

Signal Close Action – Fast Play

di Rod Langton – www.rodlangton.com

Regolamento navale 1793-1815 (epoca napoleonica) in scala 1:1200

Traduzione a cura di Gualtiero Grassucci: gualtiero.grassucci@fastwebnet.it

La traduzione è ad esclusivo uso interno dell'associazione **Lu(ri)doteca** – Latina

www.luridoteca.net – info@luridoteca.net



Signal Close Action – Fast Play è il *fratello minore* di un regolamento omonimo più realistico ma più complesso. La traduzione del *Fast Play* è integrata riprendendo alcune procedure del regolamento più completo, *Signal Close Action*, introdotte per rendere più interessante la simulazione senza rallentare eccessivamente il gioco e senza snaturarlo.

Traduzione stampata il 11/08/2011 8.57.00

Sommario

Sommario 2

Sezione 1: preparazione 4

- i. Materiale necessario 4
- ii. Scala 4
- iii. Area di gioco 5
- iv. Organizzare la flotta 5
- v. La scheda della nave 6
- vi. Condizioni meteo 6
- vii. Posizione di partenza 7

Sezione 2: statistiche delle navi 8

- i. Statistiche 8
- ii. Bordata – Broadside Factor 9
- iii. Capacità di difesa (Defence Capability – DC) 9
- iv. Allocazione dei DC 9
- v. Perdere DC 10
- vi. Esempio di uno squadrone 11

Sezione 3: sequenza di gioco 12

Sezione 4: tabella Abilità 13

- i. Punteggio di Abilità 13
- ii. Tabella Abilità 14

Sezione 5: movimento e manovre 18

- i. Velatura 18
- ii. Navi alla deriva – Hove To 19
- iii. Velocità e RDC 19
- iv. Condizioni del vento 19
- v. *Orzare e poggiare* 20
- vi. Virate 20
- vii. Movimento 22

- viii. Collisioni 23

Sezione sei: artiglieria 25

- i. Gittata 25
- ii. Tirare 25
- iii. Danni 26
- iv. Infilata – Rakes 26
- v. Tiro critico – Unlucky shot 27
- vi. Tiro decisivo – Well laid shot 28
- vii. Navi incendiarie 28

Sezione 7: abbordaggi 30

- i. Abbordare una nave nemica 30
- ii. Fallimento nell'approntare le squadre di abbordaggio 31
- iii. Successo nell'approntare le squadre di abbordaggio 31
- iv. Test di mischia – Boarding Melee Test 31
- v. Abbordaggi multipli 32

Sezione 8: morale e condizioni di vittoria 34

- i. Il test del morale 34
- ii. Condizioni di vittoria 35

Appendice 1: condizioni del vento 36

- Direzione del vento 36
- Velocità del vento 36

Appendice 2: carronate 37

- Navi armate solo di carronate 37

Appendice 3: segnali 38

Appendice 4: vascelli non classificati 40

- Partita con solo vascelli non classificati 40

Regole opzionali 41

Regola opzionale 2: preparazione 42

- i. Preparazione del tavolo di gioco 42
- ii. Direzione ed intensità del vento 42
- iii. Disposizione iniziale 44

Regola opzionale 3: sequenza di gioco 46

- iii. Procedure di gioco 47

Regola opzionale 5: navigazione 48

- i. Considerazioni generali 48
- ii. Velatura 48
- iii. Tabella delle velocità 48
- iv. Andature 49

Regole opzionale 5, sezione 2: manovre 51

- i. Principi generali 51
- ii. Ordini 51
- iii. Modifica delle direzione e classe della nave 51
- iv. Orzare e poggiare 51
- v. Risultati sulla tabella di Abilità 52
- vi. Virare 52
- vii. Cambiamento di vento durante una virata 54

Regola opzionale 6: artiglieria 55

- i. Considerazioni generali 55
- ii. Le tabelle di artiglieria 55
- iii. Bordata iniziale 56
- iv. Procedure per il fuoco 57

v. Cadenza di tiro 57

vi. Ricaricare e sparare 57

vii. Fuoco di opportunità 58

viii. Ricaricare 58

Regola opzionale 7: collisioni 59

- i. Procedure 59
- ii. Evitare una collisione 59
- iii. Movimento dopo il contatto 59
- iv. Navi impigliate 61
- v. Movimenti di navi impigliate 61
- vii. Tiro su navi impigliate 62

Regola opzionale 9: danni 63

- i. Test sulla velatura 63
- v. Danni alla velatura 64
- vi. Riparazioni di fortuna 65

Regola opzionale 11: segnali 67

- i. Principi generali 67

Appendice 3: squadre 68

House Rules 72

Iniziativa **Errore. Il segnalibro non è definito.**

Condizioni di vittoria 72

Scala 1/3000 73

Gioco guidato dalle carte 75

Indice 78

Sezione 1: preparazione

i. Materiale necessario

Per giocare con **Signal Close Action: Fast Play** necessario il materiale seguente:

-  *schema* per modificare la direzione di movimento e settore di tiro;
-  rosa dei venti;
-  *tabella Abilità*;
-  segnalini (fuoco a bordo, velatura, ...);
-  almeno 3 dadi a sei facce – d6 (meglio, però, una serie di 3 per ogni giocatore);
-  righelli in centimetri;
-  modelli di nave posti su basi apposite.

Le basi dei modelli devono avere le seguenti misure:

-  85x40 mm per vascelli di prima e seconda classe;
-  75x40 mm per quelli di terza e quarta classe;
-  65x40 mm per navi di quinta e sesta classe;
-  50x25 mm per imbarcazioni più piccole.

Ogni misurazione è effettuata a partire dal lato dalle basi delle navi per quanto riguarda il movimento e le collisioni, dall'albero più vicino all'albero più vicino per il fuoco e i danni conseguenti ad una esplosione. Solo per decidere se una nave è entro il settore di tiro si considera lo scafo.

ii. Scala

La scala usata è 1:1200 è quindi un miglio nautico equivale approssimativamente a 1500mm (60") sul tavolo di gioco. Da questo si ricava che una nave percorre circa 25mm (1") per nodo al minuto.

Tenendo conto che il ritmo di tiro, per gli equipaggi del tempo, era di una bordata ogni minuto e mezzo, si può avere un regolamento che non richiede di *ricordare* cosa è successo nel turno precedente se si considera ogni turno coprire lo stesso arco di tempo reale.

iii. Area di gioco

Il tavolo di gioco può essere delle dimensioni desiderate.

Se, nel corso della partita, una o più navi raggiungono il bordo del tavolo semplicemente spostare tutti i modelli in direzione opposta della stessa distanza, concordata tra i giocatori. In effetti è il mare che si sposta sotto di loro.

iv. Organizzare la flotta

Decidere il valore in punti da assegnare ad ogni giocatore. I punti saranno usati per acquistare le navi della flotta e per decidere la qualità degli equipaggi.

Il costo base di ogni vascello equivale al valore iniziale della sua bordata (**Broadside Factor** – BF).

La qualità dell'equipaggio

La qualità, l'addestramento e la coesione degli equipaggi erano fondamentali per la corretta manovra di un vascello dell'epoca, così come per la manutenzione e le riparazioni della nave. Quindi un equipaggio **eccellente** – **Elite** – modificherà in positivo la probabilità di riuscita di una manovra ma anche accrescerà la resistenza della nave.

L'equipaggio può essere di qualità:

-  **Eccellente (Elite)**, nel qual caso il costo del vascello è aumentato di due punti, l'**Abilità** è aumentata di due punti e la **Capacità di difesa (Defense Capability – DC)** di 20;
-  **Buona (Good)**, il costo è aumentato di un punto, l'**Abilità** di un punto e ogni **DC** di 10;
-  **Media (Average)**, nessuna modifica;
-  **Scarsa (Poor)**, il costo è diminuito di un punto, l'**Abilità** di un punto ed ogni **DC** di 10 punti.

v. La scheda della nave

Per ogni vascello è necessario riportare, prima dell'inizio, su un'apposita scheda la qualità dell'equipaggio, il valore della bordata (Broadside Factor – BF) e la capacità di difesa (Defense Capability – DC).

Durante il gioco, invece, si deve annotare ogni danno subito dallo scafo o dalla velatura in termini di punti sottratti ad ogni DC.

Nell'esempio qui accanto è mostrata la scheda di una nave britannica. Si può notare il danno progressivo alla velatura e alla fiancata di babordo (sinistra) che ha portato alla perdita di un DC. Nella parte inferiore della scheda sono riportati gli ordini, per ogni turno, impartiti al vascello.

vi. Condizioni meteo

Prima di iniziare il gioco i giocatori devono stabilire le condizioni iniziali del vento e la sua direzione:

- ☛ determinare il lato del tavolo corrispondente al nord di comune accordo;
- ☛ determinare la direzione del vento, di comune accordo o in modo casuale.

La direzione del vento, sulla rosa dei venti, è quella da cui soffia. È importante notare che la quarta¹ da cui soffia il vento più due quarte in entrambe le direzioni sono considerate controvento ed è impossibile per le navi navigare controvento.

La rosa dei venti utilizzata nel regolamento prevede 16 direzioni (nord, nord-nord-est, nord-est, est-nord-est, est, ...), cinque delle quali sono sempre considerate controvento. Rimangono, quindi, solo 11 direzioni possibili per la navigazione, non è consentito navigare seguendo una direzione intermedia tra due quarte.

Per scegliere in modo casuale la direzione del vento tirare tre dadi, il punteggio indicherà la direzione da cui proviene il vento considerando il nord pari a 3 e contando in senso orario.

¹ Semplificando un poco una quarta, in gergo marinaresco, è una direzione sulla rosa dei venti.

vii. Posizione di partenza

I giocatori dispongono le proprie navi sul proprio lato del tavolo, in modo che ogni vascello si trovi con un'andatura rispetto al vento che le permetta il movimento (non controvento, quindi) e ad una distanza pari o superiore alla lunga gittata da ogni imbarcazione avversaria.

Sezione 2: statistiche delle navi

i. Statistiche

Nella tabella delle statistiche delle navi le colonne hanno il seguente significato:

-  **Classe (Rate)**: la classe del vascello, ricalcata su quella in uso nella marina britannica tra il XVII secolo e la prima metà del XIX. In linea generale le navi di prima e seconda classe hanno tre ponti, quelle di terza e quarta due ponti e, infine, quelle di quinta e sesta un solo ponte.
-  **Cannoni (Guns)**: numero dei pezzi. Il valore fornito è inteso come media per navi della stessa stazza.
-  **Capacità di difesa (Defence Capability – DC)**: l'ammontare dei danni che ogni DC può subire.
-  **Bordata (Broadside Factor – BF)**: un valore che rappresenta il calibro dei cannoni. È usato come costo base di una nave.

Rate	Guns	DC	BF	Rate	Guns	DC	BF
Cittadella		1000	10	3rd	74C	120	7
Martello Tower		1000	5		64	110	6
Batteria costiera leggera		500	1		razeed 74	120	6
Batteria costiera pesante		500	4	4th	56-60	110	6
	130	200	14		50-54	100	5
1st	120/112L	190	13		razeed 44	110	5
	100L/100/112	180	12	5th	44	90	4
	100S	170	11		36-40	80	4
	98	170	11		32-34	70	3
2nd	98S	160	10	6th	20-28	60	2
	90	160	9		16-18	50	1.5
	80L	150	10		12-14	40	1
3rd	80S/74L	140	9	Unrated vessels	Gunboat Large	30	1
	74M	130	8		Gunboat Small	30	.5

ii. Bordata – Broadside Factor

Rappresenta la forza dirompente di una bordata, il peso delle palle scagliate contro l'avversario.

La bordata è calcolata dividendo per dieci il peso, in libbre, della bordata media di una nave del periodo storico in questione con lo stesso numero di cannoni.

La bordata è il valore base sul quale calcolare il danno inflitto ad un vascello nemico, se colpito. Il valore iniziale della bordata è modificato dai danni subiti dalla nave nel corso del gioco.

iii. Capacità di difesa (Defence Capability – DC)

Rappresenta l'ammontare dei danni che un vascello può subire senza perdere efficienza. Ogni nave è caratterizzata dal numero di **DC** assegnati allo scafo (**Hull**) ed alla velatura (**Rigging**).

Il valore corrispondente è il numero di punti danno che può subire ogni **DC**. Quando i danni raggiungono questo valore il **DC** è perso ed eliminato dalla scheda della nave, i punti danno rimanenti sono attribuiti al **DC** successivo.

La scheda della nave deve riportare il valore di ogni **DC** e, nel corso della partita, il giocatore deve segnare i punti danno subiti e il totale dei **DC** persi.

iv. Allocazione dei DC

Velatura

I **DC** assegnati alla velatura sono detti **Rigging DC – RDC**. Sono assegnati due **DC** per ogni albero della nave, quindi vascelli a tre alberi avranno 6 **DC** in totale, quelli a due alberi 4 e quelli ad un solo albero 2 **DC**.

Scafo

I **DC** attribuiti allo scafo sono detti **Hull DC – HDC**. Il numero di **DC** dipende dalla grandezza della nave, in pratica ogni nave ha tanti **HDC** quanto il proprio valore di bordata moltiplicato per due.

Ad esempio, una nave con **BF** pari a 3 ha 6 **HDC**: 3 a **dritta** – destra o anche **tribordo** – e 3 a **babordo** – sinistra.

v. Perdere DC

La perdita di un DC, sia HDC che RDC, penalizza il punteggio di Abilità di quella particolare nave di -1. la penalità riflette la perdita di efficienza di equipaggio e nave dovuta ai danni alle strutture, alle perdite ed al logoramento dell'equipaggio.

Velatura

La perdita dei RDC ha effetto sulla velocità di movimento della nave. La velocità di ogni vascello è diminuita di 30mm per ogni RDC perso, se la nave perde tutti i RDC è considerata disalberata e non può muovere. È possibile, comunque, riparare la velatura fino a recuperare un RDC con le seguenti restrizioni:

- ✚ il vascello deve avere un punteggio di Abilità, modificato dalle circostanze, di 6 o più;
- ✚ velieri con un DC riparato possono far fuoco ma non possono abbordare;
- ✚ vascelli catturati non possono aprire il fuoco.

Scafo

La perdita di HDC influisce sul capacità di fuoco del bordo danneggiato, riducendo di 1 il valore della Bordata – BF – per ogni HDC perso.

