

# LA COMPAGNIE DES GLACES

2  
livret

## le Jeu de Rôle de la Compagnie des Glaces

~~~~~  
**Livret 2**  
**Les lois du Rail**  
~~~~~

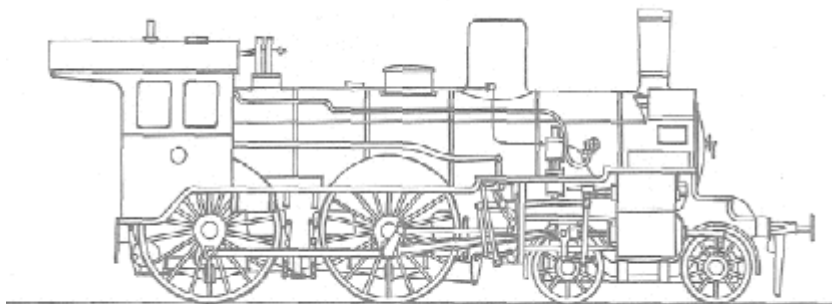
### Sommaire

Les 4 différentes locomotives	p.2
Autres véhicules du rail	p.4
Véhicules de la police et de l'armée	p.6
Caractéristiques d'une locomotive	p.8
Poursuites	p.8
Equipement	p.8
Combats	p.11
La guerre	p.12
Annexes	p.15



# 1. Les quatre différents types de locomotives

## A- Locomotives à vapeur



Un peu d'histoire : pourquoi les hommes, essayant de survivre à une glaciation dévastatrice, se sont-ils rabattus sur le train ? En particulier sur les machines à vapeur ? La machine à vapeur allie trois avantages : elle permet de se déplacer, permettant ainsi de relier les différentes communautés de survivants. Son énergie provient de la crémation ; or, les plus vieilles

machines, robustes, peuvent accepter de brûler n'importe quoi (si l'on n'a pas peur du faible rendement et de l'encrassement du fourneau). Enfin, elle produit de la chaleur, ce qui en ces temps un peu frais n'est pas désagréable.

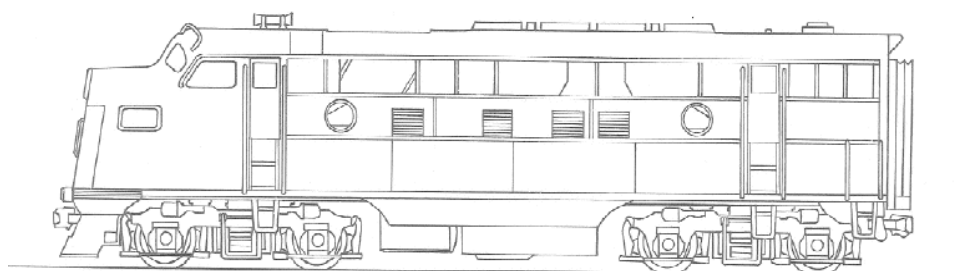
La vitesse de pointe d'une locomotive est en général autour de 170km/h ; le record de vitesse sur machine à vapeur, obtenue sur la *Pacific A4 Mallard*, se situe à 202km/h

Dans la Transeuropéenne, les machines à vapeur sont très contrôlées : elles symbolisent la liberté, de manière relative certes, mais permet de s'éloigner des grands réseaux électrifiés, et ne sont pas obligées de passer par des relais énergétiques, car elles peuvent brûler n'importe quoi. Seules des personnes de confiance ou pour des missions très importantes se voient prêtées ce genre de machines.

Quelques machines notables sur [www.gss.online.fr](http://www.gss.online.fr) !

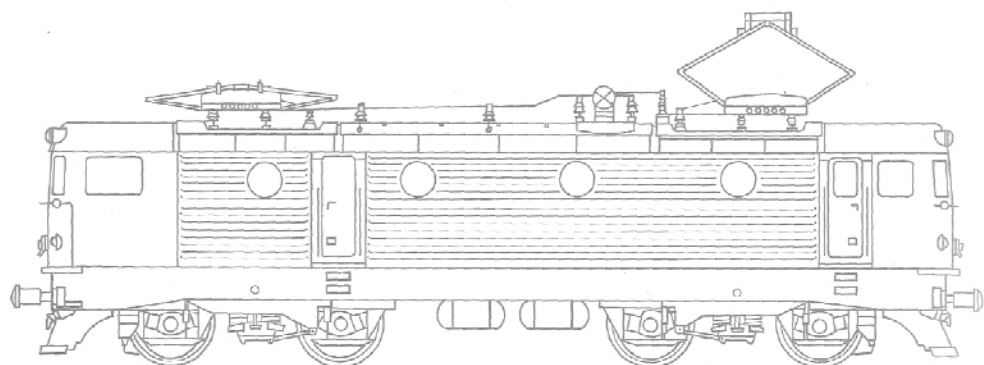
## B- Locomotives diesel

L'abandon progressif des machines à vapeur, et la lente progression de l'électrification a créé un vide, résolu par l'apparition de machines diesel. Elles cumulaient l'indépendance énergétique du vapeur et la simplicité d'utilisation de l'électricité.



