

PAVILLON Noir



2



À FEU ET À SANG



À L'ABORDAGE !

« Alors Morgan et ses gens s'obstinèrent et décidèrent de se bien défendre, quoiqu'il n'y eut guère d'apparence, car les forces espagnoles étaient sans comparaison supérieures aux leurs.

Cet homme qui avait fait la proposition dont nous avons parlé l'exécuta. J'ai dit qu'on avait pris un navire dans la rivière des Épines ; on en fit un brûlot, on remplit le fond de feuillages trempés dans du goudron, qu'on trouve en assez grande quantité dans la ville. Tout le monde y travailla d'une telle force, qu'en huit jours il fut en état de faire effet.

Mais afin de tromper les Espagnols et de déguiser ce navire, on y avait fait des sabords, auxquels on avait posé plusieurs pièces de bois creuses, qui paraissaient comme des canons. De plus, on avait mis sur des bâtons des bonnets, pour y faire paraître beaucoup de monde. Morgan même fit arborer son pavillon d'amiral sur ce vaisseau. Tous les autres étaient bien disposés à se battre.

Le plus grand navire espagnol mouillait au milieu du canal, qui n'est pas fort large ; les deux autres étaient au-dessous de lui. Ce navire que les aventuriers avaient fait en brûlot alla ranger l'amiral des Espagnols sans tirer un coup ; car il n'avait point de canon. L'autre, croyant que c'était un navire plein de monde qui le venait aborder, ne voulut pas tirer non plus qu'il ne fût près. Cependant, le brûlot l'accrocha.

Dom Alonso, s'en apercevant, envoya du monde dedans pour couper les mâts et les Anglais y mirent le feu lorsqu'il fut bien accroché et rempli d'Espagnols. En un moment on vit ces deux vaisseaux en feu, et Dom Alonso n'eut que le temps de se jeter à corps perdu dans sa chaloupe et de se sauver à terre. »

— A. O. CEXMELIN, *LES FLIBUSTIERS DU NOUVEAU MONDE*

CRÉDITS

AUTEUR

Renaud Maroy

CORRECTIONS

Sarah Béranger, Raphaël Bombayl

EQUIPE RÉDACTIONNELLE

La « Brotherhood of the Coast » :

Raphaël Bombayl, Diego Charbonnier, Kéwin Kubryk, Raynald Laprise, Sébastien Maklouf, Renaud Maroy, Christophe Osswald, Philippe Rat, Anael Verdier.

DIRECTION ARTISTIQUE

David Burckle, Damien Coltice

DESIGN

Laura Hoffmann

MISE EN PAGE

Jérôme Cordier

ILLUSTRATIONS

Carole Chaland, David Chapoulet, Franck Drevon, Dan Iorgulescu, Michael Komarck, Simon Labrousse, Laurent Miny, Luisa Preißler, Howard Pyle, Klaus Scherwinski, Christophe Swal, Maxime Teppe, freepik.com.

REMERCIEMENTS

A mon père pour son expertise maritime, historique et scientifique, et la passion de la mer qu'il m'a transmise.

A Bertrand Bailly, Sylvain Cornillon, Kéwin Kubryk, Tristan Lhomme, Anne Vétillard pour leurs idées originales.

A Frantz Valeau et Nicolas Ponchie pour m'avoir montré la magie du jeu de rôle.

A Casus Belli, Backstab et Vox Ludi pour avoir fait connaître Pavillon Noir auprès du public.

Merci à Bertrand Bailly et Sébastien Vinas pour leurs relectures.

Black Book remercie : Florent et Cyrielle pour avoir donné corps à ce projet, Renaud Maroy, Raphaël « Euh encore une ou deux modifs et c'est bon » Bombayl, Elodie pour le soutien et l'intendance, Laurent, Fabrice, Valérie et Cédric (Saint Michel JDR pose), tous les joueurs lyonnais nous ayant accueillis à leurs tables, nos parents et grands parents respectifs pour leur soutien.

TESTEURS DU JEU

Alexandre et Charlie Belle, Frédéric Buchi, Sylvain Cornillon, Sylvain Couret (Le Malgache), Guillaume Delarue (De Vercourt, La Plume), Matthieu Doucet, Véronique Fleury, François Gémise-Fareaux, Kéwin Kubryk (N'Serengi), Laurent Lalanne (Xabi), Christophe et Jérôme Liègre, Mamath, Fabien Maroy, Franck Michaux, Yohann Quéva, Wilfried Richet, Anne Riou (Ange), Nicolas Soret, François Thévenon, Sébastien Vinas, Nicolas Weis, Raphaël Bombayl, Diego Charbonnier, Sébastien Maklouf, Christophe Osswald, Philippe Rat, Anael Verdier et bien sûr tous les internautes qui m'ont fait part de leurs impressions, de leurs encouragements, de leurs critiques.

Merci à Slawick Charlier, Keck Gwenaël, Dominique Lapeyre, Erwan-Trestan Laigle, Laurent Métivier (Babatlo), Gwendoline Pajot,

X. O. de Vorcen et Bernard Maroy pour les corrections de cette éditions spéciales.

A la révolte des pays arabes, qui fait mentir les propos néocolonialistes.

Je dédie ce jeu à tous les auteurs amateurs dont la passion fait revivre la magie du jeu de rôle.

DIRECTEUR DE PUBLICATION - David Burckle

EDITION

Pavillon Noir, deuxième édition, est publiée par :

Black Book Editions, 14, rue Gorge de loup, 69009 Lyon

Dépôt légal : XXXXXXXXXXXX ; ISBN : 978-2-36328-255-2

Imprimé en France en XXXXXXXXXXXX.

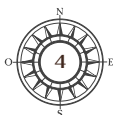
www.black-book-editions.fr

Pavillon Noir est un jeu de Black Book Éditions. ©2016 Black Book Éditions. Tous droits réservés.

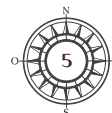


Sommaire

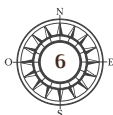
INTRODUCTION	11	La cambuse	31
La harangue du quartier-maître	11	Les ateliers des maîtres	31
CHAPITRE 1 : LE NAVIRE ARCHÉTYPE	12	Les cuisines	31
STRUCTURE DU NAVIRE	13	Artillerie	32
Armature	13	Les canons de chasse	32
Coque	13	Les canons de muraille	32
Gréement	14	Les canons de bordée	32
Les mâts	14	Les canons de fuite	32
Les voiles	14	Équipements divers	32
Types de voiles	15	Le grand cabestan	32
Les manœuvres (cordages)	16	La pompe	34
SALLES ET ÉQUIPEMENTS	17	Les trois feux	34
Cale	17	Les embarcations annexes	34
Les accès à la cale	17	ENTRETIEN DU NAVIRE	35
Le lest	17	Entretien de la coque	35
La salle des ancres	17	Le calfatage	35
La soute	18	La mise en carène	35
La soute aux poudres arrière et le coffre		Réparations	35
aux poudres avant	20	Le processus de réparation	35
La soute aux biscuits	20	Les matières premières et les pièces de rechange	36
Faux-pont	20	Outils et techniques	36
Les accès au faux-pont	20	Le travail du bois	37
Le théâtre	22	La voilerie	37
Cambuse	22	L'entretien des cordages	37
Les réserves	22	Les outils du calfat	37
Sainte-barbe	22	Amélioration du navire	37
La timonerie	22	CHAPITRE 2 : LES LOUPS DE MER	38
Entrepont	24	LA VIE QUOTIDIENNE À BORD	39
Les accès à l'entrepont	24	Le marin	39
Les quartiers de l'équipage et des artilleurs	24	Vêtements	39
Le carré des officiers	26	Le visage et le corps	39
Les couchettes	26	Séquelles de combat	39
Les « bouteilles »	26	Effets personnels	40
Pont	26	Le travail et l'inactivité	40
Les accès au pont	26	Rémunération	40
Le tillac	28	L'équipage et son navire	41
Le bastingage	28	Au temps des flibustiers	41
Les quartiers de l'équipage	29	Chez les pirates	41
La salle des compas	29	L'organisation à bord	41
La salle du conseil	29	Les bordées	41
Les autres couchettes	30	La hiérarchie	42
La salle d'armes	30	Les quarts	42
La chambre et les bouteilles du capitaine	30	la mesure du temps	42
La galerie de poupe	30	Les repas	44
La dunette	30	Sur les navires de guerre et les navires	
Aménagements sur un navire pirate	30	marchands	44
ATELIERS ET SALLES DE TRAVAIL	31	Sur les navires pirates	45



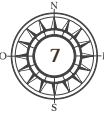
La propreté	45	Le recrutement dans les ports	68
Le navire	45	Jauger les recrues	68
Les hommes	45	Quantité de recrues	68
Les divertissements	46	La « presse » (marine de guerre)	69
Les chants des marins	46	CHAPITRE 3 : EVÉNEMENTS	70
La musique	47	ESCALES	71
Les histoires de marins	47	Le port	71
Le théâtre	48	La situation du port	71
Les beuveries	48	La protection militaire	71
Le pétun et la chique	49	Les quais	71
Les jeux de hasards	49	La ville	71
Les femmes	49	L'ambiance	72
La pêche	50	Le port et les pirates	72
Les lois et la justice à bord	50	Le mouillage	72
Dura lex sed lex	50	Pourquoi mouiller ?	72
Le punitions	51	Le choix du mouillage	73
Les crimes	53	Les dangers du mouillage	73
L'apprentissage et l'entrainement	55	Les occupations de l'équipage au mouillage	74
Apprendre sur le tas	55	Hiverner	74
Des entraînements quotidiens	56	APPROVISIONNEMENT	75
La simulation	56	Dans les ports	75
Les superstitions	57	La cargaison commerciale	75
La dévotion	57	Les réserves	75
Les augures	57	Les avantages et les inconvénients	76
Les mots interdits	57	Sur les navires de prise	76
L'âme du navire	57	Au mouillage	77
Les vaisseaux fantômes	58	Chasse	77
Les parasites et la vermines	58	Pêche	77
À bord	58	Cueillette	78
À terre	59	Trouver de l'eau potable	78
LA NAVIGATION	60	À LA GRÂCE DE DIEU...	79
Le travail du capitaine et du pilote	60	Le rationnement et la famine	79
Faire la route	60	Les causes de la famine	79
Les instruments de navigation	60	Le rationnement	79
Le journal de bord	61	Les effets de la faim et de la soif	79
La signalisation	62	La mort	80
La signalisation côtière	62	Les épidémies	80
La communication entre navires	63	Les causes de la mort	80
L'approche de la terre	63	Le cérémonial	80
Les signes de l'approche de la terre	63	Le souvenir du défunt	80
L'atterrissage	64	Naufrage	81
Les dangers de la navigation côtière	64	CHAPITRE 4 : À L'ABORDAGE	82
Les conditions de navigation	64	FAIRE UNE PRISE	83
Les cartes et les calculs	64	À la recherche d'une proie	83
Le vent	64	Les routes commerciales d'ici...	83
L'allure	65	Et d'ailleurs	83
Louvoyer	65	Voile en vue !	83
Le courant	65	Reconnaissance	83
RECRUTEMENT	66	L'approche	84
Association	66	Le pavillon noir	84
L'équipage de prise (pirates uniquement)	66	La chasse	84
Le recrutement de gré	66		
Le recrutement de force	66		



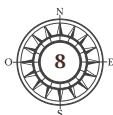
LE COMBAT NAVAL	85		
Le branle-bas de combat	85		
Le branle-bas	85		
La Bordée d'artillerie	85		
Les moucheurs et les grenadiers	85		
Les armes	86		
La harangue	86		
Le sable	86		
Faire parler la poudre	86		
Le canon et le tir	87		
Les différents type de projectiles	88		
Les méthodes de visée	89		
Bord à bord	90		
Prendre un navire en douceur	90		
L'abordage	90		
Au coeur du combat	90		
Les artilleurs	90		
Les gabiers	90		
Le capitaine	92		
Les artisans et les chirurgiens	92		
MAÎTRES DU NAVIRE	93		
Le sort de l'équipage vaincu	93		
Le recrutement	93		
Les jeux et les exécutions	94		
Le sort du navire capturé	94		
Garder le navire	94		
Détruire une prise ou s'en débarrasser	95		
Inventaire du butin et réapprovisionnement	95		
L'ATTAQUE DES VILLES À L'ÉPOQUE DE LA FLIBUSTE	96		
Prendre un guide	96		
Passer par la terre	96		
Les canots	97		
Embuscades	97		
Venir par la mer	97		
Les défenses	97		
Les forts	97		
Les protections des villes	98		
La ville tombe	98		
La reddition	98		
Le pillage	98		
La « gêne »	99		
La rançon	99		
CHAPITRE 5 : TRAITES DE RÉPUTATION	100		
ACQUÉRIR DES TRAITES DE RÉPUTATION	101		
TRAITES DE RÉPUTATION GÉNÉRAUX	102		
Combat	102		
Arme et dague	102		
Chance du héros	102		
Coups enragés	102		
Des pieds et des mains	103		
Deux armes	103		
Dur à cuire	104		
Furie	104		
Sans une égratignure	104		
Personnel	105		
Cible insaisissable	105		
Destinée	105		
Étoffe des héros (L')	105		
Haïne	105		
Héros populaire	106		
Homme de l'art	106		
Inhibition de la vermine	106		
Intimidation	106		
Obéissance	108		
Poste de commandement	108		
Ressources du démon	108		
Terreur du bord	109		
Un lapin !	109		
Groupe	109		
Au nom de tous	109		
Chance des héros	109		
Équipage endurci	110		
Inébranlable	110		
Rage communicative	110		
TRAITES DE RÉPUTATION DE POSTE	111		
Cambusier/Coq	111		
Ami de tous	111		
Contact facile	111		
Doigts de fée	111		
Mauvaise nourriture	111		
Cannonier	111		
Maître de la canonnade	111		
Passoire	112		
Poudre va parler (La)	112		
Tir à coup sûr	112		
Capitaine	112		
Âme du navire	112		
Diable en personne	112		
Empathie avec le navire	112		
Galvaniser les troupes	113		
Maître du combat	113		
Chef de pièce	113		
Combattant légendaire	113		
Dur de dur	113		
Tir de génie	113		
Chirurgien	113		
Ange gardien	113		
Guérisseur	113		
Mains dans le sang (Les)	114		
Médecin des tropiques	114		
Rempart de nos corps	114		
Gabier	115		
Bonne étoile	115		
Combattant légendaire	115		
Pied marin	115		
Maître canonier	115		



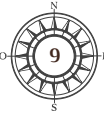
Maître de la recharge	115	Combat	126
Passoire	115	Habilité (terriens)	126
Terreur des bleus	115	Manoeuvres (marins)	126
Tir de génie	115	Recharge	127
Maître d'équipage	115	Ruse	127
Coup assommant	115	Tir	127
Maître des manoeuvres en catastrophe	116	Niveau des Compétences de groupe	127
Passoire	116	Tests d'Actions de groupe	128
Regard de la raison	116	Efficacité	128
Maîtres charpentier, voilier et calfat	116	Facilité	129
Dur de dur	116	Système d'Actions de groupe	130
Navire de rêve	116	Le temps de l'action	130
Veille au grain	116	Le groupe et les PJ	130
Mousse	116	Initiative et nombre d'Actions par Tour	130
Assoiffé de connaissance	116	Tests d'opposition	130
Innocence incarné (L')	117	Modificateurs de circonstances	131
Oreilles qui traînent (Les)	117	Modificateur de Réussite	
Pilote	117	(optionnel... ou presque !)	131
Petits papiers	117	Actions combinées	131
Rhumatismes annonciateurs	117	Exemples de compétences de groupe	132
Sens des rochers	117	TABLES D'ACTIONS DE GROUPE	134
Quartier-maître	117	Actions numériques	134
Conseils de dernière minute	117	Table des mesures et des valeurs	134
Découvreur de talents	118	Utilisation de la table	135
En quelques mots	118	Cas particuliers	136
Maître du subterfuge	118	Actions non numériques	136
Second	118	Table des Actions non numériques	136
Maître de la manoeuvre	118	Choix des unités de temps	137
Passoire	118	EXEMPLES D'ACTIONS DE GROUPE	139
Poudre va parler (La)	119	Artillerie	139
Rhumatismes annonciateurs	119	Canonnade	139
Simple matelot/ Servant de pièce	119	Déplacer des canons/embarquer	
Dur de dur	119	de la marchandise	141
Vigie	119	Recharger les canons	141
Discerner les détails	119	Tir de génie	142
Sixième sens	119	Combat	142
Tireur légendaire	119	Combat au corps au corps	142
CHAPITRE 6 : RÈGLES D'ACTION DE GROUPE	120	Réveil	143
INTRODUCTION AUX ACTIONS DE GROUPE	121	Tir (mousqueterie ou autres)	143
Deux approches différentes	121	Tir de grenades	143
L'approche « cinématique »	121	Habilité/Manoeuvre (à terre)	144
L'approche « ludique »	121	Acrobatie, saut	144
Utiliser les Actions de groupe au cours de la partie	122	Course poursuite	144
Un nouveau personnage : l'équipage	122	Entrée fracassante en combat	144
Des postes essentiels	123	Escalade	144
Commandement et compétences de groupe	123	Esquive	144
Le travail du maître de jeu	123	Manoeuvres (en mer)	145
Les décisions de joueurs	124	Abordage accidentel	145
PRINCIPES DE BASE	126	Abordage de combat naval	145
Les Compétences de groupe	126	Arrêt : mettre en panne	145
Artillerie	126	Branle-bas de combat !	145
		Danger : récifs droit devant !	145
		Entrée au port	146
		Installer les filets d'abordage	146



Mouillage	146	Mélanger des groupes	161
Poursuite : réglage de voiles	146	Créer des sous-groupes	161
Prendre un navire en remorque	148	Optimiser l'efficacité d'un sous-groupe	161
Réduire/Augmenter la toile	148	Le moral	162
Se mettre à couple	149	Test de moral	162
Tenue dans le gros temps	149	Perte dans le commandement	162
Virement de bord	150	La popularité	163
Ruse	150	CHAPITRE 7 : RÈGLES TACTIQUES	164
Attaque à la faveur de la nuit	150	COMBAT DE GROUPE	165
Collecte d'information	151	Le contexte	165
Déplacement silencieux	151	Les raisons	165
Embuscade	151	Le temps	165
Faire tenir leur langue à des soiffards !	151	Le lieu	166
Infiltration dans un groupe	151	Les acteurs	166
Maquiller un navire	151	Au coeur du combat	167
Se faire passer pour d'autres, cacher son nombre	151	Système	167
EXEMPLES D' ACTIONS DE MEMBRES ESSENTIELS	152	Résolution d'une attaque de groupe	167
Navigation (capitaine/pilote)	152	Actions combinées	169
Cyclone	152	Modificateurs de circonstances	169
Hauts-fonds	152	Tirs de mousqueterie dans la mêlée	169
Longue traversée	153	COMBAT NAVAL	170
Poursuite à l'échelle des Caraïbes	153	Les bases	170
Savoir si un mouillage sera bon pour la nuit	153	Unité de temps	170
Tempête	153	Unité de distance	170
Trouver un bon mouillage	153	Préparation du combat naval	170
Réparations et constructions (artisans)	153	Description et croquis	171
Amélioration de navire	153	Les éléments essentiels	171
Construction de fortin	155	Le vent et la mer	172
Construction de navire	155	Les côtes	173
Réparations complètes	155	Estimation du terrain en combat naval	174
Réparations de fortune	156	Les navires	174
Soins de groupe (chirurgien)	156	Les personnages	177
Contraction de maladie	156	Déroulement du tour	177
Hommes empoisonnés	156	1. Description de la configuration du combat	177
Nombre de blessés soignés après un combat	156	2. Initiative	177
Propagation de maladie épidémique	157	3. Tactique	177
Vigie et moucheurs	157	4. Résolution	178
Grenadier	157	5. Action des PJ	179
Moucheur	157	6. (et retour à 1.) Nouvelle configuration	179
Récifs	157	UTILISER UN PLAN POUR LE COMBAT NAVAL	
Sentinelle	157	(OPTIONNEL)	180
Voile en vue !	157	Que tracer sur le plan ?	180
GESTION DE L'ÉQUIPAGE	158	Échelle	180
Le recrutement	158	Mesures	180
Recrutement des PJ dans un nouvel équipage	158	Côtes	181
Recruter pour un poste précis (dans un port)	158	Relief immergé	181
Évaluer les qualités d'un marin (sur une prise)	159	Le vent	181
Convaincre des marins de se joindre aux pirates (sur une prise)	160	La mer	181
Expérience de l'équipage	160	Les forces en présence	182
Progression des membres essentiels et des officiers	160	Au cours du combat	182
Progression des compétences de groupe	160	CONSEILS TACTIQUES	183
Gestion des groupes	161	Avantage de position	183



Altitude	183	État de la coque	197
Protection	183	Artillerie	197
Avantage du vent	183	Équipage	200
Récifs	183	DESCRIPTION DES NAVIRES	202
Manœuvrabilité et voilure	184	Description d'un navire	202
Prendre le vent	184	Ajustements en fonction des époques	203
Tactiques de tir	184	Les navires	204
Tir en poupe	184	Barge ou chaland	204
Batteries terrestres	184	Barque ou Pinque, ou Polacre	205
Ligne de tir	184	Berckois	205
Pièces de chasse	185	Bisquine	206
Artillerie et abordage	185	Brick	206
Canons de lognue portée	186	Brigantin	207
Artillerie et gîte	186	Catalane	208
Dispersion	186	Chaloupe	208
Croupiat	186	Chasse-marée	209
Subterfuges	186	Chebec	210
Cacher ses effectifs réels	186	Corvette, ou « Sloop of war »	211
Faux pavillons de nationalité	186	Cotre	211
Embuscades à terre	187	Deux-ponts trois-mâts barque	212
Embuscades en mer	187	Deux-ponts trois-mâts carré	213
Attaque de nuit	187	Dundee ou Gabare	214
Dissimuler sabords et canons	187	Felouque	214
Espionnage	188	Flibot	215
Quelques tactiques spéciales	188	Flûte	215
Brûlot	188	Frégate trois-mâts barque	216
Barils de poudre piégés	188	Frégate trois-mâts carré	216
Mettre le feu à la sainte-barbe	188	Galéasse	217
Feu grégeois	188	Galère royale	218
Filets d'abordage	189	Galion	218
Tactiques de groupe	189	Galiotte (petite galère)	219
Ne pas baisser sa garde	189	Goélette Balaou	220
Couper les branches mortes	189	Goélette Franche, dite aussi Pilote ou Patache	220
Sacrifice	189	Goélette à Hunier, dite Schooner	221
CHAPITRE 8 : LES NAVIRES	190	Hourque	221
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES	191	Lougre	222
Informations générales	191	Marchand	222
Réserves	192	Petit Prao ou Pirogue	223
Charge	192	Poon de Hollande	224
Encombrement et carénage (optionnel)	192	Prao caraïbe	224
Possessions	193	Sloop, dit aussi Cheloup	225
Localisations et niveaux de dommages	194	Tartane	225
Points de structure	194	Trois mâts goélette	226
États de localisations	194	Trois-ponts	227
Dommmages reçus	195	GLOSSAIRE	228
Réparations	195	LE NAVIRE	232
Pertes dans l'équipage	195	L'ÉQUIPAGE	234
Mâture	195		
État général de la mâture	195		
Voilure	196		
Manœuvrabilité	196		
Variations des qualités nautiques (optionnel)	197		
Coque	197		



PAVILLON NOIR, LA GAMME

Pavillon Noir : La révolte est le premier volet du livre de base de Pavillon Noir. Ce livre est centré sur le personnage pirate (mode de vie, courants de pensée, contexte géopolitique, historique et économique) et sur la société qu'il combat dans le Nouveau Monde.

Le second volet du livre de base, Pavillon Noir : À feu et à sang, présente en détail la vie à bord des navires (organisation de l'équipage, vie quotidienne et atmosphère à bord des navires) ainsi que les règles permettant de gérer l'équipage en tant que groupe, afin de vous immerger plus en profondeur dans cet univers de bruit, de panache et de fureur.

Ces deux livres vous seront nécessaires pour jouer des aventures de pirates, de flibustiers ou de corsaires, mais La Révolte devrait vous suffire tant que les personnages de vos joueurs restent à terre, pour par exemple jouer des scénarios d'intrigue ou de cape et d'épée.

Deux autres suppléments de règles et de contexte vous permettront d'enrichir vos parties. Les aventures de cape et d'épée pourront bénéficier de L'Art de l'Escrime, qui décrit en détail cet art martial, si populaire en Europe, mais aussi sur les navires des pirates et de leurs adversaires. Enfin, vous pourrez colorer vos parties de surnaturel tout en respectant les religions et sans faire aucune entorse à l'histoire avec Entre ciel et terre, qui décrit les peuples présents dans le Nouveau Monde et leurs religions, ainsi que les pouvoirs accordés par les divinités à leur prêtres... mystère et frissons garantis !

Une campagne complète vous est également proposée, livrée dans un ouvrage à part : Le Hollandais Volant. En huit scénarios complets, elle propose une grande fresque épique à travers les Caraïbes à la poursuite d'un véritable mythe.



PAVILLON NOIR, LE JEU DE RÔLE

Jeu « historique-réaliste », *Pavillon Noir* n'en est pas moins un jeu épique, dans la plus pure tradition des romans et des films de cape et d'épée. Les actions d'éclat de quelques héros intrépides pourront donner naissance à une véritable légende, que les conteurs des générations futures narreront avec crainte et respect... N'avez-vous jamais rêvé de passer à l'abordage d'un galion espagnol en vous balançant au bout d'une drisse, fauchant les têtes au passage ? De vous battre en duel au lever du soleil, pour montrer à votre arrogant adversaire toute l'étendue de votre science de l'escrime et la supériorité mortelle de vos bottes les plus secrètes ? De partir à la découverte de rivages lointains et de pays mystérieux, où, dit-on, dorment les trésors les plus fabuleux ?

Tout cela devient possible grâce à *Pavillon Noir*, et voici l'univers des pirates qui s'ouvre à vous, dans toutes ses dimensions, tant historiques qu'imaginaires. Selon vos préférences, vous pourrez ainsi partir à l'aventure dans un univers coloré et flamboyant, à l'image du mythe véhiculé par le cinéma. Vous pouvez aussi vous orienter vers une vision plus proche de la réalité historique, où le rire et les rêves se mêlent à la rage et au désespoir. En effet, les pirates évoluaient dans un monde intrinsèquement violent, qui leur apparaissait profondément injuste et dont ils étaient souvent exclus. Grotesques par leurs manières et leur inculture, ils étaient aussi attachants, à cause de leur amour de la liberté.

À vous également de situer vos aventures par rapport aux événements historiques réels. Vous pouvez par exemple revivre quelques-uns des grands moments de l'aventure pirate et rencontrer des capitaines célèbres, ou au contraire vous immiscer dans les recoins sombres et inconnus de l'histoire, ces zones d'ombre que les chroniqueurs de l'époque ne nous ont pas transmises. Rien ne vous empêche non plus de créer des aventures décalées, voire même totalement uchroniques ! Vous êtes également libre de jouer dans un monde de votre composition, ou issu d'un autre jeu de rôle. *Pavillon Noir* vous décrit certes la vie des pirates avec précision, mais tout cela doit rester une aide, une source d'inspiration et non un frein à votre imagination. C'est votre jeu désormais...

Enfin, bien que la mer et les navires soient au cœur de *Pavillon Noir*, il est également possible d'utiliser ce jeu de rôle pour mettre en scène des aventures de cape et d'épée, à base de mousquetaires ou d'intrigues de cour. De même, pourquoi se limiter au monde des pirates ? Rien ne vous empêche d'explorer d'autres horizons, et de partir en mission sur un navire de guerre au service du Roy, ou encore de prendre part aux aventures d'une expédition à la recherche de territoires inconnus...

Introduction

Hardi, matelot !

Voici le second volume des règles de *Pavillon Noir*. Après avoir découvert la vie et la légende des seigneurs des mers dans *La révolte*, embarquez sur leurs fiers vaisseaux pour relever de nouveaux défis.

À feu et à sang vous fournit tous les éléments nécessaires à vos aventures maritimes : visite guidée d'un navire type, vie quotidienne des marins, description détaillée de plus d'une trentaine de bâtiments différents, sans oublier la présentation complète de l'atmosphère angoissante des combats navals...

Des règles optionnelles d'actions de groupe vous permettront de gérer de manière simple et efficace les combats de masse, les actions épiques de votre équipage et les affrontements sur mer : canonnade, abordage, tactiques spéciales...

Un système de Traits de réputation offrira à votre personnage l'occasion de marcher sur les traces des figures emblématiques de la piraterie.

LA HARANGUE DU QUARTIER-MAÎTRE

« Nous venons de vous combattre, mais nous sommes frères. Nous vous avons combattu pour votre propre liberté, matelots. Si vous désirez courir les mers librement, sans connaître d'autre maître que vous-même, ralliez-vous sous le pavillon noir. Que vous soyez Français, Anglais, Hollandais, Espagnols, Nègres ou Indiens, esclaves ou libres, vous êtes nos frères. Si vos chaînes vous plaisent, libre à vous de les garder et de retourner servir les puissants qui vous méprisent et à qui votre mort sera indifférente. Pourquoi regardez-vous notre pavillon avec appréhension, sa couleur vous effraie-t-elle ? Elle ne le doit pas, car seuls doivent trembler ceux qui méritent notre colère.

Noir est notre pavillon, et voici pourquoi, mes frères : noire est l'âme des seigneurs pour qui le peuple n'est que chair à canon. Noirs sont les complots qu'ils ourdissent les uns contre les autres et dont la seule véritable victime est le peuple. Noire est l'Église qui maintient le peuple dans l'ignorance et la terreur, en déclarant les rois bouchers de droit divin. Noires sont les souffrances des marins qui meurent sous le fouet s'ils osent regarder leur liberté en face.

Noire sera notre vengeance, lorsque nous deviendrons plus puissants que les puissants. Noire est le canon, notre voix et notre bras. Noire est la terreur du puissant livré à la mer-

ci de ceux qu'il a opprimés. Si Dieu ne nous veut pas vainqueurs, alors le deviendrons-nous par nous-mêmes, grisés par la beauté de la liberté que chaque jour nous embrassons. Si un jour un capitaine prend des allures de seigneur, il aura tout le temps de méditer son méfait, seul sur une île déserte, loin des compagnons qu'il a lui-même abandonnés. Les prétendus rois de droit divin ne sont autres que des malandrins à qui la chance a souri et permis de construire un royaume. Si notre flotte devient plus forte que celle du Roy de France, alors celui-ci nous traitera comme les autres puissants. La seule différence viendra de sa nature de tyran, ce que jamais nous ne serons.

Bienvenue parmi les descendants des Frères de la Côte, à un contre cent, à un contre mille, nous vaincrons, car la liberté est notre alliée et la fraternité notre devoir. Si nous devons mourir demain, nous mourrons l'âme en paix, car si courte qu'aura été notre vie, nous, au moins, aurons vécu ! »

« *Pavillon Noir – À feu et à sang* » fait suite à « *Pavillon Noir – La révolte* ». Dans le premier livre, vous avez découvert l'univers de jeu de *Pavillon Noir*, ainsi que les règles de base. Ce second volume vous permettra d'aller plus loin encore. Vous trouverez ici toutes les informations nécessaires pour mettre en scène les aventures maritimes de vos personnages préférés : visite de l'intérieur d'un navire type, présentation de la vie quotidienne à bord, caractéristiques des navires de l'époque, gestion de l'équipage...

Les règles de base se voient désormais enrichies d'un système optionnel d'actions de groupe. Vous pourrez ainsi lancer votre équipage à l'abordage, qu'il compte 10 ou 1000 membres ! Ces règles sont aussi là pour vous aider à gérer les capacités de votre équipage, comme s'il s'agissait d'un véritable personnage.

Évidemment, nous vous proposons aussi des règles de combat naval, vous permettant ainsi de gérer de manière simple les manœuvres nautiques et les affrontements entre navires, tout en vous offrant de nombreuses possibilités tactiques.

Le moment de faire parler la poudre et les sabres d'abordage est venu, moussaillon... Branle-bas de combat !





LE NAVIRE ARCHÉTYPE

« Nous étions dans le vaisseau Saint-Jean, qui appartenait à messieurs de la Compagnie Occidentale, commandé par le capitaine Vincent Tillaye. Nous allâmes joindre le chevalier de Sourdis, qui commandait, pour le roi, le navire dit l'Hermine, monté de trente-six pièces de canon, avec ordre d'escorter plusieurs vaisseaux de la Compagnie qui allaient en divers endroits, les uns au Sénégal, en Afrique et aux Antilles de l'Amérique, les autres vers la Terre-Neuve.

Tous ces vaisseaux s'étaient joints aux nôtres de peur d'être attaqués par quatre frégates anglaises, qu'on avait vu croiser peu de jours auparavant. Quelques navires hollandais qui craignaient la même chose, parce qu'ils étaient en guerre aussi bien que nous avec les Anglais, en firent autant, après en avoir demandé la permission à M. de Sourdis ; et notre flotte, alors composée de quarante vaisseaux ou environ, fit voile le long de la côte de France. »

— A. O. CEXMELIN, *LES FLIBUSTIERS DU NOUVEAU MONDE*

CHAPITRE



1

Structure du navire

Comment parler de marins – ou de pirates ! – sans évoquer les navires ? Ces fiers vaisseaux ne sont pas seulement des moyens de transport, ce sont aussi des lieux de vie et d'aventure. De ce fait, les navires seront bien souvent au centre des préoccupations des personnages-joueurs.

Les marins sont attachés à leur navire comme à une véritable personne, et vont jusqu'à lui prêter une personnalité et une âme propre. Merveilles d'architecture et d'ingénierie navale, les navires des XVII^e et XVIII^e siècles évoquent des termes poétiques, piochés ici et là au fil des romans d'aventure ou des films de pirates : grand mât, sabords, sainte-barbe, gouvernail... Pourtant, qu'il est difficile de distinguer le mât de misaine du mât d'artimon ! Pour vous aider à mettre en scène cet élément capital de vos campagnes et à planter le décor, voici donc la description complète d'un navire type, de la poupe à la proue, et de la cale au sommet de son mât le plus haut... Plus loin dans ce chapitre, vous trouverez également la présentation de la vie à bord et les divers travaux nécessaires à l'entretien du navire.

Tout le monde sur le pont, et larguez les amarres !

Note : vous retrouverez l'ensemble des termes techniques dans le glossaire, page 228.

ARMATURE

Le navire est construit autour d'une armature composée de plusieurs grandes pièces de bois :

La quille forme la colonne vertébrale du navire. Cette imposante poutre de bois, divisée en plusieurs morceaux sur les plus grands vaisseaux, est la partie la plus basse de la structure, celle qui touche le fond en premier et évite la dérive du navire. Lorsque la quille est pourrie, le navire menace à chaque instant de se casser en deux (ce qui peut aussi arriver lorsqu'on le met à l'eau trop violemment, et que la proue touche l'eau en premier).

De la quille partent **les couples**, qui ressemblent aux côtes d'une gigantesque cage thoracique et donnent à la coque sa forme et sa solidité. Les extrémités des couples, situées de part et d'autre du navire, sont reliées par de grosses pièces de bois horizontales, **les baux**, sur lesquels sont clouées les planches qui forment le pont.

Ouvrant la vague à l'avant du navire, **l'étrave** est une poutre de bois qui part de la quille. Par extension, on appelle aussi « étrave » la coque située autour de cette pièce. L'étrave peut être bombée, afin de porter des charges, ce qui offre l'avantage d'éviter « d'enfourner », c'est-à-dire

de plonger dans la vague. Au contraire, une étrave fine fend plus facilement la vague au près. Lorsque deux navires s'abordent, ils évitent de se heurter de front, afin de ne pas endommager leurs étraves. Une telle avarie ralentit considérablement le bâtiment et risque de lui faire prendre l'eau. Sur les galères, l'étrave est parfois pourvue d'un éperon, pour perfo- rer la coque ennemie à pleine vitesse.

Situé à l'arrière de la coque, **l'étambot**, pièce verticale, a pour fonction de renforcer la poupe du navire, que les règles de construction rendent fragile.

RESSOURCES DE BOIS

L'Angleterre est sur le point de manquer de bois pour construire ses flottes. La Hollande envoie des mercenaires pour incendier les forêts spécialement choisies par les architectes navals anglais, ce qui les forcera à importer du bois d'Écosse à grands frais. Nos mercenaires doivent d'abord s'infiltrer dans l'amirauté anglaise pour découvrir les forêts stratégiques.

COQUE

La coque du navire est formée de longues planches de bois, parfois épaisses de 40 à 50 centimètres, et formant le « bordé ». Clouées horizontalement sur les couples verticaux, ces planches épousent les courbes esquissées par l'armature du navire. Lors de la construction, cette forme leur est donnée en les forçant dans cette position, tout en les baignant dans de la vapeur d'eau afin de leur donner de la flexibilité. La tâche la plus délicate consiste alors à joindre le bordé des deux côtés de la coque au niveau de l'étrave, où la courbure est très forte.

Quand la coque est percée de trous de boulets après un combat, le bordé endommagé doit être rapidement remplacé. Si, par malheur, les couples eux-mêmes sont endommagés, c'est la structure tout entière du navire qui se trouve dangereusement fragilisée. Opération aussi délicate qu'indispensable, il faut alors parvenir à remplacer l'une de ces pièces sans désosser toute la coque.

La partie immergée de la coque est appelée « œuvres vives ». L'étanchéité de la coque est contrôlée régulièrement par l'un des maîtres artisans du bord, le calfat. Tous les dommages touchant les œuvres vives peuvent avoir des conséquences désastreuses, et nécessitent des réparations immédiates. Par opposition, les « œuvres mortes » désignent la partie émergée de la coque.

GRÉEMENT

Le gréement d'un navire est composé de la mâture, des voiles et de l'ensemble des « manœuvres » (terme désignant les cordages, filins et autres câbles).

LES MÂTS

Un navire comprend entre un et quatre mâts.

Le mât de beaupré, à l'avant du navire, part de l'étrave avec une inclinaison de 45 degrés. Présent sur tous les grands navires, ce mât permet d'augmenter la surface de voilure. Le beaupré n'est jamais compté au nombre des mâts lorsqu'il s'agit de désigner un navire. Un navire comportant quatre mâts est donc... un « trois-mâts ».

Le mât de misaine est le mât vertical le plus à l'avant du navire.

Le grand mât est le plus haut mât du navire. Il est situé au milieu quand le navire en comporte trois.

Le mât d'artimon est le plus petit des trois mâts. C'est le mât situé le plus près de la poupe du navire. Lorsque le mât d'artimon est très sur l'arrière et porte des voiles de petite taille, il est appelé « mât de tape-cul ».

BRICK OU GOÉLETTE ?

Le brick est un navire possédant deux mâts dont le plus grand est celui de devant. On appelle alors le mât avant le grand mât et le mât arrière le mât d'artimon. Les goélettes ont aussi deux mâts, mais le mât de devant, appelé mât de misaine, est plus court que celui de derrière, appelé grand mât. A l'époque des pirates, brick et goélette sont avant tout distinguées par leurs types voiles : principalement auriques pour la goélette et carrées pour le brick.

Les mâts supportent de longues pièces de bois horizontales, **les vergues**, auxquelles sont fixées les voiles. Celles-ci sont appelées cornes pour les voiles auriques et **antennes** pour les voiles latines. Le mât d'artimon porte une longue pièce de bois, **la bôme**, placée dans l'axe du navire et dépassant souvent l'étambot. À hauteur des vergues se trouvent des petites plates-formes, **les hunes**, auxquelles on accède par le trou du chat. On passe des hunes aux vergues en passant par **les gambes de revers**. Le mât de misaine porte la « petite hune », occupée par les vigies du navire, et le grand mât supporte la « grande hune ».

QUÊTE

Un mât possède de la quête lorsqu'il est penché vers l'arrière. Les mâts d'artimon possèdent souvent une forte quête, pour que le navire enfourne moins au grand largue dans la vague. La quête soulage aussi le mât au grand largue, car le vent le pousse alors vers le haut.

LES VOILES

Sur un navire, le nom de chaque voile dépend de son type, du mât qui la porte et de sa place sur ce mât :

Sous le beaupré, on trouve souvent des voiles carrées : la « civadière » et, devant elle, la « contre-civadière ». A l'extrémité du beaupré est gréé un petit mât vertical, le « mâtèreau de beaupré », qui porte le « hunier de beaupré » et le « perroquet de beaupré ». Ce système est remplacé au XVIII^e siècle par le « foc », voile triangulaire portée par un fin câble, la « draille », tendue le long de l'étau entre l'extrémité du beaupré et le mât de misaine. Sur les plus grands navires, on trouve, de l'avant vers l'arrière, le « grand foc », le « clinfoc », le « foc volant » au-dessus des autres, le « petit foc » et la « trinquette », fixée directement sur l'étrave.

Le mât de misaine porte, en allant de la plus basse voile à la plus haute, la « misaine », le « petit hunier », le « petit perroquet », la « petite perruche » et le « petit cacatois » (si, bien sûr, le mât comporte autant de voiles). Aux allures portantes – lorsque le vent vient de l'arrière –, on peut aussi rajouter des « bonnettes » au bout des voiles carrées, auriques et au tiers, afin d'en augmenter encore la surface. Ces bonnettes portent le nom des voiles qu'elles prolongent : bonnettes de misaine, bonnettes de petit hunier, etc. Les voiles les plus hautes sont rarement agrandies par des bonnettes, car leur accès est plus difficile. Par tout petit temps, le « petit cacatois volant », voile triangulaire, peut-être tendu entre la flèche du mât – sa pointe – et les extrémités de la plus haute vergue. Lorsque le petit cacatois volant est séparé verticalement en deux voiles triangulaires, il est dit « nid de pigeon ».

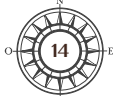
Entre le mât de misaine et le grand mât sont tendues les voiles d'étau, qui sont, de bas en haut : la « pouillouse », la « voile d'étau de hune », la « contre-voile d'étau » et la « voile d'étau de perroquet ».

Le grand mât porte, de bas en haut, la « grand-voile », le « grand-hunier », le « perroquet », la « perruche » et le « cacatois ». La grand-voile et le grand-hunier, s'ils sont « carrés », peuvent être agrandis par des « bonnettes » (bonnettes de grand-voile ou de grand-hunier) et complétés par le « cacatois volant ».

Entre le grand mât et le mât d'artimon sont tendus, de bas en haut, le « foc d'artimon » et le « diabolin ».

Le mât d'artimon porte, toujours de la plus basse voile à la plus haute, la « brigantine » (aurique ou latine, mais jamais carrée), le « perroquet de fougue » et la « perruche de fougue ». On ne met pas de bonnettes sur les voiles du mât d'artimon.

Seuls les plus gros navires – ou les navires les plus toilés – porteront toutes les sortes de voiles. Celles-ci donnent aussi leur nom aux tronçons de mâts ainsi



qu'aux vergues qui les supportent : « mât de misaine », « mât de petit hunier », « mât de perroquet », « vergue de grand-voile », etc.

TYPES DE VOILES

Les Européens utilisent six types de voiles. Chacune d'elles a ses particularités et ses faiblesses. Un navire, voire un mât, peut porter différents types de voiles simultanément. Il est fréquent de trouver des hautes voiles carrées associées avec des voiles auriques ou latines.

Ajouter un accent circonflexe à « Mat » dans l'illustration de la voile latine.

Les voiles latines sont simples de construction et nécessitent peu de manœuvres pour être réglées. Elles bénéficient d'un excellent rendement sous toutes les allures et permettent un virement de bord en une trentaine de secondes. Ces avantages ont tout de même leurs revers. Elles sont globalement difficiles à manœuvrer, d'où l'adage méditerranéen « si tu ne me connais pas, ne me touche pas ». En particulier, la prise de ris est longue, et est même périlleuse à moins de disposer d'un équipage parfaitement entraîné. De plus, on ne peut porter qu'une seule voile latine par mât. Par ailleurs, ce type de voile nécessite une très grande qualité de matériaux (pour la construction des mâts et des antennes et la confection des voiles). De ce fait, on en trouve très peu en dehors de la Méditerranée.

Les voiles auriques sont les plus récentes (fin du XVIIe siècle) et les plus faciles à manœuvrer. Le virement de bord sous gréement aurique ne nécessite que la manœuvre de la barre, le vent faisant lui-même tourner la voile. Elles ont un rendement impressionnant au large, qui est leur allure favorite. Mais comme pour les voiles latines, un mât ne peut en porter qu'une seule à la fois. Elles sont de plus très fragiles.

Les voiles au tiers ne se mélangent pas aux autres voiles. Elles sont intermédiaires entre les voiles auriques et les voiles carrées. Équilibrées sous toutes les allures, elles permettent de porter une quantité de toile impressionnante tout en permettant une bonne remontée au vent. Les manœuvres, et en particulier les prises de ris, sont plus longues que sur les voiles latines. Elles restent sans danger car elles sont effectuées depuis le pont. De plus, les vergues sont affalées sur le pont pour opérer le changement de toile. La voile au tiers portée par le mât de tape-cul est appelée tape-cul.

Les voiles carrées ont un rendement au près exécrable, mais correct sous les autres allures. Elles nécessitent des connaissances nautiques pointues pour être manœuvrées, mais permettent d'effectuer des manœuvres très précises. Leurs principaux défauts sont la durée des manœuvres et leur incapacité à virer vent debout au près en l'absence



de foc. On doit donc virer lof pour lof, ce qui fait perdre au vent.

Les voiles d'étai sont hissées le long des étais des différents mâts, c'est-à-dire entre deux mâts. On ne se sert de ces voiles qu'au près et par petit temps.

Les focs sont des voiles triangulaires qui n'apparaissent qu'à la fin du XVIIe siècle. Le foc est hissé le long d'un étai ou bas étai du mât de misaine. Lorsque le navire comporte un beaupré et un grand foc, le foc est donc fixé entre le haut du mât de misaine et le bout du beaupré. Les focs sont très efficaces au près, car très proches dans leur fonctionnement des voiles latines. Comme avec ces dernières, on peut virer très facilement de bord.

« METTRE EN PANNE »

Pour arrêter un gréement à voiles carrées – cela est également possible sur un gréement à voiles au tiers ou latines –, un second doit faire mettre en panne. Cela consiste à carguer les voiles hautes et basses, puis à masquer le grand hunier – c'est-à-dire le border à contre – comme pour faire reculer le navire. Son action compense ainsi celle des deux autres huniers, si bien que le navire reste sur place. Cette manoeuvre fréquente est plus facile à réaliser si les voiles autres que les huniers sont carguées.

LES MANŒUVRES (CORDAGES)

Pour parler des cordages, les marins emploient le terme de « manoeuvres », le mot cordage étant proscrit à bord, car son évocation porte malheur. Celles-ci sont beaucoup trop nombreuses pour être toutes détaillées dans ces pages mais voici quelques-unes des fonctions importantes qu'elles peuvent remplir :

Régler les voiles. Les voiles doivent être hissées ou afalées selon la quantité de voilure nécessaire à l'allure du navire. Elles doivent aussi être orientées selon la direction du vent. Les « drisses » servent à hisser les voiles. Les « bras de vergues » règlent l'orientation de celles-ci. Les « écoutes » servent à les border. Les « bosses de cargue »

permettent de ramener les voiles carrées contre la vergue afin de les « ferler » (attacher).

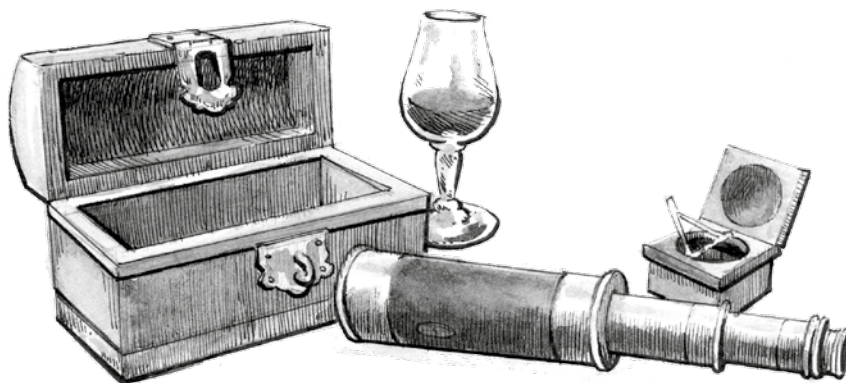
Maintenir les mâts en place. Les mâts sont tenus verticaux par les « haubans » sur les côtés, « l'étai » à l'avant, le « pataras » à l'arrière. Entre les haubans sont fixés des « enfléchures » horizontales sur les gréements carrés et auriques, utilisées par les marins comme échelles de corde pour accéder aux hautes voiles. Sur les gréements au tiers, on descend les vergues sur le pont plutôt que de monter dans la mâture, et sur les gréements latins, les matelots d'en haut montent le long de l'antenne.

Mouiller ou lever l'ancre. Le câble d'ancre relie l'ancre au navire. Il est beaucoup plus lourd que l'ancre elle-même, car très long, et parfois gros comme un corps d'homme sur les plus grands navires.

LES NŒUDS

Il existe une centaine de nœuds différents utilisés sur un navire. Chaque nœud a ses propriétés de forme, de résistance à la tension, de facilité à être dénoué. Il s'adapte à certains usages et interdit certains autres. Chaque nœud a sa fonction particulière :

- Raccourcir les cordages trop longs sans avoir à les couper. On utilise le nœud de jambe de chien.
- Faire une anse sur un cordage. Au bout d'un cordage, le nœud de chaise est très approprié car il ne lâche jamais et peut se défaire aisément. Pour une anse au milieu d'un cordage, le nœud de plein poing est plus approprié.
- Mettre deux cordages bout à bout. Les cordages peuvent être rattachés par un nœud de pêcheur extrêmement simple ou grâce à deux anses formées par des nœuds de chaise. Cependant, il est plus efficace de réaliser une épissure, qui entremêle les brins des cordages à joindre.
- Attacher un cordage à une pièce de bois. On utilise pour ce faire le nœud de cabestan, qui a l'avantage de se défaire rapidement et de ne jamais glisser.



Salles et équipements

Les salles sont réparties en fonction des besoins de l'équipage et de leur commodité d'accès. Cale, entrepont et pont forment les trois niveaux du navire. Sur un petit navire, on peut ne trouver qu'un seul pont séparant la cale de l'air libre. Sur les plus gros, on peut compter plusieurs ponts, du premier jusqu'au troisième, par exemple, le premier pont étant le plus bas. En dessous du pont le plus bas et au-dessus de la cale se trouve le faux-pont, ainsi appelé car il est relativement bas de plafond.

CALE

La cale se trouve tout au fond du navire, sous la ligne de flottaison. C'est un lieu mal aéré, malgré les manches à air chargées d'évacuer l'odeur de sueur et de poudre émanant de l'entrepont. Une odeur de moisi règne dans la cale, toujours trop humide malgré les efforts du maître calfat pour colmater les brèches. Cette odeur se mêle au fumet des barriques de viande salée (8) et de rhum (4), une atmosphère malsaine dans laquelle évoluent jour et nuit le cambusier et ses aides. Tout est arrimé avec soin, afin de ne perdre aucune place et d'éviter qu'une « antenne » (7) (un groupe de barriques) ne se libère par gros temps et ne ravage tout sur son passage.

Les prisonniers ou les marins punis pour indiscipline ou incompétence se retrouvent enfermés ici (6), des fers aux pieds et éventuellement aux mains, tous attachés à la barre métallique qui traverse la cale au ras du sol. Ils constituent d'ailleurs un excellent système d'alarme lorsqu'une voie d'eau se déclare dans les œuvres vives...

PASSAGER CLANDESTIN

Les cales sont idéales pour cacher des passagers clandestins (les PJ par exemple... ou leurs adversaires). Un personnage attentif peut alors y retrouver des petits os, des miettes de pain et autres reliefs de repas vite emportés par les rats. Le clandestin a accès directement aux vivres, mais doit passer par la cambuse pour monter au pont supérieur. Il peut aussi temporairement se réfugier dans la chaloupe.

LES ACCÈS À LA CALE

Les accès à la cale sont réduits ; ils ne sont pas fréquents, et très cloisonnés. En effet, l'accès à la soute aux poudres arrière (10), par l'échelle de la soute aux poudres arrière (A'), et au coffre aux poudres avant (2), par l'échelle de même nom (Y), est tout à fait indépendant de l'accès à la cale elle-même (8) par l'échelle de cambuse (Z) ou par l'écoutille aux vivres (T). De même, aucune porte de la cale

ne mène à la salle des ancrs (3), dans laquelle les câbles des ancrs descendent par le panneau aux câbles (R).

LE LEST

Tout au fond de la cale, contre la coque, des « gueuses » de plomb ou de gravier sont arrimées solidement autour de la quille, le plus bas possible. Ces pavés de cinquante kilos (la « gueuse » est une unité de mesure de poids) servent à lester et stabiliser le navire, celui-ci ne tenant en position verticale que si son centre de gravité est situé en dessous de celui des fluides déplacés. Dans les ports, des jauges définissent la quantité de lest nécessaire, en fonction de la taille du navire (l'unité de mesure utilisée est la « barque », qui correspond au poids de plomb ou de gravier nécessaire au lest d'une barque de 50 tonneaux). Une bonne répartition du lest est essentielle, afin que le navire n'ait pas de gîte naturelle, mais aussi afin que l'assiette longitudinale soit bonne. Un navire trop lourd de l'avant avancera mal et enfournera au vent arrière, alors qu'un navire trop chargé à l'arrière traînera lamentablement sa vague. Les poids ne doivent également être ni trop au centre, ni trop aux extrémités pour bien passer la vague.

La cargaison du navire doit elle aussi être répartie et arrimée avec soin. Cette tâche difficile incombe au cambusier, qui stocke les marchandises les plus lourdes ou celles qu'on utilise le moins souvent près des gueuses, comme le bois de construction du charpentier et le bois de chauffe destiné aux trois feux du navire (cuisine, sainte-barbe et salle du conseil). Dans les gros navires de guerre, les importantes réserves de boulets font aussi office de lest, mais se trouvent au niveau du faux-pont (11).

LA SALLE DES ANCRS (3)

La vaste salle des ancrs se situe tout à l'avant du navire, sous le grand cabestan et les quartiers de l'équipage. Les énormes câbles d'ancres descendent du grand cabestan directement dans la salle des ancrs. Celle-ci ne contient, paradoxalement, pas d'ancres, car celles-ci sont stockées le long de la muraille du navire, posées sur le bastingage des plus petits navires et suspendues à l'horizontale sous les porte-haubans des plus gros. Les câbles d'ancres sont faits de gros chanvre, progressivement remplacé par des chaînes au XIXe siècle. Ils sont beaucoup plus lourds que l'ancre elle-même et contribuent par leur poids à maintenir le navire dans sa position de mouillage. Leur poids et leur volume les rendent très difficiles à manœuvrer : sur un trois-ponts, il faut soixante-dix hommes au grand-cabes-

tan (entrepont 15 et pont 33) pour lever l'ancre, et une heure d'effort soutenu.

LA SOUTE (4, 5, 7 ET 8)

Dans la soute aux vivres sont stockées toutes sortes de marchandises qui constituent les réserves du navire pendant les traversées qui peuvent durer plusieurs mois :

Viande et poisson, salés ou fumés, sont stockés dans des tonneaux (7 et 8). La viande ne se conserve guère plus de six mois dans ces conditions de forte humidité. Elle souffre plus de la pourriture et des vers que de la voracité des rats, qui préfèrent le grain.

Tout autour de la soute aux poudres (10), **la soute au biscuit** (9) regorge de ces excellentes galettes (être réduit à ne manger que du biscuit n'a rien d'un calvaire), qui se conservent très bien grâce aux cuissons successives subies au cours de leur préparation. Avant de manger un biscuit, on le tapote pour en faire tomber les vers, qui servent de principale nourriture aux poules du bord. Néanmoins, trouver des vers dans son biscuit est peu rassurant, car les vers doivent alors également grouiller dans les tonneaux d'eau et de nourriture...

Le sel, conservé sec ou en saumure (8), est un ingrédient essentiel de la conservation des viandes et des poissons, qui pourrissent en quelques jours sinon. Le cambusier en fait de grandes provisions s'il le peut. La pénurie de sel est très grave en pleine mer car la pêche des marins ne peut être conservée. Sur les côtes toutefois, les salines sont assez courantes, et surtout contiennent du sel à profusion.

L'eau potable (5) est une denrée trop précieuse pour être utilisée à autre chose qu'à la consommation. Le pont, les vêtements et les hommes sont donc lavés à l'eau de mer. L'eau potable ne doit à aucun prix entrer en contact avec l'eau de mer sous peine de devenir impropre à la consommation (l'eau salée, et a fortiori l'eau de mer, ne doit être bue sous aucun prétexte, car elle excite la soif et enflamme la gorge). L'eau se conserve assez mal : elle commence à croupir au bout d'un mois, et devient imbuvable au bout d'un mois et demi. « Imbuvable » ne signifie pas qu'on la jette, mais seulement qu'elle décuple les risques de maladies chez ceux qui en boivent.

Tous les navires emportent à leur bord **une réserve de vin et d'alcool**, régulièrement distribuée à l'équipage. Le vin est servi avec le repas, et l'alcool entre les repas. Les cargaisons de vin des navires marchands sont bien trop chères pour être ainsi dilapidées pendant le voyage... ce que les pirates font sans aucun état d'âme quand ils s'emparent d'une telle cargaison. Le rhum est l'alcool le plus commun : les marins ont droit à une timbale par jour sur les navires marchands et de guerre, et au moins à cinq fois plus sur les navires pirates. Ces derniers ne le consomment

pas régulièrement, mais au cours de beuveries mémorables. Ce qui compte avant tout pour les forbans, c'est la quantité ; lorsque la qualité est là en plus, c'est le bonheur pour tous. On peut aussi trouver sur un navire d'autres alcools, comme le tafia, le brandy, le whisky ou le cognac.

TRAFIC D'ALCOOL

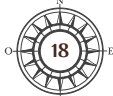
Nos pirates n'ont plus une goutte d'alcool à bord et l'équipage commence à gronder. Ils apprennent que Ned « Coldheart », un traître à la cause, fait du trafic d'alcool et doit recevoir bientôt un gros arrivage de rhum et d'eau-de-vie. Il s'est réfugié sur Cariatou avec la bénédiction temporaire du gouverneur de la Grenade.

Le matériel et les vivres embarqués

Voici, à titre d'exemple, les vivres et le matériel embarqués sur un navire pour un voyage transatlantique au début du XVIII^e siècle, pour 100 hommes et 45 jours de pleine mer (durée moyenne de la traversée, de l'Europe vers le Nouveau Monde) : 50 grosses barriques de 500 litres d'eau chacune

- 45 tonnelets de rhum, de vin ou d'alcool de 50 litres chacun 15 tonneaux de porc salé
- 15 tonneaux de bœuf salé
- 15 tonneaux de poisson séché
- 10 tonneaux de farine
- 30 tonneaux de haricots
- 15 tonneaux de pommes de terre
- 10 tonneaux d'oignons
- 2 tonnes de biscuit de marin
- 2 tonnes de viande séchée
- 800 litres de sel
- 800 pièces de toiles de voiles
- 10 gros rouleaux de fil de fer
- 10 gros rouleaux de grosses cordes
- 15 caisses d'ustensiles divers (outils, clous...)
- 17 caisses de souliers, toiles et habits divers
- 150 tonneaux ou caisses démontés avec cercles et armatures
- 10 gros tonneaux ou caisses démontées avec cercles et armatures
- 2 mâts de 8 mètres avec armatures
- 15 troncs de tailles et diamètres divers
- 1000 planches de bois de tailles diverses.

À cet inventaire vient s'ajouter le matériel lié à l'armement, ainsi qu'une éventuelle cargaison sur les navires marchands.



CALE

Mâts, plateformes et ouvertures

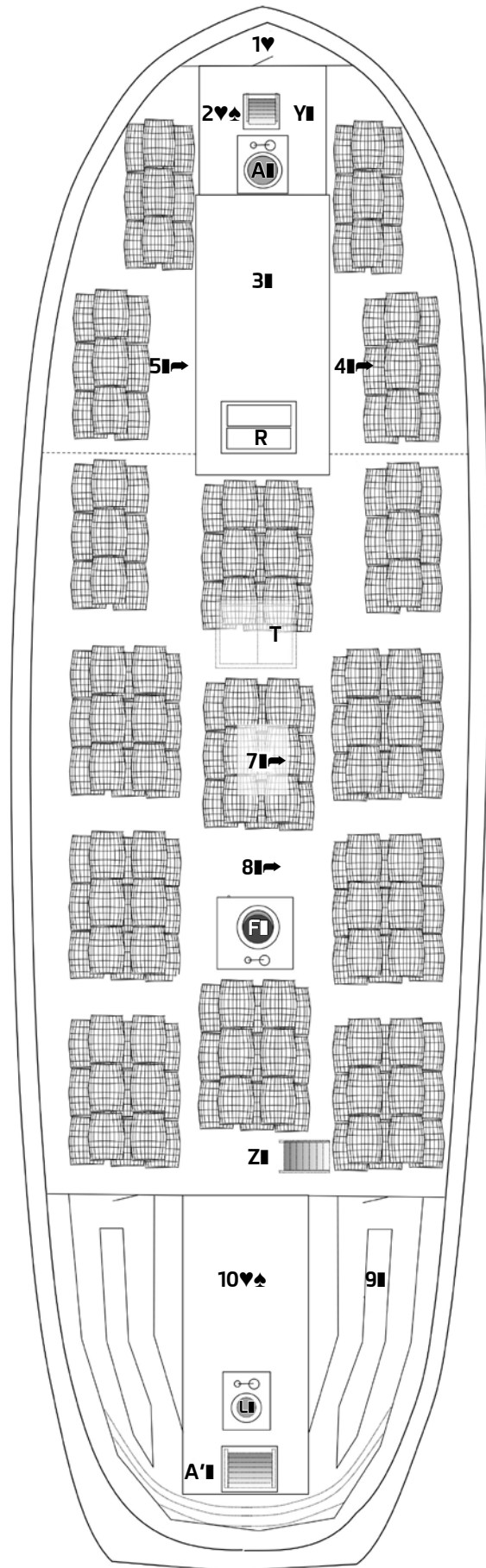
- A** Mât de misaine
- F** Grand mât
- L** Mât d'artimon
- R** Panneau aux câbles
- T** Écoutille aux vivres
- Y** Échelle du coffre aux poudres avant
- Z** Échelle de cambuse
- A'** Échelle de la soute aux poudres arrière

Éléments de pont

- 1♥** Réserve avant du maître canonier (♥: boulets, boutefeux, gargousses, gargoussiers et matériel divers)
- 2♥♠** Coffre aux poudres avant (♥♠: poudre)
- 3** Salle des ancres (contient les câbles d'ancre)
- 4↔** Cale (vin et alcool) (↔ : sur les antennes de tonneaux)
- 5↔** Cale (eau) (↔ : sur les antennes de tonneaux)
- 6** Fers (barre métallique équipée d'anneaux)
- 7↔** Antenne de tonneaux de réserves en saumure ou au saindoux (↔ : au-dessus)
- 8↔** Cale (réserves)
- 9** Soute au biscuit
- 10♥♠** Soute aux poudres arrière (♥♠: tonnelets et gargousses de poudre, grenades, pot à artifices)

- ♥ Arme
- ♠ Gêne
- ▮ Cache debout
- ◀ Cache en s'accroupissant
- ✓ Cache en se suspendant
- ↔ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



LA SOUTE AUX POUDRES ARRIÈRE ET LE COFFRE AUX POUDRES AVANT (2 ET 10)

« Les deux vaisseaux, étant accrochés, sautèrent tous deux en l'air et firent le plus terrible bruit qu'on eut jamais ouï. Il est impossible de faire une peinture de cet affreux spectacle, les acteurs d'une si sanglante scène ne se trouvant en état d'en juger eux-mêmes que par les maux qu'ils en ont ressentis. On laisse au lecteur s'imaginer l'horreur que peut donner la vue de deux vaisseaux que la poudre enlève à plus de deux cents toises dans un fracas épouvantable, faisant comme une montagne d'eau, de feu, de débris de toute espèce. »

— A.O. CEXMELIN, HISTOIRE DES FLIBUSTIERS DU NOUVEAU MONDE

La soute aux poudres (10), à laquelle on accède par la « sainte-barbe », du nom de la patronne des artilleurs, contient la poudre à canon et les différents types de munitions (boulets simples, boulets ramés, « biscayens » formant la mitraille...). Elle doit impérativement être protégée de ses deux ennemis : l'eau et le feu. Pour éviter que les trous dans la coque ne mouillent la poudre et ne la rendent totalement inutilisable, cette soute est entourée par la soute aux biscuits (il est ainsi rare qu'un boulet tiré par l'ennemi arrive jusqu'ici). Pour plus de sécurité encore, la poudre est stockée dans des tonnelets étanches et parfaitement alignés, loin du foyer qui brûle dans la sainte-barbe au pont supérieur.

Le coffre aux poudres avant (2) donne sur un petit réduit contenant du matériel d'appoint pour le maître canonier. Le coffre aux poudres est vide en temps normal. Il n'est rempli de gargousses de poudre qu'au moment du branle-bas de combat, afin de faciliter l'approvisionnement en poudre des canons situés à l'avant du navire. Une fois le combat naval terminé, les gargousses restantes sont remises dans la soute aux poudres arrière. Sur les navires anglais, les places de la soute et du coffre aux poudres sont inversées, afin d'éviter qu'une explosion ne tue à coup sûr les officiers.

ET QUE ÇA SAUTE !

Le capitaine du navire que les pirates viennent de prendre a reçu des ordres stricts. Il porte des informations confidentielles et doit faire sauter le navire plutôt que de se rendre. Si le combat devient désespéré, il descendra lui-même mettre le feu aux poudres...

L'explosion de la soute aux poudres est rarement accidentelle. Un incendie dans la sainte-barbe qui se propage jusqu'à la soute aux poudres volatilise l'arrière du navire (ou l'avant sur les navires anglais) dans une formidable explosion. Les rares survivants sont projetés à plusieurs

dizaines de mètres au-dessus de l'eau, avant de retomber en priant pour éviter de s'écraser sur un débris flottant ou de recevoir un canon sur la tête.

SOUTE AUX POUDRES

Des prisonniers s'introduisent avec une lanterne dans la soute aux poudres et menacent de faire exploser le navire si les pirates n'acceptent pas leurs conditions. Si le navire est loin des côtes, ils peuvent aussi investir la cambuse et menacer de crever tous les tonneaux d'eau douce ou de gâter les meilleures réserves du navire. Un équipage très porté sur la bonne chère serait peut-être sensible à une telle menace !

La technique du brûlot utilise d'ailleurs cette puissance de destruction : il s'agit de projeter un navire – sacrifié pour l'occasion – chargé de poudre sur l'avant, vers une cible. Le bastingage est parfois même badigeonné de poix, afin de communiquer l'incendie à la cible et d'augmenter les chances de la détruire. Pour ce type de combat non conventionnel, la soute aux poudres peut aussi contenir des tonneaux de feux grégeois, arme dangereuse sur un navire, mais hautement efficace lorsqu'on désire détruire son adversaire plutôt que le capturer.

LA SOUTE AUX BISCUITS (9)

À l'abri de l'eau de mer, le biscuit occupe les soutes de la poupe. L'eau a en effet tendance à pénétrer au travers de la coque et à s'accumuler dans la sentine au pied du grand mât (F), d'où elle peut être évacuée par la pompe principale du navire. Dans le pire des cas, l'eau de mer est absorbée par le biscuit, qui doit alors être consommé rapidement avant de devenir immangeable.

FAUX-PONT

LES ACCÈS AU FAUX-PONT

Le faux-pont est également très cloisonné, afin d'interdire aux matelots l'accès à l'atelier des trois maîtres (réservé aux officiers-mariniers), à la cambuse (réservé au commis aux vivres), au faux-pont (réservé aux officiers-majors) et à la sainte-barbe (réservée au maître canonier). En revanche, le théâtre est accessible à tous. L'accès à ces zones du faux-pont se fait par des échelles et panneaux : l'écoutille des maîtres (Q) permet de descendre à l'atelier des trois maîtres (4) depuis le quartier des artilleurs (entrepont M), l'échelle avant de coursive (S) permet d'accéder à la soute aux voiles (5), le grand panneau (U) descend dans le théâtre (9) depuis la coursive (entrepont G), l'échelle arrière de coursive (V), ré-

FAUX-PONT

Mâts, plateformes et ouvertures

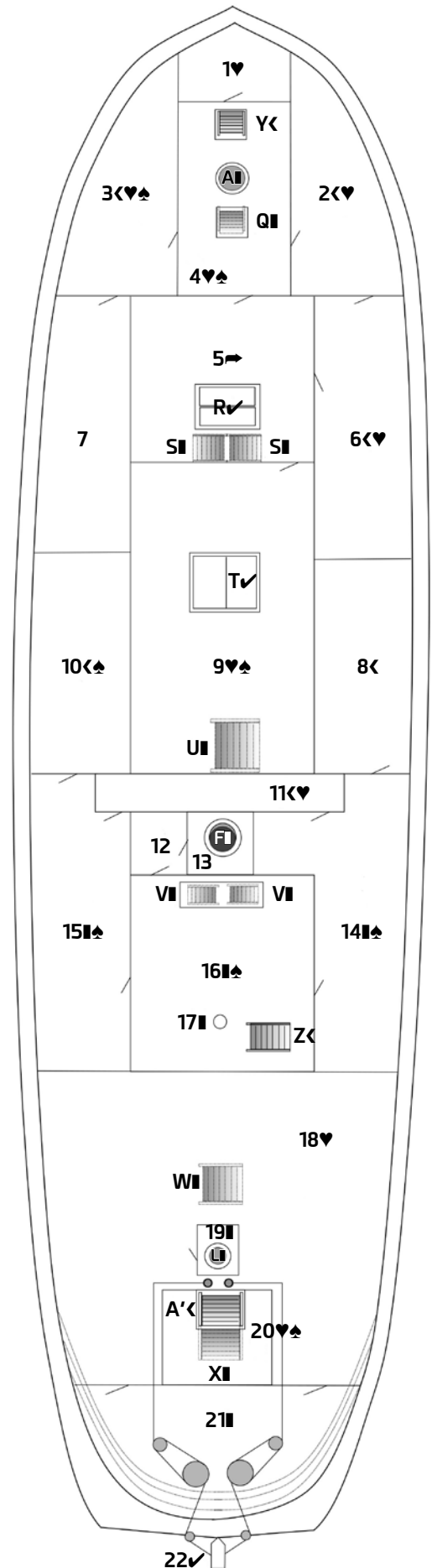
- A** Mât de misaine
- F** Grand mât
- L** Mât d'artimon
- Q** Écoutille des maîtres
- R✓** Panneau aux câbles (✓ si ouvert)
- S** Échelles avant de course
- T✓** Écoutille aux vivres (✓ si ouvert)
- U** Grand panneau
- V** Échelle arrière de course avec entrée grillagée
- W** Échelle de faux-pont de l'état major
- X** Échelle de sainte-barbe
- Y** Échelle du coffre aux poudres avant
- Z** Échelle de cambuse
- A'<** Échelle de la soute aux poudres arrière

Éléments de pont

- 1♥** Réserve à outils des maîtres (♥: outils)
- 2<♥** Atelier du maître charpentier (♥: hache, herminette)
- 3<♥♠** Atelier du maître calfat (♠: outils, ♥: bec de corbin)
- 4♥♠** Atelier de trois maîtres (♥♠: outils)
- 5➡** Soute aux voiles et quartiers du voilier
- 6<♥** Réserve de bois de construction (♥: gourdins)
- 7** Réserve de cordage et d'étoupe
- 8<** Réserve du commandant (nourriture fine et alcools fins sur les navires pirates)
- 9♥♠** Théâtre (infirmerie et quartiers du chirurgien) (♠: lits, ♥: scalpels, scie)
- 10<♠** Réserve de bois à brûler (♠: bois)
- 11<♥** Puits à boulets (♠: boulets)
- 12** Accès à la grande pompe
- 13** Grande pompe
- 14♠♠** Réserves sèches (légumes secs, viande séchée ou fumée) (♠: tonneaux)
- 15♠♠** Réserve de légumes secs (♠: caisses, tonneaux)
- 16♠♠** Cambuse (♠: matériel divers)
- 17♠** Axe du grand cabestan
- 18♥** Faux-pont (couchettes des gardes-marines et des volontaires (♥: épées et pistolets)
- 19♠** Pompe du mât d'artimon
- 20♥♠** Sainte barbe (quartiers du maître canonier)
- 21♠** Timonerie
- 22✓** Gouvernail

- ♥ Arme
- ♠ Gène
- ▮ Cache debout
- < Cache en s'accroupissant
- ✓ Cache en se suspendant
- ➡ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



servée aux commis aux vivres et maîtres-valets, descend dans la cambuse (16), l'échelle de faux-pont (W) donne accès aux quartiers des élèves officiers (18) et à la timonerie (21) depuis le gaillard d'arrière (J), et enfin l'échelle de sainte-barbe (X) permet de descendre dans la sainte-barbe (20) depuis le carré des officiers (entrepont 22).

Les accès à la cale se font par diverses échelles : l'échelle du coffre aux poudres avant (Y), qui permet d'accéder depuis l'atelier des trois maîtres (4) au coffre du même nom ; le panneau au câble (R), qui traverse la soute aux voiles (5) et par lequel les câbles des ancres descendent dans la salle des ancres ; l'écouille aux vivres (T), qui permet le passage de la cargaison à travers le théâtre (9) directement de l'extérieur à la cale ; l'échelle de cambuse (Z) qui donne accès à la cale depuis la cambuse (16) ; et enfin l'échelle de la soute aux poudres arrière (A') qui descend dans la soute aux poudres depuis la sainte-barbe (20).

LE THÉÂTRE (9)

« Un camarade que j'aimais se présenta à moi dans un état déplorable ; il avait une flèche enfoncée dans l'œil. Ce malheureux, répandant une prodigieuse quantité de sang de son œil blessé et autant de larmes de celui qui ne l'était pas, me pria avec insistance de lui retirer la flèche qui lui causait une violente douleur ; et, comme il voyait que la pitié m'empêchait de le secourir assez promptement, il se l'arracha lui-même. »

— A.O. CEXMELIN, HISTOIRE DES
FLIBUSTIERS DU NOUVEAU MONDE

Cette pièce au charmant nom n'est autre que l'infirmerie, et, sur un navire, aller au théâtre n'est pas une partie de plaisir et laisse rarement entier. Les chirurgiens et aides-chirurgiens logent dans l'infirmerie, qui est aussi leur lieu de travail. Sur les vaisseaux de ligne, le chirurgien-major a ses quartiers avec les officiers. Seuls les hommes dont l'état exige des soins constants sont isolés dans le théâtre jusqu'à leur rétablissement. Pendant un combat, les blessés sont trop nombreux pour loger dans un lieu si étroit. Les soins et les amputations sont alors également effectués dans les cuisines, emplies des cris de douleur des blessés et des derniers râles des mourants. Les survivants d'un combat doivent parfois patienter des heures avant de passer sur la table d'opération. Les premiers soignés ont plus de chances de survivre que les suivants, car chaque intervention dure de cinq à quinze minutes, et il faut beaucoup moins que cela à un homme pour mourir d'une jambe à moitié arrachée. Le confort après l'intervention influe autant sur la survie des blessés que les interventions elles-mêmes. Des cadres de lits sont donc suspendus au plafond dans le théâtre. C'est également au chirurgien – ou au chirurgien-major sur un vaisseau de ligne – de modérer les ardeurs du capitaine en lui rappelant que chaque jour passé dans le gros temps, surtout si le navire

« charrie de la toile » (c'est-à-dire porte plus de voiles qu'il ne devrait), entraînera la mort de nouveaux blessés.

CAMBUSE (16)

Le cambusier, ou « commis aux vivres », prend bien soin de consigner sur son livre de comptes les entrées et sorties de la cambuse (faux-pont 16). Il remet régulièrement à jour son livre de compte en effectuant un inventaire, qui peut prendre plusieurs jours sur les gros navires. Le cambusier et ses maîtres-valets sont les seuls à avoir accès aux réserves, à partir de la cambuse, et à la soute aux biscuits, pour éviter que les marins ne se servent eux-mêmes.

LES RÉSERVES (14 ET 15)

De la cambuse, le commis aux vivres accède aux réserves : légumes secs, céréales (blé, mil et riz) et tubercules dont la conservation est facile. Pendant les premiers jours d'une traversée, les réserves comportent aussi des fruits et légumes frais : ananas, mangues, goyaves, bananes, citrons, oranges, etc. Ces fruits doivent être consommés rapidement car ils ne durent guère plus de trois jours. Ils ont l'avantage considérable et fort méconnu de stopper les ravages du scorbut. Certains fruits ou légumes peuvent également être conservés dans des tonneaux d'alcool ou de vinaigre. Il est enfin possible parfois de cultiver des légumes frais qui poussent dans des bacs sur la dunette.

SAINTE-BARBE (20)

La sainte-barbe renferme l'un des trois feux du navire, afin de pouvoir travailler dans de bonnes conditions de luminosité et d'allumer les « boufeux », les mèches qui permettent de faire exploser la poudre dans le canon. Ce foyer est enfermé dans une cage suspendue au plafond et possédant une double épaisseur de grillage. Le maître canonnier – qui a ses quartiers sur place – est chargé de l'entretien et de la surveillance du lieu. L'accès à la sainte-barbe (entrepont X) est fermé à clé, cette clé restant en la possession du ou des maîtres canonniers. Sur les navires de guerre, son accès est de plus étroitement gardé par les fusiliers marins, afin d'éviter tout sabotage. On en abat les cloisons à chaque branle-bas de combat afin de faciliter l'accès à son contenu.

LA TIMONERIE (21)

Contrairement à une idée fort répandue, la timonerie n'abrite pas la barre à roue permettant de diriger le navire, mais seulement le système de transmission. Celui-ci transforme le mouvement circulaire sur un plan vertical de la barre à roue en un mouvement circulaire sur un plan ho-



ENTREPONT

- G** Coursive
- J** Gaillard d'arrière
- M** Quartier des artilleurs et de l'équipage

Mâts, plateformes et ouvertures

- A** Mât de misaine
- C** Échelle avant des passavants
- E** Échelle arrière des passavants
- F** Grand mât
- H** Panneau et échelle de l'état major
- L** Mât d'artimon
- N** Échelle de la salle d'arme
- Q** Écoutille des maîtres
- R** Panneau aux câbles (✓ si ouvert)
- S** Échelles avant de coursive
- T** Écoutille aux vivres (✓ si ouvert)
- U** Grand panneau
- V** Échelle arrière de coursive
- W** Échelle de faux-pont de l'état major
- X** Échelle de sainte-barbe

Éléments de pont

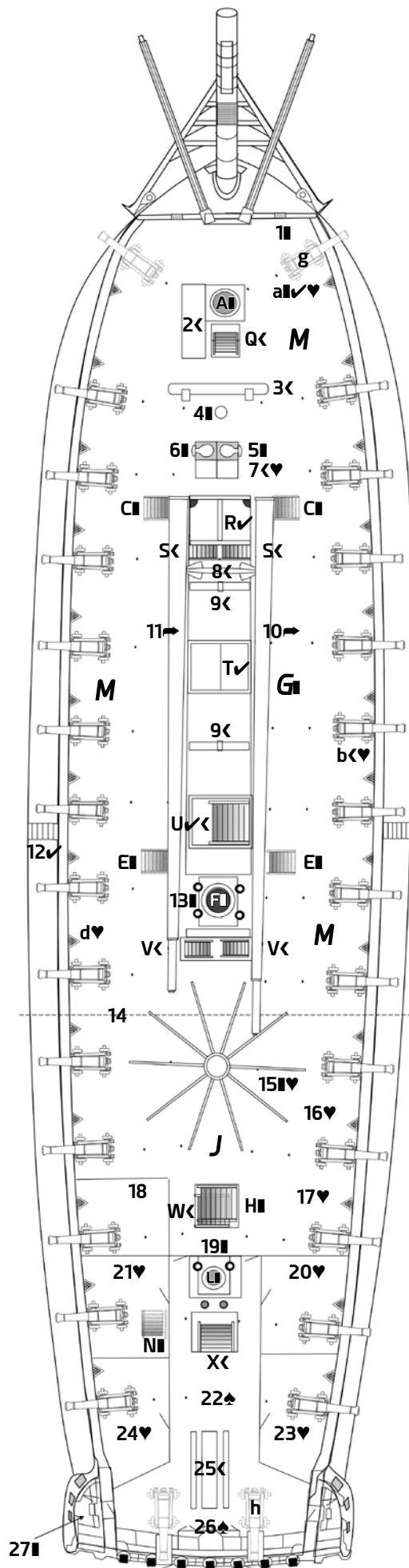
- 1** Accès à la poulaine
- 2** Office
- 3** Grande bitte (amarrage du câble)
- 4** Axe du petit cabestan
- 5** Four à pâtisserie
- 6** Four à pain
- 7** Cuisines (♥: couteaux, planche à pain)
- 8** Ancre de miséricorde
- 9** Ber (pour porter la chaloupe)
- 10** Drôme (mât de hune de rechange)
- 11** Drôme (petit mât de hune de rechange)
- 12** Échelle de muraille
- 13** Pompe de grand mât
- 14** Ligne de commandement (accès interdit pour les matelots derrière cette ligne sauf raison de service)
- 15** Grand cabestan (les barres se démontent)
- 16** Boucherie (♥: couteaux et hachoirs)
- 17** Poste de l'armurier (♥: armes diverses)
- 18** Couchette de l'aumônier
- 19** Pompe du mât d'artimon
- 20** Couchettes des enseignes (♥: épées ou sabres, pistolets)
- 21** Salle d'armes (♥: sabres, dagues, pistolets, mousquets, grenades)
- 22** Carré des officiers (♠: vaisselle, livres et bouteilles)
- 23** Couchette du second (♥: épée et pistolet)
- 24** Couchettes des officiers (♥: épées et pistolets)
- 25** Mess des officiers
- 26** Vaisselier des officiers (♠: vaisselle)
- 27** Bouteille des officiers

Canons

- a** Canon de chasse
- b** Canon de bordée
- d** Parc à boulets (♥: boulets)
- g** Sabord pour canon de demi-chasse (tir à 45° de la chasse)
- h** Emplacement pour les canons de fuite (les deux canons les plus proches sont déplacés aisément, une fois les cloisons abattues lors du branle-bas de combat)

- ♥ Arme
- ♠ Gêne
- ▮ Cache debout
- ◀ Cache en s'accroupissant
- ✓ Cache en se suspendant
- ➡ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



horizontal, afin d'actionner le gouvernail. La transmission est assurée par des courroies et de gigantesques poulies qui permettent aux timoniers de la manipuler sans trop de difficulté. Des sabords ouverts sur la poupe et l'étambot du navire permettent de faire feu avec des canons de fuite, mais aussi de surveiller le bon fonctionnement du gouvernail.

Le chef de timonerie est un officier-marinier chargé de l'entretien des cordages et du système de transmission, en plus des sabliers, boussoles, fanaux et pavillons. La courroie qu'actionne directement la barre à roue traverse l'entrepont entre la pompe de mât d'artimon (entrepont 19) et l'escalier de sainte-barbe (entrepont X).

LE GOUVERNAIL ET LA BARRE

Le gouvernail (22) est une grande planche de bois verticale, fixée sur l'étambot par des gonds. Actionné par les drosses – des cordages ou des chaînes –, il permet de modifier la direction du bateau, par l'intermédiaire de la barre. Sur les petits navires, la barre est une « barre franche », ou pièce de bois horizontale fixée sur le gouvernail. Lorsqu'on se trouve au vent de la barre, on la pousse pour lofer et on la tire pour abattre. La barre franche permet une grande sensibilité de barre – une indication précise des mouvements du navire –, mais sa manipulation se fait au prix d'un effort énorme sur les gros navires, car on actionne directement le gouvernail. Jusqu'à l'invention de la barre à roue, elle est actionnée sur les plus grands navires par une tige verticale que le timonier incline sur le bord opposé au côté vers lequel il veut tourner. Cette tige est suffisamment grande pour être manœuvrée depuis la dunette hors combat naval, pour un maximum de puissance et de finesse, et depuis l'entrepont lors d'un combat naval pour protéger le timonier des boulets ennemis. Elle est progressivement remplacée sur les navires de la taille d'un brick ou plus grand par une « barre à roue ». Il s'agit d'une sorte de volant, que l'on manipule de la salle des compas ou de la dunette, et qui est relié au gouvernail par un engrenage situé dans la timonerie. La démultiplication des forces permet à un seul homme de la manipuler par temps calme, mais quatre hommes sont quand même nécessaires pour la tenir par gros temps. Le système de transmission peut être relayé entre l'entrepont et la dunette. Le timonier monte alors sur la dunette hors combat naval et par beau temps pour une meilleure visibilité sur les voiles.

ENTREPONT

LES ACCÈS À L'ENTREPONT

Le cloisonnement de l'entrepont entre les hommes d'équipage et les officiers-majors est avant tout symbolique, puisqu'aucun matelot n'a le droit d'être à l'arrière de la ligne

de commandement sauf raisons de service. C'est à l'arrière de cette ligne que dorment les soldats, dans des hamacs.

Son accès depuis le pont se fait à l'avant par les échelles de coursive (C et E), au niveau de la coursive (G), où l'entrepont est à ciel ouvert, et par le panneau de l'état-major (H) et l'échelle de la salle d'arme (N) à l'arrière.

Les accès au faux-pont depuis l'entrepont sont nombreux et réservés chacun à un groupe restreint de membres de l'équipage : l'écouille des maîtres (Q) descend du quartier des artilleurs (M) dans l'atelier des trois maîtres (faux-pont 4), l'échelle avant de coursive (S) dans la soute aux voiles (faux-pont 5), le grand panneau (U) depuis la coursive (G) dans le théâtre (faux-pont 9), l'échelle arrière de coursive (V) dans la cambuse (16), l'échelle de faux-pont (W) du gaillard d'arrière (J) dans les quartiers des élèves officiers (faux-pont 18), et l'échelle de sainte-barbe (X) du carré des officiers (22) dans la sainte-barbe (faux-pont 20).

LES QUARTIERS DE L'ÉQUIPAGE ET DES ARTILLEURS (M)

Les quartiers de l'équipage occupent l'avant et le centre de l'entrepont. Les marins dorment dans des hamacs, qu'ils partagent à deux : pendant que l'un dort, l'autre est sur le pont à la manœuvre. Les hamacs (les « branles ») sont serrés les uns contre les autres de façon à occuper un minimum de place et sont faciles à ranger en cas de branle-bas de combat. La nuit, les corps qui se balancent sont si serrés qu'on ne voit pas le plafond d'en dessous. Les quartiers de l'équipage sont toujours parfaitement en ordre car l'espace libre est précieux. Les matelots remettent leurs rares effets personnels dans des balluchons de toile ou dans des coffres en bois, en cuir pour les plus riches.

Les quartiers de l'équipage et des artilleurs sont flanqués de canons (b), si le navire en comporte. Ces canons doivent être correctement arrimés – ils sont alors dits « sur leurs bragues » –, car une pièce qui se détache par gros temps entame une course folle et meurtrière, glissant d'un bord à l'autre du navire, en écrasant tout sur son passage.

INDISCIPLINÉS

Malgré les explications détaillées du quartier-maître, de jeunes recrues confondent liberté et désobéissance. Pendant une période de crise, le capitaine est obligé d'en abattre plusieurs. Les autres recrues, se sentant trahies, se rebellent sur-le-champ, à moins qu'elles ne se réunissent pour comploter et causer la perte de l'équipage.

Lorsque le navire transporte des animaux vivants, les plus volumineux sont attachés le long de la muraille.

PONT

M Quartier des artilleurs et de l'équipage

Mâts, plateformes et ouvertures

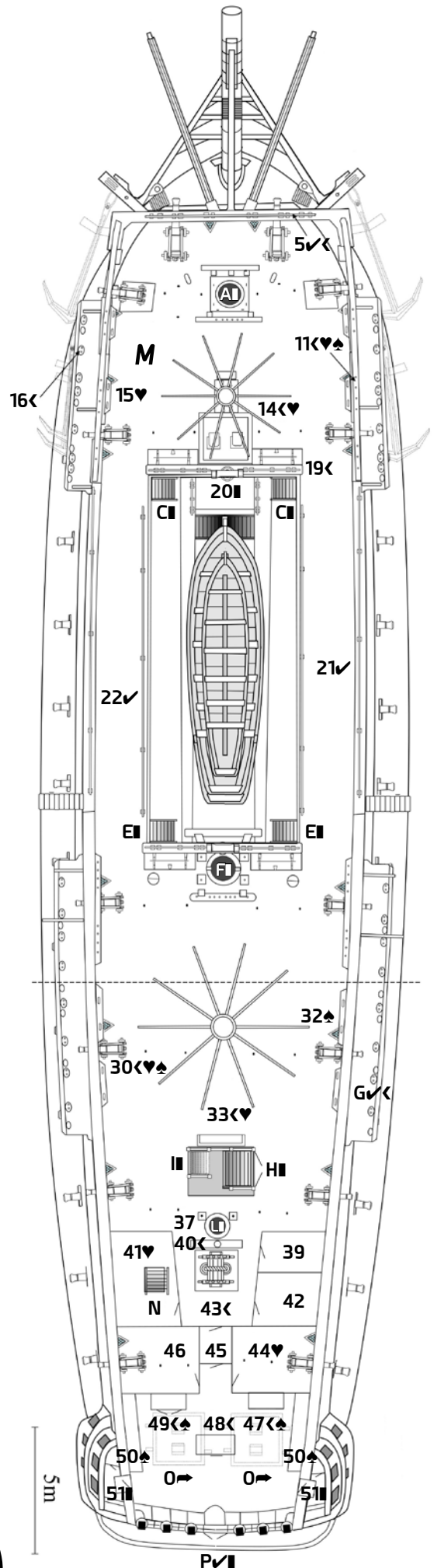
- A** Mât de misaine
- C** Échelle avant des passavants
- E** Échelle arrière des passavants
- F** Grand mât
- G** Porte-hauban de grand mât
- H** Panneau et échelle de l'état major
- I** Échelle de la plateforme de dunette
- L** Mât d'artimon
- N** Échelle de la salle d'arme
- O** Clairevoies de la salle du conseil
- P** Galerie de poupe

Éléments de pont

- 5** Lisse d'appui de proue
- 11** Râtelier de mât de misaine (amarrage des cordages)
(♥: cabillots, ♠: cordages)
- 14** Petit cabestan (les barres (♥) se démontent)
- 15** Taquets d'écoutes de focs (♠: cordages)
- 16** Poulie cap de mouton (ridage des haubans)
- 19** Lisse d'appui de fronteau avant
- 20** Cloche de commandement (pirates)
- 21** Lisse d'appui de passavant
- 22** Lisse d'appui de coursive
- 30** Râtelier de grand mât (amarrage des cordages)
- 32** Taquets de voiles d'étai (♠: cordages)
- 33** Grand cabestan (les barres se démontent)
- 37** Pompe de mât d'artimon
- 39** Couchette du capitaine des fusiliers marins (♥: épée et pistolets)
- 40** Habitacle (contient boussole et sabliers)
- 41** Salles d'armes (♥: toute arme)
- 42** Couchette des pilotes
- 43** Barre à roue
- 44** Cabine du capitaine (♥: épée et pistolets)
- 45** Antichambre de la salle du conseil
- 46** Cabine des passagers ou du chirurgien-major
- 47** Coffre aux instruments (♠: instruments)
- 48** Salle du conseil et bureau du capitaine
- 49** Vaisselier du capitaine (♠: vaisselle)
- 50** Banquette faisant vaisselier (♠: vaisselle)
- 51** Bouteilles (toilettes et douche du capitaine)

- ♥ Arme
- ♠ Gêne
- ▮ Cache debout
- ◁ Cache en s'accroupissant
- ✓ Cache en se suspendant
- ➔ Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.



LE CARRÉ DES OFFICIERS (22)

.....

Le carré des officiers occupe la plus grande partie du gaillard d'arrière, au niveau de l'entrepont. Les officiers passent la majeure partie de leur temps libre et prennent leurs repas dans cette pièce meublée pour leurs besoins (grand-messe, chaises, vaisseliers...).

Sur les navires de guerre et les navires marchands, le carré des officiers est le lieu de détente et de travail des premier et second lieutenants (second et canonnier), ainsi que des enseignes. On peut à la rigueur y trouver de temps à autre le capitaine, qui quitte la solitude de la salle du conseil pour trouver au pont du dessous un peu de compagnie. Le maître pilote peut aussi y être vu, mais plus rarement sur les navires de guerre, car il ne fait pas partie de la noblesse. Le carré est avant tout un lieu de détente pour les officiers qui peuvent y lire à leur aise, loin du vacarme du tillac. Le carré sert aussi de fumoir et de salle de jeu. Lorsqu'il y a des musiciens à bord, les officiers peuvent s'installer sur la galerie de poupe en vue d'écouter une symphonie, un concerto, etc.

Des valets payés par l'armateur ou l'amirauté sont chargés de l'entretien du carré et des chambres. En outre, ils assurent la préparation et le service des repas, sans comparaison avec l'ordinaire de l'équipage. Celui-ci ne doit d'ailleurs pas être en contact avec ce lieu souvent luxueux, qui contraste douloureusement avec ses quartiers. De plus, les hommes supporteraient encore moins le doux fumet des gibiers en sauce que le cuisinier prépare parfois pour les officiers, alors qu'eux n'ont droit qu'au biscuit et à la viande salée. Le carré est plus ou moins luxueux selon les moyens des officiers, qui l'arrangent à leur guise, malgré les ordres de l'amirauté qui stipule que le mobilier doit rester sobre sur les navires de guerre. Certains carrés sont même équipés d'une bibliothèque pour le loisir des officiers.

Sur un navire pirate en revanche, tout dépend de l'attitude de l'équipage. Si certains laissent jouir les officiers de ce petit « privilège », d'autres, qui ne transigent pas avec la notion d'égalité, en font un lieu de détente accessible à tous. Mais comme celle-ci ne s'obtient qu'à grand renfort de rhum, de pétun et de musique entraînante, l'endroit ne s'y prête guère. En règle générale donc, les pirates considèrent le carré comme un lieu de travail calme pour les officiers, qui n'est toutefois fermé à personne. Ici, le mobilier vient des différentes prises ; le mélange est parfois cocasse, composé de meubles d'origines et de qualités différentes.

PAISIBLES MOUTONS

L'équipage des PJ fait preuve à l'égard de son capitaine d'une docilité malade. Leur chef se réserve le carré des officiers pour son plaisir et celui de ses favoris. Il se réserve aussi les objets exceptionnels ou les jolies prisonnières. Les pirates chercheront sans doute à pousser l'équipage

à réfléchir par lui-même, surtout s'ils comptent le quartier-maître parmi eux. Ils sont obligés de prendre la parole en public, mais le capitaine restera impassible. En revanche, il prévoit de se débarrasser d'eux en les abandonnant par traîtrise sur une île, en guidant un gouverneur vers eux ou simplement en les faisant assassiner.

LES COUCHETTES (19, 20, 23 ET 24)

.....

Les couchettes des officiers (capitaine en second (23), lieutenants (24), enseignes (20)), de l'aumônier et des passagers (qui partagent leur couchette avec l'un des précédents) sont de petites salles au mobilier spartiate : un coffre à effets personnels par personne dans la chambre, une ou plusieurs couchettes, et, bien souvent, un ou plusieurs canons encombrant les lieux de leur masse imposante. Les couchettes sont faites d'un drap tendu au fond d'un cadre de bois, agrémentées d'un matelas parfois. Le tout est suspendu comme un hamac, pour atténuer le désagrément causé par la gîte et le roulis, qui peuvent sinon jeter un dormeur au sol. Vous noterez que les couchettes des membres les plus prestigieux de l'équipage sont les plus à l'arrière (23 et 24) et de préférence à tribord (23).

Les effets personnels des officiers se limitent à leurs vêtements et uniformes (de service et d'apparat) et à leurs armes, un sabre ou une épée courte – une rapière avant le dernier quart du XVII^e siècle –, ainsi que des pistolets et éventuellement une dague. Certains amèneront aussi un livre ou tout autre objet personnel, pourvu qu'il soit de taille réduite, mais en général les officiers préfèrent installer leurs biens les plus encombrants, s'ils sont utiles à tous, dans le carré des officiers.

Certains équipages pirates suppriment les quartiers des officiers, transformant le gaillard d'arrière au niveau de l'entrepont en une extension du quartier des artilleurs.

LES « BOUTEILLES » (27)

.....

De leurs chambres, les officiers peuvent accéder aux « bouteilles », sorte de salle de bain où ils peuvent prendre une douche. L'eau – de mer – arrive par le caillebotis du plafond et est évacuée par le caillebotis du plancher.

PONT

LES ACCÈS AU PONT

.....

Les hommes de l'équipage montent sur le pont par les échelles de coursive (C et E), au niveau de la coursive (G), les officiers-majors par le panneau de l'état-major (H) et les soldats d'infanterie de marine par l'échelle de la salle d'arme (N).

