiques rencontrées. Si une unité se trouve dans une masse nuageuse, et qu'elle cherche à observer, le chiffre indiqué par le dé est majoré de 1. Une unité ne peut rien voir dans une zone de dépression. Une unité qui commence le tour dans une dépression ne pourra rien observer durant tout ce tour, et ne peut non plus être observée.

6.8 Effets sur les filatures. Si une escadre est suivie ("filée") par une autre escadre ou une formation aérienne, et qu'elle entre, au cours de son déplacement, dans une zone nuageuse, le résultat du dé d'observation est majoré de 1. Si elle pénètre dans une dépression, elle disparaît automatiquement aux yeux de ses poursuivants (Cf. 11.3).

6.9 Effets sur les combats. Aucun combat ne peut avoir lieu dans une zone de dépression. Les combats dans une masse nuageuse sont traités avec application de modifications aux jets des dés.

6.10 Effets sur les conditions de décollage à partir de porte-avions. Lorsque ces navires, au cours d'un même tour, lancent ou accueillent à l'appontage un nombre de facteurs aériens supérieur au potentiel de base dont ils disposent (Minimum Launch Factor, Cf 14.8), il leur est fait obligation de franchir un hex au moins contre le vent. Cette condition est présumée remplie s'il demeure dans le même hex ou ne se déplace que d'un hex.

6.11 Les cases assombries du tableau du temps écoulé (Time record chart) correspondent aux heures de nuit.

7 RECONNAISSANCE ET OBSERVATION.

7.1 Les joueurs tracent, en secret, la route de leurs unités cachées - non encore repérées par l'ennemi - sur leur carte tactique. Une unité doit pouvoir être observée pour qu'il y ait obligation de placer le marqueur correspondant sur la carte commune. Un joueur peut, à son gré, faire apparaître ou disparaître de la carte commune des unités non repérées.

7.2 Une unité repérée par l'adversaire doit immédiatement être disposée sur la carte (on désignera désormais ainsi la carte commune, l'expression "carte tactique" désignant les cartes sur feuillets).

7.3 Durant la phase de mouvement des formations aériennes, avant de déplacer celles de ses formations visibles sur la carte, le joueur dont c'est le tour indique laquelle ou lesquelles vont tenter une reconnaissance. Si une unité tente une reconnaissance, un dé est jeté pour savoir si sa tentative est couronnée de succès, selon la Table de reconnaissance (Search Table). Le dé doit être jeté pour chaque formation aérienne, et à chaque tour.

- 1.1.1 Si la table indique "S", la reconnaissance peut avoir lieu utilement.
- 1.1.2 Si la table indique "-", la reconnaissance ne donne lieu à aucune observation utile.
- 1.1.3 Si une formation aérienne commence le tour dans une zone nuageuse, on ajoute 1 au résultat du dé avant de consulter la Table.
- 1.1.4 Si une formation aérienne commence le tour dans une dépression, elle sera incapable d'observer quoi que ce soit durant ce tour.

1.2 Il n'y a jamais d'obligation à faire effectuer des reconnaissances à des formations aériennes. Une formation visible sur la carte peut parfaitement se déplacer sans rien chercher à observer. Mais attention: ce n'est pas parce qu'une unité ne cherche pas à observer, ou ne le peut pas qu'elle ne peut être elle-même observée par l'adversaire. Les deux choses sont tout à fait indépendantes.

1.3 Une escadre est toujours à même d'observer et de repérer des unités adverses.

1.4 Une unité qui peut observer utilement peut repérer toutes les unités adverses pouvant se trouver à portée de vue, à partir de son hex de départ comme à partir des hex parcourus lors de son déplacement - y compris l'hex de destination -. Toutes les unités (y compris les bases et les observateurs à terre) peuvent voir chacune des unités adverses qui se déplacent à portée de vue ou de détection radar.

1.5 Des unités repérées qui cessent de pouvoir être observées peuvent être retirées de la carte.

1.6 Lorsqu'une unité pouvant observer utilement se déplace, le joueur adverse doit signaler l'existence de toute unité lui appartenant ayant pu être repérée. L'observation est alors équivalente dans les deux sens, sous réserve des possibilités des unités dans ce domaine.

Exemple: Le joueur japonais déclare que sa formation aérienne n° 5 (10 Betty armés de bombes GP et 5 Zéro à basse altitude) en BB 14 tente une reconnaissance. Il lance le dé et obtient "1". Une observation utile est donc possible, et le temps est clair. Une escadre alliée (TF3 comportant le CV Lexington, le BB South Dakota, le CA San Francisco, et 10 DD) est en BB 17, mais non encore repérée. La FA 5 japonaise entre en BB 15: le joueur allié doit dire qu'une escadre a été aperçue en BB 17, et il place un marqueur TF dans cette case (condition d'observation: 1 - voir 7.12). Du même coup, il peut à son tour observer la FA japonaise (mais la condition 1 ne lui apporte rien de plus).

Le joueur japonais continue ensuite son déplacement, et entre en BB 16. Le joueur allié doit alors préciser que ce dernier peut observer une TF comptant de 7 à 20 navires, parmi lesquels un ou plusieurs porte-avions, des navires de bataille, et des bâtiments secondaires (la condition d'observation est en effet désormais: 2). Dans le même temps, le joueur japonais doit indiquer qu'il dispose d'une FA, comportant de 8 à 22 avions, bombardiers et intercepteurs. Le joueur japonais continue ensuite son déplacement et va en BB 17. La condition d'observation est maintenant: 3. Le joueur allié doit indiquer que son escadre comporte exactement 13 navires, dont un porte-avions et deux navires de bataille. Quant au

joueur japonais, il doit préciser que sa formation aérienne comporte 15 avions, dont 10 bombardiers.

7.4 Seules des unités visibles sur la carte peuvent observer d'autres unités. Cependant, les bases et les observateurs à terre sont toujours considérés comme étant sur la carte. Les observateurs à terre peuvent repérer automatiquement toute unité adverse franchissant un hexagone terrestre ou partiellement terrestre de l'île sur laquelle apparaît le symbole les représentant. Exception: les bases sont à l'abri de toute observation.

1.1.1 La condition d'observation des observateurs terrestres est 3 si la formation aérienne se trouve dans un ciel clair, 1 seulement si elle se trouve dans les nuages.

1.1.2 Si la formation aérienne est dans un hexagone partiellement maritime, les conditions d'observation sont 2 par temps clair, 1 s'il y a des nuages. La condition d'observation est toujours de 1 dans les hexagones maritimes adjacents à la terre pleine ou à des hexagones partiellement maritimes.

1.1.3 Pour l'observation des navires, la condition d'observation est 2 pour les cases partiellement terrestres, de 1 pour les cases de pleine mer adjacentes.

1.1.4 Cas particulier: En Nouvelle-Guinée, les observateurs à terre japonais ne peuvent voir au delà de la ligne de crête terminée par une ligne en pointillés, tandis que les alliés peuvent observer sur l'ensemble de l'île.

1.2 Certaines unités (bases terrestres ou navires) peuvent, selon les scénarii, disposer de radars. Si tel est le cas, leur observation n'est affectée ni par la nuit ni par les nuages, et porte jusqu'à trois cases de distance. Réserve: ces règles ne valent que pour les avions à haute altitude. Le radar est inutile contre les avions volant à basse altitude. La condition d'observation radar est: 1.

1.3 La table d'observation s'utilise en croisant les rangées des unités observatrices et observées avec les colonnes de distance. Pour déterminer la distance entre les unités, on compte en partant de l'hexagone dans lequel se trouve une unité, jusqu'à celui, NON COMPRIS, dans lequel se trouve l'unité adverse. Ainsi, si deux unités adverses se trouvent dans la même case, la distance est: 0. Si les unités sont adjacentes: 1. Si elles sont séparées par un hexagone: 2. Si elles sont séparées par deux hexagones: 3. Noter que la Table d'observation est différente selon qu'il fait jour ou nuit.

1.4 Les conditions d'observation.

1.4.1 Condition 1 - Il est seulement dit au joueur qui observe qu'il y a quelque chose dans l'hexagone, et s'il s'agit d'une formation aérienne ou d'une escadre. Il ne lui est pas précisé s'il y en a une ou plusieurs de chaque.

