Le n° 1 des magazines d'Amérique du Nord, conçu pour les aviateurs.

AIR ACTION WEEKLY

MAGAZINE

N° 13
Vol. 12

25¢

Institut agréé de la propriété industrielle de l'État de l'Empire — Imprimé au Canada

ES, DC, PC 45 cent ~ NW, TX, DX 35 cent

10. décembre 1937

LE VAISSEAU A MIS LES VOILES ! Le « PANDORA » et ses escortes
Photo T. Lubsen / Pilote sur place V. Bonilla

En exclusivité ! Interview avec l'intrépide pirate de l'air NATHAN ZACHARY
LIRE PAGE 4

Photos inédites ! Découvrez l'intérieur d'un zeppelin PIRATE !
LIRE PAGE 3

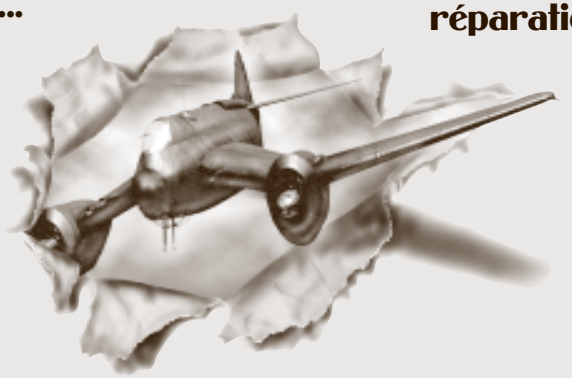
Un rêve de pilote devenu réalité ! Les tout nouveaux instruments de pilotage
LIRE PAGE 18

FATIGUÉ D'ÊTRE ABATTU PAR LES PIRATES ?

Vous gaspillez vos munitions et dépensez tout votre argent en réparations.

Développez votre art du combat avec ...

CRIMSON SKIES DU DR. FASSENBIENDER



INSTALLATION

Insérez le CD Crimson Skies dans le lecteur de CD-ROM et suivez les instructions à l'écran. Si le programme d'installation ne démarre pas automatiquement, reportez-vous au ficher Lisez-moi du CD Crimson Skies.

DÉMARRAGE

Cliquez sur **Démarrer**, sélectionnez **Programmes**, **Microsoft Games**, puis **Crimson Skies**, et cliquez sur **Crimson Skies**.

Dans le menu principal de Crimson Skies, choisissez l'une des options suivantes.

Campagne

Démarrez ou poursuivez une campagne ou rejouez une mission antérieure. Les parties sont enregistrées automatiquement à la fin de chaque mission. Pour rejouer d'anciennes missions, reportez-vous à la rubrique « Les mémoires d'un pirate », page 11 de ce numéro.

Action immédiate

Plongez droit dans un combat d'avions de chasse. Sélectionnez l'une des missions proposées ou créez votre propre mission. Pour plus d'informations, reportez-vous à la rubrique « Action instantanée », page 27 de ce numéro.

Partie multijoueur

Configurez des parties multijoueur avec vos amis sur un réseau local, un modem ou Internet. Pour plus d'informations, reportez-vous à l'interview du Dr. Fassenbiender, page 28 de ce numéro de AAW.

Préférences

Définissez les options de jeu, les paramètres audio et vidéo, et les commandes de Crimson Skies.

Grâce aux technologies récentes d'induction par tube cathodique, le Dr. Fassenbiender vous livre les secrets du ciel et ses mystères DROIT DANS LA TÊTE.

Pilotez les avions les plus chers : de véritables bijoux de la technologie. Jouez contre vos amis aux commandes de l'Intervac Z-1000 breveté du Dr. Fassenbiender ou entraînez-vous au combat en solo contre son cerveau mécanique refroidi à l'hélium.*

Livraison comprise et garantie par Blake Aviation Security.

* Cerveau vendu séparément.

pour seulement $29.99!

CARTE DE MISSION ATLAS

Votre cockpit est équipé de ce qui ce fait de mieux en matière d'instruments de navigation, mais vous êtes *quand même* perdu ? Vous êtes incapable de distinguer une rivière d'une voie ferrée à 1500 m d'altitude ?

Nous avons ce qu'il vous faut :

La Carte de mission Atlas Deluxe
Facile à plier
Résistante à l'eau

Appuyez sur ECHAP pour déplier et consulter la carte en cours de mission.

Reprendre la mission

Cliquez ici pour plier la carte et revenir à la mission.

Relancer la mission

Cliquez ici pour relancer la mission en cours.

Préférences

Cliquez ici pour modifier les options de jeu, les paramètres audio et vidéo et les commandes de Crimson Skies.

Quitter la mission

Cliquez ici pour interrompre la mission et revenir à la cabine.

Compas à orientation automatique : plus la peine de tourner la carte dans tous les sens.

*Des trombones sont à votre disposition, pratiques pour attacher les objectifs de la mission ou les photos de reconnaissance à la carte. Et aussi, offert **gracieusement**, un marqueur rouge garanti sans bavure pour entourer vos objectifs sur la carte.*

Air Action Weekly

Premier magazine américain d'information sur l'aéronautique et l'aviation

SOMMAIRE

Dépôt légal auprès de l'Office des brevets de l'État de l'Empire – Imprimé au Canada

Air Action Weekly, la référence pour tout ce qui concerne les pilotes, les avions et les événements dans le ciel américain depuis 1928, a toutes les raisons de se réjouir *tout particulièrement* excited à l'idée de ce numéro. À la Une, nous vous présentons Nathan Zachary, As du pilotage, homme du monde aux goûts raffinés et pirate téméraire (d'aucuns diront sans pitié).

Le nom de M. Zachary a fait la Une de tous les journaux de la nation d'Hollywood à l'État de l'Empire. Mais, à ce jour, aucune biographie officielle de ce personnage mystérieux n'a encore été publiée.

Nos reporters hors pair ont réussi à prendre subrepticement des photos de la base aérienne d'opérations de Zachary, le fameux *Pandora*. Vous vous êtes toujours demandé ce qui se cache dans le zeppelin d'un pirate ? Vous allez enfin le savoir.

Nous vous proposons également l'avis de nos spécialistes sur les dernières technologies et leurs conseils de pilotage.

Cher lecteur, ce numéro regorge d'idées.

— Nero MacLeon
Rédacteur en chef
Éditions *Air Action Weekly*

Nathan —
Voici ton exemplaire gratuit de AAW… je trouve ton article sensas !
— Nero

Crimson Skies du Dr. Fassenbiender

Apprenez en davantage sur ce produit formidable. Installez, lancez et chargez des missions de combat. ..... ***deuxième de couverture***

Carte de mission Atlas

Vous êtes perdu ? Vous avez besoin d'un repère familier ? La carte Atlas pliante, conçue pour résister à l'eau, vous guidera dans toutes vos missions. ***1***

Les aventures extraordinaires & la vie de Nathan Zachary

Notre pilote vedette nous raconte ses débuts et nous explique comment il est devenu pirate. S'agit-il d'un assassin sans pitié ou d'un pirate au cœur d'or ? À vous d'en juger ! ***4***

L'essor des pirates de l'air et l'effondrement des États-Unis

Rétrospective historique des actes barbares qui ont fait du ciel bleu d'Amérique une vaste boucherie sanglante. ***6***

Le repaire du PIRATE

Notre envoyée spéciale Patricia Clark prend des clichés exclusifs du *Pandora,* la base aérienne d'opérations de Nathan Zachary. ***8***

Les mémoires d'un pirate

En exclusivité, des photos tirées de l'album personnel et secret de Nathan Zachary. Découvrez les frasques de ses aventures passées. ***10***

Le blues du dessinateur ou les principes de la construction d'avions

Vous pouvez enfin construire *vous-même* l'avion de vos rêves de bout en bout. ***12***

Prélude au carnage : un briefing pirate

Notre reporter « mouchard » assiste à un briefing de Nathan Zachary avant un raid et découvre comment il choisit et équipe ses avions. ***14***

Les principes fondamentaux du pilotage

Réédition de l'un de nos articles les plus populaires. Apprenez les gestes élémentaires pour décoller et maintenir votre avion dans les airs. ***16***

Tout ce qui se fait de mieux ! Instruments de bord

Nos ingénieurs présentent les instruments de bord à la pointe de la technologie et vous apprennent à vous en servir. ***18***

Les astuces de STEVE « le Tireur » pour le combat

Nos conseils hebdomadaires pour les débutants comme pour les As du pilotage. *21*

Viseurs : apprenez à viser avec les plus grands spécialistes

Découvrez comment viser plus vite, tirer droit au but et réduire en cendres tout pirate qui ose croiser votre route. Et notre nouveauté : le viseur espion. *22*

Rester aux aguets : vues

Soyez toujours conscient de tout ce qui se passe dans le ciel. Découvrez comment regarder au-dessus, en dessous et même derrière vous sans jamais perdre votre cap. *24*

Exploits : comment se couvrir de gloire et devenir célèbre

Pilotez votre avion à travers des endroits impossibles et faites-vous remarquer. *26*

Action immédiate

Remplissez notre questionnaire avec votre histoire (choisissez où et quand vous allez décoller, avec quel appareil) et lancez-vous pour une épreuve de force dans les nuages. *27*

Parties multijoueur : une interview exclusive du Dr. Fassenbiender

Le Dr. Fassenbiender expose les principes du pilotage et du combat aérien entre amis (ou ennemis) dans une partie multijoueur. *28*

Publicité *31*

Les informations contenues dans ce document, y compris les URL et autres références de sites Internet, pourront faire l'objet de modification sans préavis. Sauf mention contraire, les sociétés, organisations, produits, personnes et événements décrits sont fictifs et toute ressemblance avec des sociétés, organisations, produits ou événements existants ou ayant réellement existé serait totalement fortuite. L'utilisateur est tenu d'observer la réglementation relative aux droits d'auteur applicable dans son pays. Sans limitation des droits garantis par le copyright, aucune partie de ce document ne peut être reproduite, stockée ou introduite dans un système de base de données, ni transmise sous aucune forme, par quelque moyen que ce soit (électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autre), à quelque fin que ce soit, sans l'autorisation expresse et écrite de Microsoft Corporation.

Microsoft peut détenir des brevets, avoir déposé des demandes d'enregistrement de brevets ou être titulaire de marques, droits d'auteur ou autres droits de propriété intellectuelle portant sur tout ou partie des éléments qui font l'objet du présent document. Sauf stipulation expresse contraire d'un contrat de licence écrit de Microsoft, la fourniture de ce document n'a pas pour effet de vous concéder une licence sur ces brevets, marques, droits d'auteur ou autres droits de propriété intellectuelle.

© & ℗ 2000 Microsoft Corporation. Tous droits réservés.

Microsoft, MS-DOS, Windows, Windows NT, Crimson Skies, DirectDraw, DirectPlay, DirectSound, DirectX et MSN sont des marques déposées ou des marques commerciales de Microsoft Corporation aux États-Unis et/ou dans d'autres pays/régions.

Les noms de sociétés et de produits existants mentionnés dans ce document sont des marques de leurs propriétaires respectifs.

Prêt au décollage !

Allez à la p. 27 pour un décollage immédiat.

N'attendez plus !

Les AVENTURES EXTRAORDINAIRES & LA VIE de NATHAN ZACHARY

QUELLE NE FUT PAS NOTRE SURPRISE *à* Air Action Weekly *lorsque arriva un télégramme de Nathan Zachary dans lequel il nous invitait à venir l'interviewer. Une occasion à ne pas manquer ! Patricia Clark, notre meilleure journaliste, a rencontré M. Zachary le 21 décembre 1936 à Hilton Beach à Hawaii. Voici donc l'histoire autobiographique de l'un des pilotes les plus controversés de son temps...*

J'AI TOUJOURS VÉCU DANS les grands espaces. On m'a dit que j'étais né sur une mesa une nuit de pleine lune. Il paraît que j'essayais de l'attraper et de la toucher. J'ignore si c'est vrai, mais cette image n'a jamais cessé de me fasciner. J'ai toujours été attiré par les sommets et la gloire.

Nous étions des Gitans, parcourant ce qui fut jadis le sud-ouest de l'Amérique, vivant de petits boulots, bref, vivotant. On a souvent accusé les miens de vol. Ce n'étaient pas des voleurs, mais ils étaient pauvres et n'avaient pas la stature, ni l'éloquence, pour défendre leur honneur.

À seize ans, j'ai menti sur mon âge afin de pouvoir m'engager dans l'Armée de l'air. Six semaines plus tard, on m'expédiait en Europe pour participer à la Grande Guerre. Eddie Rickenbacker me prit dans son escadrille et m'apprit à piloter et à combattre. La première année, j'ai obtenu une demi-douzaine de médailles.