PONT

A ✓	Beaupré	G	Coursive
B	Proue	H	Tillac
G	Poulaine	M	Bastingage
D	Gaillard d'avant	J	Gaillard d'arrière
E ✓	Annexes	K	Dunette
F	Passavants	L	Poupe

Mâts, plateformes et ouvertures

A	Mât de misaine
B ✓→	Porte-hauban de mât de misaine
C	Échelle avant des passavants
D ✓	Échelle de gaillard
E	Échelle arrière des passavants
F	Grand mât
G ✓	Porte-hauban de grand mât
H	Panneau et échelle de l'état major
K	Échelle de la plateforme de dunette
J ✓	Plateforme d'accès à la dunette
K ✓	Échelle de dunette
L	Mât d'artimon
M ✓	Porte-hauban de mât d'artimon
O →	Clairevoies de la salle du conseil

Éléments de pont

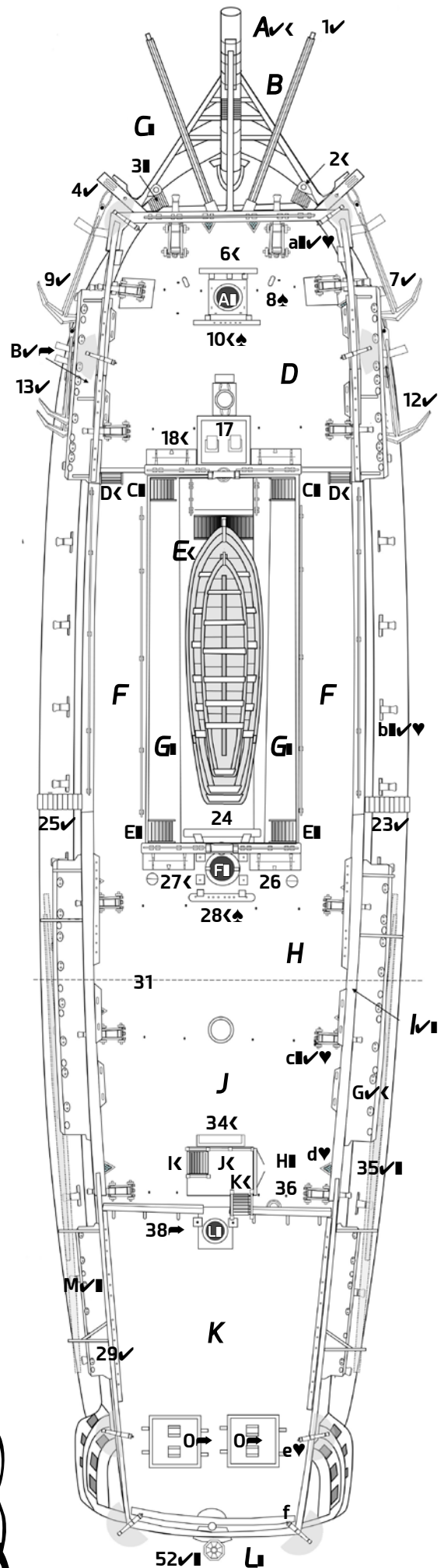
1 ✓	Minot (pour amure de misaine au près)
2 ✓	Tantines (latrines)
3	Échelle de poulaine
4 ✓	Bossoir (pour porter l'ancre)
6 ✓	Bitton de misaine (pour drisses de vergue)
7 ✓	Grande ancre de bossoir
8 ♣	Taquet d'armure de misaine (♣ cordages)
9 ✓	Ancre de bossoir (ancre d'affourche)
10 ♣	Bitton de poulies marionettes de misaine
12 ✓	Ancre de touée (mouillée par la chaloupe)
13 ✓	Ancre de jet
17	Cheminée des cuisines
18 ✓	Fosse aux lions (réserve du maître d'équipage)
23 ✓	Échelle de muraille (pour officiers)
24	Bitton de grand mât (pour drisses de vergues)
25 ✓	Échelle de muraille (pour non-officiers)
26	Pompe de grand mât
27 ✓	Fosse aux lions (réserve du maître d'équipage)
28 ♣	Bitton de poulies marionettes de grand mât
29 ✓	Porte-drôme (supporte les vergues de secours)
31	Ligne de commandement (accès interdit pour les matelots derrière cette ligne sauf service)
34 ✓	Banc de quart (pour l'officier de quart)
35 ✓	Drôme (vergue de secours)
36	Cloche de commandement (non-pirates)
38 →	Fronteau arrière
52 ✓	Fanal de poupe

Canons

a ✓	Canon de chasse
b ✓	Canon de bordée
c ✓	Canon de gaillard
d ♥	Parc à boulets (♥ boulets)
e ♥	Canon de muraille
f	Angle de tir du canon muraille

♥	Arme
♣	Gêne
	Cache debout
✓	Cache en s'accroupissant
→	Cache en se suspendant
→	Cache en s'allongeant

Dans une salle, ces signes signifient que la salle contient des objets permettant de telles actions.





LE TILLAC (H)

.....

Le pont supérieur, situé à l'air libre, est appelé tillac. Les simples matelots y effectuent le gros de la manœuvre. Le lieu est toujours parfaitement en ordre, et n'est encombré que par les trois « annexes » (la chaloupe, le grand canot et le petit canot) qui occupent le milieu du pont. Ce pont découvert, la coursive (G), est encadré par le « gaillard d'avant » (D) du côté de la proue et le « gaillard d'arrière » (J) du côté de la poupe, et sur les côtés par les passavants (F). Il est traversé par les mâts, fixés au moyen de coins de bois. Les mâts traversent aussi l'entrepont et la cale, et reposent au fond du navire. Les « taquais », nécessaires pour fixer les différents cordages qui servent à la manœuvre, ne sont pas placés directement sur le pont, mais plutôt sur les mâts et le bastingage, où ils sont à hauteur d'homme et ne risquent pas de blesser les pieds des matelots.

RANGEMENT ET NETTOYAGE DU PONT

Les « manœuvres » (cordages) qui couvrent le pont sont très nombreuses et doivent être constamment rangées afin de permettre des manœuvres simples et rapides, sans avoir

à démêler des filins enchevêtrés. De même, un cordage traînant sur le pont et brutalement tendu par la traction d'une voile gonflée par le vent peut arracher sans difficulté la jambe d'un homme... Pire encore, une écoute bloquée par un nœud peut faire chavirer le navire !

Les manœuvres sont donc « lovées », c'est-à-dire enroulées sur elles-mêmes, et accrochées de façon à ne pas encombrer le pont et à rester rapidement disponibles. Les matelots passent beaucoup plus de temps à ranger les cordages – qui par ailleurs prennent ainsi moins de place – qu'à réaliser la manœuvre elle-même. Le pont doit lui aussi être briqué régulièrement, de façon à éviter glissades et blessures des marins, qui travaillent pieds nus. De même, pour éviter de glisser sur le sang qui recouvre les planches lors d'un combat naval, les mousses versent des sacs de sable sur le pont.

LE BASTINGAGE (I)

.....

Le bastingage (I), surmonté par sa lisse d'appui (21), entoure le tillac, les passavants (F) et les gaillards (D et J) pour éviter que les matelots ne basculent accidentellement



de hauteur est garnie au niveau des râteliers de cabillots – petites barres de bois munies d’un manche que l’on plante sur le bastingage et que les marins utilisent comme arme lorsqu’ils n’en ont pas – sur lesquels on « vire » (on attache) les manœuvres nécessaires au réglage de la voilure. Le bastingage est beaucoup trop fin pour protéger les hommes de la mitraille et des boulets, c’est pourquoi le « branle-bas de combat » est nécessaire : avant le combat, les matelots viennent entasser leurs hamacs (les « branles ») entre les deux barrières qui forment le bastingage, ou le long du bastingage si ce dernier n’en comporte qu’une. Ils y ajoutent des balles de coton ou de vêtements si le navire en contient. Tout cela procure une assez bonne protection contre la mitraille, même si les hamacs devront être rapiécés avant d’être de nouveau utilisables...

Lorsqu’un petit navire en aborde un plus gros, son bastingage arrive très en dessous de celui de son adversaire. Les abordeurs doivent donc escalader la coque adverse, passer par les sabords ennemis (s’ils sont ouverts) ou par leurs propres vergues. Lorsqu’un navire court le risque d’être abordé, son équipage peut dresser au-dessus du bastingage un « filet d’abordage » tendu verticalement entre les haubans, dans lequel les assaillants viendront s’empêtrer. Cela va ralentir leur progression et donner un court avantage aux abordés. Cela n’arrête toutefois pas les marins les plus agiles, qui abordent par les vergues ou en se balançant au bout d’un cordage pour se réceptionner sur les haubans adverses. Ce filet d’abordage gêne la manœuvre, et son installation prend du temps ; il n’est donc pas présent lors de tous les combats.

LES QUARTIERS DE L’ÉQUIPAGE (M)

Ce second étage des quartiers de l’équipage est semblable au niveau inférieur. On y accède soit par une ouverture, soit, sur les navires marchands, par une porte qui s’ouvre sur les passavants.

LA SALLE DES COMPAS (40 ET 43)

C’est ici que l’on peut trouver le timonier, à la barre (43) du navire. De cette salle ouverte, on ne voit pas l’avant du navire ; le timonier ne barre donc pas à vue mais en fonction des ordres transmis par le second, le premier-pilote ou un de ses aides-pilotes, ou bien en fonction des indications de la boussole posée dans l’« habitacle » (40) devant lui, à l’écart de tout objet métallique susceptible d’en dévier l’aiguille et de fausser les estimations du pilote. Le « compas de route » n’est inventé qu’au cours du XVIII^e siècle. Cet instrument de navigation constitué d’un cadran gradué mobile et d’une aiguille fixe permet alors d’indiquer le cap du navire de façon plus précise. Avant cela, les timoniers se contentaient de barrer à la boussole, dont l’aiguille n’indique que le nord.

La salle des compas abrite tous les instruments dont le maître pilote a besoin dans l’exercice de son travail. On y trouve donc une table à carte sur laquelle il effectue ses relevés et ses calculs de dérive, de courant, de marée, de vitesse et de position. Les cartes sont généralement rangées dans un coffre (47) mais certains capitaines préfèrent les entreposer dans la salle du conseil (48). Le coffre de la salle des compas abrite également les instruments de navigation – astrolabe, bâton de Jacob ou nocturlabe –, de véritables trésors qui constituent un butin de choix en cas d’abordage victorieux.

LA SALLE DU CONSEIL (48)

La salle du conseil est le centre de commande du navire. Son usage est exclusivement réservé au capitaine. Celui-ci vit et travaille ici, pour faire la route, élaborer la stratégie militaire, mais aussi recevoir les invités de marque. Cette pièce est une vaste salle carrée qui occupe toute la longueur de la dunette (K). Elle donne sur le gaillard d’arrière, au niveau duquel le capitaine accède à la dunette par l’échelle de dunette (I, J et K), aux chambres du capitaine (44) et du chirurgien-major (46), à la salle d’armes (41) (sur les navires de guerre) et à la galerie de poupe (P), lorsque le navire en comporte une. Sur les navires de guerre, son antichambre (45) est défendue par les soldats du corps Royal d’infanterie de marine, qui demeurent dans la salle d’armes.

Au centre de la salle du conseil, une table sert de bureau (48) au capitaine, mais aussi de table pour ses repas. Sur les navires de guerre et les navires marchands, la qualité du mobilier dépend de la richesse du capitaine. On peut donc y trouver une bibliothèque, un meuble à alcools fins, un vaisselier (49 et 50) et d’autres objets divers (une grande mappemonde, par exemple).

C’est ici que le capitaine range son précieux livre de bord, qui contient ses observations personnelles, ainsi que celles des officiers de quart. Il conserve avec autant de soin les documents importants du navire : ses ordres de mission (s’il est missionné), l’inventaire de la cargaison, les titres officiels de propriété du navire et des marchandises qu’il contient, sa lettre de course ou sa commission s’il est corsaire... et la chasse-partie de l’équipage, chez les flibustiers et les pirates. Si le navire n’embarque pas de pilote, ce qui est rare et dangereux, les cartes et les instruments de navigation sont également entreposés dans la salle du conseil.

Les discussions confidentielles se tiennent dans cette salle, ce qui renforce encore le prestige et le mystère qui se dégagent de ce lieu interdit aux simples matelots. Sur les navires de guerre, le capitaine y rend aussi la justice. À l’occasion, l’endroit peut aussi servir de salle de réception ou de banquet. En bref, la salle du conseil est un lieu social privilégié sur le navire, tout en restant la propriété exclusive du capitaine.

Sur les navires pirates par contre, la salle du conseil est accessible à tous à tout moment, bien que le capitaine puisse demander, en temps de crise, à être au calme pour prendre une décision rapidement, seul ou en compagnie du conseil.

AIDE DE JEU

Plutôt que de laisser vos joueurs réfléchir entre eux, incitez-les à réunir le conseil pour profiter de l'avis de tous. Si leurs personnages sont mis en minorité, ils devront s'incliner, mais verront leur prestige augmenter si le futur leur donne raison.

LES AUTRES COUCHETTES (39 ET 42)

Les pilotes (42) et le capitaine des fusiliers marins (39) ont leur couchette proche de celle du capitaine et, pour les pilotes, proche de la barre à roue du navire. Le mobilier en est très simple.

LA SALLE D'ARMES (41 ET ENTREPONT 21)

La salle d'arme n'existe que sur les navires de guerre. Elle sert de quartiers aux soldats du corps Royal d'infanterie de Marine, placés sous les ordres d'un capitaine et d'un lieutenant. Pour éviter les mutineries, ces fusiliers marins conservent ici toutes les armes du bord : sabres, rapières, haches, armes à feu, grenades, etc. Ces armes ne sont distribuées qu'à l'occasion du branle-bas de combat.

Les fusiliers marins restent quant à eux toujours armés de leur mousquet équipé d'une baïonnette, ainsi que d'un sabre et d'un pistolet. Ils surveillent aussi en permanence la salle du conseil, le carré des officiers, la sainte-barbe, voire la cambuse. Ces hommes ont une place un peu à part à bord, et ne se mélangent que rarement aux matelots.

LA CHAMBRE ET LES BOUTEILLES DU CAPITAINE (I ET J)

La chambre du capitaine est semblable aux chambres des officiers et du pilote ; elle est parfois juste un peu plus luxueuse sur les navires marchands. Quant aux navires de guerre l'amirauté recommande la sobriété en termes de mobilier. Il ne s'agit pas là d'éviter d'éveiller la jalousie des hommes d'équipage, mais de faire en sorte que le branle-bas de combat soit rapide et puisse être réalisé absolument tous les jours. En effet, la chambre du capitaine, comme les autres salles du navire, contient bien souvent un canon. Sur les na-

vires de guerre, le capitaine bénéficie de l'assistance de nombreux laquais, chargés du ménage et du service. Contrairement aux lieutenants, il paye lui-même les gages de ses valets.

Les bouteilles du capitaine sont identiques à celles des officiers.

LA GALERIE DE POUPE (K)

La galerie de poupe est une sorte de balcon, qui n'est accessible que par la salle du conseil. Elle n'a pas d'autre fonction que de servir à la détente du capitaine et des officiers, qui peuvent ainsi profiter du calme et de la mer.

LA DUNETTE

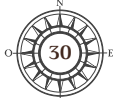
La « dunette » est le nom donné au pont à l'air libre du château arrière, qui est attribuée au commandement. Lorsque le temps le permet, c'est ici que se réunissent l'assemblée et le conseil des gentilshommes de fortune.

SANS APPEL

Vos joueurs comprendront vite que les décisions ratifiées par l'assemblée sont sans appel. Faites durer le suspens précédant le vote à main levée, lorsque leur situation est inconfortable. S'ils n'ont pas été convaincant ou si leurs adversaires, eux, l'ont été, faites tomber le couperet sans pitié.

AMÉNAGEMENTS SUR UN NAVIRE PIRATE

Sur les navires pirates, les privilèges sont abolis. Les commandants n'ont donc pas de couchettes à eux. Lorsque les pirates font leur un navire ou en ajoutent un à leur flotte, ils abattent donc les cloisons jugées non nécessaires. Cette opération peut être réalisée progressivement (sur le schéma ci-contre, deux étapes sont proposées), lorsque la grogne de l'équipage contre son commandement monte. Les premières cloisons à disparaître (1) sont les cloisons des salles 39, 41, 42, 43, 44, 45 et 46 (pas besoin de salle d'armes, les pirates aiment à conserver leurs plus beaux pistolets et sabres sur eux ou avec leurs effets personnels) au niveau du pont, ainsi que les vaisseliers 49 et 50 et les cloisons 17, 19, 20, 22 et 23 et le vaisselier 25 dans l'entrepont. Si les officiers montrent une tendance à s'isoler dans le nouveau carré des officiers, les cloisons de celui-ci sont abattues (2), même si leur présence n'empêche nullement les matelots qui le désirent de s'y rendre. Les bouteilles sont soit condamnées, soit ouvertes à l'usage de tout le monde, soit tout simplement supprimées pour alléger les hauts du navire – accastillage élevé par rapport au niveau de l'eau qui accroît la gîte et la prise au vent.



Ateliers et salles de travail

L'équipage d'un navire n'est pas seulement composé des seuls marins et de leurs officiers, mais aussi d'un certain nombre d'artisans, assistés de leurs aides (charpentiers, calfats, voiliers, tonneliers...), sans oublier le cambusier, le cuisinier, le chirurgien... Un espace de travail est réservé à chacun d'eux sur le navire.

LA CAMBUSE (FAUX-PONT 16)

La cambuse se trouve au centre du navire, juste à côté de la soute aux marchandises dont elle interdit l'accès. Cette vaste salle est le territoire du cambusier, du tonnelier ainsi que de leurs aides. On y trouve leurs hamacs et leurs coffres à vêtements, à proximité de l'atelier de tonnellerie et des réserves en cours de préparation au stockage.

L'atelier contient des lamelles de bois et les cercles de fer nécessaires à la réalisation des tonneaux, qui sont cirés ou garnis d'étoupe pour en assurer l'étanchéité. Après une chasse ou une pêche, la cambuse est aussi pleine de quartiers de viande ou de poissons déjà salés en attente de conditionnement.

LES ATELIERS DES MAÎTRES (FAUX-PONT 2, 3, 4 ET 5)

Les trois maîtres artisans du navire vivent avec leurs aides dans leurs ateliers respectifs : maître charpentier (2 et 4), maître calfat (3 et 4) et maître voilier (4 et 5). Des pièces voisines des ateliers servent aussi de lieu de stockage pour les matières premières et les pièces de rechange : vieux cordages inutilisables (7) qui seront hachés, goudronnés et transformés en étoupe par le maître charpentier lors des réparations (du tronc mal équarri au mât de misaine prêt à l'assemblage), voiles (5) et cordages (6) de rechange, etc. Les coffres à outils des maîtres sont également rangés ici, à portée de main (1).

SABOTAGE

Un aide sabote – volontairement ou non – le travail de son maître. Pris d'affection pour lui, le maître se refuse pourtant à le déclarer publiquement incompetent. L'équipage finit par condamner le maître, silencieux et digne, pour sabotage ou incompetence, et l'abandonne sur une île déserte. Naturellement, son aide prend sa place, mais l'équipage n'a pas du tout gagné au change !

LES CUISINES (ENTREPONT 5, 6 ET 7)

Le cuisinier a ses quartiers, avec le boulanger et parfois le boucher, dans les cuisines, où sont préparés les repas de l'équipage. Il dispose d'une table (2), d'un fourneau (7) pour préparer le repas, et le boulanger d'un four à pain (6) et d'un four à pâtisserie (5).

Bien souvent, les cuisines sont ouvertes sur le reste de l'entrepont et les hommes n'y mangent pas. Le chef de plat vient chercher son repas ainsi que celui des six autres matelots qui composent son plat. Les sept hommes partagent leur plat près du canon auquel ils sont affectés. Le repas du soir est constitué de pain, de viande en saumure ou de lard, de vin et d'eau, alors que le biscuit de mer tient lieu de repas de midi.

Dans le fourneau de la cuisine brûle un des trois feux du navire. Des étagères portent la vaisselle, ainsi que les condiments avec lesquels le coq agrément les repas des officiers : safran, clous de girofle, cannelle, sucre de canne, herbes aromatiques, piment...

Le cuisinier a la charge de veiller à la santé des chats et des furets du bord. On invite ces prédateurs à monter à bord pour chasser les rats, mais les forcer à monter est censé porter malheur. Il est formellement interdit de les nourrir et plus encore de les maltraiter ou de les jeter par dessus bord. La perte d'un chat à bord est en effet synonyme de ruine pour le navire. Le cuisinier doit également s'occuper des quelques volailles produisant des œufs pour la table des officiers. Celles-ci sont enfermées dans des cages à poules arrimées sur le gaillard d'avant (pont D), dans les annexes (pont E), sur le tillac (pont H), sur le gaillard d'arrière (pont J) ou sur la dunette (pont K).

CUISINE ET VAUDOÛ

Un cuisinier noir bien traité bénit ses repas et ses maîtres en invoquant régulièrement Cousin Zaka, l'esprit (le « lwa ») de la nature et des cultures agricoles. Un de ses aides en parle un jour à l'équipage. L'aumônier du bord le condamne alors pour satanisme, malgré les explications du cuistot (qui ne font finalement que l'accabler d'avantage). Ce dernier est pendu. Depuis, le navire et tous ses marins sont en proie à une puissante malédiction de Cousin Zaka. Le lwa attire les orages, la maladie et fait proliférer la vermine...



ARTILLERIE

Arrimés et calés devant leurs sabords (les ouvertures dans la coque qui permettent de faire feu), les canons sont lourds et très encombrants. Ils occupent une place importante et doivent bénéficier d'un espace dégagé pour être utilisables en combat naval. Les marchandises ne peuvent donc pas être stockées ici, ce qui limite la capacité de transport des navires armés pour la course ou pour la guerre. Sur un navire marchand par contre, c'est au contraire le nombre même de canons qui doit être limité, afin de pouvoir charger une quantité raisonnable de marchandises. Les lourds canons de bordée peuvent alors être remplacés par des « canons de muraille », plus petits, qui sont fixés sur le bastingage. Les sabords ne sont ouverts que lors des combats navals, car sinon l'eau pourrait y pénétrer à cause de la gîte et faire sombrer le navire.

LES CANONS DE CHASSE (PONT A)

Les canons de chasse sont très semblables aux canons de bordée, mis à part leur calibre, souvent supérieur, et leur forme plus allongée. Un canon de chasse peut projeter un boulet sur une distance de deux kilomètres, même si la précision à cette distance laisse à désirer. Ces pièces d'artillerie ne sont véritablement efficaces que lorsqu'on poursuit une proie. En effet, la fragilité de la poupe des navires compense le faible nombre de canons de chasse (rarement plus de deux, contre une trentaine de canons de bordée sur une frégate).

LES CANONS DE MURAILLE (PONT E)

Les canons de muraille et les pierriers sont des canons de petit calibre que l'on fixe sur le bastingage, au moyen d'un cardan. Ils sont donc mobiles et peuvent faire feu dans n'importe quelle direction, en « bordée », en « chasse » (vers l'avant) ou encore en « fuite » (vers l'arrière). Ils sont particulièrement utiles lors d'un abordage, pour effectuer des tirs à mitraille meurtriers sur l'ennemi. Pour viser, l'artilleur dispose d'une goupille qui maintient le canon à la hauteur voulue. La mobilité des canons de muraille simplifie également leur rechargement : deux hommes seulement peuvent s'en occuper (il suffit de faire pivoter la pièce sur elle-même, voire de la recharger par la culasse si elle le permet). Ces canons sont de trois types : les canons de muraille (boulets de 2 livres), les pierriers (boulets d'une livre) et les espingoles (une sorte de gros mousquet chargé d'un biscayen ou de mitraille).

LES CANONS DE BORDÉE (ENTREPONT ET PONT B)

Les canons de bordée sont des pièces d'artillerie de calibre six, huit, douze, dix-huit, vingt-quatre ou encore trente-six pour les plus gros navires. La puissance des canons de bordée est également liée à leur nombre important. Le tir aux canons de bordée n'est pas intuitif, car on tire dans une direction perpendiculaire à celle du déplacement du navire. Les artilleurs font feu depuis la bordée qui fait face à l'ennemi, bâbord ou tribord.

CANONS EN LIBERTÉ

Au cours d'un combat naval, un saboteur largue les palans qui tenaient arrimés les canons situés au vent. Les pièces balayent l'entrepont, fauchant des artilleurs, éclatant le socle des canons sous le vent et menaçant de transpercer la coque.

Les canons ont été libérés juste avant un virement de bord, si bien qu'ils menacent de repartir sur l'autre bord. Les enseignes arriveront-elles à prévenir le second à temps pour annuler la manœuvre ?

Dans la confusion du combat, personne n'a vu le saboteur agir. S'il n'est pas découvert, il continuera en coupant par exemple les câbles de gouvernail, laissant le navire aller au gré du vent et courir à la catastrophe, ou en mouillant la poudre au moment le plus inopportun.

LES CANONS DE FUITE (ENTREPONT G)

Les canons de fuite sont semblables aux canons de chasse. Seuls les plus gros navires en comportent, car ils ne sont pas très utiles. Il est difficile en effet de toucher la poupe — seule zone réellement fragile de la coque — d'un navire poursuivant, contrairement aux canons de chasse. Peu nombreux et donc dotés d'une puissance de feu relativement faible, ils servent surtout à endommager la mâture de l'adversaire, afin de pouvoir prendre le large.

ÉQUIPEMENTS DIVERS

LE GRAND CABESTAN (PONT B)

Situé sur le gaillard d'avant, au-dessus de la salle des ancres et au sein même du quartier de l'équipage, le grand cabestan permet de déplacer de lourdes charges. Il est constitué d'un grand cylindre, tournant autour d'un axe vertical et flanqué de barres horizontales qui permettent à une trentaine d'hommes de le manœuvrer. Le cabestan est habituellement utilisé pour remonter les ancres,





et charger ou décharger les marchandises, par l'intermédiaire d'un palan fixé sur la grand-vergue. L'équipage peut ainsi transborder les réserves, mais aussi les canons. En cas de besoin, les grosses barres de cabestan sont aussi des armes redoutables...

MOUILLER L'ANCRE

Pour mouiller, l'équipage n'utilise pas le grand cabestan. Le maître d'équipage doit prévoir la « bitture », la longueur de câble d'ancre nécessaire au mouillage. Le câble d'ancre est alors fixé de façon à laisser filer la longueur prévue. On laisse tomber l'ancre et le câble sans les retenir. La bitture se calcule en fonction de la profondeur du fond, du vent, du courant et de la place disponible pour le navire dans le « mouillage », le lieu où l'on mouille l'ancre. Si la bitture est trop longue et que d'autres navires mouillent à proximité, le navire risque d'aborder accidentellement ses voisins au prochain changement de marée.

LA POMPE

L'eau de mer qui s'est infiltrée dans les cales s'accumule en bas du grand mât, d'où elle peut être rejetée à l'extérieur du navire par la pompe. Cet instrument est constitué d'un cylindre, d'un piston et d'un manche. Quand on soulève le manche, le clapet donnant vers la mer se ferme, et celui qui donne vers la cale s'ouvre pour laisser entrer l'eau. Lorsqu'on appuie sur le manche, c'est le clapet donnant vers la mer qui s'ouvre pour évacuer l'eau.

L'usage de la pompe est éreintant, surtout si le navire embarque beaucoup d'eau. Les hommes doivent alors se succéder rapidement pour éviter la fatigue. En cas de voies d'eau, il ne faut que quelques dizaines de minutes à un navire privé de pompe pour sombrer...

LES TROIS FEUX

Pour des raisons de sécurité, le feu est cantonné à trois endroits seulement : la salle du conseil à l'usage du capitaine, les cuisines, et la sainte-barbe (pour allumer les boufeux).

LES EMBARICATIONS ANNEXES

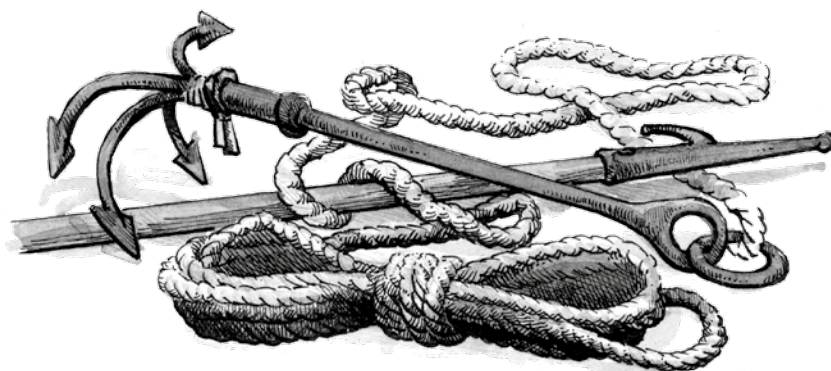
Le tirant d'eau des navires leur interdit souvent d'accéder aux zones peu profondes. Pour accéder à une plage ou à l'embarcadère d'un port, les hommes d'équipage mettent à l'eau l'une des trois « annexes » que sont la chaloupe, le grand canot et le petit canot.

Lorsque le bateau navigue, ces embarcations sont encastrées les unes dans les autres – le petit canot dans le grand, lui-même dans la chaloupe – et retournées sur le tillac. Elles sont solidement arrimées, pour éviter qu'elles ne se libèrent par gros temps. Pour mettre une annexe à la mer, on installe un palan aux extrémités de la grand-vergue et de la vergue de misaine, afin de soulever l'esquif et de le poser sur l'eau.

La chaloupe est la plus grande des trois embarcations. Pouvant atteindre plus de quinze mètres de long sur les gros navires, elle est souvent grée de deux voiles au tiers. Elle est manœuvrée lorsqu'elle est mouillée par les chaloupiers, commandés par le patron de chaloupe, un quartier-maître expérimenté. Son avant est bombé pour pouvoir supporter le poids d'une ancre. La chaloupe sert notamment à transporter l'équipage à terre, et peut accueillir jusqu'à vingt personnes. Elle peut aussi servir de navire éclairer, pour sonder un passage difficile. Lorsqu'on se ravitaille, si le navire n'est pas à quai, elle sert à transporter vivres, eau, bois, poudre et boulets jusqu'au navire. Une telle opération peut d'ailleurs prendre quelques jours. La chaloupe est aussi très utile pour mouiller les ancres, car elle est beaucoup plus facile à manœuvrer que le navire lui-même. L'ancre est alors embarquée sur la chaloupe et jetée à l'eau à l'endroit adéquat. Une telle opération n'est toutefois possible que par temps calme.

Le grand canot est une « yole », un navire à rame pourvu de cinq à dix bancs de nage sur lesquels les canotiers prennent place pour ramer, sous le commandement du patron de canot, un quartier-maître. Il sert exclusivement au transport du capitaine et de ses officiers, sauf sur les navires pirates, sur lesquels un tel privilège est mal perçu. Le grand canot tient bien la mer, même dans le gros temps.

Le petit canot remplit toutes les tâches nécessitant l'usage d'un esquif de très petite taille. Il sert aussi d'annexe à la chaloupe, pour accéder aux endroits peu profonds. Il est manœuvré par les canotiers et leur patron de canot.



Entretien du navire

ENTRETIEN DE LA COQUE

LE CALFATAGE

L'étanchéité de la coque est assurée par un calfatage des interstices séparant les lourdes planches du bordé. En l'absence d'une telle opération, ces dernières peuvent laisser filtrer l'eau, particulièrement au niveau des œuvres vives, situées en dessous de la ligne de flottaison. Le calfatage est réalisé à l'aide d'une étoupe noire fabriquée grâce aux rebuts de vieux cordages hachés, goudronnés, comprimés puis roulés en cordes grosses comme le poignet. Le maître calfat prépare son étoupe juste avant de l'appliquer, car elle doit être chaude lorsqu'elle est introduite entre les planches, à l'aide d'un maillet et d'un ciseau. Une odeur âcre de goudron règne en permanence dans son atelier.

LA MISE EN CARÈNE

Malgré les soins attentifs du maître calfat, la coque d'un navire qui a beaucoup navigué se couvre d'algues et de coquillages, autant d'aspérités qui ralentissent sa course. Une coque mal entretenue est également plus exposée aux attaques des vers qui la rongent, réduisant son étanchéité et sa solidité. Un navire à la quille pourrie prend l'eau de toutes parts et n'est plus bon à rien.

Avant d'en arriver là, il faut caréner le navire, pour remettre en état les œuvres vives, en contact avec l'eau. Afin de garder une coque lisse et propre, ce carénage doit être fait régulièrement, une à deux fois par an. Pour cela, le navire est « abattu en carène », c'est-à-dire couché sur le sable, afin d'exposer à l'air libre les parties de la coque situées sous la ligne de flottaison. Sous la direction du maître calfat, l'équipage nettoie alors la coque des coquillages et des algues, en la chauffant pour décoller l'ancien enduit. Le maître charpentier en profite aussi pour réparer les dégradations subies lors d'un combat naval ou d'un accrochage avec le fond : les parties du bordage en mauvais état sont alors remplacées, pour obtenir une parfaite régularité des œuvres vives. Avant toutes ces opérations, la cargaison du navire – y compris les canons – doit être déchargée à terre et rechargée au départ du vaisseau.

Inutile de dire que, dans ces conditions, un navire est totalement immobilisé et extrêmement vulnérable. Les arsenaux leur étant évidemment interdits, les pirates choisissent souvent de caréner leurs navires dans les « cayes », des petites îles désertes, sablonneuses et très

peu visibles depuis le large. Le carénage s'effectue ici en toute tranquillité, car les lieux sont inaccessibles aux gros bâtiments, qui s'échoueraient inmanquablement sur l'un des multiples bancs de sable, de vase ou sur les récifs de coraux alentour. Les cayes forment de plus des petits archipels, au sein desquels il est aisé de camoufler un navire en carène. Enfin, il est facile d'abattre le navire à marée basse pour le caréner et de profiter de la marée haute pour le remettre à flot.

Selon la taille et l'état du navire, le carénage prend entre une semaine et un mois. Lorsqu'il s'agit d'un navire de prise, ces travaux sont effectués par les prisonniers, pendant que les pirates font bombance et s'enivrent.

CARÉNAGE

Le navire doit être caréné régulièrement. Un navire récemment caréné bénéficie d'un bonus de vitesse de +1 nœud, tandis qu'un navire traînant ses algues depuis plus d'un an souffre d'un malus de -1 nœud à sa vitesse.

RÉPARATIONS

LE PROCESSUS DE RÉPARATION

La réparation se fait en trois temps. D'abord, le maître charpentier inspecte le navire pour évaluer les dégâts. Il présente ses remarques au second ou au capitaine, en lui précisant les risques encourus. Le capitaine peut ainsi ordonner des réparations d'urgence ou décider d'attendre un moment plus propice. Dans son atelier, le maître charpentier prépare les pièces de bois nécessaires à la réparation (bordé, couples, gouvernail, bastingage, lattes du pont, tronçons de mâts, vergues, etc.). Afin de faciliter la réparation, ces pièces sont souvent préparées longtemps à l'avance. Enfin, il effectue la réparation proprement dite. Il doit agir rapidement, si le navire est sous voiles, pour ne pas l'immobiliser trop longtemps. Le maître charpentier réquisitionne alors autant de matelots que nécessaire. Lors d'un combat, les réparations doivent être encore plus rapides. Le maître charpentier exécute alors des réparations de fortune sous le feu direct de l'ennemi.

REMÂTER

Lorsqu'un mât est brisé, il est remplacé par un mât de fortune. Fort heureusement, un mât est constitué de deux à quatre tronçons et se brise rarement à la base. Les petits mâts sont aisés à redresser. Pour un mât plus important, les matelots hissent le tronçon à partir des autres mâts ou



à partir d'un arbre. Si tout le gréement est tombé, remâter devient impossible en mer, et très difficile sans l'usage d'une machine à mâter.

LES MATIÈRES PREMIÈRES ET LES PIÈCES DE RECHANGE

De nombreux types de bois, dont le chêne, le pin et le hêtre, sont à la disposition du maître charpentier pour la réalisation de ses pièces. Il les choisit en fonction de leurs propriétés physiques, adaptées à l'usage qu'il veut en faire. Le chêne par exemple est un bois lourd, dense et résistant, parfait pour la quille, les couples, les mâts et le bordé de l'entrepont. Le hêtre est un bois très rigide, idéal pour les vergues. Le pin est un bois flexible qui peut servir à lacter le pont.

Dans la voilerie sont entreposés les jeux de voiles de rechange. Ils occupent une place impressionnante, car chacun d'entre eux représente plusieurs milliers de mètres carrés sur les navires de grande importance. Une voile est

gigantesque et ne peut être totalement déroulée dans la voilerie ; l'extraire de l'atelier requiert l'assistance d'une vingtaine d'hommes pendant une bonne demi-heure. À côté de ces jeux de voiles, le voilier range de grands pans de toile de lin destinés aux réparations.

Le maître voilier ne peut pas vraiment fabriquer de nouveaux cordages à partir du simple fil de chanvre. Il se contente de les remplacer et de les réparer. Il stocke donc dans la voilerie des kilomètres de cordages neufs supplémentaires, ainsi que les cordages usagés, inutilisables pour la navigation mais très utiles au maître calfat qui en fait de l'étoupe.

OUTILS ET TECHNIQUES

« Un bon ouvrier travaille avec de bons outils », dit le vieil adage... C'est particulièrement vrai pour les trois maîtres artisans du navire, qui emmènent avec leurs effets personnels de précieuses caisses à outils, sans lesquelles ils ne pourraient mener à bien leurs travaux.



LE TRAVAIL DU BOIS

Le maître charpentier et ses aides-charpentiers utilisent des outils variés pour travailler le bois. Pour couper ou fendre une pièce de bois en deux, ils utilisent une scie, une hache, ou encore un coin enfoncé de force à la masse. Pour creuser une pièce de bois, ils utilisent une herminette, et un rabot pour la finition. Pour associer deux pièces, ils doivent leur donner des formes complémentaires, en creusant par exemple une fissure en biseau dans l'une, correspondant à une excroissance de l'autre. L'association est complétée par des chevilles de bois (les clous, qui rouillent, n'ont pas leur place sur un navire) enfoncées à grands coups de maillet. La courbure d'une pièce est obtenue en baignant le bois de vapeur d'eau. Lorsqu'il doit travailler le métal, le maître charpentier utilise bien sûr les outils adéquats, mais ne peut le faire qu'à terre, car la manipulation du feu à bord est dangereuse et doit être limitée au strict minimum.

LA VOILERIE

L'atelier de voilerie est constitué d'un établi et de quelques outils : ciseaux, grosses aiguilles pour traverser les voiles très épaisses, pommeaux de couture (des pièces de cuir se plaçant dans le creux de la main et permettant de pousser l'aiguille au travers de la voile sans se blesser), et toutes sortes de fils à voile. La voilerie utilise un point de couture particulier, en forme de zigzag très prononcé, pour lier deux pans de toile. Pour renforcer une voile, la méthode la plus simple consiste à doubler l'épaisseur de la toile. Seules les parties subissant les efforts et les frottements les plus importants doivent être renforcées, sinon la toile serait trop raide et trop lourde. Il s'agit notamment des bordures de la voile, des trous où passent les cordages et des parties de la toile qui restent à poste et prennent le vent lorsque la voilure est réduite par gros temps. Le creux d'une voile lui est donné par l'assemblage de deux pans de toile de largeurs légèrement différentes (les « laizes ») ; la courbure sera ainsi plus importante aux endroits les plus larges. Les trous dans la voile sont renforcés par des anneaux de cuivre, qui offrent une plus grande résistance au frottement incessant des cordages.

L'ENTRETIEN DES CORDAGES

Le maître voilier, assisté de ses aides-voiliers, est aussi chargé de l'entretien et de la réparation des cordages. Un cordage est fait de « torons », des brins plus petits, tordus et enroulés ensemble par groupe de trois, le plus serré possible. Lorsqu'on relâche le cordage, la torsion des torons dans un sens et l'enroulement dans l'autre sens permettent au tout de tenir en place. Plus un cordage est

serré, plus il sera résistant à la tension et au frottement. Les cordages sont parfois suiffés, afin de mieux glisser ; d'autres sont goudronnés pour mieux résister aux intempéries et à la traction. Un bon cordage ne doit pas s'allonger à la traction.

Afin de réparer les cordages et de leur donner des formes particulières, le maître voilier utilise deux techniques :

« **Lépisserie** » est une opération qui modifie la structure du cordage. Pour cela, on entremêle les torons de deux cordages différents, à l'aide de très grosses aiguilles, les « épissoirs ». Un voilier doué pour l'épissure peut ainsi agencer deux cordages comme il le désire : bout à bout, en croix, en boucle (le cordage passe au travers de lui-même), etc.

La « **surliure** » est plus rapide à réaliser mais aussi plus fragile. On se contente d'entourer plusieurs brins de cordage avec du fil à voile très serré, pour les solidariser. La surliure est souvent assurée en piquant le fil à travers le cordage, à plusieurs reprises. Cette technique permet par exemple de faire une boucle au bout d'un cordage.

LES OUTILS DU CALFAT

Pour tuer les vers qui rongent le bois de la coque, lors de la mise en carène, le maître calfat et ses aides-calfats brûlent des branchages particuliers qui dégagent une fumée âcre et épaisse. Ils se servent d'un bec de corbin pour mettre à jour les trous de vers et arracher le bois pourri. Une fois les lattes de bordé pourries remplacées, le calfat enfonce de l'étaupe – résidus de cordages chauffés – avec un ciseau entre les lattes. Il réitère cette opération aussi souvent que nécessaire à bord. Sur les petits navires, le maître charpentier assume souvent le rôle de calfat en plus du sien.

AMÉLIORATION DU NAVIRE

Un maître charpentier doué pour l'ingénierie navale peut entreprendre des travaux visant à améliorer les qualités nautiques du navire ou son accastillage. Certaines modifications nécessitent une révision totale de la structure du navire et restent difficilement envisageables, mais d'autres peuvent être réalisées plus facilement. Il est ainsi possible de supprimer l'un des défauts structurels du navire, comme un mât trop sur l'avant, ou bien de rajouter des pièces de canon, sans déstabiliser le navire. Avant de procéder aux modifications de la coque, une série d'esquisses s'impose, afin d'évaluer la faisabilité de ces innovations. Une fois les plans prêts, le maître charpentier doit s'efforcer de convaincre le capitaine – ou l'équipage dans son ensemble sur un navire pirate – d'accepter la modification.



LES

LOUPS

DE MER

« Cette barbe était noire et il l'avait laissée pousser jusqu'à une longueur extravagante. Elle lui venait jusqu'aux yeux, et il avait accoutumé de l'entortiller en petites nattes à l'aide de rubans (...). Pendant l'action, il portait une écharpe à la taille, et trois paires de pistolets dans leurs fontes, en bandoulière. Il fixait sur les bords de son chapeau deux mèches allumées qui, brûlant de chaque côté de son visage aux yeux féroces, en faisaient une figure si épouvantable que l'imagination ne saurait concevoir une Furie de l'Enfer sous un aspect plus terrifiant. »

— DANIEL DEFOE, *LES CHEMINS DE FORTUNE*

CHAPITRE



2

La vie quotidienne à bord

LE MARIN

VÊTEMENTS

À bord, les marins portent des vêtements simples, légers et solides. Habituellement, les marins portent un pantalon de toile, tenu à la ceinture par un cordage noué et une chemise en lin, zébrée de lignes blanches de sel cristallisé. Pour éviter de glisser et garder un bon équilibre, ils restent pieds nus en mer. Au début, les novices souffrent de nombreuses meurtrissures et de cicatrices creusées par le sel, mais la corne de la plante de leurs pieds devient en quelques mois assez épaisse pour leur permettre de se déplacer à terre sans la moindre gêne. Certains marins restent tête nue, d'autres ne quittent pas leur bonnet de laine, le foulard qui retient leurs cheveux ou le fier tricorne porté par coquetterie.

Sur les navires de guerre, les matelots ne sont pas forcément vêtus d'un uniforme. Certains équipages disposent d'une tenue d'apparat, qu'ils passent pour faire bonne figure lors de la visite d'un amiral. Ces uniformes sont très simples, de couleur rouge vif ou bleu marine, mais les marins les négligent le plus souvent. Les gardes-marines sont, eux, habillés d'un uniforme plus élaboré, dont ils prennent grand soin. Enfin, les uniformes des officiers sont plus pimpants, ornés d'épaulettes et de boutons dorés, et toujours bien entretenus.

Lorsque vient le jour de lessive, chacun nettoie ses vêtements à l'eau de mer avant de les étendre le long des haubans ou des drisses. Tout cela n'est pas du goût des amiraux qui voient d'un mauvais œil un tel laisser-aller...

Les pirates affectionnent aussi les vêtements légers, pour des raisons de commodité et de confort, surtout dans les régions chaudes. Toujours à la recherche de températures clémentes, ils croisent au large des côtes de l'Amérique du Nord en été et dans les Caraïbes en hiver, afin d'avoir la certitude de n'avoir ni trop chaud, ni trop froid et d'échapper aux tempêtes estivales qui ravagent les Caraïbes.

LE VISAGE ET LE CORPS

Le visage des marins est marqué par le sel, le soleil et les excès de tous ordres. La joue gonflée par l'énorme chique de pétun qu'ils mâchent à longueur de journée (ou la pipe à la bouche lorsqu'ils ne sont pas à la manœuvre), ils sont minces, émaciés parfois mais solides et muscu-

leux. Leurs mains calleuses et couturées de cicatrices trahissent leur condition de marin, impossible à dissimuler face aux agents recruteurs.

SÉQUELLES DE COMBAT

Les marins, et les pirates en particulier, arborent leurs cicatrices comme autant de trophées. Souvenirs des batailles gagnées ou perdues, elles contribuent à rappeler aux hommes d'équipage leurs camarades disparus.

Tête : les borgnes ne sont pas rares. L'œil crevé est laissé visible ou est dissimulé sous un bandeau de toile. Cette infirmité n'est pas la plus gênante, même si celui qui en est affligé vit dans la terreur de perdre son seul œil valide. Un bandeau sur l'œil est une marque de reconnaissance qui peut desservir un pirate en terre ennemie, quoique la marine de guerre compte autant, voire plus de borgnes que la piraterie. Les visages des combattants des mers sont couverts de cicatrices, qui courent le long des joues, traversent les arcades sourcilières et coupent des lèvres en deux. Oreilles tranchées, nez coupés, dents cassées et crânes déformés sont monnaie courante pour les familiers du sifflement des boulets. Les rares condamnés rescapés d'une pendaison exhibent un cou brûlé par la corde, marque qui effraie les bourgeois, fait frissonner les femmes et force le respect des autres forbans.

Bras : une attaque au sabre ne pardonne pas, et nombreux sont les marins à y avoir laissé des doigts, voire une main, remplacée par un élégant crochet. Une mauvaise balle logée dans l'épaule peut paralyser un bras, le laissant inerte et ballant. Certains marins, dont le bras a été arraché par les fragments de coque projetés suite à l'impact d'un boulet, doivent effectuer des prouesses avec l'unique bras qui leur reste, pour compenser leur infirmité.

Jambes : quelques orteils coupés ne dérangent pas vraiment le marin, mais restent bien visibles quand il avance pieds nus. Lorsque le pied d'un homme a été amputé suite à une gangrène débutante, le moignon est prolongé d'une petite pièce de bois. Quand la jambe a été arrachée par un boulet, au niveau du genou, le pirate arbore une jambe de bois sculptée, qui a une fâcheuse tendance à s'enfoncer dans le sable et à se coincer dans les trous des « caillebotis », ces grillages de bois sur le pont qui permettent d'aérer les niveaux inférieurs.

CICATRICES DU GUERRIER

Les séquelles de blessures sont indissociables de la vie des pirates. Les PJ comme les membres de leur équipage n'y échapperont sans doute pas, mais personne à bord ne

considère cela comme une malédiction. Ces séquelles sont la marque d'une action d'éclat, et apportent un certain charme au jeu et aux personnages !

EFFETS PERSONNELS

.....

Les effets personnels des marins se limitent à quelques vêtements – à peine un pantalon et deux chemises de rechange, quelques caleçons –, accompagnés parfois d'un instrument de musique. Les pirates rangent leurs armes avec leurs affaires : sabres et autres armes blanches aiguisées avec amour ; beaux pistolets, signes de richesse et témoignage des hauts faits accomplis par leur propriétaire... Les flibustiers sont très attachés à leurs mousquets, le plus souvent des fusils de grande valeur, rares et réputés pour leur efficacité redoutable.

LE TRAVAIL ET L'INACTIVITÉ

« L'officier de service nous fit bientôt comparaître devant lui pour nous interroger.

- Quel a été le motif de cette rixe ? nous demanda-t-il.

- Mon officier, répondit Kernau en se hâtant de prendre la parole, j'obéissais au capitaine.

- Quoi ! Vous prétendez que c'est votre capitaine qui vous a ordonné de troubler l'ordre public et d'assommer trois ou quatre soldats ?

- Oui mon officier, c'est la vérité vraie...

On voit que Kernau avait devancé son époque.

- Il faut que vous soyez fou ou ivre pour me conter pareilles sottises...

- Mon officier, je suis, au contraire, presque à jeun, et je possède toute ma raison. Le capitaine m'a dit comme ça en me remettant ce novice – et Kernau en prononçant ces mots me désigna d'un geste plein de dignité –, le capitaine m'a dit : « Kernau, veux-tu prendre ce petit, qui est mon parent, et te charger de lui apprendre ton métier ? » « Ça me va, mon capitaine, ai-je répondu » ; et voilà !

- Et bien, quel rapport trouvez-vous entre cette proposition de votre capitaine et la scène de violence dont vous venez de vous rendre coupable ?

- Le rapport est bien simple mon officier, je voulais apprendre à mon matelot comment on doit se distraire à terre ; ça fait partie du métier. »

— LOUIS GARNERAY, *CORSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE*

Le marin trouve son bien-être dans son travail. Lorsque les marins ne sont pas à la manœuvre, ils s'affairent à mille petites tâches. Ils n'apprécient les escales que lorsqu'elles sont courtes. Lorsque la halte dure plus d'une se-

maine ou lorsque le navire est immobilisé dans une zone de calme plat, ils ne tiennent plus en place. L'humeur des hommes devenant maussade, la solidarité disparaît et les vieilles rancunes resurgissent. Les rixes violentes, les complots, les mutineries naissent pendant ces périodes d'oisiveté où chacun a trop de temps pour réfléchir. Une simple altercation entre deux matelots peut dégénérer en bagarre, voire en règlement de compte entre équipages. Les parties de cartes sont les principales causes de rixes à terre, peut-être plus encore que l'alcool ou les femmes. Certains pirates vont même jusqu'à interdire et même punir de mort les parties disputées entre les membres de leur équipage. À terre, les projets se forment et les rêves prennent corps. Pirates, flibustiers et corsaires lisent des journaux de bord décrivant des contrées merveilleuses et inconnues, ou imaginent des campagnes qui les rendront riches à millions. Ils n'ont alors plus qu'une chose en tête : embarquer de nouveau vers de nouvelles conquêtes.

En mer, l'état d'esprit des marins est différent. Les soins incessants qu'exige un navire et le travail exténuant des manœuvres ne laissent que peu de place à la méditation. Seul le moment présent compte. Ce n'est qu'à l'occasion d'une escale à terre que l'on se rappellera les joies, les douleurs et les amis perdus. Les souvenirs referont surface, déformés au gré des histoires de marins en moments épiques ou tragiques : une petite victoire devient vite un triomphe éclatant, un requin se transforme en dragon, un ami cher qui se meurt répand une mer de sang... Tous les marins prétendent avoir rencontré des sirènes, des éléphants et d'autres créatures merveilleuses. La magie et la destinée sont présentes à chaque rencontre, permettant aux escarmouches les plus modestes d'entrer dans le mythe.

AU TRAVAIL

La prochaine prise tarde à se présenter. Les réserves d'alcool et de produits de luxe diminuent de plus en plus. Les prisonniers sont vite victimes de la frustration des pirates. Dans l'oisiveté, les remarques cinglantes, les querelles stériles, les messes basses et les critiques envers le commandement grèvent l'ambiance du bord. Les PJ vont devoir déployer des trésors de diplomatie pour éviter que la situation ne dégénère. S'ils n'arrivent pas à calmer leur équipage, alors que leurs hommes les acculent au bastingage le sabre à la main, l'annonce d'une voile dissipe les griefs et fait revenir la bonne humeur.

RÉMUNÉRATION

.....

Sur les navires marchands et les navires de guerre, les marins touchent une solde mensuelle fixe. Sur les navires pirates et corsaires, les hommes sont payés en parts de prise. Sur les navires corsaires toutefois, un tiers de la prise revient à l'armateur et un tiers revient à l'État. À

l'équipage, il ne reste donc qu'un tiers du butin, sur lequel le capitaine prélève une bonne part. En plus du mode de rémunération proposé, un navire offre toujours le gîte et le couvert à ses matelots.

L'ÉQUIPAGE ET SON NAVIRE

AU TEMPS DES FLIBUSTIERS

Les flibustiers ne sont pas à proprement parler des marins et s'attachent peu aux navires sur lesquels ils naviguent. Ils vouent leur vie à la fortune qui les attend sur les mers plutôt qu'au navire lui-même. Ils ne se donnent d'ailleurs même pas la peine de rebaptiser leur nouveau navire. Ils s'attachent par contre beaucoup aux armes de bonne qualité, comme leur fameux fusil de boucanier, qui a connu tant de victoires à leur côté. Les flibustiers sont donc pragmatiques, et abandonnent sans état d'âme un navire s'ils font une meilleure prise.

CHEZ LES PIRATES

Le navire est la pierre angulaire de la nouvelle vie des pirates. Ils le rebaptisent donc dès qu'ils entrent en sa possession. Les noms des navires pirates reflètent en général les spécificités de leur révolte : « Victory », « Revenge », « Liberty »... Le navire de Teach s'appelait le « Queen Ann's Revenge ». Lorsqu'ils possèdent une petite flotte, ils donnent à chacun des bâtiments un nom correspondant à sa fonction. Un deux-ponts ou une frégate devient « l'Amiral », une goélette à hunier « le Pirate », un sloop rapide « le Corsaire », un navire servant à porter les vivres « l'Allège ».

Les pirates ne changent de bâtiment que s'ils y sont forcés, ou si un nouveau navire est de toute évidence meilleur que l'ancien. Cela donne bien souvent lieu à un long débat contradictoire. Une fois leur décision prise, ils brûlent leur ancien vaisseau avec plus d'émotion que lorsqu'ils perdent un camarade. La plupart du temps toutefois, ils laissent repartir leurs prises ou les brûlent et restent sur leur propre navire. Certains pirates ont un tel respect pour les navires qu'ils laissent repartir leur prise s'ils ne sont pas suffisamment nombreux pour manœuvrer deux navires à la fois. Sinon, ils ajoutent volontiers un nouveau bâtiment à leur flotte, car cela permet de mettre en œuvre d'autres stratégies navales, en exploitant au mieux les qualités nautiques de chacun des navires.

Lorsque des pirates mettent la main sur un navire venant d'une ville qu'ils exècrent pour des raisons personnelles, ils peuvent offrir quartier à l'équipage mais brûlent systématiquement le bâtiment. Cette soif de revanche peut conduire à l'obsession : Bartholomew Roberts, ayant eu quelques

démêlés avec les villes de la Barbade et de la Martinique, décida de les faire apparaître sur son pavillon noir.

Les pirates connaissent la faim, la soif, les tempêtes, la guigne qui les fait passer loin des routes commerciales, mais ce qu'ils ont le plus de mal à supporter est de perdre leur navire. Un tel événement risque en effet de leur être fatal, car les navires sont beaucoup plus difficiles à prendre à leur époque qu'au temps de la flibuste. Leur seule chance est alors de croiser la route d'un autre pirate qui daignerait les prendre à son bord et leur donner sa prochaine prise. Cette solidarité n'est pas rare, encore faut-il tomber sur un pirate et non sur un navire de la Royale en mal de pendaison !

Enfin, les pirates sont des marins accomplis, qui ne quittent guère leurs navires. Les attaques de villes par des pirates sont rares, car les villes sont beaucoup mieux défendues qu'elles ne l'étaient auparavant. De toute façon, l'attaque d'une ville est une action de trop grande envergure, qui nécessiterait l'association de cinq ou six pirates, avec son lot de trahison et de dissensions. Ces dissensions n'affectaient pas les flibustiers, qui pouvaient agir en grand nombre, de par leur appartenance à la grande communauté des « Frères de la Côte ».

L'ORGANISATION À BORD

LES BORDÉES

Les matelots sont séparés en deux groupes, appelés « bordées », qui effectuent la manœuvre à tour de rôle : pendant que l'une travaille, l'autre se repose. Les marins d'une de ces bordées sont appelés les « bâbordais », tandis que les autres sont dénommés « tribordais ». Quand vient la nuit, les deux bordées se partagent le quart. Lors d'un combat naval, l'une des deux bordées effectue la manœuvre pendant que l'autre assure la canonnade. Chaque bordée est donc plus ou moins spécialisée dans l'art de la manœuvre ou de l'artillerie, mais ce uniquement au cours des combats navals.

Dans les quartiers de l'équipage, les matelots sont regroupés par deux. Ils occupent le même hamac, l'un se reposant pendant que l'autre est à la manœuvre. Ils appartiennent donc chacun à une bordée différente. Les camarades de bordée – les matelots d'une même bordée – vivent en communauté, puisqu'ils effectuent toutes les manœuvres et passent leur temps libre ensemble. La promiscuité, les chants de marins, les beuveries et les coups durs les rendent inséparables.

Lorsqu'ils ne dorment pas, les anciens de repos apprennent l'art de la voile aux plus jeunes, et tout particulièrement à leur matelot, en les accompagnant sur le pont ou dans la mâture.



AH ! LES NONNETTES...

À terre, les inséparables camarades de bordée d'un navire décident d'aller troussez les nonnes d'un proche couvent. Ils content fleurette aux donzelles comme de vrais gentlemen, mais bâillonnent la mère supérieure un peu tatillonne. Une nonne un peu vieille fille et récalcitrante appelle les bourgeois du village à l'aide. Avec l'aide des nonnes, nos héros arriveront bien à s'échapper ! D'ailleurs, peut être qu'une jeune fille mise de force au couvent préférera l'aventure aux mornes dévotions et deviendra une fière pirate, qui sait ?

LA HIÉRARCHIE

Pour une efficacité maximale, l'équipage d'un navire est très structuré afin que les ordres descendent rapidement du capitaine aux simples matelots. Cette hiérarchie est très rigide, même sur les navires pirates, qui ont pourtant la chance de pouvoir choisir leurs chefs. Il n'est donc pas question de discuter les ordres de ses supérieurs. Les subordonnés peuvent toutefois soumettre leurs observations à leurs supérieurs, pour affiner la prise de décision.

Le maître pilote reçoit ses ordres du capitaine et transmet au timonier le cap à suivre.

Le maître d'équipage dirige la bordée à la manœuvre. Il transmet les ordres du second aux mousses, chargés du nettoyage du pont, ainsi qu'aux simples matelots et aux gabiers qui s'affairent à la manœuvre.

Le maître canonier transmet les ordres du canonier – ou du lieutenant en charge de cette batterie de canon – à l'autre bordée, chargée de la recharge et du pointage des pièces d'artillerie au combat. Cette autre bordée est constituée des chefs de pièces et de leurs servants de pièces (qu'ils commandent lors de la recharge).

Les trois maîtres artisans du bord, le calfat, le charpentier et le voilier, sont assistés dans leurs tâches par des aides qui en profitent pour apprendre le métier.

Les autres membres d'équipage sont appelés surnuméraires car ils ne sont pas soumis aux quarts et ne prennent pas part à la manœuvre ni au tir d'artillerie. Les surnuméraires comptent les chirurgiens, qui soignent les malades et les blessés et les cambusiers (les commis aux vivres, les maîtres-valets et éventuellement le tonnelier), qui assurent la maintenance des réserves et fournissent le coq. Ce dernier est également un surnuméraire, comme le boulanger et le boucher. Ils reçoivent leurs ordres de l'officier de détail – le plus souvent le second.

AMBIANCE

Les matelots sont réveillés par le sifflet et les beuglements du maître d'équipage. C'est leur tour de prendre le quart, empotés et endormis. Le vent glacial et

quelques coups de trique ont tôt fait de les réveiller tout à fait. En quelques minutes, leurs voix se mêlent aux chants à hisser des autres matelots qui amènent la vergue de perroquet à poste.

LES QUARTS

Pendant la nuit, les hommes d'équipage et les officiers veillent à tour de rôle. La nuit, les dangers sont plus sournois et les réactions de l'équipage doivent être rapides.

Les officiers – capitaine, second et canonier – effectuent leur quart à tour de rôle. Un quart consiste à relever régulièrement la vitesse du navire au « loch » et l'orientation sur la boussole, puis à reporter ces observations sur le journal de bord afin de faciliter le point du lendemain. Ces mesures permettent en effet d'avoir une estimation de la nouvelle position du navire en fonction de la précédente. Les officiers de quart consignent également par écrit l'état du ciel, la force du vent et les courants présumés, ainsi que toute observation importante, comme la présence de la côte ou de brisants. Un quart d'officier dure quatre heures.

La bordée de quart effectue les manœuvres dans l'obscurité, en suivant les indications du maître d'équipage. Le timonier, lui, ne doit pas laisser le navire dériver de son cap en s'abandonnant à une somnolence coupable et dangereuse. Il annonce le cap à l'officier qui termine son quart. Pendant tout ce temps, la bordée de repos essaie tant bien que mal de profiter de ses quatre heures de sommeil. Par vent fort, les hamacs sont ballottés à s'en vider l'estomac, et bien des marins passent des nuits blanches jusqu'à ce que le vent se calme. Une bordée tient son quart pendant quatre heures.

La vigie de quart joue enfin un rôle essentiel et doit s'efforcer de repérer côte et récifs. De nuit, elle remarque facilement les fanaux indiquant les positions des navires voisins, ainsi que les phares des côtes européennes. Son quart dure quatre heures, de jour comme de nuit.

LA MESURE DU TEMPS

Pour mesurer le temps à bord, les marins utilisent des sabliers. Le sablier de quatre heures indique la fin d'un quart de nuit. Le sablier d'une demi-heure rythme la vie à bord. Quant au sablier de deux minutes, il sert avec le loch à mesurer la vitesse. Les sabliers sont conservés dans l'habitacle, un petit meuble contenant les sabliers (au moins le sablier d'une demi-heure), la boussole et une lampe pour éclairer la boussole la nuit.





PRÉ-TIRÉ
Ancien flibustier

↳ La Revolte
page 77



LES REPAS

« (...) *Le matin sur les dix heures, le cuisinier met la chaudière sur le feu, pour cuire de la viande salée, dans de l'eau douce, ou à défaut de celle-ci, dans de l'eau de mer. En même temps, il fait bouillir du gros mil battu, jusqu'à ce qu'il devienne épais comme du riz cuit ; il prend la graisse de la chaudière à la viande pour la mettre dans ce mil, et dès que cela est fait, il sert le tout dans des plats. L'équipage s'assemble au nombre de 7 pour chaque plat. On fait ordinairement deux repas par jour sur les vaisseaux aventuriers, quand il y a assez de vivres ; sinon on n'en fait qu'un. (...)* »

— A.O. CEXMELIN, *HISTOIRE DES FLIBUSTIERS DU NOUVEAU MONDE*

Les repas rythment et animent la vie à bord du navire. Les matelots et les officiers mangent deux fois par jour, le souper étant plus complet que le repas de midi. Les marins de la bordée de quart devront attendre leur période de repos pour se sustenter. Les matelots mangent donc par bordées, que l'on peut scinder en petits groupes si la cuisine du navire est trop petite pour tous les accueillir. Sur les navires les plus petits, l'équipage mange sur le pont.

Le cuisinier prépare le pain quotidien, lorsqu'il possède du blé, ou de la « cassave », s'il a du manioc, pour accompagner la viande. Un bon repas remonte le moral d'un équipage désespéré, tout comme un mauvais ordinaire le fait empirer. Plus le moral est bas, et plus les repas doivent être de bonne qualité.

Pour manger, les hommes sont regroupés par plats, des groupes de sept ou huit hommes. Le chef de plat récupère les denrées froides à la cambuse et les plats chauds aux cuisines. Les récipients sont stockés le long de la muraille. Le biscuit est servi dans le corbillon, une cuvette cerclée de fer, car il est très friable. Le bidon à vin est un broc de 3,5l tronconique. Quant à la gamelle collective, elle se présente comme un petit baquet avec une anse en bitord – cordage fin. Le remplissage du corbillon et du bidon du plat se fait sous la surveillance d'un officier, car les cambusiers sont toujours suspectés de tricher.

Le déjeuner est souvent pris debout, le bidon restant posé au milieu du « plat ». Le dîner et le souper sont pris assis par terre, chacun plongeant sa cuillère en bois à tour de rôle dans la gamelle commune. Les tables n'apparaissent que vers la moitié du XIXe siècle, car elles gêneraient ou projetteraient des projectiles de bois si elles étaient heurtées par un boulet. Les officiers de la marine de guerre se font servir dans de la vaisselle en porcelaine et dans des verres en cristal. On prétend même que sur les navires de l'armada espagnole qui ramènent l'or du Pérou en Espagne, le lest est fait de vaisselle d'or et d'argent.

L'eau croupie rapidement et grouille de vers au bout d'un mois. En 1717, Gautier invente à Nantes une machine à distiller l'eau de mer qui fonctionne à terre, mais dont les mouvements du navire perturbent malheureusement le fonctionnement. En 1764, un certain Poissonnier perfectionne la machine de Gautier. Son prototype est installé sur plusieurs navires de guerre, mais n'est pas étendu à toute la flotte française. Il faudra attendre 1837 pour avoir à bord des navires la « cuisine distillatoire » inventée par Peyre. En dehors des repas, les marins peuvent se désaltérer dans le charnier, un tonneau ouvert et recouvert d'un couvercle dont la moitié pivote.

SEULS MAÎTRES À BORD

Les vivres ont été empoisonnés. Les PJ pirates et quelques-uns de leurs hommes sont les seuls rescapés. Comment manœuvrer le navire, sans équipage et sans vivres ? Et l'empoisonneur, est-il toujours à bord ?

SUR LES NAVIRES DE GUERRE ET LES NAVIRES MARCHANDS

Les navires de guerre embarquent de grandes quantités de biscuit dont les hommes font grande consommation. Il tient lieu de déjeuner (servi à 7h30 en été et 8h en hiver) pour les matelots, accompagné d'un quart de litre de cidre, de bière, ou plus souvent de vin mêlé à autant d'eau. Le dîner (servi à 11h30) comporte, en plus d'une galette de biscuit et de la même boisson qu'au déjeuner, 250g de bœuf et 50cl de son bouillon de cuisson deux jours par semaine, 120g de lard trois jours par semaine, 120g de morue avec huile et vinaigre quatre jours par semaine et 90g de fromage deux jours par semaine. Le bœuf et la morue sont peu appréciés des marins, car leur mauvaise conservation détériore fortement leur goût. On les supprime donc à la fin du XVIIIe siècle pour remplacer le tout par du lard cinq jours par semaine et du fromage et des légumes à volonté deux jours par semaine. Le souper (servi à 17h en hiver et 18h en été), est composé de vin, de biscuit ou de pain, et de 120g de légumes secs ou de 90g de riz.

Sur les galères, les chiourmes – galériens – n'ont au XVIIIe siècle qu'un repas de midi composé de 750g de biscuit et d'une soupe de fèves à l'huile d'olive. Ils peuvent acheter du vin à prix d'or, pour ceux qui disposent d'argent. Au XVIIIe siècle, ils sont nourris comme les équipages des navires. Les officiers déjeunent et dînent à part, dans le carré des officiers, où le capitaine les rejoint parfois. Cette distinction entre les hommes d'équipage et le commandement touche aussi le menu du repas. Il n'est pas question pour des nobles ou de riches marchands de manger du biscuit ou un maigre repas de viande. Ayant fait embarquer à leurs frais des réserves personnelles de





nourriture, les officiers se font servir des repas raffinés préparés par leurs laquais ou plus rarement par le coq, composés de mets aussi délicats que du gibier ou du foie gras, et arrosés d'excellents vins. Les officiers les plus riches demandent au cuisinier de relever leurs plats avec des épices hors de prix : clous de girofle, safran, piments, cannelle, poivre...

Si les hommes d'équipage se rendaient compte de ce que mangent leurs commandants alors qu'eux-mêmes sont parfois rationnés, ils seraient beaucoup plus enclins à la mutinerie. Les officiers de la marine de guerre ont donc leurs laquais personnels, qui n'entrent pas en contact avec l'équipage, et les soldats du corps Royal d'infanterie de marine qui interdisent aux hommes l'accès au gaillard d'arrière.

SUR LES NAVIRES PIRATES

Sur un navire pirate, tout le monde – officiers compris – est soumis au même régime alimentaire, lequel dépend souvent de la bonne fortune du moment. Lorsque les pirates prennent un navire marchand chargé de nourriture fine, ils consomment cette cargaison sans retenue, s'empiffrant à tous les repas avant de revenir à un ordinaire plus frugal, voire de crever de faim en attendant de faire une nouvelle prise ! Les pirates aiment embarquer avec eux un coq capable de satisfaire leur goût prononcé pour la bonne chère. En effet, ils sont souvent trop mal accueillis en ville pour pouvoir y ripailler en toute tranquillité.

Leurs besoins peuvent même déterminer la région dans laquelle ils choisissent de croiser. Des pirates en mal de vin chercheront des navires venant de Madère ou de France. S'ils recherchent des alcools plus forts, ils erreront sur la route du rhum. Un navire dont la cargaison n'est faite que de nourriture sustentera probablement les pirates pendant deux ou trois mois. Lorsqu'ils ne peuvent compter sur leurs prises pour se procurer de la nourriture, les pirates font escale loin de toute route maritime. Tandis que les uns mettent le navire en carène, les autres partent chasser, pêcher ou piller. Ils ramènent de leurs excursions des animaux divers (pécaries, bœufs, mais aussi singes, perroquets, tortues, chevaux...), des céréales (riz, manioc, blé, maïs...), ainsi que des fruits ou des légumes trouvés dans la forêt. Le sel – ou le boucan pour les flibustiers – leur permet ensuite de conserver viandes et poissons.

En bref, l'ordinaire des pirates varie du meilleur au pire, en fonction des navires marchands qui leur tombent entre les mains et de l'accessibilité de la nourriture dans les régions où ils se ravitaillent.

LA PROPRETÉ

LE NAVIRE

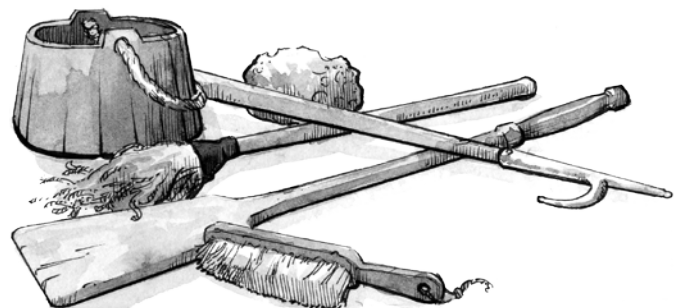
Sur absolument tous les navires, pirates compris, le rangement des cordages après la manœuvre est obligatoire. Ne pas le faire constitue une faute et est puni comme telle. Le responsable est clairement identifié, car à chaque cordage est affecté un groupe d'hommes particulier, noté dans le rôle d'équipage tenu par le second.

Quant à la propreté, le capitaine peut lancer le branle-bas de propreté tous les matins à neuf heures, bien qu'il ne soit pas obligatoire, contrairement au branle-bas de combat. Lors du branle-bas de propreté, les hommes hors-quart lavent et grattent l'entrepont. Ils peuvent le faire à grande eau, pour plus de propreté, ou à petite eau, voire avec une brique, pour éviter d'aggraver l'humidité de l'entrepont. L'intérieur du navire doit être frotté avec des bouchons d'étoupe pour absorber les traces de condensation. Ceci fait, ils le parfument en faisant brûler des « moines » – cônes de poudre imprégnée de vinaigre. Le nettoyage du théâtre – infirmerie – doit être réalisé plus fréquemment que celui de l'entrepont.

Des mesures supplémentaires sont prises systématiquement. A chaque fois que l'on remonte l'ancre, il faut racler la vase que le câble d'ancre a amassé pour éviter qu'une odeur nauséabonde ne se dégage de la salle des ancres et n'envahisse le navire. Les hommes doivent ensuite éliminer la vase déposée par le câble sur le pont ou l'entrepont. Les parcs à animaux et leurs déjections doivent obligatoirement être nettoyés régulièrement, tout comme les bouteilles et les tantines – où les officiers et les hommes font leurs besoins

LES HOMMES

La saleté naturelle des marins doit être combattue à bord, ne serait-ce que pour limiter les maladies épidémiques difficiles à enrayer à bord d'un navire. Au minimum, les hommes doivent se peigner tous les jours, se raser une fois par semaine et changer de chemise une fois par semaine.



LES DIVERTISSEMENTS

« *Durant la traversée, le fantaisiste avait écrit une pièce, le « Pirate Royal », qui ferait rire le plus blasé des cyniques, mais qui fut jouée sur le gaillard d'arrière et reçut force applaudissements, autant destinés au savoir-faire des acteurs qu'au talent du poète ; mais un accident transforma la farce en tragédie, et eut pour effet que le conseil interdit de la rejouer, ne serait-ce qu'une fois. Voici, les faits : Alexandre le Grand, entouré de ses gardes, interrogeait un pirate qu'on lui avait amené. Le canonnier, qui était ivre, crut que c'était pour de bon et que son camarade était en danger ; entendant Alexandre déclarer : « Tes crimes, sache-le, te valent le trépas, demain à la corde tu te balanceras ». Il s'écria :*

- Par Dieu, il ferait bon voir ça !

Et s'élançant dans l'armurerie où il avait laissé ses compagnons affalés, il les prévint :

- Ils vont pendre l'honnête Jack Spinckes et si nous le souffrons, ils nous pendront tous l'un après l'autre ; mais par Dieu ! on ne me pendra pas, car je vais balayer les ponts.

S'emparant d'une grenade et d'une allumette, suivi de ses camarades sabre au clair, il enflamma la mèche et lança le projectile sur la scène (...). Les sabres des forcenés eurent vite fait de sectionner le bras du pauvre Alexandre, et Jack Spinckes perdit la jambe dans l'explosion de la grenade. »

— DANIEL DEFOE, *LE GRAND RÊVE FLIBUSTIER*

LES CHANTS DE MARINS

.....

Le Pélican sous voiles réduites entre dans une baie de Saint-Christophe, pour tomber nez à nez avec un sloop armé pour la guerre. Sans perdre de temps et sans attendre l'ordre du capitaine, le canonnier du Pélican rassemble les artilleurs dans l'entrepont. « Aux pièces tribord, préparez les boute-feux, chargez à mitraille ! Sang d'Encre, fais apporter les gargousses !

Sur le pont, les gabiers ont le pied sur les enfléchures et attendent comme Xabi un ordre du capitaine. Celui-ci, ayant porté la longue-vue à son œil, inspecte longuement et en silence le navire rencontré. « Bûcheron, par le diable, que lis-tu comme nom de ce rafiot ? » « Désolé capitaine, hurle la vigie, mais je ne peux pas lire un seul mot ... » La tension est à son comble sur le tillac, alors que l'autre navire, qui a laissé filé son ancre, envoie déjà sa toile et se rapproche dangereusement, les canons aux sabords tribord.

Contre toute attente, le capitaine sourit sans pouvoir masquer son appréhension : « Mes enfants, il est l'heure de chanter ! Ben, te rappelles-tu cette chanson "On The Sea" ? Soignez votre accent matelots ! »

Totalement incrédules, les pirates entonnent à la suite du Vieux Ben cette chanson inconnue. Quelle n'est pas leur surprise d'entendre cette même chanson sur le navire adverse, suivit d'une clameur de soulagement.

- Mes enfants, saluez des confrères, ce navire est le Buck, de Howell Davis. Sortez les tonneaux de rhum et préparez-vous à un abordage en douceur !

Les marins passent beaucoup de leur temps à chanter, et rares et tristes sont les équipages qui ne comptent pas parmi eux un boute-en-train qui entraîne les autres. Chants d'amours, ballades héroïques ou compositions personnelles entretiennent la nostalgie de l'équipage, ou le rendent euphorique ! La musique et le chant sont, avec le repas quotidien, les meilleurs soutiens au moral de l'équipage. Les chants à boire à la justesse incertaine qui animent les amicales beuveries des marins font résonner la coque ou bien les murs des estaminets. Les matelots qui savent jouer d'un instrument de musique, comme de la guitare, se font rapidement des amis à bord et animent les quartiers de l'équipage pendant le repos de la bordée.

Les marins ne chantent pas seulement pour leur simple plaisir. La vie à bord du navire est elle-même rythmée par les chants de travail de marins, qui coordonnent ainsi le mouvement des gabiers durant la manœuvre. Il existe donc des chants « à hisser », que tous les matelots chantent en chœur lorsqu'ils hissent une voile, mais aussi les chants « à nager », pour coordonner les nageurs – rameurs –, et des chants « à virer », pour virer au cabestan – remonter l'ancre. Toutes les manœuvres ont ainsi de nombreux chants associés, que les matelots novices apprennent au même titre que les nœuds ou les noms des voiles. Les matelots peuvent chanter en chœur, ou bien reprendre chacune des phrases du chant d'un vieux loup de mer, afin d'en apprendre les paroles.

Chaque pays, chaque région a ses propres chants de marins. Connus et appréciés de tous, ils ne manquent pas de charme et donnent un peu de chaleur aux hommes les jours de froid et de tempête. En chantant, le marin ne pense plus aux personnes qu'il a laissées derrière lui, ses compagnons morts ou sa famille restée à terre. Il oublie la faim, la soif, les blessures qui se rouvrent ou se creusent, rongées par le sel, sa jambe de bois ou le bandeau qui masque son œil crevé, la femme qui s'est abandonnée dans ses bras pour quelques pièces lors de sa dernière escale... Il ne pense plus qu'à sa manœuvre et au plaisir de vivre en harmonie avec le navire et son équipage.

Les pirates utilisent un chant de marin spécifique pour se reconnaître sur mer, tout comme les navires de guerre utilisent leurs pavillons. Lorsque des pirates rencontrent un navire dont l'équipage chante « On the Sea », ils peuvent ranger leurs armes et reprendre son refrain, soulagés de croiser des frères forbans :



ON THE SEA (« SUR LA MER »)

Au mât est cloué notre pavillon aussi sombre que la tombe

Ou la mort, qu'il porte au-dessus des vagues.

Débarrassons le pont, préparons les canons.

Affûtez la hache d'abordage, tirez le cimenterre.

Tenez la mitraille prête, et ensuite apportez-moi,

Pour le dernier de mes devoirs, la clé de la sainte-barbe.

Il ne doit jamais être abattu, le pavillon noir que nous portons ;

Si la mer nous est interdite, nous passons par les airs.

Nous n'avons pas partagé le butin de notre dernière prise !

Il me revient de le faire, et à vous d'obéir :

Il y a là des châles dignes du cou immaculé d'une sultane,

Et des perles qui sont belles comme les bras qu'elles orneront

Il y a encore des bouteilles, lesquelles une fois ouvertes,

Embaumeront l'air du parfum de la maison de la rose.

Je n'en réclame pas une part : je demande tout pour moi -

C'est pour boire à notre victoire - une coupe de vin rouge.

Combattre pour les richesses, combattre pour la gloire.

Les premières je les méprise, et la seconde n'est qu'un nom.

Je me bats par vengeance ! J'aime voir s'écouler,

La vie de mon ennemi à la pointe de mon sabre.

Je me bats en mémoire de longues années perdues

Je verse le sang où d'autres versent des larmes

Je frappe, telle la foudre rouge d'en haut,

Sur la race que je déteste, pour la bataille que j'aime.

Si par contre l'équipage rencontré ne répond pas à l'appel, les pirates savent qu'ils ont affaire à des ennemis et peuvent réagir en conséquence, sans que l'adversaire s'en doute. Cette chanson n'est connue que d'eux. Il le vaudrait mieux en tout cas, car un corsaire chasseur de pirate pourrait faire pendre, grâce à elle, plus de pirates à lui seul que tous ses confrères réunis.

AMBIANCE

Pendant les manœuvres, n'hésitez pas à recourir aux disques de chants de marins. Sur certains d'entre eux, vous trouverez même des mentions telles que « chant à virer » ou « chant à hisser ». Si l'un des PJ chante bien (Test de Chant), vous pouvez accorder un petit bonus à la Compétence de Manœuvre du groupe !

LA MUSIQUE

Les musiciens d'un orchestre sont très populaires à bord, qu'ils soient membres de l'équipage ou prisonniers enrôlés de force après une prise. Ces derniers sont en ef-

fet considérés comme des « invités » qui, à moins d'être assez stupides pour chercher à s'évader ou de jouer vraiment très mal, n'ont pas grand chose à redouter du reste de l'équipage.

Les officiers ne dédaignent pas un concert privé donné sur la galerie de poupe. Les pirates eux-mêmes sont enchantés d'avoir un orchestre à leur bord, et ne cessent de lui réclamer une gigue ou une matelote. Bartholomew Roberts écoutait jouer du Purcell pendant que ses hommes étaient ivres morts sur le pont... L'orchestre interprète aussi des sérénades pendant les repas pris en commun. Le capitaine peut user de cet artifice pour calmer momentanément les mutineries larvées. Avec un peu de rhum et de musique, les marins oublient momentanément leur mauvaise humeur.

Les autorités connaissent bien le penchant des marins pour la musique. Elles sont disposées à croire un prisonnier qui prétend être un musicien enrôlé de force, encore faut-il, bien évidemment, qu'il apporte la preuve de ses affirmations en jouant un petit air aux officiers !

LES HISTOIRES DE MARINS

« Aucun des hardis aventuriers que nous allons évoquer à présent n'a été, en son temps, plus célèbre qu'Avery (...). Il était, pour l'Europe tout entière, celui qui avait réussi à s'élever à la dignité royale, fonder un nouvel empire, amassé d'immenses richesses et épousé la fille du Grand Moghol qu'il avait capturée sur un navire indien tombé entre ses mains. (...) Tout cela n'était cependant que fausses rumeurs ! »

— DANIEL DEFOE, *LES CHEMINS DE FORTUNE*

La plupart des vieux loups de mer sont passés maîtres dans l'art de raconter des histoires, qui forcent le respect des plus jeunes et font revivre le passé des plus anciens. Pour le plaisir toujours renouvelé du même auditoire, ils racontent les combats, les actions d'éclat, les désastres prodigieux ou autres coups du sort, mais aussi les rencontres avec de hautes figures de la Royale, de la flibuste ou de la piraterie, voire même avec des créatures fantastiques ! Les récits de marins comportent toujours une part d'exagération, très appréciée d'ailleurs par leur public. Croiser des sirènes alors que le navire poursuit sa proie au travers des cayes de la Boca-del-Toro ne nuit pas à la beauté de l'histoire, bien au contraire. Tous trépignent d'impatience quand le conteur s'interrompt à un point crucial du récit pour mordre dans une chique de tabac ou tirer sur sa pipe, avant de continuer, savourant son triomphe.

Les marins racontent avant tout des histoires vraies qui leur sont arrivées personnellement, même si le temps les a embellies. Interrompre ou contredire une histoire ne se fait pas et le rabat-joie n'y gagne que la fureur des autres

matelots, dont les beaux rêves ont été détruits. Même les témoins directs d'un événement finissent par accorder plus de crédit à l'histoire d'un conteur habile qu'à leurs propres souvenirs. Ces récits entretiennent le sentiment d'identité collective de l'équipage et le culte voué à son capitaine et à ses officiers. Qui pourrait mépriser l'homme courageux qui, à la tête de son équipage, a pris un deux-ponts espagnol chargé d'or et de canons ? Le personnage du capitaine brille par le mystère qui entoure chacune de ses décisions, que peu comprennent au cours du récit, mais qui révèlent son génie au moment crucial du combat.

Inlassablement répétée, une bonne histoire devient un mythe. Chaque fois, les morts sont plus nombreux dans les rangs de l'ennemi et les hommes plus audacieux. Les meilleurs conteurs ne se donnent qu'un modeste rôle de témoin de ces faits illustres, crédibilisant par cette astuce l'ensemble du récit.

LES HISTOIRES DE MARINS DANS UNE CAMPAGNE

Dans une campagne de Pavillon Noir, les histoires de marins peuvent intervenir de deux façons différentes. Tout d'abord, si lors de la séance précédente les PJ ont fait preuve de génie et ont réalisé des exploits, préparez un résumé épique et coloré de cette partie. Ils l'entendront une fois rentrés au port de la bouche du meilleur conteur de leur équipage. Si vous faites un effort pour préparer un peu cette belle histoire, l'effet sur vos joueurs est garanti. Ces récits sont nécessaires pour que la Gloire et l'Infamie de l'équipage puissent s'établir correctement. Si l'un de vos joueurs se dévoue pour prendre la place du conteur, n'hésitez pas à le récompenser par des points d'expérience ou de Gloire !

Vous pouvez aussi utiliser une histoire de marin en guise de « bande-annonce », pour donner à vos joueurs des indices pour la suite de la campagne.

LE THÉÂTRE

Si l'équipage comporte un homme de théâtre, il ne manque pas d'organiser des répétitions et des représentations de pièces de théâtre. Tout l'équipage participe alors à ce divertissement. Les pirates adorent se moquer des procès, des nobles et des bourgeois. Ils s'accoutrent alors de vêtements grotesques et enrubbés, se coiffent d'une perruque et se barbouillent le visage de poudre de riz. Ils s'attachent ensuite à montrer le ridicule, les préjugés et la corruption de la vie de cour et des procès, devant un public hilare (et en général plus qu'à moitié saoul).

Sur le navire de Bellamy, un acteur faillit se faire découper à coups de sabre au seul motif d'avoir incarné le rôle d'un méchant aristocrate, ennemi des pirates. Son agresseur, pris par la représentation et peu habitué au théâtre, avait cru qu'il s'agissait d'un véritable ennemi en chair et en os...

LES BEUVERIES

Le journal de bord de Barbe-Noire contient plusieurs passages écrits de sa main :

« Quelle journée ! Nous avons bu tout le rhum... Aujourd'hui presque personne n'est ivre. – Quel sacré désordre ! – Ces coquins complotent. – Aujourd'hui on parle beaucoup de se séparer, une prise serait la bienvenue. – Dure journée. Nous avons fait une prise et avons trouvé à bord quantité de rhum. L'équipage a bien bu ; tout va bien. »

— DANIEL DEFOE, *LES CHEMINS DE FORTUNE*

La plupart des marins ont besoin de leur chique et de leur ration de rhum pour être heureux. Ils en consomment donc régulièrement, mais en petite quantité. Par contre, leur attitude est toute autre lors des beuveries. Les événements importants sont fêtés dans la joie et la bonne humeur, et c'est alors à qui boira le plus. Se comporter en joyeux drille capable d'engloutir un litre de rhum force tout autant le respect que la prise d'une frégate avec un sloop.

Sur les navires pirates, la beuverie est de rigueur pour tout le monde, y compris le commandement. Ceux qui ne veulent pas boire, ou le font avec modération, sont non seulement mal vus, mais aussi regardés avec suspicion. Pour ne pas vouloir s'amuser avec les autres, il faut avoir quelque chose à cacher. Si un pirate hésite à profiter du peu de temps qui lui reste à vivre avant la pendaison ou le combat fatal, il a probablement en tête le projet de quitter ce genre de vie. Un danger pour l'équipage... Du refus de boire à l'accusation de trahison, il n'y a qu'un pas.

Seul les marins les plus réputés, les plus fiables et les plus indispensables peuvent se soustraire aux beuveries sans tomber en disgrâce. Le grand Bartholomew Roberts faisait partie de ces gens-là. Frédéric Misson fut le seul pirate à refuser les joies de la beuverie à son équipage, comme toute autre forme de débauche, en accord avec sa philosophie de pureté révolutionnaire et son idéal déiste. Pour lui, la beuverie était un crime au même titre que de refuser quartier à un ennemi ou de se montrer inutilement violent.

Parmi les événements que les pirates ne manquent pas de fêter figure en bonne place la rencontre avec d'autres pirates. Le soulagement de ne pas se trouver en face d'un navire de guerre tourne vite à l'orgie, surtout si les cales des deux navires sont pleines de rhum.

VIN MAUVAIS

Un pirate apprécié par l'équipage devient un tyran violent et sanguinaire dès qu'il a bu. Il est malheureusement très porté sur la boisson et les PJ auront du mal à justifier une interdiction de boire.

LE PÉTUN ET LA CHIQUE

Aux XVIIe et XVIIIe siècles, tout le monde vante les vertus et les propriétés médicinales du tabac. Seuls ceux qui n'ont pas les moyens d'en acheter sont privés de son parfum. Les marins, très friands de pétun, ont le choix entre la pipe et la chique.

Le pétun, réduit en poudre et fumé dans des pipes en bois, offre un plaisir certes plus important que la chique, mais bien moins commode. La fumée de la pipe réchauffe le corps de l'homme de quart lorsque que la tempête fait rage mais il est impossible de fumer en manœuvrant. Le tabac est stocké dans un petit sac en cuir, appelé blague à tabac. Le marin mord à pleines dents dans sa chique faite de tabac roulé sous forme de corde, en retire un énorme morceau et le mâche consciencieusement pendant un temps interminable, pour finalement cracher bruyamment la chique au sol. Il la mâche à la manœuvre comme au repos, même si l'usage ne permet pas de s'adresser à un supérieur avec une chique dans la bouche.

Le tabac à priser, dont les Indiens utilisent les propriétés hallucinogènes dans certaines de leurs pratiques religieuses, est rapidement devenu l'apanage des nobles. Le tabac réduit en poudre est conservé dans une boîte à priser. Il suffit d'en prendre une pincée et de l'inhaler par le nez. Cette pratique est plus en vogue à terre que sur les navires.

SOBRE ET LOUCHE

L'un des pirates refuse de boire comme tout le monde. Après quelques boutades, on le laisse tranquille. Quelques beuveries plus tard, le reste de l'équipage lui jette des regards suspicieux et commence à surveiller tous ses faits et gestes. Est-il réellement un traître ou victime d'une ségrégation ? En tout cas, quels que soient ses exploits, l'équipage lui refuse sa place au conseil.

LES JEUX DE HASARD

« *Qu'est-ce que vous foutez, à brailler comme des damnés ?*

– *Rien, Ange, ce foutu Œil-de-Pie me soutient que les femmes indiennes baisent mieux que les Européennes.*

– *Pauvres cons, leur lance Ange avec un sourire méprisant. Je ne suis pas stupide non plus et vous savez ce qu'il en coûte aux joueurs de cartes.*

Elle disparaît en claquant la porte grillagée de la cambuse.

– *Bien vu Pince-de-Crabe, tu lui as fermé son caquet.*

Les deux hommes ressortent leurs cartes de dessous la table ainsi que leurs mises. Ils arborent tous deux un sourire ravi.

– *Sors ton jeu et dis adieu à ta part de prise.*

– *C'est à voir ! Trois as !*

– *Pute vérolée, l'enfer t'engouffre, sale tricheur !*

Sur ces mots, la porte s'ouvre violemment, et Ange entre, suivi d'un de Vercourt au regard d'acier.

– *La preuve est trop flagrante pour qu'une assemblée soit nécessaire ! » annonce froidement le capitaine, décapitant les deux hommes pour le principe.*

Les jeux de hasard, et tout particulièrement les jeux de cartes, sont interdits sur un navire, même pirate. Les fibustiers attendent d'avoir des parts de prise à dilapider et d'être à la Tortue ou à la Jamaïque pour se faire plumer. Les matelots des navires de guerre, marchands ou corsaires qui ont permission de débarquer vont dépenser leur maigre solde au jeu dans les estaminets. Seul un commandement pirate peut refuser aux hommes d'équipage de jouer entre eux leur butin, même à terre.

En effet, les jeux de hasard créent des dissensions entre les joueurs. Ces tensions sont à exclure au sein d'un même équipage pirate, pour qui la cohésion est synonyme de survie. De nombreux capitaines pirates, comme Bartholomew Roberts, condamnent donc à mort les joueurs de cartes. La fièvre du jeu est souvent bien trop forte pour s'accommoder de telles lois, et quelques joueurs invétérés se retrouvent parfois dans les endroits reculés du navire ou dans les pires tripots pour jouer en cachette. Le jeu contre des hommes étrangers à l'équipage est accepté car il ne met pas en danger la bonne entente des pirates. Bien au contraire, on considère qu'une saine bagarre avec un autre équipage ne peut que renforcer la cohésion du groupe !

LES FEMMES

« *Mais au cours de son jugement certains hommes qui avaient dû, sous la menace, servir à son bord, témoignèrent sous serment qu'au combat nul n'était plus résolu ni plus hardi que Mary Read et Ann Bonny. Lors de leur capture, nul à leur bord n'osa affronter l'assaillant, sinon elles, aidées par un unique matelot : Mary Read eut beau exhorter les couards qui s'abritaient sous le pont, leur commander de se battre en hommes, rien n'y fit – elle se résolut donc à décharger sur eux ses armes, en tuant un et en blessant plusieurs.* »

— DANIEL DEFOE, *LES CHEMINS DE FORTUNE*

Les femmes n'ont leur place à bord sur aucun navire, à l'exception des simples passagères. Même à ce titre, avoir une femme à son bord est considéré comme extrêmement dangereux. Les femmes attisent la jalousie des hommes du bord, qui souffrent pour la plupart d'un fort manque d'affection féminine. L'amour, ou simplement le désir, est un réel facteur majeur de tension, voire de rancune ou de haine tenace entre matelots. De plus, les femmes portent malheur sur un navire ; cette superstition est si fortement ancrée qu'elle a force de loi.

Sur les navires pirates ou flibustiers, l'introduction d'une femme à bord peut même être punie de mort. Ceci n'empêche pas les pirates de se partager les femmes capturées sur une prise, dans un esprit égalitaire ! Le risque que les femmes attirent les convoitises de l'équipage et suscitent – comme le jeu – des dissensions ne peut pas être couru à bord d'un navire pirate, où la moindre tension à bord peut se solder tout bonnement par la pendaison de tout l'équipage. Cette attitude rend le séjour des captives très difficile, un problème qui se règle souvent par la mort ou le marronnage de l'intéressée. Les femmes restent donc un plaisir principalement terrestre pour les marins.

Les femmes pirates existent, même si elles sont rares, mais elles doivent soit se déguiser en homme, comme Mary Read, soit être parfaitement chastes, soit encore s'offrir sans distinction à tous ceux qui les désirent pour ne pas faire de jaloux. Elles peuvent aussi vivre à bord en restant fidèles à un homme au prestige suffisamment important pour imposer une modification des lois pirates. Ce fut le cas d'Ann Bonny, femme de John Rackham.

BOUGRE DE FEMME

Les pirates découvrent, tout à fait par hasard, que l'un des plus compétents et des plus résolus des matelots du bord est une femme. Ils risquent gros si ce sont eux qui l'ont recrutée. Vont-ils essayer de garder ce secret ? Une tragique intrigue amoureuse va-t-elle naître ? L'équipage sera-t-il vexé d'être surpassé par une femme ? Va-t-il supprimer cet ancien compagnon devenu un ennemi malgré lui ou profiter de sa présence pour se montrer plus humain envers les prisonnières ?

LA PÊCHE

Les repas de biscuit et de viande séchée sont certes fort nourrissants, mais un peu monotones. Les marins du bord peuvent pêcher pour leur plaisir lorsque leur bordée est de repos. On apprécie d'autant plus les bons pêcheurs (tels que les Indiens Mosquitos) lorsque les vivres viennent à manquer.

La pêche est meilleure dans les zones oxygénées, où la mer est forte et se brise sur des rochers. Les méthodes employées pour pêcher sont très nombreuses, et différentes selon les pays et les espèces de poissons ou de crustacés recherchés. Sur un navire mobile, on pêche à la ligne, à la « traîne » (la ligne lestée est attachée au bastin-gage), au filet ou au chalut (en haute mer). Les pêcheurs de métier laissent derrière eux des casiers, des filets ou des lignes qu'ils viennent relever régulièrement. Les Indiens pêchent généralement à la « battue » (le poisson est repoussé vers les filets), à l'arc ou au harpon, en particulier les lamantins dans les rivières. À terre, les pêcheurs patients ramassent des crustacés et des coquillages.

LES LOIS ET LA JUSTICE À BORD

DURA LEX SED LEX

« *La loi est dure, mais c'est la loi...* »

La vie à bord d'un navire est régie par une discipline de fer, qu'il s'agisse d'un bâtiment de guerre, de la marine marchande ou d'un équipage pirate. Cette discipline est toutefois mieux acceptée sur les navires pirates, car les matelots s'y sont engagés de leur plein gré et en ont accepté les règles, communes à tous. Pour des recrues engagées de force, la différence ne sera toutefois pas flagrante !

Les Anglais, dont la discipline constitue la principale force, font usage du fouet sans discernement. Si la plupart des pirates sont anglais, c'est notamment parce que la cruauté de la marine anglaise poussait les hommes vers la piraterie. La « presse », le recrutement de force par la rafle dans les villes côtières, est devenue une institution en Angleterre, si bien que même la marine marchande l'utilise. Les terriens engagés contre leur gré sur un navire de guerre n'ont pas la moindre connaissance de la navigation et nul désir de se faire marins. Ils n'aspirent qu'au retour au pays, qui ne viendra probablement jamais. Leur amertume les rend peureux, indisciplinés, voire même haineux et prompts à la mutinerie. Les officiers anglais font alors parler le fouet – châtiment souvent mortel – plutôt que le cœur, et tout manquement à la discipline est sévèrement puni. Voulant faire des exemples, la marine anglaise, plus que les autres, apparaît arbitraire. À cause de cette mauvaise image, les hommes à terre refusent de s'engager et fuient comme la peste les navires de guerre qui arrivent au port.

