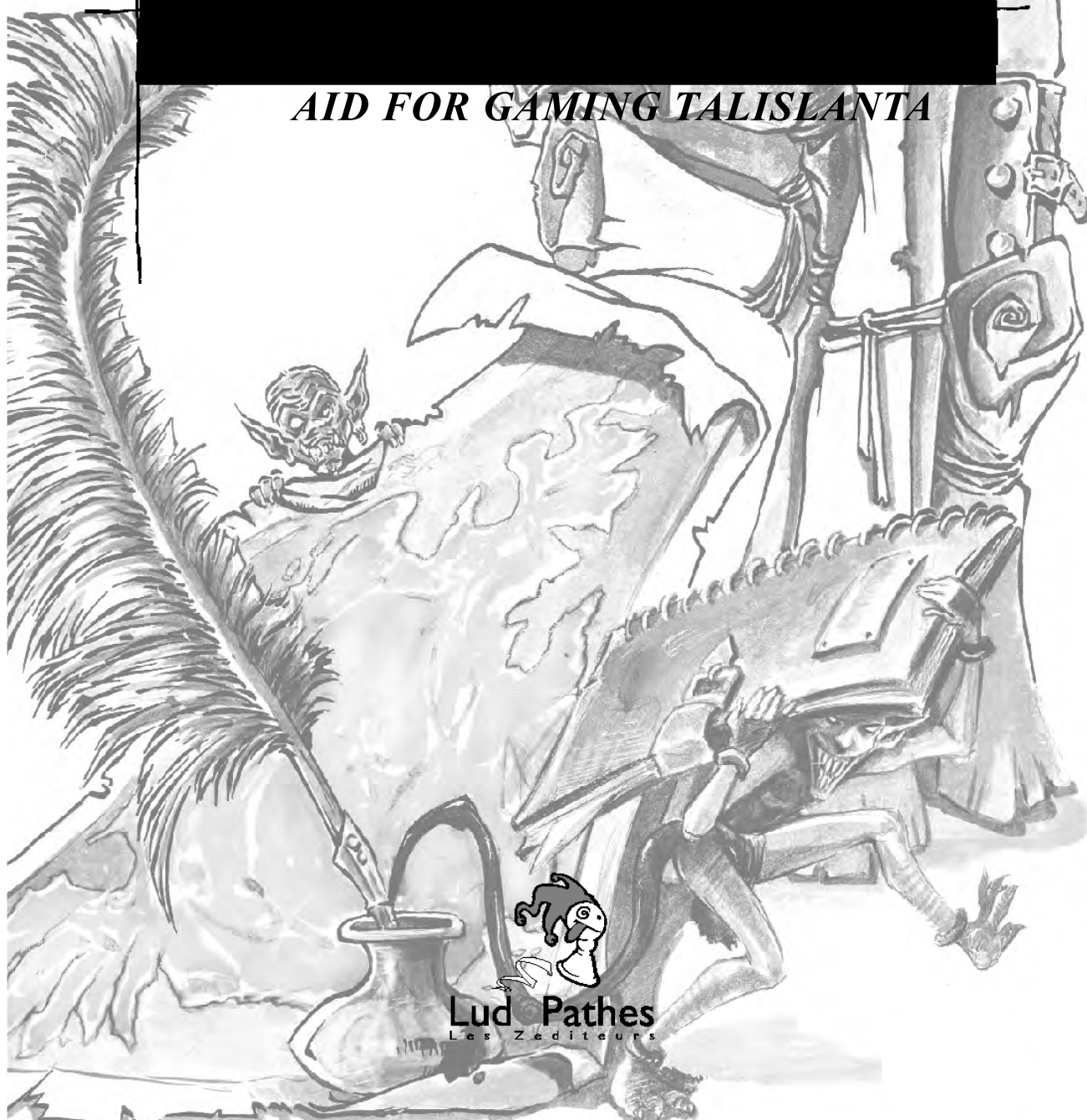


THE ART OF SUBTLE STEERING

AID FOR GAMING TALISLANTA



The subtle art of piloting

INTRODUCTION

Piloting a vehicle of any kind does not under normal circumstances if a particular problem person on board has jurisdiction Steering with the appropriate specialization. Of course, if you are abused in the middle of a storm pro-convicted by an aberration or climate chased by a gang of pirates of the skies, Your situation is suddenly much more complicated!

This paper addresses the general intricacies and the different aspects that can be taken into account in assessing how to behave the crew of a vehicle and its passengers. The text remains very general willingly agree to the maximum possible situations and includes name-many technical aspects. Not all are necessarily needed to manage the operation of a single cab or a sailing boat with two persons on-board quées, and advised Reaper will choose to apply or not following rules.