Mais ma carrière de héros de guerre s'acheva lorsque je rencontrai un as de l'aviation allemande Wilhelm Kisler. Il me prouva que je n'étais pas invincible en abattant mon avion au-dessus des Alpes. Là, je fus capturé et interné dans un camp de prisonniers de guerre.

J'ai croupi un an dans ce camp avant de m'évader en compagnie de quelques officiers (nous avons couru tout droit vers le front russe). Il n'y avait qu'une seule chose à faire : s'engager chez les Ruskoffs pour piloter leurs biplans pourris. Nous avons baptisé notre escadrille les Gitans et malgré notre infériorité en équipement, nous avons tenu bon face aux Allemands.

Malheureusement, à la fin de la Grande Guerre, les combats se poursuivirent en Russie. Les Bolcheviks renversèrent le tsar. Je fus pris au milieu de cette tourmente et dus choisir un camp. Ce ne fut pas facile car je m'étais battu aux côtés des paysans et des officiers russes ; j'avais même été décoré par Nicolas II. Mais finalement, je me suis rangé aux côtés de l'Armée du Peuple.

Pourtant, ce n'étaient plus les Russes que j'avais connus jadis. Je voyais les membres de l'Armée Rouge commettre les atrocités dont ils avaient été eux-mêmes victimes. Je me suis dit alors qu'il fallait rétablir l'équilibre et j'ai commencé à convoyer les anciennes familles de l'aristocratie afin de les mettre à l'abri au-delà des frontières. Cela soulagea ma conscience, mais je fus déclaré ennemi numéro un par le gouvernement russe.

Je m'enfuis alors en Angleterre où je suivis des cours à l'université d'Oxford avant de rentrer aux États-Unis en 1923 (c'était encore les États-Unis à l'époque) avec mon diplôme de droit et un compte en banque bien garni.

Ayant eu l'occasion de voir comment les riches et les privilégiés abusent de leur puissance, je savais comment les battre à leur propre jeu. Je me suis mis à jouer en Bourse. En 1929, je jouais des coudes avec les Rockefeller, les Ford et d'autres jeunes loups comme Howard Hughes. Je vivais dans un hôtel particulier de Long Island, j'avais des voitures de luxe et des valets... et ce fut la période la plus morne de toute ma vie.

En fait, je n'étais ni pire ni meilleur que ces gros bonnets. J'étais devenu l'un deux, enfonçant les petits et ne me préoccupant que de ma petite personne.

Ce fut un réel soulagement pour moi lorsque la Bourse s'effondra et emporta tout.

C'est au moment de la division des États-Unis que j'ai commencé à entendre parler des pirates de l'air. J'eus alors envie de reprendre une vie sans avenir mais où chaque instant vaut la peine d'être vécu.

Aujourd'hui, le monde est totalement déséquilibré. Je peux peut-être faire poids dans la balance. Je m'attaque aux riches et aux puissants de toutes les nations pour m'emparer de leur plus cher trésor : leur argent. Ainsi, je pourrai peut-être leur apprendre l'humilité et leur prouver qu'ils ne sont pas intouchables.

Je conclurai en citant un pirate anglais du XVIe siècle qui résume parfaitement ma philosophie : « Nous vivrons notre vie intensément, en crachant à la face de ceux qui chercheraient à nous arrêter, et assurément nous serons pendus pour ça. »

Nathan Zachary

INVENTEURS

UN BREVET n'est PAS TOUJOURS UN BON BREVET

Gratuit

Il existe plusieurs niveaux de protection des brevets. Vous voulez que votre invention soit profitable, et vous souhaitez donc obtenir le meilleur brevet possible. Demandez dès aujourd'hui votre brochure gratuite : « COMMENT VOUS PROTÉGER » - C. A. LASSEN & CO., N.Y., N.Y. Avocats de brevets agréés depuis 1875

FRYER'S FLYERS

ECOLE DE PILOTAGE

Apprenez à piloter comme les pros ! Épatez vos amis ! Gagnez le respect de vos semblables ! Pilotage commercial ou voltige.

Prenez du galon AUJOURD'HUI !

Demandez SANS ATTENDRE le programme des cours

Venez rejoindre la ZONE

MSN™ GAMING ZONE est un service de jeu en ligne gratuit qui vous offre la possibilité de participer à des parties amusantes, passionantes et captivantes qui se déroulent sur Internet. La Zone vous permet de vous mesurer aux meilleurs joueurs du monde ou de faire connaissance avec d'autres joueurs au cours d'une partie sans enjeu vraiment sérieux. Apprenez les derniers trucs et astuces et tenez-vous informé des dernières nouveautés sur Allegiance™ ou d'autres grands jeux de la Zone. Vous pouvez également explorer les forums de la Zone en libre accès, tels que Hearts, Spades et Backgammon.

http://www.zone.com/

Pour lire l'interview accordée par le créateur du mode multijoueur lui-même, reportez-vous à la rubrique intitulée « PARTIE MULTIJOUEUR : UNE INTERVIEW EXCLUSIVE DU DR. FASSENBIENDER », en page 28 de ce numéro.

L'ESSOR des PIRATES de l'AIR et l'EFFONDREMENT des ÉTATS-UNIS

***LE CIEL DE L'AMÉRIQUE DU NORD** est dangereux, mais il n'en fut pas toujours ainsi. Jadis l'Amérique était unie et stable. Il n'y a pas si longtemps, les automobiles, les trains et les bateaux à vapeur constituaient la meilleure façon de voyager ; l'avion n'était alors qu'une curiosité.*

1 Pacifica
2 Territoires occidentaux contestés
3 Territoire du Lakota
4 Coopérative du peuple
5 États industriels d'Amérique
6 Protectorat d'Ontario
7 République de Québec
8 Provinces maritimes
9 Coalition Atlantique
10 État de l'Empire
11 Columbia
12 Protectorat d'Outrerive
13 Appalaches
14 Confédération de Dixie
15 Louisiane française
16 Protectorat d'Oklahoma
17 République du Texas
18 Arixo
19 Nation Navajo
20 État du Colorado libre
21 Utah
22 Nation d'Hollywood
23 Royaume de Hawaii

QUE S'EST-IL DONC PASSÉ ?

Les premiers signes de changement sont apparus avec l'épidémie de grippe qui s'est déclarée après la Première Guerre mondiale. L'isolationnisme devint très populaire, car les victimes de la grippe rapportée d'Europe par les soldats démobilisés furent nombreuses.

La volonté du Président Woodrow Wilson de constituer une Société des Nations irrita les citoyens américains et permit à Warren G. Harding de développer avec succès le thème de sa campagne : « Une nouvelle indépendance face à l'Europe ». Harding appela à un plus grand isolement et son parti, le parti régionaliste, adopta cette position comme slogan de formation politique. Lorsque les Régionalistes remportèrent les élections de 1920, ils se servirent de leurs nouveaux appuis pour mettre en place la Prohibition.

Mais, à la mort du Président Harding en 1923, son successeur, Calvin Coolidge, refusa de poursuivre la politique de Prohibition et la loi fédérale s'éternisa sur les bureaux des différentes commissions du Congrès.

Pendant ce temps, la Prohibition se transforma en bataille rangée entre des régions de l'Amérique très différentes sur le plan idéologique. Les autorités tentèrent de freiner la circulation d'alcool en instaurant des postes de contrôle aux frontières des États. De nombreux États se servirent de ces postes de contrôle pour lever des impôts officieux (et parfaitement illégaux).

En 1927, une nouvelle vague de grippe très meurtrière ravagea le pays. Les États fermèrent leurs frontières et transformèrent les postes de contrôle en sites de quarantaine. Les contrebandiers et les bandits choisirent l'avion pour contourner les restrictions qui frappaient les transports terrestres.

L'élection de 1928 pâtit d'une faible participation électorale, la plupart des gens évitant les grands rassemblements de crainte d'attraper la grippe. Les Régionalistes lancèrent un nouveau thème de campagne : « Un État fort » et réussirent à amoindrir considérablement l'autorité du gouvernement fédéral.

L'effondrement de la Bourse, en octobre 1929, marqua le coup de grâce pour les États-Unis. Le régionalisme avait décimé l'économie nationale et la demande d'aide financière émise par Washington auprès des gouvernements des États fut unanimement rejetée.

Le 1er janvier 1930, le Texas fit sécession, suivi rapidement de la Californie, des deux États de Caroline, de l'Utah et de l'État de New York. Incapable de mettre en place la campagne politique et militaire nécessaire au maintien de l'Union, Washington n'avait plus aucun recours.

Avec l'effondrement du gouvernement fédéral, la grande majorité des militaires du pays désertèrent ou firent acte d'allégeance auprès de leur État d'origine. Les autres se firent mercenaires ou bandits, vendant leurs services au plus offrant.

L'aviation, qui fascinait tant l'Amérique du Nord, devint alors une nécessité lorsque le commerce terrestre entre les nouvelles nations indépendantes s'interrompit. Les guerres détruisirent le réseau ferroviaire intercontinental et les autoroutes disparurent peu à peu, principalement à cause du manque d'entretien ou des sabotages. L'automobile, jadis appelée à devenir le moyen de transport national, céda la place aux gyrotaxis, aérobus et autres grands zeppelins cargo qui envahissaient le ciel.

Les « pirates de l'air » défrayèrent la chronique pendant cette période de troubles. Petites bandes désorganisées d'hommes en mal de sensations fortes et de publicité, ces pirates commencèrent à multiplier les actes criminels et à faire des émules.

La première menace pirate sérieuse apparut en 1931. Jonathan Genghis « Khan », un ancien homme d'affaire de Chicago, créa la terrible Légion des Crânes rouges. Les Crânes s'installèrent en Utah (en tant que milice de la Coopérative du Peuple) où ils dérobèrent un zeppelin militaire.

De petites escarmouches frontalières entre les nouveaux États-nations se poursuivirent jusqu'en 1935. Dans ce contexte chaotique, les trafiquants et les pirates se multiplièrent. Une multitude de nouvelles milices, farouchement déterminées à défendre leur État, se mirent à combattre ces bandits flamboyants et haut en couleurs. Le Gang de Redmann, la Légion des Crânes rouges, les Cygnes Noirs et autres groupes de pirates écumèrent le pays. Les États-nations continuèrent à financer leurs compagnies aériennes mais ils commencèrent également à offrir des Lettres de marque aux pirates, leur permettant ainsi de s'en prendre en toute légalité aux ennemis du pays.

Aujourd'hui, on a coutume de dire que l'Amérique du Nord est un continent en guerre avec lui-même. Les milices rivales s'affrontent pour défendre leurs propres intérêts nationaux. Les pirates et les corsaires affrontent les milices pour prendre le contrôle du ciel et sortent souvent vainqueurs des combats.

Les lignes aériennes forment les nouvelles frontières d'un espace où un seul individu avec du cran et du talent est capable de faire toute la différence. Les pilotes d'aujourd'hui sont des hommes et des femmes qu'il faudra applaudir, craindre et surtout respecter tant qu'ils parviendront à avancer et à garder la mainmise sur l'espace conquis. Nous leur avons donné ce pouvoir. Le ciel est la seule limite (mais une chute de 1500 m en pleine gloire est une fin bien brutale).

LE REPAIRE DU PIRATE

***APRÈS L'INTERVIEW, M. ZACHARY** me fit visiter son fabuleux zeppelin, le Pandora. Avec l'aide des techniciens du AAW, je m'étais équipée d'un mini-appareil photo espion afin d'offrir à nos lecteurs les photos exclusives de l'intérieur de cette forteresse pirate aérienne. Ne demandez surtout pas où il était caché ! –Patricia Clark*

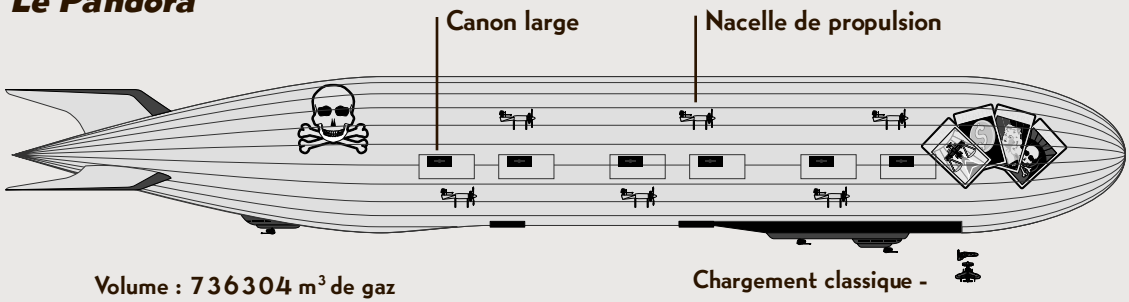
LA PRISE DU *PANDORA* fut un grand tournant dans la carrière de pirate de Nathan Zachary. Il est connu de source sûre que Nathan s'est engagé comme officier en second sur le *Fulcrum,* un zeppelin cargo d'Empire Air sur lequel il a ensuite recruté sa bande comme membres d'équipage. Une fois à bord, Nathan et ses hommes s'emparèrent du vaisseau. Ils débarquèrent le capitaine et l'équipage dans un champ de blé de Pennsylvanie... avant de se mettre à écumer les cieux.