Les lois en vigueur sur un navire pirate sont peu nombreuses et assez claires pour pouvoir être appliquées avec facilité et rapidité. Les lois explicites sont propres à un équipage particulier et sont donc inscrites sur la chasse-partie, avec la punition attenante. Ces règles recouvrent entre autres la désertion, l'indiscipline ou le vol de butin... Les lois implicites, qui sont identiques pour tous les navires, sont des dispositions évidentes ou des règles dont le non-respect donne lieu à des châtiments mesurés. Elles sont normalement connues et respectées par tous les marins. Ici comme ailleurs, nul n'est censé ignorer la loi, qui est d'ailleurs définie par l'équipage lui-même. Le marin qui enfreint la loi ne peut que consentir à recevoir le châtiment pour lequel il a auparavant voté. Les fautes à bord sont sévèrement punies, le plus souvent par la mort. Les punitions corporelles comme le fouet sont rares, car elles rappellent trop l'autorité violente et arbitraire qui règne à bord des navires de guerre et des navires marchands.



LES PUNITIONS

.....

Certaines lois essentielles à bord des navires de guerre sont abolies par la société pirate. La loi contre la mutinerie par exemple n'a pas lieu d'être, car chacun peut exprimer son avis au quartier-maître qui peut alors réunir une assemblée où la valeur et les intentions du capitaine seront jugées. Il s'agit là d'un processus naturel qui ne doit pas être entravé, car il garantit la légitimité du capitaine à bord.

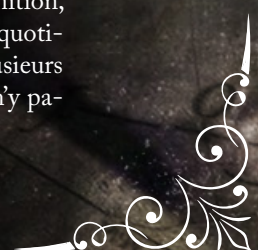
LE RESPECT DE LA LOI

La loi est dure pour tous, y compris pour les PJ. Comme tout le monde, ils devront la respecter sous peine de subir les lourds châtiments prévus par la chasse-partie. Pour que vos joueurs en prennent conscience, punissez leurs personnages pour une petite faute, et prévenez-les des sanctions encourues pour des manquements plus graves. Si le châtimement qui menace les PJ est important et qu'ils ont veillé à entretenir leur bonne réputation, leur équipement peut exceptionnellement leur éviter la corde ou le marronnage. Laissez planer le suspens...

Les punitions sont diverses et dépendent de la faute commise, de la rigueur de la discipline, mais aussi du rang de la personne accusée. Le capitaine inscrit sur le journal de bord les punitions infligées ainsi que les raisons qui les ont motivées. En voici quelques exemples, avec le rappel de la gravité de la faute :

Suspension de solde (faute légère) : sur les navires de guerre et de commerce, les fautes légères et les manifestations d'incompétence qui n'ont pas eu de conséquences graves sont punies par la privation de plusieurs jours de solde. Cette punition n'étant pas infamante et bénéficiant à l'armateur du navire, elle est très fréquente. Chez les flibustiers et les pirates, les fautes légères sont sanctionnées par la privation ou la réduction de la part de butin du marin.

Retranchement de vin (faute légère) : cette punition, qui consiste à priver le condamné de sa ration quotidienne de trois quarts de litres de vin pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines, est plus dure qu'il n'y pa-



raît. L'attachement des hommes au vin confine en effet à l'addiction, et le vin permet d'atténuer le goût de la viande avariée (et de la désinfecter).

Liberté sur parole (prisonniers, navires de guerre) : les prisonniers de guerre de noble extraction peuvent rester libres de leurs mouvements, s'ils donnent au capitaine leur parole qu'ils n'agiront pas contre sa volonté. Aucun aristocrate digne de ce nom ne manquera à sa parole, et cette mesure prévient toute évasion bien mieux que les chaînes. En revanche, la parole d'un pirate ne vaut pas grand chose !

Aux fers à fond de cale (faute légère ou sérieuse, prisonniers) : pour une faute plus importante ou une faute grave dont le responsable n'a pas été formellement reconnu coupable, le prévenu est jeté à fond de cale. La durée de la détention dépend de l'importance de la faute. Les prisonniers dont la parole ne vaut rien subissent eux aussi ce traitement afin d'éviter toute rébellion. Des entraves fixés sur la barre en acier qui traverse la cale leurs sont passées aux pieds, et ils nourris au pain sec et à l'eau. Le confinement rend l'atmosphère de la cale difficile à supporter et la maladie frappe rapidement les prisonniers.

Courir la bouline (faute sérieuse) : pour une faute sérieuse, ou ayant porté préjudice à tout l'équipage sur un navire pirate, le coupable est condamné à courir sur le pont, de la poupe à la proue. Sur son chemin des deux côtés, ses compagnons le fouettent avec des boulines, qui sont des cordages comportant une ou plusieurs pattes d'oies. La bouline est une punition extrêmement douloureuse, qui peut laisser des séquelles sur la peau, mais qui n'est jamais mortelle, contrairement au fouet.

Cale (faute sérieuse à grave) : les capitaines marchands et de la marine de guerre sont friands de cette punition qui s'apparente à un supplice. Subir la cale revient à être assis sur un anspet (barre de bois servant à soulever la culasse des canons), attaché au cordage soulevant celui-ci et hissé à la basse vergue. L'anspet est parfois lesté par un boulet. Une fois en haut, le cordage est largué et le malheureux tombe avec son anspet d'une quinzaine de mètres de haut dans la mer. Le supplicé hurle de terreur en tombant, et pour cause : l'impact est si violent qu'il peut briser des os, voire tuer le supplicé. Comme si cela ne suffisait pas, le coupable (notion somme toute assez vague sur un navire non pirate) peut être condamné à subir la cale jusqu'à trois fois.

Carénage ou « grande cale » (faute sérieuse à grave) : on attache des cordes aux bras et aux jambes du fautif. Chacune d'elles est tenue par un matelot. Le supplice consiste à faire passer le malheureux sous le navire, d'un bord sur l'autre (voire de la proue à la poupe pour une faute vraiment lourde). Plus les marins tirent sur les cordes, plus le malheureux vient s'écraser contre la coque constellée de coquillages, tranchants comme des rasoirs. Bien souvent, la douleur le fait crier sous l'eau et il périt par noyade.

Supplices (prisonniers des pirates) : les pirates inventent pour leurs prisonniers des supplices hauts en couleur, dans le but de les mettre à mort. Ces supplices sont en général réservés aux capitaines jugés violents et iniques par leur propre équipage. Comme la mise à mort ne vengerait pas les violences et les pertes humaines infligées par ledit capitaine, on préfère, plutôt que de lui faire sauter la cervelle, lui faire manger ses oreilles à la croque au sel, le torturer (pour soutirer une information), le pendre et le dépendre jusqu'à ce que ses hommes en aient assez, le pendre par les parties, le lapider à coups de bouteilles en verre, le faire courir sur des tessons de bouteille, lui ouvrir le ventre et lui clouer les intestins au mât, et le forcer ensuite à courir, etc. Bien qu'horribles, ces supplices ne sont pas pires que ceux de la cale ou du carénage, communs dans la marine de guerre et marchande, où ils sont infligés plus que de raison et de manière relativement arbitraire.

Passage en cour martiale (faute grave) : le capitaine d'un navire de guerre n'est pas apte à juger un autre officier, même s'il s'agit d'un subalterne. Il ne peut que s'en remettre à l'Amirauté, dès que possible. L'officier sera alors jugé par une cour martiale. S'il parvient à prouver son innocence, il peut espérer l'acquittement. Dans le cas contraire, il est bien souvent dégradé, voire fusillé pour haute trahison. Un capitaine peut aussi choisir de faire passer des mutins en cour martiale plutôt que de faire justice lui-même.

Dégradation (faute grave) : cette punition est infligée à un officier par la cour martiale. Il occupe alors un poste inférieur et, pire encore, ne peut plus prétendre au moindre avancement, à moins de réaliser une formidable action d'éclat. Se trouver victime d'une mutinerie peut valoir à un capitaine la dégradation et interrompre la promotion de ses officiers.

Fouet (faute légère à grave) : le fouet est une punition cruelle, dont la marine anglaise fait grand usage. Un capitaine indulgent y a recours pour punir les fautes graves, un capitaine tyrannique pour punir les fautes légères. Malheureusement, si l'on en croit le Long John Silver de Björn Larsson, il n'existe que deux sortes de capitaines : ceux qui haïssent leur équipage et ceux qui haïssent l'humanité entière. Ce châtiment a néanmoins l'avantage d'être ajustable. Plus de deux douzaines de coups de fouet condamne généralement la victime à mort. Le condamné est attaché au grand mât, légèrement suspendu pour que les plaies s'ouvrent. La peau se déchire dès le second coup de fouet, et n'est plus qu'un amas de chair sanguinolente au bout d'une douzaine de coups. Bien souvent, la rate, le foie ou l'estomac éclate sous les nœuds du chat à neuf queues (« cat o'nine tails » en anglais). La plupart des condamnés s'évanouissent au cours du supplice. Une fois la punition infligée, le dos blessé est aspergé d'eau de mer. L'eau salée creuse les plaies et, outre la douleur qu'elle in-

flige, rend les marques de fouet indélébiles. Avoir survécu au fouet d'un navire de guerre force le respect sur un navire pirate. C'est le quartier-maître, celui-là même qui a défendu l'accusé, qui est chargé de donner la punition, afin que celle-ci ne suscite aucune haine personnelle. Un quartier-maître qui retient ses coups de fouet risque fort de recevoir la même peine que l'accusé. Le fouet est un symbole de la tyrannie à bord des navires marchands et de guerre. A ce titre, ce type de sanction est mal vu chez les pirates et son interdiction peut même être inscrite dans la chasse-partie, tout comme la pendaison.

Marronnage (pirates et flibustiers seulement) : les capitaines jugés couards ou incompetents par l'assemblée sont abandonnés sur une île déserte, parfois un simple banc de sable, avec une arme et de la poudre. Leurs chances de survie sont particulièrement faibles.

SAUVÉS OU PRESQUE

À la suite d'un complot, nos pirates sont débarqués sur une île déserte. Un navire marchand les récupère. S'ils sont reconnus comme pirates, on les emprisonne pour les faire pendre. Dans le pire des cas, leur équipage vient à la rescousse après avoir découvert le complot et leur demande de reprendre leur ancienne place. Mais si nos pirates s'en tirent tout seuls, laissez-les retrouver leur équipage pour se venger ou prouver leur innocence.

Crâne fracassé (boucaniers et flibustiers) : tout boucanier ou flibustier ayant fait preuve de trahison, notamment en truquant un duel au mousquet, se voit condamné à avoir le crâne fracassé à coups de crosse de mousquet sans autre forme de procès.

Galères à perpétuité (faute très grave) : pour une faute très grave comme une désertion, les matelots peuvent être condamnés aux galères à perpétuité.

Fusillade (nobles, pour haute trahison, pirates et soldats, pour faute très grave) : les nobles accusés de haute trahison sont fusillés, tout comme les soldats ayant commis une faute très grave. Les pirates usent de la même peine pour mettre à mort un coupable.

Pendaison (fautes graves et très graves) : sur tous les navires, la pendaison sanctionne les fautes les plus lourdes. Pour pendre un condamné, une corde est passée par-dessus la grand-vergue, ou la plus haute vergue selon les circonstances, et le condamné est hissé. Les pirates peuvent être pendus haut et court par tout capitaine qui parvient à les capturer. Le corps d'un condamné qui se balance plusieurs jours après son exécution marque les esprits... Les pirates usent très rarement de la pendaison et préfèrent la réserver aux commandants de prise.

Les châtiments jamais appliqués (crime à caractère religieux) : il existe deux châtiments dont on n'a pas trace

d'application : brûlé vif pour sodomie et langue transpercée pour blasphème.

La « planche » : l'image du condamné que l'on fait avancer sur une planche avant de le précipiter dans une mer infestée de requins relève du mythe. Ce mythe est issu de la double fonction de la planche du coq. Celle-ci sert à la fois à préparer le repas et à faire glisser dans l'eau les morts recouverts de leur hamac.

MUTILATION (ESCLAVES SURTOUT, FAUTE SÉRIEUSE)

Les esclaves marrons pris et ramenés à leur propriétaire sont marqués au fer rouge et parfois mutilés, contrairement aux recommandations du « Code noir » de Louis XIV. Le pied coupé, ils seront moins utiles à leur maître mais ne pourront plus s'échapper que difficilement. Dans les villes du Nouveau Monde, il arrive que l'on coupe un doigt ou une main à un voleur pour éviter qu'il ne récidive.

LES CRIMES

Voici quelques crimes pour lesquels une personne peut être condamnée à bord d'un navire :

Vol : les effets personnels sont si rares sur un navire qu'il est impossible de soustraire le moindre objet à une éventuelle fouille (systématique lorsqu'un larcin a été signalé). Les vols à bord concernent surtout la nourriture dérobée dans la cambuse. Cet acte est considéré comme une faute légère si la denrée volée ne manque pas. Si elle est rationnée, la faute devient plus grave. Elle peut être sanctionnée par le fouet, peine qui entraînera la mort si la faute est considérée comme une trahison.

Sanction : s'il s'agit d'une faute légère, suspension de solde, à fond de cale pour quelques jours. S'il s'agit d'une faute sérieuse : à fond de cale pour quelques semaines, fouet.

Vol de butin (pirates) : le vol par un pirate d'une part de butin supérieure à une pièce de huit est sanctionné par une suppression de la part de prise du fautif.

Sanction : première fois, suppression de part de prise. Récidive : bouline, marronnage, crâne fracassé (fibustiers).

Incompétence : l'incompétence n'est pas tolérée sur un navire, car elle met en danger la survie de tout l'équipage. Les négligences coupables, comme oublier d'arrimer un canon par gros temps ou bâcler une épissure, peuvent causer la mort de plusieurs personnes. Les matelots incompetents reçoivent des châtiments corporels pour leurs fautes, tandis que les officiers reçoivent des blâmes ou sont dégradés. En général, la punition peut se limiter à un simple avertissement si l'incompétence n'a aucune conséquence grave, mais reste sévèrement punie si les conséquences ont été dramatiques. Un pirate incompet-

tent risque le fouet pour sa première faute et le marronnage en cas de récidive.

Sanction : suspension de solde, à fond de cale, fouet (matelot), dégradation (officiers), dégradation ou marronnage (pirates et flibustiers).

Fauteur de troubles : les matelots querelleurs ou provocateurs qui sèment le désordre sans pour autant braver l'autorité de leurs supérieurs n'encourent que des peines légères. En revanche, tout marin pris à fomenter une mutinerie est jugé pour haute trahison.

Sanction : suspension de solde, à fond de cale pour quelques jours, pendaison (navire marchand ou de guerre), marronnage (pirates et flibustiers).

Jeux de hasard (pirates) : les jeux de hasard sont punis de mort lorsque la chasse-partie prévoit leur interdiction, car ils sont source de dissensions à bord et créent des haines mortelles.

Sanction : exécution (sauf pendaison), voire mort immédiate si les joueurs sont pris en flagrant délit.

Femme à bord (pirates) : l'introduction volontaire d'une femme dans l'équipage est elle aussi souvent punie de mort. Si elle est l'œuvre d'un membre éminent de l'équipage, le conseil peut décider de passer l'éponge et se contenter de réclamer le débarquement de l'intéressée. Lorsque Rackham introduisit Ann Bonny à bord de son bâtiment alors qu'il quittait l'île de Providence en tant que quartier-maître de Charles Vane, il dissimula l'identité de sa femme et celle de Mary Read, qui se faisait déjà passer pour un homme.

Sanction : mort (sauf pendaison).

Indiscipline : sur un navire, quel qu'il soit, l'indiscipline n'est jamais tolérée et est très sévèrement punie. Dans les situations critiques, le capitaine pirate n'hésite pas à exécuter sans jugement le fauteur de trouble, quitte à être sanctionné par le conseil lorsque le calme sera revenu. Contester des ordres, hésiter à y obéir ou exprimer son mécontentement peut être considéré comme une manifestation d'indiscipline. Les manquements les plus graves ne sont portés devant le conseil que sur les navires dont le commandement se refuse à faire un usage systématique de violence. En revanche, les infractions bénignes ou bénéficiant de circonstances atténuantes sont prévues par la chasse-partie.

Sanction : suspension de solde, à fond de cale pour une à trois semaines, fouet, pendaison, exécution immédiate. Sur un navire pirate : à fond de cale, bouline (première fois et hors période de combat ou de fuite), exécution immédiate (récidive et en période de combat ou de fuite).

Sabotage volontaire : les saboteurs ne méritent que la corde – ou d'être fusillés sur un navire pirate –, quelles que soient leurs intentions. Une telle exaction est souvent difficile à prouver, mais dans le doute, le commandement

appliquera la peine du fouet, pour l'exemple. Quelques actes de sabotage : gâter les tonneaux d'eau douce en y versant de l'eau de mer, pousser un matelot du haut d'un hauban, créer une voie d'eau, entamer un cordage pour qu'il lâche sous l'effort, désarrimer un canon par mer forte.

Sanction : fouet, cour martiale, pendaison.

Meurtre ou trahison envers un pirate ou un Frère de la Côte (flibustiers, pirates) : le meurtre d'un membre de son équipage ou d'un équipage associé ne peut être puni que par la mort du coupable. La trahison (comploter contre ses frères, négocier avec l'ennemi, etc.) est tout aussi durement punie.

Sanction : fusillade (pirates), crâne fracassé (flibustiers).

Action à l'encontre des intérêts d'un autre Frère de la Côte (flibustiers seulement) : il est inconcevable pour les flibustiers d'agir, consciemment en tout cas, contre les intérêts d'un autre Frère de la Côte (à moins que celui-ci ne soit lui-même un traître). Ce crime risque de valoir au fautif l'exclusion de la société des Frères de la Côte. Un tel cas se présente rarement, même si les opportunités sont fréquentes. Les Frères de la Côte préfèrent perdre un butin de plusieurs millions plutôt que de mettre en danger l'un des leurs, tout comme ils sont prêts à mourir par dizaines pour sauver leurs compagnons tombés aux mains des Espagnols. Cette solidarité indéfectible fait leur force et explique leurs très faibles pertes malgré le rapport de force défavorable.

Sanction : mise au ban.

Désertion : la désertion, le fait d'abandonner son poste ou son équipage, est souvent punie de mort. C'est le cas sur un navire de guerre, mais aussi chez les pirates qui pratiquent l'enrôlement forcé des membres de l'équipage des navires capturés.

Sanction : pendaison (navires hors pirates), exécution hors pendaison (navires pirates).

Mutinerie : la mutinerie est un cas de haute trahison qui entraîne la pendaison, immédiate ou après jugement par une cour martiale. Cette peine est atténuée si le coupable s'est trouvé contraint de se joindre aux mutins et a manifesté quelque réticence devant une telle entreprise. Les mutineries avortées sont aussi sévèrement punies que celles qui ont réussi.

Sanction : cour martiale, pendaison.

Haute trahison : passer à l'ennemi, espionner ou vendre des informations relève de la haute trahison. L'accusé devra s'expliquer au cours d'un procès ou devant la cour martiale. S'il est reconnu coupable, il sera condamné selon son rang.

Sanction : cour martiale, pendaison (non-officier), fusillade (officier).

Piraterie : les actes de piraterie sont punis par la pendaison, peine appliquée sans procès ou après jugement par un tribunal. Seule la preuve que le pirate a agi sous la contrainte peut le sauver de la corde.

Sanction : pendaison. Le pirate doit être mort, mort et mort. Il est d'abord pendu, puis soit enterré face vers la terre entre la marée haute et la marée basse, soit exposé pendu et en cage ou enchaîné, pour que son âme ne puisse pas trouver le repos et dans le but de dissuader les marins de s'adonner à la piraterie.

MOUCHARDS

Quelle est l'ambiance à bord, vis-à-vis de la loi ? Le navire est-il un nid de mouchards ? La loi du silence protège-t-elle les coupables, si bien que les délateurs font l'objet de disparitions inexplicables ?

L'APPRENTISSAGE ET L'ENTRAÎNEMENT

« Allons petit, me dit-il, affermis-toi bien sur le marchepied, pour te préparer à haler la voile au vent, et surtout ne regarde pas dessous toi... »

Ce qu'on appelle le marchepied de vergue est tout bonnement un cordage de moyenne grosseur, attaché au bout et au milieu de la vergue, et qui se balance dans l'espace.

En me voyant ainsi suspendu à près de quatre vingt pieds au-dessus d'une mer furieuse qui enlevait la frégate, comme si elle eût été une tige de paille, je me sentis pris de vertige, et je me cramponnais du mieux que je pus.

« Kernau, dis-je à mon matelot, je sens que je ne puis plus résister ; je vais tomber.

- Bah ! est-ce qu'on tombe ? me répondit-il avec un flegme parfait. Allons vieux, souque la garcette... ça te distraira...

Appelant à mon aide toute ma force de volonté et toute mon énergie, j'essayais d'obéir à mon matelot ; mais à peine avais-je lâché la vergue après laquelle je me tenais cramponné que la frégate donna un effrayant coup de tangage. Ne m'attendant pas à ce mouvement contraire, je perdis l'équilibre.

« Kernau, je tombe ! mécriais-je de nouveau en fermant les yeux. Je me sentais au fond de la mer.

- Bah ! est-ce qu'on tombe jamais ! répéta tranquillement Kernau en me retenant d'une main prompte et nerveuse, c'est des bêtises, ça... »

— LOUIS GARNERAY, CORSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE

APPRENDRE SUR LE TAS

Les matelots apprennent leur travail sur le tas et le savoir des anciens se transmet lentement aux plus jeunes. Imiter les plus aguerris est la méthode d'apprentissage la plus efficace. Les novices répètent inlassablement les mêmes gestes jusqu'à maîtriser parfaitement leur travail et les anciens perfectionnent leur science nautique.

Un navire n'est pas une université ; on n'y donne pas de cours de groupe. La connaissance se transmet d'homme à homme. Si une recrue est avide d'apprendre son nouveau métier, elle interroge un vétéran. Plus un jeune marin se montre curieux, et plus il progressera vite dans l'art de la manœuvre ou du tir au canon. L'apprentissage passe d'abord par la connaissance des centaines de termes techniques en usage sur un navire : cordages, nœuds, voiles, outils, parties du navire... Avant même de réaliser la manœuvre, il faut connaître le navire lui-même. La recrue doit apprendre à exécuter avec promptitude les manœuvres courantes (réglage de voiles, mouillage, appareillage, virement de bord...). Comprendre l'utilité d'une manœuvre ou d'un simple nœud permet d'acquérir une vision globale des opérations.

Pour faciliter l'apprentissage, le quartier-maître – qui lui-même entraîne ceux qui le désirent à l'art de la timonerie – incite les jeunes et les anciens à « s'amateler » ensemble, deux par deux. Le lien solide qui lie les deux matelots est le cadre idéal pour la transmission du savoir.

AMBIANCE

N'hésitez pas à perdre les nouveaux joueurs sous les rafales de termes techniques, si leurs personnages ne sont pas marins de formation. La frustration sera semblable à celle qu'éprouvaient les marins débutants de l'époque. Vous jouerez alors le rôle des vieux loups de mer, en leur expliquant petit à petit les choses, au fur et à mesure que leurs personnages s'accommoderont à leur nouvel environnement. Distribuez une photocopie du glossaire aux joueurs dont les personnages sont marins de profession. Ils pourront ainsi expliquer le jargon aux débutants.

DES ENTRAÎNEMENTS QUOTIDIENS

Sur les navires de guerre, six heures par jour sont consacrées à l'entraînement : branle-bas de combat (absolument tous les jours), entraînement à la manœuvre, à la recharge des canons, aux réparations de fortune, etc. La suprématie lors du combat naval se joue pendant ces moments cruciaux de préparation. Les Anglais en particulier s'entraînent d'arrache-pied jusqu'à atteindre des objectifs que des équipages d'autres nationalités jugeraient irréalistes.

Peu de pirates s'astreignent à un tel niveau entraînement, d'une part parce que bien des proies se rendent sans combattre, et d'autre part parce qu'ils comptent fuir plutôt que d'engager un combat avec un navire de guerre qui n'apportera rien d'autre que du sang et des larmes.

ENTRAÎNEMENT À LA RECHARGE

Un équipage de navire de guerre anglais recharge en deux fois moins de temps qu'un navire de guerre d'une autre nation, et presque en trois fois moins de temps qu'un pirate. Autant dire qu'il ne fait pas bon échanger des bordées avec un tel adversaire. Quel que soit le navire, les entraînements à la recharge sont fréquents, mais se font à blanc, pour économiser les boulets.

ENTRAÎNEMENT AU POINTAGE DE PIÈCE

Le point sur lequel les pirates peuvent exceller par rapport à tous leurs adversaires, c'est le tir au canon, et ce pour une raison très simple : le prix des boulets. Le cours du fer est extrêmement haut au XVIIIe siècle, si bien qu'une seule bordée tirée par une frégate coûte l'équivalent de la moitié ou des trois quarts des appointements mensuels du capitaine, selon les munitions utilisées. Ce coût n'est pris en charge par l'Etat que si la bordée a été tirée dans le cadre d'un combat naval. Le coût des entraînements au tir est à la charge du capitaine. Il va donc sans dire que les entraînements au pointage de pièce sont rares, qu'ils ne se soldent pas forcément par un tir (le pointage d'un chef de pièce peut être corrigé par le maître canonnier), que lorsque l'on tire, on utilise le canon du bord avec le plus petit calibre, et que pour chaque tir, tout le personnel concerné est attroupé autour du maître canonnier et du chef de pièce à entraîner. Pour motiver les chefs de pièces, le capitaine propose souvent une récompense pour chaque tir au but.

Les pirates sont bien moins limités, car ils ne paient pas les boulets. Ils peuvent s'entraîner avec le canon du calibre pour lequel ils ont une profusion de boulets, trouvés sur une prise. Les maîtres canonniers précautionneux prennent à cet effet sur leurs prises tous les boulets de même calibre qu'au moins un de leurs canons. La pénurie en cette matière est rare, car les boulets de petit calibre (3, 4, 6 et 9), qu'ils utilisent eux-mêmes, sont de loin les plus

fréquents sur les navires marchands, et car un marchand emporte en général de quoi faire feu dix fois avec chaque canon de bordée.

A bord des navires de guerre, les tirs au canon se font sur des tonneaux, et en général le navire à l'arrêt, car les manœuvres lentes des frégates et leur remontée au vent limitée minimisent les chances de passer plusieurs fois à côté des tonneaux. Les pirates peuvent utiliser comme cible soit le navire de prise, ce qui permet un entraînement au tir à boulet ramé, soit la chaloupe de la prise. Pour plus de réalisme, des commandants jugés iniques par leur équipage pourraient être mis à la manœuvre sur la chaloupe, en leur promettant la vie sauve s'ils échappent aux boulets – aucune trace d'une telle pratique n'a été rapportée.

ENTRAÎNEMENT À LA MANŒUVRE

L'entraînement à la manœuvre est moins crucial pour le combat naval en ce qui concerne les navires de guerre, qui ne prendront pas le risque de manœuvrer alors qu'ils sont engagés. En effet, un navire qui manœuvre fait une cible facile en combat. Les pirates, qui, plus petits, tournent autour de leur proie, ont en revanche besoin de manœuvres rapides. Celles-ci sont facilitées par le type de navire qu'ils utilisent (sloop, cotre, brigantin, etc.). Ce type d'entraînement a l'avantage de ne rien coûter, sinon des hommes lorsque la manœuvre est mal réalisée, et encore rarement. Chaque manœuvre est une succession d'actions coordonnées de groupes de marins et résulte de dizaines d'ordres venant du commandement. La rapidité de chaque groupe et la meilleure coordination des groupes permettent de gagner un temps considérable. La manœuvre est chronométrée et répétée jusqu'à ce que l'objectif en durée soit atteint.

LA SIMULATION

Pour les manœuvres les plus rares, les simulations sont des outils pédagogiques particulièrement efficaces. Le maître d'équipage prépare ainsi les hommes à la manœuvre par gros temps. Les officiers tâchent quant à eux de maintenir les matelots en état de tension. C'est en effet le stress et la nécessité de réagir rapidement qui caractérisent ce genre de manœuvres. Les officiers peuvent aussi simuler des catastrophes afin que l'équipage sache comment se comporter dans les situations les plus périlleuses.

Dans les faits, cette pratique est limitée. Le stress, facteur d'échec, est difficile à reproduire, si bien que les hommes conçoivent peu d'intérêt pour ce type d'entraînement, ce qui se ressent dans leur motivation et leurs performances.

LES SUPERSTITIONS

Les mers et les océans restent des univers mystérieux pour les marins, au sein desquels on n'est jamais trop prudent. On se méfie donc des sirènes, des Léviathans et des tritons dont il ne vaut mieux pas provoquer le courroux : l'apparition de tempêtes, de zones de calme plat ou de récifs surnois leur est attribuée...

LA DÉVOTION

Même les pirates sont pour la plupart de fervents croyants, qui prient Dieu de leur accorder la victoire et de les aider à s'enrichir. Lorsqu'il n'y a pas de prêtre à bord (ce qui est toujours le cas quand le navire est plus petit qu'un brick), c'est le capitaine qui prend ce rôle. Avant de manger, les catholiques récitent le cantique de Zacharie, le Magnificat et le Miserere. Chez les réformés, le capitaine lit un chapitre du Nouveau Testament.

LES AUGURES

Au cours des premiers jours de navigation, un récif imprévu, un changement de vent brutal sont interprétés par les marins comme autant de signes funestes du destin. Ils s'attendent alors au pire : une tempête et un naufrage, un navire de guerre surgissant de la brume et un combat sans pitié, etc. Chaque réussite est dès lors considérée comme un moment de répit tandis que les problèmes sont perçus comme des obstacles insurmontables dus à la mauvaise fortune.

Lorsque au contraire la chance leur sourit au moment du départ, les marins ont la certitude qu'ils seront protégés des dangers de la mer et qu'ils atteindront leurs buts, et chaque difficulté devient un défi à relever. Rien ne peut alors saper le moral de l'équipage.

AIDE DE JEU

C'est à vous seul de décider si les augures – et la magie – existent ou non. Pour amener vos joueurs à se méfier des signes néfastes, faites en sorte qu'une expédition qui part sous de mauvais augures se termine en catastrophe. L'inverse doit aussi être vrai, même si le mérite en revient à l'enthousiasme et à l'optimisme de l'équipage.

LES MOTS INTERDITS

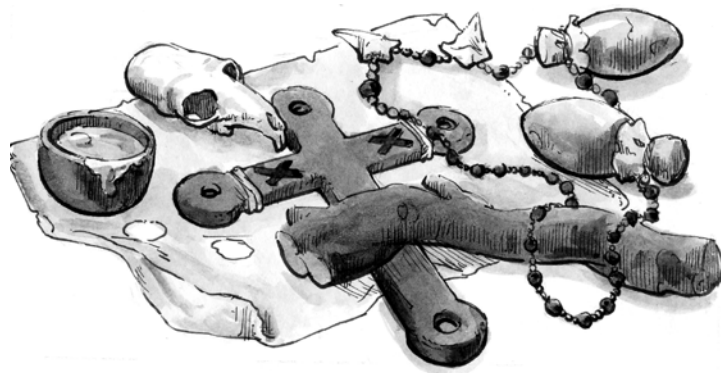
Certains mots ne doivent sous aucun prétexte être prononcés sur le pont d'un navire. On ne parle donc jamais de « corde », un mot que l'on remplace toujours par « bout », « manœuvre dormante » (pour un cordage qui ne bouge pas) ou « manœuvre courante » (pour un cordage dont il faut souvent effectuer le réglage). Le mot « lapin » est aussi synonyme de ruine pour les marins, qui fuient cet animal comme la peste. Les mots « prêtres » et « moines » sont remplacés par « cabestan ». Nombreux sont les mots que l'usage et la superstition interdisent.

L'ÂME DU NAVIRE

L'équipage considère son navire comme un véritable être vivant, auquel il attribue un caractère en fonction de ses qualités nautiques dans les différentes allures. On peut le dire « fainéant au près » lorsqu'il se traîne, « capricieux au largue » quand il est prompt aux embardees, mais il peut aussi être « docile » s'il est parfaitement équilibré. Il revient aux trois maîtres de modifier la carène ou la voilure du bateau afin de lui donner « meilleur caractère ».

Beaucoup de marins sont d'ailleurs beaucoup plus attachés à leur navire qu'à leurs compagnons de fortune. Un homme mort est vite oublié, mais la perte d'un navire laisse une amertume dont le marin se souviendra toute sa vie. Les capitaines surtout tiennent énormément à leur navire. Certains matelots sont même persuadés que leur capitaine peut ressentir une voie d'eau, la présence de vivres avariés, et même les prémices d'une mutinerie, comme une sorte de pressentiment...

L'équipage met du temps à domestiquer un nouveau navire et il hésite toujours avant d'en changer. En revanche, un mauvais navire prenant l'eau de toute part et « portant la poisse » – notion toute subjective – est un véritable calvaire pour les marins. Le livrer aux flammes peut alors être une véritable délivrance psychologique.



LES VAISSEAUX FANTÔMES

Certains navires n'ont pas seulement une personnalité et une âme, ils sont doués d'une volonté propre : ce sont les « vaisseaux fantômes », qui choisissent leur destin et celui de leur équipage. Un navire fantôme peut aller volontairement à sa perte, ou refuser de manœuvrer dans les moments critiques, attendant son trépas et celui des hommes qu'il porte. De tels navires peuvent avoir été commandés par des capitaines sanguinaires, dont le sillage rouge sombre a été maudit. Un équipage sensé refusera de rester sur un navire aussi malveillant.

Les vaisseaux fantômes les plus célèbres – comme le « Hollandais volant » – ont même la réputation de pouvoir manœuvrer seuls, animés de funestes desseins et d'une haine vengeresse à l'encontre de l'équipage qui les a fait souffrir. La vision d'un vaisseau fantôme est terrifiante : leurs voiles déchirées ont pourtant l'air de parfaitement prendre le vent, des morts arpentent le pont ou restent figés dans des postures macabres...

Toutefois, certains vaisseaux fantômes ne sont pas maudits mais bénis, et s'animeront imperceptiblement dans les situations difficiles pour sauver leur équipage. Lorsqu'un tel miracle intervient, la fascination des marins pour leur navire devient sans bornes et l'abandonner serait synonyme de trahison.

NAVIRE FANTÔME

Un vaisseau fantôme peut être considéré comme un PNJ à part entière. Pour l'interpréter et lui donner vie, vous devrez déterminer son passé, l'origine de sa nature de fantôme, ainsi que ses intentions présentes. Ensuite, déterminez la gravité de sa malédiction. Se contente-t-il de mettre son équipage en difficulté ? Veut-il se débarrasser de lui ou se détruire lui-même ? Sa rancune touche-t-elle tout le monde, ou seulement certaines personnes ? Tout peut sembler normal à bord, même après quelques mois de mer. Puis un événement déclenche soudain la rage du navire : une tempête, un combat naval, la mort d'un matelot tué par trahison, etc. Comment le navire se comportera-t-il ? Enfin, la recherche d'un moyen d'apaiser le fantôme et de lui apporter le repos (autrement que par la destruction pure et simple) peut être le sujet d'un véritable scénario.



LES PARASITES ET LA VERMINE

À BORD

Les hommes ne sont pas les seuls habitants d'un navire, loin s'en faut, car il abrite aussi son lot de rats, de cancrelats, de vers et de mites. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les savants sont persuadés que la vie peut apparaître ex nihilo, et que la vermine peut proliférer dans un lieu apparemment exempt de vie. Certains écrivains voyageurs parlent même de pluies d'insectes qui lacèrent les vêtements, comme un fléau d'Égypte...

Voici les différents désagréments que doivent supporter les marins :

Les charançons sont de petits insectes noirs d'à peine deux millimètres de long. Ils s'attaquent au biscuit et aucune des céréales du navire n'est à l'abri. Ils déposent leurs œufs en quantité dans les tonneaux de farine dans lesquels ils arrivent à s'introduire. Si le blé n'est pas trop entamé, le coq ne se gêne pas pour faire cuire les charançons avec le pain, ce qui n'est pas très appétissant pour qui découvre ces petits insectes dans sa miche ! Il n'existe pas d'autre moyen de s'en défendre que de fermer hermétiquement les tonneaux de vivres et d'isoler les tonneaux infestés par ces indésirables.

Les vers pullulent dans les régions chaudes et humides. Ils font pourrir tout ce qui se trouve à bord, des vivres à la coque elle-même. Ils s'attaquent notamment à la viande et aux vivres touchés par l'humidité. Le meilleur rempart contre cette colonisation est le sel servant à accommoder la viande, qui assèche les vers comme la langue des marins. Une infiltration d'eau de mer peut toutefois faire baisser la concentration de sel dans un tonneau, qui devient alors une proie facile pour les vers. Ils grouillent aussi dans l'eau croupie que les marins sont obligés de boire après un mois de traversée. Boire une eau à la couleur douteuse et habitée de telles créatures n'est pas spécialement réjouissant et présage de dures nuits avec le diable au ventre. D'autres types de vers s'attaquent à la coque dont ils sont les plus dangereux ennemis, aussi invisibles qu'implacables. Lorsque la quille d'un navire est pourrie et mangée par les vers, celui-ci fait eau de toutes parts. Dès lors, il est bon à brûler ou à démembrer. Lors de la mise en carène, le maître calfat élimine les vers en les enfumant.

Le plus souvent invisibles, **les cancrelats et les blattes** sont innombrables sur un navire. Noirs ou translucides, ces insectes répugnants vont jusqu'à infester les lits. Ils ne sont guère plus dangereux que les charançons. De taille plus importante, ils ont plus de mal à s'introduire dans les tonneaux. Lorsqu'ils sont vraiment nombreux, on les voit

sortir la nuit à la recherche de nourriture, courant sur le pont et sur les corps de marins endormis. Pour s'en débarrasser, il est nécessaire d'isoler parfaitement les tonneaux.

Les « mangeurs de vêtements », invisibles, semblent tomber avec la pluie. Ils détériorent les pièces d'habillement entreposées dans les coffres et les balluchons humides. Les vêtements doivent être maintenus au sec, surtout lorsque l'air est chaud et lourd d'humidité.

Les rats sont les plus gros parasites à bord, exception faite des marins incompetents ! Ils se reproduisent à une vitesse prodigieuse lorsque la nourriture est abondante. Ces animaux, généralement discrets, se nourrissent essentiellement de grain. Ils ne deviennent omnivores (voire même agressifs) que lorsque leur population est trop nombreuse et que la famine se fait sentir. Ils sortent alors de leur cachette pour disputer des bouts de pain à l'équipage. Quand ils deviennent vraiment gênants, le cambusier organise des battues et récompense celui qui a tué le plus de rats. Ces rongeurs sont haïs par les marins car ils transportent des maladies qui peuvent avoir raison d'un équipage en quelques semaines. Les battues sont donc nécessaires, tout comme la présence à bord de plusieurs chats placés sous la responsabilité du coq, qui a interdiction formelle de les nourrir. Certains marins ont pour compagnon un rat, qu'ils nourrissent et qui reste sur leur épaule, mais la plupart préfèrent un singe ou un perroquet, animaux plus prestigieux et qui ont moins de chance de mourir sous la griffe d'un des chats. En cas de famine, les matelots assez chanceux pour attraper un rat en font un festin, qu'ils cachent aux envieux. Le rat n'est finalement pas si mauvais que cela quand on en est à manger du cuir rôti ou le suif des cordages...

ENCORE UN PEU DE RAT ?

En naviguant dans l'Océan Indien, les pirates peuvent remarquer que les marins asiatiques souffrent peu du scorbut. Il est peu probable qu'ils élucident ce mystère, que ne s'expliquent pas non plus les Asiatiques. Cela vient en fait de leur forte consommation de rats... En effet, la chair de l'animal contient ce dont manquent les victimes du scorbut : de la vitamine C.

La coque, propre après le carénage, se couvre peu à peu **d'algues et de coquillages** qui se fixent sur le bois. Un navire qui n'a pas été récemment caréné se traîne, tirant sous son ventre des algues de plus d'un mètre de long. Les navires de guerre, qui sont rarement carénés, sont souvent ralentis par ces parasites. Aidé des autres marins, le maître calfat racle la coque lors de la mise en carène, et la recouvre d'un enduit qui la protège pendant quelques mois. On peut facilement se débarrasser des algues sans caréner, en laissant hiverner le navire dans de la vase, laquelle les tue et les empêche d'adhérer au bois. Il est toutefois plus sûr et bien moins long de nettoyer

directement la coque, surtout lorsque l'hiver ne force pas les navires à rester au port.

TRAINÉE D'ALGUES

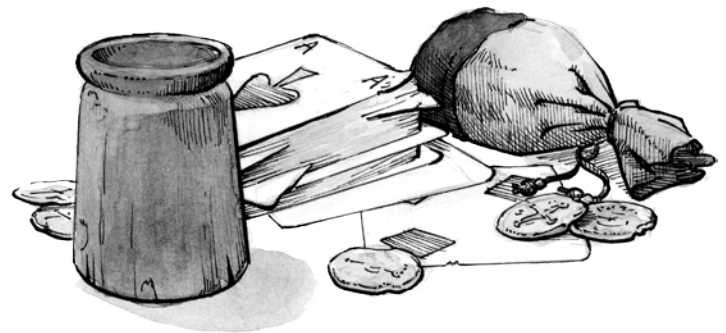
Nos pirates volent un navire dans un port, mais sa coque est recouverte de coquillages et traîne des algues plus longues que les robes de la cour de Versailles. Inutile de dire que ce n'est pas le navire idéal pour fuir !

À TERRE

À terre, les parasites sont beaucoup plus nombreux mais sont en général moins gênants pour les marins, à l'exception peut-être des ces deux prédateurs :

La puce des sables infeste quelques plages des Caraïbes. Elle se cache dans le sable où elle est quasiment indétectable, et menace les marcheurs peu habitués à se déplacer pieds nus. Elles creusent un petit trou dans le pied pour y déposer des larves, ce qui est désagréable, mais pas encore insupportable. Une fois écloses, les larves rongent la chair du pied, creusant parfois un trou gros comme le pouce. La douleur devient alors atroce, et il ne sert pas à grand-chose de chercher à les enlever au couteau ! La méthode la plus efficace pour s'en débarrasser consiste à remplir la plaie d'étoupe ou de tabac, ce qui tue les larves et assainit la blessure.

Les sangsues vivent dans les eaux marécageuses et chaudes. Elles adhèrent très fortement à la peau, si bien qu'on ne peut les arracher sans laisser de cicatrices durables. Ces parasites ne sont pas vraiment dangereux, mais il est nécessaire de s'en débarrasser avant d'en être couvert. Une vingtaine de sangsues peuvent en effet aspirer assez de sang pour qu'un homme normalement constitué s'évanouisse. Les sangsues se détachent au contact du sel ou du feu, laissant des plaies qui se résorbent assez rapidement. Si on les arrache au couteau par contre, les blessures saignent abondamment, car leur salive empêche la coagulation du sang.



La navigation

LE TRAVAIL DU CAPITAINE ET DU PILOTE

Le capitaine et le maître pilote font régulièrement le point pour savoir où se trouve le navire. Pour déterminer leur position, ils peuvent naviguer à l'estime, en utilisant seulement la boussole pour connaître la direction approximative du navire et le loch pour connaître sa vitesse.

La navigation à l'estime est hasardeuse et dangereuse, surtout pour les longs trajets en haute mer. Les erreurs s'accumulant, le capitaine fait le point tous les jours à midi pour corriger sa latitude, en utilisant soit un astrolabe, soit un « bâton de Jacob », qui seront remplacés par l'octant, puis le sextant au cours du XVIII^e siècle. Ces instruments permettent de mesurer la hauteur du soleil à midi, et de définir ensuite de façon relativement précise la latitude à laquelle se trouve le navire (sa position par rapport à l'équateur, sur une ligne nord-sud), en fonction du mois de l'année. Évidemment, lorsque le ciel est couvert, on ne peut pas faire le point, ce qui est fort désagréable.

Ce relevé ne permet pas toutefois de définir la longitude (la position du navire par rapport à un méridien donné, sur une ligne est-ouest), ce qui explique pourquoi les cartes sont précises en latitude mais pas du tout en longitude. Pour cette même raison, naviguer sur une route commerciale consiste à se placer à la latitude du point de destination, puis à longer le parallèle, plutôt que de se déplacer directement en ligne droite. Seul le « nocturlabe », un instrument très rare, permet de mesurer la longitude. Dans les îles qui portent leur nom, les Indiens Caraïbes déterminent, eux, la latitude en fonction de la position sur l'horizon du soleil levant et du soleil couchant, mais ils sont les seuls à savoir le faire et ne peuvent le faire que dans les Caraïbes. En règle générale, le premier-pilote et le capitaine calculent donc la position du navire à l'estime et en s'aidant d'un astrolabe, en tenant compte de la vitesse, de la direction du navire et du dernier point calculé.

FAIRE LA ROUTE

Pour « faire la route », le capitaine et le pilote reportent sur une carte la position du navire et celle de sa destination. À l'aide d'un compas à pointe sèche – que l'on déplace une pointe après l'autre –, ils peuvent mesurer la longueur du trajet. Ils choisissent alors une route qui longe les parallèles, le plus loin possible des côtes dangereuses. Les navigateurs doivent également tenir compte de la direction actuelle et prévisible du vent, de la marche du navire sur ses

différentes allures et de l'existence d'une route commerciale sur le trajet qui leur permettra de rencontrer d'autres navires. Près des côtes, ils doivent aussi penser aux marées pour éviter de s'échouer sur des « basses » (hauts-fonds), encore qu'il soit plus sûr de les contourner. Déchiffrer une carte malgré ses imprécisions, et prévoir les conditions météorologiques ou les marées futures nécessitent de solides connaissances en hydrographie et en géographie.

TEMPÊTE

Lorsque le second voit s'approcher un grain, il fait réduire la toile. Pour cela, les gabiers carguent les voiles hautes, puis les voiles basses, en les repliant sur leurs vergues. Si une tempête s'annonce, les gabiers prennent des ris dans les huniers pour en réduire la surface. Le second fait naviguer au grand largue ou au vent arrière, afin que le vent de la vitesse se soustraie au vent de la tempête en en affaiblissant les effets. Malgré tout, la mâture émet des grincements sinistres et les voiles peuvent se déchirer. Sur le tillac, les simples matelots sont menacés par les vagues qui claquent contre la coque et balayent le pont.

LES INSTRUMENTS DE NAVIGATION

Le coffre du pilote contient de nombreux instruments utiles à la navigation :

Le « loch » permet de mesurer la vitesse du navire. Cet instrument est constitué d'un fil garni de nœuds régulièrement espacés, auquel sont attachés un plomb et une planchette, le tout étant accompagné d'un sablier de deux minutes. Pour l'utiliser, le pilote retourne le sablier puis jette la tablette et le plomb au-dessus du bastingage, à l'arrière de la dunette : lestée par le plomb, la tablette reste immobile par rapport à l'eau (sinon la mesure serait faussée). La vitesse, qui est comptée en nœuds, est déterminée par le nombre de nœuds qui défilent jusqu'à expiration du temps indiqué par le sablier. Un « mille nautique » n'est autre que la distance parcourue par un navire à la vitesse d'un nœud pendant une heure.

Pour mesurer la profondeur du fond, le pilote utilise **une sonde**, un simple fil à plomb, souvent rangée avec le loch. La profondeur est exprimée en « brasses », l'équivalent de l'envergure d'un homme, ce qui facilite la mesure. Pour sonder correctement, la vitesse du navire doit être faible, à moins que le pilote ne soit assez expérimenté pour parvenir à compenser la position inclinée du fil à plomb. La science hydrographique du pilote lui permet de déduire la profondeur moyenne aux alentours, en fonction de ses différents relevés. Dans les Caraïbes, par

temps calme et avec le soleil dans le dos, les hauts-fonds ne sont pas trop difficiles à repérer grâce à la parfaite transparence de l'eau.

L'astrolabe et le bâton de Jacob permettent de mesurer la hauteur d'un astre sur l'horizon. Ces deux instruments sont simples à maîtriser, mais ne peuvent être utilisés qu'à midi (s'il fait beau !) et n'indiquent que la latitude.

Le nocturlabe, plus rare, permet de connaître de manière précise l'heure exacte de l'endroit où l'on se trouve, grâce à la position des étoiles. Le navigateur peut ensuite calculer sa longitude relative par rapport à un point de départ en comparant l'heure exacte donnée par le nocturlabe à l'heure du lieu de départ indiquée par le sablier ou l'horloge du bord. L'utilisation du nocturlabe est complexe et réservée à un utilisateur expérimenté, qui doit aussi connaître la carte du ciel nocturne pour chaque jour de l'année. De plus, les mesures sont loin d'être très exactes – jusqu'à l'invention du chronomètre de marine –, étant donné l'imprécision des sabliers et le dérèglement de l'horloge après plusieurs jours de mer, et l'imprécision du nocturlabe lui-même. Même par temps calme, faire le point au nocturlabe se révèle extrêmement délicat, et la qualité de la mesure dépend de l'amplitude des mouvements du navire.

RÈGLE : UTILISER UN NOCTURLABE

Il est nécessaire d'avoir appris à se servir d'un nocturlabe auprès d'un navigateur ou d'un astronome expérimenté pour pouvoir l'utiliser correctement. De plus, l'apprentissage du maniement d'un tel instrument est réservé aux personnages ayant un niveau au moins égal à 3 en Navigation. Si votre personnage a la chance de trouver un maître compétent, vous pouvez utiliser les règles d'enseignement de Pavillon Noir (dans la section consacrée à l'expérience) : à l'issue de la période d'apprentissage (une semaine) – et si le professeur réussit son Test d'Enseignement –, l'apprenti ne gagne aucun point d'expérience mais sait désormais se servir d'un nocturlabe.

LE JOURNAL DE BORD

Chaque jour, le capitaine, ses officiers ou le pilote consignent la position, le cap et la vitesse du navire sur le livre de bord, à côté d'autres informations telles que la direction et la force du vent, les courants et la profondeur du fond lors des sondes. On note aussi sur ce

document les portions de côtes inconnues pour aider les futurs voyageurs à naviguer dans ces contrées, des observations diverses sur les événements survenus à bord ou aux alentours du navire, voire même les oiseaux ou poissons rencontrés.

Les capitaines de navires marchands et de bâtiments de guerre sont tenus de remplir le journal de bord tous les jours. L'officier de quart doit le mettre à jour à la fin de son quart de nuit. Lorsque la compétence d'un capitaine vient à être mise en cause par ses armateurs ou un tribunal militaire, le journal de bord est un document essentiel, confronté aux témoignages des officiers et des hommes d'équipage. Les armateurs sont généralement plus intéressés par l'état de la cargaison que par ce registre extrêmement précis. Ils ne consultent pas les notes du capitaine, qui leur appartiennent de droit, même si cette mine d'informations pourrait être d'une très grande utilité pour les autres capitaines.

Le contenu du journal de bord d'un navire de prise est un recueil précieux pour tout pirate assez cultivé pour être en mesure de lire la langue dans laquelle il a été écrit. Le livre de bord contient des informations essentielles : il indique la provenance et la destination du navire, sa cargaison et l'itinéraire suivi, ce qui permet de localiser les routes de commerce. Il décrit ensuite la forme des côtes, la position de récifs, bancs de sable ou basses, et indique une route sûre, puisque le navire y est passé. Ces données géographiques, moins visuelles mais plus précises, sont tout aussi utiles que les cartes. Elles peuvent confirmer ou infirmer la position de récifs sur une carte ou en parfaire la localisation. Le résultat des sondages donne la profondeur du fond pour une heure de marée donnée. Les informations reportées peuvent certes avoir légèrement changé au bout de quelques années, mais les données trouvées sur les navires marchands sont à jour, car à chaque voyage correspond un journal de bord. Le journal de bord renseigne également sur l'éventuelle présence de pirates, de navires de guerre et de convois exceptionnels, sur les garnisons en poste dans certaines villes, le nombre de canons dont est pourvu un fort, etc. L'équipage peut avoir contracté une maladie, et en indiquer les remèdes.

DERNIERS PROJETS

Le chirurgien de l'équipage soigne un capitaine cloué à terre par la maladie. Le pauvre homme, rongé par la fièvre, lit les dizaines de livres de bord en sa possession. Son esprit malade met alors au point une expédition de génie. Malheureusement, il meurt avant de pouvoir concrétiser le projet. Ses notes tombent entre les mains des PJ. Le plan est en effet génial et extrêmement tentant, mais ce que nos pirates ne savent pas, c'est qu'il comprend une faille due au délire de la fièvre. Ce vice caché ne se révélera qu'au cours de l'expédition.



LA SIGNALISATION

LA SIGNALISATION CÔTIÈRE

La signalisation côtière – inexistante au XVII^e siècle et se limitant aux côtes européennes au cours du XVIII^e siècle – indique les hauts-fonds et les chenaux permettant d'entrer sans danger dans les rades et les ports. Divers moyens sont utilisés :

Amers et alignements : ces éléments repérables permettent de savoir où l'on est. En relevant à la boussole les directions dans lesquelles se trouvent deux amers, le pilote peut tracer sur une carte deux droites, dont l'intersection donne la position actuelle du navire. Souvent, la route sûre pour entrer dans une zone difficile est déterminée par l'alignement de deux amers. En d'autres termes, le navigateur doit à chaque instant voir les deux amers alignés devant le navire ou derrière celui-ci pour être certain d'être sur une route sans hauts-fonds. L'emplacement des amers construits (une église, une mairie, l'entrée d'un port, un phare ou tout simplement un piquet) est

délibérément choisi pour réaliser un alignement. Lorsque l'entrée d'une passe ou d'un port est particulièrement difficile, le pilote devra suivre plusieurs alignements successifs. Un pilote connaît au minimum 2000 alignements par cœur, et probablement bien plus s'il est bon et s'il a beaucoup voyagé, d'où son rôle absolument vital à bord.

Bouées d'atterrissage et balises de chenal : de formes variées, souvent typiques du lieu, elles marquent l'entrée d'un chenal et il est nécessaire de les identifier avant d'entrer dans une rade, sous peine de s'échouer. Reconnaître ces bouées permet également de déterminer où l'on se trouve.

Bouées cardinales : ces bouées indiquent la direction d'un haut-fond en pleine mer (vers le nord, l'ouest, l'est ou le sud).

Phare : de jour comme de nuit, le phare indique sa position aux navires qui croisent dans les parages. C'est donc un « amer » (un objet remarquable et fixe utile pour faire le point) fiable. Tout naturellement, le phare indique aussi la présence d'un haut-fond à éviter, sur lequel il est construit et qui sans lui serait probablement à fleur d'eau à marée haute.

LA COMMUNICATION ENTRE NAVIRES

De jour, les navires communiquent à l'aide d'un code de pavillon. Ces pavillons hissés peuvent indiquer la nationalité d'un bâtiment, son armateur, sa fonction, la manœuvre en cours ou encore les ordres donnés.

Un équipage doit hisser son pavillon de nationalité avant de donner un coup de canon ou de procéder à l'abordage, sous peine d'être accusé de piraterie. On peut donc tromper un adversaire en hissant un pavillon d'une nationalité d'emprunt, mais l'attaque doit se faire au nom de son propre pays. Les pirates ont tendance à considérer le « Jolly Roger », le terrible pavillon noir, comme leur pavillon de nationalité, et exploitent sans retenue la terreur qu'il suscite. Certains navires pirates possèdent le pavillon de chaque nation présente dans les Indes Occidentales, ce qui peut les aider à se sortir de situations critiques. S'il est possible de tricher sur sa nationalité, un contact plus approfondi évente toutefois rapidement la ruse du pirate.

Lors des combats navals, les navires de guerre utilisent en effet un code de pavillon spécifique à leur pays, voire même à leur escadre. Seuls les membres du commandement connaissent ce code, ce qui leur permet de démasquer ennemis et pirates. Pour préserver le secret des communications, les officiers sont tenus au secret et le code change de temps en temps. L'utilisation d'un ancien code attire la suspicion, mais n'est pas forcément suivi d'une canonnade. Il ne reste plus aux pirates démasqués qu'à fuir en priant pour que les premiers coups de canon ne les privent pas de leurs voiles !

TRAVERSER UNE ESCADRE

Les aventuriers doivent traverser une escadre ennemie. Ils n'ont aucune chance de passer sans connaître les codes de signalisation employés par ces navires de guerre. Ils devront donc se munir de ces codes, par exemple en capturant un officier. Cependant, il peut sembler curieux qu'un navire inconnu de l'escadre utilise ce code et l'officier peut leur mentir pour alerter ses confrères.

L'APPROCHE DE LA TERRE

L'approche de la terre suscite chez les marins des émotions contradictoires. C'est là que les marins affamés pourront se nourrir ou se mettre à l'abri d'une tempête. Les voyages en mer sont harassants et les matelots se réjouissent à l'idée de retrouver la terre ferme, même s'ils ne tarderont pas à s'en lasser. La terre est également synonyme de danger car les côtes sont parsemées d'écueils et de bancs de sable sur lesquels des générations de marins ont fait naufrage. Les côtes du Nouveau Monde sont d'autant plus dangereuses que les cartes qui les décrivent sont rares et imprécises.

LES SIGNES DE L'APPROCHE DE LA TERRE

Lorsqu'un navire est en difficulté et attend avec impatience de revoir la terre ferme, le commandement n'hésite pas à offrir une récompense au premier marin qui apercevra la côte. Pour montrer sa bonne foi, le capitaine peut clouer un doubloon au grand mât, qui reviendra à l'heureuse vigie. Au large, la terre apparaît tout d'abord comme une ligne d'horizon légèrement plus sombre, c'est pourquoi on peut se méprendre et confondre la terre avec un nuage noir. D'autres indices permettent néanmoins de confirmer la proximité des côtes :

Oiseaux : peu d'oiseaux effectuent de grandes traversées comme l'albatros, et la plupart restent à moins d'une journée de vol des côtes. Les goélands, mouettes frégates, fous et autres cormorans annoncent donc l'approche de la terre. En fonction de l'espèce présente, il est aussi possible de connaître le type de côte le plus proche : rochers, plage de sable, port ou village de pêcheur, etc. Il est enfin fréquent de voir une nuée d'oiseaux de mer derrière les navires de pêche vidant leurs filets.

Brisants : les rochers affleurent rarement en haute mer. Lorsque la houle balaie les hauts-fonds, elle déferle et laisse un banc d'écume qui révèle la présence des rochers : ce sont les « brisants », qui avertissent les navires d'un danger imminent mais aussi de l'approche de la terre.

Brume : une brume épaisse s'abat parfois sur la mer en quelques heures, dissimulant la côte et trompant ainsi les marins non avertis. Il est alors facile de confondre avec les nuages les silhouettes des navires ou les côtes. Cette brume est caractéristique des régions côtières, mais la côte ne se trouve pas forcément toute proche pour autant.

Insectes : le vent venant de la terre emporte avec lui des petits insectes, qui viennent se poser sur les navires. S'il veut rejoindre la côte, le bâtiment devra remonter le vent en louvoyant.

Brise solaire : durant la journée, la terre se réchauffe plus vite que la mer sous l'effet des rayons du soleil, ce qui crée une dépression à l'origine de ce que les marins appellent « brise solaire ». À moins de trente milles des côtes, un vent modéré se lève alors, soufflant de la mer vers la terre. Durant la nuit, le phénomène inverse se produit, alors que la mer se refroidit plus lentement que la terre.

AMBIANCE

Les aventuriers naviguent au sein d'une brume épaisse. Ils commencent à entendre des cris d'oiseaux et des vagues qui se brisent sur des rochers. Ce son anodin alarme l'équipage, car on ne voit pas à dix mètres dans la brume. Le navire peut passer sur des récifs, heurter un rocher ou même aborder par accident un autre navire !

L'ATERRISSAGE

.....

« *Terre en vue !* » hurle la vigie du haut de sa hune. Le capitaine monte sur la dunette, longue vue à la main. Pour lui, ce moment est crucial, car il peut ainsi vérifier, lorsqu'il arrive à reconnaître la côte, si la route et le point ont été faits correctement durant la traversée. Si ce n'est pas le cas, il peut corriger ses méthodes de navigation à l'estime. Si ses constatations confirment ses précédents points mais ne correspondent pas à sa position sur la carte de la région, cet atterrissage donne l'occasion au cartographe du bord de retoucher le document.

L'atterrissage fait naître sur le navire une effervescence comparable à celle du départ, car il est synonyme de ravitaillement. Cette nouvelle prend une importance énorme quand le cambusier a déjà commencé à rationner les vivres. Bien des côtes sont toutefois inaccessibles, pour peu que la mer soit un peu forte, et les chaloupes qui tentent de l'approcher ou de la quitter risquent fort de chavirer. Le ravitaillement devra donc être fait dans une petite crique à l'abri du vent et de la houle.

LES DANGERS DE LA NAVIGATION CÔTIÈRE

.....

L'approche des côtes présente toujours un danger important, surtout si la zone est inconnue du capitaine ou de son pilote. Il faut avant tout se méfier des courants, qui peuvent être considérables et drosser le navire sur des récifs. Les courants poussant le navire dans le sens du vent sont les plus périlleux. Il faut alors louvoyer pour les remonter, opération vouée à l'échec si le vent n'est pas suffisant ou si le navire est paresseux au près.

Les hauts-fonds – bancs de sable, récifs, ou pire encore bancs de coraux –, représentent le principal danger des côtes, si bien que la navigation côtière requiert une sonde constante de la profondeur. Lorsque les eaux de cristal de la mer des Caraïbes sont ridées par le vent, les hauts-fonds sont difficiles à distinguer. Les reflets du soleil les rendent totalement invisibles à la vigie, si bien qu'il vaut mieux éviter d'avancer vers le soleil.

La navigation de nuit aggrave encore le danger. Pour naviguer de nuit, les officiers doivent posséder une connaissance parfaite de la côte. À défaut, beaucoup de capitaines préfèrent mettre en panne durant la nuit si les courants ont peu de chance de faire dériver le navire vers des zones dangereuses. Pour faciliter la navigation, des feux sont allumés sur la côte, pour indiquer les zones sûres. Ils peuvent toutefois être l'œuvre de naufrageurs, très actifs durant les tempêtes, qui attirent les navires sur des récifs. Ils assassinent alors les rescapés du naufrage pour ne pas laisser de témoins et récupérer les tonneaux que les vagues poussent vers la côte.

Beaucoup de marchandises sont perdues durant le naufrage, mais ces pillards y trouvent largement leur compte.

Une fois la côte reconnue, elle est normalement beaucoup moins dangereuse, car le capitaine possède sa position exacte sur la carte et peut éviter plus aisément les hauts-fonds.

LES CONDITIONS DE NAVIGATION

LES CARTES ET LES CALCULS

.....

La possession d'une carte de qualité met un navire hors de danger ou presque, car la localisation des hauts-fonds et les lignes de niveaux du fond sont indiqués. Certains cartographes pointilleux reportent aussi les courants, ainsi que des observations sur la nature et la force du vent dans la région.

Ces cartes montrent généralement des profondeurs moyennes, à mi-marée. Il est alors essentiel au navigateur de savoir calculer l'ampleur des marées, ce qui lui permettra de connaître la profondeur réelle. Le calcul est difficile, accessible seulement à ceux qui ont de solides connaissances hydrographiques, et dépend fortement des cycles solaires et lunaires. La marée est ainsi particulièrement forte lorsque les deux astres se trouvent du même côté de la Terre. Les horaires de marée sont plus faciles à calculer, car celles-ci sont cycliques (la durée entre la marée basse et la marée haute est approximativement de 6 heures). Ce cycle peut toutefois varier de plusieurs heures selon les régions.

Certains passages, les « basses », ne sont pas assez profonds pour laisser passer tous les navires à n'importe quelle heure, si bien que tous les pilotes sondent régulièrement le fond pour vérifier leurs calculs. Enfin, les renseignements portés sur une carte ne sont pas toujours fiables, car un fond sableux se modifie avec le temps et les sondes effectuées pour réaliser la carte peuvent avoir été faites de façon approximative. Ce qui ne se trouve pas sur la carte doit être connu par le capitaine ou le pilote, ce qui exige de leur part de bonnes connaissances en géographie. À chaque instant, un bon navigateur se trouvant à proximité des côtes doit se poser deux questions : « Où suis-je ? » et « Par quoi suis-je entouré ? »

LE VENT

.....

Pendant la plus grande partie de l'année, les alizés soufflent essentiellement depuis le nord-nord-est. À mesure que l'on se rapproche des côtes néanmoins, la force et la direction du vent sont moins constantes. Les différences de température entre la mer et la terre génèrent d'une part un phénomène de brise solaire. D'autre part, le vent devient

beaucoup plus faible dans les zones protégées, c'est-à-dire sous le vent des îles, des arbres, et des autres navires. Les zones où le vent est plus fort se caractérisent par une mer ridée – les « risées » – et plus foncée – les « négresses » – et se déplacent parfois rapidement à la surface de l'eau. Le vent peut aussi longer la côte et s'engouffrer dans les bras de mer dont il épouse la forme. Au pied des falaises, les « revolins » (des courants d'air ascendants) soufflent avec force et turbulence. Les revolins créent par effet Venturi des accélérations à la pointe des îles et surtout dans les détroits entre elles, lorsque le vent est perpendiculaire au détroit.

L'ALLURE

L'allure désigne l'angle du navire par rapport au vent :

- **Bout au vent** : le navire se dirige dans la direction d'où vient le vent (on ne peut donc avancer à cette allure).
- **Près (au plus près)** : le bateau remonte au plus près du vent (entre 45° et 67° selon le type de voile utilisé) avec des voiles bordées au maximum.
- **Petit largue ou près bon plein** : le navire remonte légèrement au vent, gagnant en vitesse par rapport au près.
- **Vent de travers** : le voilier avance perpendiculairement au vent.
- **Largue** : le bateau s'éloigne du vent qui balaye ses côtés par l'arrière.
- **Grand largue** : le vent vient presque de l'arrière du navire. Les vagues soulèvent la poupe du navire en provoquant de grande accélération.
- **Vent arrière** : le vent souffle sur la poupe du navire mais les voiles d'arrière masquent les voiles d'avant.

LOUVOYER

Un navire qui remonte le vent doit louvoyer, passant d'un bord de près sur l'autre en virant de bord. Oscillant autour de la direction qu'il désire suivre sans se mettre bout au vent, il avance péniblement.

- **Virer vent debout** : en prenant suffisamment de vitesse, les plus petits navires passent par le bout au vent pour arriver au près sur l'autre bord. On dit qu'ils virent vent debout.
- **Virer lof pour lof** : les plus gros navires, à voiles carrées, ne peuvent virer vent debout. Ils doivent effectuer trois quarts de tour en passant par le vent arrière, perdant beaucoup au vent au cours de cette manœuvre longue et difficile. On dit qu'ils virent lof pour lof.

RÉCIFS DROIT DEVANT

Lorsque le navire se dirige droit sur des récifs, il doit changer rapidement de cap. Un navire au portant – largue,

grand largue ou vent arrière – se rapproche à vive allure du danger. Il doit lofer en grand pour l'éviter, au risque de perdre le contrôle et de se retrouver bout au vent. Un navire au près menacé par un danger sous son vent doit virer de bord. Cela ne pose aucun problème aux petits navires à voiles auriques ou au tiers qui virent vent debout. Les navires à voiles carrées, en revanche, virent lof pour lof – vent arrière. Ils doivent donc border leurs voiles à contre pour s'arrêter puis mettre en panne (page 145).

LE COURANT

Les courants jouent aussi lors de l'approche de la terre :

La navigation en rivière est particulièrement délicate, car les endroits les plus profonds sont aussi ceux où le courant est le plus fort, si bien que le pilote doit trouver un compromis et prendre des risques. De façon générale, le courant suit les méandres de la rivière et s'accélère au fond des anses, creusant le fond, ce qui explique pourquoi les rivières ont des lits si tortueux. Les navigateurs doivent donc éviter de prendre l'intérieur des virages, même si cela semble plus séduisant. Sur les rivières, même celles qui coulent en ligne droite, un léger contre-courant se crée le long des rives. En pirogue ou en canot, les indiens et les navigateurs expérimentés préfèrent donc longer les rives pour remonter la rivière et naviguer au milieu de son lit pour la redescendre.

Les lagunes sont des bras de mer qui se remplissent à marée montante et se vident à marée descendante. Le courant, qui dépend donc de la marée, peut être très violent. Lorsqu'il est opposé à la houle entrant dans la lagune, il lève un raz important. Certains raz d'Europe sont réputés dangereux, du fait du courant combiné aux vagues hautes et courtes.

En bord de mer, le courant entraîne les navires vers le large à marée descendante et vers la terre à marée montante. Le courant, nul à la pleine et à la basse mer, est maximal à mi-marée. Dans les Antilles, le courant de marée est presque inexistant.

La houle est le mouvement des vagues venant du large. Ces vagues bien formées et régulières sont levées par le vent. Elles sont particulièrement fortes au cours des tempêtes et dans les jours qui suivent. Les vagues déferlent dans la tempête ou lorsque la profondeur est insuffisante, ce qui permet de repérer les hauts-fonds. Ces déferlantes sont extrêmement dangereuses en bateau, car elles peuvent rouler sur le navire, détruire ses mâts et l'écraser contre la côte. Une houle importante rend l'accès à la côte périlleux, même sur les plages sablonneuses. Un mouillage est même complètement impossible. Heureusement, sous le vent des îles, les hauts-fonds et la côte abritent des criques où la mer est calme et où l'accostage se fait sans difficulté. Dans les ports bien équipés, les digues sont des protections meilleures encore.

Recrutement

Quand l'équipage subit des pertes importantes, il n'est plus en mesure de réaliser les manœuvres en toute sécurité. Il devient alors nécessaire de recourir au recrutement, opération fréquente sur un navire pirate. De nouveaux marins sont recrutés soit parmi l'équipage d'une prise, soit dans les ports, soit sur d'autres navires voyageant de conserve, soit en procédant à des rafles dans les villages de la côte.

ASSOCIATION

Lorsque deux navires voyagent de conserve, qu'il s'agisse de navires pirates, de navires de guerre de la même escadre ou de transporteurs de la même compagnie de commerce, une partie de l'équipage de l'un peut être transféré sur l'autre navire. Un tel échange reste exceptionnel car les capitaines n'aiment pas se défaire de leur équipage, mais peut être dicté par la nécessité, lorsque les pertes deviennent vraiment handicapantes. Le transfert reste provisoire, à moins que tout le monde ne s'arrange de cette nouvelle situation.

Des pirates ne peuvent être transférés d'un équipage à l'autre qu'avec leur accord et la permission de revenir sur leur décision en cas de litige. Le volontariat étant très apprécié chez les pirates, les volontaires pour un transfert temporaire sont généralement nombreux, à moins que le capitaine du nouveau navire ne soit un tyran ou un incompétent notoire.

L'ÉQUIPAGE DE PRISE (PIRATES UNIQUEMENT)

LE RECRUTEMENT DE GRÉ

Les pirates ont pour coutume de proposer aux membres des équipages de leurs prises de les rejoindre. Le quartier-maître les met en confiance en leur exposant les avantages du statut de pirate : liberté, richesse et révolte contre une société injuste. Tous les matelots, maîtres d'équipage, charpentiers, calfats ou voiliers peuvent se rendre utiles à bord. Ceux qui désirent rallier le pavillon noir sont donc les bienvenus, car leur grand nombre assure la survie des pirates, condamnés à mort par toutes les nations du monde. Les membres du commandement n'intéressent les pirates que s'ils se sont montrés justes envers leur ancien équipage, ou s'ils manquent d'un pilote sachant faire la route et le point.

Une fois leur décision prise, les nouvelles recrues sont instantanément adoptées par leur nouvel équipage. Ils sont considérés comme des pirates de longue date, même s'il leur reste à démontrer leur valeur pour acquérir des responsabilités. Pour grimper dans l'estime de ses nouveaux compagnons, rien n'est plus efficace que le volontariat, qui rend cependant les chances d'acquiescement au cours d'un procès très minces, car on juge avant tout la motivation des pirates.

Si le nouvel équipage compte trop de membres pour un seul navire, la prise est conservée pour accroître la flotte des pirates, ce qui permettra d'entreprendre des actions de plus grande envergure. Les navires se spécialisent alors dans un type d'action : chasse, ravitaillement, défense...

TRAITRES

Après une expédition couronnée de succès, les pirates intègrent de nouveaux matelots, recrutés sur la prise. Or, ceux-ci sont des chasseurs de pirates, qui attendent la première beuverie pour prendre le contrôle du navire et remettre les forbans à la justice. Toutefois, si les pirates sont particulièrement attachants et justes, certains chasseurs auront des remords et chercheront à les faire fuir avant qu'il ne soit trop tard.

LE RECRUTEMENT DE FORCE

Le recrutement de force est parfois utilisé par certains pirates, qui considèrent qu'il est vital de grossir leurs rangs de nouvelles recrues, soit de manière systématique après chaque prise réussie, soit en fonction des nécessités du moment, pour compenser de trop lourdes pertes par exemple. D'autres, plus intransigeants, s'opposent farouchement à ce type de recrutement, qui viole à leurs yeux le principe de la libre association qui prévaut dans un équipage pirate. De plus, quel sera le statut de la recrue au sein de la société, s'il faut la garder sous surveillance et en faire une sorte d'esclave ?

Les hommes recrutés de force sont constamment surveillés et rarement armés jusqu'à ce qu'ils soient débarqués ou définitivement intégrés à l'équipage (ce qui suppose qu'ils aient accepté leur nouveau mode de vie !). On ne leur donne pas non plus de grosses responsabilités. Tant que les recrues restent sous surveillance, il est impensable de les laisser descendre librement du navire. À terre, elles peuvent prendre la fuite sans difficulté et prévenir les autorités en leur fournissant des informations cruciales.

PRÉ-TIRÉ

Gabier

—
🏴 La Revolte

page 83



L'unité de l'équipage est fragilisée par ces hommes qui ne restent à bord que contraints et forcés, et qui peuvent donc se rebeller. Les mutineries au sein d'un navire pirate se terminent souvent en bain de sang si les forbans gagnent, ou en pendaison en masse dans le cas contraire. Pour éviter ce genre de problème, les pirates doivent éviter de recruter de force plus d'hommes que ne compte l'équipage actuel, afin de rester supérieurs en nombre. Les pirates qui utilisent le recrutement de force comptent aussi sur la compromission inévitable des nouveaux venus dans des actions illégales et criminelles, qui leur ôteront fatalement tout espoir d'acquiescement lors d'un procès. Ceux-là n'auront donc pas d'autre choix que d'accepter la vie de hors-la-loi.

Enfin, il est fréquent que les recrues s'aperçoivent avec stupeur que l'image des pirates qu'on leur avait dépeinte ne correspond pas à la réalité. Les pirates sont le plus souvent de joyeux drilles, certes effrayants et violents au combat, mais liés par une fraternité indéfectible qui n'existe nulle part ailleurs.

FORBANS UN JOUR, FORBANS TOUJOURS

Des PJ ayant refusé de devenir pirates après un recrutement de force peuvent parvenir à s'échapper. Ils se rendront compte qu'ils sont tout de même recherchés pour piraterie dans la ville la plus proche ! Se laisser prendre revient à se laisser pendre... Ils n'ont guère d'autre choix que de se cacher, de voler une embarcation ou de rejoindre les pirates qu'ils ont quittés. Dans ce cas, leurs compagnons attendront qu'ils prouvent leur valeur avant de leur accorder leur confiance.

LE RECRUTEMENT DANS LES PORTS

Le recrutement de marins dans les ports constitue la pratique la plus courante, même s'il pose de nombreux problèmes. Le quartier-maître, le maître d'équipage, le maître canonier, le second et le canonier visitent tous les établissements d'une ville à la recherche de marins oisifs, compétents et intéressés par la course proposée.

ÉDIT ROYAL

À la suite d'un édit royal récent, des soldats présents dans tous les troquets empêchent les pirates de recruter. Trouver des recrues devient très risqué, d'autant plus que les soldats organisent des filatures pour localiser l'emplacement du navire pirate. L'effet est également désastreux pour le commerce, et certaines tavernes ouvrent des salles clandestines. Pour corser le tout, une campagne de dénigrement des pirates et une augmentation de la solde des marins rendent le recrutement de gré presque im-

possible. Les pirates risquent de se retrouver en infériorité numérique par rapport aux marins recrutés de force. S'ils ne cherchent pas à accroître leur équipage, leur faible nombre ne suffira bientôt plus à la manœuvre de leur navire. L'alliance avec d'autres pirates leur permettra de tenir un moment, mais ils devront vite trouver une solution pour inverser cette tendance.

JAUGER LES RECRUES

Recruter dans les ports est un exercice difficile, car le recruteur doit trouver des hommes compétents en se contentant de discuter avec eux, contrairement au recrutement sur un navire de prise. Le recruteur doit donc connaître parfaitement son domaine afin de poser les questions qui lui permettront de jauger la recrue. Les marins ont une fâcheuse tendance à embellir leurs qualités et leurs expériences passées, ce qui peut rendre le tri délicat. Ce recrutement peut attirer à bord d'un navire des marins très qualifiés comme de parfaits incompetents.

AIDE DE JEU

Le bagou ne suffit pas forcément dans les ports pour convaincre les recrues. Une belle entrée au port, une acclamation de la foule, une grosse prise, une histoire de marin ou tout simplement la gloire peuvent aider. Cependant, si les pirates sont plus Infâmes que Glorieux, ils auront peut-être du mal à recruter. De plus, ils risquent d'être dénoncés aux autorités.

QUANTITÉ DE RECRUES

Le nombre de marins qu'il est possible de recruter dans un port dépend des circonstances, notamment du trafic dans le port et du degré d'oisiveté des matelots à terre. Si un navire de flibustiers est revenu de campagne deux semaines plus tôt, les aventuriers ne manqueront pas à l'appel. Si par contre l'Olonnais ou Morgan viennent de partir, les tavernes de la Tortue et de la Jamaïque seront vides à pleurer. Les pirates sont eux rarement les bienvenus dans une ville, et le caractère clandestin de leurs activités est un frein au recrutement. S'ils ne veulent recruter que quelques marins, ils n'auront qu'à choisir les mines les plus patibulaires pour ne pas se faire repérer. Plus ils recherchent d'équipiers, plus ils devront ratisser large et prendre le risque de s'adresser à des personnes que la perspective d'une récompense mènera tout droit chez le gouverneur ou au poste de garde le plus proche.

Une récente mutinerie peut aussi offrir l'opportunité de très nombreuses recrues.

En ce qui concerne les navires de guerre anglais, le recrutement dans les ports n'est guère plus aisé car tout le monde considère à juste titre ces bâtiments comme des bagnes flottants. Les capitaines de ces navires de guerre utilisent plus volontiers la « presse » pour trouver de la chair à canon... En France, depuis Colbert, la marine Royale recrute par tirage au sort de conscrits.

LA « PRESSE » (MARINE DE GUERRE)

Dans la forêt de Constantine, à l'ouest de la Cornouaille, Allan n'en mène pas large. Même s'il ne risque pas de mourir sur-le-champ, il joue en ce moment sa vie même. L'annonce de la venue dans le port de Falmouth d'une frégate qui aurait subi des pertes l'a pris de court. Il n'a eu que le temps de dire au revoir à sa femme Mary et à ses deux enfants, avant de s'élançer dans la forêt. Il le regrette maintenant, car la grotte où il a joué toute son enfance aurait fait un meilleur refuge contre les soldats. Sortant de la forêt en dévalant un piton rocheux, il atterrit sur un sol de gravillons. Une main ferme se pose sur son épaule :

« Où pars-tu comme ça, l'ami ?

- Excusez-moi, lieutenant, mais ma femme m'attend pour dîner, lui répond le pêcheur tremblant et se mordant les lèvres d'une excuse aussi grossière.

- Passez-lui les chaînes ! Oublie ta femme, tu es maintenant matelot du « Thunder ». Sais-tu tirer au canon ? As-tu une bonne vue ?

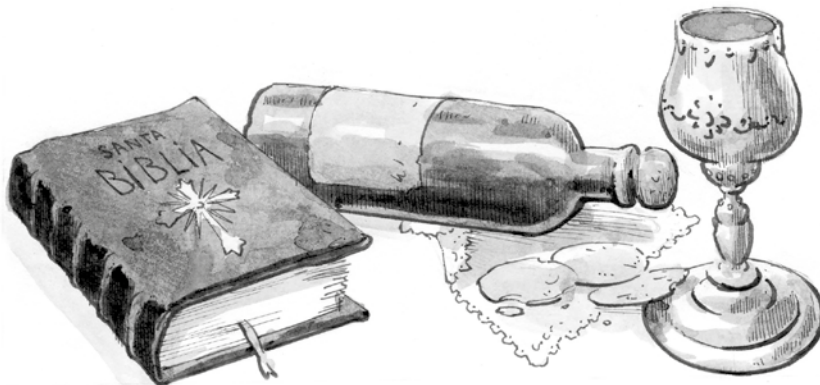
- On dit que oui, mon lieutenant, mais je suis malade comme un chien en mer. »

Le lieutenant émet un rire sarcastique : « Te fatigue pas bonhomme, il n'y a que les marins pour marcher pieds nus même à terre, seule la manœuvre en mer fait des mains crevassées comme les tiennes, et ta ceinture de corde montre aussi que tu es un pêcheur, alors ferme ton clapet, ou tu goûteras de ma crosse ! »

La marine de guerre, en particulier en Angleterre et en Hollande, utilise la méthode de la « presse » pour trouver des « volontaires ». La marine marchande anglaise utilise elle aussi ce mode de recrutement peu estimable mais très efficace en termes de nombre d'hommes « recrutés ».

La presse n'est rien d'autre qu'une raffle. Quand un navire de guerre est à quai, il y a fort à parier que son commandement va chercher à combler les pertes dans son équipage. Les hommes valides, quel que soit leur métier, peuvent s'attendre à être raflés dans les troquets, dans les rues de la ville et même dans les villages des environs. L'arrivée du navire de guerre entraîne un exode temporaire vers l'intérieur des terres de tous les hommes désireux d'échapper à la presse. Il faut être fou, désespéré ou vraiment amoureux de la mer pour s'engager sur un « marchand de boulet », un « marchand de mort subite », en d'autres termes un navire de Sa Majesté. Les capitaines intelligents raflent leurs recrues non pas dans les villages mais dans les environs, sur les lieux de passage des fuyards. Les recruteurs accueillent les fuyards le mousquet à la main, tirant sur ceux qui refusent d'obtempérer. Lorsqu'ils ont besoin d'un nombre de recrues moins important, ils choisissent les marins les plus compétents. Cela n'est pas une mince affaire, car personne n'admettra savoir ce qu'est un cabestan de peur d'être choisi. Certains iront même jusqu'à se mutiler pour ne pas partir... ce qui ne les empêchera pas forcément d'être recrutés. Les matelots sont souvent trahis par leurs mains calleuses et pleines de citatrices creusées par le sel, séquelles des nombreuses blessures inévitables lorsqu'on manœuvre des cordages.

Les capitaines de la Royale n'apprécient pas ce type de recrutement, mais l'utilisent tout de même par nécessité. Ils sont appuyés par l'amirauté et le roi, car la conscription, qui fournit aux navires de guerre français les marins dont ils ont besoin, n'existe pas en Angleterre. Les hommes ainsi recrutés sont difficiles à motiver. Seul le travail incessant détourne les recrues de la mutinerie. Certains capitaines arrivent à faire de ces pleurnichards un équipage soudé qui lui lance des hourras à chaque harangue, mais la quasi-totalité, usant d'une violence arbitraire, ne récolte que la haine et les germes de la rébellion.





EVÉNEMENTS

CHAPITRE



3

Escales

Lorsqu'il désire faire une escale à terre, que ce soit pour se ravitailler, pour vendre ou pour prendre de la cargaison, un équipage doit choisir entre le port et le mouillage, si tant est qu'il ait le choix. Sur certains navires, les bâtiments de guerre notamment, tous les marins ne pourront pas profiter de l'escale pour descendre à terre, afin de limiter les désertions. L'air de la terre fait également du bien aux malades du bord, qui sont débarqués avec le chirurgien pendant les escales. Ils font alors une cure de fruits, de viande et de poisson frais, qui les aide à reprendre des forces.

LE PORT

Le port offre un abri confortable, protégé de la houle et du vent par des digues. Les plus gros navires ont souvent du mal à y accéder, du fait de la faible marge de manœuvre et du chemin parfois tortueux qu'ils doivent emprunter. On met alors des chaloupes à l'eau, pour tirer et guider le navire, une manœuvre impossible par fort vent contraire. Les navires doivent alors mouiller dans la rade en attendant un vent favorable.

Les navires qui font escale dans un port passent plusieurs jours à s'approvisionner en vivres, en eau et en bois. Ils y achètent également des marchandises pour en faire le commerce. Les escales au port sont des moments privilégiés pour réparer le navire ou le mettre en cale sèche pour le caréner.

LA SITUATION DU PORT

Les ports sont localisés au fond des anses afin d'être protégés du vent du large. La côte doit aussi comporter assez de reliefs pour les protéger des vents de terre. Les embouchures de rivières constituent des emplacements parfaits pour les villes portuaires comme Charlestown. Elles deviennent ainsi des points de passage obligés pour tout le trafic venant de l'amont de la rivière. Si des récifs ou des bancs de sable rendent l'entrée du port dangereuse, l'accès est balisé. Les ports non balisés ont un « pilote », un navire maniable et à faible tirant d'eau, pour guider les navires. Ce navire, souvent une goélette, porte le pilote lamaneur, qui est le maître pilote agréé de la région. Des digues sont parfois disposées à l'entrée, pour empêcher la houle venant du large de pénétrer et de mettre à mal les navires à l'intérieur du port.

Les plus grands ports possèdent un avant-port, moins protégé mais plus accessible. L'avant-port ne comprend

pas de quai, mais parfois quelques « corps morts », des bouées de mouillage auxquelles les navires peuvent s'amarrer. Il est aussi protégé par une digue qui arrête la houle principale. L'avant-port est en général plus profond que le port, et abrite les navires ne désirant pas échouer si le port est à sec à marée basse.

LA PROTECTION MILITAIRE

Les ports sont protégés par des forts, situés sur les hauteurs de façon à tenir sous leur feu la rade, l'entrée du port, le port lui-même et l'entrée de la ville. Pour s'emparer d'une ville portuaire, il est nécessaire de prendre d'assaut tous les forts qui la défendent. Ces bâtiments sont placés à des endroits stratégiques, si bien qu'il faut descendre à terre pour les prendre d'assaut mais aussi faire preuve de génie pour franchir une barrière naturelle ou artificielle souvent insurmontable.

LES QUAIS

Le port comporte des quais et des pontons de bois où les navires peuvent s'amarrer. Les navires de taille modeste ou moyenne peuvent amarrer leur proue et leur poupe au quai, tandis que les navires les plus importants mettent la poupe à quai, et mouillent une ancre à l'avant. Certains gros navires au fort tirant d'eau sont même obligés de se mettre au mouillage, même dans les ports, car ils ne peuvent accéder aux quais.

Les nouveaux arrivants viennent s'enregistrer et déclarer leur cargaison à la capitainerie, autorité qui assure la légalité du transport et du commerce du port. Des comptoirs marchands sont établis si le port est situé sur une route commerciale. À proximité de ces établissements se trouvent les entrepôts, qui bénéficient ainsi d'un accès aux quais. Le transport des marchandises entre l'entrepôt et les navires est assuré par l'équipage et les quelques esclaves, noirs ou indiens des propriétaires du comptoir.

LA VILLE

Le long des quais et des rues les plus mal famées de la ville, les estaminets et les tripots pullulent. Ils attirent les marins pressés de dilapider leur solde ou leur butin pendant leur escale. Jeux de hasard et prostituées ne tardent pas à plumer les matelots. Les marins les plus riches festoient en grande pompe, prêts à dépenser plus de dix

pièces de huit pour un seul repas, pour le plus grand bonheur des tenanciers.

En ville, à l'écart de l'effervescence du port, les clients peuvent trouver de nombreuses échoppes et divers petits marchés : forgeron, charpentier, apothicaire, médecin, tailleur... Dans les capitales de province, le gouverneur possède une villa bâtie près de la mer. Cette demeure est souvent équipée d'une batterie de canons généralement pointée vers la ville et le port. Dans quelques rares cités du Nouveau Monde, comme Carthagène, des arsenaux permettent de construire, de mettre à l'eau et de réparer les navires.

À l'intérieur des terres, les fermes et plantations produisent suffisamment de nourriture pour ravitailler la ville, ainsi que du coton, du tabac, du cacao et du sucre destinés au commerce. La production des mines et des bourgades de la région est acheminée de préférence par voie fluviale.

L'AMBIANCE

Chaque jour, les comptoirs et les entrepôts voient défiler des centaines de tonnes de vivres et de marchandises. À l'arrivée d'un navire, le port sort de sa léthargie. Les échoppes se préparent à recevoir les marins et les passagers. Les commerçants vendent des produits de luxe chers et inutiles qu'ils rachètent parfois à vil prix au moment du départ des marins criblés de dettes. L'arrivée d'un navire pirate est une aubaine. À terre, les forbans ne sont pas plus remuants que les autres marins, en revanche ils disposent de ressources importantes qu'ils n'hésitent pas à dilapider au cours de leur escale.

Les estaminets résonnent du rire gras des marins. De fréquentes bagarres éclatent, occupation préférée des marins ivres et désœuvrés. La population est un mélange bruyant de soldats en permission, de colons, de marins et d'individus louches qui se mêlent aux serveuses, aux joueurs de cartes professionnels et aux prostituées. Les vieux loups de mer racontent leurs fantastiques faits d'armes devant une assistance médusée. Toute cette population s'égaye dans un réjouissant vacarme que les soldats en faction ne parviennent pas à maîtriser sans récolter quelques coups. Lorsque l'argent est dépensé, le port retombe dans son demi-sommeil jusqu'au départ du navire. Les rixes se font plus violentes à mesure que les marins deviennent maussades. Peu avant de lever l'ancre, les officiers de marine recrutent des hommes dans les estaminets, usant de la force ou de la boisson si nécessaire. Le moment du départ est un soulagement pour tous, sauf peut-être pour les femmes qui voient partir leurs maris engagés et pour les créanciers qui voient disparaître leurs débiteurs.

LE PORT ET LES PIRATES

Les flibustiers, corsaires et pirates n'hésitent pas à rendre visite au gouverneur pour voir s'il n'aurait pas une mission à leur confier ou quelque commission à vendre. Le gouverneur constitue par ailleurs une excellente source de renseignements sur la conjoncture politique et commerciale dans le Nouveau Monde, ainsi que sur les mesures prises contre les pirates (ou les grâces accordées aux hors-la-loi). Ces informations sont aussi accessibles à moindre risque dans les estaminets de la ville, en discutant avec des marchands, des pirates ou des soldats (mais rien ne garantit alors leur exactitude).

Les pirates visitant une ville hostile s'y introduisent par petits groupes, histoire de tâter le terrain. Pour se procurer de la poudre, des canons ou des vivres sans passer par la voie officielle, mieux vaut posséder des contacts parmi les receleurs et les commis de comptoirs de la ville. Les forbans doivent toutefois prendre garde à ne pas se faire piéger par un interlocuteur véreux. Après une telle trahison, si le moindre pirate en réchappe, le traître n'a plus qu'à faire ses bagages ou sa dernière prière.

AIDE DE JEU

Les PJ ne doivent jamais se sentir en sécurité lorsqu'ils se trouvent dans une ville. S'ils sont trop confiants, le gouverneur peut changer d'avis et tenter de les éliminer, pour récupérer par exemple l'argent des ventes de leur cargaison.

LE MOUILLAGE

Le mouillage, qui se fait habituellement dans un coin tranquille près d'une côte, est rapide, facile et discret. Les mouillages des Caraïbes sont paradisiaques. Les marins peuvent se baigner dans une eau de cristal ou s'étendre sur des plages, souvent étroites et bordées de forêts de palmiers impénétrables. L'accès à la terre se fait par chaloupe car le tirant d'eau du navire ne lui permet pas de s'approcher du rivage.

POURQUOI MOUILLER ?

Le mouillage est dangereux par nature si les conditions climatiques changent ; peu de navires mouillent donc par commodité. Cette opération a pour principale fonction de mettre ponctuellement le navire à l'abri des intempéries. Alors que la tempête fait rage en pleine mer, les

marins ne perçoivent que le doux clapotis de l'eau contre la coque et le claquement des drisses contre les mâts. Les marins peuvent alors enfin prendre du repos. Durant le mouillage, le navire peut être réparé ou caréné afin de nettoyer la coque de ses parasites. Les officiers mènent des expéditions à terre pour le ravitaillement du navire.

Un mouillage judicieusement choisi peut également cacher le navire aux yeux de l'ennemi. Il constitue le meilleur moyen de se faire oublier pendant quelques temps. Après une prise importante, si le mouillage est situé en un lieu retiré contenant de nombreuses caches, l'équipage pourra y cacher son butin ou y installer un refuge secret. Depuis un mouillage discret, les matelots pourront également rejoindre une ville proche, soit à pied, soit en canot.

UN MOUILLAGE SÛR ?

Les pirates viennent de mouiller dans une baie habitée par des Indiens agressifs ou des naufragés. Ceux-ci éliminent les petites expéditions parties trouver de l'eau douce et essaient d'investir le navire à la faveur de la nuit...

LE CHOIX DU MOUILLAGE

Les navires en quête de mouillage choisissent d'ordinaire une anse, une lagune ou une baie pour mouiller. Plus la baie est profonde et son accès étroit, plus elle protège du vent. Les mouillages les mieux protégés sont difficiles d'accès car l'entrée de la baie est un obstacle aux navires à grand tirant d'eau. Le pilote doit donc sonder le fond pour vérifier que le navire ne risque pas de s'échouer à marée basse. La qualité du fond est tout aussi essentielle que sa profondeur. Un bon navigateur écarte les sols rocheux où l'ancre a du mal à crocher ou reste bloquée sous un rocher au moment de l'appareillage. Dans un tel cas, il ne reste qu'à laisser filer le câble d'ancre, à moins qu'un « orin », un filin fixé sur la tête de l'ancre, n'ait été mis en place de façon préventive : en tirant dessus, l'ancre se décroche plus aisément. Les fonds peuplés d'algues ne sont guère meilleurs car les ancres y glissent sans s'accrocher. En définitive, les fonds les plus propices au mouillage sont les fonds de sable ou de vase.

Les petits lacs intérieurs reliés par un bras de mer à l'océan sont des sites de choix. De nombreux navires marchands mouillent dans la baie de Maracaïbo, qui offre une protection parfaite à qui la connaît suffisamment pour éviter ses hauts-fonds. Les embouchures des rivières offrent également de confortables mouillages. Les méandres de la rivière permettent au navire de se placer à l'abri du vent et de la houle. Il suffit de puiser l'eau de la rivière pour se ravitailler en eau douce, à défaut de source d'eau pure.

Lorsque le temps manque pour choisir un site idéal, le capitaine peut mouiller sous le vent d'une île. La protection contre la houle n'est toutefois pas parfaite et le



mouillage ne sera plus protégé du vent si sa direction vient à changer. Un navire ne peut guère rester plus de quelques jours dans un mouillage aussi précaire. Heureusement, les alizés sont des vents constants qui ne tournent que deux fois par an. Les pirates des Caraïbes apprécient particulièrement les cayes, petites îles basses et vaseuses. Elles sont rarement isolées et forment des réseaux dans lesquels un navire est à l'abri non seulement de la houle et du vent mais aussi des regards indiscrets.

Le capitaine doit absolument prendre en compte la possibilité d'un départ précipité : si l'entrée du mouillage n'est pas assez profonde pour passer à marée basse, le navire risque d'être piégé si un adversaire survient et menace sa sécurité. Pour pouvoir appareiller confortablement, il doit également prévoir une marge de manœuvre suffisante autour du point de mouillage. Pour quitter rapidement le mouillage, le second est parfois obligé d'abandonner l'ancre et son câble, trop longs à remonter.

LES DANGERS DU MOUILLAGE

Le lieu du mouillage doit être soigneusement choisi car il doit offrir une bonne protection contre le vent et la houle, pour des questions de confort et de sécurité. Toutefois, un bon mouillage peut rapidement devenir le théâtre d'une catastrophe si le vent tourne. Un mouillage

excellent un jour peut devenir désastreux quelques jours plus tard. Plus un navire doit rester longtemps au mouillage, moins son capitaine doit prendre de risques.

La houle est très inconfortable pour un navire surpris au mouillage. Le bâtiment peut alors se mettre à rouler bord sur bord de plus de trente degrés, privé de l'appui de ses voiles alors repliées. Le principal risque est de dérapier sur son ancre au moment du mouillage ou lors des changements de marée. La houle et le vent posent alors des problèmes importants : le nez du navire se lève sur la vague puis se rabat, appelant violemment son ancre qu'il risque de faire dérapier. Le vent, lui, du fait du lourd « fardage » (importante prise au vent) du navire, tire avec force et constance sur le câble d'ancre et risque tout autant de la décrocher du fond. Rester dans un mouillage qui n'est protégé ni de la houle ni du vent relève du suicide...