All information contained in the fine art piloting assume that the reader has the Book of Rules Talislanta which it is done regularly larly reference in the form of indirect references question as follows: (T, p. XX). Some information data by state and / or complement what is already in this book.

STEP ONE: DIF THE OPERATION

Most tests for operating vehicles face a DIF circumstantial dependent several factors. You can find the list below below: they are cumulative, but only apply not necessarily in any occasion. Of indications on their conditions are described for each factor.

WEATHER

DIF applicable: all tests on board.

Refer to the right column of the table DIF representations (T, p. 64). Note that no pilot would take the air or not leave the DIF port with circumstantial climate of -11 or worse. If a vessel is flying the winds in such conditions, the best solution is to try landing. Marine look a building, for him to gain wide to avoid crashing on coasts.

LIGHT CONDITIONS

DIF applicable: all tests aboard applicant the use of sight.

See the left column of the table DIF representations (T, p. 64). No drivers no sensible will risk winning the air with DIF brightness of -11 or worse. With visibility so low, the best solution is to navigate idle.

STATE OF VEHICLE

DIF applicable: all flight tests, of repair and testing of the crew.

DAMAGED VEHICLE		
Vehicle Condition	Minutes Lost	DIF
Intact or almost	1-10%	0
Slightly Damaged	11 to 20%	-3
Damaged *	21 and 50%	-5
Severely damaged	51 to 80% **	-7
Virtually destroyed ***	81-99%	-10

*: Vehicles clamped at cruising speed.
 **: Vehicles run slow.
 ***: Aerial vehicles begin to fall down. The fall occurs during acceleration constant 50 m / rd (50 m in the first round, 100 m to the next, etc.). Vehicle-husband times begin to flow speed 2 m / rd. Land vehicles slowing of 5 m / rd to a stop.

FAIL CREW

DIF applicable: all tests and Steering tests of the crew.

Each type of vehicle requires a number minimum of crew to maneuver under optimum conditions. Indications gift-born in Column E of Table vehicles (T, p. 283) indicates the maximum number of people can embark on a vessel (Not the required minimum number of people for maneuvering). Half of this number, rounding fractions down, the number minimum crew required to maneuver the vehicle.

SUB-STAFF	
State of the crew	DIF
Lower system	
25% minimum required	-5
Lower system	
50% minimum required	-7
Lower system	
75% minimum required	-10
Driver only	Labourer impossible *
*: Except for vehicles with operable a person (cart, canoe sailing, etc..). In first change of wind, the first wave a little high in the first turn, the pilot of a building ever so slightly larger (a star winds, a barge or any vehicle Marine) is unable to react: the vessel capsizes, spills, leaks or is disrag.	

STRENGTH AND DIRECTION OF WIND

DIF applicable: vehicles using the wind as driving force. Applies to all tests Piloting and testing of the crew.

Navigate with "tailwind" can be difficult if the winds are violent and that the bow tends to sink in water, lowering the point of flood-der bridges and bunkers, where the sails flapping react in an uncontrolled manner, which suffer masts. Considerations on the sails and masts are also valid for vessels of winds.

DIF consecutive force gusts is that cumulative wind direction.

THE WIND

Direction and wind speed	DIF
Headwind	-5
Crosswind	-3
In the wind	0
Gusts of 50 to 74 km / h	-5
Gusts of 75 to 99 km / h	-7
Gusts of 100 km / h and more	-10

SPEED OF A BUILDING

DIF applicable: all tests and Steering tests of the crew.

GAIT OF VEHICLE

Current speed	DIF
Idle	+5
Cruise	0
Maximum speed	-5


STEP TWO: ORGANIZE MANEUVER

A pilot may quickly be subjected to DIF circumstantial high. Knowing that some he will have to perform maneuvers impose Equality at LEMENT DIF particular. Steering vehicles probably would turn into a fiasco, if the crew was not there to facilitate the work of one who holds the bar.

The driver is a key figure in board any vehicle, but it is not necessarily himself a role in the maneuver. This chapter describe in general how a crew. Obviously, the higher the building is bigger, its crew should be numerically important.

When a test is required at any Flying a vehicle, determine what DIF which confronts this test. Obviously, first question is when it is necessary necessary to conduct a test.

1) In a situation of calm (long trip, cruise):
Steering a test is required at takeoff or any terrissage for aircraft. Or when



watercraft entering ports and
earn, or leave the harbor jetties.
A test is also required for all types of
vehicles per day travel.

2) In times of stress (avoid sinking chase, fight, etc..)

test
Pilotage is compulsory for every maneuver.
Maneuver requires a complete round
be executed and requires the undivided attention of
pilot. The latter is not allowed to perform
other actions during the same round, with the excep
tion a test Observation or of
Command, but he suffers in this case
penalties apply to multiple actions (T, p. 96).