1.4.2 Condition 2 - Le joueur qui observe est renseigné sur le nombre exact de FA ou de TF, sur le type et le nombre total des navires et avions présents (par "type" d'avions on entend seulement bombardiers ou intercepteurs). Toutefois, le joueur observé peut déformer la vérité et augmenter ou diminuer ces chiffres de 50%. Il

peut annoncer deux FA ou TF là où il n'y en a qu'une, ou le contraire. Il ne précise aucunement le nombre de navires ou d'appareils de chaque type.

1.4.3 Condition 3 - Le joueur qui observe est renseigné de façon exacte sur la nature et le nombre des avions et navires adverses. Seul reste dissimulé le NOM des appareils et des navires présents.

IMPORTANT

Pour l'application des règles ci-dessus, les types d'avions et de navires sont ainsi distingués:

CVs, CVLs: porte-avions.

AVs, CAVs, BBs, CAs, CLs: navires de bataille.

DDs, PGs, AOs, APs, APDs: bâtiments secondaires.

SSs: Sous-marins.

Avions armés: bombardiers.

Avions non-armés: intercepteurs.

7.5 A moins que l'unité qui observe dispose de radars, l'altitude des avions n'est révélée qu'en condition 3, ou au début d'un combat aérien. Si des radars sont utilisés, et que les avions observés sont à haute altitude, une condition d'observation 1 ou 2 suffit.

7.6 Les avions au sol ou sur porte-avions ne peuvent être observés qu'en condition 3. De plus, seuls les appareils "parés à décoller" (Ready Box), ou "venant d'atterrir" (Just Landed) peuvent être observés, sans que soit précisé leur nombre ni leur type. Les avions en "préparation" (Readying Box) ne peuvent jamais être observés.

7.7 Le nom des navires et des appareils n'est révélé qu'au début du combat dans lequel ils sont engagés. Si aucun bombardier ne survit à la phase d'interception, le nom des navires qui étaient visés reste caché.

1.1.1 La situation exacte des avions et leur nombre exact sur une base ou un porte-avions ne sont jamais révélés, sauf si c'est nécessaire à la résolution des combats. Il en va de même pour une éventuelle dispersion des avions sur une base.

1.1.2 Le fait qu'un navire soit au mouillage n'est révélé qu'au début du combat aérien. Le camp auquel il appartient doit alors spécifier son type et son nom.

1.2 Il n'est jamais obligatoire de disposer sur la carte le marqueur exact d'une escadre ou formation aérienne. N'importe quel marqueur de la même catégorie peut être utilisé (FA pour FA, TF pour TF). Par contre, si une TF est repérée en même temps qu'une FA, un marqueur de chaque type est disposé dans l'hexagone intéressé. IMPORTANT: si, durant la phase de filature, de mouvement des escadres, ou de mouvement des formations aériennes, une réorganisation des forces observées est accomplie, les changements doivent être portés à la connaissance du joueur qui observe (sous réserve, naturellement, des conditions d'observation existantes).

1.3 Le joueur qui n'a pas l'initiative ne peut pas disposer de lui-même sur la carte des formations aériennes ou des escadres pendant les déplacements aériens de son adversaire. Il ne peut, avant son tour, engager aucune interception. Il ne peut observer qu'avec celles de ses unités qui sont elles-mêmes observées par l'autre camp.

1.4 Le fait d'observer ne coûte aucun point de mouvement supplémentaire.

2 PREPARATION DES OPERATIONS AERIENNES.

2.1 Les indications relatives aux capacités aériennes des navires ou des bases sont portées sur leur Tableau d'Opérations. Les indications relatives à l'autonomie en vol et au facteur de mouvement des avions sont portées au verso de l'une des cartes tactiques (Air Record Sheet).

2.2 La capacité maximum des navires et bases (MC) détermine le nombre maximum de facteurs aériens pouvant se trouver simultanément sur ce navire ou cette base. Le symbole "8" renversé, (infini) indique une capacité illimitée.

2.3 Le facteur de Lancement (LF) détermine le nombre d'avions pouvant être lancé d'un aéroport ou d'un navire dans un même tour. Son respect est impératif. Le LF peut être réduit par des dommages subis à la suite de bombardements (14.8).

2.3.1 Le Facteur de Lancement de base (Minimum Launch) est indiqué à droite de la barre inclinée "/", à la suite de l'abréviation "LF". Si le nombre des facteurs aériens lancés ne dépasse pas ce chiffre, seul le Facteur de base est utilisé.

2.3.2 Le Facteur de Lancement opérationnel (Normal - NL) est indiqué à gauche de la barre inclinée "/" . Il est utilisé chaque fois que le nombre d'avions lancé est supérieur au facteur de base.

2.3.3 Le Facteur de Lancement maximum est le double du facteur normal. Il est utilisé chaque fois que le nombre des facteurs aériens lancé dépasse le Facteur opérationnel (Normal Launch).

Exemple: le Lexington dispose d'un LF de 11/3. De 1 à 3 avions lancés, le facteur utilisé est celui de base, de 4 à 11, l'opérationnel, de 12 à 22, le maximum.

7.8 Les avions ayant utilisé les seuls points du Facteur de base peuvent se déplacer du nombre total de cases autorisé. Ceux qui ont utilisé les points du Facteur opérationnel ne peuvent se déplacer que de la moitié de ce nombre (arrondi au dessous). Ceux qui ont utilisé les points du Facteur maximum doivent demeurer dans le même hexagone. Dans de tels cas, même pour des avions identiques, le joueur doit former plusieurs formations aériennes. S'il décide de n'en former qu'une seule, son mouvement est celui des avions ayant utilisé le Facteur le plus élevé. Par ailleurs, si des atterrissages ou appontages se produisent dans le même temps que des décollages, le LF est diminué d'autant de point que de facteurs

aériens se posant, ceux-ci ne pouvant en tout état de cause jamais être supérieurs en nombre au LF.

Exemple: Le Lexington a lancé 3 FA (n°2, 3, et 4). La FA 2 (1 Avenger) utilise un point du facteur de base et se déplace de son entier facteur de mouvement. La FA 3 (10 Dauntless) utilise les points du Facteur opérationnel et se déplace de la moitié de son facteur de mouvement. La FA 4 (5 Wildcat) utilise les points du Facteur Maximum, et doit demeurer sur l'hexagone de départ. Le joueur aurait pu aussi bien placer dans un même formation aérienne les Dauntless et Wildcat mais celle-ci aurait alors été contrainte de demeurer toute entière sur place.

7.9 Feuille de route des formations aériennes (Air Record Sheet).

1.1.1 Il est impératif de remplir au fur et à mesure des décollages et atterrissages la Feuille de route. Cette opération intervient au cours de la phase de préparation des opérations aériennes. Tout mouvement inscrit doit être exécuté dans la phase de mouvement.

1.1.2 Les facteurs aériens sont placés dans des cases vides du Tableau des opérations aériennes.

1.1.3 Le joueur note en haut de la colonne correspondante le lieu de décollage de la FA (ex: TF4 ou Lae).

1.1.4 Il trace ensuite un X à l'intersection de la rangée portant l'heure de décollage.

1.1.5 Il consulte ensuite la Table des spécifications techniques des avions (Plane Data Chart), pour connaître l'autonomie en vol des appareils ayant décollé. Il décompte alors dans la colonne de la FA un nombre de cases équivalent au nombre d'heures d'autonomie - y compris la case de l'heure de départ. Dans la dernière case il inscrit l'abréviation désignant le type d'appareil: est ainsi indiquée l'heure limite d'atterrissage. Si plusieurs avions différents se trouvent dans une même formation, et que leur autonomie diffère, deux ou plusieurs cases d 'heure d'atterrissage sont remplies.

1.1.6 S'il arrive que, dans une même formation aérienne, des avions du même type décident d'atterrir (ou doivent atterrir) à des heures différentes, on utilise la même règle que celle exposée en 4.1.3, afin de pouvoir les distinguer entre eux.

1.2 Le facteur de préparation (Readying Factor - RF) détermine le nombre de facteurs aériens pouvant être pris en charge par les installations de bord ou au sol. Chaque fois qu'un facteur aérien est déplacé de la case "vient d'atterrir" (Just Landed) à la case "préparation" (Readying), ou de cette dernière à la case "paré à décoller" (Ready), un facteur de préparation est dépensé. Aucun avion ne peut effectuer plus d'un mouvement en un seul tour. Chaque joueur doit prendre soin de ne jamais dépasser les RF de ses bases ou navires.