AMBIANCE

La tempête fait rage et le navire des pirates longe la côte. La mâture craque de toute part, mais le capitaine ne trouve pas de mouillage bien protégé. L'équipage le pousse à choisir le premier qui se présentera, mais cela risque fort de se révéler catastrophique...

LES OCCUPATIONS DE L'ÉQUIPAGE AU MOUILLAGE

Les hommes d'équipage installent des manches à air pour aérer et rafraîchir l'entrepont qui se transforme en four sous le soleil. Pour protéger le pont de la chaleur, les voiles peuvent être installées en taud : elles sont pour cela tendues à l'horizontale entre les vergues des différents mâts. Le linge, lavé pour une fois à l'eau douce si le navire mouille près d'une rivière, est étendu sur les haubans où il sèche rapidement au soleil.

Les hommes d'équipage se relâchent lorsqu'ils se trouvent à terre. Ils se livrent à des activités utiles et agréables, comme la pêche, la chasse ou la cueillette. Toutefois, si le capitaine compte rester longtemps au mouillage, il fait construire un fort qu'il équipe des canons du navire, désormais inutiles à bord. Un navire au mouillage se place en effet face au vent, et ne peut donc pas canonner une cible avec précision. Les parois du fort et les canons sont disposés de façon à pouvoir repousser les attaques venant de la mer et de la terre : les indigènes n'acceptent pas forcément que l'on s'installe sur leur territoire ! La sagesse consiste soit à aller les trouver pour prouver ses bonnes intentions, avec tous les risques que cela suppose, soit à se préparer à une attaque de leur part.

Les trois maîtres, charpentier, calfat et voilier, sont les membres d'équipage les plus actifs au mouillage. Ils profitent de l'immobilité du navire pour terminer leurs réparations.

HIVERNER

Dans le nord de l'Amérique et de l'Europe, la navigation devient difficile, voire dangereuse ou impossible en hiver, lorsque la mer gèle en surface et que les icebergs se font plus nombreux. La navigation devient surtout très inconfortable : le pont couvert de givre est glissant, les cordages deviennent coupants et raides, rendant la manœuvre difficile et blessant les marins, qui ne portent pas de gants (trop chers et se déchirant facilement de toute façon).

Même si cela implique un manque à gagner important, la plupart des navires préfèrent rester au port en hiver. Quelques navires marchands mettent néanmoins à profit cette période difficile où corsaires et pirates se font plus rares. Les forbans du Nouveau Monde descendent vers les Caraïbes pour trouver un climat plus accueillant. Ils remonteront vers le nord de l'Amérique au cours de l'été afin de fuir la chaleur étouffante, les tempêtes et les tornades, et retrouver des routes commerciales plus importantes. En effet, si les Caraïbes sont idéales pour la course à l'époque de la flibuste, à cause du commerce espagnol, le déclin de la puissance de la Couronne d'Espagne au profit de l'Angleterre a modifié les routes commerciales.

Les corsaires d'Ostende, de Dieppe, de Dunkerque ou de Saint-Malo se préparent à hiverner dès le mois d'octobre. Pendant la morte saison, ils rêveront des épices et des soieries des Mers du Sud, ou du chocolat, du sucre, du tabac et de l'indigo du Nouveau Monde...

Un navire qui hiverne est mis à l'abri dans un port, dans un arsenal ou dans le lit d'une rivière. Dans le courant de l'automne, l'équipage participe au carénage annuel puis profite de son séjour à terre. Les trois maîtres poursuivent leurs activités, l'un faisant disparaître de la coque toute trace de combat, le second offrant au navire une nouvelle robe de voiles neuves et le dernier peaufinant la carène pour rendre au vaisseau toute sa fougue.

Instinctivement, les aventuriers se retrouvent et forment des bandes peu fréquentables. Si leur famille se réjouit de les voir mettre pied à terre durant quelques mois, elles savent bien que le marin deviendra maussade et violent dès le printemps. Il sera temps pour lui de repartir...

HIVER RUDE

Les pirates naviguent en hiver dans le nord de l'Europe, quand leur navire heurte un iceberg, à moins qu'il ne soit pris dans les glaces. Les pirates sont obligés de descendre sur la banquise, qui dérive avec le courant et dont la surface se rétrécit de plus en plus...

Approvisionnement

Un navire doit pouvoir vivre en parfaite autarcie durant des mois. Seule la nécessité de « faire de l'eau et du biscuit » (se ravitailler en vivres et en eau potable) le rend dépendant de la terre ferme.

DANS LES PORTS

Les marchandises disponibles dans les ports permettent de couvrir tous les besoins quotidiens d'un navire et de son équipage. Pour le matériel sensible, comme les canons, il est préférable de passer par des filières plus discrètes.

LA CARGAISON COMMERCIALE

Il est possible d'acquérir auprès de grossistes à un prix tout à fait raisonnable tout ce qui se produit sur place. En revanche, les denrées d'importation y sont très chères, pour le plus grand profit des marchands. Voici, classées par provenance, les marchandises que l'on peut trouver dans un port ou dans les cales d'un navire marchand qui y a fait escale :

- **Indes Occidentales** : coton, bois de Campêche, bois de construction, bois à brûler, sucre, cacao, fruits exotiques (mangues, goyaves, papayes, bananes et oranges), cannelle, céréales (manioc, mil, riz), piment, herbes médicinales, rhum, tafia, tabac, poisson, tortue, pécarri (sanglier) boucané, cuirs, fourrures, cochenille, indigo, ambre gris, fer, or, argent.
- **Indes Orientales** : soieries, vaisselle, épices (safran, clous de girofle, poivre, cannelle, ...).
- **Europe** : draps, dentelle, outils, fer, canons, poudre, armes, navires et accastillage, médicaments, vin de Madère, de Bordeaux ou de Bourgogne.
- **Afrique** : « bois d'ébène » (terme utilisé alors pour désigner les esclaves), ivoire (défenses d'éléphant), poudre d'or...

Il ne s'agit pas bien entendu des seules denrées produites dans ces différents endroits, mais ce sont celles que l'on peut trouver usuellement dans les Caraïbes, en Nouvelle-Espagne et en Nouvelle-Angleterre. Toutes ces marchandises sont disponibles auprès des négociants, au prix du marché. Généralement, la cargaison n'est pas achetée pour être revendue dans un autre port, mais on se fait payer pour la transporter. Le transporteur et le marchand signent un contrat, appelé « charte-partie ». Le négociant fixe le prix de vente de la cargaison tandis

que le transporteur collecte un pourcentage. Le coût du transport étant important, certains marchands préfèrent acquérir un navire et transporter eux-mêmes leur cargaison. Devenus armateurs, ils emploient un capitaine devant leur rendre des comptes après chaque traversée.

Si le marchand le désire, il peut faire assurer la marchandise. Cette assurance est onéreuse, et tient compte des risques d'interception par des pirates ou des navires ennemis, mais peut permettre d'éviter un désastre financier. Le moyen le plus sûr d'effectuer le transport consiste à se joindre à un convoi de la Compagnie des Indes Occidentales, dont les navires marchands sont escortés par des navires de guerre.

Les bénéfices engrangés par le transporteur et le marchand sont faramineux, à condition que la marchandise ne soit pas interceptée par un navire ennemi. Même en perdant un navire sur vingt par an, l'entreprise reste largement bénéficiaire.

LES RÉSERVES

L'achat de réserves en préparation d'un voyage est effectué dans un magasin spécialisé, qui existe dans tout port de taille respectable. On y trouve essentiellement les marchandises produites sur place. Avant de se lancer dans une campagne de plusieurs mois, le plus modeste navire embarque à son bord plusieurs centaines de tonnes de vivres et d'eau.

Voici les réserves que l'on peut acheter dans une grande ville portuaire :

- **Vivres** : on ne trouve du biscuit que dans les plus grandes villes du Nouveau Monde, mais presque partout en Europe. Un navire en partance embarque une importante cargaison de viande et de poisson salé ou boucané, du blé, du manioc, du riz, des fèves, des lentilles et des pois. Ces denrées se conservent pendant des mois si elles sont tenues à l'abri de l'humidité, des charançons et des rats.
- **Eau** : l'eau potable n'est pas toujours disponible dans les ports. Il est plus aisé d'en prendre à la source.
- **Bois** : sur un navire, on fait grande consommation de bois de chauffage et de construction, surtout après un combat.
- **Ancre** : les ancres restent parfois accrochées au fond suite à un mouillage sur fond rocheux ou à un départ précipité. Elles sont assez chères mais faciles à amener à bord, grâce à la chaloupe.

- **Canons** : il est particulièrement délicat de se procurer des canons. Un navire de guerre parviendra sans problème à en réquisitionner quelques-uns mais les marchands devront s'entendre au préalable avec le gouverneur. Les pirates font appel à des receleurs ou se fournissent directement sur les navires de prise.
- **Poudre et boulets** : les gouverneurs ne sont pas tatillons au point de contrôler le trafic de poudre et de boulets, même si un achat en masse peut attirer l'attention. Ils sont fabriqués sur place, à la différence des canons qui sont fabriqués dans les grands arsenaux d'Europe.

VERMINE

Lorsqu'une traversée dure plus d'un mois, le pain est plein de charançons, le biscuit et la viande grouillent de vers, et l'eau croupie pue. Ne vous contentez pas de montrer à quel point cela peut être désagréable, demandez aussi quelques Tests de contraction de maladie...

LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS

S'approvisionner dans un port important offre l'assurance presque certaine de trouver toute la marchandise nécessaire, et en grande quantité. La qualité est honnête, car il est dans l'intérêt d'un port de donner satisfaction aux navires qui y font escale. Un bon cambusier est capable de repérer la nourriture de piètre qualité qui ne résistera pas aux conditions difficiles de conservation. Cette disponibilité et cette qualité se payent très cher toutefois. Il peut aussi arriver que certaines marchandises se trouvent en rupture de stock, forçant le navire à effectuer rapidement une nouvelle escale pour se les procurer.

Le chargement à bord du navire est très long, car les marchandises devront être transportées des entrepôts jusqu'au port, puis du port jusqu'au navire par les chaloupes, si le navire est trop gros pour être mis à quai. Les navires les plus imposants peuvent également attendre des semaines à l'entrée d'un port avant que le vent soit assez favorable pour leur permettre de rentrer. Leurs besoins en vivres et en eau sont considérables, et ne peuvent pas être satisfaits partout. Enfin, il est difficile de se ravitailler dans un port sans attirer l'attention du gouverneur, rarement bienveillant à l'égard des pirates.

SUR LES NAVIRES DE PRISE

Les pirates se ravitaillent rarement dans les ports, à moins de ne pas être trop connus ou d'entretenir des relations amicales avec le gouverneur. Afficher leur butin au nez et à la barbe des autorités flatte leur vanité, mais les plus sages préféreront se ravitailler dans les cales des navires marchands qui croiseront leur route. Les forbans

y trouveront donc des vivres, de l'eau, du bois à brûler et du bois de construction. Bien entendu, le choix est plus limité que dans les ports... mais c'est gratuit. Chaque maître a pour devoir de prendre sur la prise les outils et accessoires dont il manque.

Les pirates ne font pas systématiquement main basse sur la totalité de la cargaison. Lorsque le capitaine de la prise est un homme juste et courtois, ils se contentent de saisir ce dont ils ont besoin. Le cas échéant, ils procèdent même à des échanges de cargaison, en se débarrassant de leurs marchandises les moins utiles en échange de celles nécessaires à leur survie et de produits de luxe. La prise n'y perd pas forcément (à condition de pouvoir revendre cette marchandise volée !). De telles pratiques ne dissuadent pas les capitaines des prises de porter plainte auprès des autorités. Aux yeux de la loi, la piraterie courtoise et la piraterie sauvage sont toutes deux punies de mort.

Il arrive que des pirates utilisent une partie de la cargaison commerciale pour leur usage personnel, notamment le tabac, le cacao, le sucre, le sel, et bien sûr le vin et le rhum. Lorsque certains de ces produits leur font défaut, il leur arrive même de croiser sur les routes commerciales appropriées, dans l'espoir d'en remplir leur cale.

Voici tout ce qu'on peut récupérer sur un navire de prise :

- **Canons, poudre et boulets** : tout canon peut être récupéré, au prix souvent d'une légère modification du navire par le maître charpentier afin de pouvoir les installer. S'il est aussi possible de récupérer des boulets, ceux-ci doivent toutefois être du bon calibre pour être utilisés.
- **Armes** : les armes et la poudre, difficiles à fabriquer, sont systématiquement récupérées.
- **Livres de bord** : le journal de bord du capitaine contient des données précieuses sur les routes commerciales et la navigation. Le journal du chirurgien, si la prise en comptait un, peut indiquer à celui du navire vainqueur des remèdes contre certaines maladies contractées par l'équipage de la prise.
- **Instruments de navigation** : seuls les instruments de navigation dont le navire vainqueur n'est pas équipé sont récupérés par le capitaine et le pilote.
- **Cartes** : le navire de prise abrite toujours quelques cartes, pas toujours de bonne qualité, mais qui pourront au moins permettre de retoucher des cartes existantes.
- **Or** : les espèces sonnantes et trébuchantes sont systématiquement saisies, à condition que les vainqueurs réussissent à les dénicher. Les capitaines de navires marchands cachent soigneusement leur or à l'approche d'un navire suspect. L'or est si bien dissimulé qu'il est parfois nécessaire de démembrer le navire pour le re-

trouver. Ces richesses sont souvent cachées dans la cabine du capitaine ou dans la salle du conseil. Pour écouter les recherches, les pirates font fréquemment appel à la torture.

- **Lettre de course ou commission** : si le navire de prise est un bâtiment corsaire, son capitaine possède probablement une commission, ou mieux, une lettre de course. Ces deux éléments sont inutiles tant que le capitaine n'effectue pas, sous la contrainte, un passage de droit sous la forme d'un testament en bonne et due forme. La lettre de course offre un moyen assez sûr de prendre sa retraite sans attendre une grâce, même si cela n'évite pas d'être jugé pour ses crimes.
- **Otages** : des membres de l'équipage de prise sont parfois gardés en otage. S'il s'agit de personnalités importantes, la rançon obtenue en échange de leur libération peut être particulièrement élevée.
- **Livres rares** : on peut trouver dans la bibliothèque du capitaine des livres rares et précieux, comme un traité de stratégie navale, d'escrime ou un livre occulte.
- **Pavillons** : les pavillons de nationalité sont précieux, car ils peuvent faire illusion pendant quelques temps et tromper l'ennemi lors des manœuvres d'approche, à l'entrée d'un port ou le temps de s'éloigner d'un navire de guerre.

PLAN DE BATAILLE

La salle de conseil d'un navire de prise regorge de cartes militaires. Celles-ci révèlent une invasion de grande envergure de toutes les îles françaises par la flotte de la Royale anglaise. Que vont faire les PJ de tous ces documents d'une importance capitale ?

AU MOUILLAGE

Pour un navire pirate, entrer dans un port pour s'y procurer trois cents tonnes de vivres et des milliers de litres d'eau n'est pas très prudent. Immobilisé dans la ligne de tir des canons du fort avec la moitié de son équipage à terre et ivre mort, il est extrêmement vulnérable. Il est infiniment moins dangereux de mouiller loin d'une route commerciale pour faire de l'eau et du biscuit, soit en récoltant ce que la nature met à disposition, soit en pillant un village voisin. Si des Indiens vivent dans les parages et qu'une bonne entente s'est installée, l'équipage pourra remplir ses cales en échange d'outils, de vêtements ou d'armes.



CHASSE

Lorsque le navire est mis en carène, une bonne moitié de l'équipage peut partir à la chasse. Les chasseurs ramènent au navire de la viande de bœuf, de pécari, de singe, de perroquet, de pigeon ramier, mais aussi des crabes et des tortues. La chasse prend beaucoup de temps et suffit souvent à peine à nourrir l'équipage durant l'escale à terre, à moins que l'équipage ne comporte quelques chasseurs doués ou des boucaniers. Dans les régions auparavant écumées par les boucaniers, comme Saint-Domingue ou l'Île de la Vache, on ne trouve plus de bœufs ni de sangliers après 1670, décimés par une chasse trop intensive. La chasse permet aussi de récupérer de l'huile pour les lampes et du cuir.

Partir en chasse impose de s'aventurer dans une région inconnue, qui grouille de serpents, de fauves et de pièges invisibles. Le plus grand danger vient des peuplades indiennes hostiles, qui attaquent systématiquement les Européens. Mieux vaut alors entretenir de bonnes relations avec eux, ou mieux, éviter soigneusement leur territoire, ce qui requiert de solides connaissances en géographie ou beaucoup de perspicacité. Ces périple à l'intérieur des terres permettent néanmoins de découvrir la contrée, et de prendre des repères au cas où l'on reviendrait.

La chasse dans le Nouveau Monde permet de goûter à des choses inconnues en Europe, la chair de tortue notamment. Les îles des Caraïbes sont en effet peuplées de tortues qui viennent pondre sur les cayes après la saison des amours. Les chasseurs préfèrent dépecer l'animal sur place, après l'avoir retourné sur le dos, plutôt que de le transporter car il peut peser plusieurs centaines de kilos. Il existe deux types de tortues dans les Caraïbes : les tortues vertes et les tortues franches. Ces dernières sont plus grosses et ont une chair plus fine. La chair de tortue est si délicieuse que les marins préfèrent la manger fraîche que de la saler.

La viande crue, quelle qu'elle soit, pourrit en quelques jours du fait de la forte humidité et de la chaleur. Elle doit donc être salée ou boucanée pour être conservée.

PÊCHE

La pêche est généralement considérée comme un loisir par les membres d'équipage, bien qu'elle permette parfois de sauver un navire à court de vivres. La pêche permet de ramener de grandes variétés de poissons, crustacés et autres mammifères marins, moins peut-être dans les Caraïbes que sur la côte de la Nouvelle-Angleterre, plus poissonneuse : harengs, morues (près des côtes de Terre-Neuve), Saint-Pierre ; dorades, bars, lamantins, cétacés, coquillages (impossibles à conserver toutefois), crabes, langoustes... Consommés frais, les fruits de la pêche sont

excellents pour l'équilibre nutritionnel des marins, et recommandés pour les malades du bord.

A moins que l'équipage ne compte des pêcheurs, il est peu probable que le fruit de la pêche nourrisse l'équipage. Des équipages prévoyants recruteront donc quelques pêcheurs, ou, mieux encore, accueilleront un Indien Mosquito. Les Indiens Mosquitos sont en effet réputés être des pêcheurs exceptionnels, capables de nourrir quelques dizaines d'hommes par pêcheur mosquito embarqué.

CUEILLETTE

.....

Les fruits ne manquent pas dans les Caraïbes, et on y trouve profusion de bananes, papayes, goyaves, grenades, ananas, mangues, oranges, citrons... Tout comme les produits de la pêche, ces fruits sont excellents pour la santé, et soignent en quelques jours les malades du scorbut, encore que ce savoir se limite à quelques rares médecins très observateurs. Les fruits restent difficiles à conserver plus d'une semaine toutefois. Certains, portés à ébullition pendant une journée entière, permettent de produire un vin assez bon mais très périssable.

Les racines, manioc, patates et patates douces se conservent pendant plus d'un mois et demi, tout comme les céréales (riz, blé, maïs, mil...). On ne trouve pas de blé à l'état sauvage dans les Caraïbes, et les autres céréales doivent être cultivées pour produire une récolte digne de ce nom. Pour les pirates, le meilleur moyen de s'approvi-

sionner en céréales consiste à mettre à sac un village situé à l'intérieur des terres !

Enfin, on peut trouver à terre des champignons, des salades, des choux, mais aussi du tabac. Le tabac n'est pas consommable en tant que tel, car il doit être tordu et séché pour être conservé. Les plantes médicinales ne sont pas non plus difficiles à trouver sur certaines îles (comme la Tortue par exemple). Le chirurgien, accompagné par quelques hommes, profite en général de toutes les escales pour rechercher les simples – herbes médicinales – qui lui manquent. Il faut par contre se méfier de certaines plantes nocives voire mortelles, comme le mancenillier.

TROUVER DE L'EAU POTABLE

.....

Les îles des Caraïbes sont devenues un passage obligé pour les navires venant de Nouvelle-Espagne, non pas pour le peu de valeurs marchandes qu'elles produisent, mais pour leur richesse en eau douce. Cette eau peut être tirée des cours d'eau qui se jettent dans la mer ou directement des sources, souvent difficiles à trouver. Les marins trouvent beaucoup plus simple de faire de l'eau dans les rivières et les fleuves, même si l'eau y est de moins bonne qualité. Ils n'ont qu'à plonger leurs barriques par-dessus bord pour les remplir, ce qui raccourcit grandement le ravitaillement. Il n'est même pas forcément nécessaire de remonter le fleuve pour se ravitailler, car l'eau reste potable en mer à quelques milles de l'embouchure du fleuve.



À la grâce de Dieu...

LE RATIONNEMENT ET LA FAMINE

LES CAUSES DE LA FAMINE

Il est impossible de prévoir avec précision la durée d'un voyage. Un vent faible ou contraire peut doubler le temps nécessaire à la traversée, et l'équipage se trouvera vite à court de vivres, ou pire, d'eau. Même lors de courts trajets, l'équipage n'est pas à l'abri d'un calme plat qui immobilise le navire plusieurs semaines, le plus souvent sous un soleil écrasant. Les barils d'eau douce sont parfois gâtés par l'eau de mer, s'ils ne sont pas parfaitement étanches. La faute revient au cambusier et au tonnelier, encore que les rats soient souvent responsables d'un tel désastre. Un sabotage visant les tonneaux d'eau douce contraint le navire à faire de l'eau et le rend plus vulnérable à une attaque ou à une mutinerie. Une terre en vue ne garantit pas pour autant la fin de la famine. La zone peut être habitée par une population hostile et une importante houle peut en interdire l'accès par chaloupe.

LE RATIONNEMENT

Un équipage peut être anéanti par la faim et la soif en moins d'une semaine. Si les vivres viennent à manquer, le rationnement s'impose donc pour éviter de se retrouver à court de nourriture et d'eau potable. Le cambusier commence par ne donner aux hommes d'équipage que les trois quarts de leur ration quotidienne habituelle, puis la moitié, et enfin le quart en toute dernière extrémité. La situation devient très vite insupportable, surtout si un calme plat et une chaleur torride viennent s'ajouter au fléau de la famine.

La nourriture, comme l'eau, grouillera de vers bien avant que toutes les réserves soient épuisées. Le rationnement affaiblit et contrarie l'équipage. Les marins deviennent plus maussades, et parlent de se rebeller. La folie s'empare des plus faibles, exposés sans eau aux rayons du soleil, et hâte l'heure de leur trépas. Certains tentent de s'enfuir dans une chaloupe mais la fatigue et le soleil ont vite raison d'eux. Ils finissent par s'entretuer à coups de rame, comme cet équipage rencontré par Surcouf, qui cherchait à joindre une voile blanche au loin, dans les Indes Orientales. Seule la vue de la terre ou la perspective d'une prise peut redonner courage aux hommes d'équipage.

Lorsqu'un navire est frappé par la famine, la pêche constitue une solution de secours. Près des côtes, il est possible d'abattre quelques oiseaux au mousquet, mais le capitaine ne déviera probablement pas sa course pour permettre au chasseur de récupérer sa proie.

LES EFFETS DE LA FAIM ET DE LA SOIF

Pour lutter contre la soif qui assèche la bouche, enfonce les yeux dans les orbites et donne la sensation de brûler de l'intérieur, beaucoup d'hommes sont tentés de boire de l'eau de mer ou même leur urine. Tout cela n'a pas d'autre effet que de décupler aussitôt les effets de la déshydratation... Une solution – rarement connue durant l'âge d'or de la piraterie – consiste à faire bouillir de l'eau de mer et faire passer la vapeur dans un alambic pour la refroidir. L'eau récupérée est potable, mais la consommation de bois est énorme : il faut dix jours de bois pour satisfaire les besoins quotidiens de l'équipage. Une pluie providentielle, qu'on ne peut malheureusement pas espérer sous un ciel bleu et dans une zone de calme plat, sauvera temporairement un équipage assoiffé.

Une personne bien portante est capable de rester deux mois sans se nourrir. Lorsque la famine s'installe, toutes les discussions et les pensées tournent autour de la nourriture. On évoque les mémorables orgies de la Tortue, on imagine les fruits délicieux que l'on dévorera une fois à terre... En attendant, tout à bord est consommé. Les animaux de compagnie, singes, perroquets et goélands, sont mangés au cours des premières semaines de jeûne, soit par leur propriétaire, soit par un autre marin si le premier éprouve du remords !

FOLIE SOUS LE SOLEIL

Les pirates marchent depuis une semaine dans le désert, avec pour seules réserves d'eau les quelques outres épargnées par les flèches indiennes. De plus en plus d'hommes deviennent fous sous le soleil et se courent à leur perte. Les PJ eux-mêmes doivent réussir un Test de Résistance pour ne pas succomber au délire. La vie des hommes épargnés tourne au cauchemar, ils sont pourchassés dans le désert brûlant par leurs propres compagnons...

Lorsqu'il ne reste plus rien à manger, l'équipage va jusqu'à dévorer le navire lui-même. On mange d'abord les chandelles, puis les hommes affamés raclent les cordages pour consommer le suif qui les protège. D'autres font rôtir sur des braises des morceaux de cuir qui deviennent alors comestibles et craquants sous la dent.

Avant de tomber d'inanition, les matelots squelettiques imaginent leurs compagnons tournant sur une broche, mais la plupart préfèrent mourir que de devoir manger de la chair humaine, surtout s'il s'agit de celle de leurs amis.

Le calvaire ne s'achève pas avec la découverte de vivres. Sans une reprise progressive de l'alimentation durant une semaine, les matelots meurent, leurs intestins atrophiés étant incapables de supporter une quantité ordinaire de nourriture...

AIDE DE JEU

Après un mois de jeûne, il faut réussir un Test de Résistance Facile (+2) ou mourir. Au bout d'un mois et une semaine, le Test devient Assez Facile (+1), puis Normal (+0), et ainsi de suite. Alors que le personnage mange à nouveau, il doit réussir un Test de Résistance identique ou mourir.

LA MORT

LES ÉPIDÉMIES

Les maladies sont favorisées par l'atmosphère confinée et malsaine qui règne dans l'entrepont et la cale. Du fait de la promiscuité de la vie sur le navire, les maladies contagieuses emportent les hommes un à un. Peu fréquentes, les épidémies à bord sont néanmoins particulièrement meurtrières. Peste, choléra, dysenterie et fièvre typhoïde font des ravages sur les navires, qui sont en plus obligés de rester en quarantaine en arrivant dans un port.

LES CAUSES DE LA MORT

La mort est omniprésente à bord des navires de haute mer. Les plus touchés sont les passagers et les esclaves amenés d'Afrique, qui demeurent dans les endroits les plus confinés, l'entrepont et la cale. Quelques passagers ont la possibilité de monter sur le pont mais leur présence n'est pas toujours la bienvenue, car ils gênent la manœuvre.

Les hommes d'équipage meurent également au cours des combats, suite à une blessure grave, une infection ou une carence (comme le scorbut). Certains passent par-dessus bord, emportés par les agrès d'un mât abattu ou par une lame qui balaie le pont. Un homme tombé à la mer à plus d'un mille des côtes, même s'il sait nager, n'a presque aucune chance de survivre. Les vagues

qui ralentissent sa progression et le froid qui engourdit ses membres ne tardent pas à le faire sombrer dans l'inconscience. Sur un navire de commerce, une mort sur trois est causée par la chute d'un élément du gréement, le plus souvent une poulie. Enfin, certains crimes sont punis de mort...

AIDE DE JEU : UN HOMME À LA MER

Un sauvetage de jour, par mer calme, a des chances raisonnables de réussir. Cependant, les personnes qui passent par-dessus bord sont en général victimes de mauvaises conditions climatiques ou de l'obscurité. Dans ce cas, les recherches sont vaines. L'homme tombé à l'eau disparaît vite derrière les vagues, et sa voix est couverte par le vent. Seul un miracle peut le sauver, si le navire qui le cherche passe par hasard juste à côté de lui. Il est toutefois du devoir de ses compagnons de tenter de le retrouver, sauf situation exceptionnelle.

LE CÉRÉMONIAL

Les funérailles sont simples et informelles. La cérémonie est expédiée en quelques minutes, entre deux manœuvres. S'il n'y a pas d'aumônier à bord, le capitaine, seul maître à bord après Dieu, fait office de prêtre. Il récite une courte prière puis vante les qualités nautiques et humaines du défunt dont le corps repose sur une planche posée sur le bastingage, enroulé dans son hamac. La prière achevée, d'autant plus courte que le nombre de morts est élevé, la planche est inclinée et le corps bascule dans l'océan. Chacun retourne à sa tâche, avec une dernière pensée pour le disparu avant que le sifflet du maître d'équipage ne retentisse, signe que la vie doit reprendre son cours.

LE SOUVENIR DU DÉFUNT

Les morts sont vite oubliés à bord d'un navire, car l'activité incessante ne laisse à personne le temps d'y penser. Le matelot du défunt lui adresse une pensée avant de s'endormir, mais le quartier-maître ne tardera pas à lui trouver un nouveau matelot. Les marins se souviennent des défunts lors des escales à terre, où l'oisiveté permet la nostalgie. Ils esquissent un sourire lorsque le nom d'un

disparu est prononcé au fil d'une histoire racontée par un vieux loup de mer. On se rappelle alors son humeur joyeuse, ses colères, sa bravoure au combat...

NAUFRAGE

Dans la mer des Caraïbes, constellée de massifs coralliens et balayée par des tempêtes effroyables, les naufrages sont monnaie courante. Au cours d'un tel désastre, la cargaison est en général perdue, mais une partie de l'équipage peut échapper à la mort en mouillant à temps chaloupes et canots.

Une fois à terre, les pirates se voient confrontés à un choix crucial. Ils peuvent attendre sur place l'arrivée d'un navire s'ils se sont échoués près d'une route commerciale, mais le risque d'être repêché par un navire de guerre ou marchand est toutefois important. Les pirates y sont en sécurité tant qu'ils ne sont pas reconnus, mais peuvent s'attendre au pire si le capitaine a quelques soupçons (c'est ainsi que Charles Vane a été pris et pendu). En attendant le navire, l'équipage entreprend de bâtir un fort pour se protéger des attaques des Indiens et des animaux sauvages.

S'ils ont eu le malheur de s'échouer sur une côte peu fréquentée, ils doivent alors marcher pour s'approcher d'une route commerciale. Le chemin est souvent long et difficile. La famine ne tarde pas à frapper l'équipage, qui a perdu une grande partie de ses réserves durant le naufrage. Si la côte est munie d'un port, les pirates peuvent tenter d'y subtiliser un navire au mouillage pour reprendre leurs activités. Les flibustiers peuvent aussi construire des canots et tenter de prendre un navire selon leurs méthodes, mais les pirates auront eux plus de mal : à leur époque, la vigilance à bord des navires est beaucoup plus grande qu'aux débuts de la flibuste.

AMBIANCE

Le navire des pirates vient de heurter des récifs. Les vagues fracassent les œuvres vives sur les rochers et toutes les cales sont inondées. Le navire s'abat sur le côté, propulsant les matelots contre les murs ou par-dessus bord. La chaloupe que les pirates viennent juste de mouiller est roulée et démembrée par les vagues. Celles-ci sont si fortes et si désordonnées qu'elles rendent toute nage impossible. Les quelques rescapés dérivent pendant des jours, accrochés à un tonneau ou à un espar, avant de mourir de soif ou d'atterrir sur une plage.





À

L'ABORDAGE

CHAPITRE



4

Faire une prise

À LA RECHERCHE D'UNE PROIE

LES ROUTES COMMERCIALES D'ICI...

En haute mer, il est impossible de mesurer la longitude. Un navire marchand doit donc naviguer à la même latitude que la destination qu'il cherche à joindre. En revanche, lorsqu'il se trouve dans un réseau d'îles comme les Caraïbes, il navigue de point de repère en point de repère, selon une route connue du pilote, en doublant donc souvent les mêmes caps ou en passant par les mêmes bras de mer. Pour avoir une chance de trouver des navires marchands sur l'océan, les aventuriers ont deux possibilités : suivre une route commerciale connue ou se poster près d'un point de passage pour y attendre une proie.

Les pirates choisissent leur terrain de chasse en fonction de la valeur des cargaisons que les prises sont susceptibles de contenir. Lorsque le navire est peu chargé, il transporte souvent l'or résultant de la vente de sa précédente cargaison. Certains navires transportent des marchandises d'une richesse extraordinaire : or, perles, indigo, cochenille, dentelle, soie, bois de Campêche, cacao, sucre, tabac... Rares sont les bâtiments qui ne transportent que des denrées rares, ces dernières complètent souvent une cargaison. Aucun port n'abrite plus d'une demi-tonne de produits de luxe. Pour en trouver à profusion, les gentilshommes de fortune doivent se résoudre à attaquer la Flotte au Trésor espagnole ou les villes de Puerto Bello et Panama lorsque ces biens y transitent avant d'être envoyés vers le vieux continent. Les aventuriers qui choisissent mal leur route commerciale s'emparent de cargaisons de peu d'intérêt, comme les outils agricoles, le bois, le poisson ou le coton, qui ont une faible valeur marchande (en particulier en passant par un receleur). Le fer, bien au contraire, est absolument hors de prix, sur le Vieux Continent comme dans le Nouveau Monde.

Contrairement à l'idée reçue, les pirates ne recherchent pas systématiquement les navires chargés d'or, d'épices et de soie. Les prises leur fournissent avant tout ce dont ils ont besoin pour vivre et ils croisent fréquemment sur les routes commerciales où ils peuvent espérer trouver du poisson, de la viande, du rhum et du chocolat. Ce n'est que lorsque les besoins alimentaires de l'équipage sont satisfaits que les hommes envisagent de s'attaquer à des prises plus importantes.

AIDE DE JEU

Bien que la Compétence *Commerce* aide à localiser les routes commerciales, il est préférable que les PJ les découvrent en lisant les journaux de bord de leurs prises. Un livre de bord indique en effet le chemin suivi par un navire, et par bien d'autres appartenant au même armateur...

ET D'AILLEURS

Les aventuriers nécumont pas seulement la mer des Caraïbes. Ils s'aventurent parfois dans les Mers du Sud en traversant à pied l'isthme de Panama à la recherche d'un navire. Ils attaquent les villes de la côte ouest du Nouveau Monde, ou partent vers les Indes Orientales, plus riches car les navires y sont plus rares.

Les pirates peuvent également rejoindre les îles du Cap Vert puis la Guinée, à la recherche de navires chargés de défenses d'éléphant, de poudre d'or, d'esclaves ou d'épices venues d'Orient. Si les prises sont trop rares sur les côtes africaines, les pirates franchissent le Cap de Bonne Espérance et cinglent vers l'Océan Indien. On dit qu'Avery et Misson construisirent des cités-États pirates à Madagascar, paradis terrestre où la présence européenne était moins importante.

Les pirates s'aventurent plus rarement le long des côtes européennes, car les navires de commerce y sont moins richement chargés. De plus, ces côtes grouillent de navires de guerre...

VOILE EN VUE !

Effectuer une prise n'a d'intérêt que s'il reste de la place dans les cales du navire. Dans le cas contraire, les aventuriers évitent toute voile aperçue à l'horizon, pour ne pas prendre le risque de tomber sur un navire de guerre.

RECONNAISSANCE

La vigie scrute l'horizon avec attention, afin de signaler à l'équipage toute apparition de navire. L'officier de quart monte alors de quelques mètres le long du hauban d'artimon pour scruter l'horizon de sa longue-vue afin d'identifier le navire et de faire son rapport au capitaine. Si un navire

présente un intérêt, les pirates s'en rapprochent de façon à pouvoir le reconnaître. Bien souvent, même à l'œil nu, la vigie est capable d'identifier un navire avant le commandement pourtant munie d'une longue-vue, grâce à un entraînement constant, certes, mais surtout à sa position surélevée. En récompense de son travail, et pour motiver les hommes, il est d'usage que la vigie qui a aperçu la première une prise reçoive les plus beaux pistolets trouvés à bord de celle-ci, ou un autre avantage spécifié dans la chasse-partie.

ATTAQUE SURPRISE

L'assemblée réunit tout l'équipage, vigies comprises. Les hommes rassemblés sur la dunette ne prêtent attention qu'à celui qui prend la parole. Personne ne remarque alors le navire qui se rapproche pour les aborder ou qui ferme la baie dans laquelle ils ont mouillé l'ancre...

L'APPROCHE

.....

Les aventuriers veillent à prendre l'avantage du vent, à se ménager une possibilité de fuite en cas d'imprévu, et à tirer parti du littoral pour prendre leur proie au dépourvu. Ils essaient de se montrer discrets, la surprise jouant grandement en leur faveur. S'ils sont nombreux, bien armés mais à découvert, l'attaque de front peut s'imposer.

Si les forbans se trouvent à bord d'une petite embarcation, une ruse classique consiste à se faire passer pour des pêcheurs. Les pirates peuvent alors cacher leur nombre en se couchant sur le tillac, invisibles depuis le pont ennemi. Il faut alors passer près de la cible pour l'aborder rapidement. Il est tout aussi efficace de suivre sa proie et de l'approcher sans bruit, de nuit, tous fanaux éteints.

Si le navire visé fait partie d'un convoi, les forbans le suivent à distance jusqu'à ce qu'il se trouve isolé avant de l'aborder, de préférence en pleine nuit. Ils peuvent aussi tenter de se faire passer pour un membre du convoi ayant pris un navire d'aventurier, afin de s'approcher sans difficulté des autres navires du convoi.

LE PAVILLON NOIR

.....

Les pirates n'ont aucun intérêt à hisser trop tôt le pavillon noir. Ils préfèrent arborer un pavillon de nationalité identique à celui de leur proie. Celle-ci, se croyant en présence de compatriotes, ne chargera peut-être pas ses canons et ne lancera pas le branle-bas de combat. Lorsqu'ils se trouvent à proximité de leur proie, les pirates hissent le pavillon noir, comptant ainsi effrayer l'équipage poursuivi. Le « Jolly Roger », hissé en flamme au mât d'artimon, claque au vent et n'offre que trois possibilités à la proie : se rendre, tenter de fuir ou se battre. La résistance provoque souvent la colère du capitaine pirate, qui fait alors hisser la flamme rouge : « Pas de quartier ! ». La clameur est reprise par tout l'équipage et

glace le sang des marchands téméraires. Dès lors, si la cible hisse le drapeau blanc tout de suite, elle peut encore espérer un peu de pitié... mais rien n'est moins sûr.

JOLLY ROGER

L'un des plus célèbres attributs pirates est le fameux pavillon noir, appelé « Jolly Roger » dans les pays de langue anglaise. Le nom « Jolly Roger » vient du français « Joli Rouge » et se réfère à la flamme rouge du « pas de quartier ». Les corsaires et les flibustiers naviguent habituellement sous le pavillon de la nation qui les a commissionnés.

L'apparition du drapeau noir est signalée pour la première fois en 1700 par le capitaine du H.M.S Poole attaqué au large de Santiago de Cuba par un pirate français du nom d'Emmanuel Wynne. Celui-ci arbore un pavillon noir avec des tibias croisés, une tête de mort, mais aussi un sablier – symbole du temps qu'il reste à l'adversaire pour prendre la décision de combattre ou de se rendre. Les crânes et les tibias sont un symbole antique de la mort qui n'est pas spécifique à la piraterie. La dague ou le sabre sont, quant à eux, des symboles de force.

Certains de ces pavillons montrent un squelette tenant un sablier et un sabre en main ; sur d'autres, le squelette tient un sabre et un bol de punch ; parfois, il s'agit d'un drapeau blanc frappé d'un squelette noir. L'un des plus célèbres pavillons noirs de l'histoire de la piraterie reste celui de Bartholomew Roberts. L'illustre forban y est représenté un sabre à la main et un crâne sous chacun de ses pieds. Au-dessous des deux têtes de mort, figure les lettres ABH et AMH qui représentent respectivement « A Barbadian's Head » et « A Martiniquan's Head ». Roberts vouait une haine particulière aux habitants de ces deux îles...

LA CHASSE

.....

La poursuite d'un navire qui s'enfuit peut durer plusieurs heures, celui-ci ne se laissant pas approcher une fois les intentions des forbans connues. Plus le navire pirate est gros, plus il porte de canons et plus il lui est difficile de rattraper sa proie. C'est pourquoi les pirates préfèrent les petits navires rapides et maniables aux gros vaisseaux lents et fortement armés, à moins de disposer d'une flotte de navires aux caractéristiques, tailles et donc rôles complémentaires. Ils doivent à tout prix rattraper leur proie avant la nuit, sinon celle-ci profitera de l'obscurité pour dévier sa route et s'enfuir. Par une nuit nuageuse ou sans lune, on peut même passer à quelques encablures d'un navire sans le voir.

Pour ralentir la proie, les meilleurs chefs de pièces utilisent les canons de chasse pour tenter de démâter leur cible, briser leur gouvernail ou faucher les officiers sur la dunette. Des tirs bien ajustés peuvent faire des ravages dans la poupe de leur adversaire, car le bordé y est si fin que la mitraille le traverse comme du papier.

Le combat naval

« Barbe-Noire se versa alors un bon verre de vin et le but à la santé du lieutenant :

- Que je sois damné si je vous offre ou vous demande quartier !

En réponse, M. Maynard l'informa qu'il n'attendait de lui aucun quartier, pas plus qu'il ne lui en ferait. »

— DANIEL DEFOE, *LES CHEMINS DE FORTUNE*

LE BRANLE-BAS DE COMBAT

Le « branle-bas de combat » a une signification particulière qui a valu à l'expression de passer à la postérité. Le branle-bas est lancé de façon préventive pour ne pas être surpris par un adversaire... ou pour se préparer à l'attaque.

LE BRANLE-BAS

Dès qu'un navire est identifié comme une prise potentielle ou un bâtiment ennemi, ou s'il se rapproche trop et devient menaçant, le second lance le branle-bas de combat, prenant ainsi le risque de faire connaître à l'adversaire ses intentions agressives. Les matelots de la bordée de repos descendent dans leurs quartiers pour décrocher leur hamac, appelé aussi « branle ». Les hamacs pliés sont disposés le long du bastingage, puis sont doublés des sacs contenant les effets personnels des matelots (desquels les objets métalliques ou en verre sont retirés) ainsi que des éléments de la cargaison susceptibles de protéger des ravages causés par la mitraille, comme les balles de coton par exemple. Nombre de hamacs seront réduits en charpie mais certains sauveront peut-être la vie d'un matelot.

LA BORDÉE D'ARTILLERIE

Tandis que la bordée de quart reste à la manœuvre, les marins au repos descendent dans l'entrepont par les écoutilles pour prendre leurs postes d'artilleurs. Les canons, habituellement sur leurs bragues – arrimés gueule contre la muraille –, sont détachés, chargés et prêts à être sortis aux sabords, encore fermés pour l'instant. Au nombre de la longue liste des opérations à réaliser, les cloisons des couchettes comprenant un canon sont abattues, les meubles sont descendus dans le faux-pont, les animaux sont attachés dans l'axe des mâts et les gargousses de poudre sont réparties entre l'avant et l'arrière du navire sur les forts bâtiments. Les artilleurs sont en nombre insuffisant pour recharger simultanément les deux bordées

(bâbord et tribord). Le capitaine et le canonnier doivent donc faire un choix stratégique, pour savoir quelle bordée recharger. Le chef de pièce s'occupera de la recharge et du pointage du canon du bord stratégique et délèguera à son second chef de pièce la gestion du canon situé sur le bord opposé. Pour tromper l'ennemi, la bordée rechargée peut être maintenue derrière les sabords jusqu'au dernier moment, alors que les canons non rechargés de l'autre bordée sont mis aux sabords pour faire illusion. Le chef de pièce ramène son « boutefeux », que le maître canonier a allumé au foyer de la sainte-barbe. Les mousses gargoussiers ramènent aussi chacun une gargousse de poudre pour leur canon.

LES MOUCHEURS ET LES GRENADIERS

Les « moucheurs » sont les tireurs d'élite du navire. Leur tâche consiste à abattre les membres du commandement adverse. Montant dans la mâture, ils emportent un ou plusieurs mousquets, pour ne pas avoir à recharger au début du combat. Ils se postent sur la grande ou la petite hune, ou encore s'allongent sur la grand-vergue. Cette position dominante permet d'atteindre les membres du commandement ennemi protégés par leurs hommes. Les meilleures vigies sont souvent de très bons moucheurs. Les moucheurs sont inexistant dans la Royale, par un accord tacite entre les amirautés des différents pays, qui ne tiennent pas à ce que leurs capitaines soient sans cesse la cible d'un tireur d'élite ennemi.

Certains navires comptent également un grenadier, qui lance des grenades depuis la hune. Ces instruments sont composés d'une carcasse ronde en fonte ou en argile qui, en se fragmentant lors de son explosion, projette de dangereux éclats à plusieurs mètres à la ronde. Les grenades sont pourvues d'une mèche que le lanceur doit allumer à la bonne longueur afin qu'elles explosent au moment voulu. Certaines sont même munies de pointes afin d'éviter de rouler sur le pont ennemi. Bien utilisées, les grenades jetées de la hune font des ravages dans les rangs ennemis, mais cela demande une réelle adresse. Le moindre faux mouvement peut être fatal au lanceur. Les navires de guerre embarquent souvent une ou deux escouades de bombardiers de la marine, qui servent comme artilleurs et ont chacun des grenades. Quant aux pirates, ils portent tous ou presque une à quelques grenades chacun, qu'ils lancent avant de monter à l'abordage, pour éloigner les ennemis du bord du navire qu'ils vont escalader, pour se dissimuler dans la fumée dégagée et pour frapper l'ennemi de terreur. On trouve rarement des grenadiers sur les navires de commerce.

LES ARMES

Lorsque l'abordage est imminent, les soldats du corps Royal d'infanterie de marine, ou à défaut le maître d'équipage et le maître canonnier, distribuent les armes. Sur les navires de guerre, les matelots sont équipés d'un sabre ou d'une hache, munis d'une dragonne pour ne pas les perdre ; les soldats d'infanterie de marine portent un mousquet avec sa baïonnette et les sous-officiers un sabre et un pistolet. Les pirates sont armés d'une hache ou d'un sabre, de deux, quatre, six ou huit pistolets selon leur corpulence et d'une dague. Les rapières ne sont pas des armes répandues à bord des navires, et sont plutôt réservées aux experts de l'escrime. Le sabre, plus massif et faisant reculer l'adversaire sous les coups, est plus efficace (de plus, un ennemi qui s'empalerait sur une rapière aurait tendance à venir mourir dans les bras de son adversaire).

LA HARANGUE

« Mes bons, mes braves amis ! Vous voyez sous notre grappin, par notre travers, et voguant à contre-bord de nous, le plus beau vaisseau que Dieu ait jamais, dans sa sollicitude, mis à la disposition d'un corsaire français ! Ne pas nous en emparer, et cela vivement, tout de suite, serait méconnaître la bonté et les intentions de la Providence et nous exposer par la suite à toutes ses rigueurs. Sachez-le bien, ce portefaix qui nous débine à cette heure contient un chargement d'Europe qui vaut plusieurs millions ! Il est plus fort que nous, direz-vous, j'en conviens ; je vais même, plus loin, j'avoue qu'il y aura du poil à hâler pour l'amariner. Oui, mais quelle joie quand, après un peu de travail, nous partagerons des millions ! Quel retour pour vous à l'île de France ! Les femmes vous accableront tellement d'œillades, d'amour et d'admiration, que vous ne saurez plus à qui répondre ! Et quelles bombances ! Ça donne le frisson, rien que d'y penser ! Prétendre, mes gars, que nous pouvons lutter avec ce lourdaud-là à coups de canon, c'est ce que je ne ferais pas, car je ne veux pas vous tromper ! Non ! nos pièces de six seraient tout à fait insuffisantes contre ses gros crache-mitrailles ! Pas de canonnade donc, car il abuserait de cette bonté de notre part pour nous couler ! Voilà la chose en deux mots : Nous sommes cent trente hommes, comme eux aussi sont à peu près cent trente là-bas ? Bon ! Or chacun de nous vaut un peu mieux, j'espère, qu'un Anglais ! Vous riez, farceurs ? Très bien ! Une fois donc à l'abordage, chacun de vous expédie son English ! Rien de plus facile, n'est ce pas ? Dou il s'ensuit qu'au bout de cinq minutes il n'y aura plus que nous à bord. Est-ce entendu ? »

« Oui, capitaine, s'écrièrent les matelots avec enthousiasme, ça y est ! A l'abordage ! (...) »

« Très bien, vous êtes de bons garçons ! Par-dessus le marché, je vous donne la part du diable pendant deux heures pour tout ce qui ne sera pas de la cargaison. »

À cette promesse magnifique, l'équipage ne pouvant plus modérer sa joie unie à la reconnaissance qui l'oppressait poussa une clameur immense et frénétique qui dut retentir jusqu'au bout de l'horizon. »

— LOUIS GARNERAY, *CORSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE*

Avant le combat, le capitaine harangue son équipage pour lui donner du cœur au ventre. Ce discours plein de fougue est un élément essentiel à la cohésion et au moral des hommes qui s'apprentent à plonger dans l'horreur du combat naval. Les matelots, enflammés par l'appât du gain et la rage de vaincre, entrent dans une sorte de frénésie violente et poussent un hurra à faire frémir le diable... L'excitation est à son comble, et chaque initiative heureuse du capitaine lui vaut l'admiration indéfectible de ses hommes. La fuite d'une prise pendant la chasse rend les hommes plus haineux encore, et certains seront même incontrôlables une fois l'abordage lancé. Sans penser à l'enfer qu'ils s'apprentent à vivre, ils se concentrent sur leur objectif et la confiance aveugle qu'ils accordent à leur capitaine.

LA VICTOIRE OU LA MORT

Faites bien comprendre à vos joueurs que la perte du moindre combat est synonyme de mort pour leurs PJ, dont l'équipage est souvent en infériorité numérique, de surcroît. Si les survivants ne sont pas achevés par les vainqueurs, ils mourront pendus. Cette certitude doit rendre les combats stressants et faire ressortir la nécessité d'une bonne tactique d'attaque !

LE SABLE

Précaution annonciatrice des horreurs à venir, le second fait sabler le pont pour que les matelots ne glissent pas sur le sang qui ne manquera pas de couler. La vue du pont rouge de sang et jonché de viscères a de quoi secouer l'homme le plus inflexible, c'est pourquoi l'amiral Nelson faisait peindre le tillac en rouge pour préserver l'état d'esprit de ses hommes...

FAIRE PARLER LA POUDRE...

Un équipage attaqué qui refuse de se laisser aborder n'a pas d'autre choix que d'utiliser son artillerie, afin de ralentir ou même de détruire ses poursuivants. De leur côté, les pirates peuvent également chercher à endommager leur proie afin qu'elle offre moins de résistance. Les canons, chargés et prêts à tirer, sont sortis aux sabords à



l'aide des palans de sabords, et le sort est remis entre les mains des chefs de pièces. Pendant ce temps, les aventuriers qui ne sont pas à la manœuvre s'allongent sur le pont pour se protéger de la mitraille et des tirs de mousqueterie.

LE CANON ET LE TIR

Une pièce d'artillerie est constituée de deux parties : le fût de fonte ou de bronze et son affût de chêne. Le canon, de bronze ou de fonte, comporte une gueule, par laquelle on charge les boulets et la poudre, et une culasse. La culasse, qui n'est pas amovible sur les canons de bordée, est percée d'un trou en son sommet, la « lumière ». Pour régler la hauteur de tir, un servent de pièce soulève la culasse avec un levier, l'aspect, tandis que son homologue de l'autre côté du canon règle finement la hausse avec une pince en fer selon les ordres du chef de pièce. Lorsque la hausse convient au chef de pièce, celui-ci introduit sous la culasse le coin de mire (plus celui-ci est enfoncé, plus la culasse est soulevée et plus le canon tirera bas).

Au 16ème siècle, la charge de poudre nécessaire est égale à un tiers du poids du boulet tiré, elle passe à la moitié du poids du boulet au 17ème, puis aux deux cinquièmes au début du 18ème et à un tiers, voire un quart à la fin du 18ème.. « Tirer à double charge » revient à introduire deux boulets et deux charges de poudre dans le canon. La charge de poudre est rassemblée dans un paquet cylindrique en papier, la gargousse, réalisé hors combat par le maître canonnier. Elle est transportée par le servent gargoussier dans un cylindre de cuir, le gargoussier. Le chargeur mord dans la gargousse avec les dents pour l'ouvrir avant de l'introduire dans le canon. Il y ajoute un valet – un cylindre fait de vieux cordages liés – afin que la poudre reste bien tassée. Le tout est poussé à l'aide du refouloir. Le boulet est alors introduit, puis un second valet afin d'éviter que le boulet ne ressorte du canon. Un dernier coup de refouloir est alors donné. Le refouloir est un bâton d'un mètre cinquante de long, au bout épais d'un diamètre légèrement plus petit que celui de l'âme – l'intérieur – du canon. Une poudre fine, le « pulvérin », est versée dans la lumière du canon et sur une petite rigole partant de la lumière vers l'avant du canon. En effet,

au moment de la mise à feu, une puissante flamme sort de la lumière et vient frapper le pont supérieur, et elle projetterait le boutefeu vers le haut si elle passait sous celui-ci lors du recul. Le pulvérin transmet à la gargousse le feu du boutefeu, un bâton portant une mèche lente pouvant rester allumée des heures durant. Avant que la mèche ne s'éteigne, le chef de pièce va à la sainte-barbe pour la remplacer.

L'affût du canon, son support, est fait de bois de chêne, capable d'encaisser le recul au moment du tir, mais il est trop fragile pour résister aux boulets ennemis. Il est équipé de petites roues de bois pour faciliter la manœuvre. Deux palans sont installés sur le canon : le palan de sabord, afin qu'il puisse être amené au sabord plus aisément, et le palan de retraite amarré sur le pont pour le reculer du sabord. Le palan de retraite n'est pas nécessaire si les artilleurs peuvent profiter du recul. Au moment du tir, le canon est arrêté dans son recul par les bragues – gros cordages courts assurant le canon. Une fois le canon reculé, le servant portant la pince en fer la place en avant d'une roue pour bloquer le canon en position de recharge. Avant de procéder à une nouvelle recharge, le canon est refroidi avec de l'eau vinaigrée et l'âme est nettoyée à l'écouvillon pour la débarrasser des résidus de poudre ou de valets brûlants qui s'y accrochent.

En dehors du combat naval, les sabords sont fermés. Les canons sont « sur leurs bragues », c'est-à-dire amarrés la gueule contre la muraille. Des cales peuvent être ajoutées, mais cela n'est pas nécessaire.

LA VOIX DU CANON

Les navires et les ports, ou deux navires entre eux, se saluent en tirant plusieurs coups de canon. Les canons ne tirent pas en même temps, mais l'un après l'autre, de l'avant à l'arrière. Le nombre de coups dépend de la déférence du salut. Celui qui salue le premier marque sa soumission ou son admiration. Un navire de commerce répond à un autre navire de commerce coup pour coup. Il en est de même pour les navires de guerre. En revanche, un navire de guerre ne rend qu'un coup sur trois à un navire de commerce. Chez les pirates, la coutume veut que l'on salue un confrère de treize coups de canons. Les coups de canons sont ponctués de « Vive le Roy ! » ou, pour les pirates, suivis de la chanson « On the Sea ». Un unique coup de semonce donné par une batterie côtière à un pirate indique à celui-ci qu'il n'est pas le bienvenue dans le port.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE PROJECTILES

Il faut choisir ses munitions de manière judicieuse, car une fois les boulets chargés dans la gueule des pièces, il est impossible d'en changer :

Boulets pleins : le choix le plus fréquent se porte sur les boulets pleins, de fer forgé ou de fer fondu. Le boulet plein est utilisé pour endommager la coque, qu'il traverse et fait exploser, projetant des lourds débris de bois sur l'équipage adverse. Pour détruire un navire, il est préférable de toucher les « œuvres vives » (la coque située sous la ligne de flottaison), mais peu de boulets touchent au but. Les boulets atteignent plus souvent l'entrepont, plus facile à viser car plus large et plus accessible. Le socle des canons ennemis se brise sous l'impact et les artilleurs volent comme des pantins désarticulés. L'efficacité des boulets est aussi due à leur grande portée : ils peuvent être tirés à plus d'un kilomètre.

Boulets ramés : un boulet ramé est constitué de deux demi-boulets reliés par une barre, parfois même prévue pour s'allonger lorsque le boulet tourne sur lui-même. Il porte beaucoup moins loin que le boulet plein, mais permet de ralentir un navire en déchirant ses voiles et en endommageant sa mâture, avec un vrombissement effroyable. Les barres enchaînées sont un autre type de boulets ramés : il s'agit de trois barres de métal, attachées à un anneau. En tournoyant, elles détruisent tout sur leur passage, avec plus de chances de rencontrer une partie importante du gréement qu'un boulet ramé ordinaire. Les barres enchaînées sont toutefois moins puissantes, car elles épousent moins bien la forme du canon et offrent plus de résistance à l'air.

Mitraille : les obus à mitraille servent à blesser les hommes plutôt qu'à endommager le navire. La mitraille est la reine du combat bord à bord : les boulets pleins sont remplacés par des sacs de toile cirée contenant des centaines de billes de mousquets. Le sac se rompt lors du tir, libérant une nuée mortelle de billes d'acier qui, à l'intérieur d'un cône de plusieurs mètres de diamètre, balayent le pont et fauchent les hommes par dizaines. Une seule bordée peut éliminer tout l'équipage d'un bateau, touchant les marins sur le pont et dans la mâture, les artilleurs par les sabords et traversant les coques les moins épaisses... La mitraille est parfois remplacée par des « biscayens », des petits boulets d'une livre qui emportent bras et jambes tout en traversant les branles installés le long de bastingage. Un canon peut envoyer autant de biscayens que son calibre.

Boulets rouges : les boulets rouges sont en fait des boulets pleins, portés au rouge sur un brasero avant d'être introduits dans le canon. S'il parvient à se loger dans la coque adverse, un tel projectile risque fort d'y mettre le feu. Cette méthode extrêmement risquée est réservée aux experts (ou aux fous sur un navire), car il n'est pas aisé de manipuler un boulet brûlant, qui risque par ailleurs de faire exploser la poudre prématurément. Certaines batteries côtières sont équipées d'un dispositif utilisant un four permettant une recharge sûre et rapide.

Les boulets simples, les boulets ramés et la mitraille sont normalement stockés à proximité des pièces d'artillerie. Ils forment une pyramide qui, une fois arrimée, reste stable même lorsque la mer devient forte. Lorsque l'on tire à boulets rouges, le maître canonnier fait installer près de chaque canon un brasero pour chauffer les projectiles.

Les pirates s'intéressent avant tout à la marchandise et ne cherchent pas habituellement à couler les navires adverses. Ils utilisent donc surtout les boulets ramés pour ralentir leur proie et la mitraille pour éliminer les hommes tout en préservant le navire.

LES MÉTHODES DE VISÉE

Les artilleurs utilisent plusieurs méthodes de tir, selon les dommages qu'ils souhaitent infliger à leur cible :

Tir direct : l'artilleur calcule la bonne hauteur de tir, afin de toucher directement la coque de sa cible. Le tir direct est puissant, et sa trajectoire parabolique est relativement prévisible. La résistance de l'air et, dans une moindre mesure, l'action du vent modifient toutefois cette trajectoire théorique. Le tir nécessite dès lors d'excellentes notions de balistique. Une erreur de quelques degrés peut se traduire par un point d'impact distant d'une centaine de mètres de son objectif initial lors d'un tir à longue portée...

Tir à ricochet : il s'agit de faire ricocher un boulet plein sur l'eau afin qu'il reste au ras des flots, de manière à toucher plus facilement les parties basses du bateau. Une vague malencontreuse peut néanmoins dévier le tir. Ce type de tir n'est d'ailleurs possible que par temps calme, car l'opération devient hasardeuse lorsqu'il y a un peu de mer : le boulet est alors freiné par les frottements sur l'eau, qui réduisent sa vitesse et donc ses dégâts. Le tir à ricochet nécessite donc de lourds boulets possédant une forte inertie.

Tir à démâter : cette méthode vise le gréement du navire adverse, pour le ralentir. L'intersection entre la vergue de hunier et le mât de hune est, sur les navires à voiles carrées, la cible idéale, car un tir bien ajusté prive le navire adverse de ses voiles les plus importantes, les huniers. Les hauts-mâts et les vergues tombent alors



dans un grand fracas, en emportant avec eux les autres mâts, si les haubans ne sont pas sectionnés à temps. Les gabiers, eux, tombent de quelques dizaines de mètres, s'écrasant sur le pont ou se noyant, empêtrés dans les voiles. Les hommes sur le pont ne sont pas non plus à l'abri des débris gros comme des troncs d'arbres. Il peut aussi être intéressant de démâter un bateau lorsque que l'on veut rompre le combat et s'enfuir sans crainte d'être rattrapé. Enfin, un navire démâté et immobilisé est une proie facile pour un bateau encore bien toilé, qui peut se placer devant la poupe du malheureux vaisseau, et l'arroser de tirs d'artillerie sans craindre de riposte.



BORD À BORD

Lorsque que leur navire accoste l'ennemi, les pirates sautent sur le pont adverse pour tenter de prendre le contrôle du bateau.

PRENDRE UN NAVIRE EN DOUCEUR...

Si les pirates parviennent à dissimuler leur identité assez longtemps, ils peuvent aborder l'ennemi sans avoir à le poursuivre. Le gain de temps, d'énergie et de vies épargnées est alors considérable. Les navires sont faciles à prendre de nuit. Une proie qui ne pressent aucun danger laisse en effet ses fanaux allumés et reste parfaitement visible, permettant aux aventuriers de se rapprocher dans l'ombre. De nombreux capitaines font également mettre en panne durant la nuit lorsqu'ils se trouvent près des côtes, pour éviter de s'échouer, s'exposant ainsi aux attaques des forbans. Ces derniers grimpent silencieusement sur la galerie de poupe, prennent le capitaine en otage et forcent l'équipage à se rendre sans combattre. Tout ceci n'est possible qu'avec l'aide d'une excellente vigie, capable de reconnaître un navire avant même que celui-ci ne voit les pirates.

L'ABORDAGE

Les commandants des navires de guerre et des navires marchands les mieux armés regardent parfois d'un œil amusé les pirates qui se rapprochent, avec la certitude d'en venir à bout avec facilité. Lorsqu'ils réalisent que la partie de plaisir va tourner au massacre, il est déjà trop tard pour se mettre à l'abri. En quelques secondes, les grappins volent puis les pirates se balancent au bout des drisses et se jettent sur leurs ennemis. Le choc est sauvage, violent et rapide, bien différent des abordages entre navires de guerre où le pont ennemi est gagné pouce après pouce. Malgré le vacarme ambiant et la rage qui les anime, les pirates restent organisés et à l'écoute des ordres de leur commandement... à moins que ce dernier n'ait donné l'ordre de ne pas faire de quartier. Les moucheurs éliminent les officiers un par un, le grenadier décime les rangs ennemis et les gabiers fauchent des têtes, se battant en équilibre sur les enfléchures et les vergues.

AU CŒUR DU COMBAT

Il est difficile d'imaginer l'atmosphère qui règne sur un navire lors d'un combat naval. Tout cela n'a rien d'une partie de plaisir, et l'efficacité d'un équipage dépend alors plus de la trempe et du courage des hommes que de leurs connaissances nautiques ! Voici, à titre d'exemple, une image du chaos ambiant, du point de vue de différents membres de l'équipage.

LES ARTILLEURS

Enfermés dans l'entrepont, les artilleurs ne voient pas grand-chose du combat. Chaque coup de canon les rend sourds pendant de longues minutes, et leur vision ne dépasse pas quelques mètres dans la fumée épaisse et irritante crachée par la gueule et la lumière du canon à chaque salve. La chaleur des canons fait transpirer les servants de pièces, qui doivent fournir des efforts colossaux pour déplacer les canons lourds de plusieurs tonnes. L'air confiné de l'entrepont est empli de l'odeur de la poudre et du sang... Lorsque la panique, les hurlements et les détonations les paralysent, leur chef de pièce ou le maître canonnier les rouent de coups jusqu'à ce qu'ils se reprennent. Certains officiers pirates n'hésitent pas à abattre froidement les hommes incapables de réagir.

Lorsque le navire est transpercé par une bordée bien ajustée, le bois de la coque éclate et des débris sont projetés dans tout l'entrepont. Seule la chance permet d'en réchapper et personne n'est à l'abri des boulets et de la mitraille ennemis. Les survivants sont saisis de stupeur devant les corps déchiquetés de leurs compagnons qui s'effondrent, sans tête, sans bras, ou les deux jambes arrachées... Pour recharger les canons, il faut écarter les blessés, les morts ou les débris de corps, en glissant dans la mare de sang qui recouvre le plancher. Il faut aussi faire abstraction des hurlements de douleur des blessés. Quels que soient vos efforts pour imaginer cette atmosphère effroyable, vous resterez de toute façon très en dessous de la réalité. Revoyez quelques films de guerre pour vous mettre dans l'ambiance de l'horreur des combats.

LES GABIERS

Les gabiers et les autres matelots évoluent dans des conditions moins effroyables. Les manœuvres, rythmées par les coups de sifflet du maître d'équipage, nécessitent toute leur attention, et chaque manœuvre doit être parfaite malgré le stress, sous peine de mettre en danger le navire. Lorsque le navire adverse se rapproche, le pont est balayé par la mitraille et les balles de mousquet. Le pont se couvre progressivement de sang, qui s'écoule par les trous du bastingage et va rougir la mer autour du navire. Les boulets ramés rugissent au-dessus des matelots, coupant des corps en deux ou abattant des mâts qui craquent lentement et dont les vergues s'écrasent sur le tillac. Les ordres du maître d'équipage se font alors plus pressants : un groupe de marins est chargé de couper les haubans au vent, puis les haubans sous le vent. Les gabiers empêtrés dans les voiles et les cordages qui recouvrent le pont crient désespérément avant de disparaître dans l'océan, entraînés par le mât, sous les regards impuissants de leurs compagnons.



PRÉ-TIRÉ

Maitre canonnier

La Revolte

page 86



LE CAPITAINE

.....

Le capitaine, imperturbable et mystérieux, trône sur la dunette. De cette position élevée, il observe la scène avec détachement : il sera toujours temps plus tard de s'apitoyer sur le sort des victimes. Lunette à la main, il donne ses ordres au dernier moment afin de prendre l'ennemi au dépourvu. À l'occasion d'un instant de répit, les hommes sur le pont tentent de comprendre la stratégie de leur capitaine, en fonction des ordres donnés. Ces ordres, dont l'enchaînement reste incompréhensible pendant de longues minutes, révèlent d'un seul coup leur génie, prenant l'adversaire de court et offrant la victoire sur un plateau.

Le capitaine doit remplir sa fonction et continuer à donner ses ordres quoi qu'il arrive, même s'il tente de retenir ses tripes avec ses mains. Certains capitaines ayant eu une jambe arrachée n'ont pas cessé de superviser le combat, leur moignon sanglant planté dans un baril de son. Si le capitaine venait à périr ou à s'évanouir, la panique s'emparerait immédiatement de l'équipage, difficilement contenue par l'officier assurant un remplacement temporaire.

UN CAPITAINE TÊMÉRAIRE

Si l'un des PJ assume le rôle de capitaine, poussez-le à une témérité extrême. Ses hommes le condamneront

pour couardise s'il montre la moindre prudence. Cette attitude offensive, peu fréquente et imprévisible, désarmera les adversaires, qui préféreront la fuite à la défense. Cela ne durera pas éternellement cependant. Lorsque les personnages commenceront à se sentir invulnérables, un adversaire plus posé les entraînera dans un piège mortel.

LES ARTISANS ET LE CHIRURGIEN

.....

Les trois maîtres artisans aidés de leurs équipiers travaillent sous le feu, dans des conditions épouvantables, afin de réparer ce qui peut l'être, en colmatant par exemple les voies d'eau qu'un mauvais coup au but vient d'ouvrir dans la coque. Le chirurgien ne participe jamais directement au combat, quitte à ce que l'accès au pont lui soit interdit par un membre d'équipage. Ce personnage est en effet bien trop précieux pour être fauché par un tir de mitraille ! C'est après le combat que le chirurgien entre en action, pour soigner les nombreux blessés. En prévision des soins à donner, le cuisinier du bord fait bouillir de l'eau et prépare de la charpie pour étancher le sang des blessures. Le cambusier met également à disposition son alcool le plus fort afin d'abrutir ceux qui doivent être amputés... Malgré tous les talents du chirurgien, beaucoup de blessés mourront quand même, ou se retrouveront estropiés.



Maîtres du navire

Un groupe de volontaires reste sur le navire de prise, pour délester les ennemis de leurs armes, enfermer les officiers à fond de cale et commander le reste des hommes afin que soient effectuées les manœuvres nécessaires. Les blessés des deux camps sont amenés à bord du navire pirate pour être soignés. Si aucun des deux équipages ne compte de chirurgien, les agonisants sont jetés à la mer. Installé dans la cuisine, le chirurgien ampute les membres blessés à la scie et cautérise les plaies au feu, le tout sans anesthésie. Il préfère couper plus de choses qu'il ne faudrait, de peur de voir la gangrène se propager.

Pendant ce temps, la prise est conduite en lieu sûr. S'il s'agit d'un bon navire, les flibustiers préfèrent le ramener à la Tortue (pour les Français) ou à la Jamaïque (pour les Anglais), afin de le revendre à un armateur ou au gouverneur de ces îles, à moins qu'ils ne choisissent de le garder pour repartir en course. La coutume veut qu'un navire de prise soit vendu entre un cinquième et un dixième de sa valeur réelle.

Les pirates, eux, ont rarement la possibilité de revendre le navire. Ils ne peuvent que le conserver, le brûler ou le restituer à son ancien équipage.

LE SORT DE L'ÉQUIPAGE VAINCU

« Palsambleu, dit-il, je regrette qu'ils ne veuillent pas vous restituer votre sloop, car faire du tort à quelqu'un quand je n'y ai pas intérêt, voilà qui n'est pas dans mes habitudes. La peste de ce sloop que nous devons couler quand il pourrait vous servir ! Tout de même, que la vérole vous emporte, il faut dire que vous êtes un sournois de petit morveux du même acabit que tous ceux qui se laissent mener au bout du nez par des lois qu'ont faites les riches pour leur propre sécurité, vu que c'est le seul moyen que ces poltrons ont trouvé pour défendre ce qu'ils ont accaparé en le volant. Mais la peste vous emporte, tous autant que vous êtes, aussi bien cette poignée de bandits forcenés que vous autres qui les servez, bandes de paillassons au cœur de chiens ! Et ils osent nous traiter de haut, ces forbans, quand la seule différence entre eux et nous, c'est qu'ils volent le pauvre sous le couvert de la loi et que nous pillons le riche sous la protection de notre seul courage ! Vous n'auriez pas intérêt à devenir l'un de nous, des fois, plutôt que de vous glisser au cul de ces charognes dans l'espoir d'un casse-croûte ? »

Le capitaine Beer lui répondit que sa conscience l'empêchait de circonvenir à des lois tant humaines que divines.

« Vous êtes un bandit à la conscience bien diabolique, rétorqua Bellamy. Que la peste vous emporte, je suis un prince libre et j'ai autant le droit de faire la guerre au monde entier que celui qui a cent voiles sur mer et cent mille fantassins sur terre : voilà ce que me dit ma conscience à moi. Mais à quoi ça sert de discuter avec des petits morveux larmoyants qui laissent des supérieurs leur botter le train à leur aise et qui placent leur foi dans un maquereau, une grosse dinde de prêtre qui ne croit ni ne pratique ce qu'il prêche aux cruches qui l'écoutent. »

— DANIEL DEFOE, *LE GRAND RÊVE FLIBUSTIER*

LE RECRUTEMENT

Le quartier-maître de l'équipage vainqueur réunit les hommes d'équipage de la prise et leur présente sous un jour positif la vie et les valeurs des pirates. Il ne leur promet pas de devenir riches à millions, mais il leur offre au moins une vie libre et l'occasion de prendre leur revanche sur la société. Les marins du navire de prise qui acceptent de se joindre aux pirates sont immédiatement intégrés à l'équipage. Le sort des matelots rétifs est incertain : au mieux, ils pourront repartir sur leur navire ou seront débarqués à l'écart d'une ville, afin qu'ils n'ameutent pas trop rapidement les autorités. Au pire, ils seront exécutés.

Le jugement du commandement

Les officiers de la prise passent en jugement l'un après l'autre. Les membres du conseil servent de jurés, le quartier-maître fait office de juge et de procureur. L'équipage de la prise doit témoigner devant le tribunal du comportement du capitaine et des autres officiers. Les pirates les incitent à exprimer tout ce qu'ils ont sur le cœur, si bien que les débats tournent souvent au règlement de comptes. Les pirates condamnent impitoyablement les officiers ayant eu recours à la violence arbitraire.

Lorsqu'ils délibèrent, les membres du conseil s'efforcent d'être objectifs. Ils rendent leur verdict, exposent les raisons qui le motivent et énoncent la sentence qui va être appliquée. Ils soumettent ces propositions à l'approbation de l'équipage de la prise. Seuls les commandants irréprochables s'en tirent indemnes. Leur navire, et même parfois leur cargaison, leurs sont rendus. Les autres peuvent au mieux espérer être débarqués et au pire être pendus pour cruauté. Ils peuvent également faire l'objet de jeux cruels et mortels.

LES JEUX ET LES EXÉCUTIONS

« La galère *Wight*, commandée par le capitaine Carter, eut le malheur de tomber entre ses mains vers le 20 août : ses hommes d'équipage, ayant fait mine de se défendre, furent traités de la manière la plus brutale et la plus cruelle : on les taillada sauvagement et presque tous sortirent estropiés du combat ; ses passagers, des Portugais, au nombre de deux ecclésiastiques, furent pendus à chaque bout de basse vergue mais on les dépendait avant que la mort n'ait fait son œuvre, et l'on recommençait ainsi plusieurs fois de suite.

Devant une telle barbarie, il y eut un passager du capitaine Carter, un autre Portugais, pour laisser libre cours à son indignation ; mais un pirate lui fit sentir que ses regards ne lui revenaient pas, et il lui appliqua dans le ventre un coup de poignard qui lui fit jaillir ses viscères. Le malheureux tomba mort sur place. Au même instant, l'un des bandits, qui tailladait de son coutelas un prisonnier, manqua son coup et atteignit le capitaine Low, tout proche de la bagarre, qui se retrouva avec la maxillaire mise à nu ; le chirurgien, appelé entreprit de recoudre, mais comme Low lui reprochait sa maladresse, il lui décocha un tel coup de poing que tout ce qu'il avait suturé se déchira, en même temps qu'il lui criait d'aller se recoudre lui-même. Low offrait un visage dévasté, et longtemps après, on pouvait voir encore les traces de cette mésaventure. »

— DANIEL DEFOE, *LES CHEMINS DE FORTUNE*

Les jeux qui font office de punition visent à humilier et à faire souffrir les prisonniers. Voici quelques uns des jeux que pratiquaient les pirates :

- **La joute à dos de moine** : deux pirates montent chacun sur les épaules d'un moine ou d'un prêtre, et se livrent à une joute pour faire tomber l'adversaire. En guise de motivation, les pauvres ecclésiastiques reçoivent des coups de cravache. Le perdant salue son adversaire mais bat violemment sa monture pour la punir de sa maladresse.
- **Le supplice de la boisson** : un pirate force un noble à boire en le menaçant d'un pistolet. Il n'hésitera pas à tirer si le noble refuse d'avalier sa timbale de rhum. Une fois l'aristocrate ivre mort, les pirates s'amusent avec lui. S'ils veulent s'en débarrasser, ils le jettent par-dessus bord.
- **La course autour du grand mât** : les pirates font courir le supplicé autour du grand mât, en lui lançant des tessons de bouteille ou en lui tirant dessus au pistolet. Les forbans étant généralement ivres au cours de telles réjouissances, le supplice est interminable...
- **La course en aveugle** : le supplicé doit courir sur le pont les yeux bandés, sous peine d'être abattu. Le tillac est couvert d'obstacles : boulets, morceaux de verre, armes tranchantes...

- **Le théâtre** : les prisonniers doivent interpréter une pièce improvisée dans laquelle ils tiennent des rôles propres à les ridiculiser, pour la plus grande joie des pirates. Cette expérience est encore plus vexante quand les prisonniers jouent leur propre rôle.
- **La torture** : les prisonniers peuvent enfin subir de nombreuses tortures et mutilations, dont le trépidet et l'écorchage.

Les prisonniers jugés pour leurs exactions en tant que chefs de navires marchands et reconnus coupables sont exécutés. Si les pirates agissaient conformément à leur intérêt, ils exécuteraient tous les prisonniers pour ne pas laisser de témoins. Mais ils débarquent la plupart d'entre eux sur la côte ou sur une île en un lieu où ils auront des chances de survie raisonnables, tout en étant assez loin de la ville la plus proche pour ne pas pouvoir prévenir les autorités trop tôt. Les prisonniers les plus prestigieux font souvent l'objet d'une demande de rançon, exigible quelques semaines plus tard, le temps pour la famille de réunir les fonds nécessaires à la libération du prisonnier.

Quant aux prisonnières, elles ne sont pas non plus épargnées en général. Après avoir diverti les pirates, elles sont le plus souvent débarquées à la première occasion, aucun marin n'ayant le droit de se réserver leurs faveurs. Lorsqu'une aristocrate est gardée en otage, nul ne menace sa vertu, car les forbans respectent de tels « investissements ».

LE SORT DU NAVIRE CAPTURÉ

GARDER LE NAVIRE

Les pirates peuvent choisir de garder une prise pour plusieurs raisons :

- **Scission de l'équipage** : si l'équipage a décidé de se scinder en deux à la suite d'une divergence d'opinion, le navire de prise revient au quartier-maître et aux matelots qui se sont rangés de son côté. Le capitaine garde son ancien navire.
- **Aide aux confrères pirates** : lorsque les pirates ont recueilli à leur bord des confrères rescapés d'un naufrage, la tradition veut qu'ils leur offrent le prochain navire de prise, avec à son bord de quoi subsister et se défendre.
- **Navire en mauvais état** : si les pirates naviguent sur un navire à la quille pourrie ou mangée par les vers, mieux vaut opter pour une meilleure embarcation ! Ils brûlent alors le plus mauvais des deux navires.
- **Équipage trop nombreux** : lorsque les pirates se font trop nombreux à bord d'un seul navire, ils peuvent ajouter un navire de prise à leur flotte, accroissant ainsi leurs capacités d'attaque.

DÉTRUIRE UNE PRISE OU S'EN DÉBARRASSER

.....

Pour une raison ou pour une autre, les pirates peuvent également décider de se débarrasser d'un navire capturé :

- **Détruire le navire** : quand les pirates haïssent une ville, ils brûlent par vengeance toute prise en partance ou en direction de son port. Ils détruisent aussi les navires de prise dont le capitaine s'est comporté en tyran. Enfin, certains pirates nihilistes brûlent par principe tout navire qui tombe entre leurs mains, allant jusqu'à y immoler l'équipage...
- **Rendre le navire** : si les officiers capturés ont rempli leurs fonctions avec justice, équité et humanisme, les pirates peuvent restituer le navire à son capitaine et le laisser repartir. Ce cas est rare, mais il existe bel et bien. La cargaison peut être restituée intacte au capitaine de prise, mais elle est le plus souvent saisie.
- **Démembrer le navire** : si les pirates manquent de bois de construction pour réparer leur navire, ils peuvent démembrer la prise afin de prélever les pièces et l'accastillage nécessaires.
- **Vendre le navire** : la vente d'un navire de prise par des pirates relève en général du défi. En effet, les navires sont très facilement identifiables et les marchands exigent un certificat de propriété délivré par le gouverneur. Ce document ne peut être obtenu que pour les prises effectuées en temps de guerre : il faut donc posséder une lettre de course. Un certificat de propriété peut également être obtenu à prix d'or auprès d'un gouverneur corrompu ou allié des pirates...

INVENTAIRE DU BUTIN ET RÉAPPROVISIONNEMENT

Le cambusier et le quartier-maître font l'inventaire de la cargaison de la prise, complètent alors leurs réserves et font passer à leur bord les marchandises intéressantes. Chaque maître est responsable de remplacer tout outil de travail cassé (canon, herminette, boutefeux, baquet, cordage, vergue, etc.) ou tout consommable épuisé (bois de chauffage, bois de construction, poudre, boulets, etc.) nécessaire à son métier. À l'inverse, les pirates se débarrassent de tout ce dont ils ne veulent plus dans les cales de la prise. Si le capitaine ennemi est soupçonné d'avoir caché son argent dans sa cabine, il passe à la question jusqu'à ce qu'il avoue. La somme peut être très importante, surtout si le capitaine rapporte à son armateur en espèces sonnantes et trébuchantes le produit de la vente de sa cargaison. Le pilote et le capitaine pirates récupèrent les instruments de navigation, le journal de bord et les cartes. Enfin, la partie consommable de la cargaison vient améliorer l'ordinaire quotidien des pirates. Ceux-ci apprécient tout particulièrement le sucre de canne, le cacao, le tabac, le rhum et le vin. Ils ne dédaigneront pas pour autant une cargaison de poisson ou de viande. Quand les aventuriers mettent la main sur une cargaison de sucre et de cacao, ils en gardent toujours une bonne partie pour faire du chocolat.

Il est alors temps de rejoindre un port qui accueillera les aventuriers. Les flibustiers et les corsaires devront reverser une partie de leur gain aux autorités légales, les blessés recevront leurs indemnités, tandis que le chirurgien et les membres les plus valeureux de l'équipage seront gratifiés d'une récompense, ainsi que le stipule la chasse-partie. Enfin, une fois ces formalités accomplies, on peut entamer le partage du butin.



L'attaque des villes à l'époque de la flibuste

« Vous êtes trop expérimentés, dit-il, pour ne pas connaître le péril que nous courons, et trop braves pour le redouter. Il faut ici tout ménager et tout hasarder, se défendre, et attaquer tout en même temps. La valeur, la ruse, la témérité et le désespoir même, tout doit être mis en usage en cette occasion ; ou, si nous tombons entre les mains de nos ennemis, nous ne devons nous attendre à rien qu'à toute sorte d'infamie, aux plus cruels tourments, enfin à perdre la vie. Tâchons donc d'échapper à leur barbarie ; et pour y échapper, combattons. »

— A. O. CEXMELIN, HISTOIRE DES FLIBUSTIERS
DU NOUVEAU MONDE

Les flibustiers de la Tortue ou de la Jamaïque se sont illustrés en mettant à sac bon nombre de villes espagnoles du Nouveau Monde. L'audace, alliée à la solidarité des Frères de la Côte, leur ont permis de prendre de riches cités comme Panama ou Maracaibo. Plus tard, les pirates ont moins de chance : plus individualistes, ils ont davantage de mal à coordonner leurs efforts, et de toute manière, les villes sont beaucoup mieux protégées qu'elles ne l'étaient au temps de la flibuste.

Attaquer une ville n'est pas une affaire à prendre à la légère. Il faut souvent plus d'un millier de flibustiers pour mener à bien cette entreprise délicate. De plus, si une seule journée est nécessaire pour prendre un navire, il faut parfois plus d'un mois pour prendre une ville. Les forbans qui partent attaquer une ville pour la première fois imaginent souvent qu'ils pourront s'emparer de tout l'or contenu dans la cité. Cela ne se vérifie pas toujours, loin s'en faut, car les Espagnols sont prudents. À l'annonce de l'arrivée des pillards, ils cachent leurs possessions dans les bois et grottes environnants. Des aventuriers peu précautionneux, ou ne connaissant pas assez bien les environs pour surprendre la ville en pleine activité, ne récupéreront qu'un dixième des richesses totales. Il est donc plus important que jamais d'être parfaitement discrets, chaque jour à découvert se comptant en centaines de milliers de pièces de huit.

PRENDRE UN GUIDE

Le guide est peut-être, avec l'appât du gain, la pièce maîtresse d'une expédition menée contre une ville. Toute personne qui a vécu à l'intérieur ou près de la ville fera l'affaire, car elle en connaît les secrets. Un bon guide doit aussi savoir si des écueils menacent l'entrée des navires dans la rade don-

nant sur le port. Un guide peut être un compatriote, ancien prisonnier des Espagnols, un esclave qui a vécu dans la ville, ou encore un Indien s'opposant à l'oppression de son peuple. Les Indiens sont cependant très bien intégrés à la société espagnole du Nouveau Monde, si bien qu'ils préfèrent le plus souvent prendre parti contre les flibustiers. Le guide peut aussi ouvrir la voie aux flibustiers sous la contrainte. Il faudra toutefois s'en méfier, car il pourra mentir et entraîner les aventuriers dans un piège.

Les aventuriers préfèrent se procurer un guide pour une expédition avant de partir plutôt que d'espérer en trouver un sur place. Lorsque l'Olonnais propose à ses camarades de prendre Maracaibo, en 1666, ses deux arguments sont l'argent, dont la ville regorge, du fait de son important trafic de tabac, et un guide connaissant la région, aussi bien la mer que la terre. Les expéditions sans guides ont de grandes chances de ne pas aboutir, ou de se terminer en carnage. La tâche du guide est avant tout de répondre aux questions des flibustiers concernant les itinéraires sûrs à suivre et les endroits où les Espagnols sont susceptibles de tendre des embuscades. Il doit aussi leur donner les informations géographiques, politiques et logistiques dont il dispose concernant la ville : description de la cité, nombre de gardes, fréquence des relèves... Plus important que tout, il doit aussi pouvoir prévoir quel sera le temps nécessaire aux renforts venant d'autres villes pour arriver sur place (et avec quels effectifs).

À partir de ces informations, les flibustiers établissent leur stratégie de bataille et déterminent s'ils arriveront par mer ou par terre en débarquant à quelques kilomètres de là.

PASSER PAR LA TERRE

Passer par la terre peut se révéler indispensable, si, par exemple, les gardes ont une bonne visibilité sur la rade de la ville, ou si la lune est pleine. Le passage par la terre permet aussi d'attaquer des villes de l'ouest de l'Amérique Centrale, qui donnent sur l'Océan Pacifique, car les flibustiers y passent moins fréquemment. Dans ce cas, le transport du butin ne sera pas une mince affaire, sachant qu'il faut une semaine pour traverser l'isthme de Panama ! Le temps de réaction sur terre doit être immédiat, sous peine de subir de lourdes pertes ; les mousquets et pistolets devront donc rester toujours chargés. Cela peut se révéler dangereux, car un coup qui part tout seul met l'ennemi en alerte. Le contrevenant sera alors durement puni, si les Espagnols ne s'en sont pas chargés.

LES CANOTS

Pour attaquer une ville située à l'intérieur des terres, les flibustiers essaient de profiter au maximum des cours d'eau, en les remontant en canot. Il est plus facile de remonter une rivière paisible à la rame que de traverser machette à la main des forêts denses et hostiles. Les canots serviront ensuite à ramener le butin de la ville prise vers les navires, sans trop se fatiguer. Toutefois, ils devront parfois être laissés en arrière lors de l'assaut, car la ville ne donne pas toujours directement sur le cours d'eau. Le groupe de flibustiers se sépare alors en deux : un groupe part attaquer la ville tandis que l'autre garde les canots. En effet, perdre les embarcations signifie souvent la mort. Pourtant, on ne peut se permettre de laisser trop d'hommes en arrière, car la prise d'une ville réserve des surprises qu'il vaut mieux affronter à plusieurs. Alertés par l'un de leurs guetteurs indiens, ou par des voyageurs venant de la côte, les Espagnols cherchent ces canots pour les détruire, en prenant les sentinelles par surprise. Il est fort désagréable de revenir chargé d'or, et de ne trouver que des cadavres à l'endroit où on avait laissé les canots...

EMBUSCADES

« Quand l'Olonnais vit qu'il ne lui restait pour avancer qu'un seul chemin que les Espagnols lui avaient laissé et où on ne pouvait marcher six de front : « Courage, mes frères, dit-il, il faut avoir ces gens-là ou périr : suivez-moi et, si je succombe, ne vous ralentissez pas. » À ces mots, il fondit tête baissée sur les Espagnols, suivi de tous ses gens aussi braves que lui. Lorsqu'ils se virent à portée de pistolet du retranchement, ils enfoncèrent jusqu'aux genoux dans la vase, et les Espagnols commencèrent à tirer sur eux avec une batterie de vingt pièces de canon chargées à cartouche. À la vérité il en tomba beaucoup, mais les dernières paroles de ceux qui tombaient ne faisaient que ranimer le courage des autres : « Courage ! disaient-ils, ne vous épouvantez pas, vous aurez la victoire. » En effet, après bien des efforts, ils franchirent enfin le retranchement. »

— A.O. CEXMELIN, *HISTOIRE DES FLIBUSTIERS DU NOUVEAU MONDE*

Les embuscades deviennent très fréquentes à terre à partir du moment où les Espagnols sont au courant de l'arrivée des flibustiers. Les coupe-gorge parfaits sont les défilés où on ne peut passer à plus de dix de front, car les flibustiers sont alors à un contre cent. Il est toutefois rare que les aventuriers subissent beaucoup de pertes lors de ces embuscades. Même en étant cinq à dix fois plus nombreux, les Espagnols partent battus d'avance et n'arrivent à tuer que quelques flibustiers avant d'être défaits,

victimes des tirs mortellement précis de leurs adversaires et de la terreur que leur inspirent ces diables humains. En général, les flibustiers ne s'énervent pas, mettent leurs ennemis en joue et font mouche à tous les coups. Lorsque les Espagnols sont armés de canons chargés à mitraille, il est par contre plus judicieux de partir à l'assaut !

VENIR PAR LA MER

Les villes espagnoles sont souvent des villes portuaires, donnant sur la mer ou sur une rivière. Ces villes peuvent être attaquées directement par de gros navires tels que goélettes, bricks ou corvettes. Une telle attaque n'est judicieuse que si le vent est suffisamment fort pour permettre aux navires d'atteindre le port le plus rapidement possible. Les Espagnols auront ainsi moins de temps pour se préparer. Les flibustiers partent donc à la voile de façon à arriver à l'aube – y voyant suffisamment pour tirer au mousquet –, heure à laquelle les gardes sont moins vigilants. Il est exclu de partir le long d'une côte la nuit sans connaître parfaitement la proximité maritime du fort, donc sans guide expert en la matière. Plusieurs expéditions ont failli tourner à la catastrophe car le vent est tombé alors que les flibustiers se rapprochaient de la ville par mer.

Avant d'accéder à la ville elle-même, les flibustiers doivent bien entendu prendre tous les forts qui les séparent de la ville et qui commandent la baie. Les navires de guerre stationnés dans la baie ou au port doivent également être mis hors d'état de nuire. Toutefois, si ces navires sont trop nombreux et trop lourdement armés, les attaquants préfèrent arriver par terre, car un navire de guerre à quai est inoffensif.

LES DÉFENSES

LES FORTS

Placés aux endroits stratégiques, mais pas forcément près du port, les forts qui protègent une ville sont beaucoup trop dangereux pour qu'on ne s'en soucie pas. Ils sont en général construits sur les hauteurs qui dominent la ville, ce qui leur permet de couvrir une plus grande zone et d'accroître la portée des canons. Ils « commandent » – c'est le terme consacré – l'entrée d'une baie, l'entrée d'un défilé, la ville elle-même, ou un lieu de passage obligé des agresseurs.

Ces promontoires, collines ou petites montagnes sont réputés inexpugnables, pour ceux qui ne se sentent pas l'âme d'un flibustier en tout cas ! Il est généralement impossible de se contenter de les canonner, car ces batteries sont d'une précision redoutable et les Espagnols ont depuis longtemps remplacé le bois des forts exposés à la

mer par de la pierre de taille. La ruse est donc nécessaire, ainsi que l'exploitation de la force principale des flibustiers : le mousquet. S'ils comptent sur leur adresse au tir, presque aussi légendaire que celle des boucaniers, les flibustiers peuvent se cacher dans les bois environnants. Ils y construisent des abris de fortune à portée de tir, pour s'y poster et moucher tout Espagnol qui pointe son nez aux murailles. Pendant ce temps, leurs compagnons montent à l'assaut du fort, certains que les Espagnols n'oseront sortir de peur de s'exposer à une mort certaine. Pour qu'une telle opération soit couronnée de succès, il est essentiel de diriger une troupe de flibustiers d'élite, ou de posséder quelques canons, pour forcer la porte ou les murs, s'ils sont en bois. De plus, une sortie à cheval des Espagnols serait stoppée net par une décharge de deux ou trois canons chargés à mitraille.

Au cas où la défense du fort serait trop forte, ou pour éviter les risques inutiles, les flibustiers devront utiliser leurs ressources au maximum et faire fonctionner leurs méninges. Par exemple, si les toits des maisons sont en bois, y mettre le feu jetterait le désordre à l'intérieur du fort. Inciter les Espagnols à faire une sortie, en simulant une fuite réduirait leur nombre. Si l'adversaire ignore la présence des flibustiers, ceux-ci peuvent faire sauter quelques barils de poudre à longue distance, tout en préparant une embuscade, canons à l'appui. Si les gardes ne sont pas trop méfiants, ils ne laisseront qu'une poignée d'hommes à l'intérieur du fort en partant, le rendant beaucoup plus vulnérable. Les meilleurs ingrédients d'une prise de fort sont la discrétion, la surprise, l'exploitation du terrain et la prévision des réactions de l'ennemi.

LES PROTECTIONS DES VILLES

En plus des forts qui en interdisent l'entrée, les villes espagnoles importantes peuvent être entourées de fortifications de bois. Celles-ci ont une efficacité toute relative cependant, car la taille de la ville ne permet pas de placer suffisamment d'hommes armés sur les murailles pour contenir plusieurs centaines de flibustiers. Lorsque c'est néanmoins le cas, les Espagnols y ajoutent des batteries de canons chargés à mitraille dans les rues principales.

Ces défenses n'empêchent jamais les flibustiers de prendre une ville, car ils ont affronté trop de dangers pour repartir bredouilles, mais elles peuvent par contre infliger de lourdes pertes aux assaillants. Ces derniers ne tenteront pas non plus d'assiéger la ville, car ils possèdent moins de nourriture que les habitants. D'autre part, cela donnerait le temps aux villes environnantes d'envoyer des secours.

Les villes intérieures n'étant que rarement attaquées, elles sont par conséquent moins bien défendues. Elles contiennent bien souvent plus d'esclaves travaillant dans les plantations ou les mines que d'Espagnols. Les échecs

lors de telles expéditions – comme celui de François Trébutor « Le Gascon » –, qui servent en général de préambule à une opération de plus grande envergure, sont rares, surtout si les canots sont mis en sécurité.

LA VILLE TOMBE

LA REDDITION

Les flibustiers ne craignent pas de monter au combat, mais, par simple bon sens, ils préfèrent souvent la méthode douce, si celle-ci ne risque pas de les mettre en péril ni de diminuer sensiblement leur part de butin. La reddition est une alternative acceptable pour les Espagnols, car cela leur permet souvent de poser leurs conditions. En général, les Espagnols commencent par se défendre. Lorsqu'ils se sentent en mauvaise posture, ils deviennent alors plus sensibles à une demande de reddition. Résister trop longtemps risque de leur coûter cher, mais se rendre n'est pas non plus sans danger. Les flibustiers sont connus pour leur férocité et les tortures atroces qu'ils infligent à leurs prisonniers. Les Espagnols les considèrent donc plus comme des pirates que comme des corsaires et font peu de cas de leur parole !

Si la reddition survient tôt et que la prise de la ville ne semble pas gagnée d'avance, les Espagnols peuvent même obtenir des conditions avantageuses. Par exemple, les flibustiers peuvent leur permettre de quitter la ville sans encombre s'ils leur laissent toutes leurs possessions. Néanmoins, les aventuriers réclament normalement une reddition sans condition, si ce n'est qu'ils épargneront les prisonniers. « Épargné » ne signifie d'ailleurs pas forcément « dispensé de torture », si les Espagnols ont trop bien caché leur or...

LE PILLAGE

Une fois maîtres de la ville, les flibustiers commencent par emprisonner tous les Espagnols qui tombent entre leurs mains. Ces derniers sont souvent séquestrés dans l'église, qui peut contenir un grand nombre de personnes et offre peu d'accès vers l'extérieur. Les femmes et les hommes sont séparés, ce qui permet d'exercer des pressions en menaçant le conjoint ou la conjointe. Lorsque tous les habitants présents sont enfermés, la ville est fouillée de fond en comble pour en extraire toutes les richesses. Chacun pille à sa manière, le partage se fera bien plus tard, loin de la ville et de tout danger. Le fruit du pillage n'est conséquent que si la ville a été prise par surprise. Ne sont gardés que les espèces sonnantes et trébuchantes, ainsi que les bijoux.

Les villes intérieures brillent rarement par leur richesse, car elles ne peuvent servir de carrefour de commerce. Elles produisent des matières premières et de la nourriture. Le plus souvent, les flibustiers les attaquent pour « faire du biscuit », c'est-à-dire faire le plein de vivres.