Whatever the situation on board the test
Flying is always done last because the DIF
imposed on the final driver depends on the actions of
crew.

The tests determining the DIF's final maneuver is
therefore made in the following order. It is specified
for everyone what is the purpose of the test and what
the consequences of success or failure.

COORDINATE ACTIONS CREW

One to run after the gods (or devils)
Captain coordinates all activities of the crew
page on the important buildings and / or character
military.

Aboard the smaller vehicles, this role is
often confused with that of the driver who leads the
vehicle and the men aboard.

Even the smaller teams have often
wind one or two officers, who heads the bosco
maneuver, and the second master's in charge
discipline men and turnover of the quarter
on board. The officers are responsible for relaying any
the crew Captain. On board the vehi-
the most important vehicles, the number of officers may
increase dramatically, with real special
specializations such as artillery or engineering.

The master can coordinate more or less
subordinates according to rules defined for the com
tence Command (T, p. 81).

The purpose of the captain and officers is to ensure
smooth functioning of a crew-party

particularly in adversity: engaged in a
battle, in the torment of storms, etc..

In such situations, the master is required to make
kill a test AMP + Command (DIF -5).

This test is modified by DIF mentioned in the
Table of attitude (T, p. 70), depending on the rela-
tions that the master has with his crew.

Finally added the DIF circumstantial previously
particularly exposed to specific climatic conditions,
vehicle condition and possible lack of men
crew.

For each degree of success, the captain gives
a +1 during a round of all tests
crew members. At the strategic level
as in a naval battle, or to control-
der the deployment of a fleet, this bonus covers
of this hour.

The officers are required to relay
orders within the larger crews. They
often play a major role in the quality of imple-
execution of maneuvers. The Reaper is their
ask a jet AMP + Command
DIF (-5) modified by any bonuses granted
by the master to improve the impact of orders.

The absence of the captain on board creates a DIF -3
Additional to all other tests of the crew.

COMBAT CLIMATE

DIF inherent climatic conditions can
be anticipated. Tests per-INT + astromancy
bring to anticipate changes meteorological
cal (T, p. 76) to change course or
take the steps necessary to make
shelter. However, this test is useless if the vehi-
cle has already begun in the storm (blizzard
sandstorms, floods, etc..) DIF circumstantial
climate can not be canceled or even attenuating
ued.

COMBATING LOW BRIGHTNESS

DIF inherent to the light conditions may
may be reduced or canceled by
various measures: enchanted object of Revelation
advantage of the talented pilot "Night Vision"
(T, p. 24), globe astromantiques Fantasies
(T, p. 286) functional board, etc..

LUTTER CONTRE LE DÉLABREMENT DU VÉHICULE

Le DIF subi par le bâtiment après des avaries peut être contrarié grâce au savoir-faire du technomancien, du charpentier ou de l'ingénieur de bord. Ces spécialistes peuvent mener sur le moment des réparations d'urgence ou a posteriori, organiser une remise en état générale du véhicule abîmé.

RÉPARATIONS D'URGENCE

Un test de DEX + Artisanat : charpenterie de marine ou un test de DEX + Ingénierie : construction navale ou Technomancie. Chaque avarie est traitée indépendamment et un seul jet est autorisé pour la compenser (colmater un trou dans la coque, réparation d'une voile ou d'une roue, etc.). Le DIF imposé à ces tests est égal au total des dommages encaissés sur une seule avarie. Par tranche de succès sur le test, le réparateur rend 1 PV au navire pour la scène (durée d'un abordage, l'affrontement contre un événement climatique, etc.). À l'inverse, un échec critique inflige un ID 3 au bâtiment. Les réparations d'urgence prennent au minimum 5 rounds.

RÉPARATIONS

Le meilleur moyen de remettre un véhicule endommagé en état de marche est de pouvoir prendre le temps de mener un chantier de réfection avec tous les matériaux nécessaires.

La coordination des réparations à mener sur l'ensemble des dommages reçus par le véhicule est sanctionnée par un seul test d'INT + Ingénierie : construction navale ou Technomancie.

Le DIF de ce test est égal au total des dommages encaissés par le véhicule. Ce DIF est multiplié par un et demi si les dommages sont compris entre 51 et 80% des PV totaux du bâtiment et multiplié par deux si les dommages excèdent les 80%. Un succès partiel lui permet de récupérer jusqu'à 50% des PV perdus et un succès l'intégralité des dommages.

Un second test de DEX + Artisanat : Charpenterie de marine ou DEX + Ingénierie : construction navale ou Technomancie, fixe à son tour la vitesse des réparations. Un seul test est effectué pour l'ensemble des dommages reçus. Le DIF imposé à ce jet est équivalent au total des dommages encaissés par le véhicule. Chaque tranche de succès permet de lui rendre +3 PV par journée (10 h) investie à réparer. Une fois le plafond des PV déterminés par la coordination des réparations atteint, le chantier prend fin.