1.3 Armement en bombes ou torpilles. Un facteur aérien peut être armé lors de son passage de la case "préparation" à la case "paré à décoller": on place alors le marqueur correspondant à la bombe choisie sur le marqueur facteur aérien. La Table de puissance de Feu (Air Hit Table) indique quels types de bombes ou de torpilles peuvent emporter les bombardiers, type par type, ainsi que la puissance de feu potentielle correspondante. Un facteur aérien ne peut emporter qu'un type de bombe à la fois. Un bombardier peut être placé sur la case "paré à décoller" sans être armé. Cependant, si le joueur décide de l'armer par la suite, il lui faudra revenir en "préparation" avant d'être à nouveau "paré". La même règle s'applique lorsqu'un joueur veut changer l'armement d'un bombardier déjà équipé - ce qui représente donc deux heures de délai -...

1.4 Les avions présents sur une base peuvent être dispersés afin d'être moins vulnérables aux bombardements. Disperser un facteur aérien coûte un facteur de préparation. Le rendre à nouveau disponible en coûte un également. Seuls les avions situés en case "préparation" peuvent être dispersés. Lorsqu'un avion est rendu à nouveau disponible, il ne peut être placé dans la case "paré" durant le même tour. Des avions peuvent commencer le jeu dispersés.

1.5 Restrictions à l'accueil des avions (Plane Handling - PH). Un avion ne peut atterrir ou se poser que sur une base ou un navire en mesure techniquement de l'accueillir. Les porte-avions ne peuvent accueillir que des avions spécialement équipés (pions marqués d'un point noir). Les porte-hydravions ne peuvent accueillir que des hydravions portables (float planes). Les bases aériennes de type LP (land planes) peuvent accueillir les avions normaux et les avions embarqués, mais pas les hydravions. Les bases de type SP peuvent accueillir tous les hydravions, mais seulement les hydravions (Exception: voir 12.7.3).

1.5.1 Avions embarqués: Avenger, Dauntless, Devastator, Wildcat, Judy, Kate, Val et Zero.

1.5.2 Hydravions portables: Dave, Jake, Pete, Rufus.

1.5.3 Avions basés à terre: B-17, A-20, B-25, B-26, P-38, P-39, P-40, Beaufighter, Beaufort, Hudson, Avenger, Dauntless, Wildcat, Betty, Nell, Kate, Val, et Zero.

1.5.4 Grands Hydravions: Catalina, Emily, Mavis.

1.6 La séquence des opérations aériennes est la suivante:

1.6.1 Déplacement des facteurs aériens de la case "préparation" à la case "paré", en les armant si souhaité. Récupérer les avions éventuellement dispersés.

1.6.2 Constitution des formations aériennes, y compris avec les avions qui viennent de passer de la case "préparation" à la case "paré".

1.6.3 Déplacement des facteurs aériens de la case "vient d'atterrir" à la case "préparation".

1.6.4 Déplacement éventuel de la case "paré" à la case "préparation". Dispersion.

1.7 Réorganisation des formations aériennes. Toute FA peut être divisée en deux ou plusieurs FA, ou être incorporée dans une autre FA - à condition que cette réorganisation se déroule au dessus d'une base aérienne ou d'une case occupée par un porte-avions. Les réorganisations ont lieu durant la phase de mouvement des formations aériennes.

1.8 Seuls certains avions peuvent accomplir certaines missions.

1.8.1 Les avions suivants peuvent être utilisés soit comme intercepteurs, soit comme escorteurs, soit comme bombardiers: Zero, P-38, P-39, P-40, Beaufighter, Wildcat.

Peuvent être utilisés comme intercepteurs (mais uniquement à basse altitude), ou bombardiers: Avenger, Dauntless, Judy, Val.

1.8.2 Si un facteur aérien peut servir soit comme intercepteur soit comme escorteur, et qu'il se trouve dans une formation aérienne comportant des bombardiers, il doit être considéré comme un escorteur. S'il se trouve dans une formation aérienne sans bombardiers, il est intercepteur.

1.8.3 Les autres types d'appareils ne peuvent servir que comme bombardiers.

1.8.4 Si un avion a décollé armé d'une bombe, il ne peut être utilisé que comme bombardier, même après avoir largué cette dernière, et jusqu'à ce qu'il ait atterri. Un bombardier ne peut effectuer qu'une attaque: il doit ensuite retourner se poser et réarmer s'il souhaite lancer une seconde attaque.

1.8.5 Des avions seulement bombardiers peuvent voler non-armés. Ils ne peuvent alors prendre l'initiative d'aucun combat.

2 NOMBRE D'UNITES PAR HEXAGONE.

Il n'y a aucune limite au nombre d'unités par hexagone, sous réserve des capacités maxima évoquées ci-dessus pour les escadres et les cases bases ou porte-avions (Cf. 4.1.1 et 8.2.).

8 PHASE DE PREPARATION DU MOUVEMENT DES ESCADRES.

8.1 Le mouvement de chaque escadre est indiqué, à chaque tour, sur la carte tactique, même pour celles qui n'ont pas été observées par l'adversaire.

8.2 Les mouvements sont indiqués par une inscription au stylo ou crayon, de la façon suivante: le n° de l'escadre est porté dans l'hex de départ, puis on trace une flèche décrivant le déplacement, en spécifiant le n° du tour. On n'inscrit rien pour une escadre qui demeure immobile.

9 FILATURE ET SURVEILLANCE.

9.1 Des unités avions et escadres peuvent tenter de "filer", c'est-à-dire de ne pas perdre de vue une escadre ennemie. Une formation aérienne ne peut jamais être filée.

9.2 Ces unités doivent, pour tenter de "filer" une escadre, être en condition d'observation n° 2 ou 3 par rapport à celle-ci.

9.3 Au début de la phase de filature, chaque joueur désigne la ou les escadres qu'il souhaiterait filer.

1.1.1 Il désigne ensuite l'unité qui va tenter l'opération, lance un dé, et consulte la table de Filature (Shadow Table). "S" signifie que la tentative est couronnée de succès, "-" qu'elle a échoué.

1.1.2 Si l'escadre à "filer" a pénétré ou se trouve dans une zone nuageuse, le résultat du dé doit être augmenté d'1.

1.1.3 Si l'escadre à "filer" a pénétré dans une zone de dépression, la tentative est automatiquement infructueuse.

1.2 Une seule unité (FA ou escadre) par tour peut tenter de filer une même escadre adverse.

1.3 Les escadres "filées" (tentative réussie par l'adversaire) sont déplacées sur la carte selon les prévisions de la carte tactique, sans changement. Les unités exécutant la filature sont déplacées librement, sous réserve de ce qui suit:

1.4 Elles peuvent s'éloigner ou se rapprocher, mais en aucun cas sortir de la zone d'observation minimale, où elles doivent demeurer quoiqu'il arrive.

1.5 Une unité qui s'est déplacée durant la phase de filature ne peut plus bouger durant les phases suivantes. Une unité qui a tenté une filature et qui a échoué ne peut plus ni bouger ni observer jusqu'à la fin du tour.

1.6 Si deux ou plusieurs escadres cherchent à se filer mutuellement, elles y parviennent automatiquement. En ce cas, on détermine tout de suite l'initiative, pour savoir qui déplace d'abord son unité.

1.7 Si une escadre éclate en deux ou plusieurs escadres, et que le joueur adverse cherche à filer l'escadre initiale, il doit lui être précisé qu'un éclatement a lieu, en donnant les détails correspondant à la condition d'observation en vigueur.

2 EXECUTION DES MOUVEMENTS D'ESCADRES.

2.1 Les escadres qui n'ont pas bougé durant la phase de filature sont déplacées, c'est à dire que l'on considère que les mouvements indiqués sur la carte tactique sont désormais achevés. Les escadres observées sont déplacées sur la carte. Une escadre non observée peut être, au choix du joueur, placée sur la carte au début, au milieu, ou à la fin de son déplacement.