Pendant le pillage, nos amis flibustiers font bombance, et ce d'autant plus s'ils ont enduré la faim et la soif avant de prendre la ville. Ils s'enivrent tant et plus, mangent comme dix et disposent des femmes prisonnières pour satisfaire leurs désirs. L'ivresse de leurs équipages convient rarement aux capitaines, qui y voient une faiblesse du groupe exploitable par les Espagnols. Ils peuvent alors faire courir des rumeurs, le plus souvent sans fondements, disant par exemple que le vin est empoisonné, afin que leurs hommes restent sobres.

LA « GÊNE »

« Après lui avoir donné l'estrapade avec une cruauté inouïe, on le prit et on l'attacha par les deux mains et par les deux pieds aux quatre coins de la maison ; ils appellent cela nager à sec. On lui mit une pierre qui pesait bien cinq cents livres sur les reins et quatre hommes touchaient avec des bâtons sur des cordes qui le tenaient attaché, si bien que tout son corps travaillait. Nonobstant ce cruel supplice, il ne confessa rien. »

On mit encore le feu sous lui, qui lui brûla le visage, et on le laissa là pendant qu'on tourmentait son camarade, qui après avoir été estrapadé, fut suspendu par les parties que la pudeur défend de nommer et qui lui furent presque arrachées ; ensuite on le jeta dans un fossé et on le perça à coups d'épée, en sorte qu'on le laissa pour mort, quoique il ne le fut pas. »

— A.O. CEXMELIN, HISTOIRE DES FLIBUSTIERS
DU NOUVEAU MONDE

Alors que le pillage, qui a duré de quelques jours à quelques semaines, est terminé, les flibustiers n'ont parfois récupéré qu'une petite partie des richesses de la ville. Les Espagnols soit sont partis dans les bois, soit n'ont pas désiré fuir, ayant enterré la plus grande partie de leur richesse dans les environs. Les deux méthodes employées pour récupérer tout cet or consistent à fouiller tous les environs pour retrouver les fuyards et à passer à la « gêne » (la torture) tous les villageois afin de connaître l'endroit où ils ont enterré leurs richesses.

Les Espagnols qui ont choisi de fuir l'ont fait alors que c'était encore possible et ne savent pas forcément si la ville a été prise ou non. Ils préparent alors des lieux de retraite dans une clairière ou dans une grotte, se réunissant à deux ou trois familles avec leurs esclaves pour unir leurs forces. Ils ont apporté avec eux des vivres et toute leur fortune, en tout cas leur argent. Leurs esclaves vont couper du bois, chasser et faire des cueillettes pour améliorer l'ordinaire. C'est sou-

vent sur ces esclaves que tombent les flibustiers. Ils tentent alors de leur faire avouer où se trouvent leurs maîtres en leur promettant la liberté, puis en les torturant s'ils s'entêtent. Certains esclaves se laissent tuer plutôt que de trahir leurs maîtres, mais la plupart cèdent. Les flibustiers partent alors à une dizaine pour débusquer l'ennemi et reviennent avec de nouveaux candidats à la torture et des caisses pleines d'or. Si les fuyards sont au courant de la prise de la ville, ils choisissent soit de rester en attendant le départ des bandits, soit de partir pour la ville la plus proche. Certains font l'erreur de revenir en ville, en croyant les flibustiers partis, et ont alors une mauvaise surprise.

Le sort des prisonniers est bien moins enviable, car les flibustiers ne sont pas tendres avec eux. Quatre raisons peuvent pousser les aventuriers à torturer plus qu'ils ne devraient. Tout d'abord, ils sont avides d'or et sont persuadés que tous les Espagnols en sont pourvus et le leur cachent, ce qui n'est pas tout à fait faux. Ensuite, ils se vengent sur les prisonniers pour leurs compagnons morts pendant le combat. Troisièmement, les flibustiers français et anglais vouent généralement une haine implacable aux Espagnols, pour des raisons diverses et variées. Enfin, au sein même de la communauté des Frères de la Côte, la réputation d'un homme est basée avant tout sur sa férocité. L'atrocité des tortures infligées aux prisonniers n'a pas de limites, sinon celles de l'imagination des flibustiers. La communication est souvent difficile car peu d'entre eux connaissent l'espagnol, et moins d'Espagnols encore parlent français ou anglais. Interroger ou torturer toute la population d'une ville peut prendre un ou deux mois, mais rapporte bien souvent un butin supérieur au simple pillage.

LA RANÇON

Avant de partir, les flibustiers demandent une rançon, pour la ville elle-même ou pour chacun de leurs prisonniers importants (c'est-à-dire riches). Si la rançon pour la ville, qui s'élève entre 50 et 200 000 pièces de huit, n'est pas payée dans la quinzaine, la cité sera brûlée jusqu'au sol. C'est ainsi que la ville de Panama a dû être reconstruite après le passage de Morgan en 1670.

Les prisonniers les plus riches peuvent être rançonnés, pour une valeur de quelques milliers de pièces de huit pour les bourgeois importants, à 80 000 pièces de huit pour un gouverneur, voire beaucoup plus encore pour un membre de la famille royale espagnole... Si la rançon n'est pas payée tout de suite, les flibustiers stipulent que la personne sera emmenée à la Tortue et que la rançon sera attendue là-bas. Toutefois, le transport de prisonniers est coûteux en surveillance et en nourriture, alors ceux-ci sont parfois vite débarqués sur le chemin. En effet, peu de flibustiers tuent sans raison un prisonnier, même si l'argent, la haine ou le simple plaisir sont déjà pour eux des raisons valables.



TRAITS

DE

RÉPUTATION

CHAPITRE



5

Acquérir des Traits de réputation

La Gloire et l'Infamie de votre personnage reflètent la façon dont il est perçu, mais aussi sa confiance en lui-même et sa rage de vaincre. Un pirate particulièrement renommé peut accomplir des prouesses, fort de son audace et de son sang-froid, ou en raison des capacités surhumaines que ses ennemis lui prêtent. Les Traits de réputation sont des capacités spéciales, des bonus qui rendent compte de ces exploits et des rumeurs qui entourent les plus grands héros et les pires démons. On raconte en effet que certains matelots sont morts de peur en croisant le regard furieux de pirates connus pour leurs atrocités...

En plus de l'augmentation du Score de Gloire ou d'Infamie du personnage, franchir un nouveau Niveau de Réputation lui permet d'acquérir automatiquement un Trait de réputation général ou un Trait de réputation de poste.

Certains Traits de réputation nécessitent des pré-requis (indiqués en italique). Votre personnage doit donc remplir ces conditions requises pour pouvoir prétendre à tel ou tel Trait de réputation. Certains d'entre eux demandent même de franchir plusieurs Niveaux de réputation. Le personnage ne pourra accéder aux capacités correspondant à ces Traits de réputation que lorsqu'il sera en mesure d'allouer le nombre de Niveaux de réputation nécessaires. À chaque Niveau de Réputation franchi, il est nécessaire de choisir immédiatement un Trait de réputation, même si l'on ne peut pas encore accéder aux capacités qu'il octroie. Vous trouverez entre parenthèses le nombre de Niveaux de réputation (Gloire, Infamie ou l'un des deux) nécessaires pour accéder à ce Trait. Si vous avez besoin de plusieurs Niveaux de réputation, sans spécification particulière, vous pouvez utiliser des Niveaux de Gloire ou d'Infamie, indistinctement.

Note : accéder à un Trait de réputation ne diminue en rien votre Niveau ou votre Score de Gloire ou d'Infamie.

Exemple 1 : Francis de Vercourt, le personnage de Théo, franchit son premier Niveau de Gloire, lorsque son Score de Gloire passe de 36 à 53. Pour l'instant, Francis est canonnier à bord de l'Espadon. En plus de son premier Point de Gloire à dépenser pendant la partie, Théo peut donc choisir un Trait général de réputation ou un Trait lié au poste de son personnage, canonnier. Cependant, pour accéder aux Traits de réputation de canonnier, il est nécessaire d'avoir le Trait « Poste de commandement ». Comme Francis

tient à devenir un personnage incontournable à bord, Théo choisit le Trait « Obéissance ». Grâce à celui-ci, Francis est un personnage écouté de tous, et à qui on obéit à bord. Cette autorité n'est que très rarement remise en doute. Bien entendu, l'accès à « Obéissance » ne modifie pas le Score de Gloire (53), ni le Niveau de Gloire (1).

Exemple 2 : Xabi est un combattant émérite, qui manie la dague aussi bien que la rapière. Lorsqu'il franchit un Niveau de Gloire, le joueur de Xabi choisit « Arme et dague », qu'il note sur sa fiche. Son personnage dispose désormais de 3 Actions par Tour de combat, et peut se battre avec une rapière dans la main droite et une dague dans la main gauche. Cela lui permet de parer à la dague toute attaque qui devrait le toucher, de porter une attaque à la dague lorsqu'il obtient sur son attaque autant de Succès que son ennemi, et de lancer sa dague de la main gauche aussi aisément que de la main droite !

Exemple 3 : Kéwin veut augmenter le niveau de Pouvoir de N'Serengi de 8 à 9. Lorsque celui-ci passe du Niveau 1 au Niveau 2, puis du Niveau 2 au Niveau 3 en Infamie, il réserve ses deux Niveaux franchis pour le Trait « Ressources du Démon ». Alors que son Score d'Infamie passe de 191 à 225, N'Serengi franchit son quatrième Niveau d'Infamie. Avec ses trois Niveaux réservés, il choisit le Trait « Ressources du Démon : Pouvoir », Caractéristique qui passe alors à 9...



Traits de réputation généraux

COMBAT

ARME ET DAGUE

1 Niveau de Gloire, Dague 4 et +, Arme 4 et +.

Effet négatif : vos adversaires tenteront autant que possible de vous empêcher de dégainer votre dague ou, si vous en êtes déjà équipé, de vous abattre au pistolet.

À force d'entraînement ou après avoir rencontré un maître d'armes sachant manier la dague de la main gauche, vous vous battez désormais « à l'italienne », avec une dague dans la main gauche. Vous disposez d'une Action supplémentaire par Tour de combat, avec un maximum de 4. Ensuite, comme vous avez une arme longue dans la main droite et une arme courte dans la main gauche, vous êtes toujours à la bonne distance de combat (cf. *Pavillon Noir- la révolte* page 104 : « Allonge »), à moins que votre adversaire ne se batte à la lance ou au fouet. Enfin, vous pouvez désormais effectuer les manœuvres de combat suivantes sans aucun malus, comme des Actions de base :

- **Main gauche : Parade à la dague (Réaction : Dégâts reçus).** D'une parade de quarte ou de tierce de votre dague tenue de la main gauche, vous écartez un coup qui devait vous transpercer. Effectuez un Test de Dague (Adaptabilité). Retranchez tous les Succès obtenus des dégâts infligés par l'attaque de votre adversaire.
- **Main gauche : Coup de dague lors d'un « fer contre fer » (Réaction : Fer contre Fer).** Lorsque vous obtenez autant de Succès que votre adversaire lors d'un Test d'attaque, vous vous retrouvez en situation de « fer contre fer », à courte distance. Cette manœuvre vous permet alors de porter un coup de dague à votre adversaire, qui ne peut a priori vous opposer qu'une esquive, à moins qu'il ne dispose du même Trait de réputation, de « Des pieds et des mains » ou de « Combat à deux armes ».
- **Main gauche : Lancer de dague (Réaction : non).** Vous pouvez lancer votre dague de la main gauche en combat, grâce à un Test d'Armes de jet (Adaptabilité). Votre adversaire ne peut vous opposer qu'une action défensive de type « Se jeter à l'abri ».

Notez que l'on distingue les actions effectuées avec la main gauche des actions effectuées avec la main droite (vous pouvez lancer une dague de la main droite et une autre de la main gauche au cours d'un même Tour de combat).

Exemple : Xabi a 3 Actions de combat, du fait de son Trait de réputation « Arme et Dague ». En plein milieu d'un

abordage, il porte une botte de sa rapière (tenue de la main droite). Il obtient 2 Succès de moins que son adversaire, qui le touche et lui inflige 4 points de dégâts. Xabi effectue donc immédiatement une parade à la dague (qu'il tient de la main gauche). Il obtient 3 Succès, et diminue donc les dégâts reçus de trois points. Il ne reçoit alors qu'un seul point de dégât. Comme il lui reste une Action, Xabi lance sa dague sur un soldat sortant son pistolet. Il obtient 4 Succès (6 points de dégâts) et touche son adversaire à la gorge.

CHANCE DU HÉROS

1 Niveau de Gloire, Héros Populaire

Effet négatif : vos ennemis jurés tenteront de vous achever lorsque vous êtes hors-combat.

On ne tue pas si facilement un héros tel que vous ! Votre corps dispose de ressources inhabituelles. En fin de combat, lorsque le calme est revenu, vous pouvez dépenser des Points de Gloire pour diminuer les dégâts reçus, que vous soyez conscient ou non, mourant ou à peine touché. Votre blessure régresse alors d'un Niveau de santé par Point de Gloire dépensé. La blessure semble bien présente à qui ne vous connaît pas, mais vos proches savent que vous en avez vu d'autres.

Exemple : le combat vient de se terminer, et le navire est aux mains de l'équipage du Pélican. Francis de Vercourt est à terre, baignant dans son sang. Il a subi 6 points de dégâts à la tête : une Blessure Mortelle. Théo dépense 2 Points de Gloire pour diminuer la blessure de deux Niveaux, elle passe donc à Critique.

COUPS ENRAGÉS

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : les ennemis de frêle constitution préfèrent s'écarter et laisser la place aux forces de la nature.

Mû par la rage, vous vous acharnez parfois sur vos ennemis jusqu'à les mutiler. Juste avant d'effectuer un Test d'attaque, vous pouvez déclarer une « attaque enragée ». Pour chaque Point d'Infamie dépensé, votre Modificateur de dégâts pour cette attaque est augmenté de +2. Si vous obtenez autant de Succès que votre adversaire, son arme s'écarte sous le choc et vous lui infligez tout de même des dégâts, avec une Réussite de 0.

Exemple : Port Rosemary, 1723. Edward Low saute à l'abordage du second des treize navires mouillés dans le port. Il abat un coup terrible sur le capitaine des fusiliers marins, un solide gaillard (Résistance 7) maniant le sabre avec aisance. Il dépense un Point d'Infamie puis effectue son Test d'Arme blanche (Hache). Il obtient 6 Succès, tout comme son adversaire. Normalement, aucun des deux combattants ne devrait toucher, mais le « Boucher des Mers » délivre un « Coup enragé », et touche avec une réussite de 0. Son MDFor +4 (Force 9), et le bonus aux dégâts de la hache est de +1. Il inflige donc 5 + 2 = 7 points de dégâts au bras droit du soldat (Coma), qui s'évanouit sous le choc.

DES PIEDS ET DES MAINS

1 Niveau d'Infamie, Bagarre 3 et +

Effet négatif : vous avez une sale réputation et on s'attend toujours de votre part aux coups bas.

Vous êtes réputé pour votre style de combat peu chevaleresque, donnant des coups déshonorants de pied, de poing et de tête à votre adversaire. Vous n'hésitez pas non plus à lui envoyer chaises, bancs, tables ou même clavecins à la figure pour le déconcentrer. Vous disposez d'une Action supplémentaire par Tour de combat, avec un maximum de 4. Ensuite, vous pouvez désormais effectuer les manœuvres de combat suivantes sans aucun malus, comme des actions de base :

- **Coup de pied lors d'un « fer contre fer » (Réaction : Fer contre Fer).** Lors d'un « fer contre fer » avec votre adversaire, vous pouvez lui décocher un coup de pied, de façon à le faire tomber ou à le repousser en arrière. Effectuez un Test de Combat à mains nues (Force), auquel votre adversaire ne peut éventuellement opposer qu'une Esquive. Si vous obtenez au moins deux Succès, votre adversaire recule de quelques mètres et tombe. Avec 3 Succès ou plus, il peut passer par-dessus une rambarde. Vous infligez des dégâts normaux, mais votre adversaire peut éventuellement subir des dégâts dus à la chute ou, le cas échéant, à l'empalement sur un objet pointu (1D6).
- **Faire voler le décor (Réaction : Oui).** Vous ne devez pas être engagé au corps à corps pour tenter cette manœuvre. Effectuez un Test de Combat à mains nues (Force), opposé éventuellement à l'Esquive (Adaptabilité) de votre adversaire. Celui-ci subit pour sa prochaine attaque (corps à corps ou tir) un malus égal à votre Réussite. De plus, il peut subir des dégâts égaux à votre Réussite, plus un éventuel bonus pouvant aller jusqu'à +5 selon l'appréciation du maître de jeu, en cas d'objet lourd balancé sur sa vilaine trogne !

Exemple : le gouverneur de la Martinique envoie des soldats arrêter Olivier la Bouche dans le plus beau bordel de l'île. Entendant des pas, le terrible pirate attend les soldats en haut de l'escalier. Il dispose de 4 Actions de combat, du fait de ses Traits de réputation « Des pieds et des mains » et « Deux armes ». Désarmé, il envoie un banc sur les premières têtes qui apparaissent, et obtient 5 Succès contre 3, 2, et 0 en Esquive pour les trois soldats visés. Le bonus aux dégâts du banc est de +2. La Bouche inflige donc 4 points de dégâts au premier soldat (qui a de plus un malus de -2 pour sa prochaine attaque), 5 au second (-3 à la prochaine attaque) et 7 au troisième, qui dégringole l'escalier. La Bouche se bat alors à mains nues contre le premier soldat, armé d'un sabre. Tous deux obtiennent le même nombre de Succès. Le pirate en profite pour lui décocher un coup de pied, qui fait passer le soldat par-dessus la balustrade. Après cela, il lui reste encore 2 Actions pour ce Tour.

DEUX ARMES

1 Niveau de Gloire, Armes blanches à 5 et +

Effet négatif : vous attirez les balles : de pistolet, de mousquet, d'espingole, et ce de la part d'ennemis même situés loin de vous.

Un adversaire un tant soit peu cultivé salue votre grâce lorsque vous appliquez la technique du combat à deux armes, chère au maître Marozzo. Cette technique passée de mode n'en est pas moins diablement efficace. Elle doit néanmoins s'acheter pour chaque type d'arme que vous voulez manier de la main gauche. Vous disposez d'une Action supplémentaire par Tour de combat, avec un maximum de 4. Vous pouvez de plus effectuer les manœuvres de combat suivantes sans aucun malus, comme des actions de base :

- **Main gauche : Parade à l'arme longue (Réaction : Dégâts reçus).** D'une parade de quarte, de quarte basse, de tierce ou de seconde, avec l'arme que vous tenez de la main gauche, vous écartez un coup qui devait vous atteindre. Effectuez un Test de combat avec la Compétence appropriée. Retranchez tous les Succès obtenus des dégâts infligés par l'attaque de votre adversaire.
- **Main gauche : Attaque au corps à corps (Réaction : Oui).** Lorsque vous vous battez à deux armes, vous pouvez utiliser cette action pour attaquer avec votre arme tenue dans la main gauche. Notez que l'on distingue les actions effectuées avec la main gauche des actions effectuées avec la main droite, si bien que ce Trait de réputation permet de porter une attaque avec la main gauche et une avec la main droite par Tour, en Action ou en Réaction.

Exemple : Howell Davis et ses hommes sont tombés dans le piège du gouverneur. Davis sort deux rapières. Il a 3 Actions de combat. Avec la première d'entre elles, il porte un coup à un noble, qui s'effondre. Avec la seconde, il effectue une attaque contre un soldat, qui le touche. Davis utilise alors sa troisième action pour parer cette attaque à la rapière. Il obtient 3 Succès et ne souffre que d'une blessure légère. C'est alors que les hommes du gouverneur ouvrent le feu !

Exemple : Les pirates de Barbe Noire sont maintenant trop peu nombreux, face aux chasseurs de pirates du lieutenant Maynard. L'un des nombreux adversaires du gigantesque pirate lui assène un formidable coup de sabre dans le cou qui aurait dû le décapiter. Barbe Noire dépense 6 Points d'Infamie, ce qui réduit immédiatement les blessures reçues de trois Niveaux. Il se retourne alors pour s'occuper de la raclure de latrines qui a osé le frapper dans le dos...

DUR À CUIRE

1 Niveau d'Infamie, Coups enragés

Effet négatif : lorsque vos ennemis le peuvent, ils vous attaquent à plusieurs. Cet effet est accru si vous disposez également de Furie.

Votre rage au combat vous aide à contenir la douleur. En dépensant un Point d'Infamie, vous ne subissez pas le malus dû à la douleur, jusqu'à ce qu'une autre blessure, même légère, vous soit infligée.

Exemple : blessé au visage, Edward Low vient en plus de recevoir un coup de poing de son chirurgien, à qui il vient de reprocher un travail de sagouin. Le coup a fait sauter les points de suture, mettant l'os de la mâchoire à nu. Le terrible pirate dépense alors un Point d'Infamie (pour utiliser les capacités que lui confère le Trait « Dur à cuire »), et remonte sur le pont, oubliant sa douleur pour interroger le capitaine portugais qui lui est tombé entre les mains. Devant le visage dévasté du pirate, le capitaine mouille son pantalon et promet de révéler tous ses secrets...

FURIE

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : lorsque vos ennemis le peuvent, ils vous attaquent à plusieurs. Cet effet est accru si vous disposez également de Dur à cuire.

Les blessures décuplent votre rage. Lorsque vous recevez une blessure au corps à corps, vous pouvez dépenser des Points d'Infamie pour en réduire la gravité. Votre blessure régresse alors d'un Niveau de santé par couple de Points d'Infamie dépensé. L'effet est immédiat, mais vous devez tuer votre ennemi, sous peine de perdre 50 points sur votre Score d'Infamie. Si votre adversaire s'en tire néanmoins, vous pourrez toujours le tuer lors d'une autre occasion, afin de récupérer vos 50 points d'Infamie perdus.

SANS UNE ÉGRATIGNURE

1 Niveau de Réputation, Esquive 4 et +, Tactique 3 et +

Effet négatif : on dédaigne de vous attaquer au corps à corps, préférant les attaques au tir.

Vous mettez un point d'honneur à vous tirer de tout combat sans égratignure. Plutôt une blessure mortelle que de nombreuses et disgracieuses estafilades ! Vous disposez d'une Action supplémentaire par Tour de combat, avec un maximum de 4. Vous pouvez désormais effectuer les manœuvres de combat suivantes sans aucun malus, comme des actions de base :

- **Esquiver un tir (Réaction : Oui).** Vous pouvez toujours opposer un Test d'Esquive (Adaptabilité) Difficile (-2) à une attaque à distance, même par arme à feu.
- **Gagner du terrain (Réaction : Oui).** Alors que vous devriez toucher votre adversaire lors d'une attaque, « gagner du terrain » vous permet, au lieu d'infliger des dégâts, de conserver vos succès actuels (et votre adversaire fait de même). Vous les ajouterez aux Succès de l'attaque suivante.
- **Perdre du terrain (Réaction : Oui).** Alors que vous devriez subir des dégâts (ne causant pas toutefois de blessure mortelle) lors d'une attaque, « perdre du terrain » vous permet de conserver vos succès actuels (et votre adversaire fait de même). Vous les ajouterez aux Succès de l'attaque suivante. Chaque fois que vous perdez du terrain, vous reculez de 3 m. Vous ne pouvez donc pas perdre du terrain si vous êtes acculé. De même, vous ne pouvez pas Perdre du terrain plus de 2 Tours de suite.
- **Sur la défensive (Réaction : Non).** En garde, vous prenez une posture défensive, enchaînant banderoles, enlevées et moulinets pour maintenir votre adversaire à distance. Tous vos Tests d'attaque et d'esquive au cours de ce Tour sont considérés comme Faciles (+2). En revanche, vous ne pouvez pas infliger de dégâts.

Exemple : le capitaine Laurent de Graff, dont la réputation de bretteur n'est plus à faire, se bat en duel avec son compère sfibustier Van Horn. Van Horn, l'offensé, lui porte un premier coup violent. Il obtient un seul Succès de plus que

Laurent, mais son bonus aux dégâts est de +4. De Graff dépense donc une Action de combat pour « Perdre du terrain ». Le tour suivant, c'est Laurent de Graff qui touche Van Horn. Le combat est terminé, mais Van Horn décèdera de sa blessure 25 jours plus tard, suite à une infection de la plaie.

PERSONNEL

CIBLE INSAISSISSABLE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement

Effet négatif : aucun.

Chacun de vos hommes sait qu'il n'y a pas de salut sans vous. Les moucheurs, vos plus grands ennemis, ont du mal à vous tenir en ligne de mire, avec tous les hommes qui se pressent intentionnellement autour de vous pour vous protéger. Lorsqu'un ennemi vous vise lors d'un combat de masse, il jette un D3 (1D6 divisé par 2) à la place d'un D6.

Exemple : sur ordre de son capitaine, le meilleur moucheur du HMS Swallow vise Bartholomew Roberts, le capitaine du navire pirate qui longe le sien. Le moucheur vise Black Bart pendant 3 Tours, puis fait feu. Il devrait jeter un D6 pour déterminer s'il arrive à toucher le pirate, mais comme celui-ci est une « Cible Insaississable », il ne jette qu'un D3. Après application de son modificateur de visée, il doit obtenir le résultat « 7 ». Son dé indique « 3 », et même avec son modificateur de +3, il ne peut obtenir 7 et avoir Roberts dans sa ligne de mire.

DESTINÉE

1 Niveau de Réputation

Effet négatif : aucun.

Lorsque la mort doit vous frapper, quelle qu'en soit la façon, vous pouvez effectuer un Test de Pouvoir :

- **Catastrophe :** même si quelqu'un avait prévu de vous sauver, il n'y parvient pas.
- **0 Succès :** vous mourez misérablement.
- **1 Succès :** vous n'êtes pas sauvé, mais une nouvelle chance de vous en sortir vous est offerte.
- **2 Succès :** vous êtes sauvé, mais vous y laisserez probablement des plumes.
- **3 Succès :** non seulement vous êtes sauvé, mais en plus, vous vous en sortez indemne !

Exemple : Georges Lowther est obligé d'abandonner son navire, capturé par un bâtiment de guerre, et s'enfonce dans l'île. S'il avait possédé le Trait de réputation « Destinée », Lowther aurait pu effectuer un Test de Pouvoir. Avec un Succès par exemple, il serait tombé sur une barque de pêcheur de l'autre côté de l'île, et aurait pu tenter de s'enfuir. Mais le pirate n'a pas cet avantage et préfère se donner la mort plutôt que de se rendre...

ÉTOFFE DES HÉROS (L')

1 à 5 Niveaux de réputation, non accessible à la création du personnage

Effet négatif : des personnages de votre acabit, attirés ou énervés par votre réputation, tentent régulièrement de se confronter à vous (*Adaptabilité et Expression : répartie, Adresse : acrobaties et manœuvres difficiles, Erudition : « j'en sais plus que toi », Charisme : commandement, Perception : tir*) et vous lancent des défis, dans votre équipage comme en dehors, et refusent de monter contre vous. Si vous avez choisi d'augmenter Pouvoir, vos adversaires laissent le moins possible de place au hasard.

Vos nombreuses actions d'éclat, en plus de ce qu'elles vous ont appris, vous ont donné une extraordinaire confiance en vos propres capacités. Ce Trait permet d'augmenter n'importe laquelle de vos Caractéristiques, à l'exception de la Force et de la Résistance. Le tableau suivant vous indiquera le coût d'une augmentation, en fonction de différents éléments :

COÛT DES AUGMENTATIONS SUCCESSIVES D'UNE MÊME CARACTÉRISTIQUE

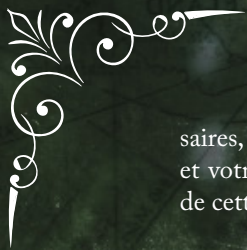
Carac.	de poste ou de métier	Autre Carac.	De 8 à 9
1ère augment.	1	2	3
2ème augment.	2	3	4
3ème augment.	3	4	5

HAINES

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : en réaction, vous attirez la haine et la défiance de ceux que vous haïssez.

Vous haïssez de toute votre âme une certaine catégorie de vermines rampant devant les monarques européens, plus encore que les autres. Ces gens sont bien conscients de la haine que vous leur vouez, et de toutes les atrocités qu'ils peuvent attendre de vous. Choisissez une nationalité ou une catégorie de profession. Contre de tels adver-



saïres, vous bénéficiez de +2 à vos Tests d'intimidation, et votre bonus aux dégâts est augmenté de +2 (l'origine de cette haine doit être justifiée auprès du maître de jeu).

Exemple : Monbars, dit « l'Exterminateur », a appris sur les bancs de l'université les exactions commises par les Espagnols à l'encontre des Indiens. Il leur voue depuis une haine tenace. Pris en embuscade par des colons de Sa Majesté Très Catholique, il se dresse et leur promet une mort atroce. Il effectue son Test d'Intimidation avec un bonus de +2.

HÉROS POPULAIRE

1 Niveau de Gloire

Effet négatif : vous attirez la haine des puissants et de ceux qui manipulent le peuple.

Vous n'êtes pas seulement un homme de grande valeur, aux multiples coups d'éclat. Vous êtes aussi une idole pour le peuple, dont vous incarnez les idéaux. Chaque opprimé sent que, d'une façon ou d'une autre, vous œuvrez pour son salut. Une fois reconnu, à l'occasion d'un Test de Connaissance des Marins réussi ou de toute autre façon, vous serez aidé par ceux qui s'estiment opprimés. En dépensant un Point de Gloire, vous pouvez même avoir la chance de voir un laquais des puissants vous rendre un service, qu'il soit soldat, prêtre ou geôlier. Pour qu'un tel miracle se produise, vous devez obtenir 2 Succès sur un Test d'Empathie (Charisme). De plus, lorsqu'un des membres de votre équipage recrute, sur un navire ou dans un port, son Test est Assez facile (+1) par Héros populaire dans l'équipage. Si vous recrutez vous-même, votre Test est Assez Facile (+1), mais également Assez Efficace (+1D).

Exemple : Avery est de retour en Angleterre avec des poignées de diamants, prélevés sur un navire du grand Moghol. Il les confie à un receleur, qui doit les vendre pour lui. Le bougre les vend mais profite de l'illégalité dans laquelle se trouve le pirate pour garder l'argent pour lui. Il donne même l'adresse du hors-la-loi aux autorités. Un voisin d'Avery l'a reconnu et, lorsqu'il voit arriver les soldats, il vient prévenir le pirate, qui parvient à s'enfuir par le toit.

HOMME DE L'ART

1 Niveau de Gloire

Effet négatif : si vous avez choisi une Compétence de combat à l'arme blanche, vous attirez les excellents combattants, si vous avez choisi une Compétence d'Arme à feu, de trait/jet

ou l'Esquive, on vous prend pour cible de tirs et si vous avez choisi l'Escrime, les escrimeurs font leur possible pour venir vous combattre.

La reconnaissance, au sein et en dehors de votre équipage, vous donne une confiance en vous inébranlable. Choisissez une Compétence parmi celles de votre poste. Celle-ci augmente d'un point, et vous pouvez conserver les points d'expérience qui la concernent. Vous pouvez prendre ce Trait plusieurs fois, pour des Compétences différentes à chaque fois néanmoins.

INHIBITION DE LA VERMINE

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : vous avez du mal à inspirer de la confiance (Tests de Persuasion et de Comédie Assez Difficile (-1) quand il s'agit d'inspirer de la confiance).

La peur se répand naturellement autour de vous. Elle imprègne toutes les larves prêtes à vous vendre au premier gouverneur venu. Vous terrifiez tellement ces braves gens qu'ils n'osent rien entreprendre contre vous. Même lorsque vous serez pendu, ils vous reverront encore dans leurs pires cauchemars. Il en va autrement de vos réels ennemis, soldats ou geôliers, qui sont assez motivés et courageux pour vous faire face. Vous pouvez cependant tenter de les dissuader d'agir en dépensant un Point d'Infamie et en obtenant 2 Succès sur un Test d'Intimidation (Charisme). Le maître de jeu est en droit de vous le refuser toutefois, si cela va à l'encontre de son scénario. De plus, ce Trait ne saurait en aucun cas affecter d'autres pirates.

Exemple : Barbe Noire se promène seul dans les rues de Bath Town. Chaque bourgeois le reconnaît sur son passage et tous le saluent, mais certainement pas parce qu'ils l'admirent. Pas un seul d'entre eux n'hésiterait à le vendre au gouverneur, s'il n'était certain de souffrir mille morts au cas où le pirate en réchapperait. La flamme qui brille dans les yeux de Barbe Noire laisse même présager que, même mort, il viendrait se venger des vivants...

INTIMIDATION

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : dès que vous êtes contrarié, tous manifestent de la crainte à votre encontre et cherchent à s'éloigner de vous.

Votre regard de psychopathe sanguinaire terrifie vos adversaires, qu'ils sachent ou non qui vous êtes. Vous pouvez dépenser un Point d'Infamie pour effrayer un adversaire. Vous devez pour cela avoir un Score d'Infamie plus important que ses Scores de Gloire ou d'Infamie



PRÉ-TIRÉ
Charpentier de marine

↳ La Revolte

page 81



réunis. Effectuez un Test d'Intimidation (Force ou Charisme). Pendant (Réussite +1) Tours de combat, votre adversaire subit pour toutes ses Tests de Compétences un Modificateur de difficulté égal à la moitié de votre Niveau d'Infamie, arrondie à l'entier supérieur. Votre adversaire peut toutefois retrancher la moitié de son Niveau de Gloire ou d'Infamie à votre propre Niveau d'Infamie pour calculer son malus. Il doit enfin réussir un Test de Pouvoir pour ne pas s'enfuir ou mouiller son pantalon.

Exemple : Mary Read, sur la plage d'une caye de Cuba, attend que son adversaire fasse feu avec son pistolet pour tirer à son tour. Elle l'a provoqué pour préserver l'homme qu'elle aime, qui a offensé le pirate. Si elle meurt au cours de ce duel, son homme mourra aussi. La violence qui anime le visage de la jeune pirate glace le sang de son adversaire, un fier pirate pourtant. Mary effectue un Test d'Intimidation et obtient 3 Succès. Pendant 4 Tours, l'adversaire de Mary écope d'un malus de -3 +2 (pour la moitié de son Niveau de Gloire) = -1. C'est suffisant pour que le pirate manque son coup. Mary, de son côté, fait mouche et l'étend mort sur le sable.

OBÉDIENCE

1 Niveau de Gloire

Effet négatif : aucun.

Chacun à bord vous respecte pour votre courage, votre bon sens et votre compétence. Lorsque vous parlez, on vous écoute, même dans les situations extrêmes. Si vous n'êtes pas convaincant, on ne se rangera pas à votre opinion, mais seulement après vous avoir écouté jusqu'au bout. Tout membre de l'équipage respectant un tant soit peu les lois de la vie pirate vous rapportera ce qui se trame à bord à votre sujet. Obéissance n'est valable qu'à votre bord et en période de calme relatif. Cependant, dans le feu de l'action ou face à des marins qui n'appartiennent pas à votre équipage, vous pouvez dépenser un Point de Gloire pour qu'on vous témoigne respect, écoute et crédit. Vous devez toutefois obtenir au moins deux Succès sur un Test de Meneur d'hommes (Charisme). Si vous changez d'équipage, Obéissance devient valable au sein de votre nouvel équipage et le reste avec les marins qui ont déjà servi avec vous. Vous avez naturellement votre place au conseil. En outre, lorsque vous recrutez sur un navire de prise, le nombre d'hommes convaincus de rejoindre votre équipage est doublé. Enfin, vos compagnons iront tous risquer leur vie pour vous sauver si vous êtes pris ou en danger.

Exemple : Charles Vane vient de donner une fois de plus l'ordre de ne pas attaquer un navire. En effet, quel avantage y a-t-il à chercher des noises à un navire de guerre ? Il

a senti le mécontentement de ses hommes, mais une fois de plus, son ton sans réplique a coupé court à toute opposition. La porte de la salle du conseil, espace de tranquillité que lui accorde son équipage, s'ouvre devant un gabier. Le visage grave, celui-ci lui rapporte le mécontentement à bord, excité par Rackham, le quartier-maître. Une assemblée va être réunie pour le juger. Le capitaine Vane profite de cette avance pour rallier quelques hommes à sa cause. Après l'avoir destitué, Rackham lui offre un navire de prise et le laisse partir avec ses fidèles.

POSTE DE COMMANDEMENT

1 à 3 Niveaux de Réputation

Effet négatif : si vous êtes pris, vous n'avez aucune chance d'échapper à la condamnation à la pendaison et serez parmi les premiers à être exécuté.

Vous n'avez pas besoin de ce Trait pour être catapulté à un poste de commandement. Cependant, c'est une place difficile à tenir tant qu'elle n'est pas assise par votre réputation. Une fois ce Trait acquis, nul ne remettra plus en doute votre poste à moins que vous ne trahissiez l'équipage. Pour conforter votre place à un poste de commandement de plus grande importance, vous avez seulement besoin de dépenser la différence entre la valeur du Trait correspondant au poste visé et celui que vous avez déjà acquis. Si vous quittez cet équipage pour un autre, nul ne doutera de vos capacités pour votre précédent poste.

- **Maître d'équipage ou maître canonier** : 1 Niveau de Réputation.
- **Second, canonier ou quartier-maître** : 2 Niveaux de Réputation.
- **Capitaine** : 3 Niveaux de Réputation.

Exemple : John Roberts, second d'un négrier anglais, dispose du Trait de réputation « Poste de commandement : second ». Lorsque son navire est pris par Howell Davis, il ne fait aucun doute à Davis que priver Roberts d'un poste de second serait une grave erreur. Lorsque Davis meurt dans une embuscade, le conseil décide à l'unanimité de prendre Roberts pour capitaine.

RESSOURCES DU DÉMON

1 à 5 Niveaux d'Infamie, non accessible à la création du personnage

Effet négatif : en combat, ce sont les forces de la nature (Force ou Endurance de 7 ou plus) que vous devrez affronter,

les autres ayant tendance à s'écarter devant vous. De plus, si ce trait vous a permis d'augmenter votre Pouvoir, vos adversaires laisseront le moins de place possible au hasard.

Votre inextinguible rage contre la société des puissants vous inspire dans chacun de vos actes. Ce Trait vous permet d'augmenter n'importe laquelle de vos Caractéristiques, à l'exception de l'Adresse et de l'Érudition. Reportez-vous au tableau présenté dans « L'étoffe des héros » pour le coût des augmentations.

Exemple : blessé vingt-cinq fois, Barbe Noire est finalement envoyé en enfer par Maynard et ses hommes. Même quasi-décapité, le féroce pirate continuait à se battre. Grâce à « Ressources du démon », la Résistance de Barbe Noire est en effet passée de 8 à 9.

TERREUR DU BORD

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : si vous êtes pris, les chances pour qu'on vienne vous sauver sont faibles.

Vos actes sauvages et imprévisibles suscitent la crainte, voire la terreur autour de vous. Vos confrères, tout en vous acceptant à leur bord, feront tout ce qu'ils peuvent pour ne pas vous contrarier. Si l'un d'entre eux s'avisait tout de même de vous provoquer en duel ou de vous attaquer, vous pouvez l'obliger à se rétracter en dépensant un Point d'Infamie et en obtenant 2 Succès sur un Test d'Intimidation (Charisme ou Force). Terreur du bord n'est d'aucune utilité en dehors de votre équipage, cependant, il reste valable avec votre nouvel équipage si vous en changez.

Exemple : il ne viendrait à l'esprit d'aucun homme de l'équipage de Low de contredire son capitaine, même au cours de l'assemblée. L'admiration de ces pirates pour Low est teintée d'une crainte difficile à concilier avec l'image de démons qu'ils aimeraient véhiculer.

UN LAPIN !

1 Niveau de Réputation

Effet négatif : vous suscitez la crainte à bord.

Vous connaissez les multiples superstitions des marins sur le bout des doigts. Vous savez aussi comment répandre des rumeurs, sans que l'on sache que vous en êtes la source. Vous pouvez donc créer des vents de panique à bord. Évidemment, il vaut mieux éviter d'employer ce don sur votre navire !

Exemple : un mois sans une seule prise, avec un équipage au bord de la famine et de la révolte... Le capitaine Brown risque fort le marronnage. Un jeune matelot, Higgins, était à la vigie lorsque la tempête les a surpris. C'est lui qui a indiqué la présence d'Indiens hostiles sur la côte où ils auraient dû faire de l'eau et du biscuit. Enfin, il a failli lors du dernier abordage. C'est un bouc émissaire parfait pour Brown, qui fait courir une rumeur : Higgins porte la poisse ! Le jeune marin finit par se suicider, et, par miracle, une voile pointe à l'horizon.

GROUPE

AU NOM DE TOUS

1 Niveau de Gloire

Effet négatif : si vous êtes pris, vous n'avez aucune chance d'échapper à la condamnation à la pendaison et serez parmi les premiers à être exécuté.

On ne déçoit pas un homme auréolé par la gloire. Vous pouvez à tout moment dépenser des Points de Gloire pour augmenter l'efficacité du groupe allié qui vous entoure. Votre groupe reçoit pour un unique Test d'Action de groupe un bonus de +1D pour 2 Points de Gloire dépensés. Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

Exemple : la situation est désespérée, Howell Davis et ses hommes sont encerclés dans la salle de bal du gouverneur de l'Île de Principe. Davis dépense 6 Points de Gloire avec « Au nom de tous », ce qui confère à ses compagnons +3D à leur premier Test d'Action de groupe. Davis et ses pirates finissent par tomber, mais non sans avoir occis le gouverneur et nombre de ses hommes.

CHANCE DES HÉROS

1 Niveau de Gloire, Chance du héros

Effet négatif : si vous perdez un combat de groupe, vos ennemis achèveront les blessés ou les jetteront par dessus bord, y compris les PJ.

Tout comme vous, votre équipage s'en tire plutôt mieux qu'il ne devrait. Chaque Point de Gloire dépensé augmente la Réussite du chirurgien d'un Succès. En l'absence de chirurgien ou en cas d'échec de celui-ci, vous ne pouvez dépenser qu'un point, ce qui permet à un blessé sur 10 de s'en tirer.

Exemple : Henry Morgan et ses quelques centaines de flibustiers sont pris en embuscade par trois mille Espagnols. Les flibustiers ne se démontent pas et mettent les Espagnols en déroute. Les flibustiers comptent 100 blessés. Morgan, qui a besoin des ses hommes pour attaquer Panama, dépense 2 Points de Gloire pour « Chance des héros ». Son chirurgien obtient 3 Succès, auxquels on rajoute 2 Succès du fait du Trait de réputation de Morgan. Nos flibustiers s'en tirent avec quelques blessés légers (voir les Soins de groupe, page 156).

ÉQUIPAGE ENDURCI

1 Niveau d'Infamie, Furie

Effet négatif : si vous perdez un combat de groupe, vos ennemis achèveront les blessés ou les jetteront par dessus bord, y compris les PJ.

En votre présence, votre équipage s'endurcit lors des combats. Les hommes tombés se relèvent pour continuer à combattre. Au moment de déterminer les pertes que vous subissez, chaque Point d'Infamie que vous dépensez diminue de deux Succès la Réussite de l'adversaire (maximum -2S).

Exemple : le pirate Spriggs monte à l'abordage du « Landover », un navire marchand. Les pirates sont reçus par une volée de mousquet, qui leur inflige 40 hommes de pertes. Francis Spriggs peut toutefois se vanter d'avoir un « Équipage endurci ». Il dépense 2 Points d'Infamie, ce qui lui confère un bonus de +2S au moment de déterminer les pertes que son équipage subit. Ses pertes passent alors de 40 à 15.

INÉBRANLABLE

1 Niveau de Gloire ou d'Infamie, Poste de commandement

Effet négatif : aucun.

Quel que soit votre état, vous ne cédez pas face à la douleur et restez à votre poste de commandement. Même si vous êtes mourant, vous continuez à donner des ordres. Votre équipage ne souffre donc pas du malus de perte. De plus, vous n'êtes jamais la cible des moucheurs.

INTIMIDATION DE GROUPE

1 Niveau d'Infamie, Intimidation

Effet négatif : les gens perdent toute contenance dès que vous semblez contrarié, ce qui peut vous trahir quand vous

voulez passer pour quelqu'un d'autre : quand la situation commence à vous échapper, vous devez réussir un Test Comédie (Charisme) Difficile (-2). En cas d'Échec, tous les regards, effrayés, se tournent vers vous.

Votre hurlement de rage laisse présager bains de sang, mutilations et tortures. Lorsque vous dépensez 1 Point d'Infamie, effectuez un Test d'Intimidation (Force). Pendant Réussite+1 Tours de combat, tous les adversaires qui ont entendu votre cri seront nerveux à l'idée de vous affronter. Ils subissent tous un Modificateur de difficulté égal à la moitié de votre Niveau d'Infamie, arrondie à l'entier supérieur. Vos adversaires peuvent retrancher leur propre Niveau de Gloire ou d'Infamie à votre niveau pour calculer leur malus. Des personnages individuels (PJ, PNJ) qui subissent une intimidation de groupe doivent réussir un Test de Pouvoir pour ne pas s'enfuir ou mouiller leur pantalon.

Exemple : montant à bord du Libertad, Edward Low pousse un hurlement terrifiant, repris par l'ensemble de ses hommes. Les marins du Libertad, qui attendaient les pirates de pied ferme, courent se réfugier dans le gaillard d'avant. Low a obtenu 7 succès sur son Test d'Intimidation. Son Niveau d'Infamie étant de 10, tous les marins du Libertad souffrent d'un malus de -5 pendant 8 tours, et préfèrent fuir plutôt que de faire face !

RAGE COMMUNICATIVE

1 Niveau d'Infamie

Effet négatif : vos hommes se sentent en pleine impunité et commettent des exactions (provocations, viols, meurtres) même quand ils sont censés faire profil bas.

La rage qui vous emporte en présence des suppôts des monarques se répand comme une traînée de poudre au sein de l'équipage. Pour un unique Test d'Action de groupe, chaque couple de Points d'Infamie que vous dépensez confère un bonus de +1. Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

Exemple : le navire de Teach touche un banc de sable dans la rivière. Les deux navires du lieutenant Maynard gagnent sur lui. Barbe Noire hurle ses ordres pour que ses hommes dégagent le navire. Il dépense 2 Points d'Infamie, conférant un +1 au Test de Manœuvre de groupe de son équipage. La poursuite peut continuer, alors que le lieutenant Maynard touche à son tour le fond.

Traits de réputation de poste

Les Traits de réputation de poste n'ont aucun effet négatif associé, même s'ils sont identiques à un Trait de réputation général.

CAMBUSIER/COQ

AMI DE TOUS

1 Niveau de Réputation

À bord du navire, vous êtes apprécié de tous pour vos talents culinaires. De fil en aiguille, vous entretenez de très bonnes relations avec chacun. Vos compagnons feront tout leur possible pour vous tirer d'un mauvais pas et ne vous tiendront jamais à l'écart d'un bon coup (tant que vous ne les trahissez pas, en tout cas). Si vous changez d'équipage, il vous faut quelques semaines avant que ce don ne reprenne effet. Quand un coup ou un tir doit vous toucher, vous avez une chance de base de 2/10 qu'un de vos alliés le pare ou blesse le tireur.

Exemple : le gros Honorin Dessicart fuit avec les quatre hommes de Francis de Vercourt dans la forêt vierge, poursuivi par des Indios Bravos. Éreinté, il trébuche sur une grosse racine et s'étale, vite entouré par les Indiens qui pointent leurs sarbacanes vers lui. À quatre contre vingt, les chances des pirates sont faibles, néanmoins, ils ne peuvent abandonner ce compagnon si sympathique à son triste sort. Trois des pirates font demi-tour, tandis que le dernier court chercher des renforts.

CONTACT FACILE

1 Niveau de Réputation, Expression 7 ou Charisme 6

Votre façon de marchander les marchandises nécessaires au bon fonctionnement du navire vous attire la sympathie des magasiniers et receleurs. Ils peuvent vous proposer des denrées plus rares, et moins légales. À chaque fois que cela se produit, vous pouvez ajouter un Contact à votre historique, avec l'accord du meneur de jeu.

Exemple : Églantine, cambusier du Pélican, entre dans une échoppe de Kingston avec l'intention de découvrir de quoi faire chanter le gouverneur de cette charmante ville, où Rackham doit être pendu dans quelques semaines. Après une longue négociation, elle achète à prix d'or l'adresse de la

garçonnière du gouverneur en ville. Elle peut désormais noter Stewart Merrow, le vendeur, comme nouveau Contact.

DOIGTS DE FÉE

1 Niveau de Réputation

Vos talents culinaires ont fait le tour du monde. Si l'ambiance est morose à bord, un bon petit plat fait revenir la bonne humeur et la confiance. Si vous êtes fait prisonnier, il y a fort à parier qu'un capitaine ou un gouverneur voudra tester vos talents avant de vous pendre. Si vous dépensez un Point de Gloire ou d'Infamie et que vous obtenez au moins 2 Succès sur un Test de Cuisine (Érudition), ledit bonhomme s'arrange pour vous sortir d'affaire.

Exemple : Roc le Brésilien, capitaine de flibuste, fait prisonnier, a échappé à la corde et est ramené en Espagne pour y être jugé. Il possède l'avantage « Doigts de fée », qu'il tient de ses débuts dans la flibuste comme coq attiré. Ses plats sont si bons, son espagnol si parfait et sa conversation si agréable, que le capitaine du navire qui le conduit promet de parler en sa faveur au juge. Il relâche aussi sa vigilance, ce qui permet à l'effroyable flibustier de lui fausser compagnie une fois en Espagne.

MAUVAISE NOURRITURE

1 Niveau de Réputation

En humant un aliment, vous pouvez sentir s'il est impropre à la consommation, qu'il soit empoisonné, avarié ou gâté. Si cela est imperceptible, par exemple à travers les parois d'un tonneau ou si un poison est inodore, vous pouvez effectuer un Test de Cuisine ou d'Intendance (Perception). 2 Succès permettent de déceler la nature dangereuse de l'aliment.

CANONNIER

MAÎTRE DE LA CANONNADE

1 Niveau de Réputation, Poste de Commandement 2, Au nom de tous ou Rage communicative



Vous êtes passé maître dans l'art de la canonnade. Pour un unique Test de Canonnade de groupe, chaque Point de Gloire dépensé donne à votre équipage un bonus d'Efficacité de +1D et chaque Point d'Infamie un bonus de +1 (Facilité). Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

PASSOIRE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Que ce soit du fait de vos incessantes prières pour ne pas vous trouver sur le passage d'un boulet ou grâce à votre bonne étoile, vous êtes toujours là malgré les pluies de boulets et de mitraille qui vous entourent en combat naval. Vous bénéficiez d'un bonus de +2 à votre Chance pour ce qui est de réchapper d'un tir d'artillerie ou de mousqueterie.

Exemple : Le Royal Fortune essuie une bordée d'artillerie du HMS Swallow, qu'il longe pour sortir de la baie. 4 hommes sur dix sont hors combat, dont le capitaine Roberts. 6 sur dix ne sont pas touchés. Le canonnier du Royal Fortune n'est pas très chanceux (Pouvoir 4, Chance -1). Ses chances de base de s'en tirer sont de 6/10 (le pourcentage de survivants), auxquelles il ajoute sa chance, -1 ; comme il possède le Trait Passoire, +2, cela lui donne 7 chances sur un D10 de s'en tirer.

POUDRE VA PARLER (LA)

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Ce don vous permet de pressentir quelques secondes à l'avance qu'un coup de canon va être tiré. Cela vous suffit tout juste pour vous jeter à l'abri ou crier à vos hommes de le faire, mais seulement l'un des deux. Dans les deux cas, vous devez dépenser un Point de Gloire ou d'Infamie. Pour vous jeter à l'abri, 2 Succès sur un Test d'Esquive (Adaptabilité) suffisent à vous mettre complètement hors de danger. Pour prévenir vos hommes, vous devez obtenir au moins 2 Succès sur un Test de Meneur d'hommes (Charisme) ; les pertes subies par vos hommes sont alors divisées par 4.

Exemple : le sloop de Rackham longe une frégate de la Royale le plus impunément du monde, en se faisant passer pour un navire de pêche. Cependant, la ruse est vite éventée. Le canonnier de Rackham sent immédiatement un picotement dans le nez qui ne trompe pas. Il hurle « Tous à plat ventre ! ». Les pirates se jettent sur le pont, quand les boulets et les blocs de bordés sifflent au-dessus de leurs têtes dans un grand fracas.

TIR À COUP SÛR

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Votre bonne connaissance de la canonnade vous permet de vous assurer que vos hommes ne tirent qu'à coup sûr, quitte à tirer séparément. Lorsque vous annoncez un tir à coup sûr, vous annulez le malus dû à la petite taille de la cible de vos artilleurs.

CAPITAINE

ÂME DU NAVIRE

2 Niveaux de Gloire, Poste de commandement 3, Au nom de tous

Chaque Point de Gloire dépensé pour une action individuelle vous offre désormais un bonus d'Efficacité de +2D (maximum +6D). De plus, vous pouvez donner un bonus de +1D à l'un de vos hommes (même un PJ), au prix d'un Point de Gloire.

DIABLE EN PERSONNE

2 Niveaux d'Infamie, Poste de commandement 3, Rage communicative

Chaque Point d'Infamie dépensé pour une action vous offre désormais un bonus de +2 (maximum +6). De plus, vous pouvez au prix de 2 Points d'Infamie conférer un bonus de +1 à un de vos hommes (même un PJ).

EMPATHIE AVEC LE NAVIRE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 3

Certains capitaines sont si attachés à leur navire qu'ils développent un véritable lien empathique avec lui. Lorsque quelque chose ne va pas à bord du navire (voie d'eau, eau douce gâtée, mutinerie...), vous ressentez comme une douleur sourde dans l'un de vos membres. Cette douleur est si imperceptible qu'il vous faut être parfaitement au calme pour la sentir. Vous savez que quelque chose ne tourne pas rond, mais vous ne savez pas exactement quoi.

Exemple : Hornigold n'est pas de quart, dans cette nuit mouvementée, et dort paisiblement, lorsqu'il est réveillé par une douleur imperceptible dans la jambe. Hornigold sait ce que cela signifie. Il court sur le pont, hurlant de virer immédiatement de bord. Son équipage, surpris, réagit immédiatement. Le navire du chasseur de pirate vient de frôler un des nombreux récifs de Cap Canaveral.

GALVANISER LES TROUPES

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 3

À votre bord, on ne se rend pas. Après avoir logé sans pitié quelques balles dans la tête de matelots un peu trop pleutres, c'est devenu une évidence à bord. Tant que vous êtes debout, ou bien jusqu'à ce que votre équipage soit exterminé si vous avez le don « Inébranlable », votre équipage ne fait ni Test de fuite, ni Test de reddition.

Exemple : un marécage, arrosé par les balles de mousquet, sépare l'Olonnois et ses hommes du fort. Il faudrait être fou pour oser s'aventurer à terrain découvert avec de la boue jusqu'au nombril. Pourtant, l'Olonnois harangue ses hommes et monte à l'assaut ! Nombre d'entre eux tombent, mais pas un ne fléchit, et le fort est pris...

MAÎTRE DU COMBAT

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 3, Au nom de tous ou Rage communicative

Votre seule présence galvanise vos troupes. Votre rage se retrouve dans chaque bras armé, votre détermination dans chaque esprit. Pour un unique Test de Combat de groupe ou de Tir de groupe, chaque Point de Gloire dépensé donne à votre équipage un bonus d'Efficacité de +1D et chaque Point d'Infamie un bonus de +1. Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

CHEF DE PIÈCE

COMBATTANT LÉGENDAIRE

2 Niveaux de réputation

C'est dans les cris et le sang du combat que vous puisez vos ressources. Tout Point de Gloire dépensé vous confère un bonus d'Efficacité de +2D et tout Point d'Infamie un bonus de +2 à la Facilité du Test, mais uniquement pour les attaques à l'arme blanche.

DUR DE DUR

1 Niveau de Réputation

Vous ne pouvez pas vous permettre de montrer votre douleur devant les autres artilleurs, car leur moral dépend de vous. Restez stoïque et tous en profiteront. Dur de dur est identique à Dur à cuire, si ce n'est qu'il vous est plus facilement accessible. En dépensant 1 Point de Gloire ou d'Infamie, vous ne subissez pas de malus de douleur, jusqu'à ce qu'une autre blessure, même légère, vous soit infligée.

TIR DE GÉNIE

1 Niveau de Réputation

Votre précision redoutable lors du pointage vous permet de toucher des parties critiques du navire adverse. Vous pouvez par exemple viser le gouvernail, un mât, un hauban, ou la tête du capitaine. Lorsque vous effectuez un Tir de génie, chaque Point de Gloire dépensé vous offre désormais un bonus d'Efficacité de +2D (maximum +6D) et chaque Point d'Infamie un bonus de +2 à la Facilité du Test (maximum +6). Voyez les règles sur le Tir de génie dans la partie Artillerie page 142.

Exemple : le Royal Fortune chasse une flûte de commerce qui les distance peu à peu, remontant mieux au près que le deux-ponts du pirate. Ashplant, éminent chef de pièce, règle soigneusement le coin de mire de sa pièce de chasse. Il tente un Tir de génie, afin de toucher le hauban du mât d'artimon du marchand. Il doit obtenir 4 Succès à l'issue de son Test de Pointage de pièces pour réussir cette action. Il dépense 1 Point de Gloire et 1 Point d'Infamie, ce qui confère à son Test un bonus de +2D/+2 ! Il obtient alors 5 Succès, et son boulet ramé, dans un terrible vrombissement, sectionne le hauban au vent du marchand. Celui-ci entame immédiatement un virement de bord, ce qui le met sous le feu de la batterie bâbord du pirate...

CHIRURGIEN

ANGE GARDIEN

1 Niveau de Gloire

Vous surveillez avec une extrême attention l'état de santé de vos blessés convalescents, évitant ainsi que l'infection ou la gangrène ne prenne. Lors de la détermination des séquelles, vous pouvez dépenser un Point de Gloire pour permettre au personnage dont vous venez de soigner la blessure de relancer une fois le dé de Séquelles.

GUÉRISSEUR

1 Niveau de Réputation

On vous prête des talents de guérisseur. On dit qu'en appliquant vos mains sur un patient, vous pouvez prendre en vous une partie du mal qui le frappe. Dans le cas d'une blessure, vous pouvez transférer la moitié des points de dégâts subis par le patient sur vous, à la même Localisation. Arrondissez ces dégâts à l'entier supérieur. Dans le cas d'une maladie, vous la contractez au même stade que votre patient, mais vous pouvez effectuer tous les deux vos Tests de Résistance à +3.



MAINS DANS LE SANG (LES)

1 Niveau de Réputation

Vous êtes à votre aise, les mains dans le sang des blessés qui vous entourent. Avec une rage frénétique et une précision d'horloger, vous soignez les hommes les uns après les autres. Après votre première opération suivant l'acquisition de ce don, les hommes de votre équipage vous regardent avec une crainte respectueuse. Un nouveau talent est né en vous. Lorsque vous effectuez un Test de Chirurgie, y compris pour un Soins de Groupe (voir p.156), pour soigner des blessés, chaque Point de Gloire dépensé vous offre un bonus d'Efficacité de +2D, et chaque Point d'Infamie un bonus de +2 à la Facilité du Test.

Exemple : Herbert Winslow, chirurgien du Wydah est désespéré devant les diarrhées sanglantes de ses patients. Il n'a pas diagnostiqué la dysenterie, qu'il n'a jamais rencontrée depuis qu'il est chirurgien. Cependant, il lui semble prudent de demander à son capitaine, Bellamy, de faire une pause à terre, pour que ses patients puissent boire de l'eau saine. Bien qu'Herbert ait raté son Test de diagnostic (Médecine) pour identifier la maladie, il possède Médecin des tropiques et a tout de même droit au Test de Médecine autorisé par la maladie. Il effectue donc un second Test de Médecine Difficile (-2), et obtient 3 Succès, ce qui lui permettra de sauver son équipage de cette maladie atroce.

MÉDECIN DES TROPIQUES

1 Niveau de Réputation

Depuis le temps que vous exercez dans les tropiques, aucune des maladies qui y sévit ne vous laisse totalement démuni. Même si vous échouez lors de votre Test de diagnostic, vous pouvez toujours effectuer les Tests de Médecine et d'Herboristerie – s'ils sont autorisés par la maladie –, mais Difficiles (-2).

REMPART DE NOS CORPS

1 Niveau de Réputation

Vous êtes le seul rempart des blessés contre la mort, et aucun de vos camarades ne l'oublie. Vous avez réussi à négocier la possibilité de participer à un combat de masse. Cependant, comme votre mort signifierait celle de tous les blessés, tous les hommes de votre équipage gardent l'œil sur vous. Chaque fois que vous êtes touché par un projectile et qu'un homme d'équipage se trouve à votre côté, vous pouvez dépenser un Point de Gloire ou d'Infamie pour qu'il tente de s'interposer et reçoive la balle, la flèche ou le javelot à votre



place. De même, chaque fois que vous êtes touché au corps à corps, si vous dépensez un Point de Gloire ou d'Infamie, un de vos alliés tente de parer l'attaque qui devrait vous toucher. Dans les deux cas, jetez un D6. Si le résultat est inférieur ou égal au nombre d'alliés qui vous entourent, l'un d'entre eux s'interpose et le coup ne vous touche pas. Les autres PJ sont également tenus de faire de même. Évidemment, votre sauveur peut mourir suite à sa bonne action...

GABIER

BONNE ÉTOILE

1 Niveau de Réputation

Si la maladie, la mer et les boulets ennemis ne vous ont pas encore emporté, c'est probablement grâce à votre bonne étoile. Vous pouvez relancer les dés une fois par partie au prix d'un Point de Gloire ou d'Infamie, quel que soit le Test. Ce Trait de réputation peut être pris plusieurs fois, ce qui vous permet de refaire des jets de dés supplémentaires par partie.

COMBATTANT LÉGENDAIRE

2 Niveaux de réputation

C'est dans les cris et le sang du combat que vous puisez vos ressources. Tout Point de Gloire dépensé pour une attaque à l'arme blanche vous confère un bonus d'Efficacité de +2D et tout Point d'Infamie un bonus de +2 à la Facilité du Test.

PIED MARIN

1 Niveau de Réputation

Quelle que soit la force du vent et la violence de la mer, vous êtes à votre aise sur le pont comme dans le grément du navire. Si vous échouez lors d'un Test de Pratique Nautique ou d'Acrobatie sur un navire, vous pouvez dépenser 1 Point de Gloire ou d'Infamie pour relancer les dés. Vous pouvez le faire tant qu'il vous reste des points à dépenser.

MAÎTRE CANONNIER

MAÎTRE DE LA RECHARGE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1, Au nom de tous ou Rage communicative

Malgré les cris et le sang, votre voix inébranlable remet les servants de pièces à l'ouvrage, et leur fait peu à peu ou-

blier les horreurs dont ils viennent d'être témoins. Pour un unique Test de Recharge de groupe, chaque Point de Gloire dépensé donne à votre équipage un bonus d'Efficacité de +1D et chaque Point d'Infamie dépensé un bonus de +1 à la Facilité du Test. Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

PASSOIRE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1

Que ce soit du fait de vos incessantes prières pour ne pas vous trouver sur le passage d'un boulet ou grâce à votre bonne étoile, vous êtes toujours là malgré les pluies de boulets et de mitraille qui vous entourent en combat naval. Vous bénéficiez d'un bonus de +2 à votre Chance pour ce qui est de réchapper d'un tir d'artillerie ou de mousqueterie.

TERREUR DES BLEUS

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1

Il faut une année entière avant de prendre le dessus sur la terreur que vous inspirez. Quel que soit le combat dans lequel vous êtes plongé, vous restez toujours inébranlable et sans pitié. Toute personne depuis moins d'un an à bord, qui vous a vu à l'ouvrage à votre poste, s'écarte sur votre passage, et se montre incapable de vous contredire. De plus, aucun des hommes qui travaillent sous vos ordres ne se rendra jamais, pas tant que vous serez debout.

TIR DE GÉNIE

1 Niveau de Réputation

Votre précision redoutable lors du pointage vous permet de toucher des parties critiques du navire adverse. Vous pouvez par exemple viser le gouvernail, un mât, un hauban, ou la tête du capitaine. Lorsque vous effectuez un Tir de génie, chaque Point de Gloire dépensé vous offre désormais un bonus d'Efficacité de +2D (maximum +6D) et chaque Point d'Infamie un bonus de +2 à la Facilité du Test (maximum +6). Voyez les règles sur le Tir de génie dans la partie Artillerie page 142.

MAÎTRE D'ÉQUIPAGE

COUP ASSOMMANT

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1

À force de cogner sur les matelots à la traîne, vous savez désormais frapper pour assommer. Vous devez annoncer un tel coup, effectué avec la garde d'une arme légère ou le

plat de la lame d'une arme lourde, avant d'effectuer votre Test d'attaque. Si vous touchez, vous infligez des dégâts temporaires, qui disparaissent au rythme d'un niveau par tour. Si votre cible est au niveau « Coma », elle s'effondre. Si vous assénez le coup assommant en surprenant votre adversaire, ou si vous le touchez à la tête, les dégâts temporaires sont doublés.

MAÎTRE DES MANŒUVRES EN CATASTROPHE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1, Au nom de tous ou Rage communicative

Lorsqu'une catastrophe survient à bord, tout le monde se tourne vers le plus ancien. Chacun est attentif à vos paroles et exécute vos ordres avec promptitude. Pour un Test de Manœuvre de groupe afin d'éviter une catastrophe ou d'en limiter les dégâts, chaque Point de Gloire dépensé donne à votre équipage un bonus d'Efficacité de +2D et chaque Point d'Infamie dépensé un bonus de +2 à la Facilité du Test.

PASSOIRE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1

Que ce soit du fait de vos incessantes prières pour ne pas vous trouver sur le passage d'un boulet ou grâce à votre bonne étoile, vous êtes toujours là malgré les pluies de boulets et de mitraille qui vous entourent en combat naval. Vous bénéficiez d'un bonus de +2 à votre Chance pour ce qui est de réchapper d'un tir d'artillerie ou de mousqueterie.

REGARD DE LA RAISON

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1

Les pirates à l'esprit échauffé, en refusant d'obéir ou en obéissant à reculons, mettent en danger le groupe. Un commandant violent résoudrait le problème d'un coup de pistolet, mais vous aimez trop vos hommes pour cela. Lorsqu'un matelot rechigne ou se trouve sur le point de dire un mot qu'il regretterait plus tard, vous avez comme un pressentiment. Un simple regard suffit alors pour le faire revenir à la raison. Chaque matelot que vous sauvez comme cela d'une mort stupide vous en sera éternellement reconnaissant.

Exemple : lorsque Charles Vane tourne le dos à un navire plus puissant que le sien, Jerry Dawson, un simple matelot, va élever la voix pour protester, car c'est le troisième navire que le prudent Vane refuse d'attaquer. C'est certain, une balle dans la tête l'attend, car on ne s'oppose pas aux ordres du capitaine dans le feu de l'action. Calicot Jack, quartier-maître après avoir été maître d'équipage durant de longues années, lui jette le Regard de la raison. L'envie de parler quitte les

lèvres du matelot, qui, un jour plus tard, suivra Rackham dans sa demande de révocation du capitaine Vane.

MAÎTRES CHARPENTIER, VOILIER ET CALFAT

DUR DE DUR

1 Niveau de Réputation

Vous ne pouvez pas vous permettre de montrer votre douleur devant les autres artilleurs, car leur moral dépend de vous. Restez stoïque et tous en profiteront. Dur de dur est identique à Dur à cuire, si ce n'est qu'il vous est plus facilement accessible. En dépensant 1 Point de Gloire ou d'Infamie, vous ne subissez pas de malus de douleur, jusqu'à ce qu'une autre blessure, même légère, vous soit infligée.

NAVIRE DE RÊVE

1 Niveau de Gloire

Vous avez vu trop de sabots sur cet océan pour ne pas rêver de construire le navire de vos rêves. Lorsque vous décidez de le faire, chaque Point de Gloire dépensé vous donne un point pour améliorer une partie du navire. De plus, votre œil critique remarque immédiatement les défauts d'un navire, même s'il s'agit de détails a priori insignifiants.

VEILLE AU GRAIN

1 Niveau de Réputation

Vous prévoyez toujours à l'avance les pièces adéquates pour réparer la partie du navire dont vous êtes responsable. Vu la variété des pièces, cela paraît impossible. Vous transcendez donc votre art, ce qui vous permet, outre le respect qu'inspire votre métier, de bénéficier d'un bonus de +1S pour toute réparation du navire ou d'un objet en bois, et de +2S pour toute réparation de fortune du navire.

MOUSSE

ASSOIFFÉ DE CONNAISSANCE

1 Niveau de Gloire

Vous buvez les paroles des vieux loups de mer et vous observez tous leurs geste avec la plus grande attention. Vous gagnez un point de compétence dans une Compé-

tence maritime pour chaque tranche de 15 jours passés sur le navire. De plus, lorsque vous consacrez toute votre attention à regarder un marin effectuer une tâche difficile, vous pouvez effectuer un Test d'Adaptabilité. Si vous obtenez au moins autant de Succès que votre Niveau dans la Compétence que le marin est en train d'utiliser, vous pouvez cocher la case d'apprentissage sur le tas.

INNOCENCE INCARNÉE (L')

1 Niveau de Gloire

Votre frêle corpulence et votre jeune âge vous valent d'être considéré comme inoffensif, non responsable de vos actes et parfaitement insignifiant. Sur un Test de Comédie (Cha) (Facile +2) opposé à l'Empathie (Per) de votre cible, vous pouvez disparaître à ses yeux, être relâché avec un « vilain garnement » alors que vos compagnons sont arrêtés pour être pendus, etc.

OREILLES QUI TRAÎNENT (LES)

1 Niveau de Réputation

Comme personne ne se méfie de vous, vous laissez traîner vos oreilles partout sur le navire. Si quelque chose se trame, qu'il s'agisse d'un événement anodin ou d'un véritable complot, vous finirez probablement par l'apprendre. Vous pouvez revendre ces informations à d'autres pirates moyennant argent, service ou amitié.

Exemple : Jacques Duvalier, mousse à bord du navire de guerre l'Espadon, est un incorrigible curieux. Il savourait une pomme sur le tillac, caché sous la chaloupe, lorsque passent un des officiers et le grand Noir du bord, N'Seren-gi, parlant de mutinerie. Jacques court jusqu'au carré des officiers, mais les fusiliers marins ne le laissent pas passer. Personne ne prête attention à ses mises en garde. Très bien, si c'est comme ça, le mousse ira faire profiter les mutins de ses capacités. Nul doute qu'eux en auront bien besoin !

PILOTE

PETITS PAPIERS

1 Niveau de Réputation

Vous êtes systématiquement dans les petits papiers des commandants du navire sur lequel vous trouvez. Sur un navire pirate, on ne prend aucune décision sans vous consulter, même si vous ne faites pas partie du conseil. Si vous êtes prisonnier sur un navire ennemi, le capitaine

peut recourir à votre savoir, et, si vous réussissez, tenter de sauver votre tête. Si vous êtes doué, il est peu probable que vous mouriez pendu.

RHUMATISMES ANNONCIATEURS

1 Niveau de Réputation

Bien avant que le temps ne se gâte, vos rhumatismes vous font souffrir. De même, vous pouvez sentir lorsque le beau temps revient, car auparavant vos douleurs décroissent. Vous devez être au calme pour ressentir tout cela. Vous bénéficiez d'un bonus de +2 à vos Tests d'Hydrographie concernant le temps, et vous pouvez même effectuer ce Test une journée avant l'événement, si vous restez sur place, et 6 heures avant, si votre navire se déplace rapidement.

SENS DES ROCHERS

1 Niveau de Réputation

Depuis que vous avez failli vous échouer sur des récifs, vos mains tremblent à chaque fois que vous et votre navire êtes à moins de 100m de rochers dangereux. Cela ne suffit pas pour déterminer dans quelle direction ils se trouvent. De même, vos mains tremblent lorsque vous échouez lors d'un Test de Navigation (sans catastrophe), ou que l'ancre n'est pas bien crochée au fond.

Exemple : Winston Derell, pilote de Hornigold, discute avec l'homme de barre lorsque ses mains se mettent à trembler... Il saute sur la dunette et s'adresse au capitaine, en pleine discussion avec son second. Il s'apprête à parler lorsque le capitaine lui intime, de son pistolet, l'ordre de se taire. Winston ne peut laisser échapper une protestation, si bien qu'Hornigold se retourne, furibond. Son interjection de colère est néanmoins coupée par le déchirement de la carène du navire sur des récifs. La secousse a été légère, mais bientôt, le navire prend l'eau de toute part et disparaît sous les flots avec son équipage.

QUARTIER-MAÎTRE

CONSEILS DE DERNIÈRE MINUTE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Si vous pouvez consacrer une dizaine de minutes, avant une Action de groupe, à récapituler avec les hommes les ordres et ce qu'ils comptent faire dans les cas imprévus, vous renforcez la cohésion de vos hommes. Vous pouvez leur conférer +1D (Efficacité) ou +1 (Facilité), au choix, pour une Compétence particulière, et ce jusqu'à la fin de la scène.

Exemple : Davis compte se faire passer pour un négrier portugais afin de remonter la principale filière esclavagiste du Bénin. Il demande à son quartier-maître de donner quelques Conseils de dernière minute aux hommes afin qu'ils se fassent passer pour des marchands portugais. Les efforts du quartier-maître portent leurs fruits, car pendant toute leur escapade à terre, les hommes de Davis bénéficient de +1D à leurs Tests de Subterfuge.

DÉCOUVREUR DE TALENTS

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Vous avez certes autant de mal qu'un autre à discerner le matelot médiocre du matelot compétent, mais vous savez repérer les hommes de l'art. Il vous suffit d'entendre une voix ou de croiser un regard pour savoir que tel loup de mer est au-dessus du lot. Cela vous permet de repérer les espions qui se font passer pour moins doués qu'ils ne le sont réellement, mais aussi de recruter avec plus de facilité. En plus de ce flash, lorsque vous effectuez un Test d'Empathie ou de Persuasion pour recruter des hommes, chaque Point de Gloire dépensé vous donne un bonus d'Efficacité de +2D et chaque Point d'Infamie un bonus de +2 à la Facilité.

EN QUELQUES MOTS

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Vous avez un don pour expliquer des choses aussi compliquées que la navigation, en quelques mots et sans froisser les gens. Si vous avez le temps de donner quelques conseils avant qu'un groupe ne passe à l'action, vous pouvez assurer soit une Efficacité minimale de 2D, si vous discutez avec les commandants, soit un modificateur de compétence des matelots minimal de -1, si vous parlez aux hommes. Cela vous permet, en quelques minutes, de former de parfaits débutants. L'effet de ce Trait de réputation dure le temps d'une scène (un combat de groupe par exemple, ou un combat naval). Une fois le calme revenu, vous devrez recommencer.

Exemple : le capitaine Misson prend possession d'un négrier juste au moment où les voiles d'un lourd navire de guerre portugais apparaissent à l'horizon. Misson a perdu beaucoup d'artilleurs pendant l'abordage du navire. Caraccioli, son quartier-maître, se porte volontaire pour enseigner en quelques minutes aux esclaves à recharger les pièces. Après une courte harangue sur l'égalité et la liberté naturelles des hommes, il explique en quelques mots aux anciens esclaves les rudiments du tir d'artillerie. Ceux-ci avaient un Modificateur de compétence de Recharge de -3.

Ce Modificateur de compétence des matelots passe temporairement à -1 grâce au Trait de réputation de Caraccioli, pour une durée de quelques heures.

MAÎTRE DU SUBTERFUGE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2, Au nom de tous ou Rage communicative

Il suffit d'un rien pour qu'une tentative de subterfuge échoue. C'est en général la faute de quelques hommes, qui n'ont pas écouté attentivement les ordres ou ont relâché leur attention. Cela n'arrive plus à vos hommes désormais, car vous savez comment les commander dans ces moments critiques. Pour un unique Test de Ruse, chaque Point de Gloire dépensé donne à votre équipage un bonus d'Efficacité de +1D et chaque Point d'Infamie dépensé un bonus de +1 à la Facilité. Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

SECOND

MAÎTRE DE LA MANŒUVRE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2, Au nom de tous ou Rage communicative

Une fois familiarisé avec vos hommes, chacun de vos ordres devient limpide pour eux. Non seulement vous évitez les erreurs, mais vous accroissez la confiance qu'ils ont en eux-mêmes. Pour un unique Test de Manœuvre de groupe, et jamais en situation de catastrophe (cf. Maître d'équipage dans ce cas), chaque Point de Gloire dépensé donne à votre équipage un bonus de +1D et chaque Point d'Infamie dépensé un bonus de +1 à la Facilité. Ce bonus ne concerne donc pas les PJ, ni les PNJ effectuant une action individuelle.

PASSOIRE

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 1

Que ce soit du fait de vos incessantes prières pour ne pas vous trouver sur le passage d'un boulet ou grâce à votre bonne étoile, vous êtes toujours là malgré les pluies de boulets et de mitraille qui vous entourent en combat naval. Vous bénéficiez d'un bonus de +2 à votre Chance pour ce qui est de réchapper d'un tir d'artillerie ou de mousqueterie.



POUDRE VA PARLER (LA)

1 Niveau de Réputation, Poste de commandement 2

Ce don vous permet de pressentir quelques secondes à l'avance qu'un coup de canon va être tiré. Cela vous suffit tout juste pour vous jeter à l'abri ou crier à vos hommes de le faire, mais seulement l'un des deux. Dans les deux cas, vous devez dépenser un Point de Gloire ou d'Infamie. Pour vous jeter à l'abri, 2 Succès sur un Test d'Esquive (Adaptabilité) suffisent à vous mettre complètement hors de danger. Pour prévenir vos hommes, vous devez obtenir au moins 2 Succès sur un Test de Meneur d'hommes (Charisme) ; vos hommes ne subissent alors pas de pertes.

RHUMATISMES ANNONCIATEURS

1 Niveau de Réputation

Bien avant que le temps ne se gâte, vos rhumatismes vous font souffrir. De même, vous pouvez sentir lorsque le beau temps revient, car auparavant vos douleurs décroissent. Vous devez être au calme pour ressentir tout cela. Vous bénéficiez d'un bonus de +2 à vos Tests d'Hydrographie concernant le temps, et vous pouvez même effectuer ce Test une journée avant l'événement, si vous restez sur place, et 6 heures avant, si votre navire se déplace rapidement.

SIMPLE MATELOT/ SERVANT DE PIÈCE

DUR DE DUR

1 Niveau de Réputation

Vous ne pouvez pas vous permettre de montrer votre douleur devant les autres artilleurs, car leur moral dépend de vous. Restez stoïque et tous en profiteront. Dur de dur est identique à Dur à cuire, si ce n'est qu'il vous est plus facilement accessible. En dépensant 1 Point de Gloire ou d'Infamie, vous ne subissez pas de malus de douleur, jusqu'à ce qu'une autre blessure, même légère, vous soit infligée.

VIGIE

DISCERNER LES DÉTAILS

1 Niveau de Réputation

Il est virtuellement impossible de discerner les détails d'un navire à plus de 10 milles, même avec une longue-vue. Pourtant, vous y arrivez, en observant attentivement

les taches sombres à l'horizon qui se déforment et disparaissent périodiquement. Chaque Succès permet de discerner un détail, comme la taille du navire, son allure, sa vitesse, s'il est chargé, son nombre de canons, le nombre d'hommes sur le pont. C'est à vous de choisir les détails et au maître de jeu de répondre. Cette capacité fonctionne aussi sur terre, pour peu que vous ayez une vue dégagée.

Exemple : David Bûcheron, la vigie du Pélican, annonce « Voile à dix heures ! ». Il obtient 3 Succès à l'issue de son Test de Vigilance (Perception) et peut donc Discerner les détails. Avant même que le capitaine de Vercourt n'ait le temps de sortir la longue-vue, il précise « Navire de plus de mille tonneaux, 72 canons, file nord-nord-est ! » « Diable, nous croisons sa route, s'écrie de Vercourt, laissons ce navire de guerre couler un de nos ennemis plutôt que de lui offrir notre Pélican. Paré à virer ? » Et le Pélican disparaît à l'horizon avant même d'avoir été repéré par le navire de guerre.

SIXIÈME SENS

1 Niveau de Réputation

Même lorsque vos sens ne perçoivent rien, votre estomac se noue lorsqu'un danger inconnu approche. Vous pouvez sentir lorsqu'on vous vise avec une arme, que des yeux sont braqués sur vous avec de mauvaises intentions ou qu'un navire ennemi va tirer. Cependant, comme votre malaise est le même pour chaque type de danger, bien que son intensité augmente avec le danger potentiel, vous ne pouvez savoir exactement ce qui vous menace. Le maître de jeu est fortement incité à jouer sur cet aspect : ce talent si particulier est en effet à double tranchant.

TIREUR LÉGENDAIRE

2 Niveaux de Réputation

Au moment de tirer avec précision, lorsque tous les nerfs se tendent, vous ressentez une vague de paix et de détermination vous envahir. Non seulement vous pouvez passer outre le Trait de « Cible insaisissable » de votre ennemi, mais tout point dépensé pour un tir à distance vous confère un bonus de +2D (Gloire) ou +2 à la Facilité (Infamie). Vous pouvez également dépenser un point de réputation pour modifier de -1 ou +1 le dé déterminant si vous touchez votre cible en cas de tir sur un commandant.



RÈGLES

D'ACTION

DE GROUPE

CHAPITRE



6

Introduction aux Actions de groupe

Libre, mais seul contre le monde entier, votre personnage ne survivra pas longtemps sans l'aide de son équipage. Le nombre assure la survie et permet, plutôt que de subir les assauts d'un monde inique, de passer à l'attaque et d'en ébranler les fondements. Dans la première partie de ce livre, vous avez appris à donner vie à un équipage de pirates, en lui conférant une personnalité, des buts, des contraintes et un mode de vie. Cependant, l'interaction des personnages-joueurs avec leur équipage ne se limite pas à l'assemblée, au conseil, à quelques boutades et beuveries entre amis. Lorsque l'équipage a pris une décision, qu'il s'agisse de recruter des hommes, de s'infiltrer en ville, de convaincre des esclaves de se révolter, de se lancer dans un combat de masse sur terre ou d'engager un combat naval, comment gérer les actions du groupe ?

Les équipages de pirates comptent certes peu d'hommes, mais ils peuvent tout de même excéder la centaine. Imaginez maintenant un abordage entre deux trois-ponts de la Royale, contenant chacun près de mille hommes. Comment gérer mille combats en même temps, en plus des actions des personnages-joueurs ? Comment interviennent les ordres du commandement, le charisme et la stratégie du capitaine dans l'action du groupe ? Les décisions des joueurs et les actions de leurs personnages seront-elles noyées dans le nombre ?

Ce chapitre essaie de répondre à ces questions par l'entremise d'un système de gestion des Actions de groupe. Vous pourrez ainsi déterminer le résultat d'une action entreprise par un groupe, quelle que soit sa taille, par un unique jet de dé. Les compétences des membres du commandement et des maîtres ont une importance énorme dans la réussite du groupe. En effet, gérer une Action de groupe revient, à peu de choses près, à tester la compétence du commandant approprié. Enfin, les joueurs pourront trouver mille et une façons de renverser le cours de la situation par des actions d'éclat qui les feront entrer dans l'Histoire.

Ces règles qui se veulent simples, synthétiques et faciles à mettre en place, mais totalement optionnelles, s'ajoutent aux règles de base présentées dans la première partie de ce livre. Si vous trouvez tout cela trop complexe pour vos premières parties, ignorez ces règles, le temps de les prendre en main correctement.



DEUX APPROCHES DIFFÉRENTES

L'APPROCHE « CINÉMATIQUE »

S'il ne veut pas s'encombrer de règles pour gérer les Actions de groupe, le maître de jeu peut se passer entièrement des dés et se contenter de décrire la scène aux joueurs. En général, la description est conforme aux impératifs du scénario et à la stratégie adoptée par les joueurs. Cette approche est simple, rapide, efficace et permet au MJ de contrôler parfaitement le déroulement des événements : utilisez-la lors de vos premières parties... ou si vous ne souhaitez pas recourir à un système plus détaillé.

Attention cependant aux limites de ce genre de méthode. Tout d'abord, le destin des personnages est entièrement entre les mains du meneur de jeu : veillez donc à ne pas frustrer les joueurs par des décisions trop dirigistes ! N'oubliez pas que, pour des pirates, échouer est souvent synonyme de mort par pendaison... De même, des joueurs qui subissent trop souvent le déroulement des scènes générales peuvent avoir l'impression de perdre le contrôle de la destinée de leurs personnages et de l'équipage qui les accompagne, un comble pour des pirates qui ont justement choisi la liberté comme principe fondamental ! Enfin, une description détaillée, sans le support des règles, nécessite de la part du maître de jeu une expertise certaine en matière de tactique militaire et navale, quelques talents de conteur et une bonne préparation de la partie.

Cette approche est donc intéressante lorsque le maître du jeu veut rester maître du succès ou de l'échec des PJ afin de satisfaire les impératifs de son scénario, ou s'il veut simplifier la gestion des règles. Il peut également être intéressant de l'utiliser lorsque la supériorité des PJ, du fait de la qualité de leur stratégie, ne laisse aucune chance à l'adversaire !

L'APPROCHE « LUDIQUE »

Comme son nom l'indique, cette approche repose sur l'utilisation de règles spécifiques, plus précises (l'utilisation de règles de combat particulières pour gérer les

affrontements obéit un peu au même principe). Il s'agit ici, évidemment, du système de gestion des Actions de groupe.

Ces règles ne requièrent rien de plus qu'un petit croquis, bien souvent. La description des scènes par le maître de jeu est toujours nécessaire, mais le déroulement des actions de chacun des camps et l'appréciation de leurs réussites ou de leurs échecs, Tour après Tour, constituent une trame supplémentaire sur laquelle le meneur de jeu pourra broder. De plus, il est libre de négliger certaines séquences et de développer celles qui lui paraissent plus intéressantes.

Le meneur de jeu n'a plus à prévoir le destin du groupe, tout comme il ne prévoit pas non plus celui des personnages-joueurs. Les MJ partisans d'une approche strictement impartiale se contenteront de définir les actions des adversaires des PJ, en laissant les deux stratégies se confronter et les dés décider du destin de chaque camp.

Notez toutefois que les PJ, par leurs actions individuelles, peuvent – et doivent ! – renverser le cours des événements, en prenant des initiatives (ce que ne feront pas forcément les PNJ), ou en montrant l'exemple.

UTILISER LES ACTIONS DE GROUPE AU COURS DE LA PARTIE

Sortie du port de Charlestown :

« Par le diable, Xabi, nous allons nous faire fendre en deux par cette batterie côtière. Si ces satanés bougres s'étaient laissés étripier sans beugler, nous n'aurions pas tout le port de Charlestown aux fesses.

– Ce n'est pas si grave, Francis, ce chebec est rapide comme le vent.

– Capitaine, deux sloops douaniers partent du fort Johnson et vont nous couper la route !

– On est foutu, nom de Dieu, se lamente une jeune recrue. Je l'avais dit que c'était une mauvaise idée... »

Un coup de pistolet lui coupe la parole. Ange vient de lui faire sauter la cervelle.

« Si nous mourons, ce sera les armes à la main, pas en pleurant comme des mômes, et ce n'est pas une batterie, ni deux malheureux sloops qui nous arrêterons !

– Parfait, c'est parfait... », murmure de Vercourt.

Les pirates le regardent, mi-interloqués, mi-craintifs.

« Chargez la bordée tribord à boulet, pour détruire la batterie du sloop ! Xabi, longe-le de près.

– Mais ces deux sloops vont nous a"oser.

– Mais j'y compte bien, N'Serengi, j'y compte bien ! Ils doivent rester entre nous et la batterie. Je préfère affronter quatre minables pièces de six plutôt qu'une batterie de quinze pièces de trente-six, dont quelques boulets suffiraient à couler notre tout nouveau chebec ! »

Le chebec vire de bord pour foncer droit entre les deux sloops. Trop contents de pouvoir l'arraisonner, les sloops virent pour se mettre sur le même bord que le pirate. Le Pélican lofe au dernier moment pour passer au vent des deux sloops et se protéger de la batterie. Il fait bien, car un boulet de trente-six, avec une effroyable précision pour la distance, soulève une gerbe d'eau derrière le navire.

« Colin, ravage-moi l'entrepont du sloop, qu'il nous couvre de la batterie sans nous arroser ! Ne touche pas les voiles, je ne tiens pas à ce qu'il ralentisse... Xabi, suit le sloop et cargue l'artimon, pour aller à la même vitesse que lui. Vous voyez, les enfants, on va s'en tirer une fois de plus sans égratignure ! »

Les Actions de groupe interviennent naturellement dans une partie lorsque les PJ n'agissent pas seuls. Le nombre de personnes qui les accompagnent ne pose pas de problème cependant, car un seul jet de dés suffit à résoudre chacune des actions que le groupe pourrait entreprendre. Ces règles se basent en effet plus sur la description que sur la simulation. Les Tests d'Actions de groupe ne sont que la consécration d'une stratégie établie par les joueurs. Plus encore que lors des actions individuelles, la description de la scène par le maître de jeu revêt une importance capitale. Les joueurs doivent pouvoir appréhender parfaitement la situation à laquelle leurs personnages et leur équipage sont confrontés, afin de pouvoir établir une stratégie.

UN NOUVEAU PERSONNAGE : L'ÉQUIPAGE

Même dans une phase de gestion des Actions de groupe, l'action reste globalement centrée sur les personnages-joueurs, qui occupent souvent des postes à responsabilités. En réalité, les règles d'Actions de groupe introduisent un nouveau personnage : l'équipage. Les actions de celui-ci dépendent des décisions des joueurs lors des phases de stress, au cours desquelles les simples membres de l'équipage n'ont normalement pas leur mot à dire. Tout cela est valable tant que leurs personnages n'ont pas été mis au ban de leur équipage bien entendu. En effet, les joueurs doivent rester conscients que leur stratégie ne sera pas seulement sanctionnée par la victoire ou l'échec, mais aussi par le changement de popularité de leurs personnages au sein du groupe. Une incompétence évidente, ou un manquement aux règles de la chasse-partie peut donner lieu à un procès suite auquel le commandant inculpé peut être maronné sur une île déserte !

L'équipage a la capacité de souder un groupe de personnages mieux encore que les aventures. En effet, quel

que soit le poste de leur personnage, les joueurs décident tous ensemble de la stratégie. De plus, ils auront le plaisir de voir l'équipage – ce personnage commun – évoluer en même temps que leurs propres personnages, par l'entraînement, le recrutement, mais aussi la vie sociale et les aléas du destin.

DES POSTES ESSENTIELS

Chaque personnage, en fonction du poste qu'il occupe, intervient de façon spécifique lors des Actions de groupe. Par exemple, lorsqu'un boulet transperce la coque sous la ligne de flottaison, le navire ne peut pas tourner tant que la voie d'eau n'a pas été aveuglée. Le charpentier et le calfat deviennent alors des personnages essentiels, d'autant plus si le navire se dirige droit vers des récifs ou si le navire ennemi entreprend une manœuvre pour un tir en enfilade. Ces postes essentiels, qui sont aussi différents que capitaine et maître voilier, sont d'une importance équivalente. Certes, le maître charpentier est un simple soldat lors de l'abordage, mais sans son travail, l'abordage n'aurait peut-être pas été possible. Le travail à bord, ainsi justifié, vous incite à développer l'activité de votre personnage dans le cadre de son poste, ce qui renforce l'intérêt des Actions de groupe. Comme les personnages-joueurs ne seront pas assez nombreux pour occuper tous les postes d'importance, les Actions de groupe vous incitent aussi à développer le nom, la personnalité et les compétences des membres essentiels de votre équipage.

COMMANDEMENT ET COMPÉTENCES DE GROUPE

Sept Compétences permettent de gérer toutes les Actions du groupe dans son ensemble. Ces Compétences de groupe dépendent bien plus des capacités individuelles des membres du commandement que du savoir-faire des matelots. En effet, toute la qualité d'un équipage tient dans sa cohésion et sa coordination, qui sont avant tout assurées par le commandement. Un équipage de vieux loups de mer est bien sûr beaucoup plus facile à diriger qu'un groupe de jeunes recrues, mais l'âme du navire reste son commandement.

Or, comme vous l'avez compris, les joueurs de *Pavillon Noir* sont fortement incités à incarner des membres importants de l'équipage, et si possible des membres du commandement. Leurs personnages auront donc un rôle crucial à jouer dans les scénarios, dans la campagne... ou dans la résolution des Actions de groupe. En effet, la qualité du groupe dépendra certes de la stratégie des joueurs, mais aussi des Compétences individuelles de leurs personnages et de leurs Valeurs de commandement. Nous recommandons d'ailleurs aux joueurs expérimentés de

privilégier les Valeurs de commandement de leurs personnages, par rapport à ses Compétences de commandement : les premières resteront relativement stables, alors que les secondes évolueront rapidement au cours du jeu, avec l'expérience.

Incarner un bon commandant apportera aux joueurs la satisfaction d'assurer la survie de l'équipage, indépendamment de la stratégie mise en place. En revanche, lors de la création de personnage, ils devront souvent choisir entre créer un bon commandant ou un bon combattant, ce qui est difficilement compatible.

LE TRAVAIL DU MAÎTRE DE JEU

Représenter la scène. Comme pour les actions individuelles, il vous revient en tant que maître de jeu de représenter la scène pour que les joueurs puissent établir leur stratégie. Un plan tracé sur une feuille de papier peut aider à fixer les esprits et éviter les quiproquos. Vous remarquerez souvent que, pour les Actions de groupe, cette présentation doit être plus exhaustive et plus interactive. Un tableau blanc effaçable à sec se révélera bien pratique ! Ne donnez à vos joueurs que les informations auxquelles leurs personnages ont accès. Si des ennemis les attendent, n'hésitez pas à leur faire tendre quelques pièges. Cela incitera les personnages-joueurs à se renseigner avant d'agir...

Exemple (« Sortie du port de Charlestown ») : Renaud dessine l'embouchure de la rivière Ashley, avec Charlestown à l'ouest et le fort Johnson au sud. Il donne les distances approximatives qui séparent le chebec des personnages des deux points de repère ci-dessus, et le temps nécessaire pour sortir de l'embouchure.

Réaction des PNJ. Pour éviter que leurs personnages ne courent à la catastrophe, vous pouvez aider les joueurs par le biais de conseils d'un PNJ de leur équipage. De plus, bien que ce soit les joueurs qui élaborent la stratégie, les membres de leur équipage, et bien plus encore leurs ennemis, peuvent réagir à leurs décisions. Un compteur peut contrer leur ordre, mal le transmettre, voire en profiter pour envoyer les PJ au casse-pipe !

Exemple (suite) : les joueurs ne savent pas que le capitaine du fort Johnson, comprenant qu'il ne disposera pas d'un angle de tir correct, envoie une petite troupe prévenir la frégate qui mouille à quelques milles au sud de Charlestown.

Actions des PNJ. N'hésitez pas à inventer quelques petites anecdotes, à propos de certains des PNJ du bord

lors des Actions de groupe, pour que vos joueurs n'oublent pas que ce sont des hommes qu'ils dirigent et non des pions sur un échiquier. Il s'agit par exemple de hauts faits, de maladroites, d'un comportement particulier de la part du PNJ (ou même de sa mort).

Exemple (suite) : alors que le Pélican est bord à bord avec le sloop, dont la batterie de canon est ravagée, Tête de Pioche, un PNJ de l'équipage, s'accroche sur un hauban, visant de temps à autre l'ennemi de son mousquet, en vociférant des imprécations atroces, le visage tordu d'un rictus de rage. Quelques pirates l'imitent, si bien que les marins du sloop lâchent leurs écoutes et s'aplatissent sur le pont.

La stratégie passe avant les jets de dés. Soyez fair-play et ne mettez pas systématiquement des bâtons dans les roues de vos joueurs. Plus encore, soyez extrêmement réceptif à la stratégie qu'ils veulent mettre en place. Elle doit avoir un impact plus important que les Tests d'Actions de groupe. Les circonstances peuvent apporter un bonus non négligeable aux actions des personnages-joueurs, un malus aux ennemis, voire empêcher ces derniers d'agir à leur guise. Ils peuvent par exemple s'arranger – comme le fait de Vercourt dans la petite scène ci-dessus – pour qu'un sloop reste entre eux et une batterie côtière, afin d'éviter qu'elle ne fasse feu.

Exemple (suite) : dans la scène précédente, de Vercourt, Xabi, Ange, N'Serengi et leur tout nouvel équipage, renforcé par des hommes issus des équipages de Teach et de Low, viennent de se rendre maîtres d'un chebec et tentent de sortir de la baie de Charlestown. Renaud fait remarquer à Théo, Laurent, Anne et Kévin que leur manque de discrétion a alerté le fort Johnson. Renaud décrit le fort comme inexpugnable et armé de batteries de pièces de trente-six, quinze selon David Bûcheron, la vigie. La situation se présente très mal, car non seulement la puissance de feu du fort a de quoi effrayer même un deux-ponts, mais en plus, ces canons au socle fixe sont extrêmement précis (Renaud leur donne un bonus de +2 au Test de Canonnade).