Se il veliero ha perso tutti i suoi HDC è considerato parzialmente sommerso e non può compiere nessuna azione, solo andare alla deriva. Quando una nave perde tutti gli HDC di un bordo i danni successivi alla stessa fiancata sono segnati su quella opposta.

vi. Esempio di uno squadrone

Inglese

Equipaggio	Cannoni	BF	DC	Costo
Buono	98S	10	170	11
Normale	74C	7	120	7
Normale	64	6	110	6
Buono	32	3	80	4
Totale				28

Francesi

Equipaggio	Cannoni	BF	DC	Costo
Buono	80L	10	160	11
Scarso	74L	9	130	8
Scarso	64	6	100	5
Normale	36	4	80	4
Totale				28

Appendice tre:
squadre navali
Signal Close Action



Sezione 3: sequenza di gioco

Il gioco è diviso in turni nei quali i giocatori eseguono una serie di azioni alternativamente. La sequenza di gioco per ogni giocatore, nella sua parte di turno, è la seguente:

- + ordini;
- + tiro di dado per l'**Abilità** e attivazione degli ordini sulla **tabella Abilità**;
- + modifica della rotta (virate, **orzate** o **poggiate**);
- + movimento/fuoco (il giocatore può scegliere di tirare in ogni punto del movimento rettilineo della nave);
- + abbordaggi;
- + test del morale.

Una volta impartiti gli ordini e tirati i dadi per l'**Abilità** gli ordini non possono essere annullati, ampliati o modificati in alcun modo.

Il giocatore deve annunciare per quale nave, o navi, tira i dadi. È possibile effettuare tiri di dadi separatamente per ogni nave, oppure per ogni squadrone o, ancora, un solo tiro per l'intera flotta. Il gioco, però, risulta più rapido e scorrevole se ogni giocatore effettua un solo tiro di dado per tutte le navi sotto il suo controllo contemporaneamente, il risultato del tiro, modificato in modo diverso per ogni vascello, è applicato all'intera flotta sotto il controllo del giocatore.

Regola opzionale tre:
sequenza di gioco
Signal Close Action



Sezione 4: tabella Abilità

La **tabella Abilità**, usata insieme al **punteggio di Abilità**, consente di ridurre la quantità di informazioni che vanno ricordate/scritte ed il numero di tiri di dado.

i. Punteggio di Abilità

Il giocatore, nel proprio turno, dopo aver annunciato gli ordini per le proprie navi, tira 3d6 e li lascia in vista sul tavolo di gioco. Il punteggio ottenuto è modificato dalle caratteristiche del vascello e dalla situazione:

-  equipaggio **Eccellente**: +2
-  equipaggio **Buono**: +1
-  equipaggio **Scarso**: -1
-  per ogni **DC** perso: -1
-  per ogni incendio a bordo: -1
-  vascello alla deriva – **Hove to**: -1
-  timone danneggiato: -1

Nel resto del regolamento quando viene menzionato il **punteggio di Abilità** si intende il punteggio modificato².

Il **punteggio di Abilità** è calcolato all'inizio del turno e resta valido per l'intero turno anche se le circostanze dovessero cambiare (ed esempio l'equipaggio riuscisse a spegnere un incendio). Il senso dei modificatori è quello di penalizzare il **tiro di Abilità** perché una parte dell'equipaggio, nel turno, è impegnata in compiti diversi e non è disponibile per gli incarichi ordinari.

Esempi

Omissis.

² Il **punteggio di abilità** modificato non può mai essere inferiore a tre o superiore a 18.

ii. Tabella Abilità

La **tabella Abilità** è il cuore del regolamento. Attraverso la tabella si stabilisce se gli ordini sono eseguiti con successo o se, al contrario, l'equipaggio non riesce ad adempiere quanto ordinato. Nel caso di un fallimento sarà indispensabile impartire di nuovo l'ordine opportuno nel turno successivo (se ancora necessario).

Per decidere se un'azione è eseguita correttamente incrociare il **punteggio di Abilità** con la colonna opportuna nella tabella. Le azioni devono essere eseguite nello stesso ordine con il quale sono riportate sulla tabella, così se un giocatore ha ordinato ad una propria nave di virare e far fuoco dovrà prima completare la virata e solo successivamente potrà tirare.

Situazioni critiche

Sulla tabella ci sono alcune situazioni che indicano un completo successo o fallimento nell'eseguire una determinata azione.

Virata critica

La manovra – virata, **orzata**, **poggjata** – si rivela un completo fallimento con un **punteggio di Abilità** pari a 3 e si applica a tutti i vascelli del giocatore che ottengono questo punteggio. La nave deve immediatamente **poggiare** una **quarta** allontanando la prua dal vento anche se la nave non ha ricevuto ordine di modificare la propria rotta.

Tiro critico

Si tratta di un tiro particolarmente disastroso – **Unlucky shot** – e si applica solo al vascello con il punteggio modificato più basso tra quelli che hanno ordine di tirare.

Tiro decisivo

È un tiro particolarmente **ben aggiustato** – **Well laid shot** – e si applica solo al vascello che è più vicino al bersaglio ed ha ottenuto il **punteggio di Abilità** più elevato.

Estinguere un incendio

Il giocatore che controlla la nave con un incendio a bordo deve tentare di spegnerlo non appena ne ha la possibilità; il fuoco, su navi di legno, poteva essere devastante. Per simulare il terrore che travolgeva l'equipaggio quando c'era fuoco a bordo sono usate le regole esposte di seguito.

- ✚ È possibile avere più di un incendio a bordo, ed ogni focolaio penalizza il **punteggio di Abilità** di -1; comunque tutti gli incendi si possono estinguere in un solo turno, se il **punteggio di Abilità** è sufficiente. Un tentativo fallito provoca danni al vascello, come riportato nella **tabella Abilità**.
- ✚ Quando un veliero perde l'ultimo **RDC** esplode. Un incendio si sviluppa automaticamente su tutti i vascelli che si trovano ad una distanza dalla nave esplosa pari o inferiore alla **corta gittata**.
- ✚ Un incendio si propaga automaticamente alla velatura delle navi in contatto, anche se in origine si trattava di incendio allo scafo. Un tentativo fallito di liberare navi in contatto con un'altra incendiata provoca immediatamente un nuovo focolaio sulla velatura, anche se, in precedenza nello stesso turno, l'equipaggio aveva avuto successo nell'estinguere il fuoco (conta, però, come un solo incendio, per una penalità di -1). Comunque, se una nave con un incendio a bordo entra in contatto con un'altra nave con fuoco a bordo avrà un nuovo focolaio (per una ulteriore penalità di -1, oltre a quelle dovute agli incendi precedenti).
- ✚ Un incendio si propaga anche alla velatura di due navi in contatto se contattate a loro volta da un vascello in fiamme.
- ✚ Navi catturate, quindi con un equipaggio da preda, possono tentare di estinguere il fuoco. Navi arrese ma non catturate, invece, non possono.³
- ✚ Un incendio alla velatura, che non viene estinto nella fase corrispondente del turno del giocatore, costa alla nave un **RDC** per turno. Un incendio allo scafo si propaga automaticamente alla velatura.

Liberare la nave⁴

Si applica quando la nave è in contatto con una altro vascello, qualunque sia la ragione del contatto: intenzionale o casuale. La **tabella della Abilità** riporta le probabilità di successo per quattro diversi tipi di contatto:

- ✚ un risultato di **A** permette di rompere il contatto con una nave amica provocato da una collisione;
- ✚ un risultato di **E** – **Enemy** – permette di rompere il contatto da una nave nemica provocato da una collisione;
- ✚ un risultato di **B** – **Boarding** – permette di rompere il contatto da una nave nemica che ha abbordato;

³ Qui conviene utilizzare una piccola modifica al regolamento in modo da consentire ad equipaggi che si sono arresi di tentare, comunque, di spegnere un incendio.

⁴ La stessa colonna può essere usata per gestire urti tra una nave ed elementi di terraferma (scogli, bassifondi, ...); a tale proposito vedere **Collisioni** più avanti.

✚ un risultato di **All** permette di rompere il contatto comunque si sia generato (è l'unico risultato che permette di rompere il contatto con una nave incendiaria).

Cambiare rotta

La nave deve modificare la propria direzione di movimento prima di muovere in linea retta per l'intero fattore movimento a sua disposizione (il cambiamento di direzione va eseguito prima del movimento vero e proprio).

Tiro di artiglieria

Nella **tabella Abilità** ci sono tre colonne relative al fuoco ed indicano il successo, o il fallimento, nel tiro a **corta**, **media** e **lunga gittata**.

Regola opz.le cinque:
manovre
Signal Close Action



Signal Close Action – Fast Play						Tabella Abilità			
	estinguere incendio	liberare la nave	aumentare velatura	diminuire velatura	modificare la rotta	corta gittata	media gittata	lunga gittata	approntare abbordaggio
3	fallito -2 DC	fallito	fallito	fallito	fallimento critico	tiro critico	tiro critico	tiro critico	fallito
4	fallito -1 DC	fallito	fallito	fallito	fallito	tiro critico	tiro critico	tiro critico	fallito
5	fallito -50% DC	fallito	fallito	fallito	fallito	mancato	mancato	mancato	fallito
6	fallito -20% DC	fallito	✓	fallito	✓	colpito	mancato	mancato	fallito
7	fallito -10% DC	A	✓	✓	✓	colpito	mancato	mancato	✓
8	fallito	A E	✓	✓	✓	colpito	colpito	mancato	✓
9	fallito	A E B	✓	✓	✓	colpito	colpito	mancato	✓
10	✓	Tutti	✓	✓	✓	colpito	colpito	colpito	✓
11	✓	Tutti	✓	✓	✓	colpito	colpito	colpito	✓
12	✓	Tutti	✓	✓	✓	colpito	colpito	colpito	✓
13	✓	Tutti	✓	✓	✓	colpito	colpito	colpito	✓
14	✓	Tutti	✓	✓	✓	colpito	colpito	colpito	✓
15	✓	Tutti	✓	✓	✓	colpito	colpito	colpito	✓
16	✓	Tutti	✓	✓	✓	tiro decisivo	colpito	colpito	✓
17	✓	Tutti	✓	✓	✓	tiro decisivo	tiro decisivo	colpito	✓
18	✓	Tutti	✓	✓	✓	tiro decisivo	tiro decisivo	tiro decisivo	✓

Sezione 5: movimento e manovre

La velocità di movimento (lo spostamento consentito in un turno) è misurata in millimetri e dipende dalla velatura spiegata dalla nave e dalle condizioni del vento.

Ci sono quattro termini, in gergo marinaresco, che indicano un cambiamento della direzione di movimento di una imbarcazione: *orzare*, *poggiare*, *strambare* e *virare*. Con *orzare* si intende un cambiamento di rotta che porti la prua della nave più vicina alla direzione da cui proviene il vento, si usa dire anche *andare all'orza* o *venire all'orza*.

L'operazione opposta, allontanare, cioè, la prua della nave dal vento è detta *poggiare* ma anche *andare alla poggia* o *venire alla poggia*.

Il verbo *virare* ed il termine *virata* si riferiscono, invece, al cambiamento di direzione della nave che porta quest'ultima ad essere investita dal vento dalla parte opposta alla precedente facendo passare la prua nella direzione del vento.

La *strambata*, invece, è ancora una manovra che porta l'imbarcazione a ricevere il vento dalla parte opposta rispetto a prima ma senza far passare la prua nella direzione del vento. In questo regolamento la *strambata* non è trattata in modo diverso da una manovra che prevede di *poggiare* fino a ricevere il vento direttamente da poppa e poi *orzare* di una quarta ancora.

i. Velatura

Questo regolamento prevede tre sole possibilità per la velatura, elencate in ordine decrescente:

- 🚩 *vele spiegate* – Full Sail, FS;
- 🚩 *vele di manovra* – Easy Sail, ES;
- 🚩 *vele ammainate* o *imbrogliate* – Furled Sail.

In un turno è possibile passare alla condizione superiore o inferiore.

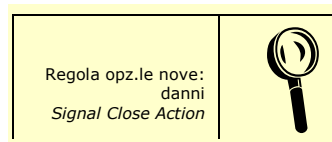
Regola opzionale cinque:
manovre
Signal Close Action



La velocità di movimento è di 180mm con **vele spiegate** e di 90mm con **vele di manovra**. Un vascello con vele ammainate o **imbrogliate** è alla deriva – **hove to** – e vede il proprio **punteggio di Abilità** penalizzato di -1.

ii. Navi alla deriva – Hove To

Descrive la situazione di una nave che, per qualche motivo, non è spinta dal vento. Si riprende a manovrare dopo essere andati alla deriva alla metà della velocità consentita. È possibile modificare la velatura mentre la nave è alla deriva.



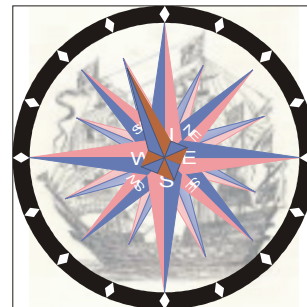
iii. Velocità e RDC

La velocità di una nave è diminuita di 30mm per ogni **RDC** perso. Quindi un vascello che ha perso 3 **RDC** non può manovrare con vele da manovra, dovrà incrementarle fino a vele spiegate, per poi muovere a 90mm: la velocità a vele spiegate penalizzata di 90mm per i 3 **RDC** persi.

iv. Condizioni del vento

La direzione del vento è determinata dai giocatori nella fase di preparazione. Ci sono 11 direzioni consentite sulla rosa dei venti e 5 vietate perché la nave ad si troverebbe controvento. Un vascello che è costretto ad andare in una di queste cinque direzioni deve immediatamente interrompere il movimento perdendo il 10% di **RDC**; nel turno successivo deve tentare di **poggiare** per riportarsi in una direzione consentita, il fallimento di questa virata ha come conseguenza la perdita di un altro 10% di **RDC**, e così via.

Il danno non è attribuito nel caso la nave stia tentando una **virata** perché ha ricevuto l'ordine corrispondente.



Nell'esempio in figura il vento proviene da sud-sud-est e soffia in direzione nord-nord-ovest. Le direzioni consentite ad una nave vanno da nord-est a, in senso orario, ovest. Tutte le altre sono considerate controvento.

v. Orzare e poggiare

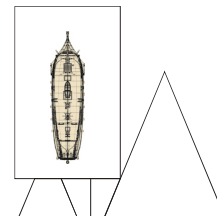
In questo regolamento una nave, in turno, può modificare la propria direzione di movimento:

- ✚ **orzando** di una o due **quarte** (la direzione è modificata spostando la prua della nave di uno o due punti sulla rosa dei venti verso la direzione da cui proviene il vento);
- ✚ oppure **poggiando** di uno, due o tre **quarte** (la direzione è modificata allontanando la prua della nave dalla direzione del vento di uno, due o tre punti sulla rosa dei venti).

Navi che con il vento proveniente direttamente dalla poppa possono solo **orzare** (avvicinarsi alla direzione del vento). Navi che hanno il vento che proviene da una **quarta a poppa** possono modificare la direzione di due quarte al massimo (**poggiare** di una **quarta** ed **orzare** di un'altra **quarta**).

La modifica della rotta deve essere completata prima di muovere in linea retta.

Una collisione interrompe il movimento ma la nave può far fuoco ed approntare le squadre di abbordaggio.