INCENDIE

Les individus à bord exposés à un incendie subissent évidemment les mêmes désagréments que ceux exposés dans le Livre des Règles (T, p. 97).

Pour les véhicules composés de bois, les dommages de nature incendiaire s'avèrent redoutables. Les feux, naturels ou d'origine magique, peuvent persister plusieurs rounds avant d'être éteints.

Chaque round passé à éteindre un incendie permet de diminuer l'ID qu'il inflige au véhicule, d'un point par personne consacrant un round entier à la tâche. Les dommages de nature incendiaires sont applicables aux véhicules sans tenir compte de leur IP.

Les dommages incendiaires ne peuvent jamais être réparés à 100% et nécessitent souvent le remplacement des pièces très abîmées ou partiellement détruites. Chaque dommage de nature incendiaire diminue ainsi le maximum de PV du véhicule jusqu'au changement des pièces défectueuses.

COÛT DES RÉPARATIONS

Les réparations qui doivent être effectuées sur un véhicule ont également un coût matériel. Celui-ci est proportionnel aux avaries subies. Deux facteurs doivent être pris en compte dans ce calcul : le prix original du véhicule et l'importance des dommages subis (exprimé en pourcentage de perte de PV).

Le pourcentage de perte de PV est multiplié par le prix de base du véhicule puis divisé par 100. Pour des dommages compris entre 51 et 80 %, le Faucheur multiplie le coût en lumen par un et demi. Pour des dommages allant de 81 à 99 %, le Faucheur multiplie le coût des réparations par deux. Dans ce cas, il devient presque avantageux de racheter un véhicule.

Ex : Pour un véhicule valant 1000 lumens à l'origine et ayant perdu 50 % de ses PV, le coût des réparations sera de 500 lumens. Le même véhicule endommagé à 70 % coûterait 950 lumens à réparer (700 lumens x 1,5).

Ce coût indicatif peut fluctuer selon la disponibilité des matériaux nécessaires aux réparations et ne tient pas compte de la main d'oeuvre éventuelle. Cette précision est importante notamment pour les réparations nécessitant des compétences comme la Thaumaturgie et la Technomancie (comme les générateurs de vents ou les appareils de lévitation).

LUTTER CONTRE LE SOUS-EFFECTIF

Les hommes d'équipage restants peuvent diminuer l'impact de ce DIF pour le pilote en effectuant un test de DEX + Athlétisme. Un seul test est effectué pour tout l'équipage, selon les principes d'une action collective (T, p. 66). Chaque degré de succès diminue le DIF, imposé par la carence de membres d'équipage, de deux points.

Ex : à bord d'un bâtiment où 75% de l'équipage est manquant, les hommes restants obtiennent un succès sur leur test. Le DIF normalement applicable sur les tests de manoeuvre tombe de -10 à -6.

ATTÉNUER LES MALUS DE LA VITESSE

Le DIF inhérent à la vitesse de pointe d'un bâtiment peut être amoindri si un copilote consacre une journée en situation de calme, un round en situation de stress, à aider directement le pilote. Il peut effectuer un test d'INT + Astromancie (Pilotage fonctionne en compétence de substitution à -3). Chaque degré de succès réduit le DIF découlant de la vitesse d'un point.

LUTTER CONTRE UN VENT DÉFAVORABLE

Le DIF inhérent au vent peut être amoindri pour faciliter la tâche du pilote, et ce de deux manières :

1) L'équipage :

Il peut diminuer l'impact du vent sur les manoeuvres. Il s'agit alors d'être habile et malin, de savoir comment plier une voile ou la déployer pour qu'elle remplisse sa fonction au mieux, de bien saisir le sens et la force du vent pour donner la bonne tension aux cordages, etc. C'est l'observation autant que l'expérience qui permettent alors aux marins d'assister le pilote.

Un seul test de DEX + Observation est effectué pour tout l'équipage, selon les principes d'une action collective (T, p. 66). Ce test est distinct de celui qui sert à compenser un éventuel sous-effectif. Chaque degré de succès diminue le DIF imposé par le vent d'un point.

2) Le copilote :

Si un homme à bord est assez compétent et consacre son temps (journée ou round selon les nécessités) à aider directement le pilote (en étudiant des cartes, et en mesurant attentivement et fréquemment les conditions atmosphériques par exemple), il peut effectuer un test d'INT + Astromancie (Pilotage fonctionne en compétence de substitution à -3). Ce test est distinct de celui éventuellement requis pour compenser la vitesse du bâtiment. Chaque degré de succès diminue de 2 le DIF découlant du vent.