Les locos diesel sont également rarement prêtées par la sécurité, pour la même raison d'indépendance que pour le vapeur. Néanmoins, la nécessité d'utiliser du diesel, carburant rare et difficile à trouver en dehors des relais énergétiques officiels, rassure les autorités. Par contre, gare à celui qui vendra ses bons de carburants au marché noir !

## C- Locomotives électriques



Les locomotives électriques sont les plus courantes. Elles sont bien plus simple à utiliser (pas de soucis à se faire quant aux réserves de carburant) mais sont dépendantes du réseau électrique : en cas de coupure (accidentelle ou volontaire), la

locomotive ne bouge plus. On en a retrouvé un très grand nombre dans des dépôts préglaciaires, et la (relative) facilité de conception explique sa prédominance sur les réseaux.

## D- Locomotives nucléaires

Certains trains sont si gros et lourd qu'il fut décider d'y installer une mini centrale nucléaire pour fournir l'énergie nécessaire à les transporter. C'est le cas des trains forteresse possédés par l'armée. Néanmoins, on en croise rarement en dehors du front, et nous ne développerons pas plus le sujet.

Notons toutefois qu'une centrale nucléaire fonctionne selon le principe de la machine vapeur, mais en circuit fermé : la chaleur produite par la réaction nucléaire crée de la vapeur qui va ensuite faire fonctionner des turbines.

## E- Performances

Ces informations sont données afin d'avoir un ordre d'idée. Il est bien évident que la vitesse dépend notamment de la qualité de la machine. Ces chiffres reflètent les capacités des machines les plus répandues.

(km/h)	Vapeur	Diesel	Gaz*	Electrique	TGV
Vitesse de croisière	130	180	200	215	280
Vitesse de pointe	170	230	250	280	380
Record	200	330	320	350**	515

A noter que ces vitesses sont des vitesses à vide.

\* Le train à gaz est apparu à la fin des années 60 et a disparu au début des années 70 suite à la crise pétrolière. A noter tout de même que le premier TGV était à gaz.

\*\* J'ai voulu faire une distinction entre TGV et machine électrique. Dans la réalité, cette distinction n'existe pas et ce chiffre ne représente rien.

## 2. Autres véhicules du rail

### A- Draisines et Locos-cars

Les premières draisines étaient des vélos auxquels on avait accolé une troisième roue, et qui pouvait ainsi se déplacer sur les réseaux ferrés. On connaît également les draisines à bras, dont le mouvement alternatif du levier fait avancer le véhicule.



Rapidement, les draisines évoluèrent vers des véhicules automoteurs, proches de nos voitures actuelles.

Dans le monde de la Compagnie des Glaces, la draisine est LE véhicule indépendant du particulier. Néanmoins, étant donné l'état de pauvreté des neuf dixièmes de la population de la transeuropéenne, peu peuvent s'offrir un tel luxe. Commerçants et haut fonctionnaires les utilisent pour leurs déplacements ; les personnes les plus riches, elles, leurs préfèrent les locos-cars, plus gros et plus luxueux, à mi-chemin entre la draisine et le wagon automoteur.



Les draisines les plus basiques sont électriques, peu puissantes et non isolées – de ce fait elles ne peuvent rouler qu'à l'intérieur des stations. Les locos-cars les plus évolués sont des combis électriques (avec batteries) / diesel, peuvent rouler dans les pires tempêtes et incorpore le must de la technologie pour assurer la sécurité des passagers. Ils ont en général un compartiment pour dormir et parfois un salon séparé de la cabine.

## B- Wagons Autotractés (ou automoteurs)

A l'origine de simples locomotives diesel incorporant un compartiment pour l'équipage en plus de la cabine, les wagons autotractés sont devenus une classe à part entière dans le monde des véhicules sur rail. Généralement électriques, parfois diesel, une partie du wagon est réservé au moteur, une autre aux humains ; plus spacieux que les locomotives, on peut réellement y vivre, tandis que, plus puissants et plus volumineux que les locos cars, ils peuvent servir au tractage. Ils sont un peu l'équivalent de nos camping-cars d'aujourd'hui.