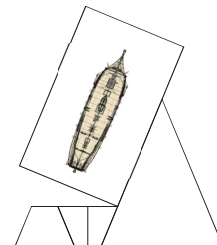
Schema per le virate

Ogni cambiamento di rotta è effettuato per mezzo dell'apposito schema per le virate che viene posizionato a contatto con il lato di poppa della basetta per poi far ruotare la nave su uno degli angoli dello stesso lato (vedi le due figure in questa pagina).

vi. Virate

La **virata** è la manovra che consentiva alle navi dell'epoca di *attraversare* la direzione del vento. La prua della nave veniva portata quanto più possibile vicino alla direzione del vento, poi si usavano le vele per far ruotare la nave in modo che il vento passasse sul bordo opposto. La manovra terminava con la nave in andatura di **bolina stretta** dalla parte opposta alla precedente.

In questo regolamento la **virata** è effettuata su due turni consecutivi e, quindi, richiede un **punteggio di Abilità** sufficiente per due volte consecutive. Nel caso la manovra, in qualsiasi momento, non abbia successo (per un tiro di



dado troppo basso) la nave è riportata nella posizione in cui si trovava all'inizio della **virata** e subisce un danno pari al 10% di un **RDC**.

Procedure

- prima di iniziare la **virata** portare la nave nella direzione più vicina possibile alla direzione del vento;
- nel turno successivo ordinare la **virata**, se il **punteggio di Abilità** è sufficiente ruotare la nave di tre **quarte**, senza movimento in avanti, in modo che la nave sia esattamente contro vento (non ci sono penalità nell'andare contro vento quando si ordina di virare);
- nel turno successivo, se il **punteggio di Abilità** è ancora sufficiente, ruotare la nave di tre quarte allontanandola dalla direzione del vento, dalla parte opposta rispetto alla precedente;
- nel turno ancora successivo la nave può muovere alla metà della velocità consentita e/o **poggiare**.

Regola opzionale cinque:
manovre
Signal Close Action





Primo turno di virata

La nave all'inizio del turno è di **bolina** con le **mure a sinistra** (il vento investe la nave provenendo da sinistra).

la nave **orza** di tre **quarte** fino a trovarsi esattamente controvento.

La freccia arancione sulla *rosa dei venti* indica la direzione del vento.



Secondo turno di virata

La nave si trova direttamente controvento, a questo punto **poggia** di tre **quarte** fino a portarsi di **bolina** ma con le **mure a dritta** (ora il vento la investe da destra). La virata è stata completata con successo.

Dal turno successivo può muovere normalmente ma ripartendo a metà velocità

vii. Movimento

Lo spostamento rettilineo è possibile solo dopo che la nave ha terminato di modificare la direzione di movimento. Il vascello deve muovere in avanti dell'intero fattore di movimento, determinato dall'attuale velatura e da eventuali **RDC** persi.

Il giocatore dovrebbe completare il movimento di una sua nave prima di iniziare a muovere la successiva ma il movimento è considerato simultaneo quindi, in ogni caso in cui ci sia il rischio di una collisione o quando un vascello si interpone tra una nave ed il suo bersaglio, il movimento dovrebbe essere effettuato contemporaneamente per frazioni (ad esempio, 10mm per ogni veliero, in segmenti alternati).

Il movimento deve essere interrotto immediatamente nel caso si verifichi una collisione.

Dopo le manovre (**orzata**, **poggiata** o **virata**) o quando alla deriva la nave può far fuoco in qualsiasi momento, anche se ha dovuto interrompere lo spostamento per una collisione.

viii. Collisioni⁵

Una collisione si verifica quando c'è un contatto di base tra due o più navi. La posizione dei vascelli coinvolti non è modificata.

Effetti di una collisione

- ✚ ogni vascello perde il 20% di un **RDC** se la collisione avviene con vele di manovra – **Easy Sail**, il 50% se a vele spiegate – **Full Sail**;
- ✚ ogni vascello è alla deriva e subisce una penalità di -1 sul proprio **punteggio di Abilità**;
- ✚ inoltre subisce una ulteriore penalità di -1 per ogni vascello oltre il primo con cui si trova a contatto;
- ✚ un vascello a contatto può comunque tirare ed è bersaglio valido per fuoco nemico;
- ✚ si suppone che la velatura sia la stessa che la nave aveva prima della collisione, ma in disordine⁶.

Liberare da una collisione

Il giocatore impartisce gli ordini alla propria nave nel modo consueto, se il tentativo di liberare ha successo il vascello può muovere alla metà della velocità consentita. Se, al contrario, il tentativo fallisce la nave può comunque eseguire gli altri ordini (modificare la velatura, far fuoco e approntare le squadre di abbordaggio).

Se l'altro vascello si libera la nave rimane alla deriva fino ad un nuovo turno in cui potrà muovere liberamente, ma alla metà della velocità.

Regola opz.le 9:
danni
Regola opz. 7:
collisioni
Signal Close Action



⁵ **Signal Close Action – Fast Play** non contempla la possibilità di collisione di una nave con scogli, banchi di sabbia o altra terraferma. È possibile ovviare, senza grossi cambiamenti: in caso di collisione del tipo menzionato la nave subisce un danno pari al 20% di un **RDC** se l'urto avviene con vele di manovra, pari al 50% se a vele spiegate. Per liberare la nave si usa la stessa colonna della **Tabella di Abilità** come per le collisioni tra due vascelli ma è necessario un risultato di **Tutti** – **All** – se urto con vele da spiegate oppure di **A**, **B** o **E** se urto con vele da manovra (cfr. **Liberare la nave** più indietro). Altrimenti è possibile introdurre il test per i danni (vedi **Regola opzionale 9: danni**).

⁶ Il fatto che la velatura sia in disordine non viene citato in nessun altro punto del regolamento e non è chiaro che conseguenze abbia.

Contatto con navi amiche

Nel caso il contatto sia tra navi amiche il giocatore può scegliere con quale nave tentare di liberare per prima, se la prima si libera la seconda potrà muovere, sempre alla metà della velocità.

Non è possibile aggiustare la posizione o la direzione delle navi per evitare un altro contatto: le navi devono andare alla deriva o accettare un ulteriore contatto con i danni conseguenti.

Sezione sei: artiglieria

i. Gittata

Per decidere la distanza di tiro la misura è effettuata tra l'albero più vicino della nave che spara e l'albero più vicino del bersaglio. La gittata è divisa in tre lunghezze: **lunga gittata**, **media** e **corta**:

-  **lunga gittata**: 350mm – 700mm;
-  **media gittata**: 100mm – 350mm;
-  **corta gittata**: 0mm – 100mm.

ii. Tirare

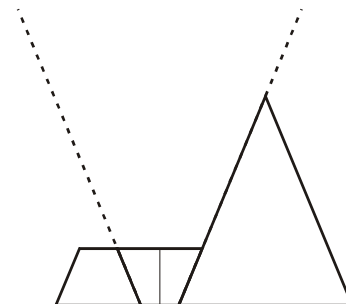
Tutte le navi che ne hanno avuto l'ordine possono sparare in qualsiasi momento dopo il cambio di direzione o quando sono alla deriva. Nell'ordine non si deve specificare quale nave nemica sarà il bersaglio, è invece necessario specificare da quale bordo si farà fuoco e se il bersaglio sarà lo scafo o la velatura. Le navi possono far fuoco da entrambi i bordi nello stesso turno.

Una volta ordinato di far fuoco la nave deve far fuoco, anche se il solo bersaglio possibile è una nave amica.

Il vascello avversario è un bersaglio valido se lo scafo (non la base) si trova ad una distanza non superiore alla gittata massima ed entro il **settore di tiro**. Per decidere se è all'interno del **settore di tiro** usare lo **schema per le virate** che va posto adiacente al lato della base corrispondente al bordo che fa fuoco, con la linea centrale in corrispondenza dell'albero maestro (vedi figura).

Il **settore di tiro** di una nave è diviso in due metà dalla linea centrale, il bersaglio si deve trovare, anche parzialmente, entro una delle due metà. Se ci sono due bersagli, uno in ciascuna metà, il giocatore può scegliere a quale tirare. Se ci sono due bersagli nella stessa metà i danni sono attribuiti al più vicino, se la distanza è la stessa al vascello più vicino alla linea centrale del **settore di tiro**.

Regola opz.le sei:
artiglieria
Signal Close Action



Procedure

- ✚ impartire alla nave l'ordine di far fuoco specificando da quale bordo e se alla velatura o allo scafo;
- ✚ misurare la distanza;
- ✚ controllare se il bersaglio è entro il **settore di tiro**;
- ✚ se il tiro colpisce il bersaglio (vedi la **tabella di Abilità**) i danni sono calcolati moltiplicando la **Bordata** della nave – **BF** – per il fattore opportuno indicato nella **tabella di tiro**.

iii. Danni

I danni provocati dipendono dalla **Bordata** della nave, dalla distanza del bersaglio e dall'area scelta come obiettivo (scafo o velatura). Se l'obiettivo è la velatura il danno è maggiore se il bersaglio ha le vele spiegate – **FS**.

In pratica il valore della **Bordata** della nave che tira è moltiplicato per il fattore corrispondente ricavato dalla **tabella di Tiro** (riportata qui di seguito). I danni sono riportati nell'area colpita sulla scheda della nave bersaglio.

Gittata	Scafo oppure Vele spiegate	Vele di manovra
Lunga	x 2	x 1
Media	x 5	x 4
Corta	x 12	x 11

Risultati critici

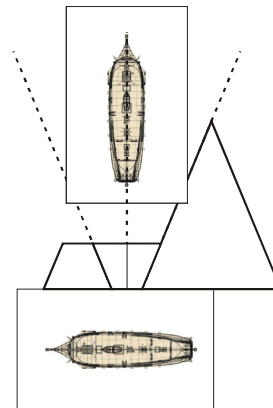
La **tabella di Abilità** riporta, oltre alle diciture **mancato** – **miss** – e **colpito** – **hit**, anche due risultati: **tiro critico** – **unlucky shot** – e **tiro decisivo** – **well laid shot**. Quando il giocatore ottiene uno di questi due risultati eccezionali deve tirare 3d6 ed applicare immediatamente le relative conseguenze (vedi più avanti **tiro critico** e **tiro decisivo**). Se ha sparato da entrambi i bordi i danni di un tiro particolarmente sfortunato saranno applicati solo al bordo che ha tirato al bersaglio a distanza inferiore.

iv. Infilata – Rakes

Le navi dell'epoca erano particolarmente vulnerabili se l'avversario manovrava per colpire la poppa o la prua del bersaglio perché le palle attraversavano l'intera lunghezza del vascello provocando danni lungo il ponte di batteria (quello in cui c'erano i cannoni). Un tiro di questo tipo, attraverso la poppa o la prua, era detto **di infilata** – **rakes**; dei due, quello attraverso la poppa era ancora più disastroso perché colpiva la struttura del veliero nella sua parte più debole.

Il tiro **di infilata** è disciplinato dalle regole seguenti:

- ✚ il tiro di infilata è possibile solo a **corta** o **media gittata**;
- ✚ il tiro deve essere indirizzato allo scafo;
- ✚ il bersaglio si deve trovare su una direzione perpendicolare a quella del tiratore e in modo che la linea centrale del settore di tiro passi per l'albero maestro del bersaglio in un qualsiasi punto del movimento (vedi figura);
- ✚ i danni sono calcolati come di consueto e moltiplicati per 2 se infilata di prua o per 4 se infilata di poppa;
- ✚ i dani sono attribuiti al bordo che è stato più a lungo esposto al tiro nemico;
- ✚ la nave colpita di infilata deve effettuare un **Test del morale** alla fine del turno.



v. Tiro critico – Unlucky shot

Il **tiro critico**, e le conseguenze, riguardano la nave che spara. Se il **punteggio di Abilità** è relativo a più vascelli le conseguenze si applicano ad un solo vascello: quello con il **punteggio di Abilità** più basso.

Il giocatore tira 3d6 ed applica i risultati corrispondenti al punteggio ottenuto:

- ✚ 3-6 – un cannone esplode: la nave perde un **HDC** e si innesca un incendio allo scafo;
- ✚ 7-10 – un cannone esplode: la nave perde il 50% di **HDC** e si innesca un incendio allo scafo;
- ✚ 11-14 – si innesca un incendio allo scafo;
- ✚ 15-18 – nessun danno apprezzabile.

vi. Tiro decisivo – Well laid shot

Il tiro **decisivo**, e le conseguenze, riguardano la nave bersaglio. Se il **punteggio di Abilità** è relativo a più vascelli le conseguenze si applicano solo al bersaglio della nave sotto il suo controllo con il **punteggio di Abilità** più alto che tirava a distanza inferiore. I danni provocati da un **tiro decisivo** si aggiungono ai danni calcolati nel solito modo.

Il giocatore tira 3d6 ed applica i risultati corrispondenti al punteggio ottenuto:

-  3-6 – si innesca un incendio sul bersaglio, scafo o velatura a seconda dell'obiettivo del tiro;
-  7-10 – raddoppiare i danni calcolati come di consueto;
-  11-14 – il bersaglio ha il **timone danneggiato**, la nave nel resto della partita potrà navigare solo in favore di vento (con andatura **di lasco** o **di poppa**);
-  15-18 – il tiro colpisce la *santabarbara*, la nave esplode.

Un vascello con il timone danneggiato che si trova in *andatura di bolina* o *di traverso*, nei turni successivi è obbligato a poggiare di una quarta per turno fino a trovarsi in andatura *di lasco*. Se vuole evitarlo deve ridurre la velatura fino ad *imbrogliare* le vele (vele ammainate).

vii. Navi incendiarie

La navi incendiarie furono davvero il terrore dei marinai nella prima metà del XVIII secolo ma, con il passare degli anni, via via sempre meno usate; nel periodo napoleonico furono ancora utilizzate ma con meno frequenza. Si trattava in genere di piccole e vecchie navi riempite di materiale combustibile e munite di grappini ed altri strumenti capaci di agganciare i vascelli nemici.

Una nave di sesta classe – **6th rate** – per ciascun squadrone può essere usata come nave incendiaria. La bordata – **broadside factor**, **BF** – di queste navi sarà usata solamente per stabilirne il costo visto che non saranno in grado di tirare.

Una nave incendiaria deve iniziare il gioco fuori dalla formazione, sul lato del tavolo occupato dalla propria flotta più lontano dal nemico.

Per appiccare il fuoco ad una nave incendiaria

Per appiccare il fuoco su una nave incendiaria il giocatore che la controlla deve annunciare l'ordine opportuno. Per decidere se l'operazione è stata eseguita si utilizza la colonna **Corta gittata** della **Tabella di abilità**, un risultato di **colpito** – **hit** – indica che l'ordine è stato eseguito con successo. In ogni turno successivo all'accensione la nave perde un **RDC**, ma essendo un atto deliberato non si applica la penalità di -1 per incendio a bordo.

La nave deve eseguire il **test del morale** nel modo consueto, se necessario, e se il test non viene superato l'equipaggio abbandona la nave che continuerà sulla sua rotta senza essere governata (il risultato di **fallimento critico**, colonna **modificare la rotta** della **Tabella di abilità**, si applica anch'esso nel modo solito).