ÉTAPE TROIS : NÉGOCIER LA MANOEUVRE

Le rôle du pilote est de manoeuvrer le navire. En situation de calme, son travail se cantonne à décoller, accoster et maintenir le cap durant un voyage. Dans des situations plus tendues, il devient la personne clé sur qui repose la réussite des manoeuvres plus ou moins complexes. S'il est assisté d'un copilote, ce dernier a pour mission de lui donner des informations visant à simplifier ces manoeuvres... Le cas échéant (pilote incapacité ou tué, changement de quart), le copilote relaie ou remplace le pilote en fonction.

Le test s'effectue sous DEX ou PER + Pilotage. Le DIF de base applicable à ce test est égal à l'intégralité des DIF circonstanciels évoqués tantôt, modifiés par les succès ou les échecs des autres membres de l'équipage dans leurs tâches.

À ce DIF circonstanciel s'ajoute celui de la manoeuvre qu'essaie d'effectuer le pilote.

Le résultat du test de pilotage s'interprète de cette façon :

Échec critique le pilote perd le contrôle du véhicule qui part en vrille, chavire, ou heurte un bâtiment, un autre véhicule, une créature, etc. Le véhicule encaisse immédiatement un ID 10 (sans IP).

Toutes les personnes à bord doivent effectuer un test de FOR + Athlétisme. Dans le cas d'une réussite, elles parviennent à garder leur équilibre ou se cramponnent à quelque chose de solide. Sur un succès partiel, elles chutent et encaissent un ID 1, ou un ID 2 dans le cas d'un échec. En cas d'échec

critique, elles peuvent être éjectées ou passer par-dessus bord (si leur position à bord le permet), ou encaisser un ID 4 et être assommées pour une minute (10 rd).

Échec : la manoeuvre du pilote échoue. À moins qu'il n'obtienne un succès sur un nouveau test immédiat de DEX + Pilotage (DIF -5), le véhicule ralentit d'une allure et encaisse un ID 5 (sans IP).

Si le véhicule était à vitesse de pointe, il chavire, se retrouve immobilisé, et les passagers se testent contre la chute ; sauf si le pilote parvient à obtenir un succès sur un nouveau test immédiat de DEX + Pilotage (DIF -10).

Succès partiel : la manoeuvre réussit, mais au prix d'un ralentissement du véhicule. La distance maximum couverte durant ce round est égale à la moitié de son allure actuelle. Si la manoeuvre consistait à

accélérer ou suppose une allure constante (ex. : se maintenir à hauteur d'un autre véhicule), le véhicule encaisse un ID 5 (sans IP) au lieu de ralentir.

Succès : la manoeuvre réussit à l'allure actuelle du véhicule.

Succès critique : idem ci-dessus. Le pilote bénéficie en plus d'un bonus de +5 à son prochain test de Pilotage.

Succès héroïque : idem ci-dessus. Le pilote bénéficie d'un bonus supplémentaire de +10 à son prochain test de Pilotage.

MANOEUVRES	
Manoeuvre tentée	DIF au test de Pilotage
Maintenir son allure	0
Atterrir/décoller/quitter la rade/s'amarrer	-3
Accélérer/décélérer d'un cran	-3
Accélérer/décélérer de deux crans	-5
Virage sec	-3
Slalom/virage à angle droit	-5
Demi-tour	-7
Aborder*	-7
Éperonner**	-7
Looping (à priori impossible)	-21 ***
Véhicule aérien : descente en piqué/contrôler sa chute	-5
Se maintenir à hauteur d'un véhicule	DEX ou PER + Pilotage du pilote adverse.
Dépasser un véhicule	Opposition active contre DEX/PER + Pilotage du pilote adverse.
Esquiver une manoeuvre ennemie	Opposition active contre DEX + Pilotage du pilote adverse
Esquiver un tir ennemi	Opposition active contre PER + Artillerie de l'artilleur ennemi
* : nécessite d'avoir réussi au round précédent une manoeuvre «se maintenir à hauteur d'un véhicule». Si la manoeuvre réussit, les deux véhicules encaissent un ID 5 (sans IP). Il est impossible d'aborder un navire sans grappins, et des passerelles sont souvent indispensables pour passer les bords. Cette manoeuvre peut être esquivée.	
** : nécessite de réussir au round précédent une manoeuvre «se maintenir à hauteur d'un véhicule». Si la manoeuvre réussit, le véhicule qui éperonne encaisse un ID 5 et sa cible un ID 10. Ces dommages sont appliqués sans IP. Cette manoeuvre peut être esquivée.	
*** : uniquement pour les véhicules aériens. Tous les passagers à bord ne se retenant pas sont projetés dans le vide. Le pilote, à moins d'employer des moyens de stabilisation magique (Mode Mouvement par exemple), ne peut maintenir son cap et perd le contrôle du véhicule.	