Cet appareil était conçu à l'origine pour transporter deux avions de combat escorteurs, mais les nombreuses modifications apportées à la superstructure du zeppelin lui permettent désormais de transporter une escadrille d'au moins six avions. Il dispose de six canons larges et de six nids de mitrailleuses cal. 60 protégeant les nacelles de propulsion.

M. Zachary nous a expliqué que le zeppelin avait été rebaptisé *Pandora* en hommage à la boîte de Pandore qui, selon la légende grecque, était censée contenir tous les fléaux de l'humanité, mais aussi l'Espoir qui avait permis à l'humanité de supporter son infortune.

Ce qu'il ne nous a pas dit, en revanche, c'est si le rôle qu'il s'attribuait était celui des fléaux ou de l'espoir.

Le Pandora



Volume : 736304 m^3 de gaz
Longueur : 420 m
Diamètre : 55,5 m
Poussée : 174393 kg
Moteurs : 12 moteurs V-16 dynométriques de 440 chevaux chacun
Hélices : 4 L.Z. Jaray
Vitesse maximale : 84 m.p.h. (135 km/h)
Plafond : 13 000 pieds (4000 m)
Distance à plein régime : 10 000 miles (18 500 km)

Chargement classique -
Cargaison : 34 000 kg
Carburant : 40 000 kg
Huile : 2744 kg
Lest : 4500 kg
Équipage : 3265 kg
Vivres : 24 500 kg (30 jours)
Avion : 27 000 kg
Pièces de rechange : 27 000 kg
Excès de portance : 11 700 kg

À l'intérieur de la forteresse

Bien que certaines parties du zeppelin soient interdites, j'ai réussi à obtenir cette photo de la cabine de Nathan Zachary à bord du *Pandora*. M. Zachary a personnellement décoré cette pièce : de l'épais tapis Persan au bureau Louis XVI en acajou, jusqu'au tableau de Picasso accroché entre des calendriers érotiques et sa collection de médailles de la Grande Guerre et de la Révolution russe. Les fenêtres du côté de la gondole, ornées de rideaux de velours, lui permettent de superviser l'horizon et le ciel bleu. Une autre fenêtre (voir la photo ci-dessus) ouvre sur l'intérieur du zeppelin, ainsi M. Zachary peut observer les opérations à l'intérieur de sa forteresse volante. À l'arrière plan, on distingue la structure d'acier du zeppelin et l'aire de lancement avec les avions parés au décollage.

AUTRE PHOTO

Il s'agit d'un cadre contenant plusieurs photographies superposées. (M. Zachary est apparemment à la hauteur de sa réputation d'homme à femmes.) Cliquez ici pour changer l'image.

MISSION SUIVANTE

Carte et notes des prochaines missions casse-cou de Nathan Zachary. Cliquez ici pour passer au briefing de la mission suivante (voir « Prélude au carnage : un briefing pirate », page 14 de ce numéro). Les parties sont automatiquement enregistrées après chaque mission.

MISSIONS PRÉCÉDENTES

Lettres personnelles de Nathan Zachary, coupures de presse relatant ses aventures précédentes, entre autres ! Cliquez ici pour afficher les souvenirs rapportés ou rejouez une mission. (Voir la rubrique « Les mémoires d'un pirate », plus bas.)

CONSTRUCTION D'AVION

Plans et spécifications détaillées du prochain avion construit spécialement pour M. Zachary. Cliquez ici pour élaborer et acheter un appareil (voir « Le blues du dessinateur ou les principes de la construction d'avions », page 12 de ce numéro).

RETOUR AU MENU PRINCIPAL

Cliquez ici pour quitter la cabine.

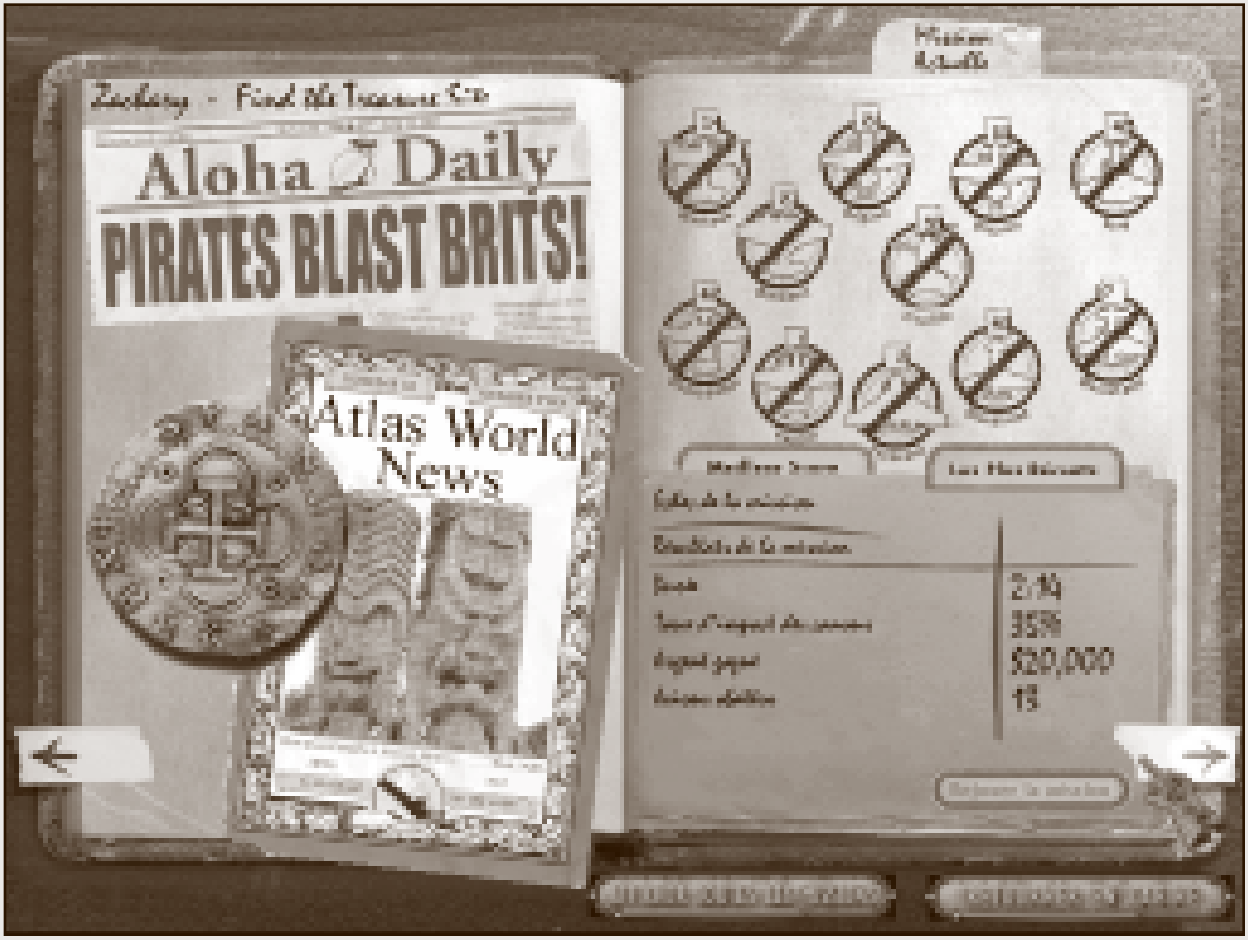
Ne manquez pas les nouvelles exaltantes de l'univers de Crimson Skies.
Rendez-vous sur le site http://www.crimsonskies.com/.

Chaque semaine, *Atlas World News* reprend les principaux événements du monde entier, *Air Action Weekly* vous tient au courant de l'évolution des technologies de l'aéronautique et *Warriors of the Air* publie des reportages exclusifs sur les aviateurs les plus audacieux de la milice et les As pirates le plus destructeurs. Enfin, laissez-vous absorber par les feuilletons à sensations publiés dans *Spicy Air Tales*. Entrez dans le monde de la piraterie aérienne et de ses intrigues incroyables. (Mise à jour hebdomadaire).

LES MÉMOIRES D'UN PIRATE

PATRICIA CLARK, LA JOURNALISTE HORS PAIR DE AAW, *a volé un cliché rarissime de l'album secret et personnel de Nathan Zachary (désolé Nathan, nous n'avons pas pu résister). Les pages de cet album regorgent de coupures de presse, de cartes postales d'endroits exotiques, de photos, de trophées et de lettres manuscrites parfumées.*

APRÈS CHAQUE MISSION, M. Zachary s'enferme dans sa cabine pour revivre les exploits de ses **missions précédentes**. Plusieurs doubles pages de l'album sont consacrées à chaque mission.



Pour feuilleter l'album, utilisez les marque-pages en papier situés sur la tranche de celui-ci. Pour revenir à la mission actuelle, cliquez sur le marque-page **Mission actuelle** du livre.

Pour voir les souvenirs des missions précédentes, ouvrez le sommaire en cliquant sur **Afficher toutes les missions**. Sélectionnez la mission que vous souhaitez revoir, puis cliquez sur **Afficher la mission**. Vous pouvez également rejouer une mission en la sélectionnant sur cet écran, puis en cliquant sur **Rejouer la mission**. Pour revenir à la cabine de Nathan, cliquez sur **Retourner en cabine** sur le bureau au-dessous de l'album.

Souvenirs de mission

La première page de chaque mission contient des coupures de presse, des photos et divers souvenirs des aventures de Nathan. Il suffit de cliquer sur un objet pour l'agrandir. Pour exporter et enregistrer vos éléments préférés, cliquez sur le bouton **Exporter vers le bureau**, qui apparaît à côté de certains éléments agrandis de l'album.

Trophées

Sur l'autre page, vous trouverez les « trophées » sous forme de timbres caoutchouc des différents avions abattus. Chaque trophée représente un modèle d'avion particulier abattu par Nathan au cours de sa dernière mission. Les marqueurs à étoile rouge représentent les As. Ces marqueurs sont mis à jour en fonction des performances de M. Zachary.

Résultats de la mission

Les statistiques de Nathan pour la mission actuelle sont notées au bas de la page de droite. Les onglets **Les plus récents** et **Meilleur score** lui permettent de comparer ses derniers résultats. Cliquez sur **Rejouer la mission** pour essayer de battre le meilleur score.

Encore des photos, des coupures de presse et des records

Les pages suivantes contiennent d'autres coupures de presse, ainsi que des photos prises par des observateurs le jour où Nathan risqua sa peau en pilotant son avion dans des passages incroyablement étroits. Malheureusement, le journaliste n'a pas eu le temps de savourer tranquillement la suite de ses exploits audacieux. Nathan Zachary est bien le seul à connaître les secrets de cet endroit.

STERNBERG-KNOWLES

Expérience.
Professionnalisme.
Immeubles de taille.

1211 East Street, Zipperville, État de l'Empire.

McCoy Aviation

« Des avions sur mesure et sur place »

Leader des avions et pièces détachées sur mesure

Communiquez ce message et gagnez un alignement d'hélice gratuit !