Se la nave incendiaria contatta un altro vascello si suppone che l'equipaggio abbia abbandonato il veliero e quindi non potrà muovere oltre; continuerà però a bruciare fino a perdere tutti i propri **RDC**, senza esplodere; una volta perso l'ultimo **RDC** sarà considerata consumata dal fuoco fino alla linea di galleggiamento e rimossa dal tavolo di gioco.

Accensione accidentale

Una nave che esplode ad una distanza inferiore alla **corta gittata** da una nave incendiaria provoca un incendio (un'accensione accidentale) su quest'ultima; lo stesso risultato si ottiene colpendola con un **tiro decisivo**. Non è possibile spegnere un focolaio su una nave incendiaria per cui si applica quanto visto nel paragrafo precedente.

Collisione con una nave incendiaria

Liberarsi da una nave incendiaria è un'operazione più complessa e richiede un **punteggio di abilità** più alto (risultato **Tutti** nella colonna **liberare la nave** della **Tabella abilità**). Lo stesso risultato è richiesto anche se sulla nave incendiaria non è stato ancora appiccato il fuoco, questo per simulare gli strumenti, grappini ed altro, con cui era equipaggiata la nave incendiaria allo scopo di *trattenere* la nave nemica con cui veniva a contatto.

Regola opz.le 7:
collisioni
Signal Close Action



Sezione 7: abbordaggi

i. Abbordare una nave nemica

Per abbordare una nave nemica è necessario che le due navi abbiano le basi in contatto. Il contatto può avvenire in due modi:

- + come risultato di una collisione: il vascello che provoca il contatto può avere qualsiasi velatura ed entrambi ricevono le penalità dovute alla collisione;
- + come contatto deliberato con l'intenzione di abbordare: la nave che provoca il contatto deve avere **vele da manovra** e, se ha approntato con successo le squadre di abbordaggio, può dar vita ad una mischia; non ci sono danni per il contatto ma entrambi i velieri sono alla deriva (con la conseguente penalità di -1 sul **punteggio di Abilità**).

È consentito il fuoco su navi impegnate in un abbordaggio ma se le navi coinvolte sono nella stessa metà del settore di tiro i danni sono divisi tra tutte, anche se situate una dietro l'altra.

Ci sono due fasi per risolvere un abbordaggio:

- + approntare le squadre di abbordaggio (vedere la **tabella di Abilità**), una nave deve approntare le squadre una sola volta per abbordaggio;
- + superare con successo un **test di mischia** – **Boarding Melee Test**.

Per abbordare una nave che ha ammainato la bandiera – **struck ship** – è sufficiente approntare le squadre di abbordaggio e arrivare a contatto. Non è necessaria la mischia per abbordare una nave che ha ammainato la bandiera o è stata catturata.

Limitazioni

Le limitazioni per quanto riguarda gli abbordaggi sono:

- + un vascello che ha approntato le squadre di abbordaggio può far fuoco da un solo bordo per turno;
- + la nave abbordata non può tentare di liberarsi fino a quando non respinge gli arrembatori avversari;
- + durante una mischia nessuna delle navi coinvolte può tentare di liberarsi.

ii. Fallimento nell'approntare le squadre di abbordaggio

Nel caso il tentativo di approntare le squadre di abbordaggio non abbia successo il giocatore avversario, nella sua parte di turno, può assumere l'iniziativa e approntare a sua volta le squadre di abbordaggio (se non già allestite) ed effettuare il **test di mischia** oppure può tentare di liberare la propria nave ed allontanarsi (a metà velocità).

È opportuno ricordare che per liberare una nave abbordata si segue la procedura consueta, anche se è necessario un **punteggio di Abilità** più alto.

iii. Successo nell'approntare le squadre di abbordaggio

Il giocatore che controlla la nave, nel caso abbia avuto successo l'allestimento delle squadre di abbordaggio, può combattere la mischia attraverso il test di mischia – **Boarding Melee Test**. Il test ha tre possibili risultati:

- ✚ gli arrembatori sono respinti: il giocatore avversario, nel proprio turno, può tentare a sua volta di approntare le squadre di abbordaggio e combattere la mischia oppure può tentare di liberare la nave;
- ✚ la mischia continua: il giocatore avversario, nel proprio turno, può tentare a sua volta di approntare le squadre di abbordaggio e combattere la mischia ma non può tentare di liberare la nave;
- ✚ il veliero abbordato è catturato: la nave catturata passa al giocatore che ha vinto la mischia che ne assume il controllo attraverso un equipaggio da preda con la stessa qualità dell'equipaggio originario; la nave catturata non può far fuoco o abbordare.

iv. Test di mischia – Boarding Melee Test

Il giocatore tira 3d6 e modifica il risultato in base alle circostanze:

- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 3-6: -2
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 7-10: -1
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 11-14: +1
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 15-18: +2
- ✚ qualità del proprio equipaggio superiore: +1

- ✚ per ogni DC perso sulla nave avversaria: +1
- ✚ per ogni nave in supporto agli arrembatori: +1
- ✚ la propria nave più grande (confrontare il BF iniziale): +1
- ✚ la propria nave più piccola (confrontare il BF iniziale): -1
- ✚ qualità del proprio equipaggio inferiore: -1
- ✚ per ogni DC perso sulla propria nave: -1
- ✚ per ogni nave in supporto agli avversari: -1

Il risultato della mischia dipende dal punteggio modificato, se questo è⁷:

- ✚ 0 o meno: gli arrembatori sono respinti;
- ✚ 1-2: la mischia continua nel turno successivo;
- ✚ 3 o più: il vascello è catturato.

v. Abbordaggi multipli

Si possono presentare, ovviamente, una molteplicità di casi per quanto riguarda gli abbordaggi multipli, con navi in supporto di una delle due parti o di entrambe.

In ogni caso c'è un solo test di mischia per ogni turno contro una determinata nave, il giocatore deve eseguire il test al termine del proprio turno così, se ci sono più navi amiche che abbordano la stessa nave avversaria, può scegliere con quale di queste combattere la mischia (eseguire il test), le altre saranno in supporto.

Navi in supporto degli arrembatori

Una nave fornisce supporto solo se è in contatto direttamente con la nave abbordata.

⁷ Il regolamento, in modo poco realistico, non prevede perdite per l'equipaggio e/o danni alla nave a causa delle mischie. Per questo suggeriamo la seguente modifiche: ad ogni turno di mischia una o entrambe le navi perdono il 10% di un DC allo scafo ed il 10% di un DC alle vele. Più precisamente: se il risultato della mischia è zero o meno solo la nave che ha effettuato il test di mischia subisce i danni; se il risultato è 1 o 2 i danni sono attribuiti a tutte e due le navi; infine, se il risultato è 3 o più i danni sono per la nave che viene catturata.

Se la nave in supporto ha contattato quella avversaria con **vele spiegate** subisce i danni come di consueto e non fornisce supporto nel turno in cui è avvenuto il contatto ma solo da quello successivo. Allo stesso modo, se il vascello in supporto non ha successo nell'approntare le squadre di abbordaggio subisce i danni ma non fornisce supporto, si considera il contatto come una collisione.

Al contrario, se ha successo nell'approntare le squadre di abbordaggio fornisce supporto (anzi, il giocatore può scegliere quale nave combatte la mischia e quale dà supporto).

Navi in supporto degli abbordati

Una nave fornisce supporto solo se è in contatto direttamente con la nave che abborda⁸.

Se la nave in supporto ha contattato quella avversaria con **vele spiegate** subisce i danni come di consueto e non fornisce supporto nel turno in cui è avvenuto il contatto ma solo da quello successivo. Allo stesso modo, se il vascello in supporto non ha successo nell'approntare le squadre di abbordaggio subisce i danni ma non fornisce supporto, si considera il contatto come una collisione.

Al contrario, se ha successo nell'approntare le squadre di abbordaggio fornisce supporto.

Navi in supporto di entrambe si annullano a vicenda, non c'è supporto per nessuna delle parti.

⁸ I danni causati dalla mischia (vedi nota precedente) sono attribuiti solo alle due navi principali e non a quelle di supporto.

Sezione 8: morale e condizioni di vittoria

i. Il test del morale

Il **test del morale** va eseguito al termine delle azioni di un giocatore e prima che l'altro inizi la propria parte di turno.

È obbligatorio un **test del morale** in tutte le situazioni elencate di seguito:

- ✚ quando la nave è colpita di **infilata** – **Rakes**;
- ✚ per i vascelli ad un solo ponte ogni volta che si perde un **DC**;
- ✚ per i vascelli a due ponti quando perdono il secondo **DC** e, successivamente, ogni volta che perdono un **DC**;
- ✚ per i vascelli a tre ponti quando perdono il terzo **DC** e, successivamente, ogni volta che perdono un **DC**.

Per eseguire il test si parte da un valore base che è pari al valore di un **DC** diviso per dieci. Il giocatore tira 3d6 ed il valore base è modificato dalle circostanze come segue:

- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 3-6: -2
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 7-10: -1
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 11-14: +1
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 15-18: +2
- ✚ fuoco a bordo: -1
- ✚ nave alla deriva – hove to: -1
- ✚ timone danneggiato: -1
- ✚ per ogni **RDC** – **Rigging DC** – perso: -1
- ✚ per ogni nave avversaria che ha colpito la propria nave nel turno: -1
- ✚ per ogni test del morale precedente: -1⁹
- ✚ per ogni **HDC** – **Hull DC** – perso: -2
- ✚ per ogni infilata di prua – **bow rake** – nel turno: -2

⁹ La scheda della nave riporta una colonna in cui riportare i **test del morale** effettuati.

✚ per ogni infilata di poppa – **stern rake** – nel turno: -4

Se il punteggio modificato è zero o meno la nave ammaina la bandiera e si arrende.

Navi che ammainano la bandiera non giocano più parte attiva nello scontro e rimangono immobili sul tavolo di gioco. Possono essere catturate se abbordate dagli avversari ma, anche in questo caso, non possono far fuoco né combattere.

ii. Condizioni di vittoria

Per decidere la vittoria nella partita ogni parte guadagna punti come segue (arrotondare per difetto, se necessario):

✚ per ogni nave nemica che ha perso almeno un **DC**: 1 punto¹⁰;

✚ per ogni nave nemica che ha ammainato la bandiera o è stata distrutta: 50% del **BF** iniziale;

✚ per ogni nave nemica catturata: il **BF** iniziale.

¹⁰ Per un calcolo del punteggio più realistico calcolare un punto per ciascun DC perso su ognuna delle navi nemiche, comprese quelle affondate, arrese o catturate e, di conseguenza per mantenere la proporzione, il BF originale per ogni nave nemica arresa, distrutta o affondata e il doppio del BF originale per ogni nave catturata.

Appendice 1: condizioni del vento

Le regole opzionali presenti in questa sezione permettono di giocare una partita in cui le condizioni del vento, forza e direzione, possono variare nel corso dello scontro. Si richiede un tiro di dado alla fine di ogni turno per verificare se ci sono cambiamenti.

Direzione del vento

I giocatori possono optare per un vento di direzione variabile nel corso della partita. Al termine di ogni turno si tirano 3d6: se il punteggio è 3 (tre d6 tutti con punteggio pari a 1) la direzione del vento gira di una **quarta** in senso antiorario, con un punteggio di 18 (tre d6 tutti con punteggio pari a 6) di una quarta in senso orario.

Velocità del vento

Nel regolamento si suppone un vento dall'intensità pari ad una brezza leggera o moderata. È possibile considerare variabile l'intensità del vento tirando 3d6 al termine di ogni turno e modificando il vento come segue:

-  un tiro di tre 2 diminuisce la forza del vento, la velocità delle navi è ridotta a 150mm con vele spiegate e 75mm con vele da manovra;
-  un tiro di tre 5 aumenta la forza del vento, la velocità delle navi è aumentata a 240mm con vele spiegate e 120mm con vele da manovra¹¹.

¹¹ Più precisamente, si considerano solo tre possibili intensità del vento: **aria leggera** – light air – con velocità 75mm/150mm, **brezza** (moderata o leggera) – breeze (light o moderate) – con velocità 90mm/180mm, **vento forte** – strong wind – con velocità 120mm/240mm. Un tiro di tre 2 passa da una condizione a quella inferiore, un tiro di tre 5 passa dalla condizione attuale a quella superiore; non è possibile scendere al di sotto di **aria leggera** né al di sopra di **vento forte**.

Appendice 2: carronate

Una delle innovazioni che ha reso la guerra in mare combattuta tra la fine del XVIII secolo e l'inizio del XIX diversa dall'epoca immediatamente precedente è stata l'invenzione delle carronate e la loro produzione dalla *The Carron company of Scotland*. Il grande calibro e la canna corta aumentarono in modo eccezionale la potenza di fuoco delle navi rendendole capaci, in uno scontro a breve distanza, di ammutolire un vascello avversario in brevissimo tempo.



Navi armate solo di carronate

I danni inflitti da navi armate solo di carronate sono calcolati usando la **tabella di tiro** riportata di seguito.

Gittata	Scafo Vele spiegate	Vele di manovra
Lunga	<i>nessun danno</i>	<i>nessun danno</i>
Media	x 4	x 3
Corta	x 14	x 13

Appendice 3: segnali¹²

L'uso di questa regola opzionale rende il gioco più complesso ma sicuramente più realistico. Il sistema è la versione semplificata di quello in uso nel regolamento [Signal Close Action](#).

Nel periodo napoleonico molti ufficiali si cimentarono nello sviluppo di un sistema di segnalazioni efficace ed efficiente ma solo all'inizio del XIX secolo, quando la Royal Navy adottò il sistema ideato da sir Home Popham, che ci fu la possibilità di scambiare informazioni complesse senza dover ricorrere a messaggi scritti trasportati per mezzo di lance o scialuppe.

Regola opz.le 11:
segnali
Signal Close Action



Inviare un segnale

In questo regolamento si suppone che i giocatori impersonano ammiragli in comando e sono responsabili dell'invio dei segnali al resto della flotta. È possibile mandare un solo segnale, composto al massimo di due elementi, per turno.

Un segnale di un elemento deve indicare un ordine solo, non ambiguo, come, ad esempio, *virare a babordo*. Un segnale di due elementi è, per esempio: *ridurre la velatura e virare a babordo*.

Se viene usata questa opzione la flotta dovrebbe mantenere rotta e velocità fino a quando non le viene ordinato diversamente da un segnale proveniente dall'ammiraglia. I vascelli, però, possono far fuoco senza ordine apposito e agire in modo indipendente a 200mm o meno dal nemico.