2.2 Chaque navire dispose d'un facteur de mouvement (MF) à respecter. Un MF de 2 signifie que le navire peut se déplacer de deux hexagones par tour. On n'est jamais obligé d'utiliser l'intégralité du MF. Le MF peut être affecté par des coups au but reçus par le navire (Cf 21-2-1).

2.3 Deux ou plusieurs escadres peuvent toujours être combinées selon le souhait des joueurs, dès lors qu'elles se trouvent dans la même case: une escadre peut être scindée en deux escadres ou plus, et inversement. Cette réorganisation intervient durant la phase de mouvement des escadres.

2.4 La vitesse de déplacement d'une escadre est toujours celle du navire le plus lent entrant dans sa composition.

2.5 Les escadres se déplacent dans n'importe quelle direction, case par case. Elle ne peuvent franchir des lignes de récifs, ni naturellement, des cases de terre pleine.

2.6 Une escadre peut être déplacée hors de la carte de jeu. Mais elle disparaît alors définitivement, et ne peut y être réintroduite ultérieurement. Ce peut être parfois la seule manière de lui éviter d'être coulée: le joueur adverse ne marque aucun point dans cette hypothèse!

2.7 Mouillages.

2.7.1 Les navires ne peuvent mouiller l'ancre que dans des cases mi-terre mi-mer. Un navire ne peut jeter l'ancre et bouger le même tour. On place un marqueur "Ancre" sur le navire ancré. Lever l'ancre prend également un tour, durant lequel le navire ne peut bouger.

2.7.2 Certains navires d'une même escadre peuvent être ancrés, d'autres non. Si tous les navires d'une escadre sont ancrés, on place le marqueur sur le pion TF lui-même.

2.7.3 Les AV et CAV doivent mouiller pour établir une base temporaire d'hydravions. Cette base est considérée comme établie le tour même où l'ancre est jetée. Un porte-hydravions à l'ancre voit sa capacité d'accueil (MC) doublée, ainsi que son facteur maximum de lancement (note: les facteurs normal et minimum reste le même). Surtout, il peut désormais accueillir tous les types d'hydravions et non plus seulement les portables.

2.7.4 Les transports (AP, et APD) doivent être au mouillage avant de pouvoir débarquer leur chargement. Les débarquements de troupes ne peuvent se faire que dans les cases indiquées dans chaque scénario. Huit tours (consécutifs ou non) sont nécessaires pour le déchargement complet d'un transport, lequel marque à chaque tour les points de victoire correspondants. Si un transport est coulé, sa valeur en points de victoire est diminuée en proportion du nombre de tours durant lesquels il a pu auparavant décharger (voir table).

2.8 Il peut arriver que deux escadres ennemies se trouvent dans la même case sans que l'un ni l'autre des joueurs ne le sache! Un combat naval ne peut se produire qu'entre unités observées, et seulement si elles se trouvent dans la même case.

3 INITIATIVE

L'initiative est déterminée par un jet de dé de chaque joueur, l'emportant le résultat le plus élevé. En cas d'égalité, obtient l'initiative le joueur qui ne l'avait pas le tour précédent. Le joueur qui a l'initiative déplace ses avions en premier durant la phase des mouvements aériens.

10 MOUVEMENTS AERIENS

10.1 Cette phase est la seule durant laquelle les opérations ne soient pas simultanées. Le joueur qui a l'initiative déplace ses formations aériennes, puis, lorsqu'il a terminé, l'autre joueur fait de même.

10.2 Les mouvements doivent être effectués dans l'ordre suivant:

1.1.1 Atterrissages. Les avions qui atterrissent sont placés sur la case "vient d'atterrir" (Just Landed) des bases ou navires, selon les cas.

1.1.2 Déplacement sur la carte des FA qui s'y trouvent déjà et y resteront pour ce tour.

1.1.3 Exécution (réputée alors réalisée) des mouvements planifiés à l'avance sur la carte tactique. Cette opération est donc instantanée en termes de jeu.

1.1.4 Décollage des nouvelles formations aériennes destinées à être placées sur la carte. Placement des formations qui, quoique déjà en vol, n'apparaissent qu'à présent sur la carte.

1.1.5 Retirer de la carte toutes les formations qui peuvent en disparaître parce que non observables.

1.2 Chaque facteur aérien dispose d'un facteur de mouvement à ne jamais dépasser. Chaque case franchie suppose la dépense d'un point de mouvement.

1.3 Le facteur de mouvement d'une FA est toujours celui du facteur aérien le plus lent.

1.4 Le mouvement se fait dans n'importe quelle direction, de case en case.

1.5 Les joueur peuvent déplacer toutes leurs FA, ou aucune. Mais toute formation aérienne prévue au décollage doit effectivement décoller, quitte à rester simplement au dessus de sa base.

1.6 Les déplacements de FA sur la carte tactique se font comme ceux des escadres. Le pion FA correspondant est placé sur la case "en vol" (In Flight) de la base ou navire de décollage.

1.7 Selon la façon dont le décollage s'est effectué, le facteur de mouvement des facteurs aériens de la première heure de vol peut être affecté de diverses manières.

1.7.1 Si le nombre de facteurs qui décolle est égal ou inférieur au facteur minimum de lancement (m.LF), ces facteurs peuvent se déplacer de leur entier potentiel de mouvement.

1.7.2 Si le nombre de facteurs aériens est compris entre le m.LF et le facteur normal, les facteurs ne peuvent se déplacer que de la moitié de leur potentiel.

1.7.3 Si le nombre de facteurs aériens est compris entre le Facteur normal de lancement et le facteur Maximum (M. LF), ces facteurs aériens ne peuvent pas du tout se déplacer durant ce tour.

1.8 Le nombre total de facteurs aériens à décoller ou se poser durant un même tour ne peut excéder le facteur maximum de lancement de la base ou du navire considéré.

Exemple: Le Yorktown dispose d'un LF de 11/3. La FA n°20 (10 Dauntless), utilisant le facteur maximum (compris entre 11 et 22) et la FA n°21 (8 Avenger), utilisant le facteur normal (compris entre 11 et 3), viennent de se poser. Si le navire voulait lancer des avions ce même tour, il ne pourrait le faire que de la façon suivante: 4 en tout (3 facteurs sur le LF minimum, 1 sur le dernier LF maximum disponible).

NOTE IMPORTANTE: Il résulte de cette règle que pour poser en une seule heure plus d'avions que ne le permet le facteur minimum, il faut veiller à ce que chacun des avions supplémentaires n'ait pas à accomplir un trajet trop important. Si par exemple le Lexington veut recevoir 20 avions en même temps, les trois premiers pourront venir d'aussi loin qu'ils le peuvent, les 8 suivants ne pourront couvrir que la moitié de leur potentiel de cases avant de se poser, et les 9 derniers ne pourront se poser que s'ils étaient déjà au dessus du porte-avions!

10.3 Atterrissages de nuit: on utilise la charte spéciale, et on lance le dé. Si le résultat indiqué n'est pas "OK", l'avion manque son atterrissage et s'écrase. N'atterrir donc de nuit que s'il est impossible de faire autrement...

10.4 Bases situées hors de la carte: les formations aériennes qui décollent de ces bases n'entrent pas immédiatement sur la carte. Elles demeurent en vol dans la case "in Flight" jusqu'à ce qu'elles puissent entrer, et seulement par les hexagones indiqués, sur lesquels elles

doivent rester immobiles le tour de leur arrivée.. Le nombre de tours de vol "d'attente" varie selon l'éloignement des bases.

Exemple: La FA alliée n°2 (1 Catalina) décolle de Nouvelle-Calédonie à 5H. L'hexagone correspondant indique "N5" - 5 h de vol. La FA est laissée dans la case "in Flight" jusqu'à 9H compris. A 10H elle est placée sur l'hex 5N - et ne peut bouger -. A partir de 11H, elle peut se déplacer normalement.

10.5 La même procédure, mais inversée, s'applique lorsque la FA quitte la carte. Exemple: la FA n°2 atteint "5N" à 14H. Elle s'y arrête pour ce tour. A 15H elle est placée dans la Case "In flight" de Nouvelle-Calédonie. Elle se pose à 20H (...de nuit..).