LE BLUES DU DESSINATEUR OU LES PRINCIPES DE LA CONSTRUCTION D'AVIONS

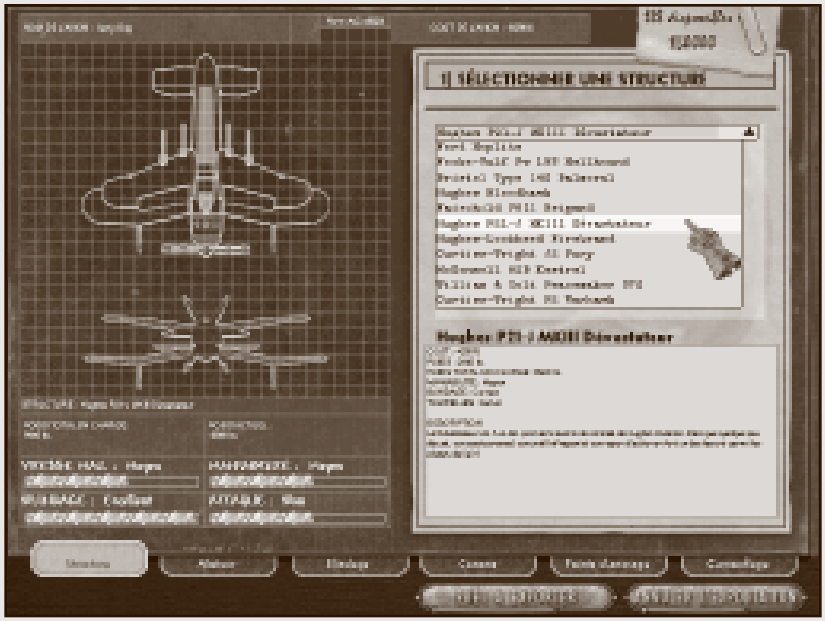
***N'IMPORTE QUEL AVION PEUT FAIRE L'AFFAIRE** lorsqu'il s'agit de se déplacer dans les airs, mais si vous prévoyez de personnaliser votre propre avion, alors profitez des quelques conseils que vous proposent les ingénieurs de AAW.*

VOUS ÊTES-VOUS JAMAIS DEMANDÉ POURQUOI LES INGÉNIEURS EN AÉRONAUTIQUE fabriquent les avions de la sorte ? Pourquoi ne pas monter le moteur Merlin II de chez Rolls-Royce sur un Curtis-Wrght J2 Fury à la place du R-1800-C ? Essentiellement à cause des contraintes liées au poids, à l'aérodynamique et surtout au facteur le plus contraignant : les risques d'accident !

Pour concevoir entièrement un avion, cliquez sur **Construction d'avion** dans la cabine du *Pandora*. Puis, baptisez votre futur avion, cliquez sur **OK** et vous voilà prêt à réaliser les plans de votre appareil.

Ces plans permettent de consigner les moindres détails de votre avion. Le nom de l'appareil et le montant exact nécessaire à sa construction se trouvent dans la partie supérieure de la page. Une note indiquant votre réserve d'argent disponible est retenue par un trombone dans l'angle supérieur droit.

Dans l'angle inférieur gauche sont affichés le *poids total en charge maximum* pour la structure sélectionnée ainsi que le *poids actuel*, les barres de performances indiquant respectivement la *vitesse maximale*, la *maniabilité*, le *blindage* et la *puissance de feu*. Au fur et à mesure que vous modifiez les plans, ces barres évoluent : ajoutez des mitrailleuses supplémentaires pour augmenter la puissance de feu de votre avion.



Maintenant que vous savez lire les plans, vous pouvez passer à la phase de personnalisation. Pour basculer d'un dessin à l'autre, cliquez sur les onglets du bas. Commencez par l'onglet **Structure**, puis passez en revue tous les onglets les uns après les autres. N'omettez aucune étape, sinon vous risqueriez de vous retrouver avec un avion sans moteur !

Pour sélectionner des composants spécifiques, utilisez les listes déroulantes. Les caractéristiques et la description des composants répertoriés apparaissent dans l'angle inférieur droit de la page.

Structure

La structure détermine le poids total en charge maximum de l'appareil. Si vous commencez avec une structure lourde, vous obtiendrez certes une meilleure intégrité structurelle, mais n'allez pas croire que votre appareil sera aussi maniable qu'un avion plus léger.

Moteur

Tout est une question de prix. Il va falloir raquer pour avoir plus de chevaux sous le capot.

Blindage

Ajoutez des plaques de blindage sur la coque afin de vous protéger des balles et des roquettes. Sélectionnez le blindage pour les différentes sections du nez, de la queue et des ailes.

Canons

Vous pouvez installer des canons dans les quatre emplacements disponibles. Chaque emplacement peut accueillir un ou deux canons. Si vous installez deux canons dans un même emplacement, ils doivent être de type et de calibre identique.

Points d'ancrage

Les roquettes sont fixées sur des points d'ancrage structurellement renforcés sur les ailes. Il peut y avoir plusieurs points d'ancrage sur une aile, mais leur nombre est limité à huit par structure.

Camouflage

Personnalisez votre appareil en choisissant la couleur, le camouflage et les insignes afin d'être reconnu par vos ennemis et vos alliés.

Lorsque votre avion est prêt, cliquez sur le bouton **Prêt à acheter** pour avoir une estimation du coût total et l'évaluation du poids de votre avion. Si vous avez ajouté trop de composants ou si le poids total en charge de la structure est dépassé, vous ne pourrez pas acheter l'avion. Si vous ne disposez pas de la somme nécessaire, cliquez sur le bouton **Vendre** pour savoir ce que vous pouvez récupérer de votre inventaire. Cliquez sur le bouton **Acheter maintenant** pour finaliser l'achat ou revenez aux différents onglets du processus de construction pour faire les modifications nécessaires.

Centre d'arts Trautmann-Bonilla

Ça RAPPORTE
de faire de l'art !

Aucun talent requis ! Bénéficiez des cours de vrais professeurs européens !

Cours de :
Peinture
Dessin
Théâtre
Danse
Écriture

« Nous Construisons des Villes ! »

GRANDE JCONSTRUCTION

Banchero & Associates
• Boston • Atlantic Co. •

PRÉLUDE AU CARNAGE : UN BRIEFING PIRATE

***LORSQUE NOTRE JOURNALISTE S'EST INFILTRÉE** à bord du Pandora, elle a vu plus de choses qu'elle n'en escomptait au départ. Aujourd'hui, pour la première fois dans l'histoire de l'édition en Amérique du Nord, nous vous livrons, tel quel et sans fioritures, un compte rendu détaillé de la façon dont les pirates préparent leurs appareils et briefent leur équipage pour les chasses au trésor, les raids et autres exercices de bravoure aérienne !*

POUR ACCÉDER AU BRIEFING DE LA MISSION, cliquez sur **Mission suivante** dans la cabine de Nathan Zachary à bord du *Pandora*. Le plan d'attaque de Nathan est dévoilé en même temps que les détails de la mission apparaissent sur une grande carte.

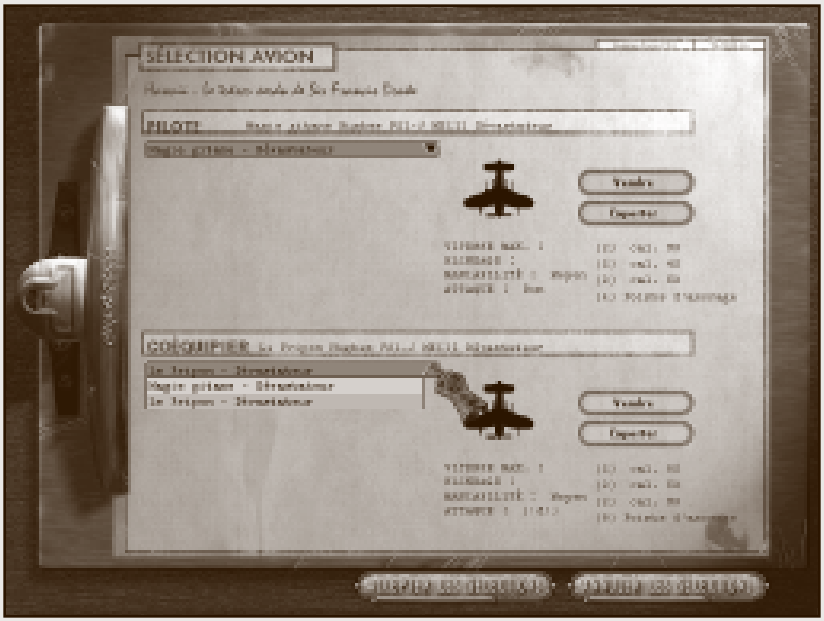
Pour réentendre le briefing de la mission, cliquez sur **Revoir le briefing**. Pour revenir dans la cabine de Nathan, cliquez sur **Retourner en cabine**. Pour préparer votre avion en vue de la mission, cliquez sur **Contrôle pré-vol**.

Contrôle pré-vol

Utilisez cette tablette pour vérifier votre avion et celui des autres membres de l'escadrille une dernière fois avant la mission. Vous n'aurez pas d'autre occasion une fois en vol. Le type et le calibre des munitions chargées dans les canons des appareils, ainsi que le type de roquettes installées aux points d'ancrage, sont affichées à côté des silhouettes d'avions.

Si vous souhaitez utiliser un autre avion pour la mission, cliquez sur **Changer d'avion**. Pour utiliser des munitions ou des roquettes différentes, cliquez sur **Changer de munitions**. Ces deux procédures sont expliquées plus loin.

La liste des objectifs de la mission est attachée avec un trombone à votre formulaire de contrôle pré-vol. Il est important de bien comprendre vos objectifs et de réfléchir au type d'avion et d'armement adaptés à la mission. Quand vous êtes paré au décollage, cliquez sur **Effectuer une mission**. Si vous avez des doutes quant à vos objectifs, revenez rapidement au briefing de la mission en cliquant sur le bouton **Revenir au briefing**, situé sous la tablette.



Sélection de l'avion

Lors du changement d'avion, vous pouvez afficher les caractéristiques de tous les appareils disponibles en faisant défiler la liste déroulante pour votre avion et pour votre escadrille. Lorsque vous sélectionnez un avion, sa vitesse, son blindage et sa maniabilité s'affichent à côté de la silhouette, des canons et des points d'ancrage disponibles. Pour utiliser un avion dans une mission multijoueur ou de tpe action immédiate, vous devez le sélectionner et cliquer sur le bouton **Exporter**.

Lorsque vous avez choisi un avion pour vous et votre équipier, cliquez sur **Accepter les sélections** pour revenir au Contrôle pré-vol ou, si vous souhaitez annuler les modifications, cliquez sur **Annuler les sélections**. Dans tous les cas vous revenez au Contrôle pré-vol.

Sélection de l'armement

Sélectionnez un type de munitions pour vous et votre équipier en faisant défiler la liste déroulante de chaque canon. La description des munitions s'affiche à côté de l'avion.

Sélectionnez les roquettes en faisant défiler la liste déroulante de chaque point d'ancrage. La description des roquettes s'affiche sur le côté droit de la tablette.

Validez ou annulez vos choix d'armement en cliquant sur le bouton **Valider l'armement** ou **Annuler l'armement** situé au-dessous de la tablette.

Pilotage : notions de base

CERTAINS PILOTES DÉCOLLENT comme s'ils étaient nés avec des ailes, alors que le commun des mortels arrive péniblement à apprendre les rudiments et cela ne se fait pas sans mal. Heureusement, les avions d'aujourd'hui offrent des commandes perfectionnées des ailerons et des gouvernes qui facilitent la tâche. Mêmes les débutants peuvent désormais s'envoler sans problème dans le grand bleu.

DÉCOLLAGE ET APPONTAGE

Les avions de combat d'aujourd'hui touchent rarement le sol. En général, ils décollent d'un zeppelin en altitude et y appontent.

Il n'y a rien de plus facile que le décollage : il suffit de se laisser glisser du zeppelin, d'allumer les moteurs et c'est parti.

L'appontage est un peu plus compliqué. Les zeppelins déploient un crochet de récupération pour attraper l'avion. Il suffit d'approcher du ventre du zeppelin par l'arrière, puis de s'aligner sur le crochet en redressant le nez de l'avion. Approchez le plus près possible et adaptez votre vitesse à celle du zeppelin. Lorsque votre avion est accroché, la grue du zeppelin vous hisse à bord.

PLEIN GAZ

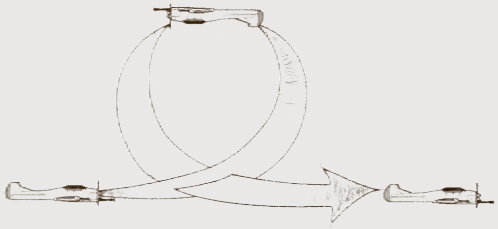
La manette des gaz du joystick contrôle la vitesse de votre avion. Les manœuvres où l'angle d'attaque est important nécessitent plus de puissance que les autres manœuvres car votre appareil risque de décrocher et de caler.

MANŒUVRES

Qu'y a-t-il de mieux que la sensation qu'on éprouve en remettant les gaz à fond à la fin d'un tonneau inversé où la carlingue vient frôler la cime des arbres ? Mais avant de vous laisser tenter par ces trucs de vétéran, révisons les principes de base...