INFORMATIONS DIVERSES

LE DÉPLACEMENT DES VÉHICULES (ET À BORD)

Les véhicules terrestres sont incapables de franchir des pentes dont l'inclinaison est supérieure à 50°. Ils sont obligés de contourner ce type d'obstacle. Les véhicules aériens ne peuvent pas effectuer des descentes en piqué ou des ascensions à plus de 70° d'inclinaison : au-delà, ils se renversent ou partent en vrille. Les véhicules maritimes confrontés à des creux de vague de plus de 70° (uniquement dans des lieux où les courants sont particulièrement violents et en période de tempête) chavirent automatiquement.

Les allures de déplacement des véhicules mentionnés dans le chapitre équipement du Livre des Règles (T, p. 283) correspondent aux distances maximum couvertes en un round. Cette distance est parcourue si le pilote obtient un succès ou mieux sur son test de Pilotage. Sur un succès partiel, il ne couvre que la moitié de la distance prévue. Dans les cas d'échec, le véhicule doit ralentir d'une allure et peut se retrouver immobilisé s'il était au ralenti. Dans les cas d'échec critique (en considérant que les autres aléas mentionnés ci-dessus ont été évités), le véhicule a été immobilisé.

Les véhicules sont sujets aux limites de changement de cadence (T, p. 68).

Les véhicules terrestres sont aussi sujets aux DIF circonstanciels dépendant de la nature du terrain. Ce DIF s'ajoute aux autres DIF circonstanciels mais il n'est pas possible d'en diminuer l'impact. Les tests de DEX consécutifs de DIF de terrain supérieurs à -4 ne sont pas requis pour le véhicule, mais pour chaque personne à bord. Les limitations d'allure mentionnées ne sont pas applicables aux passagers (T, p. 68) mais le sont au véhicule.

Les individus embarqués peuvent effectuer leur déplacement indépendamment de celui du véhicule, mais doivent obtenir des succès ou mieux sur des tests de DEX + Athlétisme pour rester debout si les DIF circonstanciels applicables à l'équipage sont supérieurs à -4.

Pour les individus se déplaçant dans les cordages ou les mâts des véhicules qui en possèdent, on prend en compte l'allure d'escalade.

ACCIDENTS ET ÉCHECS CRITIQUES

Servir sur un véhicule comporte un certain nombre de risques, souvent mortels. Sans compter les maladies (scorbut, etc.) et l'ingestion de nourriture avariée, un navire (des vents, des sables ou sillonnant les mers) est un endroit dangereux, que ce soit lors d'une attaque ou en raison des conditions climatiques. Il n'est pas rare de perdre un ou plusieurs membres d'équipage lors d'un voyage. Voici quelques exemples de situations qui peuvent se produire à bord et qu'un Faucheur pourra mettre en scène suite à l'échec critique d'un personnage.

Chute occasionnée suite à la rupture d'un cordage lors d'un changement de voile (lors de mauvais temps on doit monter pour mettre des voiles plus petites et plus solides) ;
Blessure occasionnée par le choc avec un objet (poulie, tonneau, quille, planche, cabestan, etc.) qui s'est détaché ou arraché ;
Asphyxie suite à un incendie (provoqué par l'ignition de la voilure en combat ou conséquence d'une bougie mal éteinte) dans un lieu confiné ;
Électrocution consécutive de la foudre (incident ponctuel sur les bateaux des vents, rare autrement) ;
Personnage arraché au pont et jeté par-dessus bord par une rafale de vent ou une vague particulièrement forte ;
Incidents lors de manoeuvres (pluie battante rendant le pont et les outils glissants, brouillard givrant en altitude, brouillard causant un manque de visibilité, etc.) ;
Nausée, évanouissement, coma voire mort provoquée par le choc thermique consécutif de brusques changements d'altitude à bord d'un véhicule aérien ;
Enseveli (ou écrasé) sous les décombres d'un pont ou d'un mât s'affaissant lors d'un combat ;
Chute et fracture provoquée par le choc d'un atterrissage de fortune ou au moment d'un abordage.

NOTIONS D'ARTILLERIE

Certains véhicules, notamment ceux employés par les forces militaires, sont équipés d'armes de siège. Il s'agit en général des versions les plus légères des balistes, des catapultes, des lance-feu ou des hurlants lourds (T, p. 272). Étant donné l'espace que prennent ces machines de guerre, les véhicules marchands n'en possèdent généralement qu'un ou deux. Ils sont normalement solidement attachés ou directement intégrés dans la structure du véhicule et ne peuvent faire feu que dans une seule direction : c'est donc au pilote et à son équipage d'offrir un «angle de tir» exploitable à ses canonniers.