10.6 Interception d'avions ennemis durant la phase de mouvements aériens. Une telle intervention n'est possible que dans deux cas:

1.1.1 Si au début de la phase un même hexagone contient des FA ennemies, il peut y avoir combat aérien - à condition que cet hexagone soit à deux cases au plus d'un porte-aéronefs ou d'une base terrestre. Seul le joueur disposant dans cet hexagone d'intercepteurs peut tenter d'ouvrir le feu: il lance alors le dé et consulte la table d'interception. Si le résultat est positif, le combat peut avoir lieu et l'autre joueur ne peut le refuser. Sinon, les avions attaqués sont censés avoir pu s'échapper. Lorsque les deux joueurs disposent d'intercepteurs et qu'ils sont d'accord pour le combat, il n'est pas besoin de lancer le dé. La suite se déroule selon les règles générales (Cf. 16) et peut concerner également les escorteurs et bombardiers présents dans l'hexagone.

Important: au dessus d'un navire ou d'une base, l'interception, si souhaitée, est toujours réussie, sans que l'on ait à consulter la table.

1.1.2 A n'importe quel moment durant les mouvements aériens, le joueur qui n'a pas l'initiative - et lui seul - peut intercepter une ou plusieurs FA ennemies qui viendraient à passer dans un hexagone où se trouvent une ou plusieurs de ses propres FA - à condition qu'un combat puisse se dérouler dans cet hexagone (cf. ci-dessus). Il jette alors le dé et consulte la Table d'interception.

1.1.3 Dans les deux cas précédents, l'interception n'est possible que si les FA se trouvent à la même altitude. En cas de doute, c'est à l'attaquant d'indiquer d'abord l'altitude de ses propres avions. Note: il peut y avoir deux interceptions croisées dans le même hexagone. Par ailleurs, tous les avions ne sont pas forcément engagés.

1.1.4 Des interceptions peuvent avoir lieu durant la phase de filature.

1.1.5 Un même joueur ne peut faire qu'une tentative d'interception par tour dans un même hexagone. Il n'y a aucune pénalité en cas d'échec.

1.1.6 Si une FA cherchant à intercepter une FA ennemie avec laquelle elle avait déjà été engagée le tour précédent, le résultat du dé est augmenté de 1.

1.2 Lâcher de bombes. Les bombardiers armés (c-a-d équipés d'une bombe ou d'une torpille) peuvent se débarrasser de leurs munitions à tout moment durant la phase de mouvement. Un bombardier encore armé qui cherche à atterrir ou apponter se voit appliquer la Charte des atterrissages de Nuit (s'il fait nuit, on retranche 1 au résultat du dé).

1.3 Les FA peuvent être à basse ou haute altitude, et doivent être placées dans la case correspondante du Tableau des opérations aériennes.

1.3.1 Dans une même FA, certains avions peuvent être à basse, d'autres à haute altitude.

1.3.2 Pour changer d'altitude une FA doit se déplacer d'une case au moins ou pas du tout.

1.3.3 Un avion ne peut atterrir que s'il entre dans l'hexagone de la piste à basse altitude.

1.3.4 Durant leur première heure de vol, les bombardiers armés ne peuvent monter à haute altitude.

1.3.5 Les avions ne peuvent franchir les montagnes qu'à haute altitude.

1.3.6 Un combat ne peut avoir lieu qu'entre avions à la même altitude.

1.3.7 Des avions à basse altitude ne peuvent être repérés par les radars.

1.4 Les escorteurs doivent être à la même altitude que les avions qu'ils escortent.

1.5 Lorsqu'un joueur dispose de FA avec des escorteurs et de FA avec des bombardiers - avec ou sans escorte - dans la même case, il peut répartir ses escorteurs comme il l'entend entre ses diverses FA.

1.6 Lorsque les deux joueurs se trouvent dans la situation précédente, ils doivent chacun, en secret, écrire sur une feuille de papier la mission précise qu'ils confient à chacun de leurs avions, avant que le combat ne débute. Ces instructions ne peuvent être ensuite modifiées et sont révélées simultanément. Le même intercepteur doit en effet choisir entre protéger les bombardiers amis, ou attaquer les bombardiers adverses.

1.7 Une formation aérienne qui demeure au dessus d'une escadre est placée dans la case "In Flight" ("en vol"). Le tour où elle quitte cette escadre, son potentiel de mouvement est diminué du nombre d'hex franchis par le porte-avions.

1.8 Sont interdits les mouvements aériens hors-carte entre différentes bases hors-carte.

1.9 Un joueur peut décider de détruire ses propres avions, et l'adversaire marque alors les points correspondants. Ceci peut être nécessaire en cas de dépassement de capacité d'un porte-avions, afin de pouvoir choisir quels avions sacrifier pour pouvoir en accueillir d'autres à l'appontage.

Ces avions sont définitivement éliminés.

2 COMBAT.

2.1 Les combats ne peuvent avoir lieu qu'entre unités situées dans la même case.

2.2 Il ne peut y avoir combat aérien que dans une case située au plus à deux cases d'une base ou d'un porte-aéronefs (porte-avions ou porte-hydravions CV, CVL, AV, AVL), ou dans laquelle se trouve une escadre (même composée d'un navire unique), et uniquement entre unités observées. Le combat n'est jamais obligatoire, mais une fois lancé, toutes ses phases doivent être accomplies.

2.3 Chaque unité dispose d'un potentiel de combat (BHT) différent selon la mission effectuée et le matériel employé. Le joueur qui attaque doit indiquer clairement quelles unités attaquent quelles unités avant de rouler le dé.

2.4 S'il y a combat dans plusieurs cases à la fois, l'ordre de résolution n'importe pas. Mais tous les types de combats doivent être achevés dans une case déterminée avant de passer à une autre case.

Chaque combat dans une case peut en effet comporter différentes phases.

2.5 Les phases possibles sont les suivantes.

- Air-Air.
- Anti-aérienne (sol-air ou mer-air).
- Attaque au sol (Air-mer ou Air-terre).
- Mer-mer.

10.7 IMPORTANT: tout facteur aérien engagé dans un combat dépense une heure supplémentaire de carburant. La feuille de vol doit être immédiatement ajustée en avançant l'heure finale d'atterrissage requis. Si plusieurs combats se déroulent durant la même heure, une seule heure de carburant est dépensée.

1.1.1 Les intercepteurs et escorteurs peuvent choisir de ne pas dépenser l'heure supplémentaire de carburant visée ci-dessus. Auquel cas, leur potentiel de combat (BHT) est diminué de 6., pour l'ensemble des combats de l'heure en cours.

1.1.2 Des bombardiers engagés seulement dans un combat Air-Air ne dépensent pas de carburant supplémentaire.

1.1.3 En revanche, ils sont contraints à la dépense supplémentaire pour tout bombardement ou lâcher de torpille. Seul le bombardement à haute altitude et à niveau n'entraîne pas cette dépense.

1.2 Une fois les phases de combat spécifiées en 15-5 achevées, il ne peut plus y avoir de combat dans la même case avant le prochain tour. Il n'y a donc, dans chaque case, qu'un seul combat global par tour.

2 COMBAT AERIEN (Air-Air).

2.1 Dans la phase de combat - c'est à dire après que tous les mouvements aient été effectués, l'affrontement est automatique si l'un des joueur peut et souhaite le déclencher. Il ne peut être refusé par les avions adverses situés dans la même case. La règle diffère donc ici de celle de l'interception. Un joueur peut choisir de n'engager que partie de ses intercepteurs, sauf si le joueur adverses dispose également d'intercepteurs. Auquel cas tous les avions doivent être engagés.

2.2 Un avion peut être engagé dans plusieurs combats aériens le même tour s'il y a eu interception. Il peut en effet avoir effectué plusieurs interceptions (dans des cases chaque fois différentes, rappelons-le) avant d'être engagé dans la phase principale de combat. Cependant, durant cette phase principale, il ne peut participer qu'à un seul combat Air-Air.

2.3 Chaque combat aérien comporte au maximum deux phases:

2.3.1 Intercepteurs contre escorteurs.

2.3.2 Intercepteurs contre bombardiers.

2.4 Le joueur attaquant peut diviser ses intercepteurs en deux groupes, l'un dirigé contre les escorteurs, l'autre contre les bombardiers. Si tel est le cas, on résout d'abord le combat limité aux intercepteurs escorteurs, sans participation des intercepteurs dirigés contre les bombardiers. Naturellement, le joueur peut plutôt décider de diriger tous ses intercepteurs contre les escorteurs. Mais il ne peut jamais ignorer ces derniers.