Ricevere un segnale

Il giocatore che controlla la nave tira 3d6 e modifica il punteggio in base alle seguenti circostanze:

-  nave sotto tiro avversario: -1
-  nave con ordine di tirare: -1
-  nave impegnata in abbordaggio: -1

¹² Le regole sui segnali sono progettate per simulare ordini tra l'ammiraglio/commodoro e le navi della propria flotta o squadra. Mi pare più interessante, invece, prevedere un sistema di segnalazioni che permettano di coordinare l'azione di due o più squadroni, ognuno controllato da un diverso giocatore, per mezzo di un sistema di segnali bidirezionale tra i giocatori della stessa parte. (ndt)

-  incendio a bordo: -1
-  equipaggio di nazionalità differente rispetto a chi ha inviato il messaggio: -1

Per ricevere ed interpretare un messaggio composto di un solo elemento è necessario un punteggio pari o superiore a 7. per ricevere correttamente un segnale composto di due elementi è necessario un punteggio di 8 o più.

Appendice 4: vascelli non classificati

In questa appendice sono precisate meglio le caratteristiche di vascelli di dimensioni inferiori a quelli di sesta classe.

Velatura:

-  barche cannoneiere ad un solo albero: 1 RDC;
-  vascelli ad un solo albero: 2 RDC;
-  vascelli a due alberi: 4 RDC.

Per lo scafo il numero di HDC è, in ogni caso, la Bordata della nave – BF – per due.

Ad esempio, un brigantino a due alberi da 16 cannoni ha 4 RDC, due per ogni albero, e 3 HDC, 2x1.5 (1.5 è il BF della nave).

Per semplicità la velocità dei velieri a due alberi o meno è la stessa di quelli a tre alberi. Un vascello a due alberi riduce del 25% della propria velocità per ogni RDC perso. Un'imbarcazione ad un solo albero riduce del 50% la propria velocità per ogni RDC perso.

Partita con solo vascelli non classificati

Omissis.

Regole opzionali

Per provare [Signal Close Action-Fast Play](#) non è necessario leggere oltre. Con quello che avete appreso fino ad ora è possibile giocare partite rapide e gradevoli, anche se trascurando alcuni elementi della simulazione. Da qui in avanti il regolamento originale – [Signal Close Action-Fast Play](#) – è integrato ed ampliato con lo scopo di ottenere un migliore realismo a prezzo di un aumento della complessità del gioco.

Le regole opzionali non sono presenti nel regolamento originale [Signal Close Action-Fast Play](#). Sono regole tratte da [Signal Close Action](#) (la versione completa, *ndt*) ed adattate per essere usate come complemento del [Fast Play](#), ad esempio il regolamento più completo usa due soli dadi per la [Tabella di abilità](#) quindi ogni punteggio e/o tiro di dadi è trasformato ed adattato al lancio di tre dadi per mantenere omogeneo il regolamento [Fast Play](#).

La traduzione di queste regole è continuamente ampliata e corretta tenendo conto della sperimentazione fatta giocando e quindi non è da intendersi definitiva.

Regola opzionale 2: preparazione

Tratto da [Signal Close Action](#), versione completa (Sezione 2: condizioni di gioco). I tiri di due dadi, presenti in [Signal Close Action](#), sono stati modificati in tiri di tre dadi mantenendo, più o meno, le stesse probabilità per omogeneità con i tiri di dado di [Signal Close Action-Fast Play](#).

i. Preparazione del tavolo di gioco

I giocatori si sistemano su due lati opposti del tavolo di gioco. Omissis. Si sistemano sul tavolo di gioco gli elementi come isole, banchi di sabbia, scogli ed altro.

Si sorteggia il lato del tavolo che sarà considerato a nord; uno dei due giocatori tira tre dadi, se il punteggio dei due dadi è:

- ✚ 10,11: il nord è il lato del tavolo alla sinistra del giocatore che ha tirato i dadi,
- ✚ 4,9,12,17: il nord è sul lato del tavolo opposto al giocatore che ha tirato i dadi,
- ✚ 5,8,13,16: il nord è alla sua destra,
- ✚ 3,6,7,14,15,18: il nord è sul lato del tavolo in cui si trova il giocatore.

ii. Direzione ed intensità del vento

Prima di iniziare il gioco è necessario individuare, in modo casuale, la direzione e l'intensità del vento. Successivamente, all'inizio di ogni turno, il giocatore che gioca per primo nel turno tirerà tre dadi per controllare eventuali variazioni nella direzione e/o nell'intensità del vento.

Direzione del vento

Si tirano tre dadi e il punteggio sui tre dadi decide la direzione iniziale del vento:

- ✚ 10,11: il vento viene da nord,
- ✚ 4,9,12,17: il vento viene da est,
- ✚ 5,8,13,16: il vento viene da ovest,
- ✚ 3,6,7,14,15,18: il vento viene da sud.

Omissis.

Intensità del vento

Anche per l'intensità tirare tre dadi, la forza del vento si ricava dall'elenco che segue¹³:

- ✚ 10,11: aria leggera – **light airs**,
- ✚ 4,9,12,17: brezza leggera – **light breeze**,
- ✚ 5,8,13,16: brezza moderata – **moderate breeze**,
- ✚ 3,6,7,14,15,18: vento forte – **strong wind**.

Variazioni

Successivamente si tirano ancora 3d6 per determinare le potenziali variazioni del vento (in intensità e direzione). In base al punteggio dei tre dadi il vento potrebbe cambiare:

- ✚ 4,7: diminuire di intensità e girare di una quarta in verso antiorario,
- ✚ 3,5,6: diminuire di intensità e girare di una quarta in verso orario,
- ✚ 8-13: nessuna variazione potenziale,
- ✚ 15,16,17: aumentare di intensità e girare di una quarta in verso antiorario,
- ✚ 14,17: aumentare di intensità e girare di una quarta in verso orario.

Ci sono quattro possibili variazioni: aumentare e diminuire di intensità, girare in verso orario o antiorario. Nel corso del gioco se una o due di queste variazioni potenziali si verificano per due turni consecutivi allora il vento cambia effettivamente nel modo specificato.

Durante la partita

All'inizio di ogni turno, compreso il primo turno, il giocatore che gioca per primo nel turno tira 3d6 per valutare le possibili variazioni del vento. Il risultato è confrontato con quanto ottenuto nel turno precedente e se una variazione potenziale si ripete si modifica intensità e/o variazione del vento di conseguenza.

¹³ Nella nostra associazione utilizziamo tre sole gradazioni dell'intensità del vento: **aria leggera**, **brezza** (moderata o leggera) e **vento forte**. In questo caso i risultati di **brezza leggera** e **brezza moderata** sono considerati entrambi **brezza**.

Ad esempio, se in questo turno si è avuto come risultato che il vento potrebbe *diminuire di intensità e girare di una quarta in verso antiorario* e nel turno precedente, invece, si era avuto come risultato che il vento poteva *aumentare di intensità e girare di una quarta in verso antiorario* allora, in questo turno, il vento gira di una quarta in verso antiorario (cambiamento potenziale replicato in due turni consecutivi).

Se si replicano, in due turni successivi, due potenziali variazioni, sia direzione che intensità, il vento è modificato sia in intensità che in direzione.

Intensità del vento estreme

È possibile che il vento venga modificato, con il meccanismo visto in precedenza, fino a due condizioni estreme, che non possono essere superate: **bonaccia** e **tempesta**.

La **bonaccia** si ha quando l'intensità del vento, attualmente pari a **aria leggera** – **light airs**, decresce ancora. In **bonaccia** solo le navi equipaggiate con remi possono muovere alla metà della velocità prevista per navi della stessa classe.

La **tempesta** si ottiene quando il vento, già **forte** – **strong wind**, aumenta ancora. In questo caso tutti i vascelli che hanno vele superiori a **vele di manovra** – **easy sail** – devono effettuare un **test per i danni alla velatura**.

Omissis.

iii. Disposizione iniziale

Il giocatore che ha la flotta con punteggio inferiore tira 1d6, se il risultato è pari inizierà il gioco dal lato del tavolo alla sua sinistra, se dispari dal lato del tavolo alla sua destra, piazzando le sue navi in una direzione, rispetto al vento, consentita e ad una distanza dal bordo del tavolo non superiore ad un quarto della misura della diagonale del tavolo di gioco. Se le due flotte hanno lo stesso punteggio il giocatore che schiera per primo è scelto casualmente. Quando il primo giocatore ha completato lo schieramento il secondo fa lo stesso dal lato opposto del tavolo, alla stessa distanza massima dal bordo.

A questo punto il giocatore che ha schierato per secondo decide se giocare per primo o per secondo nel turno, la scelta vale per ogni turno della partita.

Rifiutare lo scenario

Sia prima che dopo lo schieramento ognuno dei due giocatori può decidere che lo scenario che si va delineando è troppo sfavorevole e rinunciare. La procedura viene, quindi, ripetuta dall'inizio. L'avversario del giocatore che ha rifiutato lo scenario ha diritto ad un bonus di +1 su ogni test del morale, nel corso della partita, fino al momento in cui una nave, di qualunque parte, si arrende.

Ciascun giocatore può rifiutare lo scenario per un massimo di tre volte, per ogni rifiuto l'avversario ha diritto ad un bonus di +1 sul test del morale. Se entrambi i giocatori rifiutano i bonus sono azzerati.

Regola opzionale 3: sequenza di gioco

Tratto da [Signal Close Action](#), versione completa (Sezione 3: sequenza di gioco).

Il gioco è diviso in turni nei quali i giocatori eseguono una serie di azioni alternativamente. Il turno di un giocatore è ulteriormente diviso in due **segmenti**. La sequenza di gioco per ogni giocatore, nella sua parte di turno, è riportata di seguito.

Amministrazione¹⁴

- condizioni del vento (solo all'inizio del turno del primo giocatore);
- test del morale
- test sulla ricezione dei segnali, test di iniziativa strategica;
- ordini.

Primo segmento

- tiro di dado per l'**Abilità** e attivazione degli ordini sulla **tabella Abilità**;
- movimento, la nave può virare, **orzare** o **poggiare** alla fine del segmento;
- completamento delle azioni;
- fuoco/caricamento.

Secondo segmento

- movimento (la velocità di movimento è in accordo con eventuali variazioni di velatura ordinate ed eseguite nel primo segmento)¹⁵;
- ulteriori virate, **orzate** o **poggiate**;
- fuoco/caricamento.

¹⁴ Nella sequenza di gioco (e nel seguito delle regole opzionali) sono riportate in colore grigio le fasi del turno che non vengono usate, o non sono compatibili, nell'estensione di [Signal Close Action – Fast Play](#) in uso nella nostra associazione.

¹⁵ Per semplicità nel calcolo della velocità della nave in entrambi i segmenti è conveniente considerare l'andatura del vascello, rispetto al vento, iniziale, cioè quella relativa al primo segmento, anche se viene modificata da orzate o poggiate al termine del movimento nel primo segmento.

iii. Procedure di gioco

Tratto da [Signal Close Action](#), versione completa (Sezione 3: procedure di gioco). I tiri di due dadi, presenti in [Signal Close Action](#), sono stati modificati in tiri di tre dadi per omogeneità con i tiri di dado di [Signal Close Action-Fast Play](#).

Tiro di dado per le abilità

Il tiro di dado sulla Tabella di abilità richiede al giocatore di lanciare sette dadi che hanno un significato diverso a seconda del colore:

- ✚ il dado bianco è detto **dado comune**, è usato insieme ad una coppia di dadi di un colore differente per stabilire il **punteggio di abilità** relativo ad un particolare ordine;
- ✚ i due dadi gialli sono detti **dadi di emergenza**;
- ✚ i due dadi azzurri sono i **dadi di manovra**;
- ✚ i due dadi rossi sono i **dadi di fuoco**.

Il punteggio di abilità ha lo stesso significato spiegato nelle regole base ma viene determinato in modo diverso. Il punteggio di abilità:

- ✚ per spegnere un incendio o liberare le vele (le prime due colonne della **Tabella di Abilità**) è determinato dal punteggio del **dado comune** sommato al punteggio dei due **dadi di emergenza** – dadi gialli;
- ✚ per aumentare o diminuire la velatura e per modificare la rotta (la terza, quarta e quinta colonna della **Tabella di Abilità**) è determinato dal punteggio del **dado comune** sommato al punteggio dei due **dadi di manovra** – dadi azzurri;
- ✚ per il tiro dei cannoni, per ricaricare e per formare le squadre di abbordaggio (ultime colonne della **Tabella di Abilità**) è determinato dal punteggio del **dado comune** sommato al punteggio dei due **dadi di fuoco** – dadi rossi.

I modificatori al **punteggio di abilità** elencati nelle regole base restano validi ed i risultati sulla **Tabella di Abilità** sono interpretati esattamente allo stesso modo.

Regola opzionale 5: navigazione

Tratto da [Signal Close Action](#), versione completa (Sezione 5: navigazione).

i. Considerazioni generali

Omissis.

ii. Velatura

Il regolamento prevede sei diversi gradi di velatura, riportati di seguito in ordine progressivo¹⁶:

-  **Storm Sail**: il minimo per controllare la nave in condizioni di vento forte;
-  **Topsail and Jib**: per manovrare la nave in specchi d'acqua chiusi;
-  **Easy Sail**: usata di notte, in formazione e, spesso, in battaglia;
-  **All Plain Sail**: la velatura usata più spesso in mare aperto ed in condizioni normali;
-  **Full Sail**: usata con venti moderati per ottenere maggiore velocità;
-  **Studding Sail**: principalmente usata con venti moderati praticamente raddoppia la superficie velica.

iii. Tabella delle velocità

La velocità di un veliero è determinata dalla forza del vento, dalla sua andatura rispetto al vento, dalla velatura e dalla classe del vascello.

Procedure

La velocità della nave è determinata dalla forza attuale del vento che individua la tavola corrispondente. La tavola è suddivisa in tabelle relative alla tipo di nave (**veloce**, **normale** o **lenta**).

¹⁶ Per giocatori non ancora completamente esperti è consigliabile di introdurre le regole presentate in questa sezione limitando, però, la velatura a tre soli diversi gradi (come nel [Fast Play](#)).

Precisata così la tabella leggere la riga corrispondente all'andatura della nave rispetto al vento (**bolina**, **traverso**, **lasco** o **poppa**), e la colonna conforme alla quantità di vele spiegate dal vascello per la forza attuale del vento. Si individua una tabellina composta di due righe e tre colonne:

- ✚ la colonna indica la stazza (le dimensioni) della nave: **F** – fregate o meno, **2D** – navi a due ponti, **3D** – navi a tre ponti;
- ✚ le due righe danno la velocità della nave nel primo e secondo segmento rispettivamente¹⁷.