LES DÉCISIONS DES JOUEURS

Il est hors de question que les initiatives des individus, et encore plus celles des PJ, soient noyées dans le nombre des hommes prenant part à l'Action de groupe. Pour éviter cela, voici ce que peut faire un joueur, à tout moment :

Chacun peut discuter de la stratégie du groupe avec les autres joueurs, et ce quel que soit le poste de son personnage. Les postes imposent en effet une hiérarchie entre les personnages, mais pas entre les joueurs. Afin

d'assurer autour de la table de jeu les sentiments de liberté et d'égalité si chers aux pirates, nous vous proposons que les joueurs délibèrent librement, et sur un pied d'égalité, des décisions à prendre et, une fois la décision prise, le personnage commandant en chef en donne l'ordre aux personnages joueurs comme aux personnages non-joueurs. C'est en prenant ces décisions que les joueurs s'apercevront des données qui leur manquent. Les ennemis sont-ils au courant de leur présence ? Ont-ils un traître à bord ? Cette île cache-t-elle un port, une batterie côtière ou un navire de guerre ? Le navire en vue est-il un confrère ou un ennemi ? Où trouver un guide pour entrer par surprise dans une ville ? Que cache la jungle qui entoure le fortin ?

Exemple (suite) : une bordée du Pélican met la batterie tribord de l'un des sloops hors d'état de nuire. Visiblement, les rangs des marins ennemis ont été décimés. Bien qu'en pleine action seul le capitaine commande, Anne – dont le personnage, Ange, est à la barre et n'a pas son mot à dire – propose toutefois de jeter les grappins d'abordage pour forcer le sloop à rester bord à bord avec le Pélican. La mesure est adoptée par le groupe de joueurs et de Vercourt en donne l'ordre.

Les joueurs sont les mieux placés pour trouver activement des réponses aux questions que peuvent poser leurs personnages. Laissez-les donc vous interroger sur tous les sujets qui les intéressent, et ne répondez qu'aux questions auxquelles les personnages ont des réponses, moyennant un Test de Compétence par exemple. Il restera forcément des mystères à élucider. Il y a sans doute à bord un PNJ de confiance et d'expérience, capable de partir en éclaireur à leur place. Cependant, pour les inciter à faire agir leurs propres personnages, faites en sorte que les décisions prises par les PNJ soient les pires possibles, et que les expéditions sans PJ tournent à la catastrophe. Sans eux, leur équipage sera tenté de se rendre et évitera de prendre des initiatives, les expéditions de reconnaissance disparaîtront mystérieusement, etc. Ceci présente deux avantages. Tout d'abord, vos joueurs auront bien l'impression qu'il s'agit de leur œuvre et non de celle du hasard ou des PNJ qui les accompagnent. Ensuite, cela permet d'introduire dans les Actions de groupe un maximum d'actions individuelles. Après tout, ce sont bien ces dernières qui donnent au jeu de rôle tout son charme !

Exemple (suite) : devant le danger qui menace le Pélican, une jeune recrue commence à se lamenter. Si les joueurs ne prennent pas une décision rapidement, le doute risque de gagner l'équipage. Anne décide immédiatement qu'Ange, son personnage, loge une balle dans la tête du défaitiste.



Une fois venu le temps de l'action, chaque PJ doit avoir aussi un rôle personnel à jouer. En plus de cela, certains événements ne se passeront pas comme prévu et les joueurs devront improviser. Pour les imprévus venant de l'intérieur, ils peuvent s'aider pour cela de la loi pirate, qui stipule que manquer aux ordres ou quitter son poste est passible de mort. Pour les imprévus venant de l'ennemi ou de l'échec à un Test d'Action de groupe, ils n'auront que leur cervelle pour trouver une solution.

Exemple (suite) : trois marins du sloop s'approchent du bastingage avec des haches pour trancher les cordes des grappins d'abordage qui retiennent les deux navires bord à bord. Xabi sort son mousquet et en abat un, en criant aux Anglais qu'il descendra tout marin qui osera s'approcher d'un peu trop près, ce qui fait reculer les autres marins du sloop.

Un rôle vital à jouer. Tenez bien compte des actions individuelles des personnages-joueurs lors d'une Action de groupe. Une harangue bien inspirée avant un combat, une balle dans la tête d'un pleutre, un chant de marin pour motiver un équipage désespéré auront des effets directs sur le moral et donc sur les Compétences du groupe. À l'inverse, si le capitaine s'éclipse durant l'affrontement pour fouiller une maison ou la salle du conseil adverse, s'il tombe en combat, touché par un moucheur ennemi, si les PJ parlent de fuite, les effets sur le groupe seront catastrophiques. Par exemple, des pirates et leurs ennemis se retrouvent retranchés derrière des barricades, n'osant pas partir à l'assaut. Si l'un des PJ se lève et fonce droit vers l'ennemi, il y a fort à parier qu'il sera suivi de ses hommes admiratifs !

Exemple (suite) : les hourras de l'équipage du Pélican s'arrêtent immédiatement lorsque la frégate mandée par le capitaine du fort Johnson apparaît à la pointe sud de l'embouchure de la rivière. Xabi ne se démonte pas, et demande à huit hommes de quitter leur pièce et de le suivre. Il fait recharger la pièce de chasse et ajuste le coin de mire pour tenter un Tir de génie sous la ligne de flottaison. La frégate leur fait face et son étrave sort régulièrement de l'eau lorsqu'elle est portée par une vague. La pièce de chasse est dans l'axe du navire, donc plus stable, ce qui confère au tir de Xabi un bonus de +1. Laurent dépense 3 Points de Gloire et effectue son Test de Pointage de pièces (3+3 F 7+1) et obtient 4 Succès. C'est juste ce qu'il faut pour trouver l'étrave de la frégate, qui enfourne alors de l'eau à grand bouillon. La frégate lofe immédiatement de 90 degrés pour se trouver parallèle aux vagues. Le Pélican en profite pour passer derrière et lâcher une bordée sur sa poupe, la partie la plus fragile du navire...

Au cours du combat, un membre du commandement peut choisir de n'effectuer aucune action individuelle, afin de pouvoir, à la place, modifier les ordres donnés à son groupe ou tenter de lui redonner du courage. Un joueur ne faisant pas partie du commandement, peut tenter de moucher au mousquet les membres du commandement adverse, de s'approcher d'eux discrètement pour les menacer de les tuer si leur équipage ne se rend pas, etc.

Exemple (suite) : libérés temporairement de l'un des sloops et de la frégate, nos pirates sont toujours poursuivis par le second sloop, qui les canonne sans cesse. Ange laisse la barre à un matelot et monte sur la dunette. Alors que le sloop s'approche, elle recharge son mousquet et vise le second, bien en évidence sur la dunette...

En conclusion, les Actions de groupe incitent les joueurs à la réflexion, à l'élaboration minutieuse de leurs plans, et enfin à la multiplication des actions individuelles, afin de faire pencher le destin en faveur de leur groupe. Vous l'avez compris, ce dernier point est crucial et doit être mis en avant, car c'est ce qui différencie les Actions de groupe du jeu de rôle Pavillon Noir d'un wargame.

Exemple (suite) : lorsque Renaud annonce que deux sloops armés pour la guerre partent du fort et se rapprochent d'eux, les quatre joueurs se concertent. La baie n'est pas assez large pour qu'ils puissent passer hors de portée du fort, et ils risquent de s'échouer sur les alluvions du delta de la rivière. Se contenter de passer est un suicide, car une seule canonnade du fort suffirait à les couler. En revanche, le chebec est de taille à supporter les tirs d'artillerie des deux sloops. Kévin propose alors de prendre possession des sloops et de mettre tous les prisonniers sur le bord de la rambarde pour intimider les soldats du fort. Pendant l'abordage, les canons du fort ne pourront pas tirer dans la mêlée. L'idée n'est pas mauvaise, mais Anne l'améliore encore. Puisque le fort ne peut les atteindre derrière le rempart des sloops et puisque ceux-ci ne peuvent pas les couler, le chebec peut tenter de sortir de la baie en laissant les navires ennemis entre eux et le fort. Théo surenchérit en proposant de mettre les batteries du sloop le plus proche hors d'état de nuire. La décision est prise, et les quatre joueurs entrent à nouveau dans la peau de leurs personnages pour interpréter la scène...



Principes de base

LES COMPÉTENCES DE GROUPE

Un groupe, quel qu'il soit – un équipage, une troupe de soldat, etc. – dispose de six « Compétences de groupe » : Manœuvre (Habilité pour les terriens), Ruse, Artillerie, Recharge, Combat et Tir. Ces Compétences vous permettront de résoudre toutes les actions accomplies par l'ensemble ou une partie de votre équipage, sur terre comme sur mer. Pour des actions entrant dans le cadre d'un poste spécifique, comme la réparation du navire, le repérage de récifs, le tracé d'une route menant vers un port ou le recrutement, utilisez plutôt les Compétences individuelles des membres de l'équipage concernés (artisans, capitaine, vigie, pilote, etc.).

ARTILLERIE

Le tir d'artillerie de marine est réputé pour sa difficulté, car il s'agit de viser une cible mouvante, à partir d'un navire lui aussi en mouvement. Il est donc impossible d'ajuster le tir d'un coup à l'autre. L'imprécision du tir est plus liée à la distance parcourue par les projectiles qu'à la direction du tir, dans un plan horizontal. Les bons stratèges évitent donc d'exposer leur poupe ou leur proue à l'ennemi, car dans cette position, le boulet touchera leur navire même s'il atterrit un peu plus ou un peu moins loin. Les trois types de munition (boulets, boulets ramés, mitraille) ciblent trois éléments différents du navire : la coque, la mâture et les hommes d'équipage. Chaque type de munition a un objectif précis. Les boulets, en endommageant l'entrepont, diminuent la puissance de feu de l'adversaire. Les boulets ramés endommagent la mâture et ralentissent l'ennemi. Quant à la mitraille, de très faible portée, elle ravage le pont (et l'entrepont par les sabords), laissant la coque intacte mais diminuant les effectifs ennemis. Le choix des munitions est effectué au début de la recharge, ce qui nécessite de la part du capitaine et du canonnière une bonne appréciation de la tournure des événements.

- **Système** : voir page 139.

COMBAT

Cette Compétence est utilisée lors des combats au corps à corps. De tels affrontements se soldent souvent par un nombre impressionnant de morts et de blessés, aussi les pirates doivent-ils élaborer leur tactique de combat avec soin.

Leurs prédécesseurs, les flibustiers, ont même mis au point des tactiques de guérilla, très utilisées par les Indiens mais peu par les Européens, qui visaient non pas à impressionner l'ennemi par la beauté et l'ordre d'une armée, mais à s'assurer la victoire le plus rapidement possible en minimisant les pertes. La Compétence de Combat de groupe englobe aussi la survie en milieu hostile et l'intimidation de l'ennemi. Les pirates sont en effet connus pour leurs danses sauvages avant un abordage, et leurs hurlements à glacer le sang.

- **Système** : à moins que les adversaires ne soient surpris, le Test de Combat de groupe se fait en opposition avec la Compétence de l'ennemi. Les deux camps subissent alors des pertes (voir page 142).

HABILITÉ (TERRIENS)

Cette Compétence est l'équivalent « terrien » de la Manœuvre de groupe, pour des groupes composés de personnages n'étant pas des marins ; des soldats ou des boucaniers, par exemple. L'Habilité de groupe ne recouvre que les actions effectuées sur terre (lesquelles sont effectuées avec la Compétence Manœuvre de groupe pour les marins). S'ils doivent toutefois prendre part à des manœuvres navales, ces groupes de PNJ terriens (qui peuvent par ailleurs avoir une forte Compétence d'Habilité) réalisent alors leurs Actions avec une Efficacité de 1 et un Modificateur de difficulté de -3.

MANŒUVRE (MARINS)

Les manœuvres nautiques requièrent de solides connaissances théoriques, une forte pratique individuelle et surtout une parfaite harmonie entre les matelots. L'équipage peut perdre le contrôle du navire à cause d'une fausse manœuvre et le voir partir avec le courant durant la nuit, ou pire encore, l'envoyer vers des récifs. Les manœuvres à la voile sont variées et dépendent des circonstances. Par exemple, lorsque le vent monte, il est bon de réduire la toile, à moins que le capitaine ne veuille risquer la casse pour gagner en vitesse. Cette compétence regroupe aussi les actions effectuées sur terre et nécessitant un peu d'adresse, par exemple sauter par-dessus un ravin ou monter à cheval.

Voici, à titre indicatif, les Compétences individuelles que la Manœuvre de groupe remplace :

- **Comp. physiques** : Acrobatie/Escalade, Athlétisme, Natation, (Vigilance)*.
- **Comp. sociales** : Connaissance des marins.

- **Comp. nautiques :** Connaissances nautiques, (Connaissance des navires)*, (Hydrographie)*, Pratique nautique, Pêche, (Timonerie)*.

* Utilisez plutôt la Compétence individuelle d'un des membres essentiels de l'équipage.

Nous vous conseillons fortement, pour l'utilisation de cette Compétence de groupe dans le cadre des manœuvres navales, de consulter les exemples page 145, au moins pour découvrir quels sont les événements qui peuvent affecter le navire et comment y répondre.

RECHARGE

Les soixante-dix ordres nécessaires à la recharge d'un canon doivent être exécutés par les servants de pièce avec la plus grande coordination, et ce malgré le poids considérable de la pièce d'artillerie. Le nombre d'hommes nécessaires pour recharger chaque canon est donné page 200. Avant la recharge, le commandement doit indiquer le type de munition à utiliser.

- **Système :** voir page 200.

RUSE

Les pirates, et plus encore les flibustiers, sont souvent en infériorité numérique par rapport à leurs adversaires. Une confrontation directe, qui laisserait à leurs adversaires tout le temps de se préparer, se solderait par une pendaison en masse. De plus, le statut de hors-la-loi des pirates les force souvent à agir incognito. Il est donc vital de savoir cacher combien on est lors de l'approche de l'ennemi, de se faire passer à ses yeux pour des alliés, d'attaquer de nuit ou de préparer des embuscades. Cette Compétence permet de réaliser tout cela, mais pas seulement, car elle regroupe aussi toutes les Compétences sociales visant à tromper quelqu'un.

Voici, à titre indicatif, les Compétences individuelles que la Ruse de groupe remplace :

- **Comp. de connaissances :** Langues étrangères.
- **Comp. physiques :** Discrétion.
- **Comp. sociales :** Comédie, Meneur d'hommes, Empathie, Enseignement, Jeu, Marchandage, Persuasion, Séduction.

Exemple : les hommes du Pélican veulent se faire passer pour de simples ivrognes arpentant les rues de Saint-Pierre de la Martinique. Ce Test fait appel à la Compétence de Comédie de chacun des hommes du groupe, ou bien plus simplement à la Compétence de Ruse du groupe.

TIR

Comme son nom l'indique, cette Compétence concerne l'utilisation des armes à feu, mais aussi des armes de jet, les volées de flèches des Indiens, etc. Un tir de mousqueterie bien ajusté peut décimer les rangs ennemis, mais le besoin de coordination entre les tireurs se révèle beaucoup plus important que lors d'un combat au corps à corps, car chaque balle touchant un homme déjà visé par un autre est perdue.

- **Système :** à moins que les adversaires ne puissent se jeter à l'abri, le Test de Tir est un Test simple, sans opposition (et donc mortel). En revanche, il faut 1 Tour de combat naval (voir « Le temps de l'action », plus bas), ou 5 Tours de combat, pour recharger les armes à feu.

NIVEAU DES COMPÉTENCES DE GROUPE

Le Niveau des Compétences de groupe est tout à fait comparable à celui des Compétences individuelles, c'est-à-dire :

- **0 :** Parfait profane
- **1 :** Novice
- **2 :** Apprenti
- **3 :** Professionnel
- **4 :** Expert
- **5 :** Maître
- **6 et + :** Légende vivante

À ce Niveau est associé un Modificateur de Compétence des matelots, égal au Niveau de Compétence -3, soit :

Compétence	Modif. de Comp. des matelots
0	-3
1	-2
2	-1
3	0
4	+1
5	+2
6	+3

Ce Modificateur entrera dans le calcul des chances de réussite des Actions de groupe (voir Tests d'Actions de groupe).

Enfin, sachez que – contrairement à un personnage normal – vous n'aurez pas à créer votre équipage en répartissant des points ici et là. **Seul un bon recrutement** vous permettra de vous assurer la collaboration de matelots compétents. Pour connaître la procédure, voyez la section « Gestion de l'équipage ».

TESTS D' ACTIONS DE GROUPE

Les Tests de Compétences de groupe fonctionnent sur le même principe que les Tests de Compétences individuelles, tels qu'ils ont été présentés (voir *Pavillon Noir- la Révolte* page 94) : une « Efficacité » (nombre de dés à lancer) et une « Facilité » (seuil déterminant la réussite) déterminent les chances de réussite d'une action. Ici, pour chaque Compétence de groupe, Efficacité et Facilité se calculent une fois pour toute, avant la partie, et sont notées sur la Fiche d'équipage. **Pour résoudre une Action de groupe, vous aurez juste à effectuer un unique Test, semblable en tout point à un Test de Compétence normal.**

Veillez bien cependant à garder à l'esprit la différence entre Compétences de groupe et Compétences de votre personnage. Si votre navire vire de bord, le maître de jeu vous demandera un Test de Manœuvre de groupe et non un Test de Pratique nautique (la Compétence de votre personnage). Cette dernière intervient pourtant, mais en tant que Compétence de commandement entrant dans le calcul de la Compétence de Manœuvre de groupe.

EFFICACITÉ

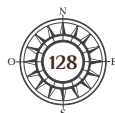
L'Efficacité de base est égale à la moyenne des Compétences des membres du commandement associées à cette compétence de groupe. En effet, des matelots connaissant parfaitement leur métier, mais mal dirigés,

se révéleraient d'une inefficacité totale : l'efficacité d'un tir de mousqueterie, par exemple, dépend fortement de l'assignation des cibles aux hommes. Un Modificateur d'Efficacité, le plus souvent dû à une Compétence complémentaire (voir *Pavillon Noir- la révolte* page 112), peut modifier l'Efficacité de base de l'action. Le tableau ci-dessous vous indique quelles sont les Compétences individuelles associées aux Compétences de groupe.

SI VOUS ÊTES PRIS PAR LE TEMPS (RÈGLES SIMPLIFIÉES)

Si vous ne disposez pas d'assez de temps pour calculer l'Efficacité d'un Test de groupe, utilisez simplement la Compétence la plus importante plutôt que d'effectuer une moyenne :

- **Artillerie** : Balistique (Canonnier)
- **Combat et Tir** : Meneur d'hommes (Capitaine)
- **Habilité (terriens)** : Meneur d'hommes (Commandant en chef)
- **Manoeuvre (marins)** : Connaissances nautiques (Second)
- **Recharge** : Recharge de pièces (Maître canonnier)
- **Subterfuge** : Discrétion (Quartier-maître)



Compétence de groupe	Efficacité de base	
Artillerie	Balistique (Capitaine) + Meneur d'hommes (Second) + Balistique (Canonnier) + Pointage de pièces (Maître canonnier)	/4
Combat et Tir	Meneur d'Hommes (Capitaine) + Tactique (Capitaine) + Meneur d'Hommes (Second) + Meneur d'Hommes (Canonnier)	/4
Habilité (terriens seulement)	Meneur d'hommes (Chef : capitaine, lieutenant, sergent, etc.)	
Manoeuvre (marins seulement)	Hydrographie (Capitaine) + Connaissances nautiques (Second) + Pratique nautique (Maître d'équipage) + Timonerie (Quartier-maître)	/4
Recharge	Meneur d'hommes (Canonnier) + Recharge de pièces (Maître canonnier) + Intimidation (Maître d'équipage) + Connaissances nautiques (Quartier-maître)	/4
Ruse	Meneur d'hommes (Capitaine) + Tactique (Second) + Vigilance (Canonnier) + Discrétion (Quartier-maître)	/4

Compétence de groupe	FACILITÉ DE BASE			
	Commandement (Valeurs de commandement)		Matelots (Modif. de Compétence de groupe)	
Artillerie	VC du Capitaine + VC du Second + VC du Canonnier + VC du Maître canonier	/4	+	Modif. de Canonnade
Combat	VC du Capitaine x2 + VC du Second + VC du Canonnier	/4	+	Modif. de Combat
Habilitété (terriens seulement)	VC du Chef (capitaine, lieutenant, sergent, etc.)		+	Modif. d'Habilitété
Manoeuvre (marins seulement)	VC du Capitaine + VC du Second + VC du Maître d'équipage + VC du Quartier-maître	/4	+	Modif. de Manoeuvre
Recharge	VC du Canonnier + VC du Maître canonier + VC du Maître d'équipage + VC du Quartier-maître	/4	+	Modif. de Recharge
Ruse	VC du Capitaine + VC du Second + VC du Canonnier + VC du Quartier-maître	/4	+	Modif. de Ruse
Tir	VC du Capitaine x2 + VC du Second + VC du Canonnier	/4	+	Modif. de Tir

FACILITÉ

La Facilité de base de l'Action est égale à la moyenne des Valeurs de commandement des officiers impliqués, modifiée par le Modificateur de Compétence de groupe des matelots dans cette Compétence spécifique (rappel : ce modificateur est égal au niveau de la Compétence -3). Ainsi, des matelots particulièrement doués sont beaucoup plus faciles à coordonner. Des Modificateurs de Difficulté, rendant compte des circonstances de l'action ou issus d'une Compétence utilisée en soutien (voir *Pavillon Noir-la Révolte* page 112), peuvent modifier la Facilité de base de l'action. Le tableau ci-dessous vous indique quelles sont les Compétences individuelles associées aux Compétences de groupe.

Exemple : l'Efficacité de base d'un Test de Manoeuvre de l'équipage du Pélican est égale à la moyenne de l'Hydrographie (5) du capitaine, des Connaissances nautiques (4) du second, de la Pratique nautique (4) du second et de la Timonerie (4) du quartier-maître, soit $(5+4+4+4)/4 = 4$. La Facilité de base est égale à la moyenne des Valeurs de commandement du capitaine (7), du second (6), du maître d'équipage (7) et du quartier-maître (8), soit $(7+6+7+8)/4 = 7$, plus le Modificateur de Manoeuvre des matelots (Compétence 4-3=+1). Les chances de succès en Manoeuvre du Pélican sont donc de $4 F (7 + 1) = 4 F 8$.

SI VOUS ÊTES PRIS PAR LE TEMPS (RÈGLES SIMPLIFIÉES)

Si vous ne disposez pas d'assez de temps pour calculer la Facilité d'un Test de groupe, utilisez simplement la Valeur de commandement la plus importante plutôt que d'effectuer une moyenne :

- **Artillerie** : VC du Canonnier + Modif. d'Artillerie des matelots
- **Combat** : VC du Capitaine + Modif. de Combat des matelots
- **Habilitété (terriens)** : VC du Chef + Modif. d'Habilitété des matelots
- **Manoeuvre (marins)** : VC du Second + Modif. de Manoeuvre des matelots
- **Recharge** : VC du Maître canonier + Modif. de Recharge des matelots
- **Ruse** : VC du Quartier-maître + Modif. de Ruse des matelots
- **Tir** : VC du Capitaine + Modif. de Tir des matelots

SYSTÈME D' ACTIONS DE GROUPE

LE TEMPS DE L' ACTION

Tout comme les Compétences individuelles, les Actions de groupe ont une durée variable. Pour simplifier, il n'existe que deux échelles de durée (échelle humaine et échelle du navire), qui sont précisées pour chaque type d'action.

- **Instantanées.** Il ne faut qu'une fraction de seconde pour qu'une vigie remarque un groupe qui s'approche.
- **Tour de combat (« TC », 12 secondes).** C'est le Tour de combat classique des règles d'actions individuelles de Pavillon Noir. Les actions les plus courantes à l'échelle de l'homme, comme le Combat de groupe ou la Ruse de groupe, utilisent le Tour de combat comme durée de base.
- **Tour de combat naval (« TCN », 2 minutes = 10 Tours de combat).** Les actions de groupe à l'échelle du navire, longues à réaliser, par exemple effectuer une manœuvre, tenter un abordage, recharger des pièces d'artillerie ou se placer de manière à pouvoir canonner l'adversaire, ont pour Unité de temps le « Tour de combat naval », soit deux minutes.

LE GROUPE ET LES PJ

Ne comptez pas les personnages-joueurs dans le nombre de personnes du groupe, car en plus de décider des actions de leur groupe, ils entreprendront des actions individuelles. Ainsi, un groupe de 120 personnes dont 5 PJ est considéré comme un groupe de 115 personnes, et les actions des PJ sont traitées séparément.

Exemple (« Sortie du port de Charlestown ») : pendant la prise du chebec par les pirates, les joueurs effectuent le Test de combat de leur groupe, qui compte 90 pirates, contre les 150 matelots du navire dont ils veulent s'emparer. Parmi les 90 pirates, on ne compte pas de Vercourt, Xabi, Ange ni N'Serengi.

INITIATIVE ET NOMBRE D' ACTIONS PAR TOUR

Lors d'un Tour de combat (ou de toute autre situation pressante), **les Actions de groupe ont pour Initiative la Valeur de commandement du capitaine** (ou à défaut du

commandant le plus gradé du groupe), et s'insèrent naturellement entre les actions individuelles des PJ et celles de leurs ennemis, comme de simples personnages. Les Actions de groupe peuvent aussi affecter directement les PJ. N'oubliez pas en effet que si le groupe essuie une canonnade ou un tir de mousqueterie, chaque PJ doit effectuer un Test de Chance (voir *Pavillon Noir-la Révolte* page 96) pour savoir s'il est touché.

Tout comme n'importe quel personnage, un groupe dispose de deux Actions de combat différentes (voir *Pavillon Noir-la Révolte* page 101). Si vous désirez ralentir le combat, vous pouvez utiliser la règle optionnelle décrite page 178.

Exemple (suite) : comme la Valeur de commandement de Francis de Vercourt est de 8, son équipage agit en même temps que Xabi (Adaptabilité 8), et avant les autres joueurs. Une fois le Test de combat de groupe et l'action de Xabi résolus, c'est donc au tour des PJ d'effectuer leurs propres actions.

TESTS D'OPPOSITION

Puisque les Tests d'Actions de groupe utilisent le même système que les Tests de Compétences individuelles, il est donc possible d'opposer deux Compétences (quel que soit leur type). Les Tests de groupe en opposition avec des Compétences de groupe ou des Compétences individuelles fonctionnent de la même manière que les Tests d'opposition classiques (voir *Pavillon Noir-la Révolte* page 96), à un petit détail près.

En effet, les résultats des Actions de groupe en opposition sont plus nuancés que les oppositions entre individus : si un vainqueur peut apparaître nettement entre deux individus, il est rare que tous les membres d'un groupe l'emportent sur tous les membres d'un autre. La Réussite du groupe vainqueur est toujours égale au nombre total de Succès obtenus, auxquels on retranche ceux de l'adversaire. Par contre, le groupe perdant obtient lui aussi une Réussite, **négative cette fois, et égale à l'opposé de la Réussite du groupe vainqueur.** Ainsi, si votre équipage obtient 3 Succès et vos ennemis un seul, la réussite de votre groupe est de +2, et celle de l'ennemi de -2.

Exemple : l'équipage de Francis de Vercourt est monté à l'abordage. Le maître de jeu demande un Test de Combat de groupe en opposition. Les chances de succès des pirates sont de 4F7, tandis que celles des marchands sont de 2F6. Les pirates obtiennent 3 Succès et les marchands un seul. La Réussite des pirates est de 3-1 = +2, tandis que celle des marchands est de 1-3 = -2.

MODIFICATEURS DE CIRCONSTANCES

Les Tests de Compétences de groupe peuvent subir les mêmes modificateurs que les Tests de Compétences individuelles. Vous trouverez page 170, des exemples de situations particulières et les modificateurs correspondants.

MODIFICATEUR DE RÉUSSITE (OPTIONNEL... OU PRESQUE !)

Les circonstances et l'objectif de l'Action de groupe peuvent rendre le Test particulièrement évident ou difficile. Par exemple, la traversée d'un ravin de quelques mètres est à la portée de tous, même si tous n'y arriveront pas. De même, viser la poupe fragile d'un navire est un moyen sûr de causer des dégâts importants, plutôt que de tirer sur l'épais bordé de l'entrepont. Dernier exemple, se débarrasser ou capturer un groupe d'adversaires désarmés est plus aisé que de s'attaquer à un groupe armé jusqu'aux dents. En bref, certaines cibles, certains objectifs apparaissent plus **accessibles** que d'autres.

Pour simuler cela, vous pouvez si vous le souhaitez utiliser un Modificateur de Réussite, **qui s'additionnera à la Marge de réussite du Test** (et donc, au nombre de Succès obtenus). Ce modificateur peut bien entendu être un malus ou un bonus, au choix. Dans le cas d'un Test en opposition, appliquez le modificateur après avoir comparé les Réussites.

Le Modificateur de Réussite est noté « +S », car il modifie les Succès. Notez qu'en cas d'Échec sur le Test, un Modificateur de Réussite de +1S apporte tout de même un Succès au groupe. En cas de Catastrophe, supprimez simplement les Succès automatiques, et utilisez le résultat de l'Échec simple. Cela vous permettra de moduler le

résultat indiqué par la Table des Actions numériques, en cas d'actions vraiment faciles à réaliser, ou alors de gérer plus finement les choses, afin « d'arrondir les angles ».

Il n'y a pas vraiment de règles précises, quant à l'usage de ces Modificateurs de Réussite. C'est à vous, MJ, de les gérer à votre guise, selon la situation, et d'être clairvoyant dans vos décisions tout en gardant à l'esprit que les effets sont ici bien plus importants que ceux des simples Modificateurs de Facilité ou d'Efficacité.

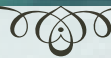
À titre d'exemple, vous trouverez dans la table suivante quelques cas où le recours aux Modificateurs de Réussite peut se justifier.

Une seule règle utilise de manière officielle, formelle et obligatoire cette option : l'effet de l'orientation de la cible sur les tirs d'artillerie (indiqués en gras dans le tableau). Lors de vos premières parties, contentez-vous de cela, jusqu'à l'assimilation de l'effet réel des Modificateurs de Réussite sur le jeu.

ACTIONS COMBINÉES

Il est également possible d'utiliser le système des Actions combinées (voir page 169) : Compétences nécessaires, de soutien, et complémentaires. Ici aussi, des Compétences de groupe peuvent collaborer entre elles ou avec des Compétences individuelles, indistinctement. Ainsi, les Compétences de Manœuvre et de Ruse de groupe peuvent être utilisées comme des Compétences complémentaires du Combat de groupe, tout comme l'Acrobatie et la Discrétion individuelles peuvent être utilisées en conjonction avec une Compétence d'arme blanche. De même, les Compétences de Manœuvre et de Ruse de groupe peuvent être nécessaires pour accomplir des manœuvres silencieuses ou se faire passer pour un équipage de la marine de guerre.

Modif.	Accessibilité de l'objectif	Exemples
+2S	Très accessible	Canonnade d'une cible qui montre nettement sa poupe. Combat contre un groupe d'adversaires endormis. Traversée d'une ravine (3m).
+1S	Accessible	Canonnade d'une cible qui montre nettement sa proue. Combat contre un groupe d'adversaires en fuite. Traversée d'un ravin (4-5m).
+0S	Normal	Canonnade d'une cible qui montre son flanc. Traversée d'un ravin (6m).
-1S	Peu accessible	Canonnade d'une batterie côtière au sol. Combat à l'abordage d'un navire ayant dressé ses filets d'abordage (jusqu'à ce que les filets soient coupés). Traversée d'un ravin (7 à 8m).
-2S	Pas accessible	Canonnade d'une batterie côtière en surplomb. Combat à mains nues contre un groupe d'adversaires bien armés. Traversée d'un ravin (9 ou 10m).



Les collaborations entre Compétences de groupe et Compétences individuelles se limitent au soutien apporté par certaines Compétences individuelles des membres essentiels aux Compétences de groupe.

Exemple : nos pirates passent à l'abordage en tombant par grappes des vergues de leur navire. La Compétence de Manœuvre de groupe peut ainsi être utilisée comme une Compétence complémentaire de celle de Combat.

EXEMPLES DE COMPÉTENCES DE GROUPE

Voici quelques exemples de Compétences typiques, pour des groupes que les personnages-joueurs pourront rencontrer au fil de leurs aventures. Si vous voulez jouer rapidement, voici un équipage de pirates ainsi qu'un na-

vire tout prêt ! Nous vous laissons le soin d'en étoffer les personnalités importantes selon les impératifs de votre campagne. Vous trouverez aussi dans le tableau l'équipage type d'un navire marchand.

Les Compétences de groupe indiquées prennent en compte tous les facteurs inhérents aux Compétences de commandement et aux Valeurs de commandement des officiers, ainsi qu'aux Compétences des matelots. Elles sont donc utilisables telles quelles. Un bonus est parfois indiqué entre parenthèses (+2 par exemple) : cela correspond à un Modificateur de Difficulté issu des circonstances spéciales dont profite tel ou tel groupe (rappelées en bas du tableau).





EXEMPLES DE CHANCES DE RÉUSSITE POUR QUELQUES GROUPES TYPES

Groupe \ Action	Manoeuvre \ Habileté	Artillerie	Recharge	Combat	Tir	Ruse
Boucaniers	2 F 4	1 F 4	1 F 4	3 F 7	4 F 8	4 F 7
Cadets	1 F 2	1 F 4	1 F 4	4 F 6	3 F 6	3 F 7
Flibustiers : Mauvais	2 F 6	2 F 4	2 F 4	2 F 6	3 F 7	2 F 6
Flibustiers	3 F 6	3 F 7	3 F 6	3 F 7	4 F 7	3 F 7
Flibustiers : Excellents	3 F 6	3 F 7	3 F 6	4 F 7	4 F 8	4 F 7
Flibustiers : Élite	4 F 6	4 F 7	3 F 7	4 F 7	5 F 8	4 F 8
Garnison de fort	1 F 2	3 F 6 (+2)*	3 F 7	2 F 4	3 F 6	1 F 4
Garnison de fort : Élite	2 F 4	4 F 6 (+2)*	4 F 8	3 F 6	4 F 7	3 F 6
Hommes de Mains	1 F 2	1 F 2	1 F 2	3 F 7	1 F 4	3 F 7
Indiens (pacifiques), en terrain découvert	3 F 7	1 F 2	1 F 2	2 F 4	2 F 6	3 F 7
Indiens (pacifiques), en forêt	1 F 2	1 F 2	1 F 2	3 F 7	3 F 7	4 F 7
Indiens (tribu guerrière), en terrain découvert	4 F 6	1 F 2	1 F 2	3 F 6	3 F 6	4 F 6
Indiens (tribu guerrière), en forêt	1 F 2	1 F 2	1 F 2	4 F 6	4 F 7	4 F 8
Marchand : Mauvais	2 F 4	1 F 2	1 F 2	1 F 2	1 F 2	1 F 4
Marchand	3 F 6	2 F 4	1 F 4	2 F 4	1 F 2	2 F 6
Marchand : Excellent	4 F 6	2 F 5	2 F 4	2 F 5	2 F 4	2 F 6
Marchand : Élite	4 F 6	2 F 6	2 F 4	3 F 6	2 F 6	3 F 6
Milice	1 F 2	2 F 4	1 F 4	2 F 6	2 F 4	2 F 6
Mousquetaires	1 F 2	2 F 4	2 F 4	3 F 7	4 F 6	2 F 6
Mousquetaires du Cardinal	1 F 2	3 F 7	3 F 6	4 F 7	4 F 8	3 F 7
Pirate : Mauvais	2 F 6	1 F 4	1 F 2	2 F 6	1 F 4	2 F 4
Pirate	3 F 7	3 F 7	3 F 6	3 F 7	1 F 4	3 F 6
Pirate : Excellent	4 F 7	5 F 8	4 F 6	4 F 7	2 F 6	4 F 6
Pirate : Élite	5 F 8	5 F 8	4 F 7	5 F 8	3 F 7	4 F 8
Régiment d'artillerie	4 F 6	4 F 6	4 F 6	2 F 6	2 F 4	1 F 4
Régiment de cavalerie	1 F 2	2 F 6	2 F 4	4 F 6 (+1)**	1 F 4	2 F 6
Royale : Mauvais	2 F 4	2 F 4	1 F 4	2 F 5	2 F 4	1 F 2
Royale	3 F 6	3 F 6	3 F 7	3 F 6	3 F 7	2 F 4
Royale : Excellent	4 F 6	4 F 7	4 F 7	4 F 6	4 F 7	3 F 5
Royale : Élite	4 F 8	5 F 8	4 F 6	4 F 7	4 F 7	3 F 6

* Batterie terrestre fixe (visée plus facile)

** Soldats à cheval



Tables d'Actions de groupe

Les règles d'Actions de groupe reposent sur l'utilisation de deux tables, qui vous permettront de gérer rapidement et précisément tous les cas qui pourront se présenter à vous. Voici le moyen de les utiliser.

ACTIONS NUMÉRIQUES

Toutes les Actions dont le résultat se mesure en dégâts, en pertes, en nombre d'hommes ayant réussi une action sont des « Actions numériques ».

TABLE DES MESURES ET DES VALEURS

La Table des Actions numériques, ou Table des Mesures et des Valeurs vous évite de faire de savants calculs pour ajouter, retrancher, multiplier ou diviser des nombres pouvant dépasser 1000. En effet, lors d'un abordage entre deux vaisseaux de ligne, ce sont plus de mille hommes d'équipage qui se battent au total, et les dégâts infligés par une bordée d'un trois-ponts équipé de pièces de trente-six sont 600 fois plus élevés que ceux infligés par une pièce de 6... Cette table vous évite donc ces calculs, mais elle vous permet aussi de gérer finement les résultats d'une Action numérique. Vous saurez donc, d'un seul coup d'œil, combien d'hommes tombent sous une grêle de plomb jaillissant de 150 mousquets.

Venons-en donc au fait. Cette table vous permet de transformer des mesures du monde réel en valeurs appartenant au monde des règles de jeu. La ligne des Mesures correspond au monde dans lequel évoluent les personnages, à la description, alors que les Valeurs (précédées par le signe + ou -) appartiennent au domaine du jeu, aux règles.

Voici quelques exemples :

Mesures	Valeurs
Points de Structure	Valeur de dégâts
Points de dégâts	Valeur de pertes
Nombre d'hommes	Réussite
Nombre de canons	
Calibre	

Il apparaît donc essentiel de définir des Mesures de référence :

- **Une pièce de 6 livres** pour les dégâts d'artillerie (la Mesure correspondante est donc égale à Calibre/6).
- **Un homme correctement armé** (pistolet, mousquet, sabre, dague) pour les combats.
- **Un homme** pour savoir combien d'hommes réussissent une action.

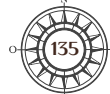
Voici le secret de l'efficacité et des propriétés miraculeuses de cette table : multiplier des Mesures entre elles revient à additionner les Valeurs correspondantes.

Dans les exemples d'Actions de groupe, nous vous demanderons souvent de multiplier deux Mesures entre elles. Plutôt que de le faire explicitement, contentez-vous d'additionner les Valeurs correspondantes. Dans le même ordre d'esprit, multiplier les Mesures par 10 revient à ajouter +10 à la Valeur (ou à descendre d'une ligne dans la table). À l'inverse, diviser une Mesure par 10 revient à retrancher 10 à sa Valeur ou à remonter d'une ligne sur la table. Simple et efficace (si, si, promis !). En revanche, lorsque vous devez ajouter deux Mesures, vous ne pouvez pas passer par les Valeurs correspondantes.

TABLE DES MESURES ET DES VALEURS

Mesure	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valeur	- 20	-19	- 18	- 17	- 16	- 15	- 14	- 13	- 12	- 11
Mesure	1/10	1/8	1/7	1/5	1/4	1/3	2/5	1/2	3/5	4/5
Valeur	- 10	- 9	- 8	- 7	- 6	- 5	- 4	- 3	- 2	- 1
Mesure	1	1,25	1,5	2	2,5	3	4	5	6	8
Valeur	+0	+1	+2	+3	+4	+5	+6	+7	+8	+9
Mesure	10	12,5	15	20	25	30	40	50	60	80
Valeur	+10	+11	+12	+13	+14	+15	+16	+17	+18	+19
Mesure	100	125	150	200	250	300	400	500	600	800
Valeur	+20	+21	+22	+23	+24	+25	+26	+27	+28	+29





UTILISATION DE LA TABLE

La procédure d'utilisation de la table est la suivante :

- Effectuer le Test de Compétence de groupe adéquat.
- Remonter d'une ligne (Valeur - 10).
- Se décaler de **deux colonnes** vers la droite par Succès (ou vers la gauche par Succès négatif), en comptant l'éventuel Modificateur de Réussite.
- Lire la mesure correspondante.

En cas d'Échec, on ne prend en compte que le résultat de base (celui que l'on obtient quand on remonte d'une ligne dans le tableau). Si le Test se solde par une Catastrophe, tout le monde échoue...

Compliqué ? Pas vraiment, même si un peu d'entraînement est nécessaire. Une action de groupe est résolue en déplaçant son doigt sur la table plutôt qu'en faisant de savants calculs. Le principe de base de cette table est le suivant : lorsqu'un groupe réussit une Action, il obtient tout d'abord un résultat de base (« Remonter d'une ligne »). Ce résultat est ensuite modifié par le nombre de Succès obtenus (« Se décaler de deux colonnes vers la droite par Succès obtenu »). Au départ, même si vous n'êtes pas très à l'aise, contentez-vous d'appliquer la procédure ci-dessus à la lettre. Avec un peu d'expérience, vous appréhendez plus facilement le fonctionnement des choses.

Pour vous aider à visualiser le fonctionnement de la table à partir de situations concrètes, voici quelques exemples :

Exemple 1 : nos pirates courent ventre à terre sur Saint-Vincent, poursuivis par des Caraïbes furieux. Ils ne remarquent que trop tard la falaise qui se trouve devant eux, et, emportés par leur élan, tombent dans le vide. Les 30 pirates tentent de se raccrocher à des branches pour éviter la chute.

Renaud demande un Test de Manœuvre Difficile. Les pirates obtiennent 3 Succès :

- 1) Renaud cherche « 30 » hommes dans la table numérique.
- 2) Il remonte d'une ligne et tombe sur la mesure 3 (ce qui correspond au résultat de base de l'action).
- 3) Il se décale de deux colonnes vers la droite par succès, c'est-à-dire trois fois, pour tomber sur la Mesure « 12,5 ».
- 4) Il ne reste plus qu'à interpréter le résultat : seulement 12 hommes parviennent à s'accrocher aux branches. Un homme de plus est suspendu à bout de bras au bout d'une corniche, mais ne va pas tenir très longtemps dans cette position inconfortable !

Exemple 1 bis : dans l'exemple 1, ci-dessus, le maître de jeu s'est contenté de demander un Test de Manœuvre simple. Les pirates devaient en effet éviter la chute au bas d'une

falaise, et seuls 13 d'entre eux (ou presque) en ont réchappé, sur 30. Ce Test aurait toutefois très bien pu se voir accorder un Modificateur de Réussite de +1S ou +2S, si le MJ avait décidé qu'en fait de falaise à pic, il ne s'agissait que d'un simple ravin, moins large. Ainsi, avec 1 Succès automatique (on se décale de deux cases supplémentaires vers la droite, à partir de la Mesure « 12,5 »), 20 hommes auraient pu réussir l'action.

Exemple 2 : en plein combat naval contre une frégate, le Pélican fait feu des 6 pièces de 18 de sa bordée tribord, chargée à boulets. Les dégâts potentiels du Pélican sont de $3 \times (9/6) + 4 \times (6/6) = 8,5$, ce qui correspond à une valeur de +10 et figure de toute façon sur la fiche du navire des pirates.

Théo effectue le Test de Canonnade pour son équipage et obtient 4 Succès, ce qui est suffisant pour toucher la frégate :

- 1) Il lance le dé de localisation et obtient 4 : les boulets du Pélican touchent l'entrepont de la frégate. Comme celle-ci montre son côté bâbord, c'est ce côté qui sera endommagé.
- 2) Renaud trouve dans la table la Mesure 10, juste supérieure aux dégâts de la bordée.
- 3) Il remonte d'une ligne et trouve la Mesure 1.
- 4) Il se décale de deux colonnes vers la droite par Succès et trouve la Mesure 6.
- 5) La bordée de boulets inflige donc 6 points de dégâts dans l'entrepont bâbord de la frégate. Six marins de la frégate sont fauchés par les boulets ou les éclats de bois. Ces 6 points de dégâts, sur les 50 Points de Structure que compte l'entrepont de la frégate, ne sont pas suffisants pour lui infliger ne serait-ce que des dommages légers.

Exemple 3 : le Pélican, portant un équipage de 50 matelots, est cette fois attaqué par une frégate, quelque part entre les Îles Vierges. La frégate aborde le navire, et 200 soldats submergent les pirates. Ceux-ci se regroupent pour former un demi-cercle, barrant l'accès au château arrière du Pélican. Devant cette manœuvre tactique défensive, les soldats ne peuvent combattre qu'à un contre deux. 100 soldats seulement peuvent donc combattre contre les 50 pirates. À l'issue du Test d'opposition entre les Compétences de Combat des deux groupes, Kéwin, l'un des joueurs, obtient 4 Succès pour les pirates et Renaud, le maître de jeu, 2 Succès pour les soldats. La Réussite des pirates est de +2, contre -2 pour leurs adversaires. Les « Réussites négatives » doivent en effet être également prises en compte lors des combats de masse.

Commençons par les pertes infligées aux soldats par les pirates :

- 1) Renaud repère 50 sur la table.
- 2) Il remonte d'une ligne et tombe sur la Mesure 5.
- 3) Il se décale de deux colonnes vers la droite par Succès, c'est-à-dire deux fois, et tombe sur la Mesure 12,5.

4) Les soldats perdent 12 hommes et l'un d'entre eux est sérieusement blessé.

Occupons-nous maintenant des pertes infligées aux pirates par les soldats.

- 1) Renaud repère 100 sur la table.
- 2) Il remonte d'une ligne et tombe sur la Mesure 10.
- 3) Il se décale de deux colonnes vers la gauche par Succès négatif, c'est-à-dire deux fois, et tombe sur la Mesure 4.
- 4) Les pirates perdent 4 hommes.

Notez que ces exemples font appel à des notions qui seront développées plus loin (les Caractéristiques des navires, par exemple : dégâts potentiels, Points de Structure, etc.). Vous aurez le temps d'y revenir plus tard, pour l'instant, il s'agit juste d'illustrer les principes d'utilisation de la Table des Mesures et des Valeurs.

Même si vous êtes un peu perdu devant ce tableau, pas de panique : dans la section suivante, vous trouverez un grand nombre d'exemples de référence, qui couvrent la plupart des cas que vous pourrez rencontrer. Pour certains des cas les plus courants, même, comme les tirs d'artillerie et les combats entre groupes, nous vous rappellerons même la procédure à suivre, étape par étape. À partir de ces exemples, vous pourrez à votre tour élaborer vos propres situations sans problème.

CAS PARTICULIERS

Si la Mesure que vous recherchez tombe entre deux Mesures de la table (exemple : « 43 hommes »), prenez la Mesure tout juste supérieure (ici : 50). La table couvre seulement des Mesures situées entre 1/10 et 800. De toute façon, peu de Mesures du jeu seront plus petites

que 1/10 ou plus grandes que 800, mais le cas échéant, vous pouvez toujours faire entrer dans la table des Mesures trop grandes ou trop petites en les divisant par 10, puis en ajoutant 10 à la valeur lue dans la table, ou l'inverse.

Réussite du perdant en cas de Test d'opposition.

Comme vous l'avez vu plus haut, la Réussite du perdant est égale à l'opposé de celle du gagnant, et le perdant inflige tout de même des pertes. Calculez la Mesure liée à la Réussite des deux camps, en sachant que pour les perdants, plutôt que de vous décaler de deux colonnes vers la droite par Succès, décalez-vous vers la gauche de deux colonnes par point de réussite négative.

Dans le cas du tir au canon, un équipage qui obtient un Échec sur le Test de canonnade n'inflige pas de dégâts à son adversaire, quels que soient ses dégâts potentiels ou son Modificateur de Réussite.

ACTIONS NON NUMÉRIQUES

TABLE DES ACTIONS NON NUMÉRIQUES

Les actions dont le résultat ne dépend pas directement du nombre de personnes composant ce groupe sont appelées « Actions non numériques ». Ici, le résultat du Test ne détermine pas le nombre de personnes ayant réussi l'action, mais plutôt la durée que prend l'accomplissement de l'action ou l'étendue temporelle de ses effets, le tout compté en « Unités de temps » (UT) ; il peut aussi déterminer un bonus d'Efficacité ou de Facilité pour une action future, etc. Cette table vous indique directement le résultat de l'Action de groupe, selon l'issue du Test et la situation en cours.

TABLE DES ACTIONS NON NUMÉRIQUES

Action	Réussite/Nombre de Succès							
	Catastrophe	Échec	1	2	3	4	6	8
Durée (TC, TCN, h, j, sem, mois) :								
- Action longue	8	7	6	5	4	3	2	1
- Action courte	5	4	3	2	1	1	(-1 UT)	(-1 UT)
- Effets	0	(-1 UT)	1	2	3	4	6	(+1 UT)
Gros temps	Avarie grave	Avarie sérieuse	Avarie légère	-	-	-	-	-
Action avec Compétence complémentaire (Effic.)	Catastrophe	Échec	+1D	+2D	+3D	+4D	+4D	+4D
Action avec Compétence de soutien (Facil.)	-4	+0	+1	+2	+3	+4	+4	+4

CHOIX DES UNITÉS DE TEMPS

Vous noterez qu'aucune Unité de temps n'est indiquée pour les durées des Actions « longues » et « courtes » (voir plus bas), ni pour la durée des « effets » d'une Action. Les unités utilisées sont : TC (Tour de combat), TCN (Tour de combat naval), heure, jour, semaine, mois. **Il revient au maître de jeu de déterminer quelle Unité de temps est la mieux appropriée, en fonction de l'action en cours.** Ainsi, quelles que soient les compétences d'un charpentier, il reste humain, et ne peut réparer en quelques secondes un navire entier ! Il est donc inconcevable de choisir le Tour de combat comme unité de base... Voici quelques indications pour vous aider à choisir ces unités :

Action longue ou action courte ? La distinction entre « Actions courtes » et « Actions longues » vous permet d'affiner votre appréciation de la situation. Si cela vous ennuie, choisissez toujours la durée des actions longues. Cette distinction se justifie toutefois. Par exemple, virer de bord sur un sloop est nettement plus court que recharger des canons ou appareiller, tout en restant dans le même ordre de grandeur (action à l'échelle du navire).

Quelle Unité de temps choisir pour les Actions longues ou courtes ? L'unité dépend tout simplement de l'objectif et de l'échelle de l'action :

- **Manœuvre à l'échelle humaine** (enfiler les costumes de soldats morts ou ligoter des prisonniers) : l'unité est le Tour de combat (TC).
- **Manœuvre à l'échelle d'un navire** (virer de bord, appareiller, jeter l'ancre, diminuer la quantité de toile, recharger les canons, effectuer des réparations de fortune) : l'unité est le Tour de combat naval (TCN), qui dure deux minutes.
- **Modification à l'échelle humaine** (constituer des groupes de combat, organiser un plan de bataille, confectionner rapidement des uniformes de soldats, soigner les blessés, recruter dans une taverne) : l'unité est l'heure.
- **Modification mineure à l'échelle d'un navire** (maquiller le navire, effectuer des réparations légères sur un navire ou un fortin), l'échelle est le jour.
- **Modification majeure à l'échelle d'un navire** (réparation d'un état critique, radoub) : l'échelle est la semaine.
- **Création à l'échelle humaine** (créer de toutes pièces un costume de soldat, fabriquer des armes ou des canons, artisanat) : l'échelle est la semaine.
- **Création à l'échelle d'un navire** (construire un navire) : l'échelle est le mois.

Et pour l'unité de durée des effets ? L'unité à choisir dépend complètement de l'appréciation du maître

de jeu. Par exemple, pour des pirates essayant de se faire passer pour des soldats, l'unité de durée peut être le jour s'ils sont extrêmement loin, ou s'ils ont reçu un entraînement et portent des uniformes parfaits. Il faudra par contre compter en heures si leurs uniformes ont des petits défauts, en Tours de combat naval s'ils portent des uniformes de piètre qualité mais sont assez loin, voire en Tours de combat si, en plus, ils sont près de l'adversaire qu'ils veulent tromper. Évidemment, si jamais un officier pointilleux décide de faire une inspection, leur subterfuge ne peut pas tenir une seconde...

Peut-on prendre son temps pour parfaire son travail ?

Il est toujours possible d'améliorer son œuvre ; la durée de l'action augmente alors d'une échelle. En contrepartie, soit le maître de jeu vous accorde un bonus pour votre jet, soit la durée des effets est, elle aussi, augmentée d'une échelle.

Que signifie « -1 UT » et « +1 UT » dans le tableau ?

« -1 UT » indique tout simplement que le résultat de l'action fait appel à l'unité de durée juste inférieure à celle qui avait été choisie, et « +1 UT » qu'il s'agit au contraire de l'unité de durée supérieure. Si vous obtenez de tels résultats, relancez un dé, dont le type dépendra de la nouvelle Unité de temps (D10 pour les unités TC, TCN, heure et mois, D6 pour l'unité jour et D6/2 pour l'unité semaine), qui vous indiquera la durée finale de l'action, avec cette nouvelle unité.

Exemple 1 : le Pélican vire de bord, ce qui est une Action non numérique courte. Kéwin effectue pour le groupe un jet de Manœuvre, avec pour Modificateurs la Manœuvrabilité du navire, la Voilure et la Force du vent. Il obtient 3 Succès, ce qui correspond à 1 Unité de temps. Comme le virement de bord est une manœuvre à l'échelle du navire, cette Unité de temps est le Tour de combat naval. Le navire met donc un Tour de combat naval à virer de bord, soit deux minutes.

Exemple 2 : le petit groupe des PJ essaie de se rapprocher sans bruit d'un camp de soldats, afin de les surprendre. Il leur faut 3 Tours de combat pour arriver au corps à corps. Le déplacement silencieux est une Action non numérique, et la table en indique la durée (autrement dit, la durée au bout de laquelle un nouveau Test de Ruse devra être retenté). L'Unité de temps du déplacement silencieux est le Tour de combat. Laurent effectue pour son équipage un Test de Ruse de groupe, opposé à la Vigilance de la vigie de garde. Il obtient 2 Succès de plus que le soldat. Les pirates ont donc pu avancer pendant 2 Tours sans encombre. Une fois cette durée écoulée, ils ne sont plus qu'à 10 mètres du campement, mais doivent recommencer le Test d'opposition. Cette fois-ci, la vigie est victorieuse. Les pirates sont repérés !

Exemple 3 : un grain se rapproche à grande vitesse. Le capitaine de Vercourt a obtenu 1 Succès sur son Test d'Hydrographie pour le repérer. Le vent monte donc violemment avant que les marins du Pélican n'aient le temps de réduire la toile. Le Pélican est maintenant Sur-toilé, et le vent est Frais. Ils doivent effectuer un Test de Manœuvre pour « Réduire la toile », ainsi qu'un Test de Manœuvre de « Tenue dans le gros temps ». Ils subissent le malus de -2 du fait de leur excès de toile, de -1 du fait de la force du vent, mais bénéficient du +1 apporté par le Test d'Hydrographie de de Vercourt et de +1 dû à la bonne Manœuvrabilité du Pélican. Leurs chances de réussite initiales de 3F7 passent donc à 3F6. Ils obtiennent 2 Succès sur le Test de réduction de toile. Celle-ci, qui est une Action courte non numérique ayant pour Unité de temps le Tour de combat naval, dure donc 1 TCN. Ils effectuent ensuite leur Test de gros temps

avec les mêmes modificateurs et n'obtiennent qu'un seul Succès. Ils souffrent donc d'une Avarie sérieuse. Renaud jette un D6 et consulte les exemples donnés avec la description de la Tenue dans le gros temps : « Une vergue est arrachée » ! Elle s'effondre sur le pont en déchirant les voiles sur son passage et en broyant les membres des malheureux se trouvant dessous...

Encore une fois, ces exemples font appel à des notions qui seront explicitées plus loin dans ce livre, il ne s'agit que d'illustrations concrètes des différentes utilisations de la table des Actions non numériques. Vous trouverez dans la section suivante un grand nombre d'exemples, qui vous permettront de gérer la plupart des situations courantes.



Exemples d'Actions de groupe

Tous les éléments qui suivent doivent être pris pour ce qu'ils sont : des exemples. Ils couvrent de façon assez exhaustive tous les cas qui pourraient se présenter, mais introduisent peu de règles supplémentaires. Nous vous invitons à les lire pour vous faire une idée de la façon de traiter les problèmes, mais une fois la partie commencée, **n'hésitez pas à improviser**. Parcourir ces exemples en cours de partie pour trouver celui qui vous convient ralentirait le jeu.

Pour chaque exemple, vous sont donnés :

- **La Compétence de groupe ou de membre essentiel** pour laquelle vous ferez un Test, avec, le cas échéant, la Compétence avec laquelle elle est en opposition.
- **Le type d'action** : numérique ou non numérique.
- **Pour les Actions numériques** :
 - La Mesure de départ et le moyen de la calculer.
 - Un éventuel Modificateur de Réussite, si nécessaire.
 - Ce que représente la Mesure d'arrivée : les effets.
 - Les Modificateurs de circonstance.
- **Pour les Actions non-numériques** :
 - La ligne de la table à considérer.
 - Éventuellement, l'Unité de temps adaptée à l'Action.
 - Les effets.
 - Les Modificateurs de circonstance.
- **Une description, avec parfois différentes variations.**

ARTILLERIE

CANONNADE

Action numérique. Test de Canonnade. Valeur : valeur de dégâts de la batterie. Modificateur de Réussite : +0S (la cible montre son flanc), +1S (la cible montre sa proue), +2S (la cible montre sa poupe). Localisation : un D6. Malus : portée, taille de la cible, fumée, mer agitée.

Le pointage des pièces est effectué lors de la recharge des pièces et peut être réajusté par la suite, mais il précède le tir de près d'une minute.

Avant le tir :

- **Ligne de tir.** Les pièces de chasse tirent vers l'avant du navire, les pièces de fuite vers l'arrière, la bordée bâbord vers la gauche du navire et la bordée tribord vers la droite du navire. L'orientation des canons étant peu réglable, la cible doit se trouver dans la ligne de tir de la batterie.

- **Munitions.** Les munitions tirées sont évidemment celles qui ont été choisies lors de la recharge. Bien qu'il soit possible de recharger deux batteries avec des munitions différentes, tous les canons d'une même batterie sont rechargés à l'identique.
- **Malus de distance.** Chaque segment complet de portée (cf. Portée d'une batterie d'artillerie page 198) séparant les canons de leur cible inflige un malus de Facilité de -1. Optionnel : si le navire a tiré moins de 5 Tours auparavant et que le vent rabat la fumée vers lui, le tir est Difficile. Si la mer est vraiment agitée, le tir est aussi Difficile.
- **Modificateur de difficulté dû à la taille.** Il est bien plus difficile de faire feu sur un frêle esquif que sur un trois-ponts. Selon la catégorie de taille de sa cible, une batterie de canons subit un Modificateur de difficulté à son tir.

Catégorie	Modif. Tir
Chaloupe	Très difficile (-3)
Sloop	Difficile (-2)
Goélette	Assez difficile (-1)
Frégate	Normal (+0)
Deux-ponts	Assez facile (+1)
Trois-ponts	Facile (+2)

Le tir :

- **Test de Canonnade.** Effectuez le Test de Canonnade : en cas d'échec, aucun boulet ne touche, pas la peine d'aller plus loin.
- **Effet de l'orientation de la cible sur les dommages.** Lorsque le navire adverse présente franchement sa poupe ou sa proue, le tir bénéficie d'un fort avantage, car un tir trop haut a la possibilité de toucher une partie plus éloignée du navire plutôt que de finir dans l'eau.

Effet de l'orientation de la cible sur les dommages

La cible montre nettement sa proue	+1S
La cible montre nettement son flanc	+0S
La cible montre nettement sa poupe	+2S

- **Localisation.** Lancez un D6 pour connaître la Localisation touchée dans la partie du navire correspondant à votre type de munition. Si votre adversaire vous présente sa poupe, retranchez entre 1 et 4 au résultat du dé, avec un minimum final de 1. S'il vous présente sa proue, ajoutez entre 1 et 4 au résultat du dé, avec un maximum final de 6. Tout dépend de l'orientation du

CALIBRE DES CANONS ET ÉPAISSEUR DE BORDÉ (RÈGLE OPTIONNELLE RÉALISTE)

La décroissance de puissance de pénétration avec la distance est déjà prise en compte dans Pavillon Noir dans la Valeur de dégâts correspondant aux différents calibres de boulet et dans le malus de portée donné au Test de Canonnade – ce malus incluant la perte de pénétration et la difficulté à toucher un navire situé loin. Néanmoins, certains boulets ne pourront jamais infliger de dommages à des navires aux murailles trop épaisses, d'où la règle suivante : Un navire ne peut infliger de dommages à un navire de plus de trois catégories de taille au-dessus de la sienne, sa propre catégorie étant diminuée s'il n'est pas Armé pour la guerre (Armé pour la course : -1, Armé pour le commerce et la défense : -2) ou s'il n'est pas un navire de la Compagnie des Indes. Tirer sur la poupe ennemie permet d'élever cette limite d'une catégorie, et tirer sur un navire non-Armé pour la guerre permet encore d'augmenter cette limite d'une catégorie. La distance de la cible modifie également cette limite. Vous n'avez à vous soucier de cette règle que dans le cas où le navire qui tire est à la fois plus petit, moins armé que son adversaire et séparé de celui-ci par une grande distance.

En résumé, si la catégorie de taille de la cible est supérieure à la catégorie de taille suivante, elle ne peut pas être endommagée par les boulets tirés :

Catégorie de taille du navire tirant + 3

- 1 (si le navire tirant est Armé pour la course)

- 2 (si le navire tirant est Armé pour le commerce ou le commerce et la défense)

+ 1 (pour un tir en poupe)

+ 1 (si la cible n'est pas Armée pour la guerre ou de la Compagnie des Indes)

+ Malus de distance

Exemple : le Pélican, de catégorie de taille Goélette, est armé pour la course et fait feu sur la Rosa, flûte (catégorie Frégate) armée pour le commerce à 700m. A cette distance, le Pélican peut endommager un navire d'une catégorie de taille au plus égale à Goélette + 3 -1 (le Pélican est armé pour la course) +1 (la Rosa n'est pas armée pour la guerre) -2 (Malus de distance) = Goélette +1 = Frégate. Le Pélican peut endommager la flûte, mais pas un navire plus gros ou mieux armé.

navire ciblé et finalement de l'appréciation du maître de jeu : un peu (-1 ou +1), nettement (-2 ou +2), très (-3 ou +3), etc.

Munition	Nombre de mâts	d6	Boulet ramé
Boulet	1	1- à 6+	Grand mât
Ramé	2	1- à 3	Artimon
		4 à 6+	Misaine
	3	1- à 2	Artimon
		3 à 4	Grand mât
		5 à 6+	Misaine
Boulets,	-	1- à 2	Poupe
Boulets rouges		3 à 4	Entrepont
		5 à 6+	Proue
Mitraille	-	1-à 6+	Hommes

Pertes et dégâts :

- **Dégâts (navire).** Trouvez dans la table la valeur de dégâts de la batterie (ou de pertes dans le cas de la mitraille, qui n'endommage pas le navire). Remontez d'une ligne et décalez-vous de deux colonnes vers la droite par Succès obtenu et par point de Modificateur de Réussite. La Mesure correspondante donne le nombre de Points de Structure perdus (0 dans le cas de la mitraille, qui ne touche que les hommes) par l'adversaire dans la Localisation touchée.
- **Dégâts critiques.** Si l'état de la Localisation devient critique ou pire, voyez les États critiques ci-après.
- **Pertes dans l'équipage.** La mesure trouvée précédemment indique aussi le nombre de pertes subies par l'adversaire. Ces hommes sont blessés et mourront s'ils ne sont pas soignés.
- **Pertes chez les PJ.** Demandez à chaque joueur du navire touché un Test de Chance, soutenu par un Test d'Esquive (Adaptabilité) si le tir est à mitraille et que le branle-bas de combat a été fait. Les chances de base d'être épargné sont égales au pourcentage de leurs hommes épargnés par le tir, divisé par 10. Ajoutez la Réussite de l'éventuel Test d'Esquive aux chances d'être épargné. En cas d'échec, les dégâts sont de :

Boulets ou boulets ramés : 1D6+2.

Mitraille : 1D6+1 sur deux Localisations au hasard.

Exemple : le Pélican essuie une bordée d'un navire de guerre, le HMS Onslow...

Ligne de tir : en effet, il se trouve dans la ligne de tir des canons de bordée de celui-ci, dans le travers, c'est-à-dire à 90° de la direction du navire de guerre.

Munitions : le navire de guerre avait rechargé ses pièces avec des boulets, qui sont destinés à ravager la coque et les canons du Pélican.

Malus de tir : le Pélican se trouve à 400 mètres de HMS Onslow, soit plus d'un segment de portée (300m pour des pièces de 18) des canons. Les artilleurs de l'Onslow subissent donc un malus de -1 à leur Test de Canonnade. Leurs chances de succès passent de 3F6 à 3F5.

Test de Canonnade : lors du Test de Canonnade, Renaud obtient 2 Succès pour les artilleurs du navire de guerre, ce qui est suffisant pour toucher le Pélican.

Localisation : le Pélican montrait légèrement son avant, conférant au Test de Localisation un Modificateur de +1. Renaud jette un D6 et obtient 3 (résultat du dé) + 1 (Modificateur de localisation) = 4. Les boulets touchent donc la proue du Pélican, qui est une goélette et donc a deux mâts.

Table des Actions numériques : avec 4 pièces de 9 livres et 10 pièces de 6 livres en bordée, le HMS Onslow dispose d'une Valeur de dégâts de +13 (comme cela est indiqué sur la fiche du navire). Renaud trouve la valeur +13, remonte d'une ligne (Valeur +3) et se décale de deux colonnes par Succès, soit trois fois deux colonnes : deux fois du fait de la Réussite de l'équipage de la Frégate, et une fois car la cible montrait sa proue. Il trouve la Valeur +9, ce qui correspond à une Mesure de dégâts de 8.

Dégâts et pertes : le Pélican subit donc 8 points de dégâts dans la proue et son équipage perd 8 hommes.

États critiques. Lorsque l'état d'une Localisation du navire devient critique ou pire, une avarie se déclenche automatiquement et peut encore aggraver l'état du navire si elle n'est pas enrayée. Sur la fiche de navire apparaissent des petites lettres allant de « a » à « f ». Si la case jointive est complètement cochée (4 traits), ou si l'adversaire a réussi un Tir de génie, alors l'avarie se déclenche.

- « a » : un hauban cède. Une réparation de fortune de cette Localisation doit être faite avant que le navire puisse changer de bord.
- « b » : le mât casse et s'effondre, menaçant d'emporter dans sa chute le mât se trouvant juste derrière lui. Un Test de Manœuvre doit être réussi avec au moins 3 Succès pour couper à temps les haubans, sinon, le mât situé derrière lui s'abat aussi.
- « c » : les boulets transpercent les œuvres vives exposées par la gîte. Le navire ne peut pas changer de bord tant que des réparations de fortune n'ont pas été effectuées avec succès.

- « d » : des boulets ont percé la coque sous l'eau. Seule une voile passée par-dessous la coque peut le sauver. Des réparations de fortune doivent être réalisées. À chaque Tour de combat naval qui passe avant la fin des réparations, le navire embarque de l'eau et subit un malus de -1 cumulatif à sa Vitesse et sa Manœuvrabilité. Si les réparations durent plus de 3 Tours, le navire sombre. Une fois les réparations terminées, l'équipage peut consacrer sa bordée d'artillerie à pomper (pas de recharge pendant ce temps), annulant un point de malus par TCN.
- « e » : le gouvernail est brisé. Tous les Tests de Manœuvre se font à -4, car le second doit barrer à la voile seule en équilibrant le navire. Seule une réparation de fortune rendra au navire sa manœuvrabilité d'origine.
- « f » : la soute aux poudres a une chance sur deux d'exploser. Dans ce cas, l'arrière du navire vole en éclats, et le reste sombre en quelques minutes. Tous les marins reçoivent 1D6+2 points de dégâts dans une Localisation. La Réussite d'un Test d'Esquive (Adaptabilité) peut se retrancher de ces dégâts.

DÉPLACER LES CANONS/EMBARQUER DE LA MARCHANDISE

Action non numérique. Test de Recharge. Action longue (changer les canons de côté : TCN, charger ou décharger le navire : heures ou jours).

Lorsque la moitié des canons est hors d'usage, que le navire est renversé sur le côté ou que le capitaine décide de placer toute la puissance de feu du même côté, il faut changer les pièces de bord (Unité de temps : TCN). Cela n'a rien d'une partie de plaisir, car ils pèsent pour la plupart plus d'une tonne chacun. Lorsque le navire est couché sur une plage pour être radoubé, il est nécessaire de déplacer les canons sur la plage (Unité de temps : jour), puis de les rembarquer une fois la carène nettoyée. Il est bien plus facile de les transborder lorsque le navire est à quai et à même hauteur que le quai (Unité de temps : heure). Par extension, ce Test de groupe est également utilisé pour le chargement ou le déchargement de marchandises lourdes dans le navire.

RECHARGER LES CANONS

Action non numérique. Test de Recharge. Action longue (TCN). Malus : nombre d'hommes insuffisant (voir page 200).

Avant de commencer à recharger, vous devez choisir quelle batterie de canon utiliser, ainsi que les munitions appropriées. La Table des Actions non numériques vous indique la durée nécessaire à la recharge. Au début de votre Tour, une fois cette durée écoulée, les canons sont prêts à tirer. C'est une donnée à prendre en compte dans

la stratégie du navire, au même titre que la portée de la batterie et le type de dégâts infligés.

- **Batteries bâbord ou tribord.** Vous ne pouvez recharger qu'une des deux bordées à la fois. Notez la bordée – bâbord ou tribord – que vous rechargez. En revanche, vous pouvez recharger la chasse et la fuite indépendamment des canons de bordée. Les hommes occupés à recharger ne peuvent être utilisés à autre chose, comme le tir de mousqueterie.
- **Munitions.** Quatre types de munitions sont à votre disposition lors de la recharge (boulets, boulets ramés, boulets rouges, mitraille). Afin de simplifier les choses, ne permettez pas à vos joueurs de mélanger deux types de munitions au cours de la même recharge.
- **Cas particulier : les boulets rouges.** Les boulets rouges sont plutôt réservés aux tirs à terre, car leur température élevée les rend difficiles à manipuler. Le Test de Recharge est par conséquent Difficile (-2). De plus, sur un navire, en cas d'échec au Test, un incendie se déclare. En revanche, en plus de profiter des mêmes dégâts et de la même portée que les boulets, ils peuvent incendier le navire adverse. **Pour chaque tranche de 5 points de dégâts infligés (même incomplète), jetez un D6. Si vous obtenez un 6, un incendie se déclare.**

Exemple : un navire marchand est en vue du Pélican. Le capitaine lance le branle-bas de combat et demande de recharger la batterie tribord à boulets ramés, et les canons de chasse à boulets. Les pirates obtiennent 5 Succès sur leur Test de Recharge pour la batterie tribord et 1 seulement pour le canon de chasse. La Table des Actions non numériques, à la ligne correspondant aux actions longues, indique 1 Tour de combat naval de recharge pour la bordée tribord et 4 Tours de combat naval pour le canon de chasse.

TIR DE GÉNIE

Test de Pointage de pièces (Perception) individuel (PJ seulement). Réussite minimale nécessaire.

Un personnage-joueur, et uniquement un personnage-joueur, peut essayer de toucher des parties critiques du navire adverse. Il doit pour cela commencer par choisir l'état critique qu'il veut infliger parmi les suivants, et obtenir, sur son jet de Pointage de pièces, au moins le nombre de Succès indiqué. Les états critiques sont détaillés plus haut.

- « **a** » : hauban (boulet ramé). 4 Succès.
- « **b** » : mâts de hune (boulet ramé). 6 Succès. Le mâts en question subit 5 Niveaux de dommages.
- « **c** » : trou sous la ligne de flottaison (boulet). 4 Succès.
- « **d** » : trou sous l'eau (boulet). 6 Succès.

- « **e** » : gouvernail (boulet). L'adversaire doit présenter nettement sa poupe. 4 Succès.
- « **f** » : sainte-barbe (boulet). L'adversaire doit présenter nettement sa poupe. 6 Succès. Si le Tir de génie est réussi avec un boulet rouge, l'explosion est automatique.
- « **g** » : vergue de hunier. 4 Succès. Le mâts en question subit 5 Niveaux de dommages.
- **Viser un membre du commandement (mitraille).** Action de combat : Visée. Dégâts : Réussite +2 sur deux Localisations.

Exemple : Xabi, posté derrière sa pièce, tente un Tir de génie – il ne peut laisser sa place à Gérard Colin, un PNJ, car seul un PJ peut tenter un tel tir. Il tente de faire un trou sous la flottaison de son adversaire, qui lui présente son flanc. Il bénéficie d'un bonus de +1 du fait qu'il utilise une pièce de chasse et de +2D car il dépense deux Points de Gloire. Il effectue son Test de Pointage de pièces et obtient 5 Succès, alors que 4 seulement étaient nécessaires pour ce type de tir. Son boulet transperce la coque de son adversaire sous la ligne de flottaison. Celui-ci devra donc effectuer une réparation de fortune avant de virer de bord, se rapprochant dangereusement de la côte.

COMBAT

COMBAT AU CORPS À CORPS

Action numérique. Combat contre Combat ou Manœuvre/Habilité en cas d'esquive. Mesure : nombre d'hommes armés au corps à corps.

Les deux groupes, en mêlée, se confrontent dans un grand fracas à l'arme blanche et au pistolet, dont la portée est trop courte pour qu'il puisse servir d'arme de tir à grande distance.

- **Malus.** En cas de différence d'armement entre les groupes, en cas de fuite ou de surprise durant le sommeil, utilisez le modificateur de Valeur donné dans la Table page 134 ou donnez-le à la louche entre +0 et -2.
- **Test de Combat.** Effectuez le Test de Combat en opposition. La Réussite du vaincu est égale à l'opposé de celle du vainqueur.
- **Pertes.** Chacun des camps, s'il est armé, inflige des pertes à l'autre. Pour chacun d'entre eux donc, trouvez la Mesure correspondant au nombre d'hommes au corps à corps. Remontez d'une ligne dans la table et décalez-vous de deux colonnes vers la droite par Succès ou deux colonnes vers la gauche par Succès négatif. La Mesure lue correspond au montant des pertes infligées à l'ennemi.

- **Blessés.** Les pertes correspondent au nombre d'hommes blessés dans le coma, qui mourront s'ils ne bénéficient pas rapidement de soins. Une mesure de pertes inférieure à 1 correspond à un blessé léger.

Exemple : sur le pont de l'Esperanza, l'équipage de Francis de Vercourt affronte les fusiliers marins. Les chances de succès des pirates en combat au corps à corps de groupe sont de 4F8, tandis que les soldats ont 3F6. Les pirates obtiennent 3 Succès et les soldats 2. La réussite des pirates est donc 3-2 = +1, tandis que celle des soldats est de 2-3 = -1. Afin de connaître les pertes infligées par les pirates, Renaud, le maître de jeu, repère dans la Table des Actions numériques le nombre de pirates : 90 (valeur +20). Il remonte d'une ligne (valeur +10) et se décale une fois de deux cases vers la droite (valeur +12). Les pirates infligent aux soldats des pertes égales à la mesure associée à +12 : 15 hommes. Pour les pertes infligées aux pirates par les soldats, il cherche les 120 hommes dans la Table des Actions numériques (valeur +21), remonte d'une ligne (valeur +11) et se décale une fois de deux colonnes vers la gauche (valeur +9). Les soldats infligent donc 8 hommes de pertes aux pirates.

RÉVEIL

Action non numérique courte. Test de Combat. Durée : TC.

Lorsque l'alarme est donnée ou quand le coup de sifflet du maître d'équipage retentit, la durée trouvée sur la Table des Actions non numériques indique le temps nécessaire aux hommes pour être prêts au combat, même si leurs vêtements ne sont pas parfaits. Entre-temps, les attaquants effectuent un Test d'attaque sans opposition. En effet, tant que le réveil n'est pas complet, les marins qui ont réussi à se lever ne sont pas armés.

Exemple : nos pirates campent sur l'île de Trinidad. La vigie est neutralisée par un Indien Caraïbe Arrouage, mais a quand même eu le temps de crier. Le maître de jeu demande un Test de Combat de groupe, pour lequel les pirates obtiennent 3 Succès. La Table des Actions non numériques, à la ligne des Actions courtes, indique la durée pendant laquelle les Indiens attaquent sans opposition : 1 Tour de combat.

TIR (MOUSQUETERIE OU AUTRES)

Action numérique. Tir (contre Manœuvre en cas d'esquive). Mesure : nombre d'hommes armés de mousquets. Modificateur de réussite +OS à terrain découvert, voir page 132 sinon.

Toute la difficulté d'un tir de mousqueterie tient dans le choix des ennemis visés. En effet, chaque tireur doit viser son homme. Pour plus d'efficacité, les armées terrestres disposent leurs tireurs en rangs, tenant leurs mousquets parallèles les uns aux autres.

- **Malus.** Si les tireurs disposent d'armes moins efficaces que des mousquets, comme des arcs, le tir est Difficile. Si les projectiles sont empoisonnés, le Tir est Facile. Enfin, si les armes sont des fusils de boucaniers, le Tir est Assez facile. Les tireurs subissent un Modificateur de difficulté de -1 par segment complet de portée qui les sépare des ennemis.
- **Test de Tir.** Effectuez le Test de Tir, simple ou en opposition si la cible peut se mettre à couvert facilement (ce qui n'est possible sur un navire que si le branle-bas de combat a été effectué).
- **Pertes.** Trouvez la Mesure correspondant au nombre de tireurs. Remontez d'une ligne dans la table et décalez-vous de deux colonnes vers la droite par Succès ou deux colonnes vers la gauche par Succès négatif. La Mesure lue correspond au nombre de pertes infligées.
- **Blessés.** Les pertes correspondent au nombre d'hommes blessés dans le coma, qui mourront s'ils ne bénéficient pas rapidement de soins. Une Mesure de pertes inférieure à 1 correspond à un blessé léger (0,25) à grave (0,75).
- **Pertes chez les PJ.** Chaque personnage-joueur à découvert doit réussir un Test de Chance. Les chances de base d'être épargné sont égales au pourcentage de leurs hommes épargnés par le tir, divisé par 10. En cas d'échec, les dégâts sont de 1D6.

TIR DE GRENADES

Action numérique. Tir contre Manœuvre. Mesure : nombre d'hommes armés de grenade × 5. Modificateurs de Réussite +OS dans tous les cas.

La puissance des grenades sur un terrain de bataille n'est plus à démontrer. Cependant, ce type de projectiles peut être esquivé, et, de plus, il devient impossible de les utiliser lorsque les ennemis sont au corps à corps. Sur un navire, les rares grenadiers se placent sur la grand-vergue pour surplomber le pont ennemi. La Mesure multipliée par 5 simule le fait que les grenades tuent en moyenne cinq fois plus de personnes que les tirs de mousqueterie, pour peu que l'ennemi ne se jette pas à couvert ! Si vous le souhaitez, plutôt que de multiplier le nombre de grenadiers par cinq, vous pouvez ajouter la Valeur correspondant à la Mesure du nombre de grenadiers à la Valeur de 5. La Valeur des grenadiers est donc de (Valeur du nombre de grenadiers + 7). Utilisez ensuite les mêmes procédures que celles du Tir de mousqueterie.

Exemple : sur le navire français Victoire, qui vient d'aborder le H.M.S. Scarborough, trois grenadiers jettent des grenades ornées de pointes sur le pont ennemi. Le maître de jeu repère le nombre de grenadiers dans la table (Valeur : +5). La Valeur de combat des grenadiers est donc +5 +7 = +12 (ce qui correspond à une Mesure de 15). À partir de cette Mesure, correspondant à 15 hommes, l'attaque à la grenade est résolue comme un Tir de mousqueterie.

HABILITÉ/ MANŒUVRE (À TERRE)

Rappel : la Manœuvre s'applique aux marins seulement (même sur terre), tandis que l'Habilité est propre aux terriens.

ACROBATIE, SAUT

Action numérique. Test de Manœuvre ou d'Habilité. Mesure : nombre d'hommes. Modificateur de réussite : selon la difficulté de l'acrobatie.

Vous voulez savoir combien d'hommes réussissent une acrobatie, comme sauter par-dessus un ravin ou s'accrocher à des branches en chutant d'une falaise ? Rien de plus simple. La table numérique vous indique le nombre d'hommes ayant réussi l'acrobatie.

COURSE POURSUITE

Action non numérique. Test de Manœuvre ou d'Habilité en opposition.

Un homme moyen couvre une distance de 100 m en 1 Tour, 500 m en 1 Tour de combat naval et 10 km en une heure.

- **Distance.** Le maître de jeu indique la distance qui sépare les deux groupes. Si elle se mesure...
 - ... **en dizaines de km**, l'unité de distance de base est 1 km et l'Unité de temps est l'heure.
 - ... **en centaines de mètres**, l'unité de distance de base est 50 m et l'Unité de temps est le Tour de combat naval.
 - ... **en mètres**, l'unité de distance de base est 10 m et l'Unité de temps est le Tour de combat.
- **Système.** Pour chaque Unité de temps qui s'écoule, effectuez un Test de Manœuvre pour les fuyards et les poursuivants. La distance qui les sépare augmente de :

(Succès des Fuyards - Succès des Poursuivants) unités de distance

ENTRÉE FRACASSANTE EN COMBAT

Action non numérique. Test de Manœuvre. Compétence complémentaire : Combat.

Tout comme votre personnage, un groupe peut entrer de façon fracassante en combat afin de surprendre ses adversaires. Il peut passer à l'abordage en se balançant au bout des cordages ou se jeter sur des cavaliers depuis les branches d'un arbre. La réussite du Test de Manœuvre octroie un bonus d'Efficacité au groupe pour son Test de Combat. Si le Test de Manœuvre échoue, non seulement le groupe n'a pas droit à son Test de Combat et n'inflige aucun dommage, mais en plus le Test de Combat de l'ennemi devient Très facile (+3)...

Exemple : un groupe d'Indios Bravos se cache dans les branches des arbres tortueux de la forêt, puis se jettent sur un groupe de conquistadors passant au-dessous. Les Indiens effectuent un Test de Manœuvre et obtiennent 4 Succès. Ils peuvent maintenant effectuer leur Test de Combat, avec un bonus de +4D !

ESCALADE

Action non numérique. Test de Manœuvre en opposition.

Un homme moyen qui escalade monte de 2 m par Tour de combat sur une paroi verticale et de 6 m sur une forte pente. Le système est le même que pour la poursuite, si ce n'est que l'Unité de temps est le Tour de combat et l'unité de distance de base est 1 m pour une paroi verticale et 3 m pour une forte pente. À chaque échec au Test de Manœuvre, un cinquième du groupe tombe s'il se presse, et un vingtième sinon.

ESQUIVE

Test de Manœuvre contre Test de Combat, de Tir ou de Canonnade.

Un groupe peut choisir d'esquiver des attaques lors d'un combat au corps à corps, plutôt que de se battre. C'est nécessaire lorsque les personnages ne sont pas armés, auquel cas le maître de jeu doit estimer le nombre de Tours à l'issue desquels le groupe aura pu se saisir de ses armes. Quant aux Tirs (mousqueterie, volées de flèches,

etc.) et à la Canonnade à mitraille, le groupe ne peut tenter de les esquiver que s'il dispose d'une protection à proximité. Lors d'un combat naval par exemple, il faut pour cela avoir effectué le branle-bas de combat.

MANŒUVRES (EN MER)

Les manœuvres en mer réclament un entraînement tout particulier et, plus encore, une parfaite coordination de l'équipage. Pour chacune des actions suivantes, si le groupe est constitué de terriens, assignez-leur un Modificateur de Difficulté de -3. Vous trouverez les Modificateurs dus à la force du vent et à la toile portée par le navire page 196. Reportez-vous également au glossaire (page 228), pour la définition des termes techniques.

ABORDAGE ACCIDENTEL

Test de Manœuvre des deux navires. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Lorsque deux navires, dans la brume ou pendant la nuit, menacent de se percuter, les deux équipages doivent réussir un Test de Manœuvre pour éviter l'impact. Les deux Tests sont plus difficiles si les navires sont proches ou s'ils se font face. Si les deux navires s'abordent, ils subissent chacun des dégâts égaux au dixième des Points de Structure maximum de l'autre, dans la Localisation de l'impact.

ABORDAGE DE COMBAT NAVAL

Test de Manœuvre en opposition. Modificateurs : Manœuvrabilité, Voilure.

En combat naval, lorsqu'un navire désire l'abordage et l'autre non, l'abordeur doit d'abord se rapprocher. Ensuite, les deux adversaires effectuent un Test de Manœuvre en opposition. Si l'abordeur obtient plus de Succès que son adversaire, il parvient à attacher ses grappins et à aborder. Les abordeurs sautent alors sur le navire de l'adversaire afin d'en prendre possession. Si l'abordeur obtient moins de Succès que son adversaire, celui-ci arrive à garder ses distances.

Si l'équipage du navire abordé y a dressé les filets d'abordage, l'équipage abordeur souffre d'un malus de -1S à tous ses Tests de Combat jusqu'à ce que les filets soient coupés.

ARRÊT : METTRE EN PANNE

Test de Manœuvre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Pour arrêter un navire et rester sur place, il ne faut certainement pas se contenter de larguer les écoutes et d'attendre, car vous perdriez le contrôle du navire. Celui-ci, loin de rester sur place, se mettrait naturellement dans une très mauvaise position. Pour s'arrêter donc, un navire doit « mettre en panne », c'est-à-dire masquer ses voiles. En d'autres termes, alors que la moitié des voiles sont réglées normalement pour avancer, l'autre moitié est bordée « à contre », comme si l'on voulait faire reculer le navire. Le bâtiment reste alors stable et facile à manœuvrer. Sur les petits navires à un seul mât et portant un foc, cela s'appelle « mettre à la cape ».

- **Catastrophe.** Voyez l'avarie « Auloffée » page 149.
- **Échec.** Le navire dérive avec le vent.
- **2 Succès ou plus.** Le navire reste parfaitement immobile.

BRANLE-BAS DE COMBAT !

Action non numérique courte (TCN), Test de Manœuvre. Modificateurs : aucun.

À ces mots du capitaine ou de l'officier de quart, la bordée d'artillerie se rue dans l'entrepont, décroche les hamacs, remonte toutes les marchandises peu fragiles et pouvant arrêter la mitraille et dispose le tout le long du bastingage. Les cloisons autour des canons situés à l'arrière sont abattues pour gagner de la place. Les armes sont distribuées aux matelots sur les navires de guerre et marchands, etc. En termes de jeu, effectuer le branle-bas de combat offre à l'équipage la possibilité de se jeter à l'abri lors d'un tir à mitraille, mais ne sert à rien contre les boulets ou les boulets ramés. Il peut alors, si son adversaire tire à mitraille, opposer sa Compétence de Manœuvre à la Canonnade de l'ennemi. Sans branle-bas, tous les tirs d'artillerie sont sans opposition...

DANGER : RÉCIFS DROIT DEVANT !

Un Test de Vigilance (Compétence de soutien) aide le Test de Manœuvre, Très difficile (-3). Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Ce genre de danger ne se présente que lorsque le pilote et le capitaine ont mal fait la route (page 60). Malgré la transparence de la mer, il n'est pas toujours évident de voir les dangers qui se cachent sous l'eau. En effet, le vent en ride la surface et, lorsqu'on la regarde face au soleil, les reflets la rendent parfaitement opaque. Pour repérer des récifs, la vigie doit guetter les brisants (endroits où la mer déferle du fait de la faible profondeur), ou d'autres éléments inhabituels. Si le Test de Manœuvre est un échec, le navire s'échoue sur les récifs. Voir « Hauts-fonds », page 152.



Exemple : le Wydah longe la côté de la Nouvelle-Angleterre sur une mer agitée. Samuel Bellamy et ses hommes ne savent pas qu'ils vont droit sur des récifs. La vigie effectue un Test de Vigilance Difficile, à cause du vent qui ride la mer. Il obtient 1 Succès. L'équipage de Bellamy doit donc réussir un Test de Manœuvre Difficile (-3 + 1 = -2) ou se fracasser sur les récifs.

ENTRÉE AU PORT

Test de Manœuvre. Modificateurs : Manœuvrabilité, Voilure.

Les entrées des ports sont parfois difficiles d'accès. En effet, un port offre une bonne protection lorsque le vent vient de terre. Le vent est alors faible, irrégulier, et surtout contraire. Pour peu que l'entrée soit étroite ou parsemée de récifs, elle devient une barrière infranchissable pour les navires difficiles à manœuvrer. Certains gros galions ou vaisseaux de ligne attendent des semaines dans la rade avant de pouvoir entrer. En revanche, tant qu'ils ne peuvent entrer, ils sont protégés du vent.

INSTALLER LES FILETS D'ABORDAGE

Action non numérique courte (TCN), Test de Manœuvre.

Afin d'empêcher un adversaire d'aborder, la bordée d'artillerie peut installer des filets d'abordage, parfois verticalement le long du bastingage, mais le plus souvent horizontalement, car les abordeurs venant d'un petit navire doivent monter le long de la coque. La durée indiquée est celle nécessaire pour installer les filets. Pendant l'installation, le navire peut manœuvrer, mais pas recharger ses canons. Le filet d'abordage donne aux abordeurs un malus de Réussite de -1S jusqu'à ce que les filets soient coupés ou que les abordeurs obtiennent plus de Succès que les abordés au Test de Combat de groupe en opposition.

MOUILLAGE

Test d'Hydrographie (Pilote) et de Manœuvre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure, Nature du fond (vase : Facile, sable : Normal, rochers : Difficile).

L'autonomie moyenne d'un navire en mer est d'un mois. Au-delà, la nourriture et l'eau se gâtent, augmentant les risques de maladies. La proximité des îles dans les Caraïbes permet de faire du cabotage et de ne passer que quelques jours en mer avant de rejoindre la côte. Les pirates, du fait de leur nature de hors-la-loi, préfèrent autant que possible éviter de séjourner dans les ports. Des petits mouillages, tels que des baies abritées du vent et de

la houle, sont beaucoup plus discrets et leur permettent de « faire de l'eau et du biscuit » en toute tranquillité.

Un **Test de Géographie (Pilote)** permet de trouver dans la région de bons mouillages.

Effectuez un **Test d'Hydrographie (Pilote ou Capitaine)** pour savoir si le vent tourne pendant la nuit. En cas d'échec, le vent tourne, et l'équipage subit une pénalité d'1 Succès pour le Test suivant.

Effectuez un **Test de Manœuvre de groupe :**

- **Catastrophe.** Le navire « sancit », c'est-à-dire coule par l'avant sous le poids de ses ancres, à moins que le câble ne soit coupé à temps par un Test de Manœuvre Très difficile réussi.
- **Échec.** L'ancre dérape pendant la nuit et le navire dérive. Test de Vigilance (Vigie) pour le remarquer. Réussir un Test de Manœuvre permet alors d'appareiller en catastrophe et de ne pas s'échouer sur la côte.
- **1 Succès.** Si le fond est rocheux, l'ancre reste définitivement accrochée au fond si un orin n'a pas été posé. Sinon, tout se passe bien.
- **2 Succès.** L'ancre tient bon.

Exemple : le capitaine de Vercourt a trouvé un mouillage idéal pour le Pélican (3 Succès sur un Test de Géographie). Le Vieux Ben, pilote du Pélican, effectue un Test d'Hydrographie pour savoir si le vent tourne. Il n'obtient aucun Succès. L'équipage de de Vercourt effectue un Test de Manœuvre de groupe et obtient 1 Succès. L'équipage dort sur ses deux oreilles, jusqu'à ce que les mouvements du navire dans la vague les réveillent. Comme le Succès du Test de Manœuvre est annulé par l'échec en Hydrographie, l'ancre a dérapé pendant la nuit. La vigie, qui était restée sur le pont, s'est endormie et n'a rien remarqué. Lorsque l'équipage est sur le pont, un récif de corail se dessine dans le noir à une centaine de mètres de leur navire. Seul un Test de Manœuvre Difficile (-2) leur permettra d'appareiller assez tôt pour éviter la catastrophe.

POURSUITE : RÉGLAGE DES VOILES

Test de Manœuvre en opposition. Modificateurs : Avantage du vent au chasseur.

Le réglage des voiles nécessite une attention de tous les instants de la part du second, du maître d'équipage et de tous les matelots, mais aussi de l'homme de barre (le plus souvent le quartier-maître). En effet, quelques centimètres en trop ou en moins sur les écoutes, ou des mouvements trop saccadés sur la barre peuvent ralentir considérablement votre navire. Si vous commencez la poursuite à plus de 10 milles de votre proie, découvrir l'autre avant qu'il ne vous découvre vous permet de gagner un peu au vent, c'est-



à-dire de remonter le vent pour ensuite pouvoir fondre plus vite sur l'adversaire. Une vitesse d'1 nœud permet de parcourir 5 m en un Tour de combat, 50 m en un Tour de combat naval ou 1 mille en une heure.

- **Voile en vue.** Si les navires commencent la poursuite à plus de 10 milles d'écart, les vigies des deux navires effectuent un Test de Vigilance en opposition.
- **Allure.** Le maître de jeu indique la direction du vent et la position des deux navires. En d'autres termes, il fixe l'allure des deux navires. Le vainqueur éventuel du Test de Vigilance précédent peut déplacer d'un cran cette allure dans le sens qu'il désire (sur le schéma ci-dessous).

Près ↔ Large ↔ Grand
large ↔ Vent arrière

- **Vitesse.** Le vainqueur éventuel du Test de Vigilance a l'Avantage du vent, ce qui signifie qu'il est plus près d'où vient le vent que son adversaire. Si le chasseur a l'avantage du vent, sa vitesse est augmentée d'un nœud. La proie, elle, ne bénéficie d'aucun avantage.
- **Distance.** Le maître de jeu indique la distance qui sépare les deux navires. Si elle se mesure...

... **en milles**, l'unité de distance de base est le mille nautique (1,8 km) et l'Unité de temps est l'heure,

... **en dizaines de mètres**, l'unité de distance de base est 50 m et l'Unité de temps est le Tour de combat naval,

... **en mètres**, l'unité de distance de base est 5 m et l'Unité de temps est le Tour de combat.

Système. Pour chaque Unité de temps qui s'écoule, effectuez un Test de Manœuvre pour la proie et le chasseur. La vitesse de chacun dépend de l'allure commune des deux. La distance qui les sépare augmente de :

(Vitesse de la Proie + Succès de la Proie - Vitesse du Chasseur - Succès du Chasseur) unités de distance

Exemple : le Pélican croise la route du Wonder of Boston, un navire marchand. Les vigies des deux navires effectuent un Test de Vigilance en opposition, gagné par le pirate. Pour pourchasser le marchand, le Pélican devrait normalement faire du Large. Comme la flûte marchande est très mauvaise marcheuse au Près, les pirates la contournent pour

la forcer à remonter au près si elle veut les éviter. 8 milles séparent les deux navires. L'Unité de temps est donc l'heure et celle de distance le mille. Au bout d'une heure de poursuite, le marchand et le pirate effectuent un Test de Manœuvre. Le pirate avance à 5 nœuds et obtient 3 Succès, tandis que la flûte, qui avance à 1,5 nœuds, en obtient 2. La distance au bout d'une heure est donc modifiée de $(1,5 + 2 - 5 - 3) = -4,5$ milles. Les navires ne sont plus qu'à 3,5 milles et refont un Test de poursuite une heure plus tard.

PRENDRE UN NAVIRE EN REMORQUE

Action non numérique longue (TCN), Test de Manœuvre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Un navire lent ou ayant subi des avaries peut être pris en remorque. Plus sa taille est importante par rapport au navire qui le remorque et plus il sera lent. Cette lenteur sera bien entendu aggravée s'il ne porte pas de voiles ou s'il a subi des avaries. Sa vitesse est égale à :

Vitesse = Vitesse du navire qui remorque - Catégorie de taille du navire remorqué + Catégorie de taille du navire remorqueur - 2 - 1 (s'il porte des voiles mais a subi des avaries) - 2 (s'il ne porte pas de voiles) noeuds

Sa vitesse maximale est celle du navire qui remorque.

RÉDUIRE/AUGMENTER LA TOILE

Action non numérique courte (TCN), Test de Manœuvre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure. Compétence de soutien : Hydrographie (Pouvoir).

Il est souvent nécessaire de réduire ou d'augmenter la toile - la quantité de voiles - afin de compenser les variations de force du vent (voir page 196). Un navire peut aussi délibérément porter trop de voiles, afin de gagner en vitesse au prix d'une moins bonne manœuvrabilité, ou alors naviguer sous-toilé pour bénéficier des effets inverses. Si le capitaine ou le pilote ne prévoient pas la montée du vent assez tôt, la réduction de toile sera très inconfortable, car l'équipage souffrira d'être surtoilé durant la manœuvre. Pour réduire la toile, il faut commencer par carguer les hautes voiles, puis, si nécessaire, les basses voiles. Si le navire est toujours surtoilé, il faut alors

prendre des ris dans les huniers. La table des Actions non numériques vous donne la durée de la manœuvre. Un échec signifie en plus que vous perdez 1D6 gabiers.