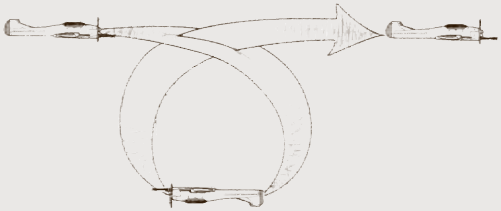
Montée

Tirez sur le manche du joystick. Votre avion commence à s'élever. Si vous maintenez le manche dans cette position, vous ferez une boucle vers l'avant. Assurez-vous que la vitesse de votre appareil est suffisante sinon le moteur risque de caler.



Piqué

Poussez le manche du joystick vers l'avant. Votre avion commence à piquer du nez. Si vous maintenez le manche dans cette position, vous ferez une boucle inversée. Dans ce cas, la vitesse n'est pas un problème car vous allez accélérer quoi qu'il arrive à cause de la force de gravité. L'altitude, en revanche, est un problème. Si vous ne volez pas à une altitude suffisante au début de cette manœuvre, vous vous écraserez !



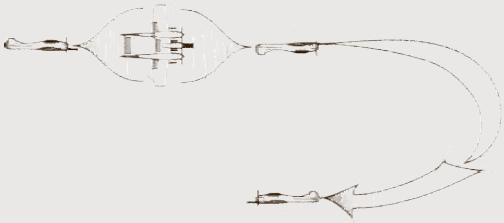
NOTE DE LA RÉDACTION : *en raison d'un grand nombre de demandes de la part de nos lecteurs, nous rééditons l'un de nos articles les plus populaires (date de la première parution dans AAW, le 16 mai 1933), expliquant les principes fondamentaux du décollage.*

Roulis

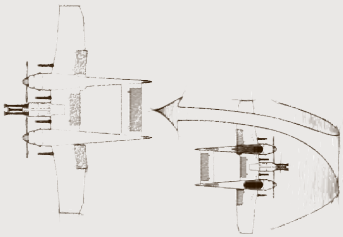
Actionner le manche latéralement permet de relever les volets d'une aile tout en abaissant ceux de l'autre aile. Votre avion vire sur la droite ou la gauche. Il existe trois manœuvres standard associées à cette figure : le tonneau, l'inversion et l'inclinaison.

Tonneau Déplacez le manche latéralement. Effectuez une rotation complète de 360 degrés pour revenir à votre point de départ.

Inversion Si vous vous arrêtez au milieu d'un tonneau, vous volez la tête en bas, ou « inversé ». Il peut s'avérer utile d'inverser votre avion pendant une demi boucle descendante (une manière rapide de prendre la direction opposée et de terminer la manœuvre à l'endroit).



Inclinaison La dernière des manœuvres standard de ce type est l'inclinaison. Effectuez un quart de tour afin d'avoir une aile en haut et l'autre en bas, puis tirez sur le manche comme pour exécuter une boucle ascendante. L'avion s'engage dans un virage très serré.



Virage

Actionnez le joystick pour déplacer la gouverne de queue vers la droite ou la gauche. Cette manœuvre pointe le nez de votre avion à droite ou à gauche et vous permet de virer sans inclinaison.

Il existe des dizaines d'autres combinaisons complexes basées sur ces manœuvres de base. Exercez-vous le plus possible à réaliser ces manœuvres et vous deviendrez rapidement un As.

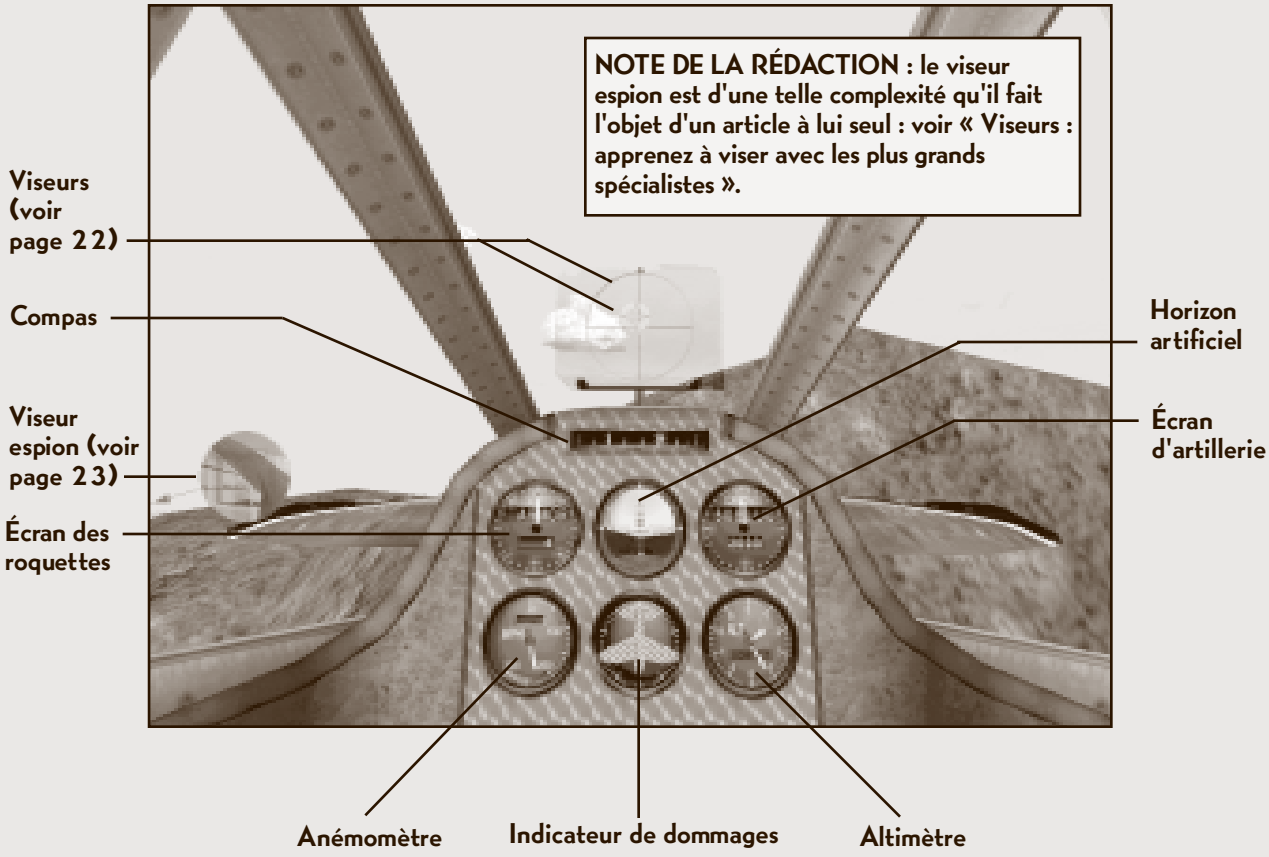
ÉJECTION

Il vous reste une dernière chose à apprendre : que faire en cas de catastrophe ? Appuyez sur **CTRL+X** pour déverrouiller la verrière et vous éjecter de l'avion. Soyez prudent, cependant, lorsque vous pilotez des avions à propulsion arrière tels que le Dévastateur. Plus d'un pilote s'est retrouvé la tête la première dans les hélices en essayant de s'éjecter pour échapper à la mort. Ce n'est pas beau à voir !

INSTRUMENTS DE BORD

NOUS AVONS CHARGÉ NOTRE ÉQUIPE D'EXPERTS *d'étudier les technologies les plus récentes et d'imaginer le tableau de bord idéal. Celui-ci regroupe des instruments qui ont fait leurs preuves et dans lesquels nous avons une confiance absolue, et d'autres, encore expérimentaux, que vous ne verrez que dans les centres d'essais des principaux constructeurs aéronautique. Accrochez-vous, amis lecteurs, nous allons vous donner un avant-goût de ce qui se fait de mieux.*

NOS INGÉNIEURS ONT TRANSFORMÉ LE COCKPIT d'un Dévastateur Hughes. Et ils n'ont pas lésiné. Vous apprécierez le cadre en ronce de noyer et les moulures en acier poli. La disposition des instruments, cependant, peut varier d'un avion à l'autre.



Commençons par les instruments de base...

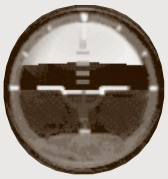
COMPAS Un compas classique ne fait pas l'affaire en raison des secousses et embardées provoquées par l'accélération soudaine en vol. Nous avons choisi l'Explorer 2000 pour sa stabilité gyromagnétique. Ce compas indique toujours votre cap, par temps de pluie comme en cas de brouillard, peu importe le sens du virage ou du tonneau.

ALTIMÈTRE Nous avons opté pour le Janas Rex, simple et facile à lire. La grande aiguille indique les centaines de pieds et la petite indique les milliers. Par ailleurs, il est équipé d'une alarme de basse altitude dont le voyant rouge clignote dès que vous passez en dessous de 100 pieds (300 m).

ANÉMOMÈTRE Le Whisler Delux est un indicateur de vitesse aérienne barométrique qui affiche la vitesse réelle en miles par heure. Un voyant clignote automatiquement dès que l'appareil passe sous sa vitesse de décrochage.

HORIZON ARTIFICIEL Rien n'est plus facile que d'être désorienté par mauvais temps ou en plein combat aérien. Pour vous libérer de ce souci, nous avons choisi l'horizon artificiel Dexter-Handly. Grâce à ses deux gyroscopes et à ses billes dont la fiabilité est garantie, ce bijou vous indique constamment la position du nez de l'avion (inclinaison vers le haut, le bas ou latérale).

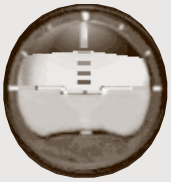
Ascendant



Descendant

Inclinaison latérale gauche

Inclinaison latérale droite



Ascendant inversé

Descendant inversé

Ne sortez jamais sans nous !

Votre LIBERTÉ garantie. Satisfait ou remboursé !

Au service des incompris depuis 1928

KIMMICH CAUTIONNEMENTS

Photo Génie

Photographies professionnelles

Pour toutes vos photographies vous pouvez compter sur notre professionnalisme. Laissez notre personnel courtois vous transformer !

Un goût fort pour une aventure forte.

Toutes les nouvelles du monde à portée de la main.

ATLAS WORLD NEWS

Achetez-le SANS TARDER !

LEX'S GYM

Si VOUS ne faites pas d'exercice chez Lex VOUS ETES FAIBLE !

ZIPPER ENGINEERING

Des avions aux zeppelins jusqu'aux gratte-ciel

Conception de mondes meilleurs pour VOUS !

Pacifica, à l'est de Lake Washington

Vous direz « Youpi ! » pour Dillon Coffee

Deux fois plus de caféine et toute la saveur d'un bon café. Goûtez sa force !

Essayez-le dès aujourd'hui !

Parlons maintenant des instruments spéciaux dont nous avons équipé notre cockpit...

ÉCRAN D'ARTILLERIE L'écran d'artillerie Browning HPX indique quels canons sont armés et prêts à tirer. Il affiche également un compteur des munitions restantes pour chacune de ces armes. Pour passer d'une arme à l'autre, le pilote appuie sur F3 ou F4. Lorsque vous changez d'arme, l'aiguille pointe vers une croix lumineuse située sur le contour extérieur du cadran. Les croix, ainsi que les chiffres, apparaissent selon un code de couleur qui varie en fonction de l'état des munitions :

Vert	Munitions abondantes
Jaune	Munitions insuffisantes
Rouge	Arme vide

ÉCRAN DES ROQUETTES L'écran des roquettes Bluedevil surveille l'état des roquettes chargées sur les points d'ancrage de votre avion. De même que pour les canons, le type de roquette armée et le nombre de projectiles restants sont affichés. L'aiguille pointe vers des croix de couleurs situées sur la bordure de l'instrument.

Vert	Plusieurs projectiles disponibles
Jaune	Quelques projectiles disponibles seulement
Rouge	Plus aucun projectile disponible

Pour passer d'une roquette chargée à une autre, le pilote appuie sur la touche F5 (défilement vers l'avant) ou F6 (défilement vers l'arrière).

Ce système présente un avantage particulièrement appréciable. En effet, il sélectionne automatiquement la prochaine roquette disponible lorsque vous avez épuisé les projectiles chargés sur un point d'ancrage.

INDICATEUR DE DOMMAGES Notre instrument favori est sans conteste l'indicateur de dommages Crispen Mark V. Inutile de vous tordre le cou pour voir si la queue de l'avion n'est pas en flammes ; un seul coup d'œil sur cette petite merveille suffit à savoir si vous pouvez continuer à fendre les nuages ou s'il est grand temps de regagner le hangar. Un croquis présente l'appareil en quatre sections : aile droite, aile gauche, nez et queue. La couleur indique le degré de gravité des dommages subis par chaque partie :

Vert	Partie intacte
Jaune	Jusqu'à 50 % du blindage de la section détruit.
Orange	De 50 à 100 % du blindage de la section détruit et jusqu'à 25 % de la structure détruite.
Rouge	De 25 à 100 % de la structure de la section détruite.

De nouveaux gadgets et instruments arrivent tous les jours sur le marché (certains sont disponibles au marché noir uniquement). Dans nos prochains numéros, nous ne manquerons pas de vous informer de nos nouvelles découvertes et de leur lancement dans les airs.

LES ASTUCES DE STEVE « LE TIREUR » POUR LE COMBAT

***STEVE « LE TIREUR » KELLEY JR., CAPITAINE** des Rangers de l'air de la République du Texas, As des As, héros des guerres du bush maintes fois décoré... et toujours en service, nous révèle cette semaine les secrets du combat aérien.*

CHAQUE JOUR, DE JEUNES PILOTES INEXPÉRIMENTÉS, plus naïfs que des nouveau-nés, me demandent mon secret. Comment ai-je réussi à abattre cinquante deux pilotes, dont cinq étaient eux-mêmes des As ? D'autant que j'ai toujours réussi à m'en tirer ! Eh bien, j'ai effectivement un secret... ou plutôt deux : le savoir-faire et les chiffres.

Savoir-faire

Apprenez à connaître vos avions. Peu importe que vous soyez aux commandes d'un Kestrel blindé, avec son artillerie lourde, ou du Bloodhawk fin et agile. Étudiez soigneusement chaque avion rencontré. Vous pourrez ainsi tirer partie des points faibles de votre ennemi ... tout en apprenant à protéger les vôtres.

Par exemple, si votre adversaire est un Bloodhawk, ne passez jamais devant les viseurs de ses canons. Approchez-vous par derrière ; et restez-y. En revanche, si vous pilotez un Kestrel, quelques égratignures de la coque ne vous causeront pas de sérieux problèmes ; aussi, vous pouvez risquer un face-à-face.

Gardez toujours un œil attentif sur le stock de munitions et de roquettes. Choisissez judicieusement votre arme. Il y en a toujours une qui vous permettra d'abattre votre adversaire. Inutile d'essayer de percer la carapace d'un Warkhawk avec des balles dum-dum. Vous envisagez de sortir un zeppelin ? Ne faites pas l'erreur de charger uniquement des roquettes antiaériennes. Vous ne survivrez pas assez longtemps pour répéter ce genre de bévue.

Les chiffres

À l'école, j'étais nul en calcul et en maths. Heureusement, en l'air, fini les problèmes de binômes et les théorèmes ; ce dont vous avez absolument besoin, en revanche, c'est d'une bonne perception du mouvement. Vous devez être capable de savoir à quelle vitesse se déplacent les objets, où ils se trouvent et vers où ils se dirigent.

Regardez autour de vous (voir « Rester aux aguets : vues », page 24 de ce numéro) et repérez vos ennemis. Lorsque vous remarquerez que votre aile est criblée de balles, il sera déjà trop tard pour réagir. Tâchez de savoir où se trouvent *tous* les méchants ; pas seulement ceux que vous prenez pour cible.

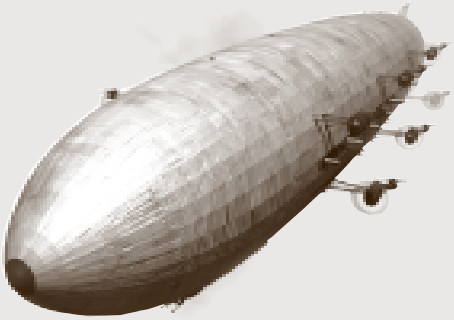
Le but est de rester derrière l'ennemi (sauf s'il est équipé d'une tourelle mobile) et, évidemment, d'éviter qu'un adversaire passe derrière vous.

Lorsque vous vous approchez d'un appareil rival, essayez de prendre de l'altitude par rapport à lui ; vous aurez ainsi une plus grande marge de manœuvre. Un pilote d'élite, par exemple, doit être capable de privilégier tour à tour la vitesse ou l'altitude. Piquez pour rattraper un avion plus rapide... mais si vous devez ralentir (ce qui est toujours dangereux lors d'un combat aérien !), remontez immédiatement.

Vous avez du mal à aligner vos viseurs sur un adversaire disposant d'un appareil plus maniable ? Essayez de ralentir lorsque vous inclinez l'appareil ; vous réduirez ainsi l'amplitude du virage, ce qui vous évitera d'être semé par leurs acrobaties aériennes.

Éviter les coups

Surtout n'oubliez pas... que tout peut arriver là haut, et que tout arrive. Le moindre relâchement lors d'un combat aérien est fatal, aussi gardez tous vos sens en éveil. Bonne chance, les bleus !



APPRENEZ À VISER *avec les* PLUS GRANDS SPÉCIALISTES

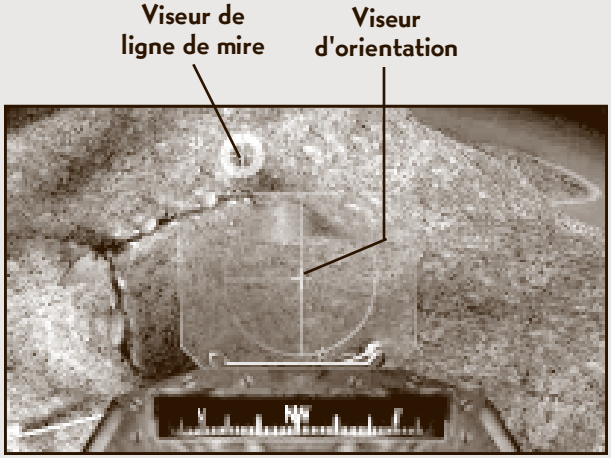
BIENVENUE DANS NOTRE CHRONIQUE HEBDOMADAIRE. *Découvrez comment viser plus vite, tirer au but et réduire en cendres tout pirate qui ose croiser votre route. Cette semaine, en plus des trucs et astuces habituels, nous vous présentons en avant-première un nouveau gadget développé par les ingénieurs d'AAW : le viseur espion.*

SELON VOTRE COCKPIT ET VOTRE POINT DE VUE (voir « Rester aux aguets : vues », page 24 de ce numéro), vous disposez soit des viseurs d'orientation et des viseurs de ligne de mire, soit *uniquement* des viseurs de ligne de mire.

Le viseur d'orientation indique vers où pointe le nez de votre avion.

Le viseur de ligne de mire tient compte de la vitesse de l'avion lorsque celui-ci vire et fait des tonneaux. Ce viseur indique la direction prise par les balles.

Si vous arrivez à aligner le viseur de ligne de mire et le viseur d'orientation, vous tirerez droit devant vous.



SÉLECTION DES CIBLES

Pour sélectionner une cible ou un objectif de mission, utilisez l'une des commandes suivantes. Reportez-vous à la quatrième de couverture de ce numéro pour une description complète des commandes du joystick.

Pour viser	Appuyez sur
L'ennemi ou l'objectif suivant	E
L'ennemi ou l'objectif précédent	MAJ+E
L'ennemi ou l'objectif le plus proche	CTRL+E
Le prochain avion allié	Z
L'avion allié précédent	MAJ+Z
L'avion allié le plus proche	CTRL+Z
La prochaine cible non-aérienne	R
La cible précédente non-aérienne	MAJ+R
La cible non-aérienne la plus proche	CTRL+R
L'attaquant le plus proche apparaissant dans les viseurs	A
Aucune cible	T

Lorsque vous sélectionnez une cible, des informations complémentaires s'affichent. Si la cible se trouve dans le champ de vision devant vous, son nom apparaît.

Si vous êtes suffisamment près, la cible est indiquée entre parenthèses (**rouge** pour une cible ennemie, **vert** pour une cible alliée et **bleu** pour les cibles neutres et les objectifs), ce qui vous permet de viser plus facilement même sous une couverture nuageuse.

Si la cible ne se trouve pas dans votre champ de vision, son nom apparaît, ainsi que la direction que vous devez prendre pour lui faire face. Par ailleurs, une flèche pointe vers la cible.

Lorsque vous détruisez une cible, une autre cible est sélectionnée automatiquement (le cas échéant).

Le VISEUR ESPION

Vous vous dites que l'idéal serait de voir tout ce qui vole autour de vous, au-dessous et même derrière. Désormais, c'est possible.

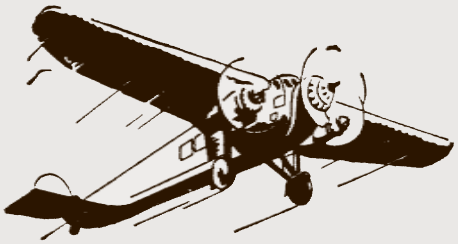
Le viseur espion est un système optique à stabilisation gyroscopique qui affiche une vue agrandie de la cible sélectionnée. Cette image glisse le long de la verrière, accompagnée d'une flèche toujours pointée vers la cible.

Pour activer ou désactiver le viseur espion, appuyez sur les touches MAJ+S. Il est désactivé automatiquement lorsque la cible quitte son champ de vision.

Conseil de la semaine

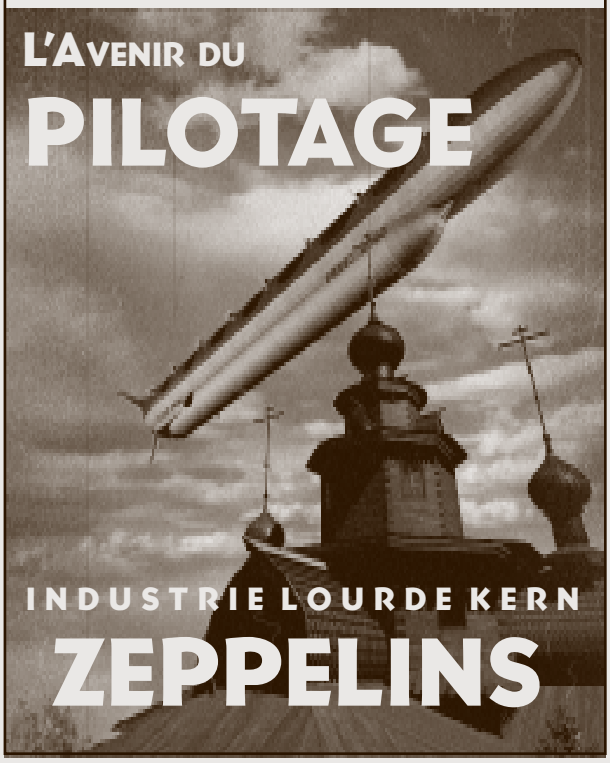
Mieux vaut ne pas vous attendre à voler droit dans un combat aérien. Pointez votre viseur de ligne de mire sur la trajectoire de l'avion ennemi ; lorsque vos balles auront parcouru la distance qui vous sépare de lui, son avion se trouvera à l'endroit où vous avez visé.

GOÛTEZ



L'AVENTURE
À L'ÉTAT PUR

AVEC « CAP'TAIN G » KAYS ET SES SILENCIEUX SERVITEURS !
CHAQUE SEMAINE DANS AIR TIMES MAGAZINE !



RESTER AUX AGUETS : VUES

LORS D'UN COMBAT, *si vous perdez de vue votre adversaire à cause des nuages, parce qu'il disparaît dans un angle mort ou que le soleil vous éblouit, votre dernière heure risque d'arriver avant que vous ayez eu le temps de dire « ouf ». La chronique Rester aux aguets de AAW dévoile les stratégies qui vous permettront d'être toujours conscient de ce qui vous entoure dans les airs.*

DU NOUVEAU CETTE SEMAINE : nous vous proposons un tour d'horizon des options de vue désormais standard sur tous les appareils de conception récente. Nous allons vous en mettre plein la vue avec des trucs dont vous n'auriez même pas osé rêver.

D'abord, vous pouvez passer d'une vue normale du cockpit à une vue extérieure ou à une vue pilote à l'aide de la touche **F8**.

VUE EXTÉRIEURE : offre une vision plus large du terrain et permet de voir la plupart des instruments.

WEISMAN
AVIONS D'OCCASION

« L'avion du pilote D'À CÔTÉ ! »

VUE DU COCKPIT : permet de voir tous les instruments courants mais le champ de vision est assez limité.

VUE PILOTE : il s'agit de la vue la plus dégagée.

Vous disposez également de l'option de vue Poursuite. Appuyez sur **F7** pour fixer votre position par rapport à votre appareil ; vous verrez alors l'avion s'approcher puis passer devant votre angle de vue. C'est un super truc pour les réalisateurs de cinéma en herbe !

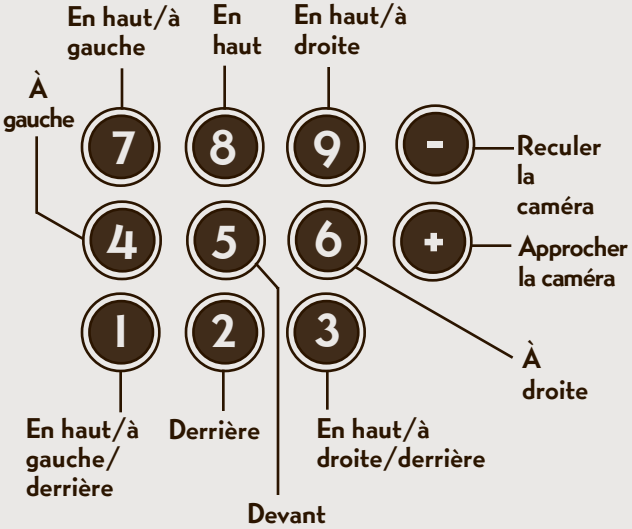
Enfin, la touche **L** vous permet de suivre un avion ciblé. Votre point du vue reste centré sur la cible quelle que soit l'orientation de votre avion. Appuyez de nouveau sur **L** pour sortir de ce mode.

CIBLE « CENTRÉE »

Les secrets de la VENTRILOQUIE enfin révélés !

Apprentissage facile en 60 ou 90 jours avec nos cours par correspondance. **RÉSULTATS GARANTIS**. Devenez riche ! Soyez connus ! Amusez-vous ! Ne ratez pas cette occasion ! Radio, Télévision, Théâtre ! **ÉCRIVEZ-NOUS** pour recevoir une brochure gratuite !

Quelle que soit la vue, vous pouvez regarder sur le côté, derrière vous, au-dessus ou en dessous, en appuyant sur le bouton du manche du joystick ou les touches du pavé numérique. Ces commandes « font basculer » votre point de vue dans la direction demandée.



Si vous appuyez simultanément sur la touche **J** et le bouton du manche du joystick ou les touches du pavé numérique, votre champ de vision se déplace lentement dans la direction souhaitée. Appuyez sur la touche **K** pour revenir au mode de changement de vue instantané.

VUES DES CAMÉRAS

Pour regarder	Appuyez sur
Au-dessus de l'avion	F9
Devant l'avion	F10
Sur la gauche de l'avion	F11
Sur la droite de l'avion	F12

Vous pouvez accéder, à tout moment, à l'une des quatre caméras pour vérifier le carénage de votre avion depuis le confort du cockpit.

EXPLOITS : COMMENT SE COUVRIR de GLOIRE et DEVENIR CÉLÈBRE ?

***VOUS VOULEZ QUE VOTRE NOM SOIT CONNU DE TOUS** ? Vous rêvez que les gens se retournent sur le passage de votre avion, en chuchotant avec admiration et une pointe de crainte, lorsque vous filez au-dessus de leur tête ? Que diriez-vous de quelques photos dans le journal local ? Ou souhaitez-vous que la simple vision de vos couleurs suffisent à décourager même le plus illustre des pirates de se mesurer à vous ? Alors, cher lecteur, vous avez tourné la bonne page avec la rubrique spéciale de AAW consacrée à la réputation des aviateurs.*

CERTAINS PILOTES mesurent leur succès à l'épaisseur de leur portefeuille, au nombre d'heures de vol ou au volume de fret transporté de New-York à la Nouvelle-Orléans. Mais les plus malins savent bien qu'on ne peut véritablement évaluer les mérites d'un pilote avec des chiffres. La véritable mesure de votre valeur est votre réputation.

Pour vous faire un nom, vous devez abattre d'autres pilotes (les mauvais... pas les membres de votre propre escadrille), capturer des zeppelins, effectuer des manœuvres aériennes dangereuses et d'autres exploits qui inspirent le respect. Cette semaine, nous nous intéressons aux « manœuvres aériennes périlleuses » qui font la réputation d'un pilote.

ZONES À RISQUE

Les zones à risque sont des passages serrés où même le pilote le plus expérimenté sera mis à l'épreuve. Soyez à l'affût des tunnels, canyons, hangars ouverts et autres passages à première vue impraticables. Vous ne manquerez pas de vous faire remarquer si vous parvenez à les traverser.

Les membres de votre escadrille sont peut-être de bon conseil, alors écoutez-les. Ils ne manqueront pas de vous dire si vous avez accompli un exploit notable.

Par ailleurs, les zones à risque ont l'avantage de vous débarrasser de vos adversaires. Engagez votre avion dans un tunnel ferroviaire et vous verrez si le pirate qui vous poursuit est assez fou pour vous suivre. Il renoncera à son attaque ou apprendra à ses dépends qu'un passage étroit, une vitesse vertigineuse et une main tremblante forment une combinaison mortelle.

Et n'oubliez pas de lire le journal du lendemain. Vous pourriez bien avoir la surprise de voir votre photo en première page, ou pourquoi pas devenir une star d'Hollywood. Imaginez l'effet produit dans votre album.

Rien ne peut vous empêcher de devenir célèbre. Il suffit de faire preuve d'imagination... et de sang-froid. Alors, Messieurs les pilotes, dépassez-vous. Vivez dangereusement ou renoncez.

ACTION IMMÉDIATE

***ACTION IMMÉDIATE EST LE FORUM D'AAW** pour les pilotes qui souhaitent raconter leurs combats aériens.*

IL Y A DEUX MOYENS DE VOUS ENGAGER DANS une mission d'Action immédiate. Vous pouvez sélectionner une histoire dans le sommaire, cliquer sur **Afficher l'histoire**, analyser les détails de la mission sur la page de l'histoire, puis cliquer sur **Effectuer une mission**. Vous pouvez aussi raconter votre propre histoire. Utilisez les listes déroulantes qui apparaissent sur la page de l'histoire pour personnaliser la mission.

Précisez le nombre de membres de l'escadrille, le type d'appareil piloté, le lieu, ainsi que les détails concernant vos adversaires. Vous vivrez ainsi une aventure personnelle et inédite. Contrôlez ensuite vos armes et votre stock de munitions (sans oublier ceux des autres membres de l'escadrille). Pour ce faire, sélectionnez **Pilote** ou **Escadrille**, puis cliquez sur **Armement**.

Pour personnaliser un avion pour une histoire d'Action immédiate, cliquez sur **Construire un avion personnalisé** dans la partie inférieure de l'écran.

Enfin, cliquez sur **Effectuer une mission** pour entrer DIRECTEMENT DANS L'ACTION.

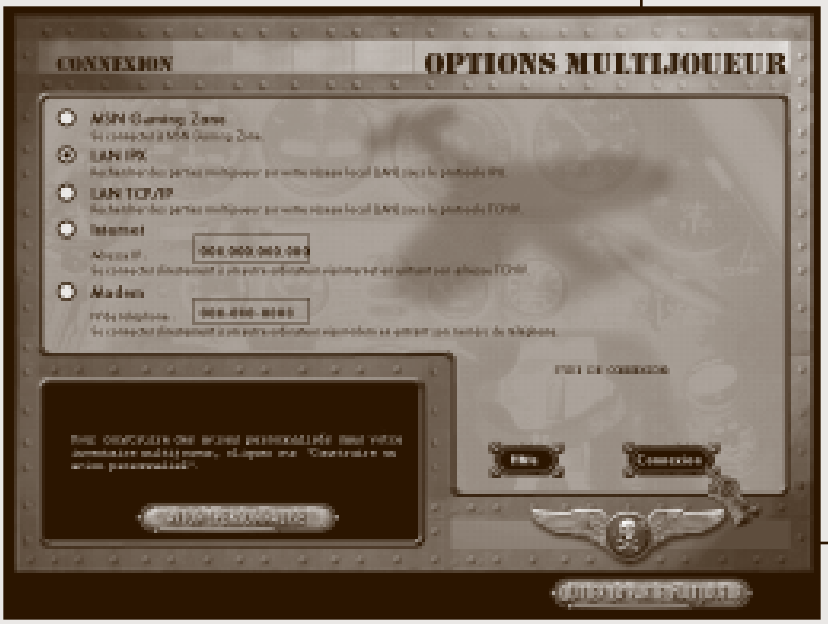
PARTIE MULTIJOUEUR : UNE INTERVIEW EXCLUSIVE du DR. FASSENBIENDER

***LE DR. FASSENBIENDER EST LE PLUS ÉMINENT GÉNIE** de la mécanique de toute l'Amérique du Nord. Détenteur de nombreux brevets de générateurs et de moteurs, il est surtout connu pour ses inventions dans le domaine de l'aviation et des autogires. Cette semaine, notre cher docteur s'entretient avec le rédacteur d'AAW Nero MacLeon à propos de Crimson Skies et explique comment les apprentis pilotes peuvent acquérir une expérience vraiment sérieuse du combat.*

AAW : Comment faut-il s'y prendre pour établir une connexion multijoueur, Docteur ?

Le Dr. Fassenbiender : Rien n'est plus simple que de lancer une partie multijoueur. Il suffit de cliquer sur **Partie multijoueur** dans le menu principal. Sélectionnez ensuite le type de connexion souhaité : MSN Gaming Zone, LAN IPX ou TCP/IP, Internet ou Modem.

MSN Gaming Zone : pour jouer sur cette Zone, vous devez d'abord obtenir un ID gratuit et installer le logiciel Zone. Lorsque vous avez terminé, entrez dans une salle de jeu Crimson Skies et commencez à jouer. Remarque : la première personne qui entre dans la salle de jeu devient l'hôte de la partie de Crimson Skies sur la Zone. Pour plus d'informations, consultez le site http://www.zone.com/ et cliquez sur Help.



LAN IPX ou LAN TCP/IP : ces connexions permettent de jouer sur un réseau local (LAN) à l'aide d'un protocole IPX ou TCP/IP.

Internet : cette connexion vous permet de jouer sur Internet à l'aide d'un protocole TCP/IP. Entrez l'adresse IP ou le DNS (Serveur du nom de domaine) de l'ordinateur auquel vous souhaitez vous connecter.

Modem : cette connexion vous permet de jouer sur deux ordinateurs reliés par modem. Entrez le numéro de modem de l'ordinateur auquel vous souhaitez vous connecter.

AAW : Et si j'ai envie de piloter* mon propre avion *?

DF : Rien de plus facile. Cliquez sur le bouton **Construire un avion personnalisé** et vous pourrez concevoir vous-même votre appareil.

AAW : Alors, je suis maintenant prêt à* héberger *ou à* rejoindre *une partie ?

DF : Parfaitement. Décidez si vous souhaitez lancer une partie ou vous joindre à une partie déjà commencée par un autre joueur. Si vous cliquez sur **Hôte**, vous serez invité à nommer la session, à sélectionner un mot de passe facultatif et à préciser le nombre maximum de joueurs autorisés.

Si vous cliquez sur **Connexion**, vous obtenez un écran qui répertorie toutes les parties. La liste peut être classée par nom de partie, par nombre de joueurs, par type de mission, par environnement ou même par état. Pour mettre la liste à jour, cliquez sur **Actualiser**.

Lorsque vous avez cliqué sur une partie, puis sur **Rejoindre la partie**, vous êtes invité à entrer un signal d'appel pour la session, à sélectionner une voix de pilote et à fournir le mot de passe, le cas échéant.

AAW : Pouvez-vous nous parler de cette histoire de* lobby *du jeu ?

DF : C'est là que les joueurs forment les équipes, s'informent des paramètres de la partie (ou y apportent des modifications dans le cas de l'hôte) et communiquent entre eux avant de commencer une partie multijoueur.

La liste des joueurs affiche le signal d'appel des participants dans la partie en cours. Le signal d'appel de l'hôte figure en tête de liste, suivi des autres selon l'ordre d'arrivée des joueurs. Les chiffres à côté du signal d'appel des joueurs indiquent le temps de réponse en millisecondes [ndlr. il s'agit du temps nécessaire au serveur de jeu pour répondre à un joueur]. Les cases adjacentes indiquent l'état du joueur : une case activée signifie que le joueur est prêt à entrer dans la partie, un case désactivée signifie qu'il ne l'est pas.

Équipe : pour créer, rejoindre ou quitter une équipe, cliquez sur le bouton correspondant (un seul bouton est disponible à la fois, selon votre état actuel).

Renvoi : l'hôte peut renvoyer un joueur à la liste des parties. Il lui suffit de sélectionner son nom dans la liste et de cliquer sur Renvoi.

Prêt : lorsque vous êtes prêt à vous joindre à la partie, cliquez sur Prêt. L'hôte ne peut pas commencer une partie tant que tous les joueurs ne sont pas prêts.

AAW : Comment font les joueurs pour* communiquer *avec d'autres joueurs dans le lobby ?

DF : Les messages des autres joueurs s'affichent dans une grande fenêtre prévue à cet effet. Le texte est de la même couleur que le nom du joueur dans la liste des joueurs. Les messages système apparaissent en gris, entre crochets.

Les joueurs saisissent leurs messages dans la zone Discussion. Pour transmettre un message, ils doivent appuyer sur la touche ENTRÉE ou cliquer sur le bouton **Envoyer**.

AAW : À quoi correspondent ces* onglets *dans l'angle supérieur de l'interface ?

DF : Les joueurs les utilisent pour choisir leurs avions et leurs munitions. Tous les joueurs peuvent afficher les options de la mission, mais seul l'hôte est autorisé à les modifier.

Sous **Options de la mission**, l'hôte sélectionne la mission, son environnement, les conditions de la victoire, la taille autorisée des équipes et le détail des vies accordées. L'hôte peut également interdire certains composants pour les avions et/ou l'armement. Il lui suffit de cliquer sur **Sélection** et de compléter le formulaire Composants interdits. Lorsque des composants sont déclarés hors-la-loi, les joueurs sont informés des modifications et la sélection par défaut est appliquée à tous leurs appareils.

Sous **Sélectionner un avion**, la sélection des avions s'opère de la même façon que pour un contrôle standard [ndlr. : voir « Prélude au carnage : un briefing pirate », page 14 de ce numéro]. Si l'hôte autorise l'utilisation d'appareils personnalisés, le joueur peut les importer à partir de son répertoire personnel [ndlr. : voir « Le blues du dessinateur ou les principes de la construction d'avions », page 12 de ce numéro].

Sous **Munitions**, les joueurs chargent des munitions sur leur avion. Il est impossible de sélectionner des types de roquettes ou de munitions interdits.

AAW : Tout ceci est remarquable. Et comment est-ce que je commence ?

DF : Chaque joueur doit sélectionner **Prêt**. Lorsque tous les joueurs sont prêts, l'hôte clique sur **Démarrer** pour lancer le jeu.

UNE VÉRITABLE BASE AÉRIENNE SUR VOTRE BUREAU !

envergure
43/20 centimètres

Vous voulez posséder les mêmes avions que Nathan Zachary et le Cygne Noir mais vous n'en avez pas les moyens ? Alors essayez ces maquettes réalistes et solides. Chaque maquette est une réplique fidèle des chasseurs pilotés par les as de Crimson Skies.

Les maquettes sont livrées non assemblées et non peintes.
Disponibles dans la plupart des magasins de jouets et de loisirs ou chez FASA à l'adresse **www.fasa.com**
Copyright ©2000 FASA Corp.

DE L'ACTION ! DU DRAME ! UNE AVENTURE PALPITANTE !

Laissez-vous emballer par les exploits saisissants de Nathan Zachary ! Pilotez dangereusement aux côtés de Trevor « Falcon » Girard !

• *Leur histoire commence en hiver 2000* • *www.fasa.com* •
• *Copyright ©2000 FASA Corp.* •

CRÉDITS

Air Action Weekly est une filiale du groupe Atlas World News, dont les publications paraissent simultanément dans huit pays d'Amérique du Nord et à l'étranger, avec des antennes à Manhattan, Hollywood, Houston, Londres, Dublin et Paris. Tout le personnel d'Atlas News parcourt la planète et s'expose en première ligne pour vous rapporter aujourd'hui les grands titres de demain. Qui sommes nous ?

Direction Fondateur et Rédacteur émérite : Jordan « Le Flair » Weisman ; Fondateur et Directeur du service des enquêtes : Dave McCoy ; Président directeur général : Ed Fries ; Président : Eric Straub ; Directeur commercial : Stuart Moulder ; Directeur financier : Dave Luehmann ; Éditeur : Jon « Albatros » Kimmich ; Directeur du développement : Jo Tyo ; Directeur de la diffusion : Ed Ventura ; Directeur logistique : Matt « TontonDaddy » ; Directeur des opérations : Craig Henry

Collaborateurs Rédactrice en chef : Laura Fryer ; Directrice régionale des ventes (Nations nord-américaines) : Chris Cocks ; Directeur régional des ventes (Europe) : Peter « Mango » Parsons ; Recherche : Tim « Le Boss » O'Brien ; Responsable du FAA : Phil « Maboul » Knowles ; Directeur artistique (Londres) : Douglas Herring ; Composition : Chris « Typo » Lassen ; Aviateur : John « La Mangouste » Guyer ; Directeur, Service des licenciements : Victor « Baron » von Beck ; Délégué syndical Bob « Mr. Wolf » Crocco ; Responsable des achats agricoles : David « Auge » Henry ; Stagiaire : Bob « Béat » Gutmann.

Bureaux étrangers Le Grand Chef des Malcontents Somptueux : Anna « Harvey » Farr ; Directeur des opérations à Moscou : Kazuyuki Shibuya ; Directeur des opérations à Casablanca : Takayoshi Asahina ; Directeur des opérations en Asie : Kazuyuki Kumai ; Directeur des affaires britanniques : Kaoru Ito ; Directrice des opérations à Madrid : Victoria Olson ; Directeur de la traduction internationale : Toshio Sato ; Coordinateur principal des voyages : Yutaka Hasegawa ; Coordinatrice des services de renseignements (Siège parisien) : Laurence Krzemien-Smith.

Équipe de Dublin Contrôleur : Paul Delany ; Chef mécanicien : Jonathon Young ; As du manche à balai : Michael « Mickster » Ivory ; Reporter : Suzanne Boylan ; Aviateur : John O'Sullivan ; Coéquipier : Kerrie Power.

Photographes Photographe de combats/Illustratrice : Vic « Fokker » Bonilla ; Spécialiste chute libre : Todd Lubsen.

Photographes indépendants Frank Woll, Tom Peters, Lex Story, Edison Girard, Ron Lemen.

Reporters John Hudgens (République du Texas) ; Ken Kato (Pacifica) ; Aaron « Jabroni » Ueland (Territoire du Lakota) ; Dan Foy (Coopérative du Peuple) ; Brennan Priest (États Industriels d'Amérique) ; Kelly Bell (État de l'Empire) ; Ramon « Cheezdawg » Romero (Provinces maritimes) ; Derek Carroll (Coalition Atlantique) ; Eugene Evans (Dixie) ; Mike Sartain (Appalaches) ; Lane Reichert (Outrerive) ; Damien Neff (Louisiane française) ; Kevin Loza (Colorado libre) ; Mike Lyons (Arixo) ; Mitch Gitelman (Nation Navajo) ; Heinz Schuller (Utah) ; Eddie Smith (Hollywood); Sandra Garavito (Hong Kong) ; Leon Gor (Hawaii) ; Heather Carlsone (Londres) ; John Kane (Paris) ; Duane Decker (Moscou).

Membres de l'équipage Contremaître de l'équipe de techniciens au sol : Todd « Saitou Fair » Squire ; Spécialiste de l'échappée : Erika « Adara » Carlson ; Commandant, Ingénieur combats : J.J.J. « Jay l'invincible » Banchero Jr. ; Spécialiste roquettes : Michelle « Battle Angel » Gamboa Stenson ; Spécialiste des grenades : Mike Pondsmith ; Pilote d'essais : Chris « Blue Max » Chamberlain ; Président de l'association Mile High : Dave « Sgt. Skeyle » Blumberg ; Pilote de reconnaissance : Paul « Idaho Kid » Reed ; Responsable du matériel : Mark « Noctambule » Forrer ; Reconnaissance aérienne : Matt « MEGAMAN » Alderman; Pilote d'essais : Jim « Stickman » Bosler ; Équipier d'envol : Scott « Scooter » Luse ; Mécanicien moteurs : Mark « Nitro » Heinen ; Ingénieur en chef zeppelins : David « Big Z » Kern ; Spécialiste de l'armement : Russ « Pyro » Phillips ; Spécialiste du déploiement des balises Sono : Mark Selander ; Essais de stress : Stuart « Gribouille » Compton ; Configuration matérielle : Paul « Mr. Falzar » Gradwohl ; Expérimentation Nitro : Joe « Le Colleur de photos souvenir » Mullenix ; As des pirates : Steve « Loup de Mer » Kastner ; Directeur de la désinformation : Stan « La confiance » LePard ; Spécialiste des premiers soins : Jesse Janasov ; Portier du hangar : Brian « Le Vengeur » Soderberg.

Cascadeurs Andy Glaister, Jim « Le brancard » Reichert, Chris Hadden, Nigel Keam, Randy Shedden, Melody Litovkin.

Autre Responsable de communication avec les pirates : John « Tête de mort » Howard ; le « Saint » : Tom « T-man » Sternberg ; Contrebande d'œuvres d'art : Daniel « Rase-mottes » Dociu ; Spécialiste boissons : Gary « L'Éventreur » Hinger ; Dompteur : Graham « Qi-Qi » Kays ; Opérations secrètes : Eric « Le Sournois » Nylund ; Calibreur du viseur de bombardement : David « Homme des montagnes » Blevins ; Informateur rémunéré (Hollywood) : Eric « Alan Smithee » Trautmann ; Correspondante spéciale du Cygne Noir : Dana « Cran d'arrêt » Fos.

Qui a sauvé votre peau ?

TOUT BON PILOTE VOUS LE DIRA ...

ARMES & VISEURS

Tirer (canons)	ESPACE
Tirer (roquettes)	X
Changer de canons	F3, F4
Changer de roquettes	F5, F6
Cibler ennemi/objectif suivant	E
Cibler allié suivant	Z
Cibler véhicule non aérien suivant	R
Cibler attaquant le plus proche de la ligne de mire	A
Aucune cible	T
Activer/Désactiver viseur espion	MAJ+S

VUES

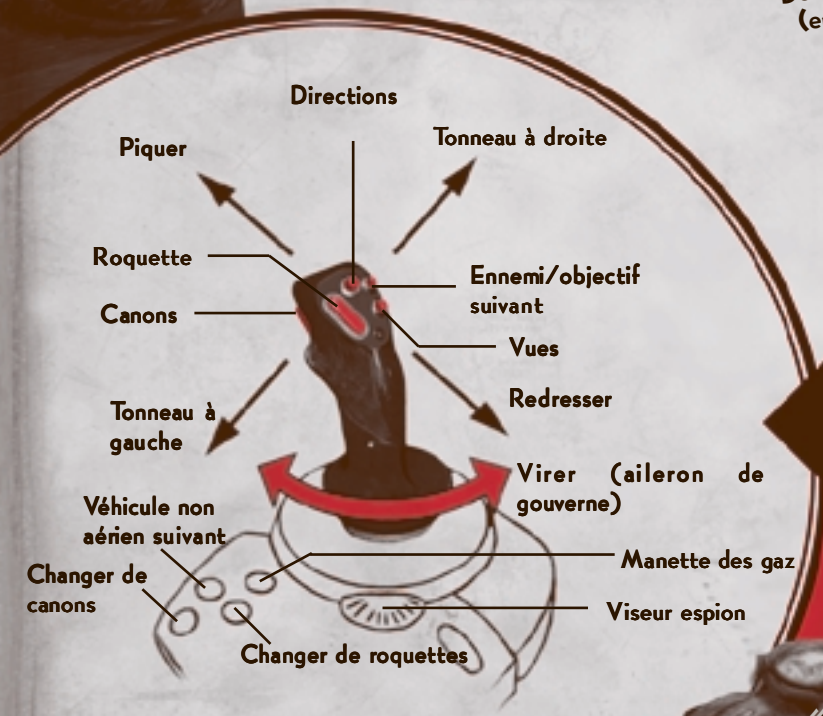
Directions	1–9 (pavé numérique)
Changer de vue	F8
Accéder à la caméra	F7, F9–F12

MANŒUVRES

Redresser	BAS
Piquer	HAUT
Tonneau à droite	DROITE
Tonneau à gauche	GAUCHE
Virage à droite	:
Virage à gauche	;
Stabiliser	MAJ+L
PLEIN GAZ	
Augmenter	=
Réduire	)
Augmenter par incréments	1–9
Activer nitro-propulseurs	N

DIVERS

Afficher/Masquer la carte de mission et le menu pendant le jeu	ECHAP
Afficher toutes les commandes	F1
Parler	2
Parler à l'équipe	MAJ+2
Doubler la vitesse du jeu (en mode joueur unique seulement)	RET.ARR



NOUVEAU: Manche à balai « ANGEL Series 3 »

Shur-Shot Aero-Instrument Company

« DU HAUT DE GAMME POUR LES AS »

Microsoft