Tabella semplificata

Per semplificare un poco la lettura delle tabelle è fornita una tabella meno complessa che non tiene conto del tipo di nave (**veloce**, **normale** o **lenta**).

	light breeze		moderate breeze		strong wind	
	ES	FS	ES	FS	ES	FS
bolina on the wind	10-10	25-25	25-20	45-45	40-40	75-70
traverso beam wind	15-10	35-30	25-25	55-50	45-40	85-80
lasco quartering wind	20-20	50-45	35-35	75-70	55-55	110-110
poppa before the wind	20-15	40-40	35-30	65-60	55-50	95-95

iv. Andature

L'andatura della nave indica la direzione del vento relativamente alla nave stessa. Supponendo che la nave stia navigando da sud verso nord allora, se il vento proviene da:

- ✚ nord, nord-nord-est, nord-est, nord-nord-ovest e nord-ovest la nave è controvento, non può navigare in queste direzioni;
- ✚ est-nord-est e ovest-nord-ovest la nave è di **bolina** – **by the wind**;
- ✚ est e ovest la nave è **al traverso** – **beam wind**;
- ✚ est-sud-est, sud-est, ovest-sud-ovest e sud-ovest la nave è **al lasco** – **quarter**;
- ✚ sud-sud-est, sud, sud-sud-ovest la nave ha il **vento in poppa** – **before the wind**.

Nell'immagine che segue la freccia indica la direzione del vento, le direzioni comprese nel settore di colore azzurro sono considerate *controvento*. Le navi possono navigare in tutte le altre direzioni ed è riportata l'*andatura* per ciascuna di esse.

¹⁷ La scheda della nave riporta la tabella delle velocità della nave riferite all'andatura ed alla forza del vento senza bisogno, quindi, di cercare la tabella adatta.

Velocità alla deriva

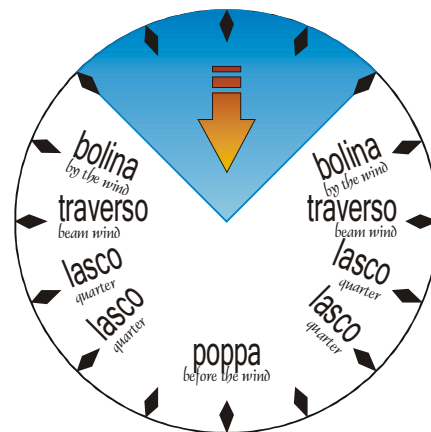
Una nave alla deriva è spinta, in ogni turno, nella direzione del vento con una velocità che non dipende dalla stazza. La tabella che segue riporta le velocità di deriva a seconda della forza del vento e della velatura. Vascelli con le vele ammainate non si muovono.

Forza del vento		Easy sail		Full sail	
Forza del vento		1st	2nd	1st	2nd
Light breeze	Drift	5	-	5	-
	Drift/Sails	10	5	20	15
Moderate breeze	Drift	5	5	5	5
	Drift/Sails	10	10	25	25
Strong wind	Drift	10	10	10	10
	Drift/Sails	20	20	45	45

Velocità della nave e danni alla velatura (per usare la regola con il Fast Play)

I danni alla velatura della nave diminuiscono la velocità del vascello di 5mm in ciascun segmento per ogni **RDC** perso.

Questa regola non fa parte del regolamento originale, è utilizzata solo se si desidera aggiungere la **regola opzionale 5** al regolamento base **Signal Close Action – Fast Play**.



Regole opzionale 5, sezione 2: manovre

Tratto da [Signal Close Action](#), versione completa (Sezione 5: navigazione).

i. Principi generali

Ci sono tre tipi di manovre: **virate**, **orzate** e **poggiate** (le ultime due, in termini di regolamento, sono equivalenti). Una nave non può, in un turno, **virare** e, contemporaneamente, **orzare** o **poggiare**.

ii. Ordini

Omissis.

Un giocatore che ordina o annuncia una modifica della direzione di movimento illegale deve effettuare un test di danni alle vele.

iii. Modifica delle direzione e classe della nave

Omissis.

iv. Orzare e poggiare

Una nave che ha l'ordine di **orzare** e **poggiare** può eseguire l'ordine se ottiene un punteggio di **Abilità** sufficiente. L'**orzata** o la **poggiata** sono eseguite dopo il movimento, al termine di uno o di entrambi i segmenti; se modifica la rotta di due o più **quarte** la manovra deve essere distribuita su entrambi i segmenti (ad esempio: non è possibile **poggiare** di due o tre **quarte** al termine del primo segmento e non cambiare rotta al termine del secondo, mentre è legale **poggiare** di due **quarte** al termine del primo segmento e di un'altra **quarta** al termine del secondo).

Questa regola riflette il fatto che le navi a vele quadre sono continuamente spinte nella direzione del vento.

v. Risultati sulla tabella di Abilità

Omissis.

vi. Virare

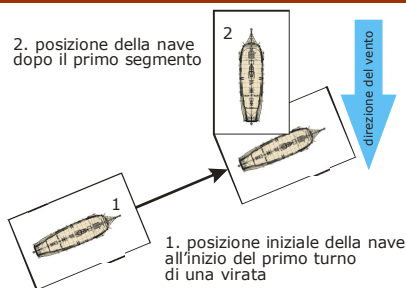
Una **virata** può essere iniziata solo se la nave è in **andatura di bolina** all'inizio del turno. Non è possibile modificare la velatura fino a quando non si è completata la **virata**. È possibile, invece, far fuoco durante una **virata** ma il **BF** della nave è ridotto di 1.

L'operazione richiede due interi turni per essere completata. Omissis.

Procedure

Se il **punteggio di Abilità** è sufficiente per effettuare la virata la nave è spostata in avanti nel primo segmento, quindi la prua della nave è ruotata di tre **quarte** fino ad essere direttamente controvento. La nave resta nella stessa posizione nel secondo segmento simulando il tempo impiegato dall'equipaggio per aggiustare le vele (non è possibile **poggiare** alla fine del segmento).

Nel turno successivo, sempre con un **punteggio di Abilità** sufficiente, la nave ruota di altre tre **quarte**, nello stesso verso, in modo da trovarsi in **andatura di bolina** ma con il vento proveniente dal bordo opposto rispetto al precedente. Nel secondo segmento il vascello è spostato, in **andatura di bolina** ma non può **poggiare** alla fine del segmento.

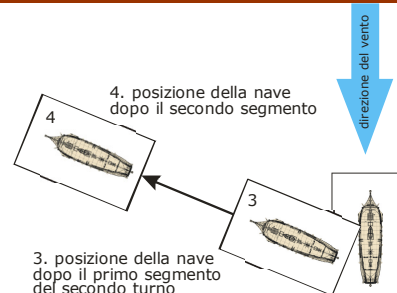


Primo turno di virata

La nave all'inizio del turno è di **bolina** con le **mure a sinistra** (il vento investe la nave provenendo da sinistra).

Nel primo segmento la nave si muove in **andatura di bolina**, al termine del movimento **orza** di tre **quarte** fino a trovarsi esattamente controvento.

Nel secondo segmento la nave rimane ferma.



Secondo turno di virata

Nel primo segmento la nave **poggia** di tre **quarte** fino a portarsi di **bolina** ma con le **mure a dritta** (ora il vento la investe da destra).

Nel secondo segmento la nave si muove con **andatura di bolina**. La virata è stata completata con successo.

Non è possibile modificare ancora la direzione della nave al termine del movimento in questo turno.

Fallire la virata

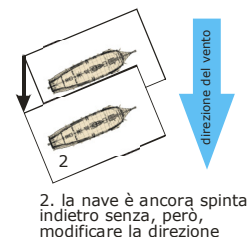
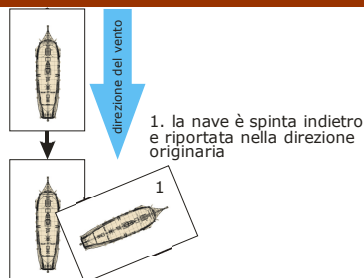
Se il **punteggio di Abilità** nel primo turno indica che l'operazione non ha avuto successo la nave deve muovere, con andatura di bolina, in entrambi i segmenti.

Se il **punteggio di Abilità** nel secondo turno indica che la virata è fallita il giocatore deve eseguire un test per valutare i danni alla velatura (cfr. **Regola opzionale 9: danni**). Dopo il test la nave sarà alla deriva e spinta indietro al termine del primo segmento riportando la prua della nave nella direzione originale. Sarà ancora alla deriva nel secondo segmento.

Nel turno successivo la nave deve riprendere il vento, prima che possa di nuovo tentare una virata. In altre parole deve muovere un turno prima di tentare una nuova **virata**.

Regola opz.le nove:
danni
Signal Close Action





La virata è fallita nel secondo turno

La nave nel primo segmento è spinta indietro nella direzione del vento e poi ruotata fino a trovarsi di nuovo di bolina sempre con **mure a sinistra**.

Secondo segmento

La nave è ancora spinta indietro nella direzione del vento senza più modificare la direzione. Nel turno successivo potrà muovere e **poggiare** ma non tentare un'altra **virata**.

vii. Cambiamento di vento durante una virata

Un cambiamento della direzione del vento nel secondo turno della **virata** può rendere l'operazione più facile o del tutto impossibile.

Se il cambiamento è favorevole (il vento *gira* nella direzione opposta alla **virata**) alla **virata** il giocatore, se ha ottenuto un **punteggio di Abilità** sufficiente, può completare l'operazione ruotando la nave di tre **quarte** nel primo segmento e muovendo poi con **andatura al traverso** nel secondo segmento. Come di consueto la nave non può **poggiare** né **orzare** al termine del movimento.

Se il cambiamento è sfavorevole la **virata** non può essere completata ed il vascello deve eseguire un **test sui danni alla velatura** ed è spinto indietro nella direzione iniziale allo stesso modo di una **virata** che non ha avuto successo.

Regola opzionale 6: artiglieria

Per integrare le regole per il tiro di artiglieria descritte in [Signal Close Action](#) mantenere la tabella di Abilità di [Signal Close Action – Fast Play](#) (trascurando, quindi la prima tabella di artiglieria del fratello maggiore) ed utilizzare la seconda tabella di artiglieria per determinare i moltiplicatori per i danni e la procedura per ricaricare. A questo scopo al termine della sezione è riportata la tabella per ricaricare modificata per essere usata con 3d6, anziché 2d6 come in [Signal Close Action](#). Per non appesantire troppo le misurazioni si può conservare la regola che prevede tre sole gittate per il tiro: corta, media e lunga (si eliminano le due gittate estreme).

È anche possibile usare solo le regole per ricaricare (continuando ad utilizzare i moltiplicatori del gioco base).

i. Considerazioni generali

Omissis.

ii. Le tabelle di artiglieria

Le tabelle di artiglieria sono suddivise tenendo conto della [gittata](#) – della distanza tra la nave che tira ed il suo bersaglio. La prima tabella è utilizzata per determinare se il tiro ha successo (e in quale grado), la seconda tabella, invece, per determinare i moltiplicatori necessari al calcolo dei danni provocati.

Procedure

Consultare la [prima tabella di artiglieria](#) per determinare se il tiro ha colpito il bersaglio, e in che modo (dipende dalla gittata, dalla qualità dell'equipaggio e dal tiro di dado). Il tiro va a segno oppure va a vuoto o, ancora, ha un effetto parziale, in accordo con quanto riportato nella tabella. Va tenuto conto che i risultati di mancato – [Miss](#) – e di metà effetto – $\frac{1}{2}$ [Effect](#) – si applicano a tutti i vascelli, i risultati di [tiro critico](#) – [Adverse Result](#)¹⁸ – e di [tiro decisivo](#) – [Well Laid Shot](#) – ad un solo vascello.

¹⁸ Il risultato di [Adverse Result](#) corrisponde al risultato di [Unlucky Shot](#) del regolamento [Fast Play](#).

Se il tiro è andato a segno consultare la seconda tabella di artiglieria che fornisce i fattori per i quali moltiplicare il **BF** della nave, il risultato sono i danni provocati al bersaglio.

La seconda tabella di artiglieria

La **seconda tabella di artiglieria** è usata per calcolare i danni. È suddivisa in primo luogo a seconda della **gittata**, successivamente è ancora divisa per **bordata iniziale** e successive e, infine, l'ultima ripartizione distingue tra i danni provocati sull'obiettivo e quelli collaterali.

Ogni moltiplicatore rappresenta la percentuale della bordata che ha colpito il bersaglio o nelle sue vicinanze. Omissis.

Danni sull'obiettivo e collaterali

Le sezioni della tabella relative alla **media**, **lunga** e **massima gittata** – **Medium**, **Long** e **Extreme Range** – e riportano due fattori: il primo è utilizzato per calcolare i danni procurati all'obiettivo – **Target**, **T** – del tiro (scafo o velatura, così come annunciato dal giocatore che ha fatto fuoco), il secondo per i danni provocati dalle palle che hanno mancato l'obiettivo principale – **Collateral**, **C** – ma hanno comunque colpito la nave (velatura o scafo, quello che non era obiettivo del tiro).

Per i tiri a **corta gittata** o a **gittata da moschetto** – **Close** e **Musket Range** – il terzo moltiplicatore, riportato solo per lo scafo, indica i danni provocati al bordo opposto a quello colpito (da palle che hanno attraversato il vascello da fiancata a fiancata).

iii. Bordata iniziale

La **bordata iniziale** era potenzialmente più dannosa di quelle successive grazie alla cura con cui veniva effettuato il caricamento. Per poter utilizzare il vantaggio iniziale la nave:

- ✚ deve avere i **cannoni in batteria**, l'ordine **cannoni in batteria** può essere impartito in ogni turno in cui l'equipaggio non ha fatto fuoco né ha avuto l'ordine di ricaricare;
- ✚ non deve ancora aver fatto fuoco con quel bordo della nave, si ha di nuovo la possibilità di una **bordata iniziale** anche successivamente se si ottiene un **punteggio di Abilità** sufficiente nel ricaricare i cannoni.

Signal Close Action

Seconda Tabella di Artiglieria

Range	Extreme		Long Range			Medium Range			Close Range			Musket Range										
Broadside	Normal		Normal	Initial		Normal	Initial		Normal			Initial			Normal			Initial				
Target Area	T	C	T	C	T	C	T	C	T	C	O	T	C	O	T	C	O	T	C	O		
Hull	1	1	1	1	2	1	3	1	4	1	5	1	1	7	1	1	8	1	1	10	2	2
Easy Sail or less	1	1	1	1	2	1	3	1	4	1	6	1	-	8	1	-	-	-	-	-	-	-
All Plain Sail or more	2	1	2	1	3	1	4	1	5	1	7	1	-	9	1	-	-	-	-	-	-	-

iv Procedure per il fuoco

L'ordine di far fuoco deve specificare se l'obiettivo del tiro è lo scafo o la velatura, se necessario può richiedere all'avversario la velatura del bersaglio. Successivamente il giocatore che controlla la nave:

- misura la distanza e controlla se il bersaglio è entro, anche parzialmente, il settore di tiro;
- consulta la **prima tabella di artiglieria** che indica se il tiro ha raggiunto il bersaglio (e in quale grado);
- consulta la **seconda tabella di artiglieria** per ottenere i moltiplicatori e, quindi, calcola i danni.

v. Cadenza di tiro

Una nave può far fuoco con entrambi i bordi in un segmento ma non può far fuoco se nello stesso segmento sta ricaricando uno dei bordi (e quindi non può ricaricare e sparare nello stesso segmento, anche se con bordi diversi). Però è possibile ricaricare un bordo in un segmento e far fuoco con lo stesso bordo nel segmento successivo.

vi. Ricaricare e sparare

Vedi sopra.

vii. Fuoco di opportunità

Omissis.

viii. Ricaricare

Omissis.

La tabella per ricaricare descritta qui di seguito è ottenuta modificando quella originale di [Signal Close Action](#) in modo da utilizzarla con 3d6.

Tabella per ricaricare da utilizzare in [Signal Close Action – Fast Play](#). Se il punteggio di abilità è:

-  3-4: caricamento fallito;
-  5-6: equipaggi [Elite](#) ok, altri fallito;
-  7: [Elite](#) e [Good](#) ok, altri fallito;
-  8: [Elite](#), [Good](#) e [Average](#) ok, [Poor](#) fallito;
-  9-15: tutti ok;
-  16-18: perfetto, equivalente alla [bordata iniziale](#).

Regola opzionale 7: collisioni

La gestione delle collisioni e le procedure relative sono l'adattamento al **Fast Play** della sezione 7 di **Signal Close Action**.

i. Procedure

Se un vascello arriva in contatto di base con un'altra nave o imbarcazione c'è una collisione, annotare il movimento rimanente del vascello che ha speronato.

Vascelli in contatto di base con un'altra imbarcazione non sono in commando ed hanno una penalità di -1 sul tiro di attivazione.

Omissis.

ii. Evitare una collisione

Omissis.

iii. Movimento dopo il contatto

In breve: se una nave, nel corso del suo movimento, arriva a contatto di base con un'altra imbarcazione provoca una collisione. Se la nave in movimento urta seguendo la direzione **A** o **C**, relativamente al vascello speronato, allora lo *spinge* nella direzione **A** o **C** rispettivamente. In tutti gli altri casi il vascello che ha provocato la collisione scivolerà in modo da affiancare l'altra imbarcazione e la trascinerà, impigliata, solo se il restante movimento lo porta a superarne la base.

Il movimento della, o delle, nave/i dopo il contatto dipende dalla direzione relativa ed è dettagliato nel seguito.

Il vascello in movimento arriva a contatto seguendo la direzione A

Il **movimento dopo il contatto** dipende dalla grandezza relativa delle due navi, la nave in movimento spinge l'altra avanti, nella stessa direzione, di un quarto del restante movimento, a meno che:

- ✚ la nave che ha provocato la collisione è almeno di due classi più grande dell'altra, in tal caso la spinge di metà del restante movimento;
- ✚ oppure è di due classi più piccola, allora l restante movimento è assorbito dalla collisione ed il movimento è interrotto al momento del contatto.

Il vascello in movimento arriva a contatto seguendo la direzione B

In questo caso la nave che provoca la collisione scorre lungo il lato della base della nave ferma per metà del proprio restante movimento terminando allineata e con la stessa direzione, a questo punto le due navi sono considerate impigliate l'una con l'altra. Nel caso che, una volta allineate perfettamente le due basi, restasse ancora movimento, la nave che ha subito la collisione è trascinata avanti fino a completare il movimento: le due navi terminano il **movimento dopo la collisione** affiancate ed allineate.

Il vascello in movimento arriva a contatto seguendo la direzione C

Il vascello in movimento è ruotato e spostato fino a che la base è perfettamente perpendicolare alla base dell'altra nave e la prua allineata con il suo l'albero maestro.

La nave in movimento spinge l'altra, nella direzione **C1**, di un quarto del restante movimento, a meno che:

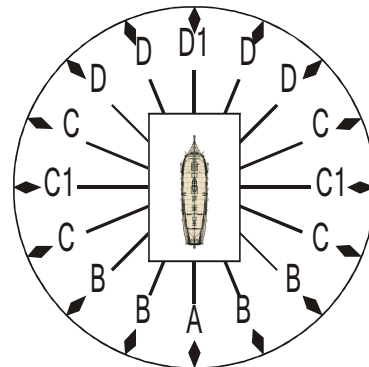
- ✚ la nave che ha provocato la collisione è almeno di due classi più grande dell'altra, in tal caso la spinge di metà del restante movimento;
- ✚ oppure è di due classi più piccola, allora l restante movimento è assorbito dalla collisione ed il movimento è interrotto al momento del contatto.

Il tiro in questa posizione è possibile ma non è considerato di infilata.

la stessa procedura è seguita nel caso la nave in movimento arrivi a contatto seguendo la direzione **C1**.

Il vascello in movimento arriva a contatto seguendo la direzione D

Come per la direzione A.



Il vascello in movimento arriva a contatto seguendo la direzione D1

Il vascello in movimento si allinea all'altra nave in modo che i lati di prua delle basi siano a contatto ed allineati e spinge l'altra nave per metà del restante movimento.

iv. Navi impigliate

Omissis.

v. Movimenti di navi impigliate

Nel primo segmento del turno successivo al contatto la nave che è stata urtata deve ruotare una quarta via dal vento, trascinando l'altra con sé; successivamente deve spostarsi nella direzione attuale con la velocità determinata dalla velatura originale (prima della collisione) eventualmente diminuita dai danni subiti alle vele. Nel secondo segmento del turno entrambe le navi devono andare alla deriva nella direzione del vento¹⁹.

Nel turno ancora successivo la nave che ha provocato la collisione è ruotata una quarta verso il vento, trascinando l'altro vascello con sé, anche se questo potrebbe invertire la rotazione precedente. Poi entrambe le due navi si muovono alla deriva in entrambi i segmenti del turno.

Nel terzo turno successivo alla collisione, la nave che è stata urtata ruota di una quarta via dal vento e poi entrambe vanno alla deriva per i due segmenti del turno. E così via di seguito fino a quando non riescono a liberare le vele e a riprendere la navigazione.

Se la nave del giocatore di turno si trova con il vento in poppa o con il vento esattamente di prua non ruota. Entrambe sono comunque mosse simulando la deriva.

¹⁹ Se non è in uso la **Regola opzionale 3: sequenza di gioco** la nave del giocatore di turno ruota una quarta via dal vento trascinando l'altra con sé e poi muovono alla deriva fino a quando non riescono a liberarsi.

vii. Tiro su navi impigliate

Navi che tirano su navi impigliate hanno un bonus +1 dovuto al bersaglio più grande. Se un vascello amico è tra le navi impigliate questo riceve un terzo dei danni se si trova oltre la nave nemica, due terzi dei danni se invece è davanti all'avversario (cioè, se la nave amica impigliata fa *da scudo* al vascello avversario).

Se la nave amica copre oltre la metà della nave nemica il tiro è impossibile.²⁰

²⁰ Risulta spesso difficile decidere se la nave amica copre o meno la metà della nave avversaria per cui è possibile modificare la regola come descritto nel seguito di questa nota. Se la nave amica si trova in una delle due metà del settore di tiro (ma non sulla linea centrale) e la nave nemica è nell'altro settore di tiro o sulla centrale a una distanza superiore il tiro è possibile ma la nave amica riceve 2/3 dei danni; se la nave amica è sulla linea centrale o nello stesso settore della nave nemica e a una distanza inferiore il tiro è impossibile. Se la nave nemica è più vicina della nave amica il tiro è possibile e la nave amica riceve 1/3 dei danni.

Regola opzionale 9: danni

I test per verificare i danni alla nave e le procedure relative sono l'adattamento al **Fast Play** della sezione 9 di **Signal Close Action**. In particolare il test sulla velatura corrisponde al **Sail damage/fallino mast test**.

i. Test sulla velatura

Il test è effettuato per controllare se la nave subisce danni alla velatura e/o agli alberi. Se il test è superato la nave non subisce danni e continua ad eseguire gli ordini come di consueto.

Il test deve essere effettuato quando la nave:

- ✚ fallisce il secondo turno di una virata;
- ✚ si trova, per qualsiasi motivo, contro vento a meno che non abbia ricevuto l'ordine di virare;
- ✚ si trova con velatura spiegata – **Full Sail** – con vento forte – **Strong Wind** (il test va ripetuto in ogni turno fino a quando la velatura non viene ridotta).

Procedure

Si calcola un **valore base** da cui partire per il test. Il **valore base** è determinato dalla qualità dell'equipaggio (dato che, generalmente, equipaggio migliore significa migliore manutenzione dell'imbarcazione). Nel caso di vascelli catturati va considerata la qualità dell'equipaggio originale (è questo equipaggio, infatti, che si è occupato, fino alla cattura, della manutenzione della nave).

Il valore base è modificato a seconda delle circostanze. Se il punteggio modificato è positivo o nullo il test è superato senza subire danni. Se il punteggio modificato è negativo la nave subisce danni alla velatura; l'entità dei danni è calcolata moltiplicando il punteggio modificato (trascurando il segno) per un decimo di **DC** della nave. Nel caso di una collisione con un altro vascello usare il **DC** di quest'ultimo per determinare l'entità dei danni.

Valore base

Il **valore base** è determinato come segue:

- ✚ equipaggio **eccellente** – **Elite** - valore base 10;
- ✚ equipaggio **buono** – **Good** - valore base 9;
- ✚ equipaggio **medio** – **Average** - valore base 8;
- ✚ equipaggio **scarso** – **Poor** - valore base 7.

Modificatori

Una volta determinato il **valore base** tirare 3d6 ed applicare i modificatori elencati di seguito:

- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 3-6: -2
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 7-10: -1
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 11-14: +1
- ✚ se il punteggio dei 3d6 è 15-18: +2
- ✚ vascello con squadre di abbordaggio pronte in una collisione: +1;
- ✚ collisione o nave arenata su fondo roccioso: -5;
- ✚ collisione o nave arenata su fondo sabbioso: -3;
- ✚ per ogni classe di differenza, a sfavore, in una collisione con altra nave: -1;
- ✚ nave alla deriva: -1;
- ✚ per ogni **RDC** perso: -1;
- ✚ vele di manovra – **Easy Sail**: -2;
- ✚ vele spiegate – **Full Sail**: -5;
- ✚ brezza leggera: -2;
- ✚ brezza moderata: -3;
- ✚ vento forte: -4.

v. Danni alla velatura

La nave che perde un **RDC** non è in grado di manovrare fino a quando il danno non viene rimosso e l'equipaggio non riesce ad eseguire una riparazione di fortuna – **jury rigging**. La nave va considerata **alla deriva** per quanto riguarda il **punteggio di abilità** e

il **test del morale** mentre la velatura è valutata di un grado inferiore a quello attuale per quanto riguarda la velocità di movimento (per i moltiplicatori al tiro avversario, invece, viene considerata la velatura attuale). Fino a quando la velatura danneggiata non sarà rimossa e sostituita per mezzo di riparazioni di fortuna l'equipaggio non sarà in grado di manovrare (la nave non potrà orzare, poggiare o virare) né potrà aumentare la velatura.

La velatura cade sul bordo del vascello opposto a quello da cui viene il vento; nel caso la nave sia parallela alla direzione del vento il lato è determinato in modo casuale. La nave subisce una penalità di -1 sul tiro per il bordo su cui è caduta la velatura danneggiata.

vi. Riparazioni di fortuna

Considerazioni generali

Si tratta di ripristinare un **RDC** perso per mezzo di riparazioni di fortuna. Prima di poter procedere all'operazione è necessario ridurre la velatura in modo da rendere la velatura attuale uguale a quella considerata per la velocità.

In ogni caso le riparazioni non riportano il vascello alle condizioni precedenti il danno e quindi gli **RDC** ripristinati vanno comunque segnati sulla scheda della nave e contano come **DC** perso, penalità di -1, per il **punteggio di abilità**.

Non è possibile ripristinare un **RDC** se, nel turno precedente, la nave è stata colpita a corta gittata.

Ripristinare un **RDC**

- ✚ Prima fase (primo *segmento*): la nave deve ridurre la velatura in modo che la velatura effettiva sia pari a quella considerata per il movimento.
- ✚ Seconda fase (secondo *segmento*): la velatura danneggiata, caduta su un bordo, deve essere tagliata via; si usa la colonna **liberare la nave** nella **Tabella di attivazione**, l'azione ha successo se il risultato è almeno A.
- ✚ Terza fase (primo e secondo *segmento* del turno successivo): una volta ridotta la velatura e liberata la nave dalla velatura danneggiata è possibile procedere con le riparazioni di fortuna per ripristinare un **RDC**; è necessario un intero turno, si usa la colonna **liberare la nave** nella **Tabella di attivazione**, l'azione ha successo se il risultato è almeno A.

Dal turno successivo si considera completata la riparazione e la nave è di nuovo in grado di manovrare e di aumentare la velatura.

Ripristinare più di un RDC

Le procedure sono le stesse ma le conseguenze ed i tempi necessari sono raddoppiati, per cui:

- ✚ la velocità è di due gradi inferiore alla velatura effettiva (in pratica la nave non può muovere);
- ✚ sono necessari due segmenti per tagliare via la velatura danneggiata;
- ✚ è necessario un turno per ogni RDC da ripristinare.

vii. Velocità con RDC ripristinati

Una nave che ha perso tre RDC, poi ripristinati, può navigare solo con vela di manovra – *Easy Sail*. Una nave che ha perso cinque RDC, poi ripristinati, si muove considerando la velocità solo del primo segmento, divisa in parti eguali nei due segmenti. Una nave che ha perso tutti gli RDC non può più muovere o manovrare ed è considerata alla deriva.

Regola opzionale 11: segnali

Tratto da [Signal Close Action](#), versione completa (Sezione 11: segnali).

i. Principi generali

I segnali possono essere inviati e ricevuti da ogni ufficiale in comando al termine del turno del giocatore. Ogni mittente può inviare un solo segnale per turno ad uno o più destinatari ma una nave non può inviare e ricevere segnali nello stesso turno.

Esempi

Scenario 1: l'ammiraglio della flotta – [AOF](#) – invia un segnale destinato a tutta la flotta. Nessun altro ufficiale può inviare o ricevere un altro segnale che questo (un'eccezione è descritta nello scenario 3).

Scenario 2: [AOF](#) ha segnalato alla divisione blu di imbrogliare le vele – [hove to](#). Il comandante della divisione bianca, visto che non riceve segnali, può inviare segnali alle navi della propria divisione.

Scenario 3: ...

Appendice 3: squadre

Questa appendice riporta la proporzione storica di navi di ogni classe presente in una squadra per alcune potenze navali dell'epoca. Dato che i vascelli di terza classe possono essere anche molto differenti in stazza o potenza di fuoco, nel seguito una nave di terza classe con 74 cannoni **large** o più sarà indicata come (*L*), una media – **midding** – o meno con (*S*).

Danimarca

Una squadra danese di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- ✚ al più una nave di seconda classe;
- ✚ al più una di terza classe (*L*);
- ✚ fino a 9 di terza classe (*S*);
- ✚ fino a 1 di quarta classe.