	Traction	Déplacement	Vie
Locomotive vapeur	+++	++	0
Loco diesel/electrique	++	++	0*
Wagon autotracté	+	+	++
Loco-car	0	+++	+
Draisine	0	+++	0

\* incorporent souvent un compartiment pour le repos

## C- Autres véhicules

La plupart des gens ne pouvant pas se payer un véhicule aussi coûteux que ceux mentionnés, ci-dessus, de nombreux véhicules artisanaux leur permettent de se déplacer en toute légalité. Le plus simple et le plus courant, une plate forme de bois fixée sur un boggie dont un des essieux est relié par une courroie à un moteur. Tous les éléments se trouvent facilement dans des cimetières de trains ou par la contrebande.

Il existe de nombreux autres véhicules ferroviaires plus anecdotiques : de l'ancienne carcasse de voiture adaptée en draisine aux voiliers sur rail. Néanmoins leur rareté fait que nous n'en parlerons pas ici.

## D- Vitesse

(km/h)	Plate forme mobile	Draisine	Loco-car	Wagon Autotracté
Vitesse de croisière	50	75	150	160
Vitesse de pointe	80	100	200	230

### 3. Véhicules de l'armée et de la police

La police utilise principalement la draine armée et le fourgon blindé, tandis que l'armée utilise les trois autres. Néanmoins, police et armée étant généralement mêlées, le véhicule le plus adapté est utilisé suivant la mission. Tous fonctionnent en général à l'électricité et/ou au diesel.



#### La Draine armée :

Simple draine armée et blindée, servant principalement au transport sécurisé de personnes et au maintien de l'ordre. Elle ne peut guère accueillir plus de 4 personnes. Son poids et son faible moteur la limitent à une vitesse maximale de 80 km/h, ceci sans tirer.

Armement typique : une tourelle double pouvant recevoir au choix canons légers ou mitrailleuses. Une mitrailleuse légère sur chaque côté.

Blindage : 3 à 5

#### L'avis (ou patrouilleur) :

L'avis est un véhicule de reconnaissance léger, rapide et peu armé. Il peut aller jusque 200 km/h. Son équipage se compose de 6 personnes.

Armement typique : deux tourelles (une supérieure et une à l'arrière) pouvant recevoir deux canons légers ou mitrailleuses. Il peut parfois avoir un lance-torpille.

Blindage : 3



#### Le fourgon blindé :



Réservé au transport de troupe, ce véhicule sacrifie son armement à un moteur puissant et un grand nombre de places assises. Il peut en effet emporter à 120 km/h une vingtaine de personnes.

Armement typique : une tourelle avant, une tourelle arrière, chacune accueillant un canon moyen. Il peut incorporer un lance-torpille dans sa version militaire.

Blindage : 5

### Le destroyer (ou contre-torpilleur) :

Le destroyer est un navire de guerre polyvalent, spécialisé dans la défense des trains qu'il accompagne, mais également capable d'attaquer et de faire peser une menace sérieuse sur les trains pirates ou trains de guerre ennemis. Il tient en général sur deux voies. S'il n'est pas conseillé de dépasser les 120 km/h, il peut faire des pointes à 200 km/h si besoin. Pas question dans ce cas d'utiliser son armement. Son équipage se compose en général de 75 personnes. Le destroyer contient en général quelques bâtiments légers qu'il peut larguer sur le réseau en cas de besoin.



#### Armement typique :

4 à 6 mitrailleuses légères et lourdes  
(protection des entrées et des flancs)  
1 ou 2 batteries de 6 missiles (centrales)  
2 tourelles de canons moyens,  
simples ou doubles (à l'avant et à  
l'arrière)  
2 ou 4 lance torpilles  
Blindage : 7

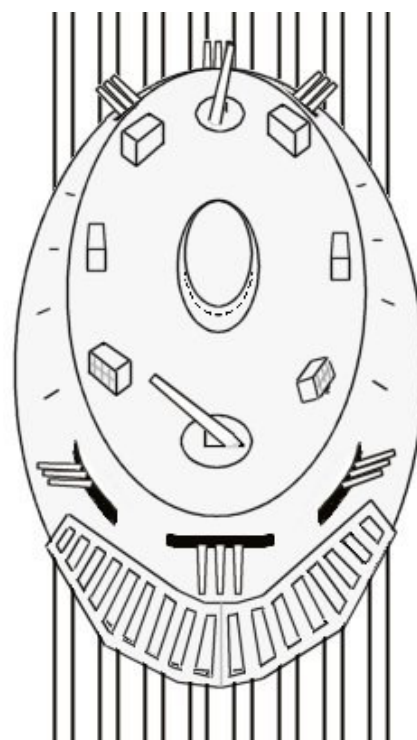
### Le croiseur :

Un croiseur est un bâtiment de guerre surpuissant capable d'attaquer plusieurs objectifs à la fois (ceci grâce à des batteries de canons indépendantes). Ces trains forteresse sont néanmoins très lents, et dangereux une fois détruits à cause de leur centrale nucléaire interne dont le cœur peut gravement irradier les troupes alliées.