Les pièces d'artillerie sont généralement disposées le long des flancs du véhicule, sur le pont ou dans l'entrepont. Les bâtiments de guerre les plus importants possèdent aussi un engin de siège sur leur gaillard avant et un autre sur le pont arrière. Seuls quelques hurlants lourds de bateau possèdent un châssis amovible : on ne les trouve habituellement qu'à bord des vaisseaux des dunes militaires dracartans ou dans les galions des vents cymriliens. Ces appareils sont des prises de guerre inestimables.

UTILISATION DES ARMES DE SIÈGE

Lors d'un combat entre véhicule, un tir ne peut être effectué que si l'arme de siège est face à sa cible.

C'est toujours l'individu possédant le score le plus élevé dans la compétence Artillerie qui résout les tests attaques des armes de siège. Il effectue un test de PER + Artillerie.

Les DIF applicables à ce test sont les mêmes que ceux d'une attaque à distance classique (T, p. 90) : portée, couvert, allure de la cible et du tireur (en l'occurrence celle du véhicule), gabarit de la cible, luminosité, climat. Le gabarit des véhicules est toujours considéré comme E.

Chaque pièce d'artillerie demande une équipe pour être employée (on parle de servants d'artillerie). Le nombre idéal de servants figure dans la colonne «Équipe» du tableau «Armes de sièges» figurant p. 272 du Livre des Règles. Cette équipe doit compter au minimum un individu compétent

dans la compétence Artillerie (T, p. 80). Il est possible de se servir d'une pièce d'artillerie avec un nombre de servants inférieur à celui requis. Le test de l'artilleur subit alors un DIF -1 additionnel par servant manquant. En outre, le temps de chargement d'une pièce augmente d'un round par servant manquant.

Si le terrain est particulièrement accidenté, le DIF qui en découle est également appliqué.

Si l'équipe des servants est incomplète, le test souffre d'un DIF -3 additionnel par homme manquant. Dans ce cas, le temps de rechargement est également augmenté d'un round.

Notez que les projectiles des armes de siège effectuent une trajectoire globalement rectiligne jusqu'à leur portée longue, avant de descendre progressivement jusqu'à toucher le sol à la limite de leur portée extrême. Ceci peut être important pour les combats aériens.

Un artilleur peut effectuer un tir localisé sur une partie précise de la structure d'un véhicule adverse en se soumettant aux DIF du tableau ci-dessous.

COORDONNER PLUSIEURS PIÈCES D'ARTILLERIE

Un seul artilleur peut donner des directives pour plusieurs équipes, mais chaque test d'attaque est considéré comme une action multiple (T, p. 96) et fait l'objet d'un test distinct.

Afin de faciliter la tâche de l'artilleur, un officier peut coordonner le tir simultané de plusieurs armes de siège, du moment qu'elles se trouvent sur le même bord que lui, grâce à la compétence Commandement (T, p. 81). Le DIF du test de Commandement est de -3 par arme de siège. Chaque degré de succès supprime le malus d'action multiple pour les tests d'attaque du chef artilleur.

TIR LOCALISÉ

On considère habituellement qu'un tir d'artillerie vise simplement un véhicule dans son ensemble : le plus souvent, il s'agit de la coque, élément certes le plus exposé mais aussi le plus solide. Pour ce type de tir, l'IP du véhicule s'applique intégralement. Mais un artilleur vicieux sait pertinemment que tout véhicule possède des points faibles : les mâtures

n'ont pas la résistance des coques par exemple.

Un navire est un ensemble complexe de machineries, de planches de bois, de poutres aux dessins élaborés et de voilures. Il est toutefois possible d'effectuer un tir localisé contre cinq «localisations» citées ci-dessous, susceptibles de l'endommager plus gravement qu'un tir conventionnel. Si l'artilleur opte pour un tir localisé, le DIF du gabarit de la cible est remplacé pour celui indiqué ci-dessous.

TIR LOCALISÉ		
Localisation	IP applicable	DIF
Coque	4/5 IP total	-5
Voiles	0	-7
Mâts	1/5 IP total	-10
Réacteur	20	-7/-15 (oeil)
Hommes embarqués	na	spécial

LA COQUE

Il s'agit ici de viser un bâtiment maritime en dessous de sa ligne de flottaison. Bien que les bords au niveau de la ligne de flottaison des bateaux maritimes, gaos notamment, sont en général renforcés pour éviter d'être coulés par une salve d'artillerie chanceuse, ces points névralgiques sont généralement moins résistants que d'autres. Pour les vaisseaux des vents et les véhicules terrestres, cela revient à percer la coque en correspondance des structures portantes du véhicule pour endommager les poutres maîtresses courant sur toute la longueur du pont.