SE METTRE À COUPLE

Test de Manœuvre d'un des navires, puis de l'autre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Lorsque deux navires veulent s'aborder en douceur, afin de pouvoir passer librement d'un bord à l'autre, l'un des deux navires doit « mettre en panne ». L'autre se positionne alors à son côté et met aussi en panne. Une fois les deux navires arrimés, ils peuvent avancer côte à côte en démasquant leurs voiles. Les navires douaniers se mettent à couple des navires arrivant dans un port afin de les contrôler.

TENUE DANS LE GROS TEMPS

Action non numérique de Gros temps. Test de Manœuvre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Lorsque le vent est au moins « Grand frais », ou bien « Établi » (voir *Pavillon Noir-la Révolte* page 163) avec un navire surtoilé, vous devez effectuer un Test de Tenue dans le gros temps après chaque Test de Manœuvre. La Table des Actions non numériques vous indique si vous souffrez d'avaries.

Avaries légères. Jetez un D6 :

- **Un tonneau se libère (1).** Ballotté par le tangage et le roulis, il écrase les hommes et les tonneaux qu'il trouve sur son chemin. Un Test de Manœuvre peut être tenté tous les Tours pour fixer le tonneau. Chaque échec coûte un jour en eau et en vivres, et blesse un homme. Le cambusier peut soutenir ces Tests de Manœuvre par un unique Test de Maintenance, rendant compte de la qualité de son arrimage.
- **Une voile éclate (2).** Le navire subit dans une Localisation de la mâture 2 points de dégâts pour chaque tranche de 10 PS qu'il possède dans la mâture. Si une voile de misaine éclate, il se retrouve « bout au vent ». Si c'est une voile d'artimon, il part vent arrière. L'équipage doit réussir un Test de « Réduire/Augmenter la Toile » soutenu par Voilerie (Voilier) afin de la changer.
- **Une lame balaie le pont (3).** Une vague énorme claque contre le bordé du navire et balaie le tillac de sa formidable masse. Trois hommes sont blessés et un passe par-dessus bord. Si l'un des PJ est sur le pont, il doit réussir un Test d'Acrobatie pour ne pas subir 1D6 de dégâts. En cas de Catastrophe, il passe par-dessus bord.
- **La mâture travaille (4).** La mâture charrie trop de toile et souffre en faisant entendre de grands craquements. Effectuez un Test de Menuiserie (Charpentier). Le navire subit dans une Localisation de la mâture (3

– Réussite) points de dégâts pour chaque tranche de 10 PS qu'il possède dans la mâture.

- **Auloffée/Abattée (5-6).** Une violente gîte fait décrocher le gouvernail (c'est-à-dire qu'il sort de l'eau). Le navire se met à virer de bord intempestivement et risque d'accoter. Effectuez un Test de Virement de bord Difficile (-2). En cas d'échec, le navire est bout au vent et dérive avec le vent. En cas de catastrophe, il accote (voyez l'avarie grave correspondante).

Avaries sérieuses. Jetez un D6 :

- **Une lame balaie le pont (1).** Une vague énorme claque contre le bordé du navire et balaie le tillac de sa formidable masse. 20 hommes sont blessés et 3 passent par-dessus bord. Si l'un des PJ est sur le pont, il doit réussir un Test d'Acrobatie (Difficile) pour ne pas subir 1D6 points de dégâts. En cas de Catastrophe, il passe par-dessus bord.
- **Un canon se libère (2).** Les chefs de pièces sont responsables du bon arrimage de leur canon par gros temps et le responsable devra être durement réprimandé. Le canon a cassé ses bragues et traverse le navire en fonction de la gîte, détruisant tout sur son passage. Jusqu'à ce qu'il soit stoppé, le navire subit dans chaque entrepont, successivement, 2 points de dégâts pour chaque tranche de 10 PS qu'il possède dans la coque. Pour le stopper, l'équipage doit totaliser autant de Succès que le Calibre du canon divisé par 6. Les Succès se cumulent, mais à chaque Test après le premier essai, un homme est blessé.
- **Une vergue est arrachée et tombe sur le pont (3).** Arrachée du mât par une violente risée ou un boulet ramé, une vergue tombe sur le pont en déchirant les voiles qui se trouvent sous elle. Le navire subit dans une Localisation de la mâture 4 points de dégâts pour chaque tranche de 10 PS qu'il possède dans la mâture. Cette vergue arrachée blesse également autant de marins que de PS perdus. L'équipage doit réussir un Test de « Réduire/Augmenter la Toile », soutenu par Voilerie (Voilier) afin de la changer et de rééquilibrer la voilure.
- **Un hauban cède (4).** Sous la trop forte traction du vent, ou coupé par un boulet ramé, un hauban cède. S'il soutenait le mât, celui-ci risque fort de s'abattre en travers du pont. Déterminez une Localisation de la mâture et effectuez un Test de Virement de bord. Chaque Tour de combat naval pris par le virement inflige à cette Localisation de la mâture 4 points de dégâts pour chaque tranche de 10 PS qu'il possède dans la mâture.
- **La coque travaille dans la vague (5).** Retombant violemment dans le creux de la vague, la coque du navire gémit et craque, déchirant le bordé et menaçant la cohésion de la structure. Le calfat doit boucher les trous avant que le navire ne coule. Effectuez un Test de Calfatage (Calfat). Le navire subit 5 - Réussite points de dégâts dans une des Localisations de la coque.

- **Le gouvernail est brisé (6).** Le gouvernail ou le système de transmission se brise. Tous les Tests de Manœuvre se font à -4, car le second doit alors barrer à la voile seule en équilibrant le navire. Seule une réparation de fortune rendra au navire sa manœuvrabilité d'origine. Le pire est bien évidemment à venir...

Avaries graves. Jetez un D6 :

- **Un mât casse (1-4).** Une violente bourrasque fait ployer l'un des mâts, puis le brise. Le navire subit le maximum de dégâts dans une des Localisations de la mâture. L'équipage doit couper rapidement les haubans par un Test de Manœuvre Très difficile (-3), pour éviter que le mât brisé n'en entraîne un autre dans sa chute. Si cela devait se produire, la Localisation située immédiatement derrière le mât brisé subit elle aussi le maximum de dégâts.
- **Le navire accote (5-6).** Le navire, lors d'une violente risée accompagnée d'une auloffée magistrale, se retrouve couché sur l'eau. On dit qu'il a « accoté ». Une fois ses voiles mouillées, cette position est tout à fait stable, et l'eau qui s'engouffre alors par les sabords aggrave encore la gîte. Le navire se met à sombrer, à moins que l'équipage ne réagisse à temps. Toutes les personnes qui n'ont pas été violemment projetées par-dessus bord doivent se précipiter dans la mâture, ce qui n'est pas très difficile car les mâts sont à l'horizontale. Les écoutes et les bras de vergue doivent dans un premier temps être larguées. Si ce n'est pas suffisant, les vergues et les voiles doivent être sacrifiées en les coupant à la hache. Si ce n'est toujours pas suffisant, les mâts peuvent être sectionnés, ainsi que leurs étais et haubans, et abandonnés à la fureur de la mer. Le navire devrait alors se redresser, s'il n'a pas déjà coulé. À vos joueurs de trouver des solutions intelligentes, sinon le navire sombre.

Exemple : le Pélican souffre dans la tempête, bien qu'il ait réduit la toile au maximum. Kéwin effectue pour l'équipage un Test de Manœuvre, avec un modificateur de difficulté de -4. Malgré des chances de base initiales de 3F7, Kéwin n'obtient aucun Succès. Le Pélican subit donc une avarie sérieuse, et le maître de jeu jette un D6, pour un résultat de 5 : « La coque travaille dans la vague ». C'est au tour de Théo d'effectuer un Test de groupe. Il effectue donc le Test de Calfatage du calfat, et obtient 3 Succès. Le Pélican subit donc 2 points de dégâts dans la proue (résultat de 6 sur un Test de localisation).

VIREMENT DE BORD

Action non numérique courte (TCN). Test de Manœuvre. Modificateurs : Force du vent, Manœuvrabilité, Voilure.

Pour « remonter au vent », c'est-à-dire se diriger dans la direction d'où vient le vent, un navire doit louvoyer, en

alternant les bords de près sur un bord et sur l'autre. Pour changer de bord, il est interdit de tourner de façon à se retrouver « bout au vent », et il est nécessaire de virer de bord. Les navires à voiles carrées doivent virer « lof pour lof », en passant par le vent arrière, faisant presque un tour sur eux-mêmes, tandis que les autres peuvent virer de bord « vent debout », en passant par le bout au vent. Un bon virement de bord doit être rapide, pour ne pas perdre trop de vitesse, car un navire arrêté par fort vent est en mauvaise posture.

Exemple : le Pélican remonte le vent au près, « bâbord amure » (c'est-à-dire avec le vent venant de la gauche en regardant le navire de l'arrière vers l'avant). Pour éviter un banc de sable, le Pélican doit tourner vers la gauche (bâbord). Il ne le peut pas cependant, car il devrait passer par le bout au vent. Il doit donc virer de bord. Laurent effectue le Test de Manœuvre du groupe et obtient 4 Succès. Le virement de bord dure 1 Tour de combat naval, pendant lequel le navire est dans la position vent arrière. À la fin du Tour suivant donc, le Pélican sera tribord amure, le vent touchant le flanc tribord (droit) du navire.

RUSE

ATTAQUE À LA FAVEUR DE LA NUIT

Éliminer silencieusement les sentinelles. *Action non numérique. Ruse contre Vigilance (Sentinelle). Compétence complémentaire : Combat.*

Pour prendre possession d'un navire ou d'un fort à la faveur de la nuit, le groupe doit avant toute chose se saisir des sentinelles. Ce sont elles qui effectuent le Test de Vigilance (prenez la Vigilance de la meilleure d'entre elles). Si les sentinelles ne sont pas éliminées à la fin du premier Tour de combat, elles donneront l'alarme. Les autres sentinelles pourront réagir au Tour suivant et les personnes endormies devront effectuer un Test de Réveil (voir page 143).

Éliminer ou capturer les personnages encore endormis. *Action non numérique. Ruse contre Manœuvre. Durée des effets (TC).*

Une fois les sentinelles éliminées, les attaquants peuvent tenter de prendre possession des armes des dormeurs ou de les éliminer dans la nuit. Ils disposent pour cela d'un nombre de Tours de combat égal à la durée des effets indiquée dans la table (il s'agit d'un Test sans opposition). Une fois cette durée passée, les défenseurs se réveillent et peuvent attaquer s'ils ont leurs armes sous la main, ce qui est peu probable pour des soldats et impensable pour des marins de la marine marchande ou de la Royale.

COLLECTE D'INFORMATION

Test de Ruse.

Vous pouvez envoyer vos hommes en ville discrètement afin de rassembler des informations. La qualité de la réussite détermine la précision, le recoupement et la quantité d'informations recueillie. Si vous échouez lors du Test de Ruse de groupe, vos hommes ont attiré l'attention, soit en éveillant les soupçons des autorités, soit en faisant naître une rumeur indiquant à tous ce qu'ils cherchent.

DÉPLACEMENT SILENCIEUX

Action non numérique. Ruse contre Vigilance. Durée des effets (UT).

Le groupe se déplace sans être remarqué pendant la durée des effets indiquée. À l'issue de cette durée, un autre Test doit être effectué. Si la sentinelle ennemie remporte le Test d'opposition, le groupe est repéré. La durée des effets est le TC lorsque le groupe est proche du danger, le TCN lorsqu'il est à plus de 100m du danger, l'heure s'il est à plus d'un kilomètre et le jour s'il est simplement dans une contrée ennemie.

EMBUSCADE

Action non numérique. Ruse contre Vigilance. Compétence complémentaire : Combat, Tir, Manœuvre (Abordage) ou Canonnade.

Le groupe se place en embuscade dans un défilé, derrière la végétation, derrière un morne ou entre les îles d'un archipel. Si le terrain n'est pas suffisant pour cacher tout le monde, le Test devient Difficile. À découvert, c'est tout bonnement impossible. À la faveur de l'obscurité, le Test devient Facile. Le bonus alloué par la Ruse au Combat, Tir, Manœuvre ou Canonnade s'applique pour le premier Tour de combat de groupe ou de combat naval. Au-delà, vous bénéficiez de bonus de Facilité si le terrain vous est favorable (protection, surélévation, cachés par la végétation, etc.), voire même d'un Modificateur de Réussite.

FAIRE TENIR LEUR LANGUE

À DES SOIFFARDS !

Action non numérique. Test de Ruse. Durée des effets (Jours).

Les capitaines pirates ne cachent pas toujours certaines informations à leur équipage dans un mauvais but. Il n'est pas besoin d'être bien malin pour comprendre que des pirates enclins aux pires excès de boisson et aux plus grandes vantardises ont du mal à tenir leur langue concernant un des secrets de l'équipage.

INFILTRATION DANS UN GROUPE

Action numérique. Ruse contre Empathie (Recruteur) ou Vigilance (Vigie). Mesure : nombre d'hommes du groupe à infiltrer × nombre de jours d'infiltration. Protection : +0.

Votre groupe tente d'intégrer un groupe adverse sans se faire repérer, en se faisant recruter ou en volant des vêtements ou des uniformes. Si votre groupe échoue lors de son Test de Ruse en opposition, il est repéré. Sinon, la Table des Actions numériques vous indique le nombre d'hommes ayant réussi à infiltrer le groupe visé.

MAQUILLER UN NAVIRE

Action non numérique longue (Jours). Test de Ruse.

Il n'existe pas de fabrique de navires identiques à la chaîne, et, malheureusement pour les pirates, un navire de prise est facilement identifiable. Un œil averti retrouvera sans difficulté le port de construction, puis l'armateur. De là à s'apercevoir que le capitaine présent n'est pas le capitaine habituel, il n'y a qu'un pas. Pour éviter que votre navire ne soit reconnu, vous pouvez le maquiller. Tout cela prend un nombre de jours indiqué dans la Table des Actions non numériques. Une fois dans le port, le maître de jeu peut effectuer, pour un marin averti, un Test de Connaissance des navires (Perception). S'il obtient plus de Succès que vous en Ruse lors du maquillage, il reconnaît le navire.

Il ne lui reste plus qu'à réussir un Test de Connaissance des marins (Adaptabilité) afin d'être sûr que votre capitaine n'est pas le capitaine habituel du navire...

SE FAIRE PASSER POUR D'AUTRES, CACHER SON NOMBRE

Action non numérique. Test de Ruse contre Vigilance (Vigie). Durée des effets (UT).

Les pirates sont rarement bien vus et doivent donc souvent se faire passer pour d'autres, marins de la Royale ou simples marchands. Pour approcher une prise sans que celle-ci ne s'échappe, vous devrez aussi cacher votre nombre. La Table des Actions non numériques vous donne le nombre d'Unités de temps correspondant au temps pendant lequel votre groupe n'est pas repéré. **La valeur de l'Unité de Temps en question dépend de l'éloignement de la cible du subterfuge et de la qualité du déguisement.** Cela peut se compter en jours pour un déguisement parfait à quelques dizaines de mètres, ou en semaines pour une distance supérieure à plusieurs centaines de mètres. Avec un déguisement de fortune à une centaine de mètres, la durée du subterfuge se compte en TCN. Lorsque les déguisements sont troués et maculés de sang ou si un officier accomplit une inspection, le subterfuge ne tiendra guère plus que quelques Tours de combat, à moins qu'un PJ audacieux ne détourne l'attention de l'officier...

Exemples d'Actions de membres essentiels

À côté des Actions de groupe effectuées par les matelots, artilleurs, soldats, etc., certains membres essentiels de l'équipage ont aussi un rôle crucial à jouer : le capitaine, les artisans du bord, le chirurgien... Voici, sur le même modèle que les exemples d'Actions de groupe, quelques exemples pour les Actions individuelles de ces personnages.

NAVIGATION (CAPITAINE, PILOTE)

CYCLONE

Test d'Hydrographie (Pouvoir).

Cette gigantesque masse nuageuse de plusieurs kilomètres de diamètre tourne sur elle-même en remontant le vent. Non seulement le vent change de direction selon la position du centre du cyclone par rapport au navire, mais plus celui-ci se rapproche de l'œil du cyclone, plus le vent monte. Il faut tenir le temps que le cyclone s'éloigne, en évitant de se retrouver sur sa route. Le vent monte progressivement jusqu'au maximum à mesure que le cyclone se rapproche, puis baisse progressivement à mesure qu'il s'éloigne. Chaque Succès sur un Test d'Hydrographie (Pouvoir) permet de diminuer la force maximum du vent. En effet, ayant prévu sa direction, le navire peut s'en éloigner aussi vite que sa voile le permet.

HAUTS-FONDS

Action numérique. Test de Manœuvre de groupe négatif. Compétence de soutien : Vigiance (Vigie). Modificateur : Manœuvrabilité, Voilure, Force du vent.

Malgré les efforts constants du commandement et de la vigie, le navire touche le fond. Il ne reste plus qu'à prier pour que le vent et la mer ne soient pas trop forts, pour que la marée monte, et surtout pour que le navire ait touché un banc de sable et non des récifs rocheux ou coralliens. Quoiqu'il en soit, le maître de jeu détermine la force du vent et la nature du fond – bancs de sable ou récifs – tandis que les joueurs effectuent leur Test de Manœuvre de groupe avec un malus de -5S si le navire a touché des récifs et -3S s'il a touché des bancs de sable. La Table des Actions numériques indique le nombre de Points de Structure perdus dans une Localisation de la coque.

Ces dégâts peuvent créer des dégâts critiques, tout comme les boulets de canons.

Exemple : le Trinidad, qui dispose en bon état de 150 Points de Structure, a touché des récifs par Vent Frais (-1 au Test). L'équipage obtient 2 Succès, qui deviennent -2 Succès négatifs après l'application du Modificateur de Réussite (-5S). Renaud, le maître de jeu, repère 150 (Valeur +22) dans la table, remonte d'une ligne (Valeur +12) et se décale de trois fois deux colonnes vers la droite (le Test est négatif, mais la réussite aussi), jusqu'à la Valeur +18, ce qui correspond à 60 points de dégâts dans l'un de ses Entreponts (4 sur le D6 de Localisation).

ÉCHEC SUR UN TEST DE NAVIGATION

Danger	Réussite	Effet
Intempéries	Réussite	Le temps reste correct durant la traversée. Été : tempête pendant 1D6 jours.
	Échec	Hiver : Grand frais pendant 1D6 jours. Été : passe à proximité d'un cyclone.
	Catastrophe	Hiver : calme plat pendant 3D10 jours.
Hauts-fonds	Réussite	Le navire ne rencontre pas de récifs.
	Échec	Le navire risque de s'échouer sur des bancs de sable si la Vigie ne les repère pas.
	Catastrophe	Le navire risque de sombrer sur des récifs si la Vigie ne les repère pas.



LONGUE TRAVERSÉE

Test de Navigation (Érudition). Compétence de soutien : Lire/Écrire si le pilote possède un journal de bord décrivant la région traversée. Modificateurs : Carte.

Afin de joindre une destination distante, le pilote et le capitaine d'un navire se doivent de savoir à chaque instant où leur navire se trouve. Pour ce faire, ils notent chaque changement de cap sur le livre de loch, en plus de la vitesse relevée au loch. La latitude est corrigée tous les jours à midi à l'aide d'un relevé. Ils reportent toutes ces mesures sur leur meilleure carte de la région et modifient si nécessaire le tracé de la route à suivre. Une bonne route doit certes être rapide, mais aussi et surtout éviter les dangers comme les récifs, les bancs de sable et les intempéries. Effectuez un Test de Navigation (Érudition) du pilote ou du capitaine.

- **Réussite.** Le voyage se passe sans encombres. Chaque Succès raccourcit la traversée. De plus (pour des pirates), si le navire croise sur une route commerciale, une Bonne Réussite sur un Test de Commerce (Pouvoir) permet de tomber sur une bonne prise.
- **Échec.** Le trajet est rallongé par des imprévus, comme des intempéries, des hauts-fonds ou un navire de guerre.
 - **Intempéries.** Effectuez un Test d'Hydrographie (Pouvoir) afin de savoir si le navire traverse des intempéries.
 - **Hauts-fonds.** Effectuez un Test de Géographie (Érudition) modifié par la meilleure carte possédée afin de déterminer si le navire passe sur une zone de récifs ou de bancs de sable.

Exemple : Francis de Vercourt, pour aller de Vera Cruz à la Martinique, effectue un Test de Navigation (Érudition) et n'obtient aucun Succès, du fait d'une mauvaise carte. Théo, le joueur de Francis, effectue un Test d'Hydrographie (Pouvoir) et un Test de Géographie (Érudition). Il obtient 2 Succès en Hydrographie, mais une Catastrophe en Géographie, toujours à cause de sa mauvaise carte. La vigie ne repérant pas les récifs, le Pélican ouvre ses œuvres vives sur des rochers.

POURSUITE À L'ÉCHELLE DES CARAÏBES

Test de Navigation (Érudition) en opposition. Modificateurs : cartes.

Résolvez la poursuite comme « Poursuite : réglage des voiles », en remplaçant la compétence de Manœuvre par celle de Navigation (Érudition) du pilote ou du capitaine. L'unité de distance de base est la dizaine de milles, l'Unité de temps est la journée et, pour déterminer la vitesse du navire, divisez sa Vitesse moyenne (cf. description des navires, chapitre 196) par 10.

SAVOIR SI UN MOUILLAGE SERA BON

POUR LA NUIT

Test d'Hydrographie (Pouvoir). Compétence de soutien : Lire/Écrire si le pilote possède un journal de bord décrivant la région.

Ce n'est pas parce qu'un mouillage protège le navire au moment où il y jette l'ancre que le navire restera protégé durant le reste de la nuit, voire les suivantes. En cas d'échec, le vent tourne pendant la nuit, mettant à mal le navire au mouillage.

TEMPÊTE

Les nuages noirs de la tempête ont inexorablement enveloppé votre navire et depuis ce moment, chacun lutte pour sa survie à bord. Le navire semble vouloir se briser en deux lorsqu'il s'élance d'une vague pour s'écraser sur la suivante. Les vagues claquent contre le côté du navire et envahissent le tillac, emportant les hommes qui ne se sont pas assurés. Enfin, la mâture craque, et il faut réduire la toile à chaque fois que le vent monte. Le maître de jeu détermine la Force du vent au début de la tempête. Chaque jour de tempête, effectuez un Test de Tenue dans le gros temps, Difficile (-2) si le navire navigue au près. Puis, tous les jours suivants, le maître de jeu lance un D6.

1-2 : le vent baisse.

6 : le vent monte, il faut réduire de nouveau la toile.

TROUVER UN BON MOUILLAGE

Test de Géographie (Érudition). Modificateur : cartes.

Il est de la responsabilité du capitaine et de son pilote de trouver régulièrement des mouillages sûrs et bien protégés, où le navire pourra relâcher sans danger durant la nuit. En cas d'échec, ils ne trouvent aucun refuge satisfaisant. Le navire devra donc relâcher dans un port ou naviguer de nuit.

RÉPARATIONS ET CONSTRUCTIONS (ARTISANS)

AMÉLIORATION DE NAVIRE

Action non numérique longue (semaines). Test d'Ingénierie navale (Érudition) + Test d'un des trois maîtres artisans.

L'ingénieur naval, en accord avec l'un des trois maîtres, en fonction de la partie touchée par la modification, peut apporter une amélioration au navire. Ils peuvent choisir parmi les exemples suivants ou en inventer de leur cru.

Effectuez un Test d'Ingénierie navale (Érudition) pour tracer les plans, et soit un Test de Charpenterie (Charpentier), soit un Test de Calfatage (Calfat), soit un Test de Voilerie (Voilier), selon le maître indiqué dans la description de la modification. La moyenne des deux Réussites permet de déterminer la durée nécessaire pour réaliser l'amélioration, dans la Table des Actions non numériques, et si vous bénéficiez de l'amélioration sans effets secondaires.

Réussite moyenne	Effet
0	Vous souffrez des effets secondaires indiqués sans bénéficier de l'amélioration.
1	Vous bénéficiez de l'amélioration mais vous souffrez des effets secondaires indiqués.
2	Vous bénéficiez de l'amélioration.

- **Amélioration de la puissance de feu effective (charpentier)** (Seulement si le navire est moins armé que la configuration maximale correspondant à la fonction pour laquelle il a été construit : Commerce, Course, Guerre). En augmentant le calibre de certains canons ou en perçant de nouveaux sabords, vous améliorez de +1 la Valeur de Dégâts de la batterie choisie (les deux bordées, la chasse, la fuite, les pièces de muraille).
- **Avirons (charpentier)**. Avec l'aide du maître charpentier, vous pouvez ajouter des avirons à votre navire, s'il n'est pas plus gros qu'une goélette, pour lui assurer une vitesse minimale de 3 nœuds. Cependant, vous risquez de diminuer le Nombre maximal de canons.
- **Catégorie d'armement (charpentier)**. En augmentant le calibre de certains canons ou en perçant de nouveaux sabords, vous améliorez la catégorie d'armement du navire d'un type (Commerce & Défense Course, Course Guerre), mais vous ne changez pas la puissance de feu effective du navire ni ses Points de Structure. Si ce navire était déjà armé pour la guerre, vous augmentez de +1 les Valeurs de Dégâts maximales que chaque batterie de canons pourra atteindre. Vous risquez cependant de mettre en danger les Points de Structure du navire (problème qui pourra être réglé dans le cas des pièces de muraille seulement : canons de muraille, pierriers, espingoles).

Exemple (suite) : l'équipage de Barbe Noire vient de prendre un navire marchand gréé comme un deux-ponts trois-mâts barque qu'il rebaptise Queen Anne's Revenge. Le conseil demande au charpentier du bord, Owen Roberts, d'augmenter sa puissance de feu. Owen Roberts doit commencer par améliorer la catégorie d'armement du Queen Anne's Revenge. Il obtient 5 Succès sur son Test de Charpenterie. Le

Queen Anne's Revenge est désormais « armé pour la course », même s'il ne dispose pas de plus de canons qu'avant.

- **Manœuvrabilité (calfat ou voilier)**. La Manœuvrabilité peut être améliorée d'un point, soit en revoyant la forme de la carène (avec le maître calfat), soit en modifiant l'organisation de la mâture (avec le maître voilier). Vous risquez cependant de perdre en Vitesse.
- **Protection (calfat ou voilier)**. En ajoutant des lattes de bordé plus épaisses sur les points névralgiques, le maître calfat peut augmenter d'un point la Valeur des Points de Structure d'une Localisation de la coque. En dédoublant les cordages essentiels en compagnie du maître voilier, peut-être arriverez-vous à augmenter d'un point la Valeur du maximum des Points de Structure d'une des Localisations de la mâture. Vous risquez cependant de réduire la Vitesse du navire.

Exemple (suite) : Owen Roberts veut installer sur la demande de Barbe Noire des canons de murailles. C'est désormais possible car Owen a déjà Amélioré la puissance de feu potentielle du Queen Anne's Revenge. Désormais « Armé pour la course », il peut porter jusqu'à 10 canons de muraille sur chaque bordée. Ni une ni deux, Owen installe tous les canons de muraille que l'équipage de Barbe Noire a en réserve, soit dix canons de muraille sur chaque bord.

- **Puissance de feu effective (charpentier ; seulement si le navire est moins armé que la configuration maximale correspondant à la fonction pour laquelle il a été construit : Commerce, Course, Guerre)**. En augmentant le calibre de certains canons ou en perçant de nouveaux sabords, vous pouvez rendre la Valeur de Dégâts de la batterie choisie (les deux bordées, la chasse, la fuite, les pièces de muraille) égale à celle de la configuration maximale indiquée dans la description du navire. Si vous ne possédez pas suffisamment de canons, vous pouvez préparer leur emplacement de façon à ce qu'il ne reste plus qu'à les installer le moment venu.
- **Résistance (charpentier)**. En revoyant toute la structure profonde du navire, vous pourrez peut-être augmenter d'un point la Valeur du maximum des Points de Structure dans la coque ou la mâture. Vous risquez cependant de perdre en tonnage utile.
- **Tirant d'eau (charpentier)**. Vous pouvez réduire le tirant d'eau d'un mètre, en évasant la forme du navire. Cela nécessite cependant une immobilisation complète du navire, et risque de beaucoup le ralentir.
- **Tonnage utile (charpentier)**. Vous pouvez accroître le tonnage utile de 20%. Le navire doit être immobilisé

pendant toute la modification, qui met en danger le nombre maximum des Points de Structure du navire.

- **Vitesse (voilier ou calfat).** La forme des voiles peut être améliorée, ou la forme de l'étrave avec le maître calfat. Vous pouvez soit gagner +1 nœud dans toutes les allures, soit +2 nœuds dans une allure particulière.

CONSTRUCTION DE FORTIN

Action non numérique longue (jours). Test de Charpenterie (Charpentier).

Le charpentier réquisitionne des hommes pour couper le bois nécessaire et organise la construction de son fortin. Au bout de la durée indiquée, il a construit un petit fortin. Le nombre de Points de Structure (PS) du fortin et le nombre d'hommes qu'il peut contenir sont tous deux égaux au nombre d'hommes qui l'ont construit. Il peut refaire un Test pour agrandir le fortin s'il le désire. Pour transférer des canons du navire au fortin, ce qui est vital si le navire carène ou répare sa coque sous la ligne de flottaison, voyez « Déplacer les canons » (page 141).

CONSTRUCTION DE NAVIRE

DESSIN DES PLANS

L'ingénieur naval, qui peut être l'un des trois maîtres, doit commencer par dessiner les plans, ce qui prend d'autant plus de temps que le navire est de taille importante (cf. table). Si l'ingénieur naval se base sur les recommandations de la Royauté, le temps est divisé par 2 et le Test est Assez Facile (+1). S'il se base sur un plan existant, le temps est divisé par 4 et le Test est Facile (+2). Les deux sont cumulatifs en bonus, mais pas en gain de temps.

Taille de navire	Durée de dessin des plans
Chaloupe	2 jours
Sloop	1 semaine
Goélette	2 semaines
Frégate	1 mois
Deux-ponts	2 mois
Trois-ponts	3 mois

L'ingénieur effectue un Test d'Ingénierie navale (Érudition) Assez Difficile (-1). Pour la suite de la création du navire, il aura 2 × (Réussite - 2) points de création (PC) à répartir dans les catégories Carène, Coque et Mâturation.

CONSTRUCTION

La construction requiert le travail conjoint des trois maîtres du bord. Le maître charpentier est responsable de la coque, le maître calfat de la carène et le maître voilier

de la mâturation. Chacun des trois maîtres fera un Test pour déterminer la qualité du navire dans la catégorie (coque, carène, mâturation) dont il est responsable. Le nombre de points de construction (PC) accordés pour la catégorie dépend de la classe de navire que l'on souhaite construire :

- **Pêche.** PC = Réussite - 1. Un navire de pêche a un tonnage utile réduit.
- **Commerce et défense.** PC = Réussite - 2.
- **Course.** PC = Réussite - 2.
- **Guerre.** PC = Réussite - 3.

Pour chaque catégorie, des PC de +0 correspondent à un navire normal dans cette catégorie (cf. la description des navires, chapitre 8). Chaque point de PC positif attribue une amélioration au navire dans cette catégorie, alors que chaque point de PC négatif lui attribue une tare, toujours dans cette catégorie. Les améliorations et les tares sont données dans la section « Amélioration de navire » (page 153).

LES TESTS

La carène. Test de Calfatage (Valeur de métier)

La coque. Test de Charpenterie (Valeur de métier)

La mâturation. Test de Voilerie (Valeur de métier)

RÉPARATIONS COMPLÈTES

Action non numérique longue (jours).

Une fois le navire mouillé devant une crique protégée, les trois maîtres ont alors tout le temps de le réparer. Ils peuvent aller couper du bois à terre ou fabriquer des cordages à partir d'écorce de Mahot. Tout l'équipage est réquisitionné pour effectuer les réparations qui s'imposent, surtout si des dégâts critiques ont été infligés et nécessitent de remâter ou de couler le navire sur la berge pour réparer sous la ligne de flottaison. Chaque Localisation peut être réparée par deux des trois maîtres, ce qui permettrait de réparer en même temps deux Localisations de la mâturation ou deux Localisations de la coque. Au bout de la durée indiquée, la Localisation réparée récupère un Niveau de dommages.

Le Test permet de réparer 1 Niveau de dommages dans une Localisation au cours d'un nombre de jours indiqué par la Table des Actions non numériques. Il doit être recommencé pour continuer la réparation ou réparer une autre Localisation. En cas d'Échec au Test, la Valeur des Points de Structure de la coque (pour les réparations de coque) ou de la mâturation (pour les réparations de mâturation) est diminuée de 1 ; en cas de Catastrophe, elle est diminuée de 2. Votre nouveau total de Points de Structure dans la Localisation réparée est égal à la mesure correspondante. La réparation d'un Niveau de dommages fait récupérer suffisamment de Points de Structure à la Lo-

calisation pour retomber au Niveau de dommages juste au-dessous.

- **Coque.** *Test de Charpenterie (Charpentier) ou de Calfatage (Calfat).*
- **Mâture.** *Test de Charpenterie (Charpentier) ou de Voilerie (Voilier).*

Exemple : le Pélican s'est éventré sur des récifs. Dans l'arsenal du port de Montserrat, en cale sèche, calfat et charpentier réparent la coque. Le charpentier effectue un Test de Charpenterie, et obtient 3 Succès. La réparation d'un Niveau de dommages de la coque du Pélican prendra donc 2 jours.

RÉPARATIONS DE FORTUNE

Action non numérique longue (TCN).

Chaque Localisation peut être réparée par deux des trois maîtres artisans, ce qui permettrait de réparer en même temps deux Localisations de la mâture (charpentier + voilier) ou deux Localisations de la coque (charpentier + calfat). Au bout de la durée indiquée, la Localisation réparée récupère un Niveau de dommages, ce qui signifie qu'elle récupère juste assez de Points de Structure pour revenir au Niveau de dommages au-dessous. De plus, les effets de tous les états critiques de la Localisation disparaissent.

Coque. *Test de Charpenterie (Charpentier) ou de Calfatage (Calfat).* Pour les dégâts au-dessus de la ligne de flottaison, c'est-à-dire non critiques, le charpentier écarte les débris, sectionne les lattes cassées et renforce bordé et plancher avec des planches. Le résultat n'est pas très seyant et impossible à améliorer, mais permet de remettre les canons en état de marche temporairement. Les dégâts sous la ligne de flottaison – critiques – empêchent le navire de changer de bord ou même de retrouver une assiette horizontale ; l'eau s'engouffrerait par la voie d'eau. Le charpentier doit donc clouer des planches à l'extérieur, sous le feu adverse, tandis que le calfat enfonce des pignoches par l'intérieur pour boucher les trous qui restent et colmate avec de l'étope. Lorsque le gouvernail est brisé, il est remplacé dans un premier temps par un aviron, pendant que le charpentier le répare ou le remplace.

Mâture. *Test de Charpenterie (Charpentier) ou de Voilerie (Voilier).* Les boulets ramés trouent les voiles, qui doivent être remplacées, arrachent les vergues et brisent les mâts. Tout l'art d'un bon voilier et d'un bon charpentier est de préparer les bonnes voiles et les bons espars – vergues et mâts, puis de les installer sans trop gêner la manœuvre. Lorsque les haubans sont sectionnés par un boulet, le mât n'est plus tenu que d'un côté. Si le navire se trouve sur le mauvais bord, le mât se brise. Lorsque le navire est sur le bon bord, ou vire de bord pour s'y mettre, le voilier doit tendre de nouveaux haubans de fortune. Lorsqu'un mât de hune est brisé, on ne

peut guère que tenter d'empêcher qu'il en emporte un autre. Il faut alors nettoyer le bas-mât des manœuvres inutiles, voire gênantes, pour pouvoir établir la basse voile. Le mât de hune sera changé une fois le calme revenu.

SOINS DE GROUPE (CHIRURGIEN)

Les soins de groupe utilisent la Table des Actions numériques. Un deuxième type de Test, le Test négatif, peut être réalisé à partir de cette table. Un Test négatif signifie qu'au lieu de vous décaler vers la droite de deux colonnes par Succès, vous devez vous décaler de deux colonnes vers la gauche par Succès. L'éventuel Modificateur de Réussite s'ajoute toujours au Succès du Test, donc avant de consulter la table.

CONTRACTION DE MALADIE

Action numérique. Test de Médecine négatif. Mesure : nombre d'hommes en contact avec la maladie. Modificateur : Virulence de la maladie. Compétence de soutien : Herboristerie.

La mesure obtenue est le nombre de personnes qui mourront de cette maladie, si la maladie est mortelle, ou seront hors d'état de faire quoi que ce soit sinon. Si la maladie est endémique, effectuez ce Test pour chaque Cycle passé sur le lieu affecté par la maladie. Si elle est épidémique, voyez « Propagation de maladie épidémique ».

HOMMES EMPOISONNÉS

Action numérique. Test de Combat de groupe négatif. Compétence de soutien : Herboristerie (Chirurgien). Modificateur : Virulence du poison.

La table indique le nombre d'hommes qui échappent aux effets du poison.

NOMBRE DE BLESSÉS SOIGNÉS APRÈS UN COMBAT

Action numérique. Test de Chirurgie négatif. Mesure : nombre de blessés.

La table indique le nombre d'hommes que le chirurgien parvient à sauver. Le maximum est bien entendu égal au nombre de blessés. La période de convalescence pour les blessés est de deux semaines.

Exemple : après un rude combat, 35 pirates gisent dans les cuisines du Pélican. Le chirurgien effectue un Test de

Chirurgie et obtient 4 Succès. Renaud repère le nombre de blessés dans la table des actions numériques (valeur +16), remonte d'une ligne et se décale de $4 \times 2 = 8$ colonnes vers la droite (valeur +14). 25 pirates sont sauvés par le chirurgien.

PROPAGATION DE MALADIE ÉPIDÉMIQUE

Action numérique. Test de Médecine négatif. Mesure : nombre d'hommes malades. Modificateur : Virulence de la maladie. Compétence de soutien : Herboristerie, si la maladie le permet.

Commencez par effectuer un Test de Contraction de la maladie, puis effectuez à chaque Cycle un Test de propagation de maladie épidémique et ce jusqu'à ce que tout le monde meurt ou que la mortalité s'arrête.

Note : ceci ne s'applique pas au *Scorbut*, ni aux *Abcès*.

Exemple : Alvarez s'est aventuré avec 100 hommes dans un marécage infesté par la Fièvre jaune, de Virulence Normale (+0). Les 100 hommes sont en contact avec la maladie. Le médecin effectue son Test de Médecine sans malus et obtient +2. De 100 dans la table numérique, en remontant d'une ligne, en se décalant de $2 \times 2 = 4$ colonnes vers la gauche, on trouve la mesure 4, qui correspond au nombre de morts. Alvarez décide cependant de rester sur place. Cette fois-ci, le médecin échoue à son Test de Médecine et 10 hommes de plus meurent en quelques jours. Le groupe d'Alvarez, qui sort enfin du marécage, est maintenant réduit à $100 - 4 - 10 = 86$ hommes.

VIGIE ET MOUCHEURS

Les matelots se succèdent normalement au poste de vigie – fatiguant pour les yeux – toutes les quatre heures. Pour plus de simplicité, votre équipage comporte une vigie principale, qui sera à son poste à chaque fois que vous aurez besoin d'effectuer un Test. La vigie est utile sur terre comme sur mer, et repère les dangers comme les proies éventuelles.

GRENADIER

Test d'Armes à feu (Grenade). Pertes : Nombre de Succès \times hommes.

Lorsque le grenadier, posté sur la hune, lance des grenades en plein abordage, il risque de toucher des alliés. S'il obtient un Échec, il blesse deux alliés. S'il obtient une

Catastrophe, la grenade lui explose entre les mains. Ce système simplifié par rapport aux grenades lancées par les personnages-joueurs permet d'éviter de comptabiliser les dégâts et d'effectuer des Tests d'Esquive.

MOUCHEUR

Manœuvre de combat avancée : Viser un personnage particulier.

Alors que les moucheurs sont indispensables sur les navires pirates, flibustiers ou corsaires, ou en trouve beaucoup moins sur les navires de guerre et aucun sur les navires marchands. Ces tireurs d'élite se postent dans la hune ou sur une vergue afin de tenter d'abattre les commandants ennemis. Ceux-ci sont entourés d'hommes, si bien qu'il est difficile de les avoir dans sa ligne de mire. Utilisez les règles de visée (voir *Pavillon Noir-la révolte* page 114).

RÉCIFS

La Vigilance (Vigie) est une Compétence de soutien pour le Test de Manœuvre afin d'éviter les récifs.

Lorsque le navire avance dans une région dangereuse, les yeux de la vigie sont fixés sur les quelques centaines de mètres qui s'étendent devant le navire. Le Test de Vigilance est Difficile (-2) si le vent est plus fort que du Petit temps, et Presque impossible (-4) si la vigie regarde face au soleil.

SENTINELLE

Opposition entre le Test de Vigilance (Vigie) et le Test de Ruse de groupe, ou le Test de Discrétion des ennemis. Modificateurs : en plein jour (Facile), ciel nuageux (Normal), de nuit (Difficile).

À terre ou au mouillage la nuit, imposer des tours de garde peut sauver l'équipage d'une attaque nocturne ou d'un dérapage d'ancre. Bien que les hommes se relaient, effectuez le Test en utilisant seulement la Compétence de la vigie.

VOILE EN VUE !

Test de Vigilance (Vigie) en opposition.

La vigie, dont la vue perçante est habituée à distinguer de minuscules points noirs à l'horizon, suscite l'admiration de tout l'équipage. Effectuez un Test de Vigilance pour les vigies de tous les navires susceptibles de s'apercevoir. Le vainqueur du Test peut s'enfuir avant d'être vu, préparer une embuscade s'il est près des côtes ou encore prendre l'Avantage du vent (cf. page 174) en combat naval.

Gestion de l'équipage

LE RECRUTEMENT

RECRUTEMENT DES PJ

DANS UN NOUVEL ÉQUIPAGE

À moins de planifier votre expédition depuis le recrutement de chacun de ses membres, vous serez probablement intégré à un équipage déjà existant. Devant le recruteur, il y a fort à parier que vous devrez faire valoir vos qualités de marin tout en cachant habilement vos défauts. Si votre navire est pris par des pirates, alors vous serez libre de vous joindre à eux, sans passer par les questions assassines et retorses d'un recruteur. Quoiqu'il en soit, vous ne serez pas maître des capacités du reste de votre nouvel équipage.

Lorsque vous intégrez un nouvel équipage, le maître de jeu choisit donc les Compétences, Caractéristiques et Valeurs des membres déjà présents. Pour ce faire, il peut s'aider des indications de la table ci-dessous, et :

- **soit choisir les valeurs** de chaque paramètre au cas par cas, pour chaque personnage non-joueur,

- **soit fixer une Compétence, Valeur ou Caractéristique moyenne** pour les membres du commandement, une autre pour les autres membres essentiels, et enfin une Valeur de groupe commune pour les matelots. Pour simuler les variabilités au sein de l'équipage, il peut :

- jeter un D6 pour chaque Compétence, Valeur ou Caractéristique et consulter la Table de variabilité.
- choisir un profil de recrue particulier pour un membre spécifique de l'équipage, qui sera amené à jouer un rôle spécial par la suite.

RECRUTER POUR UN POSTE PRÉCIS (DANS UN PORT)

Afin de trouver un maître d'équipage ou un calfat digne de s'enrôler à bord de votre rafiôt, vous devrez écumer les tripots des ports, havres des aventuriers et des marins de passage. Il faut pour cela une patience infinie, un regard inquisiteur impitoyable et une batterie de questions destinées à piéger les marins un peu trop vantards en quête d'un navire. Ils s'inventeront des aventures à faire pâlir Bartholomew Roberts, Francis Drake ou Morgan eux-mêmes, et des qualités navales parfaites, le tout avec un



TABLES DE RECRUTEMENT

Réussite du Recrutement	COMPÉTENCES DES PNJ		
	Profit	Valeur (Carac.)	Compétence des matelots (Modif. de Compétence)
Catastrophe	Minable	1 (3)	0 (-3)
Échec	Sans avenir	2 (3)	1 (-2)
1 (Expérience)	Médiocre	3 (4)	2 (-1)
1 (Valeur)	Débutant correct	2 (5)	2 (-1)
2 (Expérience)	Compétent	3 (6)	3 (+0)
2 (Valeur)	Débutant prometteur	2 (7)	3 (+0)
3 (Expérience)	Vieux loup de mer	4 (6)	3 (+0)
3 (Valeur)	Futur homme de l'art	2 (8)	3 (+0)
4	Excellent marin	4 (7)	4 (+1)
5	Homme de l'art	5 (8)	4 (+1)
6	Entré dans la légende	6 (8)	5 (+2)
8	Légendaire	7 (9)	6 (+3)

VARIABILITÉ

D6	Effet
1	Compétence, Valeur ou Caractéristique - 1, rejetez le D6
2-5	Pas de modification
6	Compétence, Valeur ou Caractéristique + 1, rejetez le D6



formidable aplomb. Évidemment, vous n'en croirez rien, mais il faudra bien choisir entre les recruter et les renvoyer à leur timbale de rhum.

- Commencez par choisir le **poste** pour lequel vous recrutez (simples matelots, gabiers, maître d'équipage, chefs de pièces, artisans, chirurgien, etc.)
- **Effectuez un Test d'Empathie (Expression).** Choisissez un profil correspondant au résultat de votre Test parmi les deux proposés sur la Table de compétences des PNJ (Expérience ou Valeur, selon ce que vous souhaitez privilégier).
- **Vous pouvez noter sur la fiche d'équipage le couple Compétence et Valeur de métier ou Caractéristique, pour un membre essentiel ou un officier, ou simplement la Compétence pour un groupe de matelots.** Pour ajouter un peu de diversité, vous pouvez lancer un D6, pour chacun de ces trois aspects et consulter la table de diversité.

Les deux profils proposés pour des réussites moyennes de recrutement vous offrent le choix entre des recrues expérimentées, mais au potentiel limité, et des débutants prometteurs. Une meilleure Expérience rendra la recrue plus efficace tout de suite, tandis qu'une meilleure Valeur assurera à long terme d'avoir un membre d'équipage hors du commun.

Il peut être fastidieux d'effectuer séparément tous les Tests de recrutement, surtout si vous désirez trouver des recrues aussi variées que nombreuses. Dans ce cas, vous pouvez regrouper les recrues comme bon vous semble, et effectuer un Test de recrutement pour obtenir les Compétences, Caractéristiques et Valeurs de chacun d'entre eux.

Exemple : Ange, attablée à l'unique auberge de Port-Margot, fait défiler devant elle des marins, à qui elle propose les postes de simples matelots, gabiers, ou artilleurs. Anne effectue pour Ange un seul Test d'Empathie (Expression) pour les 6 Compétences de groupe des matelots. Elle obtient 4 Succès. Le groupe recruté a donc a priori +1 en Ruse, Manœuvre, Canonnade, Recharge, Combat et Tir. Renaud lance pour chacune de ces Compétences de groupe un D6 et consulte la table de diversité :

- *Ruse. Il obtient 3 sur le D6 : pas de modification.*
 - *Manœuvre. Il obtient 6, puis 3 : les recrues passent à +2 en valeur de Manœuvre.*
 - *Combat. Il obtient 4 : pas de modification.*
 - *Tir. Il obtient 4 : pas de modification.*
 - *Canonnade. Il obtient 2 : pas de modification.*
 - *Recharge. Il obtient 1, puis 1, puis 2 : les recrues passent à -1 en Recharge.*
-

Sachez toutefois que le fait de noter sur la fiche d'équipage les caractéristiques techniques d'un personnage non-joueur ne signifie pas que les PJ seront conscients de sa valeur. Ils ne s'en rendront compte qu'après l'avoir mis à l'épreuve. Il sera alors temps de maronner un mauvais capitaine ou de changer de poste un voilier qui a la tremblote. **Il est donc hors de question de ne pas prendre à son bord un PNJ à peine recruté, quelle que soit sa compétence, car s'il a été recruté, c'est qu'il a fait bonne impression.**

ÉVALUER LES QUALITÉS D'UN MARIN (SUR UNE PRISE)

Les pirates refusent rarement aux matelots d'une prise de les rejoindre. Toutefois, rien ne leur interdit de faire des choix pour ne conserver que les meilleures recrues. Prendre à son bord un maître charpentier supplémentaire, qui se révèle fainéant et vindicatif, n'apportera que des ennuis à l'équipage. Par contre, si la recrue potentielle frise le génie, ne pas la recruter est une grave erreur. Mieux, si le poste au sein de l'équipage que cette personne pourrait assumer à merveille est vacant, certains équipages pirates n'hésiteront pas à recruter de force. Afin de déterminer les qualités d'un marin, le quartier-maître peut soit discuter directement avec lui, soit examiner les résultats de son travail quotidien. Plus il obtiendra de Succès et mieux il cernerá ses compétences et sa motivation dans son travail :

- **Discussion.** Test d'Empathie (Expression).
- **Évaluer les compétences d'un commandant (lors d'un combat ou un combat naval).** Test de Tactique (Perception).
- **Évaluer les compétences d'un membre essentiel (après examen du fruit de son travail quotidien).** Test d'une des Compétences à évaluer sous Perception.

Voici ce qu'on peut apprendre de lui en fonction du résultat du Test :

- **Échec.** Vous n'avez aucune idée de la Compétence et de la Valeur de la recrue.
- **1 Succès.** Vous apprenez si la recrue est globalement novice (Compétence 0, 1 ou 2) ou s'il s'agit d'un vétéran (3, 4, 5, 6 ou 7) dans les Compétences essentielles de son poste.
- **2 Succès.** Vous obtenez les Compétences et la Valeur de métier (ou les Caractéristiques) de la recrue en rapport avec son poste à un point près.
- **4 Succès.** Vous obtenez ses Compétences et Valeurs (ou Caractéristiques) exactes.

CONVAINCRE DES MARINS DE SE JOINDRE AUX PIRATES (SUR UNE PRISE)

Lorsque les pirates ont pris possession de la prise, le quartier-maître rassemble les matelots de la prise et leur explique le mode de vie pirate. De son éloquence dépend la quantité de matelots tentés par cette existence. En revanche, le quartier-maître n'a aucune influence sur la qualité des recrues, car tous les volontaires sont acceptés. Il est beaucoup plus facile de recruter de simples matelots, qui n'ont rien à espérer en restant dans la marine marchande ou la marine de guerre. Les membres du commandement occupent déjà le haut du pavé, et les membres essentiels font souvent passer le travail avant toute autre chose.

Le maître du jeu commence donc par fixer les Compétences des matelots, des officiers et des membres essentiels qui intéressent les PJ, s'il ne l'a déjà fait dans le combat naval qui a précédé la prise. Voici les Tests à effectuer :

- **Matelots** : Test de Persuasion (Charisme) du quartier-maître. (Succès × 10%) des matelots rejoignent les pirates. N'hésitez pas à modifier ce pourcentage de base si le roleplay du joueur interprétant le quartier-maître sort de l'ordinaire.
- **Membre du commandement ou membre essentiel** : Test de Persuasion (Expression) du personnage tentant de le convaincre. Il faut obtenir plus de Succès que la meilleure Compétence de la recrue en rapport avec le poste...

Exemple : lors du blocus de Charlestown, Thomas Miller, quartier-maître du Queen Anne's Revenge, le navire de Barbe Noire, désire augmenter la taille de l'équipage, pour pouvoir contrôler plus facilement les dix-sept navires pris par les pirates. Il rassemble les matelots de la dernière prise et effectue un Test de Persuasion (Charisme). Il obtient 4 Succès. 40% des hommes de la prise, soit 35 matelots, se font pirates. Il tente alors de convaincre le chirurgien de la prise de rejoindre les rangs de la piraterie... Après d'âpres négociations, il effectue un Test de Persuasion (Expression) pour trouver les mots justes. La meilleure Compétence du Chirurgien étant 3, il doit obtenir 3 Succès au moins pour pouvoir l'intégrer à son équipage.

EXPÉRIENCE DE L'ÉQUIPAGE

L'équipage, qu'il s'agisse des matelots, des membres du commandement ou des membres essentiels, suit les mêmes règles d'expérience que votre personnage. Quelques détails diffèrent cependant.

PROGRESSION DES MEMBRES ESSENTIELS ET DES OFFICIERS

- Toutes les Compétences des membres essentiels et des officiers indiquées sur la fiche d'équipage sont des Compétences de poste. **À la fin de la partie, toutes ces Compétences reçoivent automatiquement 1 Point d'expérience.**
- **Le système d'expérience de l'équipage ne s'applique pas aux Compétences de votre personnage éventuellement notées sur la fiche d'équipage.** Remettez simplement à jour ces Compétences sur la fiche d'équipage, lorsqu'elles changent sur votre propre fiche de personnage.

Exemple : le maître canonier du Pélican, un PNJ, a pu cocher sa case d'Expérience pratique en Pointage de pièces durant la partie. Les joueurs de l'équipage du Pélican peuvent donc augmenter son expérience en Pointage de pièces de 2 points. En revanche, le capitaine de Vercourt est joué par un joueur, Théo. Une fois l'expérience de son personnage résolue, Théo remettra à jour, si nécessaire, ses Compétences de commandement et de membre essentiel en tant que capitaine sur la fiche d'équipage.

PROGRESSION DES COMPÉTENCES DE GROUPE

- **Expérience pratique** : lorsque votre équipage obtient, au cours d'un Test d'Action de groupe, autant de Succès que le niveau de sa Compétence, vous pouvez cocher la case d'Expérience pratique sur la fiche d'équipage.
- **Enseignement** : lorsqu'un joueur ou un commandant réussit à enseigner une Compétence de groupe à l'équipage, ce qui prend une semaine, ajoutez 1 Point d'expérience à cette Compétence.
- **Le nombre de Points d'expérience à accumuler pour progresser** doit dépasser deux fois la Compétence des matelots.
- **C'est la Compétence des matelots qui progresse**, et non l'Efficacité de base de l'équipage, qui dépend des Compétences du commandement.

Exemple : l'équipage du Pélican a pu cocher sa case d'expérience en pratiquant la Canonnade durant la partie, et Laurent, joueur du second du Pélican, ajoute sur la fiche d'équipage 1 Point d'expérience pour cette Compétence de groupe. Comme le niveau actuel de cette Compétence de groupe est de 3, et que le nombre de Points d'expérience



accumulés vient de monter à 7 (soit plus de deux fois le niveau), l'équipage voit sa Canonnade passer à 4.

- **Enfin, lorsqu'une Compétence de commandement augmente**, n'oubliez pas de remettre à jour la Compétence de groupe correspondante.

GESTION DES GROUPES

MÉLANGER DES GROUPES

Lorsque vous recruterez un groupe de matelots, dans un port ou sur un navire de prise, celui-ci viendra se mélanger à votre équipage. Il est peu probable que les deux groupes aient les mêmes Compétences. Effectuez donc la moyenne des deux Compétences de groupe, pondérée par le nombre d'hommes présents dans chaque groupe, et arrondie à la valeur la plus proche de 3.

CRÉER DES SOUS-GROUPES

Commencez par choisir le nombre de sous-groupes et le nombre d'hommes par groupe, puis effectuez la répartition des tâches.

Scinder un groupe en combat. *Action non numérique courte ou longue (TC). Test de Meneur d'hommes (Commandant le plus gradé).* Effectuée en combat, cette Action sera considérée comme courte s'il faut créer deux sous-groupes seulement, et longue sinon. Au bout de la durée indiquée, les sous-groupes sont opérationnels.

OPTIMISER L'EFFICACITÉ D'UN SOUS-GROUPE

La Compétence des matelots dans une Action de groupe reflète leurs capacités moyennes. Cependant, un équipage n'est pas constitué de marins aux compétences homogènes. Le travail du maître d'équipage, du maître canonnier et du quartier-maître est toutefois de mêler débutants et vétérans pour favoriser le transfert du savoir. Dans les moments les plus critiques cependant, il peut être crucial de créer une unité de tir au mousquet d'élite, de sélectionner des hommes particulièrement discrets ou des combattants féroces au corps à corps. Évidemment, il est plus facile de ne chercher à créer qu'une seule unité d'élite, aux dépens du reste du groupe, que d'en créer trois à la fois avec des buts différents.

Le commandant cherchant à optimiser l'efficacité d'un sous-groupe va valoriser une ou plusieurs Compétence(s) dans chaque groupe d'élite, par exemple Manœuvre, Ca-



nonnade et Tir. Il peut y avoir un dernier groupe n'ayant pas de compétence à valoriser. Voici la procédure :

- Le commandant commence par choisir les « N » Compétences à valoriser.
- Le nombre d'hommes dans un sous-groupe ne peut être supérieur à la moitié des hommes du groupe.
- Le commandant effectue un Test d'Empathie (Perception). Pour chaque tranche de (N+1) Succès obtenus chaque sous-groupe d'élite gagne un bonus de Facilité de +1 pour ses Compétences valorisées, et souffre d'un malus de difficulté de -1 pour les Compétences valorisées des autres sous-groupes. S'il existe un sous-groupe sans Compétence à valoriser, alors il subit un malus de difficulté de -1 pour toutes les Compétences valorisées des autres sous-groupes.

Exemple : Ange, le quartier-maître du Pélican, veut séparer l'équipage en un sous-groupe pouvant s'approcher de l'adversaire sans donner l'alerte (Compétence de Ruse de groupe) et un autre qui arrosera l'ennemi de tirs de mousquet (Compétence de Tir). Elle doit obtenir au moins $2 + 1 = 3$ Succès sur son Test d'Empathie (Perception) pour y arriver. Elle obtient 7 Succès, un résultat presque légendaire ! L'équipage est donc scindé en deux sous-groupes, le premier bénéficiant d'un bonus de +2 à ses Tests de Ruse (et -2 à ses Tests de Tir), tandis que l'autre gagne un bonus

de +2 à ses Tests de Tir (et subit un malus de -2 à ses Tests de Ruse). Les Tests concernant les autres Compétences de groupe ne changent pas.

LE MORAL

Tous les groupes ne réagissent pas bien aux situations critiques ou désespérées. La mort d'un officier, de fortes pertes subies en combat ou la perspective de couler par le fond avec leur navire incitent en général les équipages à se rendre. Le commandement, et en particulier le capitaine, peut leur redonner confiance ou menacer de tuer les lâches afin qu'ils se battent jusqu'au bout.

TEST DE MORAL

Test de Combat ou de Tir, au choix. Modificateurs : pertes dans le commandement (voir ci-après), Différence des Niveaux de Réputation adéquats.

Voici les cas nécessitant un Test de moral :

- **L'ennemi hisse le pavillon noir.**
- **L'ennemi est nettement supérieur en nombre, ou surarmé.**
- **Perte d'un membre de commandement.**
- **50% des troupes hors combat.**
- **75% des troupes hors combat :** le test de moral est Difficile (-2).
- **90% des troupes hors combat :** le test de moral est Impossible (-6).
- **Le groupe adverse semble invincible :** Cela reste à l'appréciation du maître de jeu.

Un groupe peut tenter d'agir sur le moral de l'ennemi, soit en demandant sa reddition (en utilisant sa Gloire), soit en essayant de l'intimider pour le faire fuir (en utilisant son Infamie). Le groupe intimidé, lui, peut s'appuyer sur sa propre Réputation pour résister à la menace. Les malus à appliquer sont les suivants :

- **Demande de reddition :** - (Niveau de Gloire)/2 du groupe intimidant + (Niveau de Réputation maximum du groupe intimidé)/2.
- **Intimidation :** - (Niveau d'Infamie)/2 du groupe intimidant + (Niveau de Réputation maximum du groupe intimidé)/2.

Exemple : le lieutenant Maynard et ses soldats viennent de s'ensabler dans la James Rivers, à quelques encablures du navire de Barbe Noire, qu'ils sont venus arraisonner. Barbe Noire les hèle, dans le but de connaître ses ennemis et de les intimider. Le Niveau d'Infamie de Teach est de 8, tandis que le Niveau de Gloire de Maynard est de 4. L'équipage du lieutenant Maynard effectue un Test de Combat de groupe avec un malus de $-4 + 2 = -2$. Les soldats obtiennent 3 Succès malgré tout et tiennent bon. S'ils n'avaient obtenu aucun Succès, ils auraient fui.

PERTE DANS LE COMMANDEMENT

Il n'est pas de tactique plus efficace en combat que d'éliminer les membres du commandement adverse. Les flibustiers n'ont pas hésité à utiliser ces méthodes peu conformes à l'éthique de la guerre. Les pirates font désormais de même, mais cela est strictement interdit dans la marine de guerre et l'armée en général, ce qui contribue à assimiler les flibustiers et pirates à de véritables démons. En effet, non seulement les commandants sont nécessaires pour organiser l'équipage dans toutes ses actions, mais en plus, ils représentent un emblème. Chez les pirates, le savoir est accessible à tous, et si le commandant est à son poste, c'est bien parce qu'il est le plus compétent, le plus brave, et le plus invincible. Dans la marine de guerre ou marchande, l'officier est celui qui sait, un homme dont les connaissances mystérieuses sont indispensables.

Reportez-vous aux Manœuvres de combat avancées (*Pavillon Noir-la Révolte* page 113). **Toutes les Compétences de groupe** subissent des malus suite à la perte de

RÉSULTAT DU TEST DE MORAL

	Demande de reddition	Intimidation
Échec	Reddition	Fuite
1 Succès	Indécision : pas d'Action pendant un TC ou un TCN (selon la situation)	
2 Succès	Tient bon	



membres de commandement (ces malus sont cumulatifs en cas de perte de plusieurs officiers) :

- **Capitaine** : -3
- **Second** : -2
- **Canonnier** : -2
- **Quartier-maitre** : -1
- **Maitre d'équipage** : -1
- **Maitre canonnier** : -1
- **Pour un groupe de soldat** :
 - **Capitaine** : -3
 - **Lieutenant** : -2
 - **Sergent** : -1

Un groupe qui perd un officier doit effectuer un Test de Moral (voir plus haut). Un PJ peut tenter de prendre la place de l'ancien commandant. Il doit pour cela consacrer un Tour de combat ou un Tour de combat naval, selon la situation, à galvaniser ses troupes, et effectuer un Test de Meneur d'hommes (Charisme) Difficile (-2). Chaque Succès annule un point de malus dû à la perte de celui qu'il remplace. S'il arrive à annuler le malus de perte de commandement, le PJ évite aussi tous les effets du Test de Moral.

LA POPULARITÉ

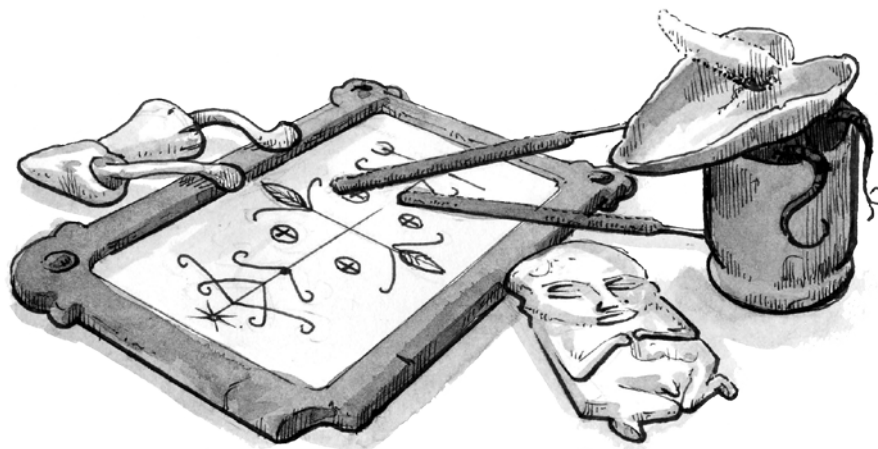
.....

Il serait dommage de gérer la popularité à bord avec des règles. Les avis sont toujours divers à bord, et lorsque les choses vont mal, des groupes se forment. De plus, il

est possible de compenser sa faible popularité par la terreur, mais il faut s'attendre au pire à la moindre faiblesse. Il est aussi possible, comme Edward Low, de s'assurer l'adhésion de son équipage en satisfaisant ses pulsions sadiques et violentes, mais cela fait naître une certaine crainte du commandement à bord, même si cette crainte n'est pas fondée.

Définissez la psychologie des hommes de l'équipage, en tant que groupe comme en tant qu'individus. Déterminez ce qui leur ferait plaisir, les rassurerait ou au contraire fragiliserait leur cohésion. Faites ensuite réagir l'équipage à toutes les paroles et à tous les actes des PJ assumant un poste de commandement en fonction de cette psychologie. Ces réactions peuvent au début échapper à l'attention des commandants (qui n'en prendront peut-être même jamais conscience). Lorsque les avis négatifs seront plus nombreux que les avis positifs, les commandants seront sur la mauvaise pente et risqueront fort de se voir abandonnés sur une île déserte à la moindre erreur. Si au contraire l'équipage n'a jamais eu à se plaindre de son commandement, il sera bien plus indulgent face à un échec ou un comportement inacceptable.

Classez aussi les membres de l'équipage par groupes d'affinité. Y a-t-il à bord un groupe de fortes têtes, ou au contraire un groupe particulièrement facile à influencer ? Quelques mécontents cherchent-ils à faire sécession ? Un fauteur de trouble est-il une cause de zizanie à bord ? Ces éléments vont permettre, par le biais de PNJ notables, de créer une vie à bord et d'inciter vos joueurs à rester à l'écoute des compagnons de leurs personnages.





RÈGLES

TACTIQUES

CHAPITRE



7

Combat de groupe

Le combat de groupe est une opération complexe, dans laquelle l'équipage est scindé en sous-groupes, les unités, au sein desquelles les hommes effectuent la même action en même temps. Les combats de groupe peuvent s'enchaîner, mais ne se ressemblent pas, car les actions et le contexte imposé par le scénario changent à chaque fois.

LE CONTEXTE

LES RAISONS

Quelle que soit la précision de la simulation que vous mettez en place afin de résoudre le combat de groupe, celui-ci restera fondamentalement différent d'un wargame. En effet, le combat de groupe dans *Pavillon Noir* est indissociable du scénario, qui définit les éléments essentiels de l'affrontement, comme le rapport des forces, la surprise, les renforts éventuels ou la présence d'un fortin. De plus, il détermine les motivations de chacun, la possibilité que les ennemis puissent être convaincus, effrayés, corrompus, etc. Enfin, le scénario détermine les buts de chacune des forces en présence, et par là même l'objectif du combat. Il est rare que les deux camps aient comme seule intention de s'entretuer, et encore plus rare qu'ils le fassent. Même les pirates, malgré la certitude de finir au bout d'une corde s'ils sont capturés, préfèrent se rendre plutôt que de se faire exterminer. Les adversaires des PJ sont des êtres humains et non des unités sur un champ de bataille. L'utilisation de croquis et de pions pourrait le faire oublier, aussi, il est de votre devoir de présenter le combat d'un point de vue humain aussi bien que tactique.

En conclusion, seuls les impératifs du scénario justifient un combat de groupe. Les deux adversaires n'en viendront aux mains que s'ils ont une chance de remporter la victoire et s'il n'existe pas d'autre solution moins violente. Comme les pertes seront lourdes des deux côtés, et que les survivants porteront à vie les stigmates de la bataille, sous la forme d'une jambe de bois ou d'un bandeau sur l'œil, les belligérants réfléchiront plutôt deux fois qu'une avant de tirer leurs armes de leurs fourreaux.

LE TEMPS

Les règles de combat de groupe découlent naturellement de celles du combat individuel, **si bien qu'une unité de combat est gérée exactement comme un personnage**. Afin de mélanger harmonieusement les deux, un

... ET POUR QUELQUES CONSEILS DE PLUS

Certains des exemples d'Actions de groupe exposés dans le chapitre précédent, notamment ceux qui concernent le combat ou les manoeuvres navales, seront utilisés dans cette partie, consacrée aux règles tactiques de combat de groupe et de combat naval. Pour schématiser, le chapitre précédent vous présentait les principes généraux des Actions de groupe, ainsi que des exemples d'application. Ce chapitre, lui, intègre ces deux éléments au sein de règles tactiques plus générales.

Ne cherchez pas à tout assimiler d'un coup, sinon lors de vos premières parties, vous serez vite perdu. Prenez le temps de lire calmement ces règles – largement optionnelles –, et de les digérer petit à petit. Interrogez-vous sur l'impact qu'elles pourront avoir sur votre campagne, et n'hésitez pas à impliquer vos joueurs dans leur mise en place.

Certes, ces règles tactiques ajoutent une couche technique de plus au système de base. Pourtant, elles restent synthétiques et vous permettent de gérer de manière simple des choses aussi complexes que les combats navals, tout en offrant assez d'options et de précisions pour satisfaire les joueurs les plus tacticiens.

En conclusion, prenez votre temps. Ignorez au départ les petits détails techniques, et concentrez-vous sur l'esprit de ces règles plus que sur leur application à la lettre. Au fait, n'est-ce pas un galion espagnol aux cales chargées d'or que j'aperçois au loin ?

groupe doit disposer à la fois d'une valeur d'Initiative et d'un nombre d'Actions.

Le combat de groupe est découpé en Passes d'armes. Un groupe dispose de deux Actions par Tour. Ces deux Actions doivent obligatoirement être différentes, à moins qu'il ne s'agisse de deux déplacements. Notez que tous les membres d'une même unité – en dehors des PJ – doivent effectuer la même action. S'ils devaient effectuer simultanément des actions différentes, il faudrait scinder leur groupe en deux ou plus (voir page 161).

L'Initiative de chaque groupe est égale à la Valeur de son chef. En cas de hiérarchie pyramidale (sur un navire par exemple), prenez la Valeur du personnage le plus gradé. Ainsi, pour un équipage, l'Initiative de tous les hommes est égale à la Valeur du capitaine, à moins qu'un groupe ne soit isolé, auquel cas c'est la valeur du chef du sous-groupe qui compte.

BLESSURES DE L'ÉQUIPAGE

Les règles de blessure de l'équipage (cf. page 200) vous permettent de faire durer un peu le combat de groupe. Elles permettent à vos joueurs de prendre des risques mesurés et d'éviter une débâcle due à un simple jet de dé.

LE LIEU

Les combats de groupe ont rarement lieu dans une arène vide entre deux camps formant une mêlée indistincte. Les éléments du décor et les positions de chacune des unités de combat sont essentiels pour établir une tactique de combat, et influent sur la résolution des Actions de groupe. En effet, il est plus facile de se cacher dans la forêt vierge que dans un désert rocailleux, et un groupe faible a tout intérêt à se retrancher dans un passage étroit pour limiter le nombre d'adversaires lui faisant face.

Un lieu est caractérisé par un Niveau de fortification qui correspond, en termes de règles, à un Malus de difficulté imposé aux Tests de Combat et de Tir des Assaillants (Assez fortifié : -1, Fortifié : -2, Très fortifié : -3, Parfaitement fortifié : -4).

Désert. D'un point de vue tactique, le désert se caractérise souvent par de grandes étendues à découvert. Il est donc difficile d'y tendre une embuscade, car les assaillants trouveront peu d'endroits où se cacher. Les crevasses et les rochers du désert rocailleux de Nouvelle-Espagne offrent au contraire de nombreuses protections, ne pouvant toutefois accueillir qu'un faible nombre d'hommes. Alors que quelques hommes y passent facilement inaperçus, ce n'est pas le cas d'un groupe de plus d'une cinquantaine d'hommes.

Forêt. La forêt vierge constitue pour tous les personnages européens un environnement hostile, au sein duquel le danger ne vient pas que de l'adversaire. Les buissons inextricables, les marécages gluants jouent autant contre des pirates que les Indiens. Alors que les Indiens, adaptés à cet environnement, bénéficient d'un bonus de +2 aux Compétences de Manœuvre, de Ruse, de Combat

et de Tir (tir à l'arc et à la sarbacane), les Européens et les personnages d'origine africaine subissent un malus de -2 à ces mêmes Compétences. Vous pouvez cependant leur accorder un bonus de +1 en Ruse lorsqu'ils ne se déplacent pas.

Fortin. Les fortins constituent des défenses redoutables contre les navires entrant dans la baie qu'ils défendent, mais aussi contre les fantassins. Seule la ruse, ou une parfaite maîtrise du tir de mousqueterie, permet d'en prendre le contrôle. Les fortins sont Fortifiés, voire Très fortifiés.

Guerre de position. Lorsque les deux camps adverses disposent d'une position favorable, les commandants préfèrent la tenir plutôt que de s'avancer à découvert et tenter de prendre possession des fortifications ennemies. Il suffit d'une barricade ou d'une tranchée pour s'embourber dans ce genre de bataille, dont la durée interminable et les nombreux assauts avortés sont extrêmement usants pour les combattants. En général, les deux camps sont considérés comme étant Assez fortifiés, mais les assaillants subissent au moins un Tir de mousqueterie sans pouvoir répliquer avant d'accéder au Combat au corps à corps.

Montagne. Si les défenseurs sont retranchés en haut d'une falaise, ils peuvent arroser de plomb leurs adversaires, si ceux-ci tentent de monter. De plus, ils sont considérés comme Assez fortifiés dans le cas d'une pente forte, et Parfaitement fortifiés dans le cas d'une falaise.

Navires. Même sur le pont d'un navire, les combats ont tendance à tourner à la bataille rangée, lorsque les abordés se replient vers des positions stratégiques comme la dunette ou le gaillard d'avant. Le pont est propice aux lignes de front séparant les deux camps. Dans l'entrepont, les groupes se scindent, car les embrasures des portes limitent les lignes de front à une ou deux personnes.

Ville. De même, les combattants se séparent en petites unités en ville, afin de prendre des positions stratégiques et permettre au groupe d'avancer tout en conservant leurs positions. Les groupes qui défendent leur position sont Fortifiés, tandis que les assaillants sont Assez fortifiés. La prise d'une ville depuis l'extérieur se fait contre des adversaires considérés comme Fortifiés à Parfaitement fortifiés.

LES ACTEURS

Chacun son rôle. Au sein d'un équipage, les rôles sont définis avec précision afin que chacun sache ce qu'il a à faire. Cela s'applique aux PJ autant qu'aux autres. On n'attend pas d'un PJ dirigeant un groupe qu'il parte en solitaire accomplir quelque exploit personnel. Un moucheur est supposé abattre au mousquet les commandants adverses et non se battre au corps à corps. Tout refus

d'obéir, même pour les PJ, sera puni sévèrement à moins que cela n'ait profité à l'équipage.

Groupe ou individu. Les PJ peuvent continuer à agir indépendamment du groupe auquel ils appartiennent, exactement comme dans un combat individuel. Du fait de leurs fonctions au sein du groupe, les PJ ont un rôle à remplir, mais en termes de règles de jeu, ils suivent les règles individuelles et non les règles de groupe. En conséquence, les modificateurs qui s'appliquent à leur groupe et les Tests particuliers, comme les Tests de Moral, ne concernent pas forcément les PJ, et inversement. Pour combattre, par exemple, les PJ utilisent leurs propres Compétences et non celles du groupe.

Nombre de combattants et rapport des forces en présence. Le système d'Action de groupe est indépendant du nombre d'hommes dans chaque camp, mais l'issue du combat dépend fortement du rapport des forces. Chacun des camps cherche donc à faire évoluer ce rapport en sa faveur, en éliminant des ennemis, certes, mais aussi en jouant sur certains aspects tactiques, comme la ligne de front.

Préparation. Pour pallier leur manque d'effectifs, les pirates et flibustiers préfèrent la guérilla à l'affrontement bien propre de deux armées en rang d'oignons. Ils essaient donc de prendre leurs adversaires par surprise. Cela signifie que, tant que durera l'effet de surprise, leurs adversaires se défendront mal, voire pas du tout, mais aussi qu'ils devront s'armer. S'ils n'ont pas d'armes à portée de main, effectuez un Test de réveil (voir page 143). Pendant toute cette durée, ils sont considérés comme armés seulement de dagues, ou même sans armes.

Unités. Une unité de combat est un groupe ayant sa propre cohérence, au sein de l'armée ou de l'équipage, ou bien doté d'une mission précise. On peut ainsi trouver dans l'équipage une unité de tireurs, une de moucheurs, une d'artilleurs et une de combattants au corps à corps. Les unités peuvent changer de fonction, selon un plan prévu à l'avance, ou si un chef consacre un Tour de combat à leur donner de nouveaux ordres. En termes de jeu, les unités effectuent des Tests de Compétence de groupe séparés. Si vous prenez du temps pour les constituer, vous pouvez essayer d'optimiser les Compétences de chaque unité. Évitez toutefois de multiplier les unités inutilement, car cela ralentit le combat de groupe.

AU CŒUR DU COMBAT

Balles perdues. Lorsque des PJ sont pris dans un tir de mousqueterie ou d'artillerie, ils peuvent recevoir une balle perdue. Seule la chance leur permettra de ne pas se trouver sur le chemin d'un projectile. Effectuez donc un Test de Chance, avec pour chance de base d'en rattraper le nombre de personnes (sur 10) de leur groupe qui n'ont pas été blessées.

Diversions. Afin d'accroître les chances de victoire de leur groupe, les PJ peuvent organiser des diversions : faire sauter une réserve de poudre, organiser une fête inattendue, attirer l'attention des gardes...

Éliminer des adversaires particuliers. Certains adversaires constituent un objectif stratégique pour les PJ, soit pour le combat lui-même, soit pour le scénario. Les membres du commandement adverse, les moucheurs et grenadiers, les maîtres artisans du navire, ou pourquoi pas le grand ennemi du scénario, doivent être éliminés en priorité ou pris en otage pour que les autres se rendent. Les PJ peuvent assigner des membres de leur groupe à cette tâche, voire des unités entières, ou bien prendre eux-mêmes les choses en main. Incitez-les à le faire eux-mêmes afin que leurs actions aient un impact sur l'issue du combat.

Éviter la débâcle. Lorsqu'un commandant tombe au combat ou qu'une mauvaise rumeur se répand au sein de l'équipage, lorsque le doute s'installe, les PJ peuvent remonter le moral de l'équipage, en le rassurant... ou en abattant les défaits.

Rallier l'adversaire à sa cause. Nombre d'opprimés travaillant pour les ennemis des PJ ne demanderaient qu'à embrasser la cause de la révolte en échange de leur liberté. Même si leurs conditions de vie sont atroces, la crainte de la répression et la réputation des pirates jouent contre les PJ pour les convaincre.

Sauver un PNJ important. Les PJ peuvent venir en aide à un membre de leur groupe en difficulté ou bien à la personne qu'ils sont venus sauver, directement ou non. Ils peuvent aussi tenter de sauver leur ennemi de la rage de leurs confrères, s'il possède des informations cruciales ou s'il peut se révéler utile pour la suite.

Terrifier. La violence, le chantage ou la menace de tuer les proches de leurs ennemis s'ils se défendent peuvent diminuer le courage des simples soldats ou des miliciens.

SYSTÈME

RÉSOLUTION D'UNE ATTAQUE DE GROUPE

Test d'attaque. Effectuez soit un Test de Combat de groupe en opposition avec le Combat de l'adversaire, soit un Test de Tir, simple ou en opposition avec la Manœuvre adverse. Rappelez-vous que, pour les Tests en opposition, les deux groupes obtiennent une Réussite (sa propre Réussite moins les Succès de son adversaire), positive pour l'un et négative pour l'autre. Il est en effet possible d'infliger des pertes même avec une Réussite négative.

Pour chacun des camps susceptible d'infliger des pertes à l'autre :

- **Nombre d'hommes.** Trouvez dans la table numérique le nombre d'hommes du groupe attaquant.
- **Remontez d'une ligne** pour trouver le nombre minimum moyen de pertes infligées.
- **Décalez-vous de deux colonnes vers la droite par point de réussite positive** ou vers la gauche par point de réussite négative.
- **La mesure indiquée correspond au nombre d'hommes de perte** dans le groupe défenseur. Le groupe défenseur peut décider de diviser les pertes reçues par 2 en cochant une case de santé sur la fiche d'équipage (ou par 4 en cochant deux cases de santé). S'il s'agit d'un sous-groupe, seul le sous-groupe est affecté par les effets du nouvel État de santé général de l'équipage, du point de vue tant du Malus de santé que des Séquelles (voir ci-après).

Passez à l'autre groupe.

À la fin du combat, pour chaque unité de combattant dont l'État général de santé est **Sérieux, Grave ou Critique**

- Effectuez un Test de Chirurgie (Adresse ou Valeur de chirurgien) du chirurgien de bord.

- Jetez un dé correspondant à l'État de santé général de l'équipage, retranchez du résultat du dé le nombre de Succès du Test de Chirurgie et consultez la table des Séquelles de blessures pour l'Équipage. Les séquelles indiquées concernent le groupe blessé, celui-ci pouvant être un sous-groupe de l'équipage.

Si seul un sous-groupe de l'équipage subit un type de séquelle, les chances sur un D10 que l'équipage dans son ensemble souffre du malus aux Modificateurs des matelots indiqués sont égales à $10 \times$ nombre d'hommes du sous-groupe / nombre d'hommes d'équipage.

Exemple : l'État général de l'équipage du Pélican est Grave, après un combat épique contre des chasseurs de pirates. Rémy, le chirurgien du bord, soigne les hommes les uns après les autres pour leurs blessures Graves (fractures et autres muscles entaillés). Les chances de succès de Rémy sont de 3F7. Les joueurs obtiennent un Succès sur le Test de Chirurgie. Ils jettent donc un D10 - 1 pour déterminer les séquelles des blessures et obtiennent 9. Non seulement le Modificateur de Combat des matelots du Pélican passe de +2 à +1, mais l'équipage perd un maître-valet (4 sur le résultat du D6).

SÉQUELLES DE BLESSURES POUR L'ÉQUIPAGE

Dé de séquelles	Séquelles
1-5	Pas de séquelles.
6	Les nombreuses mains perdues rendent les manoeuvres plus difficiles : -1 au Modificateur des matelots en Manoeuvre.
7	Les nombreuses jambes de bois rendent l'équipage moins apte à se faire discret : -1 au Modificateur des matelots en Ruse.
8	L'équipage, majoritairement blessé au torse, se fatigue plus vite : -1 au Modificateur des matelots en Recharge.
9	L'équipage, du fait de ses nombreuses séquelles, est handicapé dans son usage des armes : -1 au Modificateur des matelots en Combat. Vous avez de plus perdu un des surnuméraires (jetez un D6* : 1. Coq 2. Boulanger 3. Boucher 4. Maître valet 5. Cambusier 6. Aide-chirurgien).
10	De nombreux hommes ont perdu des yeux : -1 aux Modificateurs des matelots en Tir et en Canonnade. Vous avez de plus perdu un des officiers-mariniers (jetez un D6* : 1. Aide-calfat 2. Calfat 3. Aide-voilier 4. Voilier 5. Aide-charpentier 6. Charpentier)
11	De nombreux membres ont dû être amputés : -1 aux Modificateurs des matelots en Manoeuvre, en Ruse et en Recharge. Vous avez de plus perdu un des officiers-mariniers de commandement ou un chirurgien (jetez un D6* : 1. Chef de pièce 2. Bosseman, contremaître ou second-maître d'équipage 3. Aide-chirurgien 4. Chirurgien 5. Maître canonnier 6. Maître d'équipage)
12	Les personnages clé de l'équipage ont été touchés : -1 aux Modificateurs des matelots en Combat, en Canonnade et en Recharge. Vous avez de plus perdu un des membres du commandement (jetez un D6* : 1. Maître canonnier 2. Maître d'équipage 3. Quartier-maître 4. Canonnier 5. Second 6. Capitaine)

* Ignorez le résultat s'il s'agit d'un personnage incarné par un joueur

Combat	Modif. à l'attaque	Tir	Valeur (hommes)
Sabres, dagues et pistolets	Valeur +0	Fusils de boucanier	Valeur +1
Pas de pistolet	Valeur -1	Mousquets	Valeur +0
Armes de mauvaise qualité	Valeur -1	Arcs	Valeur -1
Seulement des dagues	Valeur -2	Sarbacane	Valeur -2
Sans arme	Esquive seulement	Projectiles empoisonnés	Valeur +0

ACTIONS COMBINÉES

Entrée fracassante en combat (voir page 144). Votre groupe peut effectuer un Test de Manœuvre, Compétence complémentaire du Test de Combat.

Embuscade, attaque sournoise, etc. (voir page 151). Afin de surprendre son adversaire, votre groupe peut s'approcher discrètement derrière lui pour le frapper dans le dos. Il effectue alors un Test de Ruse, opposé à la Vigilance (Vigie) de l'adversaire, en complément de son attaque (Combat ou Tir).

MODIFICATEURS DE CIRCONSTANCES

Les modificateurs de circonstances donnés ici ne sont pas exhaustifs, et ne rendent compte que des circonstances communes au groupe. Dans tous les cas, le bon sens prime sur les règles. Par exemple, si vos pirates se retranchent dans la mâture de leur navire, ils peuvent bénéficier d'un bonus de Fortification pour les Tests de Combat, mais certainement pas contre les Tirs.

Armement. On suppose que les deux camps sont correctement armés, ce qui signifie qu'au combat au corps à corps, chacun des combattants est armé d'un sabre, d'une hache ou d'une rapière, mais aussi d'un pistolet et d'une dague. Pour les tirs, on suppose que chaque tireur est équipé d'un mousquet. Voici les modificateurs qui s'appliquent à la valeur des combattants :

Fortification. Lorsqu'une des deux unités dispose d'un avantage de position, elle impose un malus à l'ennemi. Afin d'éliminer cet avantage, son adversaire doit obtenir, au cours d'un Test d'Attaque en opposition, autant de Succès supplémentaires que le malus de Fortification. Vous pouvez augmenter ce nombre de Succès nécessaires si les assaillants sont en sous nombre, et le diminuer s'ils sont en surnombre.

- **Assez fortifié** (-1 au Test d'attaque adverse). Barricade ou légère surélévation (gaillard d'avant sur un navire).
- **Fortifié** (-2 au Test d'attaque adverse). Surélévation de plus d'un mètre (dunette sur un navire) ou palissade de bois.
- **Très fortifié** (-3 au Test d'attaque adverse). Fortin.

- **Parfaitement fortifié** (-4 au Test d'attaque adverse). Mur de protection d'une grande ville.

Obscurité. Le manque de lumière impose les Modificateurs de difficulté suivants lors d'un combat au corps à corps comme suit : Assez obscur (-1), Obscur (-2), Très obscur (-3) et Obscurité totale (-4). Ce malus est doublé pour le Tir.

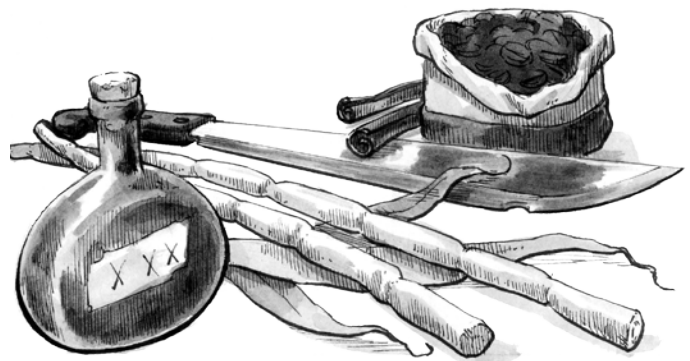
Protection (Tir). Contre les tirs de mousqueterie, un groupe à moitié protégé sera Peu accessible (-1S), alors qu'un groupe presque complètement protégé ne sera Pas accessible (-2S).

Distance (Tir). Pour chaque segment complet de portée qui sépare le groupe de tireurs de sa cible, le Test subit un malus de -1.

TIRS DE MOUSQUETERIE DANS LA MÊLÉE

Lorsque la mêlée est engagée, les tireurs doivent trouver un bon poste de tir afin d'éviter de toucher leurs alliés. Si les tireurs ne se trouvent pas derrière les combattants au corps à corps, ou disposent d'un angle de tir sans obstruction, le malus de tir est nul.

- **Adversaires en mêlée.** -6.
- **Tireurs en contrebas.** -6.
- **Tireurs non surélevés.** -4.
- **Tireurs légèrement surélevés.** -1.
- **Tireurs surélevés, ou bon angle de tir.** +0.



Combat naval

Le combat naval est un art mêlant l'instinct, la tactique et la stratégie, dans lequel quelques hommes de génie sont passés maîtres. Les règles de combat naval qui suivent sont simples, mais comme dans une partie d'échec, c'est la multitude de configurations possibles (position des navires, côtes, récifs, variations du vent), qui rendront les affrontements palpitants et pleins de rebondissements. Pour mettre en scène des combats navals mémorables dans le cours de vos scénarios, vous n'aurez pas besoin de connaître les techniques de la voile, ni les ruses de grands stratèges tels Surcouf, l'Amiral Nelson, le pirate Howell Davis ou encore Henry Morgan. Grâce à vos descriptions ou à un simple croquis représentant la situation, les joueurs trouveront naturellement les moyens de briller et de vaincre leurs adversaires. Vous pouvez également vous inspirer des tactiques spéciales présentées page 188.

LES BASES

UNITÉ DE TEMPS

Un Tour de combat naval dure deux minutes, unité de temps de toutes les manœuvres à l'échelle d'un navire (virement de bord, prise de ris, recharge des canons...). Tout ce qui est à l'échelle du Tour de combat normal (tir au mousquet, canonnade, action des personnages-joueurs et des PNJ importants, combat de groupe au corps à corps), est considéré comme instantané, à moins que cela n'ait un impact sur le reste du combat naval. Par exemple, il se peut que les PJ aient à défaire l'équipage du navire de guerre qu'ils ont abordé avant qu'un autre navire de guerre ne les aborde à son tour. Néanmoins, tout personnage à bord (du capitaine au simple matelot) ne disposera que d'un Tour de combat simple (12 secondes) par Tour de combat naval pour ses actions personnelles.

UNITÉ DE DISTANCE

La distance parcourue par un navire au cours d'un Tour de combat naval est égale à Vitesse \times 50 m. Certains navires vont plus vite que d'autres, d'autres ont une portée de canon plus grande, mais rien ne vous oblige à prendre tout ceci en compte si vous souhaitez simplifier les choses.

PRÉPARATION DU COMBAT NAVAL

Un combat naval palpitant se prépare. En tant que maître de jeu, vous connaissez les tenants et aboutissants de votre scénario et devez avoir une bonne idée de la façon dont ce combat naval servira l'histoire. La recette d'un combat naval palpitant est fort simple :

Objectifs. La façon dont le combat naval s'insère dans le scénario est cruciale, car on n'attaque pas un autre navire sans raison. Les PJ sont-ils les proies ou les chasseurs ? Ont-ils l'intention de prendre le navire de leur ennemi intact, de le couler ou de le ralentir pour pouvoir fuir ? Cherchent-ils à attirer leur ennemi dans un guet-apens ou à le défaire avant que les renforts n'arrivent ? Vous devrez rester flexible toutefois, car vos joueurs trouveront sans doute des stratégies d'approche toutes personnelles, mais cette préparation vous donne une base, notamment en ce qui concerne la façon dont l'ennemi va réagir et le théâtre même du combat naval. Vous pourrez donc, à l'avance, vous faire une idée de la disposition des côtes, des dangers invisibles, du vent, de la mer... et des capacités de l'ennemi.

Challenge. Le combat naval devrait toujours comporter une certaine part de challenge. Pirates et flibustiers agissent en général en infériorité numérique : cela ne les empêche pas de partir à l'assaut de lourds galions sur de petits navires, mais cela les contraint bien souvent à fuir en catastrophe pour tenter d'échapper aux puissants navires de guerre du roi !

Portes de sortie. Jeter les PJ et leur équipage au cœur d'un combat beaucoup trop défavorable pour eux n'est bien entendu pas recommandé, car en tant que pirates, la reddition équivaut pour eux à la pendaison. Vous n'avez pas besoin non plus de trop leur faciliter la tâche. Au contraire, ils doivent savoir à quoi s'en tenir pour prendre les dispositions nécessaires afin de faire tourner le combat naval en leur faveur. Vous devez ainsi leur laisser plusieurs portes de sortie, en leur donnant le temps d'établir des stratégies qui porteront leurs fruits. S'ils en sont encore à leurs premiers combats navals, guidez-les vers de telles stratégies par vos descriptions, sans leur forcer la main, ni même les donner de manière explicite. En lisant ce chapitre, vous aurez vous-même une meilleure idée des tactiques possibles, mais n'utilisez pas ce savoir contre vos joueurs, à moins de corser le combat alors qu'ils prennent le dessus. Vous devrez choisir les actions de l'adversaire comme si vous en saviez autant que lui, pas plus. Les combats navals les plus mémorables naissent de situations désespérées, mais font la part belle aux tactiques



des joueurs. S'ils se montrent inventifs et brillants, ils ne devraient avoir aucune chance de perdre. Si la situation en cours de combat devient inextricable pour les PJ, n'hésitez pas à modifier la donne, en faisant tourner le vent, en envoyant le navire adverse sur des récifs, en lui faisant faire une manœuvre stupide, etc.

DESCRIPTION ET CROQUIS

La gestion du combat naval se fait avant tout par l'intermédiaire des descriptions du maître de jeu. Toutefois, un bon croquis, même simple, permet de clarifier la situation et d'appréhender facilement la configuration du combat. En effet, si les navires sont éloignés les uns des autres, l'influence de leurs mouvements sur le combat est bien moins critique que lorsqu'ils ne sont plus qu'à quelques encablures. L'échelle propre au combat naval, liée à la portée des canons, est la centaine de mètres. Pour un combat de faible importance, comme la prise d'un simple navire marchand par des pirates, ou lorsque les deux navires sont encore hors de portée de canon, une simple description suffit. Pour un combat contre un navire de guerre, par contre, un peu plus de précision peut être nécessaire dans une situation aussi cruciale ! Quelques règles s'imposent donc pour prendre en compte à la fois la description faite par le maître de jeu et la stratégie de chacun. Quant au croquis, son caractère explicite permet à tous de visualiser la même chose. Vous trouverez ci-après quelques conseils de jeu pour tracer des croquis utiles, qui simplifieront votre travail. Utiliser un croquis peut même accélérer un combat naval, en limitant le nombre de jets de dé.

Le maître de jeu peut ainsi se concentrer sur la description de tout ce que le croquis ne montre pas : l'aspect menaçant du navire adverse au moment où ses bouches à feu apparaissent aux sabords, les hurlements des boulets ramés, les réactions des PNJ du bord, etc. Tous les sens doivent intervenir lors du combat : la fumée laisse un goût âcre dans la bouche, la peur devient tangible, les hurlements et les plaintes des blessés entourent les personnages qui glissent sur le sang maculant le sol, la sueur trempe les vêtements qui collent à la peau, et le cri de guerre de l'équipage suite à la harangue du capitaine fait vibrer les entrailles mêmes du navire...

LES ÉLÉMENTS ESSENTIELS

Vous devrez toujours garder à l'esprit qu'un combat naval se déroule en mer avec de l'eau de toute part. Alors qu'il est facile de décrire le lieu d'une bataille terrestre, avec son terrain accidenté, sa végétation ou ses bâtiments, c'est beaucoup plus difficile pour un combat naval. Néanmoins, si vous pensez à mettre en valeur tous les éléments

LES DIFFÉRENTS NIVEAUX D'ÉCHELLE (RÈGLE OPTIONNELLE)

Afin d'accélérer le combat naval, n'hésitez pas à tracer des plans à différents niveaux d'échelle. En effet, si les deux navires sont éloignés l'un de l'autre, il est inutile et fastidieux de gérer des déplacements précis. Quatre niveaux d'échelle nous paraissent intéressants, bien qu'il ne soit pas souhaitable que vous les introduisiez simultanément pour résoudre un combat naval. Passez d'un niveau à l'autre à votre convenance, en fonction du rythme que vous voulez donner au combat et des détails que vous désirez mettre en valeur.

LA POURSUITE (DISTANCE ENTRE 2 ET 10 MILLES, UNITÉ DE DISTANCE : 1 MILLE, UNITÉ DE TEMPS : 1 HEURE).

A cette distance-là, il est impossible de canonner son adversaire. Il n'est donc pas nécessaire de tracer un plan et vous pouvez vous contenter des règles de poursuite. Les seuls paramètres de combat naval intéressants sont ici les allures des deux navires, car elles déterminent leur vitesse, et l'avantage du vent. Pour ce qui est des canons, ils peuvent être tous rechargés après un unique tour de poursuite.

DISTANCE D'APPROCHE (DISTANCE ENTRE 1 ET 8 MILLES, UNITÉ DE DISTANCE : 200M, UNITÉ DE TEMPS : 4 TCN).

Vous pouvez tout à fait, pour accélérer le combat, remplacer ce niveau de détail par un Test de poursuite. Si vous décidez de l'introduire, ce niveau d'échelle précède en général le niveau « Distance de combat naval », et n'est utilisé suite au précédent qu'en cas de fuite réussie de la proie. Un croquis peut se révéler nécessaire à cette échelle, car les belligérants peuvent développer une stratégie d'approche.

- **Canonnade.** Ils peuvent aussi se canonner, mais avec une efficacité très médiocre, car les tirs d'artillerie sont au mieux Très Difficiles (-3).
- **Recharge.** Il n'est pas nécessaire d'effectuer de Test de Recharge à cette distance, et vous pouvez considérer que les navires mettent une unité de temps (soit 4 TCN) à recharger une batterie.
- **Rotation maximale.** De même, le navire a droit à une rotation maximale quatre fois supérieure à celle indiquée page 191. Les navires petits ou moyens peuvent même effectuer un unique changement de sens de rotation pendant le tour.
- **Configuration du combat.** A cette distance, tous les facteurs décrits page 178 impactent sur le combat naval, car les deux navires doivent en tenir compte pour être en position favorable lorsqu'ils arriveront à « Distance de combat naval ».