2.5 Intercepteurs contre escorteurs.

2.5.1 Les intercepteurs doivent se trouver à la même altitude que les escorteurs attaqués.

2.5.2 On totalise intercepteurs et escorteurs sans distinction de formations aériennes.

2.5.3 Le combat est simultané: les pertes sont retirées du jeu après que tous les avions aient tiré. LE DE EST ROULE UNE FOIS POUR CHAQUE CATEGORIE D'AVION, avec le BHT correspondant.

2.5.4 Chaque catégorie peut attaquer en bloc une catégorie ennemie, ou se diviser contre plusieurs catégories ennemies.

2.5.5 Les pertes sont retirées après que toutes les catégories aient tiré, et les points de victoire correspondants sont marqués.

2.6 Intercepteurs contre bombardiers.

2.6.1 L'altitude doit être la même.

2.6.2 Après le combat intercepteurs-escorteurs, trois cas peuvent se présenter:

a) le joueur attaquant dispose encore de deux fois plus au moins d'intercepteurs qu'il ne reste d'escorteurs. Dans ce cas, ces intercepteurs peuvent se joindre aux autres intercepteurs désignés initialement pour attaquer les bombardiers, (ou

procéder à cette attaque s'il n'y avait pas eu division en deux groupes). Le combat est réglé comme en 16-5 (les bombardiers répliquent en Air-Air).

b) c'est le joueur détenant les escorteurs qui dispose encore de deux fois plus au moins d'escorteurs survivants qu'il ne reste d'intercepteurs attaquants. Dans ce cas, aucun intercepteur, même ceux désignés initialement pour attaquer les seuls bombardiers, ne peut plus attaquer. Le combat aérien est alors achevé.

c) aucun des deux joueurs ne dispose du rapport indiqué ci-dessus. Dans ce cas, seuls les intercepteurs éventuellement désignés pour n'attaquer que les bombardiers peuvent le faire.

1.1.1 Le joueur avec les intercepteurs n'est jamais obligé d'attaquer les bombardiers, même après le combat intercepteurs-escorteurs.

1.2 Le combat intercepteurs-intercepteurs suit les mêmes règles qu'en 16-5, excepté que tous les avions doivent être engagés. Si un joueur disposant de bombardiers est attaqué par des intercepteurs adverses, et qu'il dispose également d'intercepteurs, il peut contraindre son adversaire à un combat intercepteurs-intercepteurs, ce qui revient à l'hypothèse 16-5 avec une grande différence toutefois: le joueur qui cherche à attaquer les bombardiers ne peut plus diviser ses intercepteurs en deux forces: tous doivent participer au combat.

1.3 Il peut y avoir deux combats simultanés et indépendants l'un de l'autre dans une même case, l'un à haute, l'autre à basse altitude.

1.4 Lorsque les situations décrites en 14-8 et 16-8 se produisent simultanément, il y a quatre combats différents à résoudre: deux à chaque altitude, les deux joueurs étant attaquant à tour de rôle.

1.5 Modificatifs aux lancers de dé.

1.5.1 Rappel: les intercepteurs et escorteurs dépensent une heure de carburant par tour de jeu durant lesquels ils participent à des combats. Leur potentiel de combat BHT est diminué de 6 s'ils choisissent d'éviter cette dépense.

1.5.2 Si le combat se déroule dans une zone nuageuse, tous les BHT sont réduits de 1.

1.5.3 Si le combat se déroule de nuit, tous les BHT sont réduits de 2.

1.5.4 Les avions suivants qui seraient armés de bombe ou torpille ont leur BHT réduit de 6 en cas de combat aérien: Wildcat, P-38, P-39, P-40, Beaufighter, Zero et Rufe.

2 COMBAT ANTI-AERIEN (DCA).

2.1 Le tir anti-aérien (tir AA) n'affecte que les bombardiers qui procèdent effectivement à une attaque anti-surface (base ou navire (s)). Un bombardier qui n'attaque pas n'y est pas sujet, même s'il se trouve au dessus des défenses anti-aériennes.

2.2 Avant tout tir AA, l'attaquant doit indiquer ses cibles. Il peut lancer tous ses bombardiers contre une seule cible, ou bien les diviser, pour attaquer plusieurs cibles à la fois, et peut attaquer toute cible située dans l'hexagone. Ces choix effectués, ils ne peuvent plus être modifiés.

2.3 Le défenseur procède alors au tir AA, avec un BHT de 4, qu'il s'agisse de bases ou navires.

2.3.1 Le défenseur ne peut tirer qu'une fois contre la même FA, mais il peut tirer de toute sa puissance contre chaque formation aérienne successive qui se présenterait. L'attaquant a donc toujours intérêt à grouper ses forces en une seule FA si possible.

2.3.2 Les navires d'une escadre ne peuvent tirer que contre les avions qui attaquent cette seule escadre, même si plusieurs escadres sont dans la même case.

2.3.3 Tout navire d'une escadre ancré dans une case comportant également une base terrestre peut combiner son tir avec cette base s'il n'est pas lui-même attaqué, et que celle-ci le soit.

2.3.4 Une base terrestre non attaquée peut également combiner son feu AA avec celui des navires ancrés dans la même case si ceux-ci sont attaqués.

2.4 La règle 17-3-1 vaut pour les bases comme pour les escadres.

2.5 Une base ou un navire ne peuvent diviser leur feu contre plusieurs catégories de bombardiers attaquants. Mais une escadre peut affecter à des cibles différentes le feu de chacun de ses navires et le combiner comme souhaiter. Aucune catégorie ni aucun avion ne peut être attaqué plus d'une fois par tour.

2.6 Il peut arriver que des avions du même type effectuent des bombardements de type différent au sein d'une même formation aérienne. Dans ce cas chaque type de bombardement est considéré comme effectué par un type différent d'avions pour la résolution du feu AA.

2.7 Modificatifs:

2.7.1 Si les avions visés sont à haute altitude, le BHT AA est diminué de 2 (BHT=2 au lieu de 4).

2.7.2 Si les avions visés sont dans les nuages, le BHT AA est réduit de 1.

2.7.3 Si le combat se déroule de nuit, le BHT AA est diminué de 2.

Tous ces modificatifs sont cumulatifs: ainsi, des bombardiers à haute altitude opérant de nuit ne peuvent être atteints par le feu AA.

3 BOMBARDEMENTS AIR-TERRE OU AIR-MER.

3.1 Le joueur attaquant doit maintenant exécuter les attaques annoncées, avec les appareils qui lui restent. Il ne peut ni modifier le choix des cibles, ni annuler le bombardement.

3.2 Exception faite de la règle 17-6, chaque catégorie d'avions donne lieu à un jet de dé séparé.

3.3 Types de bombardements.

3.3.1 Bombardements en piqué. Les bombardiers en piqué commencent leur attaque à haute altitude, où ils peuvent faire l'objet d'un combat aérien. Ils lâchent leur bombe à basse altitude, et c'est là qu'ils sont soumis au tir AA, sans pouvoir être désormais interceptés par des chasseurs adverses. Ils peuvent être équipés d'AP ou de GP.

18.128.107 Attaques à la torpille. Elles ont lieu à basse altitude, et ne peuvent être effectuées que par des avions torpilleurs.

1.1.1 Bombardements à altitude constante. Ils peuvent être effectués à haute comme à basse altitude, avec des GP ou des AP. Les bombardements à altitude haute et constante sont les seuls à ne pas entraîner de dépense supplémentaire en carburant.

1.2 Les bases situées hors-carte ne peuvent jamais être attaquées.

1.3 Modificatifs.

1.3.1 Si le navire visé est ancré, le BHT du bombardement est augmenté de 2.

1.3.2 Idem si le navire est immobilisé par un dommage.

1.3.3 Si la cible est dans une zone nuageuse, le BHT du bombardement est diminué de 2.

1.3.4 Si le bombardement a lieu de nuit, le BHT est réduit de 4.

2 COMBAT DE SURFACE (MER-MER).

2.1 Le combat de surface se déroule entre navires, ou entre bases et navires. Il n'est jamais obligatoire, mais si un joueur souhaite l'engager, l'autre ne peut le refuser. Tous les navires dans la case, même répartis en plusieurs escadres sont alors engagés.

2.2 Chaque joueur dispose l'ensemble de ses navires sur un endroit dégagé de la table. Après que chacun ait pris une exacte connaissance des forces de l'autre, les navires sont disposés SECRETEMENT en ordre de bataille.

2.3 Un navire peut-être placé dans l'une ou l'autre des trois positions suivantes:

2.3.1 Position d'attaque au canon (PAC). Le navire utilise alors ses seuls facteurs-canon (en bas à gauche du marqueur), et ne peut lancer de torpilles. Il peut être attaqué par les navires ennemis.

2.3.2 Position d'attaque à la torpille (PAT). Le navire ne peut alors utiliser que des torpilles, s'il en a, et peut être attaqué par les navires ennemis.

2.3.3 Position en retrait (PER). Le navire ne participe pas au combat et ne peut être attaqué par les navires ennemis en raison de l'écran formé entre eux et lui par les navires amis en PAC et PAT. Tous les navires ancrés ou immobilisés doivent être placés en PER.

2.4 Une fois les navires ainsi disposés, mais avant de révéler cette disposition, chaque joueur place, toujours secrètement, un dé sur la table affichant le chiffre de son choix. Tout est ensuite révélé: le total des deux dés détermine le BHT applicable au combat au canon.

2.5 Combat au canon. Chaque joueur totalise les facteurs-canons dont ils dispose en PAC. Puis il désigne ses cibles et la façon dont son feu est organisé.

2.5.1 Seuls peuvent tirer sur les cuirassés adverses (BB) les grands navires de bataille (BB, CA, CL, CAV). Cette réserve faite, le feu peut être divisé ou groupé comme bon semblera, contre les navires en PAC aussi bien qu'en PAT.

2.5.2 Le combat est alors résolu, avec le BHT déterminé plus tôt. Il est simultané, c'est à dire que tous les bateaux doivent tirer avant que soient comptabilisés les dommages.

2.5.3 Après que les attaques aient été menées à terme, les navires coulés sont retirés du jeu, ceux endommagés reçoivent un marqueur dommage correspondant. Les points victoire sont ensuite marqués.

2.6 Attaque à la torpille. Après le combat au canon, les navires en PAT restant ou encore en état de combattre peuvent lancer leur attaque à la torpille.

2.6.1 Les torpilles ne peuvent causer de dommages que si le BHT du combat au canon était égal ou supérieur à 10, de jour, à 7 de nuit. Dans le cas contraire, les torpilles sont bien lancées et dépensées, mais sans effet.

2.6.2 Le BHT pour les attaques à la torpille japonaises est de 15, celui des alliées de 10. Le combat à la torpille est simultané.

2.6.3 Chaque joueur totalise ses facteurs torpille (1 par navire) et les répartit librement entre les navires PAC ou PAT adverses.

2.7 Une fois les combats au canon et à la torpille achevés, chaque joueur compte combien il lui reste de facteurs-canon entre ses navires en PAC et en PAT. Si l'un des joueurs dispose

d'un potentiel triple au moins de celui de l'autre, il peut décider de lancer un combat de poursuite en forçant l'écran des PAC et PAT adverses, et d'attaquer les navires ennemis en PER. Dans le cas inverse, le combat prend fin pour ce tour.

2.7.1 S'il y a combat de poursuite, l'attaquant peut utiliser l'intégralité des facteurs-canon qui lui restent en PAC et PAT, alors que le défenseur ne peut utiliser que ceux de ses navires en PER.

2.7.2 Le BHT du combat de poursuite est celui du combat au canon initial.

2.7.3 Aucune attaque à la torpille ne peut être lancée dans un combat de poursuite.

2.8 Feuille d'approvisionnement en munitions.

2.8.1 Chaque navire dispose d'une quantité limitée de munitions, indiquée au dos de l'une des cartes tactiques. Chaque fois qu'un navire participe à un combat au canon, il dépense un nombre de facteurs-munition égal au BHT du combat. Lorsque ses facteurs-munitions sont épuisés, il ne peut plus tirer. S'il ne lui reste qu'un nombre de facteurs-munition inférieur au BHT utilisé, son potentiel en facteurs-canon est divisé par 2, et ses facteurs-munition ramenés à 0.

2.8.2 Les facteurs-munitions en torpilles sont également indiqués sur la feuille. Si un navire peut lancer des torpilles, il dépense toutes ses munitions en un seul combat.

2.8.3 Les DD et APD ne sont pas indiqués sur la feuille d'Approvisionnement. Leurs facteurs-canon sont dépensés en un seul combat, quel que soit le BHT. Ils disposent également de torpilles, dépensées elles aussi en un seul combat. On retourne les marqueurs pour montrer lesquels ont tiré, et on place un marqueur torpille sur ceux qui ont déjà utilisé ces munitions.

2.9 Bombardement de bases terrestres. Des navires situés dans la même case qu'une base terrestre peuvent pilonner cette base. Dans le même tour, un même navire ne peut à la fois participer à un combat naval et à un pilonnage, à moins qu'il ait été placé en PER et qu'il n'y ait pas eu de combat de poursuite. Un pilonnage n'est jamais obligatoire, et seul le joueur détenant les navires peut en prendre l'initiative.

2.9.1 Le BHT utilisé pour les pilonnages est de 8. Mais seuls les BB, CA, CL, CAV peuvent y participer.

2.9.2 Les résultats du bombardement sont déterminés par le total des facteurs-canon et le jet du dé. Chaque tir de pilonnage coûte 8 facteurs-munition, et on ne peut tirer qu'une fois par tour.

2.9.3 Si la base attaquée dispose d'un potentiel de défense (SF), elle peut répliquer avec le même BHT, et viser tout navire participant au pilonnage, même ancré.

2.10 Modificatifs:

2.10.1 Quel que soit le combat de surface, le BHT est augmenté de 1 contre un navire ou immobilisé par un dommage.

3 RESOLUTION DES COMBATS.

3.1 Chaque combat est résolu en croisant la rangée des BHT et la colonne des facteurs attaquant sur la Table des Résultats. Les BHT varient selon les avions et les différentes missions accomplies par ces derniers.

3.2 L'ensemble des modificatifs aux jets de dé sont listés sous la Table. Ils sont toujours cumulatifs. Mais le BHT minimum est de 1 (jamais nul), tandis que le maximum est 15.

3.3 Les chiffres dans les cases de résultats indiquent les coups au buts possibles. Pour chaque attaque un dé est jeté. Si le dé indique 3 ou 4, le résultat est celui de la Table. Si le dé indique 1 ou 2, le résultat de la table est minoré d'1. Si le dé indique 5 ou 6, le résultat de la table est majoré d'1. Si la Table indique *, seul un 6 au dé donne un coup au but.

4 DOMMAGES.

4.1 Chaque coup au but en combat aérien entraîne l'élimination d'un facteur aérien. Un coup au but non utilisé n'est jamais transférable dans un autre combat, ni accumulé.

4.2 Les coups au but sur les navires sont comptabilisés en plaçant sur le marqueur navire un marqueur dommage équivalent au nombre de dommages infligés. Lorsqu'un navire subit un nombre de dommages en tout égal ou supérieur à son facteur-dommage FD (le chiffre en haut à droite du marqueur), il est coulé et retiré définitivement du jeu. Les dommages subis affectent les capacités des navires de la façon suivante:

4.2.1 Si les dommages subis sont égaux ou supérieurs au FD, son potentiel de mouvement est réduit de moitié. Les navires avançant normalement de deux cases par tour n'avancent plus que de une case, et ceux qui ne pouvaient avancer que d'une case ne peuvent plus se déplacer qu'une fois tous les deux tours (on note alors s'il doivent le faire dans les tours pairs ou impairs). Les navires disposant d'un FD égal ou supérieur à 3 et qui subissent des dommages égaux à ce FD-1 (2 dommages pour un FD de 3, par exemple) sont immobilisés dans l'eau pour le reste de la partie (un DD ne peut donc jamais être immobilisé).

4.2.2 Chaque coup porté à un navire réduit son facteur-canon ainsi que son facteur-AA d'1 unité, s'il dispose de tels facteurs. La capacité à lancer des torpilles n'est jamais affectée.

4.2.3 Chaque coup porté à un porte-avions CV diminue également son LF de -3/-1. Exemple: un CV avec un LF de 10/3 est touché une fois. Son nouveau LF est 7/2,

c'est à dire qu'il ne peut plus lancer que 2 avions à plein rayon d'action au lieu de 3, 5 à 1/2 rayon d'action, et 7 à rayon d'action nul la première heure. S'il est touché deux fois supplémentaires, son LF devient 1/0. C-a-d qu'il ne peut plus lancer qu'un seul avion à 1/2 rayon d'action et 1 avion qui devra rester dans la case de départ toute la première heure).

- Chaque coup porté à un porte-avions léger CVL réduit son LF de -2/-1.

- Chaque coup porté à un porte-hydravion AV, CAV, ou à un BB réduit son LF de -1/-1. Aucun avion ne peut atterrir ni décoller sur un porte-aéronef dont le LF a été ramené à 0/0.

1.1.1 Chaque coup sur un porte-aéronefs élimine un facteur aérien parmi ceux qui y sont éventuellement présents à ce moment.

1.1.2 Si un porte-avions est coulé, tous les avions présents sont perdus et éliminés. Les points de victoire correspondants sont marqués normalement. Toutefois les avions ainsi perdus ne peuvent être pris en compte pour la détermination ultérieure des renforts de chaque joueur en cours de partie (Cf 22).

1.2 Les dommages subis par les bases terrestres sont comptabilisés par des marqueurs dommages correspondants, ou par des notes écrites, selon le choix des joueurs.

1.2.1 Chaque coup porté à une base diminue son LF de -2/-1, s'il s'agit d'une base LP (avions basés à terre), de -1/-1 s'il ne s'agit que d'une SP (rade pour hydravions).

1.2.2 Chaque coup sur une base élimine un facteur aérien sur cette base, s'il y en a. Exception: il faut deux coups pour éliminer un facteur aérien dispersé.

1.3 Les facteurs canon, AA, et LF des navires peuvent être réduits à 0 mais ne peuvent jamais être négatifs. Ces dommages ne peuvent jamais être réparés. (Option: le LF d'un porte-avions peut être réparé de 1/0 au bout de 12 heures, s'il ne fait entretemps l'objet d'aucune attaque, même ratée).

1.4 Les facteurs SF, AA, et LF des bases peuvent être réduits à 0 et même avoir une valeur négative qui est comptabilisée. Pour réparer, le joueur devra d'abord effacer cette valeur négative avant de récupérer ses facteurs S, AA, ou LF. Des points de victoire sont marqués pour chaque tour durant lequel la base a un LF négatif ou nul.

1.5 Important: si un porte-avions a des avions en case "Ready" ou en case "Just Landed" au moment où il est atteint par des bombardiers équipés d'AP ou de GP, les dommages infligés sont doublés. Il en va de même si des avions se trouvent dans la case "Readying" au moment où le porte-avions est touché par une torpille. Le nombre des avions perdus est également doublé.

1.6 Lorsque des porte-aéronefs ou des bases sont atteintes, les facteurs aériens éventuellement présents sont éliminés dans les conditions suivantes:

1.6.1 Si le bombardement est diurne et mené en piqué ou à basse altitude, c'est le joueur attaquant qui choisit les avions à éliminer.

1.6.2 Si le bombardement est nocturne, ou bien si les dommages sont infligés par une torpille, par un bombardement à haute altitude, ou à la suite d'un combat mer-mer, c'est le joueur attaqué qui choisit.

1.6.3 Dans les deux cas, les avions à éliminer sont d'abord pris dans la case "Ready" puis, lorsqu'elle est vide, dans la case "Just landed", puis dans la case "Readying". Les facteurs aériens dispersés sont éliminés ensuite seulement, s'il y a lieu, et un seul pour deux coups au but.

1.6.4 Lorsque c'est le joueur attaqué qui choisit, il se borne à informer l'attaquant des avions éliminés, sans lui dire ceux qui lui restent.

2 REMPLACEMENTS RESULTANT DE REORGANISATIONS.

2.1 Tous les avions perdus sont groupés à part à côté de la carte. Chaque jour, à 01H, chaque joueur reçoit des avions de remplacement, au début de la phase des opérations aériennes. Ces avions doivent être placés dans la case "Just Landed" des navires et bases intéressées.

2.2 Le nombre des avions de remplacement dépend du nombre des avions perdus le jour précédent. Il est de un pour trois avions éliminés. Les restes des divisions sont perdus. Les remplacements doivent être répartis le mieux possible entre les avions basés à terre et ceux basés sur porte-avions (c-a-d de la façon la plus représentative des pertes subies). Exemple: si un joueur a perdu 13 Zéros terrestres et 8 zéros embarqués, il pourra récupérer 4 zéros terrestres et 2 zéros embarqués.

2.3 Une fois les remplacements effectués, tous les avions non récupérés sont écartés définitivement.

2.4 Lorsqu'un porte-aéronefs est coulé, les avions présents perdus en même temps ne peuvent entrer en ligne de compte pour les remplacements ultérieurs. Ils sont définitivement écartés.

2.5 Les navires ne peuvent jamais être remplacés.

3 REPARATIONS.

3.1 Les bases endommagées peuvent faire l'objet de réparations durant la phase correspondante. On ne peut - sauf exception scénario - effacer qu'un dommage par tour. On change alors le marqueur dommage, et on prend note de l'accroissement éventuel des facteurs AA, SF, LF qui en résulte. Cet accroissement est de 2/1 pour le LF, 1 pour le AAF et SF.

3.2 Une base ne peut réparer un tour donné que si elle n' a pas été attaquée ce même tour.

3.3 Les spécifications maxima d'une base ne peuvent jamais être dépassées à la suite de réparations.

4 DUREE

4.1 On marque le passage de chaque heure de jeu, et on détermine si la prochaine sera une heure de jour ou de nuit.

5 POINTS DE VICTOIRE.

5.1 Les points de victoire sont déterminés par la Table correspondante. Il en est tenu un compte précis sur la carte à l'aide des marqueurs "points" .

5.2 Chaque scénario indique un score de victoire automatique. Si à la fin de chaque journée (à 24H) l'un des joueurs bénéficie d'un avantage en points égal ou supérieur à ce score, il a gagné, et le jeu prend fin immédiatement.

5.3 Dans le cas contraire, le gagnant est le joueur qui a le plus de points à la fin de la partie. Cependant, même dans ce cas, il faut avoir marqué au moins 50 points, faute de quoi il y a match nul.

5.4 Facteurs aériens perdus de façon non nécessaire. Chaque avion perdu rapporte normalement 2 Pts à l'adversaire. Cependant, si un joueur perd un avion par négligence - ou choix - en le laissant en l'air alors qu'il est à court d'essence, cette perte rapporte 10 pts à l'adversaire. Cette règle ne joue pas lorsqu'un avion est bien revenu à temps à sa base, mais que celle-ci a entre-temps été détruite ou endommagée au point de ne plus pouvoir l'accueillir. Ceci s'applique également en fin de jeu: tous les avions doivent alors être en mesure de regagner leur base, faute de quoi ils sont considérés comme perdus et 10 pts sont enregistrés pour chacun d'eux.

5.5 Des points de victoire sont marqués chaque tour pendant lequel un transport (AP) débarque ses hommes, durant un maximum de 8 tours. Dans le même temps, la valeur du navire, s'il venait à être coulé, est diminuée d'autant. Ainsi, un AP qui a déchargé durant 8 tours et qui est coulé le 9^e ne rapporte que 2 Pts, au lieu de 24.

6 SCENARIOS.

6.1 Il est suggéré que les joueurs essayent d'abord une ou deux fois le premier scénario (Rings around Rabaul), chacun assumant à tour de rôle les deux camps.

6.2 Quelques scénarios comportent des versions écourtées, qui prennent moins de temps, mais sont moins intéressantes.

6.3 Bien que les Scénarios indiquent des SS (Sous-marins) il n'est pas obligatoire de les utiliser, et leur mise en oeuvre suppose l'utilisation de règles optionnelles.