LES VOILES

Un bâtiment dont les voiles sont détruites (ce qui se produit lorsqu'un ID global égal à 1/5 des PV totaux du véhicule est infligé à cette localisation précise) est immobilisé (véhicules terrestres) ou commence à dériver au gré des courants marins ou aériens. Quelques rares navires qui possèdent des réacteurs ou des générateurs de vent peuvent continuer à se déplacer jusqu'à épuisement de leur (coûteuse) réserve de cristaux. À bord des véhicules des armateurs les plus riches ou ceux de type militaire, les voiles sont traitées au retardateur pour feu syndical (T, p. 319) afin d'éviter les incendies.

LES MÂTS

Il est possible de démâter un bâtiment, c'est-à-dire d'arracher ses mâts, ce qui revient le rendre ingouvernable. Cette situation se produit lorsqu'un ID global égal à 1/5 des PV totaux du véhicule est infligé à cette localisation précise. Une attaque localisée contre les mâts touche aussi les voiles.

Un succès critique ou mieux arrache directement

un mât. Sur les bâtiments volants, chaque famille de mâts (c'est-à-dire l'ensemble des 4 mâts en ligne : sur les deux côtés, sous la coque et sur le pont) doit donc recevoir 4 tirs au but pour être détruite.

LES RÉACTEURS

Certains véhicules possèdent des générateurs de vents (T, p. 282), des machineries complexes assimilables à des réacteurs. Ces appareils prennent le relais des voiles lorsque le vent est absent et sont indispensables pour contrecarrer les dérives des gros bâtiments volants. Ces machineries sont très souvent externes et visibles.

Durant les manoeuvres les plus compliquées ou nécessitant une grande vitesse d'exécution, les capitaines n'hésitent pas à s'appuyer sur le surplus de puissance des réacteurs, notamment pour se mettre en ligne, en formation ou sous un angle de tir adéquat.

Priver un véhicule de ses générateurs de vent, c'est réduire d'autant sa mobilité. Si un capitaine a abattu sa voilure pour ne se servir que de ses réacteurs, son bâtiment devient alors inutilisable le temps que les voiles soient de nouveau hissées. Les bâtiments de guerre et les véhicules appartenant aux armateurs les plus influents possèdent parfois des générateurs de rechange entreposés dans les soutes, mais cela reste exceptionnel.

Un tir d'artillerie peut mettre un réacteur hors d'état, ce qui se produit lorsqu'un ID global égal à 1/5 des PV totaux du véhicule est infligé à cette localisation précise. En visant l'oeil du générateur (plus exactement la bouche) en faisant traverser un projectile au travers de la grille de protection, il est même probable de le détruire complètement. Un tir aussi précis entraîne l'explosion du générateur de vent et un ID équivalent à ses PV dans les 3 m autour. Cet ID diminue ensuite de 3 par mètre supplémentaire depuis le centre de l'explosion.

LES HOMMES EMBARQUÉS

Les hommes d'équipage et les combattants embarqués sont présents pour manoeuvrer et défendre le véhicule. Sans eux, le plus redoutable des bâtiments de guerre est un tas de bois joliment sculpté. Prendre pour cible les hommes à bord d'un véhicule fonctionne de la même façon qu'une attaque à distance classique (T, p. 90), mais les hommes sur le pont supérieur ou dans les mâts bénéficient toujours d'un couvert de 50% minimum. Ceux qui se trouvent dans l'entrepont où les soutes ne peuvent faire l'objet d'une attaque directe.

Tables des matières

INTRODUCTIONP. 2

ÉTAPE 1 : DIF DE LA MANOEUVREP. 2

- Conditions climatiques.....p. 2
- Conditions de luminositép. 2
- État du véhicule.....p. 2
- Équipage insuffisant.....p. 3
- Force et sens du ventp. 3
- Vitesse d'un bâtiment.....p. 3

ÉTAPE 2 : ORGANISER LA MANOEUVRE.P. 3

- Coordonner les actions de l'équipage.....p. 4
- Lutter contre le climatp. 4
- Lutter contre une faible luminositép. 4
- Lutter contre le délabrement du véhicule.....p. 5
- Lutter contre le sous-effectif.....p. 6
- Atténuer les malus de la vitesse.....p. 6
- Lutter contre un vent défavorable.....p. 6

ÉTAPE 3 : NÉGOCIER LA MANOEUVRE..P. 6

INFORMATIONS DIVERSES.....P. 8

- Le déplacement des véhicules (et à bord).....p. 8
- Accidents et échecs critiques.....p. 8

NOTIONS D'ARTILLERIE.....P. 9

- Utilisation des armes de siègep. 9
- Coordonner plusieurs pièces d'artillerie.....p. 9
- Tir localisép. 9

TABLES DES MATIÈRES.....P. 11