Inoltre la squadra poteva schierare al massimo una fregata di quarta classe e un numero illimitato di fregate di quinta classe, cannoniere e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

Francia

Una squadra francese di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- ✚ al più una nave di prima classe;
- ✚ fino a 10 di terza classe (*L*);
- ✚ fino a 2 di terza classe (*S*);

I francesi potevano avere un numero illimitato di fregate di quarta, quinta e sesta classe, corvette, cannoniere, **bomb vessels** e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

Gran Bretagna

Una squadra britannica di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- ✚ al più una nave di prima classe;
- ✚ al più una nave di seconda classe;

- 🚢 fino a 2 di terza classe (L);
- 🚢 fino a 8 di terza classe (S);
- 🚢 fino a 2 di quarta classe.

Inoltre la squadra poteva schierare fino a 3 fregate di quarta classe e un numero illimitato di fregate di quinta e sesta classe, [bomb vessels](#) e altre imbarcazioni non classificate – [unrated](#).

Paesi Bassi

Una squadra olandese di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- 🚢 fino a 10 di terza classe (S);
- 🚢 fino a 6 di quarta classe.

Inoltre la squadra poteva schierare un numero illimitato di fregate di quarta, quinta e sesta classe, corvette, cannoniere ed altre imbarcazioni non classificate – [unrated](#).

Portogallo

Una squadra portoghese di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- 🚢 al più una nave di prima classe;
- 🚢 al più una nave di seconda classe;
- 🚢 fino a 2 di terza classe (L);
- 🚢 fino a 6 di terza classe (S).

I portoghesi potevano schierare, inoltre, un numero illimitato di fregate di quarta e quinta classe ed altre imbarcazioni non classificate – [unrated](#).

Regno di Napoli

Una squadra britannica di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- 🚢 fino a 2 di terza classe (L);
- 🚢 fino a 7 di terza classe (S);
- 🚢 fino a 3 di quarta classe.

Inoltre la squadra poteva schierare un numero illimitato di fregate di quarta e quinta classe, corvette, cannoniere, **bomb vessels** e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

Russia

Una squadra russa di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

-  fino a tre navi di prima classe;
-  fino a 5 di terza classe (L);
-  fino a 3 di terza classe (S);
-  fino a 2 di quarta classe.

La marina dello zar poteva aggiungere alle navi di linea un numero illimitato di fregate di quarta e quinta classe e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

Spagna

Una squadra spagnola di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

-  fino a 3 navi di prima classe;
-  fino a 4 di terza classe (L);
-  fino a 4 di terza classe (S);
-  fino a 2 di quarta classe.

Gli spagnoli potevano aggiungere alla squadra fino a 4 fregate di quarta classe e un numero illimitato di fregate di quinta e sesta classe, corvette, cannoniere e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

Svezia

Una squadra svedese di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

-  fino a 3 di terza classe (L);
-  fino a 6 di terza classe (S);
-  fino a 2 di quarta classe.

Alle navi di linea si potevano aggiungere fino a 3 fregate di quarta classe e un numero illimitato di fregate di quinta e sesta classe, cannoniere, **bomb vessels** e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

Stati Uniti

Gli Stati Uniti non avevano vascelli di linea sufficienti quindi una squadra statunitense di 10 navi, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- ✚ fino a 2 fregate di quarta classe;
- ✚ fino a 8 fregate di quinta classe;
- ✚ fino a 3 fregate di sesta classe;
- ✚ fino a 10 vascelli non classificati;
- ✚ fino a 2 **bomb vessels**.

Turchia

Una squadra turca di 10 navi di linea, nel periodo compreso tra il 1793 ed il 1815, poteva schierare:

- ✚ al massimo una nave di prima classe;
- ✚ fino a 3 di terza classe (L);
- ✚ fino a 5 di terza classe (S);
- ✚ fino a 2 di quarta classe.

Inoltre la squadra poteva schierare fino a 5 fregate di quarta classe e un numero illimitato di fregate di quinta e sesta classe, corvette, cannoniere e altre imbarcazioni non classificate – **unrated**.

House Rules

In questa sezione sono riportate le modifiche e le regole sperimentali proposte e provate dai giocatori dell'associazione Lu(ri)doteca. Non fanno parte del regolamento originale, sono solo idee pensate per migliorare **Signal Close Action**.

Condizioni di vittoria

Morale della flotta

Il **morale della flotta** misura l'efficacia dell'intera flotta e la sua capacità di continuare a combattere, è calcolato all'inizio della partita sommando il punteggio di ciascuna nave e il morale di tutti gli equipaggi e successivamente dividendo il totale ottenuto per due (arrotondare per eccesso), nel corso della battaglia si aggiorna via via in seguito ai successi e agli insuccessi delle navi della flotta. Si possono utilizzare segnalini di tipo qualsiasi per tenere conto del **morale della flotta**, meglio se contenuti all'interno di un contenitore opaco per nascondere al nemico.

Nel corso della partita il **morale della flotta** si aggiorna ogni qualvolta:

-  una nave della flotta è costretta al test del morale, il **morale della flotta** è diminuito di 1 (si toglie un segnalino dal totale);
-  una nave della flotta si arrende o è catturata dal nemico, si sottrae al **morale della flotta** il punteggio della nave (si toglie un numero di segnalini pari al punteggio della nave);
-  una nave della flotta affonda o esplode, si sottrae al **morale della flotta** il doppio del punteggio della nave (si toglie un numero di segnalini pari al doppio del punteggio);
-  una nave nemica è catturata, affondata o esplode, si aggiunge al **morale della flotta** metà del punteggio della nave arrotondato per eccesso (e si aggiunge un numero di segnalini pari alla metà del valore della nave catturata o affondata).

Se in un qualsiasi momento il **morale della flotta** raggiunge il valore zero tutte le navi della flotta devono immediatamente eseguire un test del morale, se tutte superano il test la flotta può continuare a combattere normalmente ma nel caso una nave della flotta si arrende, affonda o esplode la flotta ha un **cedimento del morale** automatico.

Al contrario, se anche una sola si arrende allora l'intera flotta ha un **cedimento del morale**, tutte le navi in grado di farlo devono manovrare per cercare di raggiungere il bordo del tavolo e fuggire quanto prima possibile. Se una nave della flotta che ha avuto

un **cedimento del morale** raggiunge il bordo del tavolo non si spostano tutte le navi per consentire di proseguire il gioco, la nave è considerata in salvo e rimossa dal gioco.

In ogni caso la flotta che ha un **cedimento del morale** per prima è considerata sconfitta.

Scala 1/3000

In questo paragrafo le regole di *Signal Close Action* sono adattate alla scala 1/3000 (per giocare con modelli in questa scala). Le regole rimangono inalterate, quindi nel seguito sono riportate solo le misure (basi, gittate, movimento, ...) per questa scala.

Basi dei modelli

Le basi dei modelli in scala 1/3000 devono avere le seguenti misure (*cf. i. Materiale necessario a pagina 4*):

-  35x16 mm per vascelli di prima e seconda classe;
-  30x16 mm per quelli di terza e quarta classe;
-  26x16 mm per navi di quinta e sesta classe;
-  26x10 mm per imbarcazioni più piccole.

Scala

La scala usata è 1:3000 e quindi un miglio nautico equivale approssimativamente a 600mm (24" circa) sul tavolo di gioco. Da questo si ricava che una nave percorre circa 10mm (3/8") per nodo al minuto (*cf. ii. Scala a pagina 4*).

Movimento

La velocità di movimento è di 72mm con **vele spiegate** e di 36mm con **vele di manovra** (*cf. i. Velatura a pagina 18*). Per ogni DC perso alla velatura la nave riduce la propria velocità di 12mm, quindi un vascello che ha perso 3 **RDC** non può manovrare con vele da manovra, dovrà incrementarle fino a vele spiegate, per poi muovere a 36mm: la velocità a vele spiegate penalizzata di 36mm per i 3 **RDC** persi (*cf. iii. Velocità e RDC a pagina 19*).²¹

²¹ Per una misura più comoda delle distanze è utile preparare dei righelli con *tacche* di 12mm ciascuna, la velocità con vele di manovra corrisponderà a tre *tacche* mentre quella con vele spiegate a 6 *tacche*.

Velocità del vento

La velocità delle navi indicata in precedenza è relativa a un vento simile a una brezza leggera o moderata, nel caso il vento:

- ✚ diminuisca di intensità la velocità delle navi è ridotta a 60mm con vele spiegate e 30mm con vele da manovra;
- ✚ aumenti di intensità la velocità delle navi è aumentata a 96mm con vele spiegate e 48mm con vele da manovra²².

(cfr. *Velocità del vento* a pagina 36).

Velocità alla deriva

Una nave alla deriva è spinta, in ogni turno, nella direzione del vento con una velocità che non dipende dalla stazza. La tabella che segue riporta le velocità di deriva a seconda della forza del vento e della velatura. Vascelli con le vele ammainate non si muovono.

Forza del vento		Easy sail		Full sail	
		1st	2nd	1st	2nd
Light breeze	Drift	2	-	2	-
	Drift/Sails	4	2	8	6
Moderate breeze	Drift	2	2	2	2
	Drift/Sails	4	4	10	10
Strong wind	Drift	4	3	4	4
	Drift/Sails	8	8	18	18

Velocità della nave e danni alla velatura (per usare la regola con il Fast Play)

I danni alla velatura della nave diminuiscono la velocità del vascello di 2mm in ciascun segmento per ogni RDC perso.

Gittata

Per decidere la distanza di tiro la misura è effettuata tra l'albero più vicino della nave che spara e l'albero più vicino del bersaglio (cfr. *i. Gittata* a pagina 25). La gittata è divisa in tre lunghezze: **lunga gittata**, **media** e **corta**:

²² Più precisamente, si considerano solo tre possibili intensità del vento: **aria leggera** – light air – con velocità 30mm/60mm, **brezza** (moderata o leggera) – breeze (light o moderate) – con velocità 36mm/72mm, **vento forte** – strong wind – con velocità 48mm/96mm. Un tiro di tre 2 passa da una condizione a quella inferiore, un tiro di tre 5 passa dalla condizione attuale a quella superiore; non è possibile scendere al di sotto di **aria leggera** né al di sopra di **vento forte**.

- ✚ lunga gittata: 140mm – 280mm;
- ✚ media gittata: 40mm – 140mm;
- ✚ corta gittata: 0mm – 40mm.

Gioco guidato dalle carte

Nel regolamento originale il gioco segue uno schema che prevede la rigida alternanza di azioni tra i giocatori delle due parti, questa rigida sequenza facilita la programmazione delle azioni di ciascun giocatore in modo, forse, non del tutto storico. Le regole seguono sono state progettate per introdurre quella confusione che sicuramente doveva caratterizzare uno scontro in mare all'epoca.

Il turno è diviso in fasi: direzione e forza del vento, estinguere un incendio, liberare la nave, aumentare o diminuire la velatura, movimento (una fase per ciascun giocatore), tiro (una fase per ciascun giocatore), abbordaggio, tiro delle batterie costiere e test del morale. A parte quest'ultima fase, che viene eseguita sempre a fine turno, le altre fasi sono eseguite in modo casuale mediante l'estrazione di una carta di un mazzo che contiene una carta per ciascuna fase, ad ogni fase corrisponde un'azione che possono/devono eseguire i giocatori.

Sequenza di gioco

All'inizio del turno si mescola il mazzo delle carte (vedi l'elenco più avanti). Immediatamente dopo i giocatori assegnano gli ordini alle proprie navi e tirano i consueti d6 per stabilire il punteggio di abilità solo che questa operazione è eseguita contemporaneamente da tutti i giocatori. A questo punto si può iniziare il turno: si scopre la prima carta del mazzo, ogni carta riporta un'azione e le navi che hanno ordini o che sono obbligate a eseguire quell'azione la effettuano immediatamente. Rimane valida, ovviamente, la condizione che per eseguire un'azione si deve avere un punteggio di abilità sufficiente, come da regolamento.

Le carte necessarie sono:

- ✚ **Direzione e forza del vento**, si esegue il test per controllare se cambia il vento in direzione e/o intensità. Il test è eseguito come di consueto e ogni cambiamento ha effetto a partire dalla prossima fase di movimento, qualunque sia la squadra che muoverà.

- ✚ **Estinguere un incendio.** Ogni nave che ha quest'ordine spegne gli incendi a bordo se ha ottenuto un punteggio di abilità sufficiente.
- ✚ **Liberare la nave.** Come di consueto per le navi che hanno quest'ordine.
- ✚ **Aumentare o diminuire la velatura.** Come di consueto, la modifica ha effetto nella successiva fase di movimento (che potrebbe essere in questo stesso turno se la squadra non ha ancora mosso nel turno o nel turno successivo in caso contrario).
- ✚ **Movimento e tiro.** C'è una carta movimento e tiro per ciascuna squadra sul tavolo, muovono solo le navi della squadra corrispondente. Come di consueto il tiro può essere effettuato in un momento qualsiasi, a scelta del giocatore, durante lo spostamento rettilineo della nave.
- ✚ **Abbordaggio.** C'è una carta abbordaggio per ciascuna flotta (non squadra) sul tavolo, eseguono l'abbordaggio solo le navi appartenenti alla flotta corrispondente.
- ✚ **Tiro delle batterie costiere,** nessun cambiamento rispetto al regolamento. Tirano tutte le batterie, appartenenti ad entrambe le parti in gioco, e il tiro è considerato contemporaneo. Al contrario del tiro delle navi, il tiro delle batterie non può essere posticipato ma va eseguito non appena questa carta viene estratta.

Le azioni corrispondenti alle carte possono riguardare uno o più giocatori contemporaneamente, più precisamente:

- ✚ La carta **direzione e forza del vento** non implica nessuna azione da parte dei giocatori, ma solo l'esecuzione del test (che nel regolamento base viene eseguito all'inizio del turno);
- ✚ Le carte **estinguere un incendio, liberare la nave, aumentare o diminuire la velatura e tiro delle batterie costiere** riguardano tutti i giocatori e tutte le navi in gioco (che hanno l'ordine corrispondente) e le azioni corrispondenti sono considerate contemporanee;
- ✚ La carta **movimento e tiro** riguarda un solo giocatore, il cui nome è riportato sulla carta stessa, e ha effetto solamente sulle navi di questo giocatore, lui solo muove i propri vascelli ed eventualmente tira nel corso della manovra;
- ✚ La carta **abbordaggio** riguarda tutte le navi di una flotta e gli abbordaggi sono risolti nell'ordine deciso dai giocatori che controllano queste navi.

Regola avanzata

Per avvantaggiare gli equipaggi migliori, che sicuramente agivano e reagivano più rapidamente agli ordini e agli eventi della battaglia, inserire nel mazzo due carte **movimento** e due carte **tiro** per le squadre composte esclusivamente da navi con equipaggio **Elite** o **Good**. La prima carta estratta consente alle navi della squadra di eseguire l'azione corrispondente, la seconda estratta non avrà nessun effetto. In questo modo la probabilità che la squadra agisca prima dell'avversario è maggiore.

Indice