Les plus puissants peuvent pousser jusque 70 km/h. Les plus gros ne peuvent guère dépasser le 20. Sa taille varie de 6 à 10 voies. La puissance de son armement est telle qu'il ne peut combattre qu'à l'arrêt. Son équipage se compose de plusieurs centaines de personnes. Le croiseur a en général plusieurs sas lui permettant de larguer les draisines ou avisos que contiennent ses hangars.

#### Armement typique :

4 à 8 tourelles de doubles ou triples canons moyens (av. + arr.)  
2 à 4 canons lourds  
6 à 12 mitrailleuses lourdes sur ses côtés  
4 à 8 batteries de 8 à 12 missiles (côtés)  
2 à 4 lance torpilles/voie  
Blindage : 10



## 4. Caractéristiques d'une locomotive

## 5. Poursuites

Les deux systèmes présentant des défauts, il faut les revoir en profondeur ; ils seront présentés dans une version ultérieure de ce manuel.

## 6. Equipement

### A- Equipement civil

Liste des équipements non militaires que peuvent contenir un véhicule roulant sur rail :

**Boîte de Priorité :** système que l'on ne trouve qu'en Transeuropéenne, sans doute à cause de la relative liberté par rapport aux aiguilleurs. On y insère la carte contenant la destination et le trajet, et la boîte va s'occuper des demandes aux aiguillages automatiques. Si le véhicule n'a pas de boîte, il faut soit faire une demande à chaque aiguillage par un autre dispositif, soit aller les déclencher manuellement, soit se faire suivre par un centre d'aiguilleurs. Les boîtes de priorité peuvent être basiques, ou avoir des couleurs de priorités. Dans l'ordre croissant : la boîte jaune, pour les gens qui peuvent se la payer, ou dont le métier exige des déplacements rapides ; la boîte rouge, pour les membres les plus importants de la population ; la boîte marron, pour l'armée ; enfin, la boîte noire, pour les généraux et les actionnaires.

**Radar :** détecte les masses volumineuses dans un rayon assez faible autour de la locomotive.

**Détecteur de continuité des rails :** sur le principe du sonar, détecte plusieurs kilomètres à l'avance si le rail n'est pas coupé ; détecte également si le rail est endommagé.

**Adaptateur de largeur de rail :** certaines locomotives très avancées peuvent rouler sur des rails ayant différents écartements.

**Radio :** la radio permet de contacter les autres trains ou les stations avoisinantes. Malheureusement, les radios sont moins puissantes que celles de jadis, et sont très sensibles aux perturbations.

**Railphone :** permet sur le principe du téléphone, en passant par le rail, de communiquer avec un opérateur (souvent le chef de station) dans la station la plus proche.

Egalement : Thermomètre extérieur, anémomètre, indicateur de pression et température (locos à vapeur et nucléaires), réservoir (loco diesel), indicateur de radioactivité (locos nucléaires)...



## B- Armement

**Mitrailleuse légère :** mitrailleuse avant tout anti-personnelle. En général incorporée dans une meurtrière, avec un seul degré de liberté, ou alors sur le pont du navire, pour défendre les boggies ou les accès (portes et sas) des artificier.

**Mitrailleuse lourde :** mitrailleuse étudiée pour traverser les blindages. Plus lente mais bien plus meurtrière que la précédente.

**Canon :** le canon lance un obus, qui subit une force au lancement ; tout l'obus est donc



Une tourelle de 2 canons légers et une autre de 3 canons moyens

réservé à la matière explosive, permettant de faire de lourds dégâts. On distingue trois tailles de canon : légers (50mm), moyens (105mm) et lourds (203 mm). Correspondent trois différents types d'obus et trois différents types de dégâts. Les bâtiments de guerre possèdent souvent des tourelles avec 2 ou 3 canons légers ou moyens. Cela permet un tir régulier, voire un tir en 'rafale'.

**Batterie de missile :** les missiles sont des projectiles autopropulsés ; cela leur permet notamment de rectifier voire changer leur trajectoire entre le tir et l'impact. Traditionnellement utilisés en tant qu'arme sol-air avant la glaciation, la nécessité de toucher des cibles mouvantes parfois très rapide explique leur utilisation dans le monde du rail.

**Torpilles :** les torpilles monorail sont très utilisées pour stopper des fuyards – ou des poursuivants. Elles permettent d'attaquer directement le boggie, point faible des locomotives, voire de faire des dégâts dans le poste de pilotage pour les bâtiments les plus simples. Pour les contrer, une contre torpille ou une décharge électrique dans le rail peuvent suffire, mais il faut réagir vite.