DISTANCE DE COMBAT NAVAL (DISTANCE ENTRE 0 ET 1.5 MILLES, UNITÉ DE DISTANCE : 50M, UNITÉ DE TEMPS : 1 TCN).

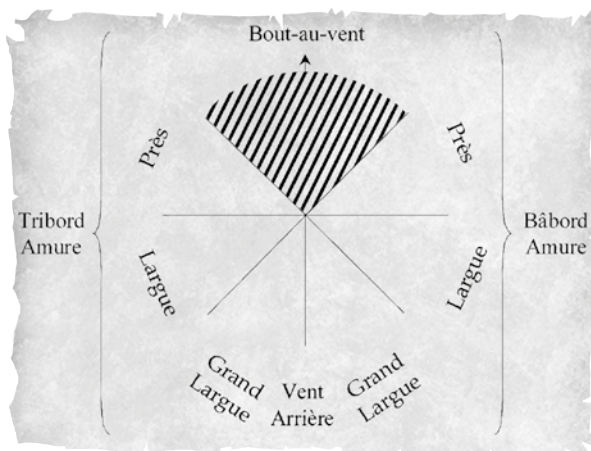
C'est à cette distance que la stratégie de combat naval trouve tout son intérêt. Utilisez les règles décrites dans le reste du chapitre.

Distance d'abordage (distance inférieure à 50 m : unité de distance : 10m, unité de temps : 2 tours de combat).

Si de nombreux événements critiques interviennent alors que les deux navires sont à moins de 50m l'un de l'autre, comme une manœuvre difficile, une rébellion à bord, ou encore un détail à remarquer sur le navire ennemi, alors vous pouvez tracer un croquis avec de grandes flèches à l'échelle des navires, lesquels se déplaceront lentement. N'oubliez pas qu'il faut 10 tours de « Distance d'abordage » pour effectuer la rotation maximale par TCN d'un navire. Si un navire désire tourner plus vite, il doit effectuer un Test de Manœuvre (voir par exemple Danger : récifs droit de page 145).

importants décrits ci-après et que vous les placez au cœur de vos descriptions, tout devrait bien se passer et les idées pour courir sus à l'ennemi fuseront chez vos joueurs. Enfin, vos descriptions doivent sans cesse passer du général (à l'échelle du navire) au particulier (les hommes), ou parfois l'inverse, sans jamais oublier l'élément humain, même lors d'un combat titanesque entre deux trois-ponts.

Les quatre éléments essentiels du combat naval sont le vent, les côtes, les navires eux-mêmes, et bien entendu les personnages.



LE VENT ET LA MER

Le vent en tant qu'allié. Le vent permet aux navires de se mouvoir. Tous n'avancent pas à la même vitesse cependant, celle-ci dépendant en outre de la direction que suit le navire par rapport au vent : son allure. Voici les différentes allures possibles :

- **Bout au vent.** Aucun navire ne peut se diriger dans la direction d'où vient le vent, ni dans un cône de 45° de part et d'autre de cette direction. Pour « traverser » ce cône, afin de passer du près sur un bord au près sur l'autre bord, il faut virer de bord (voir page 150). Lorsqu'un navire se retrouve par maladresse bout au vent, il est ballotté par les vagues, et ses voiles battent fortement dans le vent, au point parfois de se déchirer.
- **Près.** Le près permet de remonter au vent, en naviguant en zigzag du près sur un bord au près sur l'autre bord (de part et d'autre de la zone hachurée sur le schéma) ; on avance alors en louvoyant. Cette allure est donc essentielle, même si elle est lente. On la choisit toutefois rarement pour fuir, car sa lenteur laisse longtemps le navire sous le feu des canons ennemis. Le navire tape contre la vague, se soulève et s'abat dans le creux suivant. Il gîte fortement, ce qui peut faire passer les batteries basses de canons des navires à deux ou trois ponts sous l'eau, les empêchant de tirer (les sabords sont alors fermés). Lorsque le navire est fortement surtoilé, la gîte peut devenir dramatique et faire « accoter » (chavirer) le navire, mais bien souvent, avant que cela ne se produise, le gouvernail sort de l'eau, si bien que le navire part bout au vent : on dit qu'il subit une « auloffée ». Alors qu'il se rapproche du bout au vent, ses voiles se vident, si bien qu'il retrouve une assiette correcte, et son gouvernail entre à nouveau dans l'eau, permettant au timonier d'en reprendre le contrôle avant que le navire ne perde totalement sa vitesse (note : on ne peut pas faire tourner un navire arrêté avec le gouvernail, il faut se servir des voiles).
- **Largue.** Vous avancez presque perpendiculairement au vent, celui-ci venant légèrement de l'arrière. C'est l'allure la plus rapide pour bon nombre de navires, notamment ceux pourvus d'une voile aurique (sloop, cote, brigantin, goélettes...). Le navire peut faire de grandes accélérations lorsqu'il est poussé par les vagues. Il ne gîte que par intermittence, lors de ces accélérations, qui font battre légèrement les voiles si celles-ci ne sont pas constamment réglées.
- **Grand largue.** Le grand largue est l'allure favorite des navires à voiles carrées, bien que tous les navires avancent rapidement sur cette allure. Lorsque le vent est fort et la mer agitée, par contre, le navire est très volage. Sans un barreur compétent, le navire a une très forte tendance à partir bout au vent en montant sur



la vague, ou à partir vent arrière au contraire lorsqu'il descend de la vague. Ces changements inopinés de direction, les « embardées », peuvent rendre le tir impossible, sur les navires de petite taille. Nombre de navires ont chaviré et sombré suite à de violentes embardées. Pour éviter que les voiles d'arrière ne « masquent » (cachent du vent) les voiles avant, on cargue la voile sur la vergue, dans sa partie située au vent, c'est-à-dire du côté d'où vient le vent. Les voiles arrière peuvent être aussi carguées au large pour stabiliser le navire – en le rendant plus « mou » – et éviter les embardées.

- **Vent arrière.** On navigue rarement au vent arrière, car les voiles arrière masquent totalement les voiles avant, ce qui ralentit le navire. De plus, c'est une allure très inconfortable, le navire roulant d'un bord sur l'autre, empêchant toute manœuvre dans la mâture et vidant les estomacs les moins amarinés... On passe néanmoins souvent par cette allure pour passer d'un bord sur l'autre (rappel : les navires à voiles carrées virent en effet lof pour lof, en faisant un tour presque complet – en passant par le vent arrière – pour passer du près sur un bord au près sur l'autre bord).

Le vent et la mer en tant qu'ennemis. Lors d'une navigation normale, un vent établi est un allié inestimable. Il arrive cependant qu'il tombe subitement, ou qu'il se déchaîne avec violence. Dans le premier cas, les voiles pendent lamentablement et le navire s'arrête. Les vagues ne se calment pas tout de suite, si bien que le navire peut rouler inconfortablement un petit moment, comme au vent arrière. Le cas de la tempête est encore moins réjouissant. Bien que les voiles soient réduites au maximum, le navire gîte effroyablement, ne serait-ce qu'à cause de la prise au vent des mâts. Le navire est très difficile à tenir, et « part au lof » (vers le bout au vent) ou à « l'abattée » (vers le vent arrière), à la moindre faute d'inattention. Des vagues énormes balaient le pont et emportent tout marin qui n'est pas agrippé à un hauban, à un mât, ou au bastingage. Lorsque le navire plonge dans la vague, la coque craque et tous les hommes – et les canons – sont entraînés vers l'avant. Lorsque la proue se lève, tout le monde est emporté vers l'arrière.

Les caprices du vent. En mer, mieux vaut ne pas compter sur la stabilité du vent, qui peut changer d'un endroit à l'autre. Un Test d'Hydrographie (Per ou Pou) peut permettre de repérer la nature des changements du vent dans la zone où se trouve le navire.

- Dans les zones de « risées » le vent sera **plus fort** qu'ailleurs, alors que dans les « déventes », le vent sera **moins fort**. Les risées sont intéressantes par petit temps, alors que les déventes offrent un moment de répit au navire dans la tempête.
- Il existe aussi des zones où le vent est **favorable en direction** : les « adonnantes ». Dans ces zones, le vent

tourne légèrement, de façon à ce que l'allure se rapproche du vent arrière sans que le navire change, lui, de direction. À l'inverse, les « refusantes », sont des zones dans lesquelles le vent tourne en direction du bout au vent.

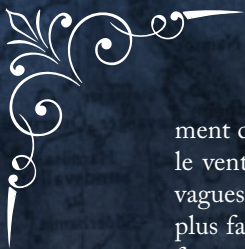
- Près des côtes, **le vent change**. Il est par exemple plus fort en bas des falaises. Le vent peut aussi s'engouffrer dans une passe, dont il suivra les parois avec une forte accélération, ou tout simplement longer une côte. Enfin, une pointe peut protéger du vent et des vagues, ce qui est utile pour un mouillage, mais peut ralentir fortement les navires lors d'un combat naval.
- Au cours d'un combat naval, **le vent peut changer**. Il peut monter, baisser, ou même tourner légèrement. Dans une zone chaude comme les Caraïbes, le passage du calme plat à la tempête peut se faire en une heure à peine...

LES CÔTES

Le relief des côtes, qu'il soit émergé ou immergé, peut avoir un impact important sur le déroulement du combat.

Relief émergé. Les navires resteront à distance respectueuse des côtes, pour éviter de toucher le fond. Ils éviteront donc les zones de danger. Les plus petits navires pourront se rapprocher plus facilement des côtes, ce qui leur offre des perspectives de fuite intéressantes, mais dangereuses tout de même (un Test de Géographie (Érudition) peut soutenir le Test de Navigation (Érudition) Très Difficile (-3), nécessaire à une telle fuite). Un navire peut aussi se cacher derrière une île ou une pointe, surprenant un adversaire moins rapide que lui. C'est ainsi qu'opèrent un grand nombre de pirates et de flibustiers. Il est ensuite facile de se replier dans les réseaux de petites îles.

Relief immergé. Récifs, bancs de sable, bancs de coraux, autant de dangers cachés qui font frémir d'effroi les capitaines les plus aguerris. Tous ces dangers, s'ils sont terrifiants lorsqu'ils sont inconnus, sont autant d'armes pour l'équipage du pilote qui les connaît. En effet, lorsque le tirant d'eau du navire est inférieur à la hauteur d'eau au-dessus du relief immergé, le navire peut passer sans encombre au-dessus du danger, ce qui n'est peut-être pas le cas de son adversaire. Dans les Caraïbes, en dépit de la clarté de l'eau, presque transparente, il serait excessif de penser que tous ces dangers sont aisément repérés par la vigie. En effet, une eau ridée par le vent est plus sombre, ce que la vigie peut prendre pour des hauts-fonds. Le soleil joue aussi un rôle important, ses reflets opacifiant totalement la surface de l'eau lorsque la vigie regarde à moins de 60° de la direction du soleil. Donnez donc un malus de -4 au Test de Vigilance pour la vigie qui regarde l'eau du côté du soleil, -2 pour celui qui regarde vague-



ment dans la direction du soleil, et entre -1 et -3 lorsque le vent est fort, mais que la mer est plate. En effet, les vagues sont perturbées par les hauts-fonds, qui sont ainsi plus facilement repérables (brisants). Lorsque la mer est forte et que le relief immergé est proche de la surface, la vigie repère aisément les hauts-fonds. Cela n'est pas valable pour un très gros navire tentant de savoir s'il peut passer, car les hauts-fonds dangereux peuvent se trouver à dix mètres de profondeur. On ne peut composer avec les hauts-fonds du terrain de combat naval sans compter avec les courants, qui sont relativement forts dans la région des Antilles et de la côte nord-américaine. Le courant peut entraîner un navire vers des récifs, rendre difficile le passage entre deux bancs de récifs, ou encore séparer deux navires en plein combat naval.

ESTIMATION DU TERRAIN EN COMBAT NAVAL

Pilote ou Capitaine : Test d'Hydrographie (Érudition) et Test de Géographie (Érudition)

Le « terrain » d'un combat naval est souvent semé d'embûches, surtout si les navires se trouvent près des côtes. Il peut contenir des zones de dangers géographiques (récifs, bancs de sable, batterie côtière...) ou hydrographiques (survente, dévente, adonnante, refusante, courants...).

Au début du combat naval, un Test de Géographie permet au pilote d'en apprendre plus sur les dangers géographiques, tandis qu'un Test d'Hydrographie l'aidera à repérer les zones de dangers hydrographiques. En fonction des Succès obtenus, le maître de jeu peut préciser sa description (chaque Succès permet de reconnaître 20% des dangers d'une zone). Voyez « Hauts-fonds », page 152, puis, en cas d'échec, « Manœuvre : récifs droit devant », page 145, chaque fois que le navire est sur le point d'entrer dans une zone qui contient un danger que son pilote n'avait pas prévu.

Chaque zone peut contenir les dangers suivants :

Rien du tout. La zone est sans danger, ce qui devrait être le cas de la plupart.

Danger géographique. Voyez « Hauts-fonds » (page 152) si un navire y entre et que son tirant d'eau est supérieur à la profondeur.

- Récifs.
- Bancs de sable.

Danger hydrographique :

- *Survente.* Lorsque le navire entre dans la zone, le vent monte d'un niveau (cf. page 196).
- *Dévente.* Lorsque le navire entre dans la zone, le vent baisse d'un niveau (cf. page 196).

- *Adonnante/Refusante.* Lorsque le navire entre dans la zone, le vent tourne d'un huitième ou sixième de tour dans un sens ou dans l'autre. En dehors de cette zone, le vent garde toujours la même direction.
- *Courants.* Des courants déportent le navire de 50 à 150 mètres par Tour dans une direction donnée.

LES NAVIRES

Configuration du combat. C'est avant tout la position relative des navires qui détermine la prééminence de l'un par rapport à l'autre. Voici quelques positions fort avantageuses :

- **Avantage du vent.** *Le navire le plus proche de la direction d'où vient le vent, et qui reçoit donc le vent avant son adversaire, est avantage.* En effet, être ainsi « au vent » rend le navire plus rapide, puisque les allures les plus proches du bout au vent sont les moins rapides ; un navire « au vent » de son adversaire ira largue ou grand largue pour aller vers lui. L'autre navire devra, lui, remonter au près pour le rejoindre. D'autre part, la position au vent est un avantage majeur pour les manœuvres. Un navire situé « au vent » n'a pas besoin de virer de bord pour effectuer un demi-tour. Vous pouvez voir l'importance de cet avantage dans le roman ou le film *Master and Commander*, où Jack la Chance décide dans une scène de fuir car son adversaire possède l'avantage du vent sur lui.
- **Deviner la tactique de l'adversaire.** *Celui qui connaît la tactique de l'adversaire peut aisément contrecarrer ses plans, voire l'attirer dans un piège.*
- **Se placer derrière son ennemi, voire devant lui.** *Si l'ennemi vous présente sa poupe ou sa proue, votre bordée fera beaucoup plus de dégâts. Ces parties sont en effet plus fragiles. De plus, l'imprécision d'un tir d'artillerie porte plus, du fait de la gêne, sur la distance parcourue par le boulet – du fait de l'erreur de l'angle du canon dans un plan vertical – que sur l'angle dans un plan horizontal. Ainsi, lorsqu'un navire vous présente sa proue ou sa poupe, si votre boulet manque la partie de votre adversaire la plus proche de vous, il a une chance de toucher la partie la plus éloignée. En termes de jeu, la proue, et plus encore la poupe, offrent moins de protection contre les dégâts.*
- **Présenter son flanc aux boulets ennemis.** *Ne présenter que la partie la mieux protégée à l'ennemi permet de limiter les dégâts. De plus, l'imprécision qui affecte le tir en artillerie de marine touche plus la portée que l'angle horizontal.*
- **L'ennemi est sous votre feu.** *Lorsque votre ennemi est dans la ligne de mire, ou tout au moins du côté de votre batterie rechargée, vous dominez son mouvement si cette batterie est à même de l'endommager. Bien entendu, lorsque*



PRÉ-TIRÉ
Pêcheur mosquito

—
La Revolte
page 88





vous ennemi est sous votre feu potentiel, et que votre batterie est suffisamment puissante pour l'intimider, ses mouvements sont limités. Il ne peut que choisir d'essuyer votre feu, ou bien tenter de fuir, auquel cas vous pouvez par exemple l'entraîner doucement vers des récifs. De même, vous êtes fortement avantagé si vous êtes hors de la ligne de feu des canons rechargés de votre adversaire, ou si vous vous trouvez du côté de la bordée non rechargée. Veillez donc à tromper votre ennemi sur la position que vous pensez prendre par rapport à lui, au moment où il recharge ses canons. Si vous êtes plus petit que votre adversaire, vous serez plus manœuvrable, mais plus fragile. Vous devrez vous placer systématiquement hors de la zone de tir de votre adversaire.

- **État de l'ennemi.** *Placez-vous à un endroit où votre ennemi ne peut pas aller ou vers lequel il ne peut pas tirer, du fait de son état ou de son allure.* Si vous avez endommagé l'entrepont tribord de votre ennemi, c'est de ce côté-là que vous devez vous trouver, à moins que vous ne sachiez que son autre bordée est loin d'être rechargée. Si le mât d'artimon (arrière) de votre adversaire est endommagé, il aura du mal à remonter au vent, et c'est au vent que vous devrez vous trouver, car non seulement il vous montrera sa poupe, mais en plus, il aura du mal à manœuvrer pour vous aligner avec ses canons. Si au contraire c'est son mât de misaine (avant) qui est touché, son centre de voilure reculé aura tendance à l'envoyer bout au vent. Dans ce cas, placez-vous sous son vent, de façon à ce qu'il reçoive le vent après vous, pour les mêmes raisons que ci-dessus. Si sa mâture endommagée le ralentit, tournez autour de lui et forcez-le à manœuvrer, ce qu'il ne fera qu'avec peine. Enfin, si un boulet sous la ligne de flottaison ou un hauban coupé l'empêche de virer, vous pourrez vous placer aisément derrière lui pour endommager sa poupe fragile.
- **Voilure de l'ennemi.** *Amenez un ennemi surtoilé là où il y a plus de vent et un ennemi sous-toilé là où il y a moins de vent, et faites l'inverse par rapport à votre voilure.* Un navire surtoilé le sera encore plus dans une zone où le vent est plus fort, ce qui le mettra dans une situation très inconfortable. À l'inverse, un navire sous-toilé sera très ralenti dans une zone où le vent est plus faible.
- **Rapidité.** *Le navire le plus rapide pourra imposer facilement une position dominante.* En effet, plus un navire est rapide et mieux il pourra retrouver ou conserver l'avantage du vent, ou encore mettre son adversaire sous le feu de ses canons sans craindre les siens en retour.
- **Distance entre les navires.** *La distance entre les navires peut être à la fois un avantage et un inconvénient.* Un navire désirant aborder cherchera à s'approcher au maximum de son adversaire, qui lui cherchera plutôt à canonner, voire à fuir. Vous aurez aussi intérêt à vous trouver loin des canons adverses lorsque vous rechar-

gez, pour vous approcher uniquement au moment de tirer. Enfin, si vous êtes un navire beaucoup plus petit que votre adversaire, vous êtes bas sur l'eau par rapport à lui. A distance d'abordage (50m ou moins), ses canons seront trop élevés pour pouvoir vous toucher.

- **Manœuvre en mer.** *Attaquez votre adversaire lorsqu'il réalise une manœuvre en mer, car il pourra moins bien réagir à vos manœuvres offensives.* Votre adversaire est en train de réaliser une manœuvre en mer, c'est-à-dire un virement de bord, une réduction ou une augmentation de la voilure, un abordage, à moins qu'il ne tente d'éviter un danger droit devant lui ou qu'il ne mette en panne. Durant ces manœuvres, il est ralenti, voire arrêté, et il est limité en rotation, ce qui requerra de votre part un minimum de manœuvres pour vous en approcher.

Dégâts reçus par le navire :

- **Mâts.** Lorsqu'un mât est fracassé par des boulets, il peut soit tomber verticalement par morceaux, soit, s'il est sectionné à la base, tomber de tout son long. La construction des navires fait que le mât est retenu à l'avant par des cordages, les étais, et par les autres mâts. Il est retenu vers l'arrière par les haubans, qui le maintiennent aussi dans l'axe du navire. Lorsqu'il est sectionné, il part systématiquement en arrière. Si les haubans ont été coupés, il s'effondre dans le travers du navire, ce qui ralentit celui-ci et le fait terriblement gîter, mais c'est le cas le moins grave. En effet, si les haubans n'ont pas été sectionnés, le mât qui s'abat entraîne les autres, qui risquent alors de tomber comme des dominos, à moins qu'un courageux groupe de matelots ne sectionne à coups de hache ou de sabre les haubans du mât brisé. Il ne reste plus qu'à sectionner le mât à la base, ainsi que tous les cordages qui le retiennent au navire, pour qu'il parte au loin (en emportant souvent quelques matelots empêtrés dans la toile et les cordages).
- **Coque.** Les dégâts dans la coque, s'ils détruisent les canons et fauchent les artilleurs, ont moins de conséquences, à moins qu'un boulet ne perce la coque sous la ligne de flottaison, à un endroit habituellement sous l'eau si le navire ne gîte pas. Dans ce cas, le navire peut tourner, mais pas changer de bord, pour éviter que l'inclinaison du navire ne change avant la réparation. Il est aussi possible de faire passer une voile sous le navire, qui sera plaquée contre la coque par la pression et bouchera la voie d'eau.



LES PERSONNAGES

Pensez aux répercussions que le combat naval peut avoir à l'échelle des personnages, PJ et PNJ. Mettez en scène les réactions des PNJ, qu'ils soient alliés ou ennemis. Est-ce que certains membres d'équipage vont douter ou être pris de panique ? Est-ce qu'une partie de l'équipage ennemi est sur le point de se rendre ?

DÉROULEMENT DU TOUR

1. DESCRIPTION DE LA CONFIGURATION DU COMBAT

Au début du Tour, décrivez les circonstances actuelles du combat naval, en vous aidant des éléments qui viennent d'être exposés. Ne décrivez que ce dont les PJ ont conscience, et insistez tout particulièrement sur la position réciproque des navires. Un croquis approprié vous permettra de visualiser immédiatement la situation générale. Déterminez alors, sans entrer dans les détails, un Modificateur de situation pour chaque navire :

Situation	Modificateur
Suprématie	+4
Très favorable	+3
Favorable	+2
Assez favorable	+1
Équilibre	+0
Assez défavorable	-1
Défavorable	-2
Très défavorable	-3
Infériorité flagrante	-4

Note : *s'il y a plus de deux navires engagés dans le combat, chacun peut avoir plusieurs modificateurs différents, un pour chaque ennemi.*

Gardez ce modificateur secret. (Vous pouvez à la rigueur aider des joueurs débutants en leur détaillant les situations de chacun des navires : « Votre situation est favorable, du fait de..., mais votre adversaire... », « Vous êtes en infériorité flagrante, à la botte de votre adversaire ».)

2. INITIATIVE

Les navires se déplacent en même temps. Cependant, chacun déclare ses intentions tactiques par ordre croissant de Modificateur de situation. En d'autres termes, celui qui domine le combat peut prévoir plus facilement la réaction de son adversaire. Cette méthode, qui met en

RÈGLE OPTIONNELLE

Afin de définir le Modificateur de situation, vous pouvez vous aider des éléments de description concernant les navires. La configuration impose un modificateur égal à (Nombre d'avantages possédés – Nombre d'avantages possédés par l'ennemi)/2 arrondi à l'entier supérieur.

Vous pouvez pour cela vous aider de la planche Configuration du combat donnée en annexe. Déterminez une couleur pour chacun des belligérants et placez pour chacun un pion sur chaque case correspondant à un avantage qu'il possède. Au moment de déterminer la configuration du combat pour un couple de belligérants, comptez le nombre de pions de chaque couleur, et la différence divisée par deux vous donnera la configuration du combat.

valeur la tactique des protagonistes, peut vous paraître un peu longue. Vous pouvez aussi tout simplement utiliser l'initiative habituelle des groupes – la Valeur de commandement du capitaine – ou encore la Réussite d'un Test de Tactique.

3. TACTIQUE

Les joueurs peuvent se concerter, quel que soit leur poste à bord, pour mettre en place leur tactique, en fonction de votre description. Ils chercheront probablement à améliorer la situation de leur navire en combat, à lâcher éventuellement une bordée à leur adversaire ou à l'aborder s'ils sont proches de lui. N'hésitez pas à intervenir si leurs propositions résultent d'une mauvaise interprétation de votre description. Dans ce cas, faites un croquis rapide. En fonction de la situation actuelle, la stratégie des joueurs peut paraître plus ou moins difficile à appliquer. Donnez-leur un Modificateur tactique affectant l'Efficacité de l'action (de -3D à +3D), en fonction de la ruse dont ils ont fait preuve.

ET LES PERSONNAGES-JOUEURS ?

Les PJ peuvent bien entendu intervenir personnellement, lorsque les charges de leur poste le leur permettent, pour redonner du courage aux hommes, effectuer des tirs de génie, intimider l'ennemi, couper les haubans d'un mât qui tombe, libérer un ami emporté par la chute du mât, ou entreprendre toute autre action personnelle. Ils ne sont donc pas obligés de faire les mêmes choses que le groupe, bien au contraire. Seuls les commandants auront

du mal à se ménager plus d'un Tour de combat normal (12s) par Tour de combat naval (2 minutes) pour des actions personnelles.

4. RÉSOLUTION

Déplacement. Chaque équipage effectue un Test de Manœuvre, sur lequel agit le Modificateur de situation (Facilité -4 à +4), la Manœuvrabilité de leur navire (Facilité -3 à +3), mais aussi le Modificateur tactique (Efficacité -3D à +3D). Vous pouvez y ajouter vos propres modificateurs, si l'équipage est en train d'effectuer une manœuvre qui l'handicape par exemple (virer de bord, réduire la toile, etc.).

UTILISER UN CROQUIS POUR LE DÉPLACEMENT (OPTIONNEL)

Vous pouvez, si vous utilisez un croquis comme support visuel, vous affranchir de ce Test de Manœuvre, chacun déplaçant son navire, par ordre croissant d'Initiative (voir page 180).

Manœuvre en mer. Vous aurez à effectuer certaines manœuvres dans les cas précis suivants, mais une seule manœuvre en mer par Tour de combat naval est autorisée. Si vous êtes déjà en train d'accomplir une manœuvre sur mer (n'oubliez pas qu'une manœuvre peut s'étendre sur plusieurs Tours, selon le résultat de l'Action de groupe sur la table des Actions non numériques), vous pouvez l'interrompre (en ne bénéficiant pas de ses effets), mais la manœuvre qui la remplacera sera considérée comme Très difficile (-3).

- **Abordage.** Si vous êtes tout près de votre adversaire, vous pouvez tenter de l'aborder, afin de vous rendre maître de son équipage (voir *Abordage de combat naval*, page 145).
- **Virement de bord.** Lorsque vous voulez traverser la direction du bout au vent pour rejoindre le près de l'autre bord, vous devez effectuer un virement de bord (voir *Virement de bord*, page 150). Attention, virer de bord peut prendre plusieurs Tours de combat naval (virer de bord sur un trois mâts carré prend en moyenne treize minutes) ! Lors de cette manœuvre, le navire reste immobile, voire dérive un peu dans le sens du vent.

Manœuvre d'artillerie. Les manœuvres d'artillerie à bord sont réalisées par la bordée d'artillerie. Celle-ci ne peut

MANŒUVRES EN MER AVANCÉES (OPTIONNEL)

Changer de voile. Si le vent monte ou baisse intempestivement, globalement ou localement, vous devrez sans doute changer votre voile, car la quantité de toile que porte votre navire ne correspond plus au temps. Par exemple, un navire « Surtoilé » (+1 en vitesse / -2 en manœuvrabilité) qui traverse une risée « charrie de la toile » (+2 en vitesse / -4 en manœuvrabilité), ce qui est très inconfortable. Voir *Réduire/Augmenter la toile*, page 148.

Danger droit devant. Si votre vigie repère un danger droit devant, et que votre navire ne vous permet pas de l'éviter sans manœuvre, vous pouvez tourner violemment (voir *Danger : récifs droit devant !* page 145).

S'arrêter ou ralentir. Si vous voulez vous déplacer plus lentement que votre vitesse normale, vous devrez mettre en panne (voir *Mettre en panne*, page 145).

en faire qu'une seule par Tour de combat naval. Si votre équipage est tout juste assez important pour manœuvrer le navire, ou si une autre manœuvre d'artillerie est en cours, vous ne disposez pas d'action d'artillerie pour ce Tour.

- **Recharger les canons de bordée.** Pour recharger les canons de bordée, vous devez commencer par choisir les munitions les plus adéquates : les boulets pour la coque et une longue portée, les boulets ramés pour ralentir le navire, et la mitraille pour causer de lourdes pertes à l'équipage ennemi à courte distance. La recharge est longue et doit être prévue à l'avance. Vous ne pouvez recharger qu'une seule bordée (bâbord ou tribord) à chaque fois (voir *Recharger les canons*, page 141).
- **Recharger les canons de fuite ou de chasse (en plus d'une autre manœuvre d'artillerie).** La recharge des pièces de chasse et de fuite peut être faite n'importe quand, même lorsqu'une autre manœuvre est en cours. Là aussi, vous devrez commencer par choisir vos munitions (voir *Recharger les canons*, page 141).

Canonnade. Si le navire ennemi se trouve à portée et passe au travers de l'une de vos lignes de tir (bordée bâbord, bordée tribord, chasse, fuite) rechargées, au cours de vos déplacements respectifs, vous pouvez le canonner. Effectuez pour cela un Test de Canonnade, sur lequel agit le Modificateur de situation, plus les modificateurs habituels (taille de la cible : voir page 139, distance : voir page 139, fumée, mer agitée...). Le schéma suivant vous montre les différentes lignes de tir :

MANŒUVRES D'ARTILLERIE AVANCÉES (OPTIONNEL)

Branle-bas de combat. Vous pouvez lancer le branle-bas de combat afin de pouvoir utiliser vos canons de fuite, mais surtout afin de pouvoir vous protéger de la mitraille ennemie (voir *Branle-bas de combat* ! page 85).

Filet d'abordage. Si vous craignez que votre adversaire ne vous aborde, et que vous disposez des filets nécessaires, vous pouvez les faire installer (voir *Installer les filets d'abordage*, page 146).

Mettre tous les canons sur le même côté. Cette manoeuvre déséquilibre le navire et ne peut être utilisée qu'à titre ponctuel, pour porter un coup de grâce à son ennemi par exemple (voir *Déplacer les canons*, page 141).

- **La batterie bâbord** tire à la perpendiculaire du navire, du côté gauche lorsqu'on regarde le navire de l'arrière vers l'avant. La batterie tribord tire à la perpendiculaire du navire, du côté droit lorsqu'on regarde le navire de l'arrière vers l'avant.
- **Les pièces de chasse** tirent dans le prolongement du navire, vers l'avant.
- **Les pièces de fuite** tirent dans le prolongement du navire, vers l'arrière.

- **Les pièces de muraille** (canons de muraille, pierriers, espingole) peuvent balayer quasiment toutes les directions, à l'exception du bord opposé à celui sur lequel elles sont installées.

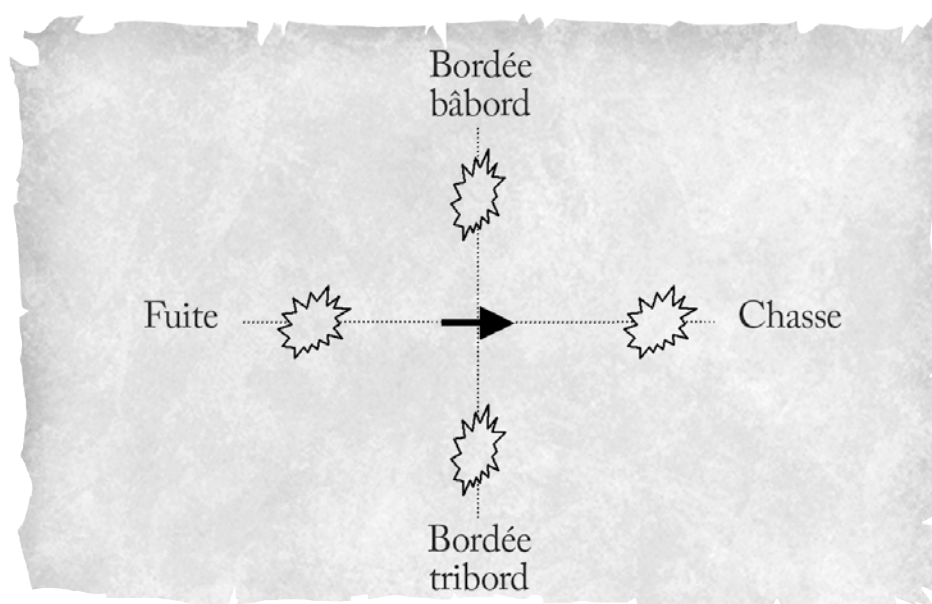
Tir de mousqueterie. Lorsque le navire ennemi passe à moins de 50 m, vous pouvez lui envoyer une volée de mousqueterie. Les tireurs doivent cependant avoir eu le temps de recharger leur mousquet, ce qui prend la moitié d'un Tour de combat naval, et ne pas être en train de manoeuvrer.

5. ACTION DES PJ

N'oubliez pas les PJ, qui pourront se distinguer à leur poste, mais aussi prendre des initiatives courageuses, qui ne sont limitées que par l'imagination des joueurs. Parmi ces actions, les Tirs de génie (voir page 142) peuvent permettre à un artilleur de faire basculer l'issue du combat naval en faveur de son équipage. Un moucheur, quant à lui, peut tenter d'abattre un membre du commandement adverse. Rappel : comme tout le monde, les PJ sont très occupés à bord et ne pourront guère consacrer qu'un seul Tour de combat (12 secondes) à leurs actions individuelles.

6. (ET RETOUR À 1.) NOUVELLE CONFIGURATION

Lorsque vous aurez résolu toutes les Actions du Tour de chaque équipage et de chaque joueur, passez au Tour suivant, sans oublier de décrire la nouvelle configuration du combat pour aider vos joueurs à prendre les bonnes décisions.



Utiliser un plan pour le combat naval (optionnel)

Un plan général du combat naval offre un support visuel à votre description, tout en vous délestant d'une partie du travail. Le dessin met tout le monde d'accord sur la configuration du combat. Vos joueurs pourront ainsi avoir une meilleure vision des événements, notamment la position des différents navires ainsi que leurs angles de tir. Toutefois, quelle que soit la précision du dessin, n'oubliez pas que rien ne remplace la description de la situation. Vous aurez besoin des éléments de description de la section précédente pour dessiner un croquis cohérent, donner vie à votre combat naval et intégrer les PJ dans l'action. L'approche par croquis facilite la tâche du maître de jeu, et laisse également moins de place au hasard (moins de Tests de Compétence nécessaires). Vous pouvez préparer le plan à l'avance, pour éviter que sa mise en place ne ralentisse la partie, ou le tracer au dernier moment en présentant par la même occasion la situation aux joueurs.

ÉLÉMENTS DE DÉCOR OPTIONNELS

De nombreux éléments du décor vous seront donnés, en tant qu'éléments optionnels que vous pouvez ou non choisir d'utiliser. Lors de vos premières parties, ne vous souciez pas de ces encadrés, qui vous gêneraient plus qu'ils ne vous aideraient en raison de leur nombre.

MESURES

Voici une petite astuce afin de faciliter la mesure visuelle des distances : tracez les distances dont vous aurez besoin sur une feuille, comme références. Il est en effet plus facile de comparer une distance à une autre que d'évaluer sa mesure réelle. Si vous utilisez une feuille à petits carreaux, vous n'aurez pas besoin de règle.

Les déplacements correspondant aux vitesses. Avec l'échelle 1 cm \longleftrightarrow 100 m, le déplacement en centimètres selon une allure donnée est égal à la moitié de la vitesse, soit autant de petits carreaux que la valeur de vitesse en nœuds.

Exemple : le Pélican est une goélette à hunier, qui avance à 5 nœuds au près, 12 nœuds au largue, 10,5 nœuds au grand largue et 5,5 nœuds au vent arrière. Kéwin, joueur de N'Serengui, maître d'équipage du Pélican, trace sur une feuille des segments correspondant à la vitesse pour ces différentes allures : 5 petits carreaux de long pour le près, 12 pour le largue, 10 et demi pour le grand largue et 5 et demi pour le vent arrière.

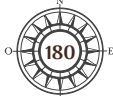
QUE TRACER SUR LE PLAN ?

Utilisez des couleurs différentes pour représenter les différents éléments, ce qui aidera à les distinguer. Attention cependant, trop de détails nuisent à la vue d'ensemble. Voici ce qui nous semble primordial :

ÉCHELLE

À vous de choisir une échelle approximative pour votre croquis, pour avoir une idée des distances réelles. Nous vous proposons l'échelle suivante, sur une feuille à petits carreaux (une feuille double devrait suffire) : 1cm \longleftrightarrow 100 m (soit 10 cm = 1 km). Indiquez sur la feuille les distances clé : 50 m \longleftrightarrow 0,5 cm (portée moyenne de la mitraille), 100 m \longleftrightarrow 1 cm (échelle du plan), 150 m \longleftrightarrow 1,5 cm (portée moyenne des boulets ramés), 300 m \longleftrightarrow 3 cm (portée moyenne des boulets) et 400 m \longleftrightarrow 4 cm (portée moyenne des canons de chasse).

Attire	Distance parcourue									
Près :										
Largue :										
Grand Largue :										
Vent Arrière :										



La portée des canons. Avec l'échelle 1 cm ↔ 100 m, reportez la distance correspondant à la portée de chaque type de canon (bordée (boulet, boulet rouge, boulet ramé, mitraille), chasse et fuite, canons de muraille et pierriers) dont vous disposez, pour chaque munition.

CÔTES

Tracez les côtes présentes dans la zone de combat, de manière approximative. Peu importe leurs formes, à moins que ce ne soit un point crucial pour votre combat naval.

RELIEF IMMERGÉ

Dans certaines zones, la profondeur devient critique, et le navire qui y pénètre risque de toucher le fond. Indiquez, le cas échéant, les zones qui contiennent des récifs ou des bancs de sable. C'est un bien grand danger sur un terrain de combat naval : soyez parcimonieux, surtout pour les récifs, et placez-les en des endroits faciles à prévoir. Les récifs peuvent se trouver n'importe où, mais ils sont tout de même rares loin des côtes. Ils ornent les abords des côtes rocheuses, et en particulier des pointes. Les bancs de sable se créent dans les zones où les al-luvions s'accumulent. Ils sont donc nombreux dans les baies, dans le lit des rivières ou à l'embouchure de celles-ci. Au niveau des zones ne portant aucune indication, les joueurs ne pourront pas savoir s'il y a un danger ou non.

LA SCIENCE GÉOGRAPHIQUE

Rappel : à l'aide des cartes et des journaux de bord dont ils disposent, et grâce à leur propre connaissance des lieux, le capitaine et le pilote du navire peuvent localiser les bancs de sable et les récifs. Au début du combat naval, le pilote du bord peut effectuer un Test de Géographie. Chaque Succès permet d'identifier 20% des zones de bancs de sable et de récifs. Pour savoir ce que contiennent les zones restantes, il faudra s'en remettre à la vigie.

LE VENT

Force du vent. Déterminez la force du vent au début du combat naval et indiquez-la sur le plan ou sur une feuille à part. Cette donnée, qui peut changer au cours du combat naval, peut en effet conditionner bon nombre de choses : il peut par exemple être possible de se défaire de son ennemi sans trop craindre ses boulets, qui auront du mal à toucher avec une mer agitée.

Rose des vents et allures. Indiquez la direction d'où vient le vent. Le plus simple est qu'il vienne de l'un des côtés de votre feuille, ou d'une diagonale. Pour faciliter la

représentation des différentes allures des navires, photo-copiez ou recopiez le schéma des allures (voir page 172) et alignez-le avec la direction du vent. Vous noterez que le vent arrière se situe entre le grand largue sur un bord (bâbord amure par exemple) et le grand largue sur l'autre bord (tribord amure). Le terme « amure » désigne en fait un cordage qui se trouve toujours du côté d'où vient le vent. Toute la zone hachurée correspond au bout au vent, un cône de direction qu'il est impossible d'emprunter. N'oubliez pas que pour passer du près sur un bord au près sur l'autre, il faut virer de bord. Le choix de la direction du vent peut changer du tout au tout l'issue d'un combat naval. Pour remonter au vent, en sortant d'une baie par exemple, un navire devra louvoyer et accumuler les virements de bord. Son déplacement lent fera le bonheur des artilleurs d'un navire ennemi ou d'une batterie côtière.

Instabilité du vent. Le vent est souvent capricieux, et peut être plus fort – risée – ou plus faible – dévente – par endroit, à cause de la protection de la côte ou sans raison apparente. Il peut aussi changer localement de direction, pour suivre une côte par exemple. Pour marquer ces instabilités du vent, vous pouvez dessiner des zones en utilisant une couleur différente, de la forme qui vous semble la plus appropriée, sans expliquer pour l'instant à vos joueurs à quoi elles correspondent.

LA MER

État de la mer. Indiquez si la mer est agitée, afin de garder cet élément à l'esprit pour vos descriptions. Libre à vous, si vous le désirez, de rendre les tirs plus difficiles, à cause du tangage et de l'instabilité de la gîte (inclinaison latérale du pont du navire, du fait de l'appui du vent sur les voiles). La mer peut être plus calme derrière une pointe, qui casse les vagues, ou nettement plus forte dans un chenal précédant le passage entre deux îles, à cause de la faible profondeur.

Le courant. Dans les Antilles, le Gulf Stream génère un courant très fort. Les marées sont faibles dans le Nouveau Monde et n'existent que sur les côtes du continent : à marée descendante, l'eau se retire, créant un courant se dirigeant globalement vers le large, mais qui peut aussi suivre des accidents du terrain, tandis qu'à marée montante, il suit le chemin inverse.

Hauteur d'eau sur les hauts-fonds. La présence de récifs, de coraux ou de bancs de sable ne signifie pas pour autant qu'aucun navire ne peut passer dessus. C'est un risque qui serait inconsidéré en temps normal, mais en plein combat naval, il faut savoir tenter le diable ! Notez quelque part la profondeur sur chaque zone de récifs, sans rien révéler aux joueurs.

Variations de la mer et du courant. Si la mer n'est pas la même partout (concernant la taille des vagues ou la

force et l'orientation du courant), vous pouvez tracer des zones de la forme qui vous paraît la plus adéquate, sans expliquer pour l'instant à vos joueurs à quoi elles correspondent. N'hésitez pas à tracer des zones qui ne contiendront rien, pour tromper vos joueurs !

LA SCIENCE HYDROGRAPHIQUE

Les variations générales et locales du vent, de la mer et du courant suivent des lois, certes quelques peu chaotiques, mais à la fois prévisibles et observables pour un bon hydrographe. Au début du combat naval, le pilote du bord peut effectuer un Test d'Hydrographie. Chaque Succès permet d'identifier 20% des instabilités du vent et des variations de la mer et du courant.

LES FORCES EN PRÉSENCE

Indiquez les navires, forts, batteries côtières sur le plan (à condition que les personnages les aient repérés). Ne placez pas les navires trop près, à moins que vous n'ayez auparavant choisi de simplement décrire la phase d'approche.

- **Navire.** Vous pouvez représenter les navires sous la forme de petites flèches, qui indiqueront leurs directions respectives.
- **Batterie côtière.** Tracez pour les batteries côtières l'angle de tir qu'elles peuvent couvrir, pour savoir lorsque vous tombez sous leur feu.

L'INFLUENCE DE LA VIGIE (OPTIONNEL)

Une bonne vigie est un atout majeur pour prendre l'avantage du vent. En effet, en repérant l'adversaire le premier, il vous est possible de tourner légèrement autour de lui, de façon à diminuer son avantage du vent ou d'augmenter le vôtre. Vous pouvez demander à chaque équipage un Test de Vigilance (Vigie) en opposition. Si les PJ obtiennent moins de Succès que leurs adversaires, placez d'office leur navire. Sinon, demandez-leur où il veulent le placer, au sein d'une zone de votre choix, d'autant plus grande que leur réussite est écrasante.

AU COURS DU COMBAT

Tout comme le combat naval, le plan évolue à chaque Tour. Seuls les navires se déplacent toutefois : vous pouvez donc aussi les représenter par des petits pions. Les déplacements peuvent être abordés sous deux angles différents :

Le déplacement en tant que résultat général de la stratégie des joueurs : dans ce cas, c'est la vision du MJ qui importe, et dans certains cas, le plan peut même être dissimulé aux joueurs. Une fois le déplacement résolu selon les règles de combat naval, le maître de jeu replace les navires.

Le déplacement en tant qu'élément de la stratégie des joueurs : ici, ce n'est pas le résultat du Test de Manœuvre qui décide de la position relative des navires, ce sont les joueurs qui déplacent eux-mêmes leur navire, alors que le MJ déplace les autres navires, en respectant les limites imposées par leurs vitesses respectives. L'objectif est alors de modifier la configuration du combat (page 177), pour se placer dans la situation la plus favorable possible. Les seuls Tests de Manœuvre nécessaires sont les Actions de manœuvre en mer, ou certaines Actions de manœuvre d'artillerie. Voici les règles particulières à observer :

- **Trajectoires :** tracez des trajectoires harmonieuses, sans changer subitement de direction, ni tourner plus que la rotation maximale autorisée pour le navire (voir page 191). Comme la vitesse dépend de l'allure et que le navire tourne au cours du Tour, l'allure choisie pour calculer la vitesse est celle qui joindrait en ligne droite le point de départ au début du Tour au point d'arrivée à la fin du Tour. Si vous êtes exactement entre deux allures, prenez par exemple la moyenne des vitesses selon ces deux allures.
- **Initiative :** l'Initiative est la même que pour la phase d'élaboration normale de la stratégie de combat naval : les navires dominés (ceux qui se trouvent dans la situation la moins favorable) doivent se déplacer avant les navires qui les dominent (vous pouvez aussi, pour plus de rapidité, déplacer les navires dans l'ordre croissant des Valeurs de commandement de leurs capitaines).

Enfin, concernant le tir au canon, reportez-vous au schéma des lignes de tir de la page 179. Sur le plan, vous repèrerez aisément un navire en mesure de faire feu sur un adversaire, si celui-ci coupe l'une de ses lignes de tir, ainsi que la portée (courte, longue, extrême).



Conseils tactiques

AVANTAGE DE POSITION

ALTITUDE

Les positions surélevées offrent des avantages certains en combat, tant pour les corps à corps que pour les tirs de mousqueterie. En effet, un adversaire situé en contrebas aura du mal à trouver une protection efficace. La vue plongeante du tireur passe par-dessus les pierres et les murets. Les modificateurs pour toucher, au mousquet, une personne située en contrebas et cachée derrière une protection sont moins défavorables. Un groupe est aussi avantage lorsqu'il attaque au corps à corps des ennemis situés un peu en contrebas. En effet, attaquer une personne située en hauteur fatigue beaucoup et amoindrit la puissance des coups. Les positions en hauteur, pour peu qu'elles soient un peu fortifiées, sont donc beaucoup plus difficiles à prendre.

PROTECTION

Un groupe doit chercher un maximum de protection, pour se protéger des tirs de mitraille et de mousquet des adversaires. Une protection moyenne n'empêchera pas des tireurs d'élite de toucher, mais réduira les pertes de beaucoup. Pour se protéger de la mitraille sur les navires, lors du branle-bas de combat, les matelots disposent hamacs et ballots de marchandises le long du bastingage. Les billes de mitraille les traversent parfois mais sont très ralenties.

Les arbres d'une forêt offrent une certaine protection, moins bonne cependant qu'un petit muret d'où ne dépasse que la tête du tireur. En terrain découvert, les soldats creusent des tranchées, qui sont trop peu profondes pour les masquer entièrement, mais les exposent moins aux tirs adverses.

Lors d'un combat au corps à corps, des filets d'abordage, un mur d'enceinte ou une rangée de pieux gênent les attaquants et les ralentissent beaucoup. **Les défenseurs conservent leur avantage jusqu'à ce que leurs adversaires prennent le dessus en obtenant une Réussite supérieure.**

AVANTAGE DU VENT

Les navires avancent plus vite dans les allures portantes (près du vent arrière) qu'au près. La rapidité de leurs

manœuvres dépend étroitement de leur vitesse. Les vaisseaux prenant part à un combat naval ont donc tout intérêt à se trouver au vent de leurs adversaires, c'est-à-dire plus près de l'origine du vent qu'eux. Non seulement ils iront plus vite et pourront plus aisément fuir ou rejoindre les navires qu'ils poursuivent, mais en plus ils n'auront pas à virer de bord à de multiples reprises pour aller dans leur direction. Il leur suffira d'empanner, manœuvre qui se fait en douceur et beaucoup plus rapidement que le virement de bord. En effet, lors du virement de bord, un navire est obligé de s'arrêter s'il passe bout au vent, ou de tourner sur lui-même s'il vire lof pour lof, pour finalement n'obtenir qu'un léger changement de direction.

Les virements de bord sont donc longs à réaliser, en particulier sur les navires à voiles carrées ou au tiers. En outre, si l'adversaire ayant l'avantage du vent se place judicieusement, le navire risque de devoir se mettre bout au vent pour le canonner, ce qui est désastreux, voire impossible pour les navires à voiles carrées qui forment alors des cibles de choix, incapables de se défendre.

RÉCIFS

Pour éviter une trop grande déviation de la course avec le vent au près, un navire doit avoir un grand tirant d'eau, car la coque sous la ligne de flottaison sert alors de dérive. Les Hollandais équipent leurs navires à fond plat de dérives latérales, escamotables. Ainsi, leurs navires peuvent diminuer temporairement leur tirant d'eau pour mieux naviguer en rivière, ce qui peut aussi se révéler vital en mer.

En effet, les récifs ne se trouvent pas toujours à fleur d'eau, où ils seraient facilement détectables. Certains hauts-fonds, les basses, se trouvent à quelques mètres en dessous de la surface de l'eau. Un navire enfonçant sa coque peu profond sous l'eau peut profiter de cet avantage pour se débarrasser définitivement d'un navire plus gros que lui. Il peut l'entraîner derrière lui sur la zone de récifs, si ceux-ci sont suffisamment bas pour le laisser passer. Son adversaire, par contre, n'aura pas cette chance s'il le suit et déchirera sa coque sur les récifs. S'il arrive à se dégager, il devra probablement se retirer du combat pour réparer les avaries, ou bien combattre en emportant de l'eau dans ses cales, ce qui le rendra encore moins manœuvrant. Si la mer est forte, il est même plus que probable que le navire endommagé sombrera après un naufrage dans les règles...

MANŒVRABILITÉ ET VOILURE

Les voiles des navires de grande taille sont à la fois gigantesques et raides. Elles sont difficiles et longues à manœuvrer. Pour gagner en maniabilité, beaucoup de navires naviguent sous huniers seuls, dès que le vent rend cela possible. Cela leur permet non seulement de virer de bord ou d'aborder un autre navire plus facilement, mais aussi et surtout de survivre dans une tempête. Un navire portant toute sa toile durant un grand frais aura vite fait de casser ses mâts. La manœuvre de « prise de ris », qui permet de diminuer la toile, prend du temps et met en péril les gabiers, pour peu que le vent souffle fort. Elle doit donc être réalisée pendant qu'il en est encore temps. Lorsque le navire prend un ris, il doit laisser battre la voile, ce qui le ralentit fortement. **En termes de règles, le navire divise sa vitesse par deux durant cette manœuvre.**

PRENDRE LE VENT

Sous le vent des îles, le navire se trouve protégé. En revanche, il avance à vitesse réduite, voire même reste sur place. Un navire peut aussi prendre le vent de son adversaire pour le ralentir. Il se place pour cela juste devant lui, par rapport à la direction d'où vient le vent. Un frêle esquif ne peut bien sûr espérer ralentir de cette manière un navire plus gros que lui. S'il charrie de la toile par un vent frais, il peut par contre se mettre à l'abri sous le vent de l'autre navire.

En termes de règles, si un navire se trouve juste sous le vent et assez près – moins de 100 mètres – de son adversaire, il perd 2 nœuds de vitesse, mais seulement si son adversaire est plus grand ou de même taille que lui. Il bénéficie par contre d'un bonus de +2 à sa Compétence de Manœuvre lors d'un Test de Tenue dans le gros temps.

TACTIQUES DE TIR

TIR EN POUPE

Les lattes de bordé sont assez longues pour former la coque du navire de la proue à la poupe. Cette construction qui les rend solidaires les unes des autres accroît la résistance du navire. Sur les gros bâtiments toutefois, la poupe n'est pas du tout construite dans le prolongement du bordé, et n'est pas non plus renforcée par des couples. Elle ressemble plutôt à un panneau de bois fixé sur le reste de la coque. C'est une construction légère et fragile, car elle n'est normalement pas destinée à être exposée au

feu ennemi. Le bois en est si fin qu'il laisse même passer la mitraille. Pour cette raison, les canons de chasse d'un navire n'ont pas besoin d'être nombreux.

Un navire qui présente sa poupe à la bordée de son ennemi court au devant d'un grand danger. Chaque coup de canon porté avec précision sur la poupe de la proie la traverse et cause des dommages effroyables à l'intérieur de la dunette. Un tir à mitraille prend le navire en enfilade et sème la mort sur son passage. **En termes de règles, tirer sur un navire qui montre sa poupe donne un modificateur de +2S au tir, et tirer sur un navire qui montre sa proue donne un modificateur de +1S. De plus, tout tir au canon réussi dans la poupe d'un adversaire lui inflige au moins un niveau de dommages, quels que soient les dégâts infligés.**

BATTERIES TERRESTRES

Les batteries terrestres constituent une menace énorme pour les navires. Le calibre impressionnant de ces batteries – qui comptent souvent plusieurs pièces de trente-six livres – a même de quoi inquiéter un deux-ponts. Les batteries côtières sont installées sur des promontoires élevés, culminant parfois à cinquante mètres au-dessus du niveau de l'eau. Leur portée, déjà impressionnante en soi, se voit donc encore accrue. Les affûts sont fixes, si bien que les artilleurs peuvent rectifier leur tir petit à petit et bénéficier ainsi d'une précision redoutable.

Vos joueurs ne devront donc jamais prendre le risque de voir leurs personnages se mesurer au feu des batteries terrestres, qui porte beaucoup plus loin qu'un novice ne pourra jamais l'imaginer. La prise de ces places fortes est donc une étape nécessaire pour passer à proximité sans prendre le risque de couler par le fond. Les artilleurs des batteries côtières n'usent pas souvent de leur canon, et même si c'est le cas, ce type de canonnade est moins formateur que le tir de marine, plus difficile. On trouve ici des artilleurs certes compétents, mais qui se reposent trop sur la facilité de leur tir pour être des unités d'élite.

LIGNE DE TIR

Les canons de bordée d'un navire ne peuvent tirer que par le travers. Pouvoir administrer à son ennemi une bordée sans en recevoir en réponse est un art qui réclame parfois du génie de la part du capitaine. Lorsqu'un combat naval comprend plus de deux navires, les bordées s'échangent bord contre bord et dévastent les entreponts. Pourtant, tout comme un petit bateau isolé peut tourner autour d'un navire plus gros pour ne pas tomber sous son feu, un navire peut se protéger des coups de ses adversaires, en interposant des obstacles entre eux et lui (un autre navire par exemple). Les pirates et flibustiers ai-





ment combattre au milieu des archipels de cayes des Caraïbes, qui leur offrent une protection et leur permettent de surprendre l'ennemi.

PIÈCES DE CHASSE

Lorsqu'un navire en chasse un autre, le canonnier assigne aux canons de chasse ses meilleurs chefs de pièces. Ceux-ci ne se contenteront pas d'endommager la poupe de leur adversaire. Comme la chasse traîne le plus souvent en longueur, ils auront le temps d'essayer des Tirs de génie. Voyez page 142 pour plus de détails. Un seul boulet est nécessaire pour briser un mât ou détruire le gouvernail. Le tir est certes très difficile, mais les chefs de pièces bénéficient de l'avantage de la stabilité des pièces de chasse, car elles tirent dans le prolongement du navire. Un hauban sectionné, un mât qui s'abat ou un gouvernail brisé ralentira suffisamment la proie pour que son chasseur la rattrape.

ARTILLERIE ET ABORDAGE

Lorsque l'abordage est lancé, les belligérants ne se soucient plus des canons. C'est un grand tort. Tout d'abord, des canons sortis risquent de se fracasser sur le navire adverse, si les deux coques se frôlent. De plus, au moment de l'abordage, les assaillants se ruent tous ensemble sur le pont ennemi, formant une masse grouillante. Des tirs le long du bastingage peuvent alors faucher les assaillants par dizaines. Les canons de muraille et les pierriers sont idéaux pour ce genre de tirs, car ils sont faciles à orienter. Les pertes infligées par un tel tir sont très importantes (cf. *Canons : dommages et recharge*, page 199). On ne peut effectuer ce genre de tir avec des canons situés dans l'entrepont. Les canons de gaillard – sur le pont supérieur – doivent être orientés pour que leur tir longe le bastingage, ce qui prend du temps. Pour des pièces de bordée installées sur le pont, la Réussite d'un Test de Recharge indique le nombre de Tours nécessaires pour les placer



convenablement. Deux canons, guère plus, peuvent tirer en enfilade sur les abordeurs.

Lorsque les assaillants sont sur le pont de leurs ennemis, le combat risque à tout moment de tourner à la bataille rangée. Pour percer les rangs ennemis, si la bataille s'enlise, l'un des deux camps peut recharger des canons et les orienter pour tirer sur le camp adverse. Un tir de mitraille avec un canon de bon calibre crée une véritable tranchée dans les rangs de l'ennemi. Comme le tir en enfilade, un tir à mitraille dans ces conditions inflige le double de pertes et fait souffler un vent de panique chez l'ennemi, permettant aux assaillants de lancer un assaut au milieu de la fumée âcre sans risquer d'essuyer un tir de mousqueterie.

CANONS DE LONGUE PORTÉE

Les affûts des canons de chasse sont plus longs que ceux des canons de bordée. Ils sont donc plus lourds et plus encombrants, mais portent aussi beaucoup plus loin. Les canons de chasse pèsent une tonne de plus qu'un canon de même calibre. Les vaisseaux de ligne de type deux-ponts ou trois-ponts ne tirent que lorsqu'ils sont bord à bord avec l'ennemi. Les dégâts infligés par ces tirs à bout portant sont énormes, mais partagés, car les deux adversaires lâchent leurs bordées en même temps. Remplacer les canons de bordée par des canons de chasse sur de tels navires ne présente donc aucun intérêt. Les plus petits navires sont suffisamment maniables pour espérer éviter les tirs de l'adversaire. Ils cherchent donc à le canonner de loin en tournant autour de lui. Les pièces de bordée peuvent donc être remplacées avantageusement par des pièces de chasse de même calibre ou de calibre légèrement inférieur. La stratégie navale établie par le capitaine devra par contre tenir compte de la spécificité peu banale de son artillerie.

ARTILLERIE ET GÎTE

Le bastingage protège les matelots de la mitraille, si le branle-bas de combat a été fait. Toutefois, lorsqu'un navire gîte, il expose son tillac – et les matelots qui y manœuvrent – aux adversaires situés sous son vent. Il expose par ailleurs ses œuvres vives (la coque sous la ligne de flottaison) aux boulets des adversaires situés au vent. Il est donc intéressant d'être sous le vent de son adversaire pour lui administrer un tir à mitraille, et d'être au vent pour tirer au boulet sous sa ligne de flottaison. Il est presque impossible de toucher les œuvres vives d'un navire lorsque cette condition n'est pas remplie. Évidemment, un navire pouvant ainsi atteindre les œuvres vives de son adversaire peut s'attendre à un tir de mitraille meurtrier.

DISPERSION

Les groupes en formation serrée sont des cibles parfaites pour les canons ou les mousquets. En effet, un projectile qui rate sa cible a de fortes chances d'en toucher une autre. Il peut donc être avantageux d'avancer non en rangs serrés, mais en lignes lâches qui convergent vers l'ennemi. Ceci requiert un large espace, et s'applique tout aussi bien à une armée chargeant à terrain découvert qu'à des chaloupes s'approchant d'un navire.

CROUPIAT

Un navire à l'ancre est une proie facile pour les autres navires. En effet, un navire ne peut tirer avec ses pièces de bordée que par son « travers » (à 90° sur le côté) et, s'il est à l'ancre, sa direction ne dépend que du vent et du courant. Afin de pouvoir diriger un navire à l'ancre, le second fait tendre un cordage, le « croupiat », entre la poupe du navire – des deux côtés – et le câble d'ancre. Hâler le croupiat adéquat à l'aide d'un petit cabestan fait obliquer le navire vers le côté voulu, et permet de mettre le navire adverse dans la ligne de tir des canons de bordée, le temps de la canonnade. **En termes de règles, tendre un croupiat, tout comme orienter le navire, est considéré comme une Action non numérique courte de Manœuvre, mais un capitaine prévoyant préparera cela à l'avance au moment du mouillage.**

SUBTERFUGES

CACHER SES EFFECTIFS RÉELS

Lorsque des flibustiers se rapprochent de leur prise à bord d'un petit navire, ils se couchent tous sur le tillac ou se cachent dans l'entrepont pour dissimuler leur nombre (et se protéger de la mitraille). C'est aussi la stratégie utilisée par le lieutenant Maynard, pour venir à bout de Teach. Tous les hommes de Maynard étant dans les cales, Teach, après avoir envoyé quelques grenades sur le pont ennemi, crût tout le monde mort et se rua à l'abordage. Il fut désagréablement surpris de se retrouver finalement en infériorité numérique.

FAUX PAVILLONS DE NATIONALITÉ

Il est toujours utile, et même prudent, de posséder des pavillons de différentes nationalités. Bien que les capitaines se méfient des pavillons de nationalité (il est arrivé que deux navires arborant un même pavillon de nationalité combattent plusieurs heures durant, persuadés à tort

que l'autre est un ennemi), un pirate arborant le même pavillon qu'un navire marchand a quelque chance de parvenir à s'en approcher sans que celui-ci s'inquiète. Un navire pirate passant à proximité d'un navire de guerre n'a aucun intérêt à l'attaquer, car la prise serait médiocre et il risquerait fort d'y laisser la vie de son équipage. Arborer un pavillon de nationalité identique peut là aussi permettre parfois, si on n'est pas reconnu, de passer à proximité sans trop de risques.

EMBUSCADES À TERRE

Connaissant les extraordinaires capacités de combat des flibustiers, les Espagnols sont friands d'embuscades. Pour réussir une embuscade, il est nécessaire de surprendre l'adversaire et de se placer dans une position avantageuse. Ces deux conditions sont difficiles à réunir, car lorsqu'il entre dans un lieu propice à une embuscade, l'adversaire a tendance à se tenir sur ses gardes.

Les défilés, mais aussi l'orée des bois font d'excellents lieux d'embuscade. Le terrain peut être préparé pour assurer la protection des personnes embusquées et mettre en difficulté le groupe surpris ; des pièges font parfaitement l'affaire (trous camouflés, cordes, filets...), mais révèlent la présence du danger à leurs victimes. Il n'est pas sûr de se promener avec des fusils chargés, seuls les flibustiers se permettent. Les autres devront charger leurs armes sous les tirs de leurs ennemis embusqués.

EMBUSCADES EN MER

En mer, les embuscades sont beaucoup plus difficiles à mettre en place. Pourtant, les emplacements ne manquent pas dans les Caraïbes, au milieu des archipels de petites îles. Les navires se dispersent derrière les îles, de façon à attaquer leur proie sur plusieurs fronts. Ils peuvent même débarquer des canons pour installer des batteries côtières. Les navires à fort tirant d'eau doivent toutefois se méfier des hauts-fonds, fréquents autour des cayes. La faiblesse principale des victimes tient à leurs canons non rechargés. Ils doivent donc essayer un tir d'artillerie de la part de leurs agresseurs avant de pouvoir riposter. La principale difficulté de ces embuscades n'est pas de surprendre l'ennemi ni de le défaire une fois surpris, mais plutôt de l'attirer dans le piège. En effet, sur terre, les défilés sont souvent les seuls passages qui existent, à moins de faire un détour de plusieurs jours. Mais sur mer, le problème se pose moins, et il faut avoir de bonnes raisons pour s'engager dans un archipel. Les pirates peuvent attirer leurs adversaires au moyen d'un appât, comme des pirates faussement en détresse dans une petite chaloupe agitant un drapeau blanc puis fuyant devant eux. Cependant, chasser un pirate présente peu d'intérêt pour des navires

de commerce, et seuls les capitaines se prenant pour des justiciers s'y essaieront. En revanche, un navire de guerre protégeant un convoi peut s'écarter temporairement de ses protégés pour éliminer ces hors-la-loi, à condition que plusieurs autres navires de guerre gardent également le convoi. Une fois que le navire de guerre aura mordu à l'hameçon, le convoi sera plus accessible aux forbans.

Dans les Caraïbes, les navires de commerce empruntent toujours les mêmes routes. En effet, une fois le trajet exploré, les risques de naufrage sur des récifs deviennent beaucoup plus faibles. Les pirates ou les flibustiers peuvent alors préparer des embuscades le long de cette route, le plus souvent derrière un cap que le navire marchand doit contourner. L'Armada espagnole, elle, ne prend pas ce risque et modifie souvent sa route, afin d'éviter de tomber nez à nez avec des aventuriers.

ATTAQUE DE NUIT

Les attaques de nuit sont difficiles à mener par un groupe de grande taille, car la coordination devient malaisée, tout comme la reconnaissance. Il est aussi exclu, de nuit, de tirer avec précision, car la visibilité est trop faible. Les attaques de nuit sont néanmoins les plus efficaces si tous les attaquants savent ce qu'ils ont à faire. La prise d'un fort ou d'une ville de nuit réclame trop de monde pour être réalisable. Les flibustiers et les pirates préfèrent donc attaquer au petit matin, alors que l'ennemi est peu alerte et que la visibilité devient suffisante pour tirer.

Les plus belles prises de navires se font de nuit. Pendant la journée, les aventuriers repèrent un navire et le suivent sans se faire repérer. Ils se rapprochent quand la nuit tombe jusqu'à frôler sa poupe. Les pirates n'ont alors plus qu'à se débarrasser de l'équipage endormi, ou mieux, prendre en otage les membres du commandement. L'équipage de la prise devrait se rendre sous la menace.

DISSIMULER SABORDS ET CANONS

Les sabords des navires de guerre sont souvent peints d'une couleur différente de celle du reste de la coque. Cela permet à une vigie exercée de compter approximativement le nombre de canons de très loin. Même si toute la coque est peinte de la même couleur, les interstices autour des sabords se voient à cent mètres. Le charpentier peut camoufler les sabords pour que la coque semble être celle d'un navire marchand. Un œil exercé remarquera sans doute le grément amélioré ou la coque trop fine pour être celle d'un navire de commerce, mais avec un peu de chance, il sera trop tard.

Pour surprendre l'ennemi, un pirate peut, en plus de cela, charger ses canons et les maintenir à l'intérieur avec des cales. Une fois arrivé à courte portée de l'ennemi, les

canons sont brusquement amenés aux sabords pour faire feu dans le même mouvement. Une telle manœuvre requiert un maniement excellent du canon. **En termes de règles, sortir rapidement ses canons pour faire feu à bout portant requiert un Test de Recharge de groupe (en cas d'échec, il est impossible de faire feu immédiatement mais seulement au Tour suivant).**

..... ESPIONNAGE

La connaissance des intentions de l'ennemi et de son organisation offre un avantage crucial en combat. Il devient ainsi possible d'éviter les pièges, ou d'exploiter les faiblesses de son adversaire. L'espionnage n'a rien de facile et réclame du temps, ce que les flibustiers ou les pirates n'ont pas toujours. Ils préfèrent pour cela recourir aux services de guides (volontaires ou non), qui leur révéleront le nombre d'hommes présents dans une garnison, et leur donneront des informations sur les tours de garde ou sur la disposition des lieux. Les guides ne sont pas toujours des sources de renseignement fiables, si bien qu'il est parfois prudent d'envoyer des hommes de confiance – les personnages-joueurs notamment – en reconnaissance. Avec toutes ces informations, le capitaine sera plus à même d'établir une stratégie efficace.

QUELQUES TACTIQUES SPÉCIALES

..... BRÛLOT

Les pirates et flibustiers ne cherchent pas toujours à prendre les navires qu'ils rencontrent. Lorsqu'ils tombent sur un navire de guerre, la fuite, ou la destruction d'un de leur navire appelé « brûlot », peut leur sauver la vie. Morgan utilisa ainsi la technique du brûlot pour défaire une escadre qui l'empêchait de sortir de Maracaibo.

Le navire sacrifié comme brûlot est sans doute celui qui possède les moins bonnes qualités nautiques. À son bord, les barils de poudre à canon sont transférés de la sainte-barbe vers l'avant, au point d'impact avec l'ennemi. Au niveau de la proue, la coque est parfois recouverte de poix, à moins qu'un boudin de poudre ne soit placé sur le gaillard d'avant du brûlot. Quelques hommes seulement restent à bord du brûlot, à la poupe duquel est attachée la chaloupe, avirons en place et si possible masquée à l'ennemi (voyant un navire tirant sa chaloupe, celui-ci pourrait se méfier et éviter le contact). Le brûlot se dirige alors droit vers sa cible. Lorsque la collision apparaît inévitable, le feu est mis à bord, tout particulièrement aux voiles et à la poix, afin d'incendier l'adversaire. Les hommes restés

sur le brûlot allument finalement une mèche qui mettra le feu aux poudres, avant de s'enfuir dans la chaloupe le plus rapidement possible. Si le contact a bien lieu, la destruction de la cible sera due soit au feu, soit à l'explosion. Il vaut mieux choisir pour cible le plus gros des navires ennemis, pour deux raisons : c'est souvent le plus dangereux, car le plus armé, et c'est aussi le plus lent et le moins maniable.

..... BARILS DE POUDRE PIÉGÉS

Lorsqu'un navire est poursuivi, ou s'il désire piéger des navires, il peut jeter à l'eau des barils étanches remplis de poudre, contenant tout de même un peu d'air leur permettant de flotter à la surface toujours dans la même position. Un bon ingénieur peut installer un dispositif qui mettra le feu aux poudres si le tonneau subit un choc. Il est également possible de relier les barils deux par deux par une corde. Ainsi, au moment où l'ennemi passera sur la corde, les deux tonneaux heurteront la coque du navire et exploseront. Cela peut endommager les œuvres vives du navire, qui risque de couler rapidement s'il a été touché au niveau de la proue. La mise en place de ce stratagème pose toutefois deux problèmes. Tout d'abord, le dispositif de mise à feu n'est pas du tout évident à concevoir, et a de plus peu de chance de fonctionner à coup sûr. **En termes de règles, le concepteur de cette arme doit réussir un Test d'Ingénierie navale : un baril aura autant de chances sur 10 d'exploser que le nombre de Succès obtenus, lorsqu'il touche une coque. Ensuite, il faut évidemment que les navires visés passent par la zone piégée, sans repérer les barils.**

..... METTRE LE FEU À LA SAINTE-BARBE

Lorsque tout est perdu à bord d'un navire, les hommes trop fiers, ou terrorisés à l'idée de tomber entre les mains de pirates, peuvent parfois avoir des idées dangereuses. Pendant que les pirates occupent le pont de leur navire, quelques marins peuvent alors se rendre dans la soute aux poudres pour y mettre le feu. Ils ont rarement le temps de s'échapper assez vite de leur navire pour survivre à l'explosion, à supposer d'ailleurs qu'ils sachent nager. Des pirates voyant des hommes se jeter à la mer par les sabords ne devraient pas mettre très longtemps à s'apercevoir du danger qui les guette. La mèche peut alors être coupée à temps s'ils font vite, sinon, ils périront avec leur navire de prise.

..... FEU GRÉGEOIS

Le feu grégeois est un liquide poisseux et visqueux hautement inflammable. Il doit être utilisé avec précau-

tion, sous peine de mettre le feu à son propre navire. Il peut par exemple être envoyé sur le pont ennemi dans des ballots de toile cirée ou des pots de terre cuite jetés du haut de la grand-vergue. Il ne reste plus qu'à mettre le feu au liquide qui se répand sur le pont ennemi. Il va sans dire que l'abordage n'est pas souhaitable et qu'il vaut mieux s'éloigner au plus vite, car une fois qu'un incendie se déclare à bord d'un navire, celui-ci brûlera jusqu'à la dernière planche.

..... FILETS D'ABORDAGE

La plupart des navires de guerre possèdent des filets d'abordage que les hommes installent entre les haubans. Ces filets gênent la montée des abordeurs qui passent par la muraille (cf. *Abordage de combat naval* page 145).

TACTIQUES DE GROUPE

..... NE PAS BAISSER SA GARDE

Les pirates ne sont en sécurité nulle part et doivent rester sur leurs gardes. À terre, tout comme les sentinelles d'un fort, ils se répartissent durant la nuit des tours de garde. Un groupe endormi met certes du temps à se réveiller lorsque ses compagnons donnent l'alarme, mais il a peu de chance de se réveiller un jour si tout le monde dort.

..... COUPER LES BRANCHES MORTES

Un équipage, qu'il soit pirate ou non, contient un noyau durable d'anciens marins, qui dispensent leur savoir aux jeunes recrues. Toutefois, on dit que pour devenir un marin émérite, il faut avoir entamé cette carrière avant l'âge de quinze ans. Ceux qui l'ont entamée plus tard n'arriveront donc probablement jamais à être d'aussi

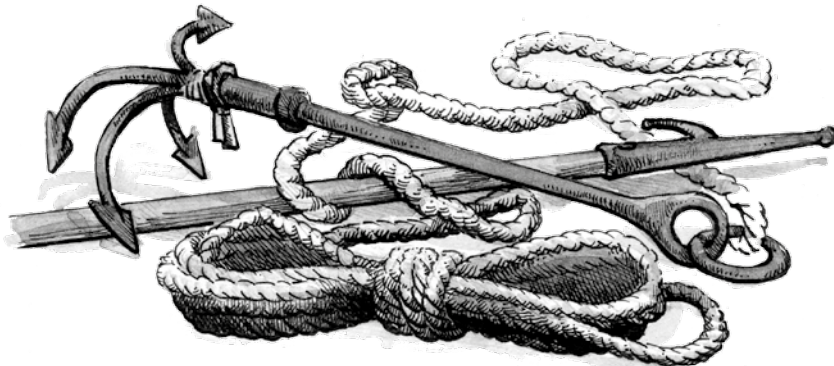
bons matelots que les autres. Pour les pirates, il est inconcevable de rejeter de simples matelots simplement parce qu'ils ne sont pas de bons marins. En effet, seuls sont sanctionnés pour leur incompétence ceux qui occupent des postes de commandement ou des postes clé à bord. Toutefois, un capitaine particulièrement retors peut épurer régulièrement son équipage pour ne garder que les meilleurs. Comme cela ne peut se faire en accord avec la chasse-partie des pirates, ce capitaine sera sans doute obligé de se débarrasser de ceux qu'il juge indésirables en les envoyant à une mort certaine durant un combat. Teach, peu soucieux de son prestige, abandonna ainsi une partie de son équipage sur une île déserte... mais l'objectif était surtout de spolier certains pirates de leur butin.

..... SACRIFICE

Sacrifier quelques hommes peut parfois sauver le reste de l'équipage. Il est peu probable cependant que des pirates acceptent une telle tactique, même pour le bien de leur équipage. Un complot savamment orchestré peut permettre d'envoyer un groupe à la mort, mais un tel procédé va à l'encontre des règles des équipages pirates et ceux qui en usent risquent fort d'être considérés comme des traîtres. De plus, si le groupe sacrifié s'en tire vivant, rien ne pourra alors éteindre son désir de vengeance...

Par contre, s'il n'y a pas d'autre choix, le capitaine peut proposer de scinder le groupe en deux, chacun ayant des chances de survie égales. L'ennemi choisira quel groupe il détruira. Les survivants n'éprouveront aucun remords car c'est le hasard, et non eux, qui aura décidé du sort de leurs compagnons. Aucun reproche ne sera non plus adressé au capitaine, car la liberté de chacun et l'égalité des hommes entre eux auront été préservées.

Si un petit groupe de pirates choisit délibérément de se sacrifier pour sauver ses confrères, le problème est également résolu, mais ce genre de cas est rare. Les pirates sont des individualistes forcenés et ceux qui se disent prêts à mourir pour le groupe seront vite considérés comme des imbéciles.





LES

NAVIRES

CHAPITRE



8

Caractéristiques des navires

La fiche de navire rend compte des capacités et de l'état de votre navire, mais aussi de ce qu'il contient. Chaque navire est unique, mais appartient à une catégorie, qui est déterminée par la forme de sa coque et la forme de ses voiles : le gréement. Les variations au sein d'un même gréement peuvent être énormes, malgré la normalisation établie par la royauté – un édit de Colbert en France notamment – sur les chantiers navals. Ainsi, un navire pourra être plus grand, plus volumineux, plus rapide, plus manœuvrant ou encore posséder plus de canons que l'archétype de base. Le plus souvent cependant, seules changent la quantité de canons et la résistance de la coque.

Lorsque les personnages de vos joueurs mettent la main sur un navire, vous pouvez tout simplement leur donner la fiche de navire avec tout ce qu'il contient inscrit dessus. Ils pourront ainsi le découvrir ensemble sans que vous ayez à tout décrire dans le détail.

Trois versos possibles vous sont fournis pour la fiche de navire (un mât, deux mâts ou trois mâts). Choisissez celui qui correspond au nombre de mâts de votre navire.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Voici les informations importantes concernant le navire :

Nom. Le nom de baptême d'un navire a une puissance symbolique aussi forte, voire plus forte encore que celui d'une personne. En effet, sur un chantier naval, comme sur mer quand le navire vient d'être pris par des pirates, ceux qui le baptisent y insufflent toutes leurs attentes et tous leurs espoirs : *Royal Fortune*, *Revenge*, *New Hope*, *Flamme de la Liberté*... Les navires portent souvent le nom d'une femme, d'une créature mythique ou tout simplement d'un animal, comme *Santa Monica*, *La Méduse* ou *Le Renard*.

Gréement. Il existe en Europe plus d'une centaine de gréements différents, mais seuls quelques-uns d'entre eux sont représentés dans le Nouveau Monde.

- **Navires de prédilection pour les corsaires et les pirates :** le brick, le brigantin, le chebec, le cotre, les goélettes, le lougre, la pirogue et le sloop.
- **Gréements de pêcheurs :** le berckois, la bisquine, le chasse-marée, le cotre, le sloop, le trois-mâts goélette.

- **Gréement de marchands :** la barge, la barque, la flûte, le galion, la hourque, la pinque, les goélettes et la tartane.
- **Navire de guerre :** le brick, la corvette, le cotre, le galion, les goélettes, le chebec, la galiote, le lougre, la tartane et enfin les trois-mâts (frégate, deux-ponts, trois-ponts).

Capitaine. Le capitaine est l'âme du navire et mérite à ce titre de figurer sur la fiche. Il représente l'équipage qui le manœuvre. Ainsi, on peut citer le *Royal Fortune* en disant « le navire de Bartholomew Roberts ».

Figure de proue. Seuls les plus gros navires, au-delà de 30 mètres de longueur immergée, sont susceptibles de posséder une figure de proue. Celle-ci, sculptée dans le bois et souvent peinte, voire dorée, représente la forme correspondant au nom du navire. Elle rend donc le navire aisément reconnaissable et peut trahir des pirates. La figure de proue du Poséidon sera donc probablement un homme barbu brandissant un trident.

Tonnage. Le tonnage représente le volume du navire. Pour savoir combien de personnes peuvent occuper le navire, c'est bien le volume qui importe et non la taille. Les plus gros navires de la royauté font plus de 2000 tonneaux, tandis qu'une frégate ne compte que 400 tonneaux.

Catégories de taille et Rotation maximale par Tour (optionnel). Les navires sont classés en différentes catégories, selon leur taille. Cette donnée entre en compte lors de la canonnade : plus un navire est gros, plus il est facile de le toucher (voire page 194). De plus, les gros navires mettent plus de temps à tourner que les petits. Si vous utilisez un plan pour vos combats navals, la Rotation maximale par Tour (ou : nombre maximal de changements d'allure par Tour) correspond au nombre de huitièmes de tour (pour une représentation sur feuille à petits carreaux) ou de sixièmes de tour (pour une représentation sur feuille à hexagones) que le navire peut effectuer en un Tour de combat naval. Entre deux rotations dans un même Tour, le navire doit au moins avancer d'une case.

- **Chaloupe** (RMT : 3/8 ou 2/6)
- **Sloop** (RMT : 2/8 ou 2/6)
- **Goélette** (RMT : 2/8 ou 1/6)
- **Frégate** (RMT : 1/8 ou 1/6)
- **Deux-ponts** (RMT : 1/8 ou 1/6)
- **Trois-ponts** (RMT : 1/8 ou 1/6)

Tirant d'eau. Le tirant d'eau est la profondeur à laquelle la coque d'un navire s'enfonce sous l'eau. Un faible tirant d'eau rend le navire poussif au près, mais un fort tirant d'eau est très handicapant dans les rivières et près des côtes. En termes de jeu, connaître le tirant d'eau du navire permet de savoir s'il peut passer sur tels ou tels hauts-fonds.

Équipage maximal. Voici l'équipage maximal que peut contenir le navire. Toute personne supplémentaire gêne la manœuvre et devra rester dans la moiteur insupportable et malsaine de l'entrepont. On ne peut rester bien longtemps en surnombre sans risquer des épidémies.

Équipage actuel. Notez ici le nombre d'hommes d'équipage que contient votre navire.

Équipage minimal pour manœuvrer. En dessous de ce nombre d'hommes à bord, il devient très difficile de manœuvrer le navire. Le maître de jeu peut infliger un malus aux Tests de Manœuvre. Il peut par exemple utiliser pour cela la Table des Actions numériques (1/2 du nombre nécessaire inflige ainsi un malus de -3). En revanche, il ne sert à rien d'être trop nombreux.

Nombre minimal pour recharger. En dessous de ce nombre d'hommes à bord, l'équipage n'est pas suffisamment important pour manœuvrer tout en rechargeant simultanément une des deux bordées, les canons de chasse, les pièces de fuite et les pièces de muraille. Soit le commandement décide de les répartir entre ces différentes batteries, soit les artilleurs subissent un malus à leurs Tests de Recharge (voir *Artillerie* page 139).

RÉSERVES

Les réserves du navire sont des produits nécessaires à la vie à bord pendant la traversée. Il est du devoir du cambusier et du capitaine que l'équipage ne manque de rien, ou en tout cas que les périodes de rationnement ne se prolongent pas trop. Le cambusier rationne en général les réserves alors qu'elles tirent à leur fin, car une restriction est plus supportable qu'une privation complète. Attention cependant, même s'il reste encore des vivres, ceux-ci peuvent grouiller de vers... La durée de conservation de certains éléments de la réserve est limitée. Au-delà de la limite, leur consommation devient une épreuve. Mettez à jour ces réserves lors du voyage. L'impossibilité de se ravitailler peut rendre une traversée particulièrement stressante.

Eau. L'eau douce est bien trop vitale pour être gaspillée à bord. Elle est donc réservée à la consommation.

Vivres. Les vivres sont accommodés pour la traversée, soit salés (viande, poisson), soit baignés dans de l'alcool (fruits, légumes). Les légumes secs et la farine n'ont pas besoin de conservateur, mais doivent être tenus à l'écart

de la vermine, des charançons aux rats. Ils peuvent théoriquement se conserver assez longtemps, mais une mauvaise étanchéité et un contact avec l'eau de mer les gâtent très rapidement. Les produits de luxe comme le rhum ou les herbes aromatiques ne sont pas comptés dans les vivres mais font plutôt partie de la cargaison, car ils sont monnayables et non nécessaires à la vie de tous les jours (mais expliquez donc cela à un pirate farouche et alcoolique !).

Vivres frais. Les vivres frais comprennent les légumes et les fruits, ainsi que la viande non accommodée qu'un navire emporte en partant du port. Certains navires embarquent aussi des cages à poule dans les quartiers de l'équipage, des bovins parqués près des canons et des légumes qui poussent sur la dunette. Cependant, cela réclame beaucoup d'attention, crée beaucoup de saleté et peut gêner en cas de branle-bas de combat.

Bois. Il s'agit du bois de construction nécessaire aux réparations et du bois à brûler. Chaque niveau de dégâts réparé coûte 4 jours de bois. Les feux du bord et la cuisine consomment régulièrement ces réserves.

Boulets et poudre. Les boulets et la poudre sont comptés en bordées (la moitié des canons du bord). Les tirs avec les canons de chasse et les canons de fuite sont en général négligeables. Retirez une bordée chaque fois que le navire tire.

Trousse de soin. La trousse de chirurgien permettant de soigner les blessés et les malades coûte extrêmement cher. Edward Teach a même dû faire le blocus de Charlestown pour obtenir une trousse de soin de 150 livres, et en particulier du mercure, lequel sert à soulager de la syphilis. Retirez 1 point de la trousse de soin pour chaque blessé ou malade soigné, PJ ou PNJ.

CHARGE

Le « tonnage utile » (tonnage total moins poids des réserves) sert à stocker des marchandises ou à accueillir des canons. Inscrivez tous les canons (en comptant les canons des deux bordées) que vous avez à bord ainsi que leur tonnage, et faites de même pour votre cargaison. Ajoutez ensuite les deux résultats pour obtenir la charge totale du navire. Cette charge ne varie que lorsque vous vendez ou acquérez de la marchandise, c'est-à-dire sporadiquement.

ENCOMBREMENT ET CARÉNAGE (OPTIONNEL)

Une lourde charge encombre le navire, qui s'enfonce dans l'eau. Une coque sale est couverte d'algues et de coquillages qui freinent son avancée ; certains navires de

CHARGE DES CANONS

Type de canon	Calibre	Tonnage (poids)
Espingole	0,5	(0 T) 30 kg
Pierrier	1	(0 T) 100 kg
Canon de Muraille	2	(0,1 T) 150 kg
Canon Long	3	0,3 T (600 kg)
	4	0,4 T (800 kg)
	6	0,5 T (1 Tonne)
	9	1 T (1,2 Tonnes)
	12	2 T (1,5 Tonnes)
	18	3 T (2,1 Tonnes)
	24	4 T (2,5 Tonnes)
	30	5 T (2,7 Tonnes)
	36	6 T (3,6 Tonnes)
Chasse, Fuite ou Batterie Côtière	42	7 T (4,5 Tonnes)
	-	+1 T (+500kg)
Caronade	6	0,15 T (200 kg)
	9	0,25 T (300 kg)
	12	0,5 T (400 kg)
	18	1 T (600 kg)
	24	1,5 T (850 kg)
	30	2 T (1 T)
	36	2,5 T (1,25 T)
	42	3 T (1,5 T)

guerre, non carénés depuis des mois voire des années, traînent des algues de plusieurs mètres de long. Le pourcentage de charge est le pourcentage du tonnage utile occupé par la charge totale (canons, marchandises). Vous pouvez aussi noter depuis combien de temps (approximativement) votre navire n'a pas subi de carénage. L'encombrement, lié à la charge et à l'absence de carénage, influe de façon non négligeable sur la vitesse du navire. Les modificateurs de vitesse correspondants sont cumulatifs.

Exemple : le Pélican est chargé à 85%, suite à une prise récente. Quant à son dernier carénage, il date de 8 mois. Le Pélican subit -1 à sa Vitesse sous toutes les allures jusqu'à ce qu'il ait déposé sa cargaison (ce qui le ferait retomber en dessous de 75 % de charge) ou fait son carénage.

POSSESSIONS

Les possessions sont des objets bien trop petits pour entrer dans le compte de la charge, mais essentiels à la survie du navire.

Cartes. Les cartes sont aussi précieuses que l'or (et tout comme ce dernier, on n'en a jamais assez). Voyez *Pavillon Noir-la Révolte* page 53, pour plus de précisions.

Journaux de bord. Les journaux de bord indiquent les routes sûres qu'un navire a empruntées. Ils précisent aussi la manière d'entrer dans tel ou tel mouillage difficile ou comment éviter dans ces régions des dangers tels que les récifs, les bancs de sable et les courants.

Instruments de navigation. Les instruments de navigation font bénéficier de Modificateurs aux Tests de Navigation à ceux qui les utilisent. Ces Modificateurs ne sont pas cumulatifs, car le navigateur choisit soit un instrument, soit un autre. Certains instruments sont rares, convoités, ou difficiles à utiliser pour le profane.

Niveau de dom	Nombre de PS	Valeur correspondant au nombre de PS (en utilisant la Table des Mesures et des Valeurs)
OK	Nombre de PS total	Valeur du nombre de PS total
Léger	Nombre de PS total x 4/5	Valeur du nombre de PS total -1
Sérieux	Nombre de PS total x 3/5	Valeur du nombre de PS total -2
Grave	Nombre de PS total x 2/5	Valeur du nombre de PS total -4
Critique	Nombre de PS total x 1/5	Valeur du nombre de PS total -7
Ponton* ou Ravagé	0	-
Coulé	PS négatif	-

* Un « ponton » est un navire sans mât. On s'en servait comme batterie de canons dans les ports. Sur mer, un tel navire est incapable de naviguer et d'avancer autrement qu'en dérivant à cause du courant et du vent.

Or. Mettez ici toutes les petites richesses de l'équipage : pièces de huit, pistoles, livres sterling, guinées, louis d'or, florins... Il est plus utile de les conserver groupées, pour faire les achats nécessaires, que de les partager, mais les pirates ne veulent pas se retrouver sans le sou. Ils découpent avec un maillet et un coin les pièces en quartiers, afin de pouvoir faire l'appoint lorsqu'ils achètent, car on ne leur rend jamais la monnaie.

Pavillons. En général, un navire possède son pavillon de nationalité, des pavillons de courtoisie et des pavillons de signalisation. Seuls les pavillons de nationalité diffèrent d'un navire à l'autre et sont intéressants à noter. Un navire pirate peut en posséder plusieurs, afin de se rapprocher d'une proie ou de passer près d'un navire de guerre sans attirer l'attention.

Otages. Les otages valent extrêmement cher. S'ils sont bien traités, ils peuvent servir de monnaie d'échange contre de l'or, des renseignements ou des compagnons prisonniers. Voyez *Pavillon Noir-la Révolte* page 253, pour plus de précisions.

LOCALISATIONS ET NIVEAUX DE DOMMAGES

Tout comme les personnages, les navires possèdent des Localisations de dégâts. On distingue deux types de Localisations : la mâture, cible des boulets ramés, et la coque, cible des boulets. La mitraille, quant à elle, inflige de lourdes pertes à l'équipage mais n'endommage pas – ou très peu dans les faits – le navire.

L'état de la mâture détermine la vitesse et la manœuvrabilité du navire. De l'état de la coque dépend la puissance de feu.

POINTS DE STRUCTURE

Chacune des sept Localisations – trois pour la mâture (misaine, grand mât, artimon) et quatre pour la coque (proue, entrepont bâbord, entrepont tribord, poupe) – dispose de Points de Structure (PS), qui reflètent la résistance aux dégâts d'un navire et permettent de tenir compte des dommages reçus. Une coque de noix n'aura que quelques Points de Structure, alors qu'un lourd trois-ponts en aura près de mille. Sur un navire en parfait état, toutes les Localisations du même type (coque ou mâture) possèdent le même nombre de PS.

Pour avoir une idée du nombre de PS dont dispose votre navire, dans la mâture d'une part et dans la coque d'autre part, vous pouvez vous référer à la liste des navires types page 204. Vous pouvez noter sur la fiche de navire, pour chaque Localisation, son nombre de PS.

ÉTAT DES LOCALISATIONS

Tout comme les personnages, les Localisations des navires passent par différents « états de santé » avant d'être totalement détruites (dommages Légers, Sérieux, Graves, Critiques, Ponton/Ravagé, Coulé). Chaque Niveau de dommages correspond en fait à un cinquième du nombre de PS total (voir la table ci-dessus). Vous pouvez calculer cela directement, ou alors utiliser la Table des Mesures et des Valeurs pour trouver rapidement le nombre de PS correspondant à chaque Niveau de dommages (tout en restant conscient que cette table donne des approximations).

Exemple : l'Espadon est une frégate trois-mâts barque armée pour la guerre. Elle dispose donc de 125 PS dans la mâture. Kéwin, qui a décidé de gérer la fiche de navire,

note 125 dans les cases de PS de la misaine, du grand mât et de l'artimon. Il note 125 en face de l'état OK dans l'encadré « mât » de la fiche de l'Espadon. Il repère cette mesure dans la Table des Mesures et des Valeurs. Il se décale d'une colonne vers la gauche et lit 100, qu'il note en face du Niveau de dommages Légers. Puis, de 125, il se décale de deux colonnes vers la gauche et lit 80, qu'il note en face du Niveau de dommages Sérieux. Puis, de 125, il se décale de 4 colonnes vers la gauche et lit 50, qu'il note en face du Niveau de dommages Graves, et ainsi de suite.

Le nombre indiqué pour chaque niveau de dommages correspond au nombre de PS minimum dont doit disposer la structure pour se trouver à cet état.

Exemple (suite) : dans l'exemple précédent, lorsque l'artimon de l'Espadon possède encore entre 100 et 124 PS, il est considéré comme seulement légèrement endommagé. Entre 80 et 99, l'artimon est sérieusement endommagé. Entre 50 et 79 PS, l'artimon est gravement endommagé, etc.

DOMMAGES REÇUS

Chaque fois que vous êtes victimes de dégâts, décomptez-les des PS de la Localisation touchée. Lorsque le nombre de PS de cette Localisation descend en dessous d'un des seuils indiqués sur la fiche du navire, cochez la case correspondant à ce nouvel état. Si vous avez coché une case portant la mention a, b, c, d, e ou f, vous souffrez du dégât critique correspondant (voir page 140).

RÉPARATIONS

Lorsque les réparations sur une Localisation lui permettent de récupérer un Niveau de dommages, vous regagnez juste ce qu'il faut de Points de Structure pour retomber au niveau juste inférieur. Ainsi, si votre misaine est gravement endommagée avec 25 points de dégâts, et que le niveau Sérieux correspond à 30 PS, alors vous récupérez exactement 5 PS suite à des réparations réussies.

PERTES DANS L'ÉQUIPAGE

À chaque PS perdu suite aux dégâts reçus, vous perdez également un homme d'équipage, à moins de choisir d'encaisser un Niveau général de blessure, auquel cas vous perdez un Niveau de blessure par couple de PS perdu. De plus, chaque PJ doit faire un Test de Chance (voir *Pavillon Noir-la Révolte* page 96) pour savoir s'il a été touché.

MÂTURE

ÉTAT GÉNÉRAL DE LA MÂTURE

Alors que les dégâts dans les différentes parties de la coque affectent indépendamment les différentes batteries de canons, une vergue arrachée sur l'un des mâts, quel qu'il soit, créera un déséquilibre dans le centre de voilure qui aura une répercussion sévère sur le comportement du navire. En outre, les simples matelots ne manqueront pas de s'empêtrer dans les voiles, les cordages et les espars qui bloqueront l'accès aux éléments nécessaires à la manœuvre. Enfin, bien entendu, chaque voile abattue ralentira le navire.

Comme pour les personnages, l'État général de la mâture est égal au Niveau de dommages le plus grave de ses Localisations. Si plusieurs Localisations sont aussi gravement endommagées, l'État général empire d'un niveau.

Cet État général affecte la Vitesse du navire dans chaque allure, ainsi que sa Manœuvrabilité de base :

État général	Modificateur (Vitesse, Manœuvrabilité)
OK	+0
Léger	+0
Sérieux	-1
Grave	-2
Critique	-4
Ponton ou Ravagé	-6

Niv	Voiture	Vitesse/Manœuvrabilité	Limitation
-2	Très sous-toilé	-2/+2	-
-1	Sous-toilé	-1/+1	-
0	Normale	+0/+0	-
+1	Surtoilé	+1/-2	Vous devez effectuer un Test de Tenue dans le gros temps après chaque Test de Manœuvre.
+2	Très surtoilé	+2/-4	

VOILURE

Il est possible et même fortement souhaitable de faire varier la quantité de toile, soit pour suivre les évolutions de la force du vent, soit pour gagner en maniabilité au détriment de la vitesse, ou l'inverse. On peut réduire la toile en enlevant des voiles (en les carguant sur leur vergue) ou en réduisant leur taille (en prenant des ris).

Surtoilé, sous-toilé. Lorsque le navire porte trop de toile, il est « surtoilé », alors que lorsqu'il n'en porte pas assez, il est « sous-toilé ». Les deux situations ont des avantages et des inconvénients, en termes de manœuvrabilité, de vitesse et de limitations : (voir tableau page précédente)

Exemple : cherchant à aborder son adversaire en douceur, le Pélican doit être manœuvrant. Le capitaine de Vercourt décide de réduire la toile, afin que son navire soit sous-toilé (-1 en vitesse, +1 en manœuvrabilité). La Vitesse du navire est réduite de 1 nœud, mais tous les Tests de Manœuvre de groupe du Pélican deviennent Assez faciles (+1).

Force du vent. