

LES VAISSEAUX

Caractéristiques des Vaisseaux & Liste de Vaisseaux Et Facteur de Panne

Caractéristiques des Vaisseaux

1) **Classes** de **Vaisseaux**
Par convention, on considère qu'il existe 10 classes de navires.

Classe	Taille	Echelle	Malus	Exemple
Missile	1 - 5 m	PdS	0	N'importe quel missile, un personnage, un droid
Chasseur/Capsule	6 - 20 m	Kills	0	Ailes X, chasseurs TIE, capsule de sauvetage
Navette/Transport	21 - 50 m	Kills	-1	Transports légers, navette de classe Lambda, yachts, patrouilleur léger
Patrouilleur/Vraquier	51 - 100 m	Kills	-2	Vaisseau des douanes, transport moyen
Corvette/Cargo	101 - 250 m	Kills	-3	Corvettes et canonnières corelliennes, grands cargos, porte-containers, station spatiale moyenne, corvette des douanes
Frégate/Galion	251 - 500 m	Kills	-4	Frégate d'escorte ou d'assaut, paquebot spatial, station spatiale importante

Croiseur	501 - 1000 m	Kills	-5	Cuirassés de l'ancienne République, Destroyers de classe Victoire, plateformes Golan
Destroyer	1000 - 5000 m	Kills	-6	Destroyers de classe Impériale, croiseurs Mon Calamari, Sphère à Torpilles
Super	5000 -10 000 m	Kills	-7	Destroyer de classe Super
Mega	+ de 10 000 m	Kills	-8	Etoile de la Mort

La Taille indiquée est donnée à titre indicatif.

L'Echelle indique l'unité utilisée, Points de Structure ou Kills. Une attaque doit causer 25 PdS de dommages pour infliger 1 Kill à une cible (voir les règles de combat Patchwork).

Malus : indique la maniabilité de base d'un vaisseau selon sa classe, donc sa capacité à naviguer dans un champ d'astéroïdes, à éviter les tirs etc.. comme de juste, plus un navire est gros et moins il est maniable. De nombreux navires possèdent des ajustements à ce chiffre de base et ont donc une Maniabilité spécifique qui peut être plus ou moins élevée que celle par défaut mais elle sera normalement dans une fourchette de +3/-3 par rapport au chiffre de base. Par exemple, un cargo corellien YT-1300 de base a un malus de -1. Si le vaisseau est customisé, ce malus peut passer à 0, voire à +1 et même à +2 mais pas davantage.

2) Caractéristiques Communes

Dans la description d'un vaisseau, on trouvera toujours les rubriques suivantes.

Classe : voir ci-dessus

Fonction : utilisation normale prévue par le fabricant

Longueur : les dimensions approximatives du navire

Equipage : le nombre de membres d'équipages nécessaires pour faire fonctionner le vaisseau au mieux de ses capacités. S'il manque des membres d'équipage, deux cas de figure sont possibles :

- pour un navire dont l'équipage est inférieur à 10 personnes, on considère que tous les jets de dés sont ajustés à -1 par membre d'équipage manquant en ce qui concerne ses tâches spécifiques, sauf si sa présence est obligatoire auquel cas le jet est impossible (par exemple, s'il manque

l'artilleur d'une tourelle manuelle, on ne peut s'en servir tant que quelqu'un ne prend pas sa place...)

- pour les navires avec un équipage plus nombreux, chaque dixième des effectifs manquant (arrondi au supérieur), impose une pénalité de -1 à tous les jets gérés par ces effectifs (mécaniciens, navigateurs, artilleurs etc...).

Artilleurs : si le vaisseau est équipé d'armes par le constructeur, un complément d'artilleurs est normalement nécessaire. Leur nombre est inclus dans le total de l'équipage standard mais le fait qu'ils soient absents ou en nombre insuffisant ne pénalise que les jets relevant de l'artillerie et pas les autres. La valeur totale de l'équipage est donc généralement suivie d'un chiffre inférieur entre parenthèses qui représente les effectifs affectés aux fonctions autres que l'artillerie.

Nota Bene : les règles considèrent que les membres d'équipage sont des êtres organiques. Un droid astromech ou équivalent peut remplacer un membre d'équipage et certains vaisseaux de grande taille peuvent être suffisamment automatisés pour que leur équipage organique soit minimal, voire inexistant. Ceci dit, cette option est rarement réalisable (prix, compatibilité des droids, interfaces, bugs, modifications des commandes et des accès...) en dehors des corporations et de l'Empire

Passagers : capacité d'accueil du navire en plus de son équipage au complet

Coque : la résistance du vaisseau, exprimée en Kills

Boucliers : ils indiquent la puissance des écrans déflecteurs. Normalement, cette puissance est également répartie sur quatre axes : avant, arrière, gauche, droite. Il est possible de renforcer la puissance des boucliers sur un axe au détriment des autres (voir les règles sur les combats spatiaux).

Maniabilité : indique le bonus/malus aux jets de pilotage du vaisseau, en tenant compte à la fois de sa Classe, de son modèle spécifique et des éventuelles modifications réalisées par son propriétaire. Il n'est pas possible de gagner plus de 3 points de Maniabilité en modifiant un navire quel qu'il soit.

Vitesse : le nombre d'unités de déplacement que peut parcourir le vaisseau en un round. Il ne s'agit pas d'une vitesse absolue mais juste d'une convention permettant de gérer les combats spatiaux.

Hyperpropulsion : si le vaisseau en est équipé, le multiplicateur indique la performance des hypermoteurs. Ainsi, un moteur x1 permet de voyager selon les durées indiquées par le MJ, un propulseur x2 imposera deux fois plus de temps pour accomplir la même distance alors qu'un

vaisseau équipé de propulseurs x 0.5 ne mettra en théorie que la moitié du temps de base nécessaire. Si le vaisseau possède des hyperpropulseurs de secours, cela fera l'objet d'une mention entre parenthèses.

Navordinateur : si le navire est équipé d'un ordinateur d'astrogation ou d'un droid capable de calculs d'hypersaut limités

Senseurs : les portées indiquées correspondent dans l'ordre aux modes de fonctionnements Passif/Actif/Recherche/Focus

Facteur de Pannes : un chiffre indiquant la relative instabilité des systèmes d'un navire lorsqu'il encaisse des dommages. Arrondi à l'unité inférieure, il permet en tirant un d10 de savoir dans certaines circonstances si oui ou non un des systèmes principaux lâchera (tout jet dont le résultat est inférieur ou égal au facteur de panne arrondi est synonyme de problème...). Le chiffre fourni indique le Facteur de Pannes d'un vaisseau neuf. Il doit toujours être majoré de (2d10x0.1) pour les navires d'occasion.

Consommables : dans cette catégorie entrent les aliments, l'air respirable, l'eau mais aussi les recycleurs atmosphériques, les filtres, les rations d'urgence, les pièces de rechange pour les réparations de fortune... La durée indiquée correspond à un navire dont l'équipage et les passagers sont au complet. L'autonomie en carburant et en énergie n'est pas incluse dans cette rubrique.

Soute : le tonnage de matériel et matériaux que peut transporter le navire en dehors des consommables et des effets personnels des passagers. Tous les véhicules à l'exception des capsules de sauvetage prennent sur le tonnage disponible sauf si le navire est assez grand pour disposer de baies spécialisées ou de soutes de débarquement (classe Patrouilleur/Vraquier au minimum).

Prix neuf et Prix occasion : certains navires ne sont plus fabriqués auquel cas le prix neuf est marqué entre parenthèses et ne sert de références que pour calculer les Améliorations. A l'opposé certains navires sont trop récents ou trop peu répandus pour que l'on puisse les trouver d'occasion.

Liste de Vaisseaux :

Transport Léger YT-1930

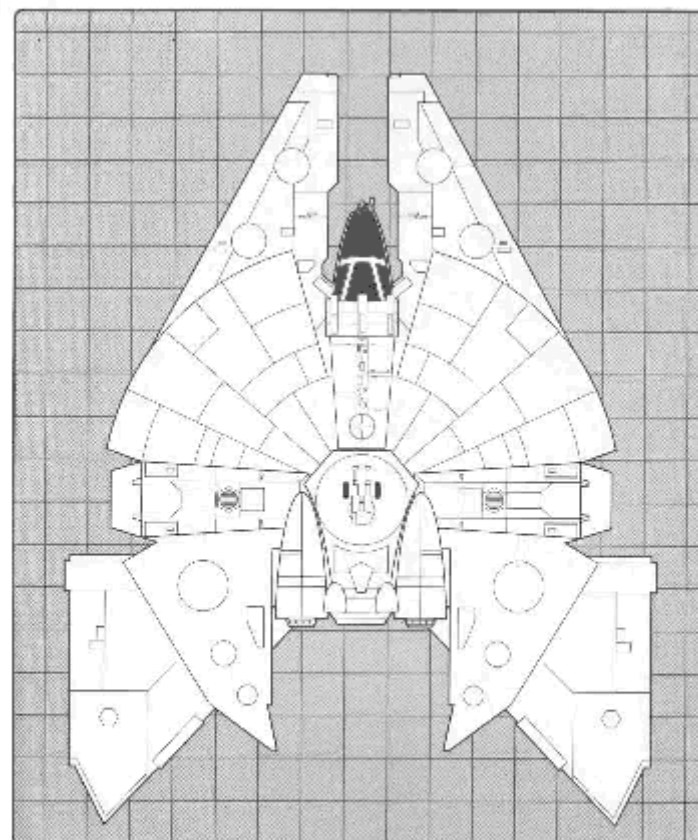
Corporation Technique Corellienne

Classe	Navette/Transport
Fonction	Cargo léger
Longueur	35 m
Equipage	2 (1)
Artilleurs	1
Passagers	7
Coque	70 Kills
Boucliers	Non
Maniabilité	-1
Vitesse	4
Hyperpropulsion	x2/x10
Navordinateur	Oui
Senseurs	10/25/40/2
Facteur de Pannes	1.0
Consommables	4 mois
Soute	200 tonnes
Prix neuf	140.000
Prix occasion (indicatif)	35.000

ARMEMENT de série

Tourelle Dorsale : 2 canons légers Kuat Vonak asservis

Arc de Tir : Tourelle, Précision +1, Dégats 4d6, Portée 3



Vieille de 150 ans, la série YT-1930 est nettement plus récente que les YT-1300 et bien qu'elle s'inspire du même châssis avec un cockpit en configuration centrale, il ne s'agit pas simplement d'une variante. Au contraire, la série 1930 vise à fournir une capacité de transport accrue à un navire de petite taille, tout en lui assurant des performances optimales. Ses concepteurs avaient bien évidemment en tête les dangers multiples posés par la Bordure Extérieure ou les routes les plus douteuses de la galaxie.

A cet égard, les YT-1930 représentent un compromis idéal : compacts, possédant une capacité de transport double de la plupart des modèles de taille comparable, relativement maniables et avec une vitesse subluminaire correcte.

Pour parvenir à ce résultat, la CTC a opté pour le système de soutes externes amovibles. Ces deux modules de cargaison servent également de surfaces porteuses et à stabiliser l'appareil pour les vols atmosphériques ou la traversée des tempêtes ioniques mais obligent le capitaine à répartir soigneusement sa cargaison. Leur profil et leur carénage ont été conçus afin de rendre leur présence la moins gênante possible que ce soit en termes de maniabilité, de vitesse et de gestion de l'énergie. Le résultat est à la hauteur des attentes de l'équipe de conception.

Etant amovibles, les deux nacelles externes de 60 tonnes chacun peuvent être largués ou démontés dans un port spatial. Sans les nacelles, le cargo possède les performances modifiées suivantes :

Coque : 50 Kills

Manœuvrabilité : 0

Vitesse : 5

Consommables : 2 mois

Soute : 80 tonnes

Remplacer les nacelles amovibles est possible dans la plupart des chantiers de la CTC mais la série YT-1930 n'est pas suffisamment répandue pour qu'elles soient très faciles à trouver par ailleurs (4000 crédit par nacelle, disponibilité : 3).

Au niveau aménagements internes, le YT-1930 possède trois cabines individuelles : capitaine, copilote et une pour les passagers de marque (ou l'artilleur/mécanicien/toubib/commercial selon les équipages). On peut également installer six autres passagers dans les deux compartiments-couchettes du navire. Celui-ci possède bien évidemment une petite pièce commune et certains capitaines ont délibérément sacrifiés l'espace de leurs soutes internes afin de meubler plus agréablement leur navire ou d'augmenter sa capacité d'accueil.

Contrairement aux YT-1300, les YT-1930 ont une rampe d'accès ventral située dans l'axe du cockpit et non sur le flanc. Ils possèdent bien évidemment un sas dorsal et les deux soutes arrière sont munies de leurs propres rampes de levage. Comme dans la plupart des concepts de ce

type, les nacelles de cargaison sont accessibles depuis l'intérieur du navire (en l'occurrence par des sas spéciaux situés à l'extrémité des soutes) et disposent également de leur propre rampe de chargement.

Transport Léger YT-1300

Corporation Technique Corellienne	
Classe	Navette/Transport
Fonction	Cargo léger
Longueur	26.7 m
Equipage	2 (1)
Artilleurs	1
Passagers	6
Coque	55 K
Boucliers	Non
Maniabilité	0
Vitesse	4
Hyperpropulsion	x2/x12
Navordinateur	Oui
Senseurs	10/25/40/2
Facteur de Pannes	1.0
Consommables	2 mois
Soute	100 tonnes
Prix neuf	100.000
Prix occasion	25.000
ARMEMENT de série	
Tourelle Dorsale : 2 canons légers Kuat Vonak asservis	
Arc de Tir : Tourelle, Précision +1, Dégats 4d6, Portée 3	



Le plus répandu de la célèbre gamme YT fabriqué par la CTC, le YT-1300 est fabriqué depuis plus de deux siècles et continue à faire ses preuves aux yeux de nombreux capitaines indépendants.

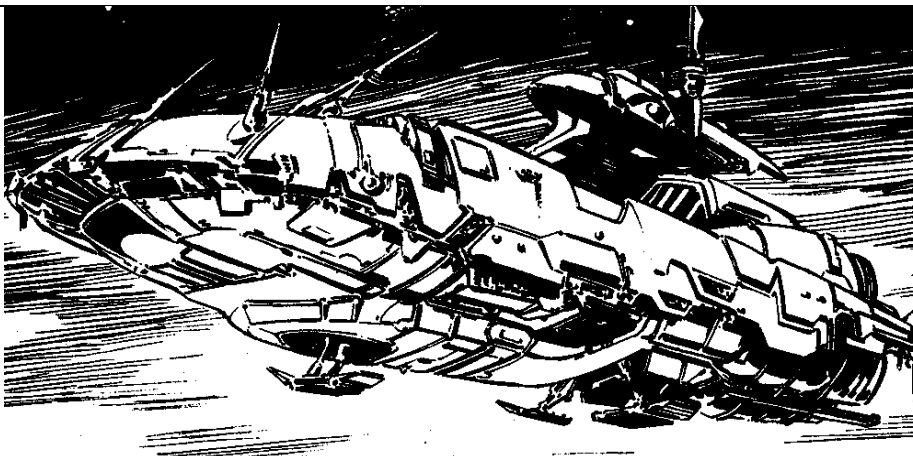
La configuration de base place le cockpit sur la droite de la coque mais on peut également trouver sans problèmes des 1300 dont le cockpit est situé sur la gauche ou au contraire en position centrale. Comme de nombreux vaisseaux de série YT, le 1300 est configuré autour d'un axe central abritant son cœur énergétique Quadex.

Les équipements de série du YT-1300 incluent : une soute unique de capacité 100 tonnes (souvent divisée en plusieurs soutes par le propriétaire) avec sa rampe de levage, un sas ventral, un sas dorsal, une rampe d'accès sur le flanc, deux capsules de sauvetage et une tourelle dorsale équipée d'un set de canons légers Kuat Vonak asservis. La tourelle et son puit d'accès sont situés dans l'axe central du vaisseau et il est très facile de faire poser une autre tourelle ventrale car le puits d'accès traverse toute la coque.

La cabine du capitaine obéit aux normes mais son copilote/artilleur ainsi que les passagers doivent se contenter de couchettes dans la configuration d'usine. Il y a cependant assez de place pour une petite salle de détente et un atelier. Ses défauts principaux sont sa faible vitesse subspatiale et l'absence d'écrans déflecteurs.

La qualité essentielle du YT-1300, partagée par beaucoup de navires de la CTC, est que sa configuration interne est facile à modifier, permettant de privilégier davantage les passagers, la soute, les équipements annexes etc... de plus, les systèmes corelliens sont assez souples et s'adaptent sans problème à des rajouts provenant d'autres constructeurs (comptez 10% de réduction sur le temps nécessaire à des modifications)..

Transport Léger Crinya	
Chantiers Navals Gallofree	
Classe	Navette/Transport
Fonction	Cargo léger
Longueur	29.0 m
Equipage	2 (1)
Artilleurs	0
Passagers	7
Coque	50 K
Boucliers	0
Maniabilité	0
Vitesse	4
Hyperpropulsion	x2/x10
Navordinateur	Oui
Senseurs	10/25/40/4
Facteur de Pannes	1 + (3d10 x 0.1)
Consommables	2 mois
Soute	90 tonnes
Prix neuf (indicatif)	(65.000)
Prix occasion	18.000
ARMEMENT de série Aucun armement de série	



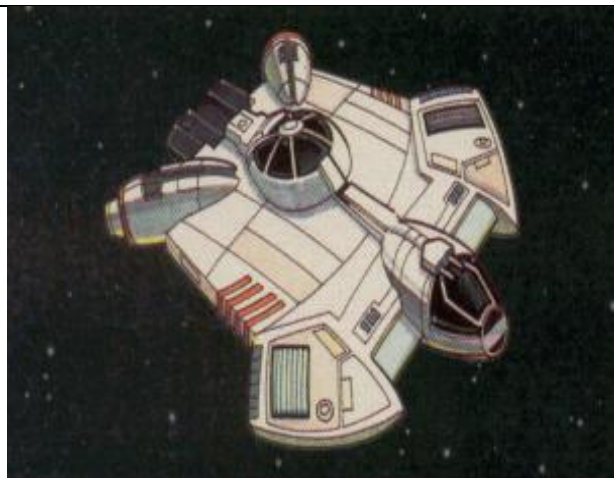
Le Crinya fut un échec retentissant pour Gallofree et contribua à plomber cette compagnie qui disparut peu de temps après l'avènement de l'Empire. Pourtant, si cette série n'a rien de vraiment extraordinaire elle ne possède pas non plus de défaut majeur. On s'accorde à penser que cet échec commercial relève plus d'une mauvaise stratégie de marketing que des performances réelles de l'appareil qui sont à franchement parler plutôt quelconques.

Le principal défaut du Crinya est son design qui rappelle très nettement le peu réputé Porte Containers Gallofree, un navire de tonnage beaucoup plus important qui a toutes les caractéristiques de la brique volante et est probablement responsable de beaucoup de crises de nerfs et de démissions au sein des équipes d'entretien qui durent s'en occuper.

Comme son grand cousin, le Crinya possède une passerelle distincte de la coque principale. Bien que cela puisse le rendre très vulnérables dans les combats spatiaux, le module-passerelle est en fait totalement isolé du reste de l'appareil et peut même en être détaché grâce à un ingénieux système d'arrimage et des moteurs de manœuvres. En clair, le module passerelle des transporteurs Crinya est également une capsule de sauvetage, très inconfortable mais sensiblement mieux équipée sur le plan instrumental que les deux capsules standard situées dans la coque principale. Le module passerelle se compose en fait du cockpit et des deux minuscules cabines de l'équipage. Les passagers sont installés dans la proue de la coque principale et ne disposent que de couchettes individuelles ainsi que d'une cambuse qui est par contre relativement spacieuse. Les soutes et les capsules de sauvetage occupent le milieu de l'appareil et comme de juste le noyau énergétique et les moteurs monopolisent la poupe.

Les circulations intérieures du Crinya sont orientées autour d'un couloir central qui va de la cambuse jusqu'au noyau quadex et aux moteurs. Ce couloir possède deux ouvertures latérales menant aux rampes de sortie et des accès aux quatre petites soutes qui possèdent également leurs propres rampes individuelles. Enfin, c'est depuis le couloir central que l'on peut accéder à la passerelle via un escalier en colimaçon conçu pour ne pas gêner la plupart des espèces de conformation bipède ou quadrupède.

Transport Léger Ghtroc 720	
Ghtroc Industries	
Classe	Navette/Transport
Fonction	Cargo léger
Longueur	35.0 m
Equipage	2 (1)
Artilleurs	1
Passagers	10
Coque	50 K
Boucliers	10 K
Maniabilité	+1
Vitesse	3
Hyperpropulsion	x2/x15
Navordinateur	Oui
Senseurs	15/30/50/2
Facteur de Pannes	1 + (2d10 x 0.1)
Consommables	2 mois
Soute	130 tonnes
Prix neuf (indicatif)	(98.500)
Prix occasion	23.000
ARMEMENT de série	
Batterie Frontale : 2 canons légers Kuat Vonak asservis	
Arc de Tir : Avant, Précision +1, Dégats 4d6, Portée 3	



Durant les premières phases de la colonisation de la Bordure Extérieure, les Industries Ghtroc tentèrent de rivaliser avec les premiers modèles YT de la Corporation Technique Corellienne. Leur modèle 580 eut un certain succès mais fut par la suite dépassé par les YT-1000 et l'éphémère Ghtroc 650 avait trop de défauts de conception pour demeurer sur le marché.

Il fallut attendre quelques temps avant que le modèle 720 puisse enfin donner à Ghtroc Industries les clefs du succès. Malheureusement, cette embellie fut écourtée par de mauvaises décisions stratégiques et une série d'investissements malheureux qui achevèrent la compagnie. Le dernier Ghtroc 720 sortit des chaînes de montage il y a plus de 80 ans mais son succès à l'époque, sa fiabilité et l'abondance de pièces de rechange produites par le concepteur qui attendait une explosion des ventes font que plusieurs milliers, voire dizaines de milliers de Ghtroc 720 continuent à parcourir la galaxie.

Lors de sa sortie, il concurrençait efficacement le YT-1300 corellien et ils ont presque toujours été comparés l'un à l'autre. Par rapport à son concurrent corellien, le 720 possède une meilleure prise en main, des soutes plus vastes et un générateur de bouclier (minimal mais néanmoins là)

A contrario, il est encore plus lent que le YT-1300, sa seule arme d'origine est une batterie de canons jumelés installés sous le cockpit et la totalité des êtres organiques installés à bord doivent se contenter de couchettes sommaires.

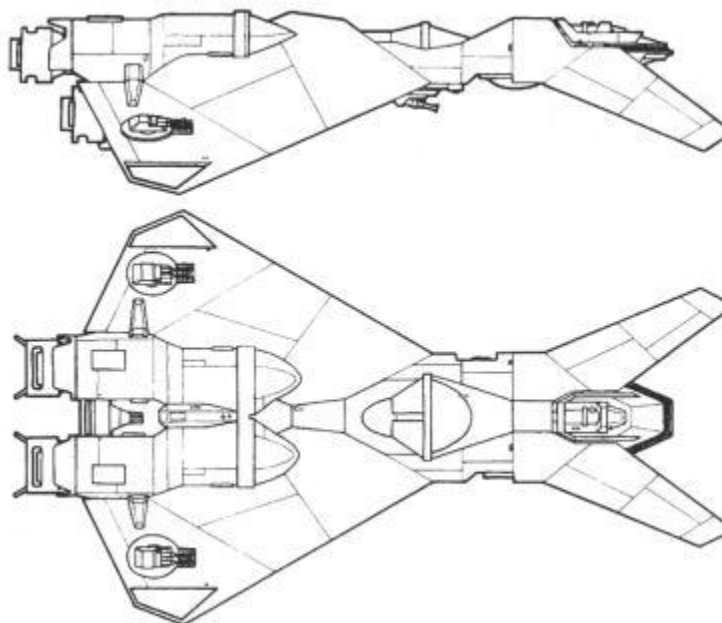
La taille importante de ses soutes et sa maniabilité sont dues en partie à sa configuration décentralisée. En effet, l'essentiel des systèmes de propulsion subluminaire sont en fait installés à l'avant de l'appareil, de part et d'autre du cockpit dans deux gros modules greffés sur la coque principale. L'arrière de l'appareil abrite quelques moteurs d'appoint ainsi que l'hyperdrive entre les deux capsules de sauvetage facilement reconnaissables. Cette conception permet au capitaine du vaisseau d'accéder rapidement à ses propulseurs subluminaux à proximité de son cockpit mais complique énormément la tâche des techniciens lorsque plusieurs systèmes lâchent en même temps ou que des pannes en cascade se produisent.

Un autre aspect assez curieux (un caprice des concepteurs jamais expliqué) du 720 est constitué par le dôme dorsal d'observation en transparent au centre de l'appareil. Bien qu'il donne directement sur la salle de détente de l'équipage, de nombreux propriétaires préfèrent le remplacer par une tourelle d'armement supplémentaire.

Le Ghtroc ne possède qu'une seule rampe d'accès ventrale et un petit sas dorsal mais ses deux soutes de flanc sont totalement indépendantes et dotées chacune d'une rampe élévatrice distincte.

Il est presque aussi facile à customiser qu'un YT-1300 (retirer 10% du temps nécessaire aux modifications) et de nombreux capitaines ont sacrifié quelques mètres cube de leurs soutes conséquentes pour installer une ou deux cabines dignes de ce nom, ce qui en fait un navire de transport supérieur à son rival corellien en ce qui concerne la capacité de transport brute en tonnages et en passagers.

Aviso des Douanes CI-12	
Sienar Astronautique	
Classe	Navette/Transport
Fonction	Patrouille/Inspection
Longueur	35 m
Equipage	3 (3)
Artilleurs	3
Passagers	10
Coque	40 K
Boucliers	22 K
Maniabilité	+1
Vitesse	8
Hyperpropulsion	x2/x7
Navordinateur	Oui
Senseurs	30/60/90/4
Facteur de Pannes	1.0
Consommables	3 mois
Soute	100 tonnes
Prix neuf (indicatif)	450.000 *
Prix occasion	95.000 *
ARMEMENT de série	
Trois tourelles de Canon Bitubes Arakyd Tomral	
Arc de Tir : Tourelle, Précision 0, Dégats 5d6, Portée 2	



* Normalement interdit à la vente publique

Le modèle le plus répandu des avisos douaniers depuis plusieurs décades est le CI-12 de chez Sienar. Ce modèle a été jugé suffisamment intéressant pour devenir le vaisseau de prédilection des Douanes Impériales, sans compter celles de nombreux gouvernements locaux. Sa

mobilité est accrue par ses hypermoteurs et certains mondes reculés n'hésitent pas également à l'utiliser comme navire de patrouille avancée dans les systèmes voisins.

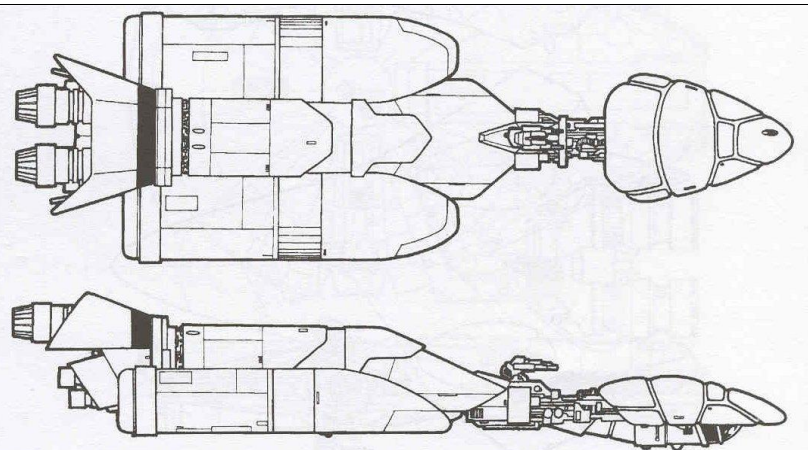
Le CI-12 n'est pas suffisamment bien armé pour affronter les pirates ou rebelles qui sévissent dans certains coins mais entre sa puissance de feu, sa maniabilité et sa vitesse excellente, il convient tout à fait à la poursuite et l'arraisonnement de cargos légers ou de navettes intra-systèmes.

Outre son équipage complet de six hommes incluant les canonnières, l'avis douanier CI-12 est le plus souvent doté d'une escouade d'abordage de 10 hommes et il possède six cellules individuelles minuscules et sommaires pour le transport de certains contrevenants.

Sa soute peut également accueillir une quantité appréciable de marchandises saisies. La soute et la zone habitable disposent chacune de leur rampe d'accès individuel. L'avis possède également un sas rétractable dont le raccord est muni d'un dispositif à plasma permettant de découper rapidement dans la coque d'un vaisseau abordé afin de pénétrer à bord malgré l'équipage. L'ensemble de torches à plasma peut perforer l'équivalent d'1 Kill de coque en dix secondes et il suffit généralement d'une à deux minutes maximum pour se frayer un passage convenable.

*Illustration : Tim Bobko/Thomas O'Neill
Cargos Interstellaires*

Transport Gymsnor-3	
Corellspace	
Classe	Navette/Transport
Fonction	Cargo léger
Longueur	34.10 m
Equipage	1
Artilleurs	0
Passagers	4
Coque	70 K
Boucliers	10 K
Maniabilité	-1
Vitesse	4
Hyperpropulsion	x1
Navordinateur	Oui
Senseurs	15/30/45/3
Facteur de Pannes	1.4
Consommables	1 mois
Soute	110 tonnes
Prix neuf	105.000
Prix occasion	29.000
ARMEMENT de série	
Tourelle Dorsale : 2 canons légers Kuat Vonak asservis	
Arc de Tir : Tourelle, Précision +1, Dégats 4d6, Portée 3	



Le seul design du trust Corellspace qui ait pu percer sur les marchés galactiques, le Gymsnor-3 est considéré comme une excellente alternative à la série des YT de l'incontournable Corporation Technique Corellienne. Ses atouts essentiels résident dans son hyperpropulsion x1 et sa coque particulièrement bien conçue qui accompagnée de ses boucliers de série en fait un navire des plus résistants pour sa catégorie.

A son désavantage, le Gymsnor n'est pas aussi facile à customiser que la plupart des cargos existants sur le marché. Il ne dispose pas d'hyperpropulsion de secours en série et s'est révélé assez sujet aux pannes mineures. Lors des déplacements en espace normal, sa vitesse et sa maniabilité n'ont rien de bien exceptionnel.

Contrairement à certains designs répandus comme les YT ou les Ghtroc, le Gymsnor-3 n'est pas non plus conçu dans une optique modulaire ou multi-usages et privilégie le transport de cargaisons sur celui des passagers, dans une optique analogue à celle des grands porte-containers. Il dispose pour ce faire d'une grande soute ventrale ainsi que de deux soutes sur les flancs de l'appareil, chacune possédant sa propre rampe d'accès et son élévateur de chargement indépendant. Le personnel embarque quand à lui par une rampe située sous le nez de l'appareil.

Un des autres points forts de cet appareil est le fait que ses soutes de flanc peuvent facilement être démontées pour être remplacées par des soutes spéciales destinées à des marchandises nécessitant un conditionnement bien particulier (produits surgelés ou entreposés dans un milieu régulé par exemples).

Le commandant de bord possède sa propre cabine, assez spacieuse contrairement aux couchettes sommaires destinées aux passagers. La coquerie du Gymsnor-3 est correcte tant que l'on ne compte pas faire manger tout le monde en même temps et le salon ainsi que l'atelier de bord ont été optimisés en fonction de l'espace disponible. Le navire a été conçu pour qu'en dehors des tâches de maintenance ou de contrôle des cargaisons, personne n'ait besoin de quitter le module avant ce qui contribue à cloisonner les secteurs accessibles aux passagers et à l'équipage. Certains capitaines utilisent d'ailleurs cela en arguant du fait qu'on peut facilement sceller les coursives menant aux soutes et cantonner ainsi l'équipage et les passagers dans les zones habitables ou les accès de maintenance, ce qui évite certaines anomalies sur le manifeste de bord entre le décollage et l'atterrissage... Les économies en atmosphère, chauffage et énergie réalisées peuvent également s'avérer intéressantes à long terme.

Bien qu'il ne dispose pas de système de propulsion, le module avant peut être séparé du reste de l'appareil en cas d'urgence et abrite également une petite capsule de sauvetage, ce qui renforce encore l'intérêt de ce vaisseau aux yeux des équipages transportant des cargaisons volatiles ou des minerais instables.

*Illustration : Tim Bobko/Thomas O'Neill
Cargos Interstellaires*

Chasseur		IRD
Autorité du Secteur Corporatif		
Classe	Chasseur	
Fonction	Chasseur multi-rôles	
Longueur	8.5 m	
Equipage	1	
Artilleurs	0	
Passagers	0	
Coque	18 K	
Boucliers	Non	
Maniabilité	+1	
Vitesse	9	
Hyperpropulsion	Non	
Navordinateur	Non	
Senseurs	25/45/60/2	
Facteur de Pannes	1.2	
Consommables	1 jour	
Soute	15 kg	
Prix neuf (indicatif)	65.000	
Prix occasion	30.000	
ARMEMENT de Série		
Deux canons laser asservis		
Arc de Tir : Avant, Préc +1, Dégats 3d6, Portée 3		



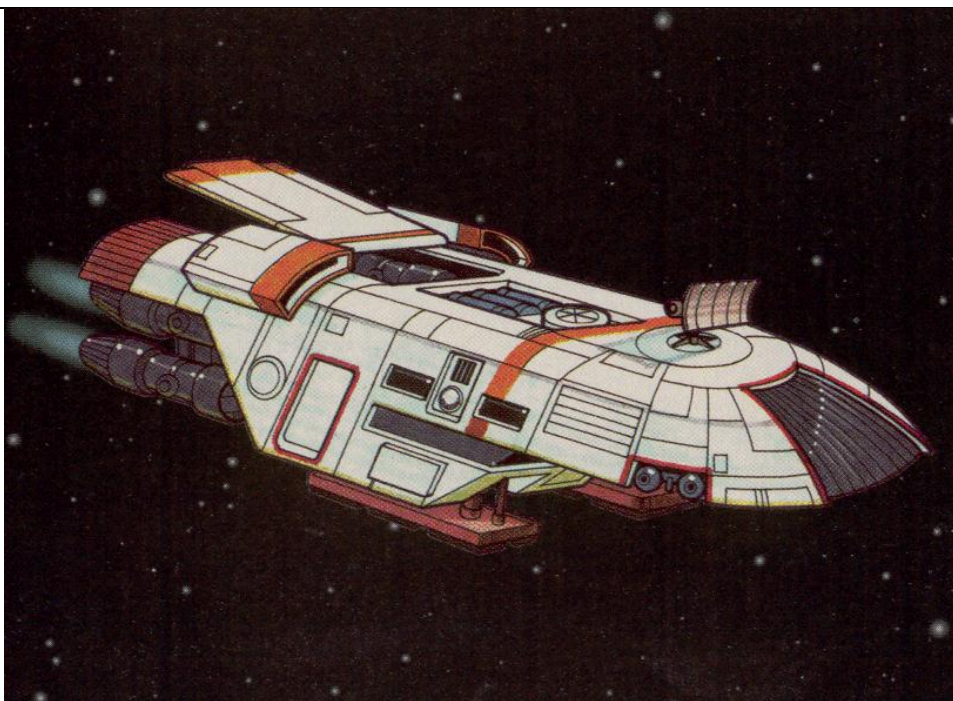
Ce chasseur léger multi-usages (Interception, Reconnaissance, Défense) est produit exclusivement par les usines de l'Autorité du Secteur Corporatif pour sa flotte de défense et ses forces de protections planétaires. Le concept initial est rapide et très résistant bien que dépourvu de boucliers ou d'hypermoteurs. Son seul défaut est sa totale incapacité à évoluer de manière satisfaisante en atmosphère, ce qui nuit à son profil multi-usages (-1 en manœuvrabilité au lieu de +1). Comme les TIE impériaux, l'I.R.D est considéré comme un vaisseau à court rayon d'action qui dépend totalement de son navire porteur.

La version I.R.D-A fut développée environ quatre ans avant la Bataille de Yavin afin d'obtenir un chasseur tout aussi performant mais réellement polyvalent. La version A de l'I.R.D est tout à fait capable de combattre aussi bien dans le vide spatial que dans la plupart des atmosphères existantes et son package d'armement standard a été modifié : un canon laser et un tube lance-missiles à concussion. Sa vitesse et ses autres caractéristiques demeurent comparables à celles de son prédécesseur et la série A était en train de remplacer l'ensemble des I.R.D standard au moment de la Bataille de Hoth.

Caractéristiques de la version IRD-A

Chasseur IRD-A	
Autorité du Secteur Corporatif	
Classe	Chasseur
Fonction	Chasseur multi-rôles
Longueur	10 m
Equipage	1
Artilleurs	0
Passagers	0
Coque	18 K
Boucliers	Non
Maniabilité	+1
Vitesse	9
Hyperpropulsion	Non
Navordinateur	Non
Senseurs	20/40/50/2
Facteur de Pannes	1.2
Consommables	2 jours
Soute	25 kg
Prix neuf (indicatif)	85.000
Prix occasion	40.000
ARMEMENT de Série	
Deux canons laser asservis	
Arc de Tir : Avant, Préc +1, Dégats 3d6, Portée 3	
Lance-missile à concussion Arakyd Morne-1	
Arc de Tir : Avant, Préc -1, Dégats 7d6, Portée 2	

Navette		B-7
Loronar Corporation		
Classe	Navette/Transport	
Fonction	Navette Civile	
Longueur	19 m	
Equipage	1	
Artilleurs	0	
Passagers	8	
Coque	50 K	
Boucliers	14 K	
Maniabilité	0	
Vitesse	2	
Hyperpropulsion	x3/x10	
Navordinateur	Oui	
Senseurs	10/20/30/3	
Facteur de Pannes	1.0	
Consommables	1 mois	
Soute	5 tonnes	
Prix neuf (indicatif)	25.000	
Prix occasion	10.000	
ARMEMENT de série		
Aucun		



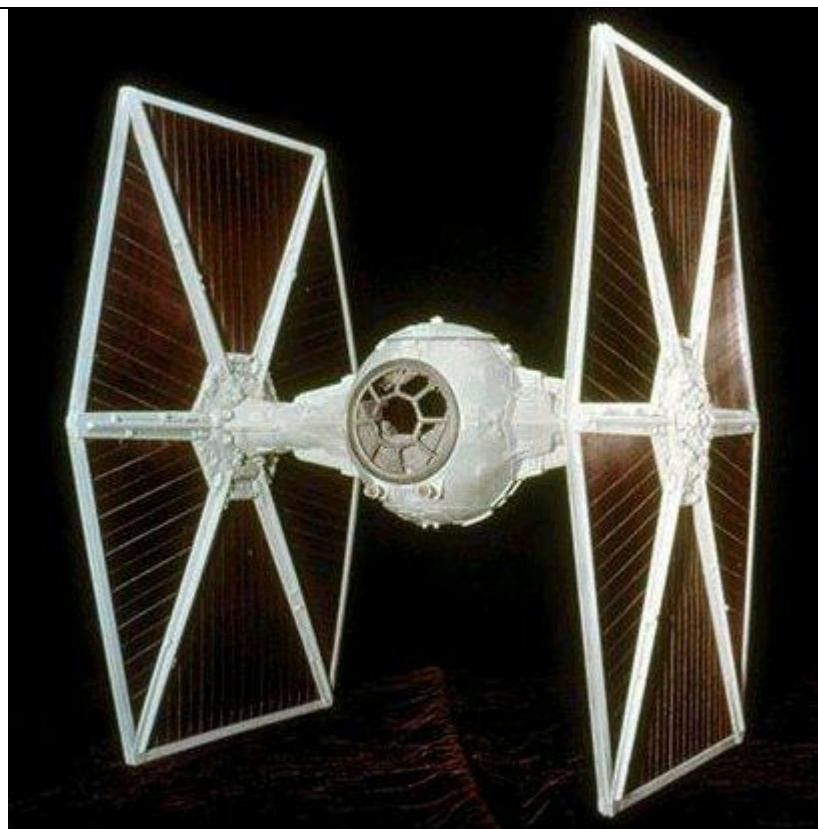
Un des succès commerciaux de la corporation Loronar, le B-7 est destiné à une clientèle réalisant de fréquents voyages intra-système et pouvant avoir l'usage occasionnel d'un hyperpropulseur. De nombreux responsables gouvernementaux et corporatistes mineurs se déplacent à bord d'une B-7 ou d'un appareil équivalent. On trouve aussi des B-7 à bord de certains paquebots, super-tankers et comme navette de débarquement au sein des expéditions d'exploration.

Cet appareil possède des boucliers corrects et s'est révélé facile à piloter. Il n'y a guère que ses performances en matière de vitesse subluminique et hyperluminique qui puissent laisser à désirer, elles sont même franchement insuffisantes.

Bien qu'elle puisse accueillir jusqu'à huit passagers sur des couchettes un peu plus spacieuses que la moyenne et qu'elle dispose d'une petite cambuse permettant de se réunir en se serrant un peu, l'autre défaut de la B-7 est sa soute de capacité très réduite qui la rend totalement inutilisable comme vaisseau-cargo ou navette de transport, à moins de procéder à d'énormes travaux de réaménagement intérieurs. Les acheteurs potentiels préfèrent donc souvent s'orienter directement vers l'acquisition d'un véritable cargo léger car bien que ce type d'appareil ne dispose pas des boucliers d'une B-7 la plupart du temps, il est indéniable que ses soutes permettront de le rentabiliser plus rapidement. Il arrive parfois que l'on utilise les B-7 pour assurer le service postal vers des mondes isolés mais c'est à peu près le seul type de cargaison qu'elles transportent.

Illustration: The Darkstryder Campaign
West End Games

Chasseur		TIE/In
Sienar		Astronautique
Classe	Chasseur	
Fonction	Chasseur courte portée	
Longueur	6.30 m	
Equipage	1	
Artilleurs	0	
Passagers	0	
Coque	12 K	
Boucliers	Non	
Maniabilité	+3	
Vitesse	10	
Hyperpropulsion	Non	
Navordinateur	Non	
Senseurs	20/40/60/3	
Facteur de Pannes	1.0	
Consommables	2 jours	
Soute	65 kg	
Prix neuf (indicatif)	60.000 *	
Prix occasion	25.000 *	
ARMEMENT de Série		
Deux canons jumelés LS-1 Sienar		
Astronautique		
Arc de Tir : Avant, Préc +1, Dégats 5d6, Portée 3		



* Normalement interdit à la vente publique

Le modèle de chasseur omniprésent au sein des forces impériales n'a plus besoin d'être présenté. Conçu durant les dernières années de la République, il devait répondre à un cahier des charges assez rigoureux : rapide, maniable, facile à entretenir et surtout bon marché.

Le groupe Sienar Astronautique parvint à accomplir ces objectifs avec le premier modèle de la série qui doit son nom à l'abréviation Twin Ion Engines. Les chasseurs TIE utilisent en effet un système de propulsion révolutionnaire : des micro-accélérateurs de particules alimentés par deux moteurs ioniques compacts produisent un flot de particules projetées par des orifices spéciaux vers l'arrière de l'appareil, selon le principe de la réaction. Les événements d'échappement sont orientables et rendent le TIE non seulement très rapide mais aussi très maniables. En décentralisant les événements plutôt que d'utiliser un ou deux réacteurs volumineux, le volume global de l'appareil est réduit, sa masse également et donc sa consommation de carburant suit la même courbe. Des panneaux solaires qui servent à la fois d'ailerons de stabilisation atmosphérique et de source d'énergie auxiliaire complètent le tout.

Si l'on met de côté les atouts de la gamme TIE : compacts, très maniables et surtout très rapides, il faut reconnaître qu'en dépit de la propagande et de l'idée admise au sein des forces impériales, ses autres performances n'ont rien d'extraordinaire.

Pour tenir le cahier des charges autant que pour réduire le prix d'un appareil dont le système de propulsion n'est pas donné, Sienar a dû en effet adopter une approche qu'on pourrait qualifier de minimaliste en ce qui concerne le reste de son produit.

Ainsi, non seulement les TIE ne disposent pas de boucliers mais ils n'ont pas non plus d'hyperpropulseurs. Le pilote doit porter en permanence une combinaison spatiale et est installé très à l'étroit dans un cockpit minuscule. La doctrine impériale justifie cela (de manière plus ou moins fondée sur un plan stratégique) avec les deux arguments suivants :

- la Marine Impériale dispose de tous les navires nécessaires pour transporter à pied d'œuvre les TIE, rendant ainsi inutiles de coûteux hypermoteurs. Pour les missions d'escorte, la très petite taille des TIE permet de les transporter aisément dans les soutes du navire à escorter ou même accroché dans ses superstructures externes (ce qui est le cas par exemple des croiseurs de classe Caraque).
- cette même petite taille couplée à la manœuvrabilité et à la vitesse du TIE lui assure un avantage décisif une fois qu'il aura détruit les boucliers de l'adversaire qui quant à lui aura toutes les peines à atteindre une cible aussi difficile

Bien que sa structure compacte rende facile le remplacement des pièces les plus volumineuses, les TIE ne peuvent se poser que dans des racks spéciaux, généralement verticaux (le pilote accède par le dessus ou le dessous à son cockpit, le chasseur étant suspendu en l'air à un échafaudage avec le reste de son escadrille).

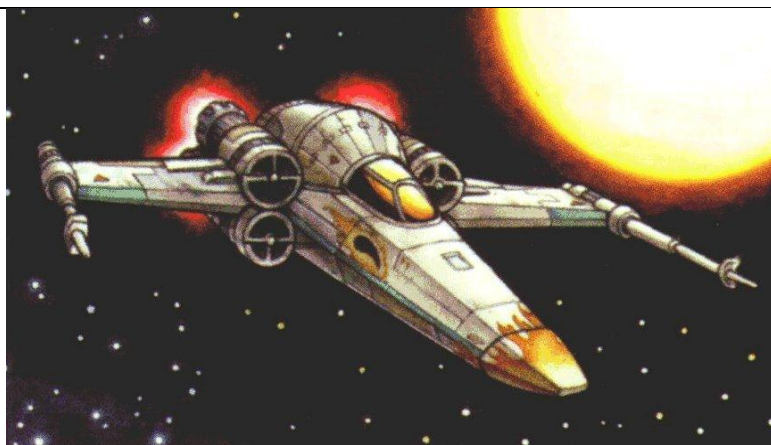
Dans les faits, les TIE/In sont trop peu armés (deux canons laser asservis) pour servir de bombardiers ou inquiéter les navires de taille importante bien qu'ils soient redoutable contre des petits cargos ou d'autres chasseurs. Leur absence de train d'atterrissage les cantonne à des navires et bases aménagés pour les recevoir et leur autonomie n'a rien d'extraordinaire. Ils sont donc surtout utilisés contre d'autres chasseurs ou afin de renforcer par leurs patrouilles un dispositif impliquant des vaisseaux plus importants. Sur un plan tactique, les pilotes de TIE ont rapidement appris que pour survivre il leur fallait autant que possible frapper vite et fort tout en jouant à fond la carte de la supériorité numérique contre un adversaire. Les choses se passent généralement très bien malgré des pertes inévitables lorsque cette supériorité numérique existe mais lorsque le rapport de forces est équivalent, ce sont les manœuvres des pilotes bien plus que leurs appareils qui font la différence.

Les pertes sont donc nombreuses parmi les pilotes malgré un entraînement très rigoureux et comme les forces impériales disposent de millions de chasseurs TIE, peu de pilotes voient régulièrement le feu. Ceux qui survivent à plusieurs missions deviennent rapidement d'excellents combattants que l'Empire peut considérer avec fierté comme des pilotes d'élite pouvant rivaliser avec les meilleurs escadrons rebelles (qui eux par contre voient souvent le feu...). Mais le prix à payer en termes humains, matériels et financiers est lourd pour parvenir à un tel résultat.

Outre le TIE/In, l'Empire dispose également de plusieurs variantes destinées à des missions plus spécifiques comme le TIE Bomber et le TIE/Rc. Divers hauts responsables de la Marine tentent de faire pression sur l'Empereur et sur Sienar pour que l'on conçoive des TIE mieux protégés donc plus onéreux qui permettraient cependant d'augmenter le nombre de vétérans qui seront opposés aux pirates et aux rebelles mais cela ne semble pas vraiment à l'ordre du jour pour les cercles dirigeants de l'Empire...

La situation change à partir de la destruction de la première Etoile Noire lors de la Bataille de Yavin. Diverses mesures sont décidées pour contrecarrer la menace des chasseurs rebelles, notamment la création de nouvelles versions de chasseurs TIE, la plus célèbre étant le TIE Interceptor.

Z-95 Headhunter	
Incom/Subpro	
Classe	Chasseur
Fonction	Chasseur Subluminique
Longueur	11.80 m
Equipage	1
Artilleurs	0
Passagers	0
Coque	18 K
Boucliers	6 K
Maniabilité	0
Vitesse	7
Hyperpropulsion	Non
Navordinateur	Non
Senseurs	15/25/40/1
Facteur de Pannes	1.3
Consommables	1 jour
Soute	85 kg
Prix neuf (indicatif)	Indisponible
Prix occasion	45.000
ARMEMENT de Série	
Deux canons triples asservis Subpro 75 Arc de Tir : Avant, Préc +1, Dégats 3d6, Portée 3	
Lance-missile à concussion Arakyd Morne-1 Arc de Tir : Avant, Préc -1, Dégats 7d6, Portée 2	



Le Headhunter fut un des modèles les plus renommés qui virent le jour durant les dernières décennies de l'Ancienne République. En fait, la série

Z-95 ne fut pas la première de la gamme puisque le Headhunter Mark 1, un chasseur atmosphérique capable d'engagements limités dans le vide spatial, vit le jour presque un siècle avant l'avènement de l'Empire.

Cette gamme résulte d'une longue et fructueuse collaboration entre deux constructeurs réputés, Incom Corporation et Subpro. Le dernier Z-95 sortit des chaînes de montage il y a une quarantaine d'années et sa fabrication fut ensuite abandonnée. Durant les Guerres Cloniques, la République puis l'Empire s'orientèrent vers des concepts plus économiques destinés à une production en série intensive et finirent par retenir le modèle TIE de Sienar Astronautique. Pendant un temps, quelques petits chantiers indépendants continuèrent à produire des Z-95 pour des particuliers ou des forces de défense locales mais finalement, eux aussi finirent par se contenter de réparer et customiser les engins existants.

A l'époque de sa sortie, le Headhunter Z-95 était pratiquement ce qui se faisait de mieux en termes de chasseur à court rayon d'action polyvalent. Relativement rapide et maniable pour l'époque, pourvu de boucliers et correctement armé il ne lui manquait que l'hyperpropulsion. Plusieurs variantes officielles virent le jour comme le Z-95 RAE (rayon d'action étendu avec une autonomie de 4 semaines), le Z-95LM (pourvu de deux lance-missiles asservis supplémentaires), le Z-95C4d (bombardier de soutien avec un lance-torpilles ou un largueur de bombes), le Z-95 AF d'attaque (utilisant des canons blasters plus performants) et enfin le Z-95Xt biplace d'entraînement. Dès sa sortie et encore à l'époque actuelle, bon nombre d'appareils de la série Z-95 furent customisés par leur propriétaire, certains furent même équipés d'hypermoteurs pour les longs trajets. Tous les modèles d'origine étaient également équipés de sièges éjectables.

L'armement standard du Headhunter Z-95 de la série principale inclut deux canons lasers triples asservis installés en bouts d'ailes et un lance-missiles à concussion dans le fuselage principal. Ce chasseur est encore utilisé par de nombreuses forces de défense planétaires et un grand nombre de pirates ou de petites corporations mais il devient de plus en plus difficile de trouver des pièces d'origine et les Z-95 encore en vente sont le plus souvent des engins qui ont connu plus que leur part de combats et de problèmes techniques. Afin de limiter les coûts d'entretien, certains propriétaires n'hésitent pas à utiliser des pièces d'origines diverses ce qui rend difficile la tâche des mécaniciens devant opérer sur un Z-95 qu'ils ne connaissent pas : non seulement on ne forme plus les techniciens sur ce genre d'appareils mais en plus leurs entrailles n'ont plus guère de rapport avec la version d'origine la plupart du temps...

Lentement mais sûrement, les derniers Z-95 sont peu à peu abandonnés pour des engins plus récents et plus faciles à entretenir. Leur robustesse et leur capacité à encaisser les dommages ont contribué à assurer leur survie mais les appareils de la nouvelle génération peuvent leur en remontrer sur ce plan là également. Pourtant, le design du Z-95 est assuré de demeurer dans les mémoires pendant encore un moment puisque c'est à partir de lui que les ingénieurs d'Incom conçurent le légendaire T-65 X Wing, d'où la ressemblance entre les deux appareils. L'Alliance Rebelle peut se féliciter d'avoir des appareils qui s'inspirent autant des performances d'un ancêtre qui a fait ses preuves à son époque.

Cargo YT-2550	
Corporation Technique Corellienne	
Classe	Vraquier
Fonction	Cargo moyen
Longueur	65.9 m
Equipage	4 (2)
Artilleurs	2
Passagers	6
Coque	110 K
Boucliers	12 K
Maniabilité	-2
Vitesse	4
Hyperpropulsion	x1/x4
Navordinateur	Oui
Senseurs	10/25/40/2
Facteur de Pannes	1.2
Consommables	1 mois
Soute	500 tonnes
Prix neuf	500.000
Prix occasion	100.000
ARMEMENT de série	
Deux Tourelles (une ventrale, une dorsale) avec 2 canons Kuat Vonak asservis chacune	
Arc de Tir : Tourelle, Précision +1, Dégâts 4d6, Portée 3	



Un des modèles corelliens de moyen tonnage, le YT-2550 est un bon exemple d'ingéniosité de la CTC. A l'origine, il s'agissait en effet d'un concept baculé visant à augmenter la capacité des modèles de série plus légers en utilisant un système modulaire autour du module principal en forme de soucoupe. Les premiers exemplaires volaient aussi bien qu'un bantha et accumulaient les pannes.

Par la suite, les ingénieurs procédèrent à de nombreuses améliorations, déplacèrent la plupart des systèmes et dans le fond ne conservèrent que l'apparence extérieure du vaisseau et ses moteurs d'origine tout en décentralisant le cockpit dans un module avant structuré autour d'un réseau de

coursives menant à l'arrière de l'appareil. Le résultat est des plus stupéfiants car bien qu'il soit encore un peu plus sujet aux ennuis mécaniques que la moyenne, le YT-2550 demeure un appareil robuste et facile à entretenir.

Ses aménagements intérieurs lui permettent d'accueillir un équipage standard de deux personnes et jusqu'à six passagers dans des cabines individuelles. Il dispose également d'une vaste pièce commune servant à la fois de cambuse, de salon et de salle de réunion.

Plus de 80% de la cargaison peut être stocké dans des nacelles situées à l'avant de l'appareil de part et d'autre du cockpit ainsi que le long de l'axe principal. Un astoport de classe Standard ou supérieure possède en général tout le personnel et les équipements nécessaires au remplacement des quatre nacelles de cargaison en moins de vingt minutes. Le reste de la cargaison peut être entreposé dans le module arrière en forme de soucoupe qui abrite également les systèmes de propulsion.

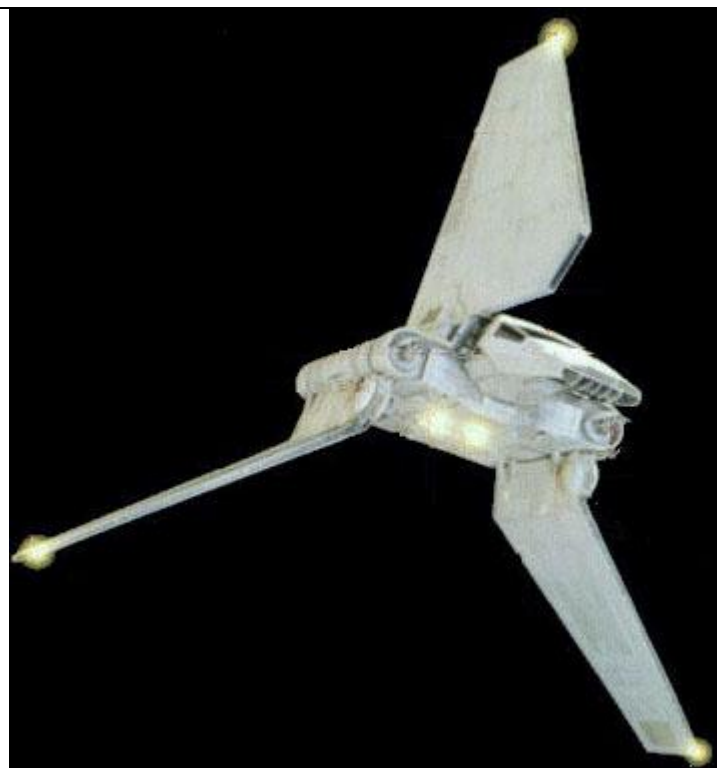
Chacune des nacelles à cargaison de série possède un accès externe ainsi qu'une liaison avec les coursives intérieures et l'on peut également accéder à l'appareil via la rampe d'accès du personnel sous le cockpit ou celle de chargement du module arrière.

Les tourelles d'armement sont installées au dessus et en dessous du module arrière, dans une configuration classique pour les YT, aux extrémités d'un conduit d'accès traversant tout l'appareil de bas en haut.

Le YT-2550 n'est pas un navire des plus répandus mais il remporte cependant un certain succès, surtout grâce au peu de difficultés que l'on rencontre à trouver des techniciens compétents sur des appareils de la CTC. Certaines compagnies de transport l'utilisent aussi en ayant en tête de rentabiliser ses modules à cargaison, par exemple en lui faisant parcourir des routes commerciales ou chaque escale sera l'occasion de retirer des modules pleins destinés au marché local pour les remplacer par ceux destinés à l'escale suivante, ce qui permet en ayant déjà 400 tonnes de cargaison "pré-emballée" à chaque escale de gagner un temps significatif sur les opérations de chargement/déchargement par les soutes conventionnelles. Comme tous les modèles de nacelles à cargaison indépendantes, celles du YT-2550 offrent également la possibilité d'être scellées par des techniciens compétents et totalement inaccessibles à l'équipage lorsque le client souhaite faire transporter quelque chose de sensible ou qui doit être maintenu dans un milieu parfaitement isolé.

*Illustration : Tim Eldred
Star Wars Classic Adventures : The Politics of Contraband*

Navette Classe Lambda	
Sienar Astronautique	
Classe	Navette/Transport
Fonction	Navette Militaire
Longueur	20 m
Equipage	5 (2)
Artilleurs	3
Passagers	10 ou 20
Coque	55 K
Boucliers	14 K
Maniabilité	0
Vitesse	5
Hyperpropulsion	x1/x10
Navordinateur	Oui
Senseurs	15/30/45/3
Facteur de Pannes	1.0
Consommables	2 mois
Soute	80 tonnes
Prix neuf (indicatif)	240.000 *
Prix occasion	100.000 *



ARMEMENT de Série

- trois canons blaster bitubes indépendants

Arc de Tir : 2 avant, 1 arrière, Précision 0, Dégats 4d6, Portée 2

- deux canons lasers bitubes asservis

Arc de Tir : avant, Précision +1, Dégats 4d6, Portée 3

* Normalement interdite à la vente publique

La navette de classe Lambda est devenue le vaisseau utilitaire multi-usages par excellence de l'Empire. Ce type d'appareil sert en effet pour le transport des notables, du matériel, des troupes ainsi que pour certaines missions d'escorte ou de reconnaissance. Sienar en a également construit

plusieurs variantes comme la navette Sentinel (transport de troupes) et la navette Mu (exploration). Seule la variante Mu est accessible au marché civil et les navettes Lambda ainsi que Sentinel sont réservées aux forces impériales ou éventuellement à des gouvernements et corporations dont la fidélité ne souffre aucune contestation.

L'équipage minimum de deux personnes inclut un pilote et un copilote capable d'opérer les canons lasers asservis avant. Trois artilleurs supplémentaires sont nécessaires pour les canons indépendants.

La navette lambda est pourvue d'un ample compartiment principal normalement destiné à accueillir ses passagers selon trois configurations possibles :

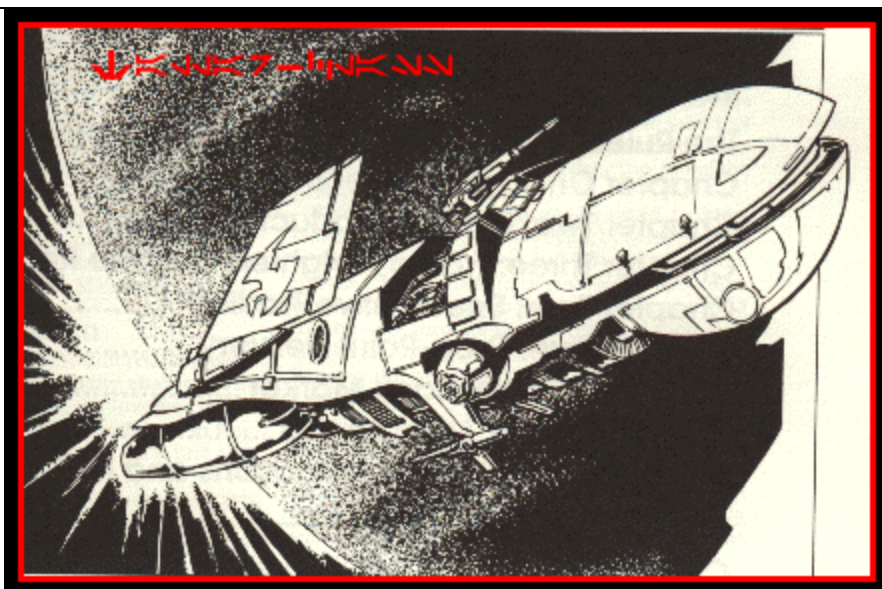
- la configuration long cours inclut couchettes et cloisons amovibles pour accueillir de manière un peu spartiate jusqu'à dix personnes
- la configuration conférence inclut quant à elle tout le mobilier adéquat pour une réunion d'état-major comptant jusqu'à 10 participants sans que ceux-ci se marchent sur les pieds
- la configuration transport de troupes enfin ne comprend que des fauteuils d'accélération et des rateliers d'armes mais permet pour de courts trajets de transporter jusqu'à 20 soldats équipés

Enfin, il existe un certain nombre de variantes non-officielles de la navette Lambda, en apparence identiques à l'extérieur au modèle standard. Certaines ont été transformées en PC de commandement, d'autres en vaisseaux de poursuite avec des moteurs surpuissants et les pirates ou les rebelles font parfois la mauvaise découverte de tomber sur une Lambda dotée d'armements supplémentaires dissimulés et de boucliers renforcés.

Transport Léger Tallar

Kuat Drive Yards

Classe	Navette/Transport
Fonction	Cargo léger
Longueur	36 m
Equipage	3 (1)
Artilleurs	2
Passagers	4
Coque	50 K
Boucliers	10 K
Maniabilité	0
Vitesse	5
Hyperpropulsion	x2/x12
Navordinateur	Oui
Senseurs	15/25/50/2
Facteur de Pannes	1.2
Consommables	2 mois
Soute	125 tonnes
Prix neuf	125.000
Prix occasion	40.000



ARMEMENT de Série

Deux tourelles équipées de canons légers Kuat Dernen
Arc de Tir : Tourelle, Précision 0, Dégâts 3d6, Portée 2

Le transport léger de classe Tallar est un appareil populaire parmi les compagnies de fret dont la flotte inclut des vaisseaux à faible capacité. Il est courant de voir des Tallar dans les ports spatiaux de la Région d'Expansion, la Bordure Intérieure et au delà. Bien qu'il soit également assez bien vu par les entrepreneurs indépendants, le Tallar est souvent laissé de côté au profit d'un des nombreux modèles de la Corporation Technique Corellienne. En effet, les systèmes du Tallar se sont révélés plus délicats à entretenir, remplacer ou modifier que ceux des modèles de la série YT corellienne par exemple. Bien souvent, le Tallar n'est pas en mesure de reconnaître certains systèmes qui n'ont pas été fabriqués par KDY même

s'ils s'avèrent plus performants que ceux d'origine. Dans les régions de la Bordure Extérieure ou il est parfois difficile de trouver des pièces, on a donc tendance à préférer des vaisseaux faciles à réparer, voire à modifier.

Mis à part ce défaut, il faut reconnaître que les transports légers de classe Tallar ont fait leurs preuves et sont sensiblement mieux protégés que la plupart des modèles de série de leur catégorie.

Outre les deux tourelles chacune pourvue d'un canon Dernen de KDY (une copie très réussie du Shrin de chez Loronar), le Tallar possède des boucliers déflecteurs de série et il n'est pas rare que ceux ci soient améliorés ou remplacés.

L'espace vital est un peu spartiate en ce qui concerne les cabines mais les espaces communs sont un peu plus confortables et encouragent un peu plus de convivialité que dans la plupart des appareils de ce tonnage. L'essentiel de la cargaison est entreposé dans le nez de l'appareil, sous le cockpit. Le Tallar utilise essentiellement sa moitié inférieure pour le stockage des marchandises qui sont entreposées dans une seule grande soute compartimentée. Le pont supérieur est réservé aux passagers et à l'équipage ainsi qu'aux deux capsules de sauvetage. Un petit élévateur et plusieurs écoutilles permettent d'accéder au pont des cargaisons mais servent surtout pour les opérations de maintenance. Un accès spécial sur l'arrière relie le pont habité aux moteurs et comme dans beaucoup d'appareils de petite taille, les tourelles ventrale et dorsale sont reliées par un puit d'accès commun auquel on peut accéder depuis le pont habité. Une rampe automotrice située à l'avant de l'appareil et deux petites rampes de secours sur les cotés permettent de décharger les marchandises.

*Illustration : Tim Bobko/Thomas O'Neill
Cargos Interstellaires
(modifiée par le webmaster du site "Galactic Empire Databank"
<http://www.iaw.on.ca/~btaylor1>)*

Facteur de Pannes

A chaque fois qu'un navire encaisse l'équivalent de 10% de sa coque en dommages, cumulés ou d'un seul coup, le pilote doit tirer un jet d'1d10, appelé Jet de Pannes, pour voir si son vaisseau souffre d'une panne ou de la destruction d'un système. Normalement, ce genre de problème ne survient que sur un résultat de 1 sur le d10.

Néanmoins, les vaisseaux d'occasion ou ceux qui ont été modifiés sont par nature plus susceptibles d'accumuler des pannes et cela se traduit par un chiffre de valeur supérieure à 1. Ainsi, il se peut qu'un vaisseau très ancien ou extrêmement trafiqué ait un facteur de panne de 1-2 sur 1d10, voire de 1-3 ou plus...

Modifier un vaisseau entraîne également l'augmentation du Facteur de Pannes, généralement d'une simple fraction d'unité mais cumulativement, les modifications peuvent entraîner de sérieuses conséquences.

La plupart d'entre elles ajoutent quelques dixièmes au Facteur de panne mais cela est sans conséquence tant qu'il n'atteint pas l'unité supérieure puisque le jet sur 1d10 ne tient compte que des unités. Ainsi, un navire avec un facteur de 1 (1.0 si l'on veut être précis) a autant de chances de tomber en panne que s'il est modifié et atteint un facteur de 1.7 par exemple... mais dès qu'il atteint le facteur 2, cela commence à préter à conséquence.

Calcul du Facteur de Pannes

Pour calculer le facteur de panne effectif d'un vaisseau, on prend la valeur de base 1 et on y ajoute les modificateurs suivants, qui sont tous cumulatifs..

- Vaisseau d'occasion ou antiquité vénérable : +0.2 à + 2.0 (2d10 x 0.1)

- Constructeur peu fiable (généralement indiqué par le MJ) : + 0.1 à + 1.0 (1d10 x 0.1)

- Ajouts : + 0.1 par système ajouté (arme, boucliers, hypermoteurs, ECM, etc...)

- Améliorations :

+ 0.1 pour chaque point de manœuvrabilité, kill de dommages des armes, , décimale d'hyperpropulsion, unité de vitesse, Kill de bouclier, unité de portée de senseurs, etc...

+ 0.1 par fraction de 5 Kills ajoutés à la coque.

Exemple : j'achète un navire d'occasion avec un facteur de panne de 1.8 (1 de base plus 0.8 obtenus par les 2d10 x 0.1 inhérents aux navires d'occasion). Cela signifie que mon navire n'a encore qu'une chance sur 10 de souffrir d'un problème lorsqu'il doit tirer son jet de panne.

Si je lui ajoute deux armes et un générateur de bouclier, ces trois ajouts comptent pour $3 \times 0.1 = 0.3$ et font passer son Facteur de Panne à 2.1 (soit $1.8 + 0.3$). Il a donc désormais deux chances sur dix de subir une panne lorsque le jet approprié doit être effectué.

Si par la suite je renforce de 2 Kills sa coque (1 x 0.1), que j'améliore sa Manœuvrabilité de un point (0.1) et que je lui accorde les 4 points autorisés de vitesse subluminaire supplémentaire (4 x 0.1), son Facteur de Panne gagne un total de 0.6 points et passe à 2.7. Il est encore assez fiable.

Mais si par la suite je décide que son hyperpropulsion x2 ne me convient pas et que je la remplace par une x1 (0.1) que je fais ensuite améliorer pour qu'elle devienne une x 0.8 (4 x 0.1) et que j'ajoute 2 kills de puissance à ses boucliers déflecteurs (2 x 0.1), j'atteins un Facteur de Panne relativement important de 3.5, ce qui signifie qu'à chaque fois que je devrais tirer un Jet de Panne, j'ai 3 chances sur 10 qu'il se passe quelque chose de pas trop cool. Si par malheur j'ai acheté un vaisseau produit par une petite firme quelconque dont la réputation n'est plus à prouver, il me reste encore à tirer 1d10 x 0.1 de facteur supplémentaire de pannes dues aux erreurs de conception...

Réduire le Facteur de Panne

Il est possible de procéder à des réglages, des séjours en cale, des remplacements et des modifications mineures qui permettront de compenser en partie les défauts de construction, le grand âge ou le chaos intégral résultant d'une multitude de bricolages malsains sur les systèmes d'origine...

Il n'est pas possible de réduire le Facteur de Pannes en dessous de la valeur de base 1.0.

Chaque 0.1 de réduction souhaitée va demander environ 1d6 semaines de travail constant à une équipe de techniciens triés sur le volet et coutera environ 2000 crédits par semaine au minimum.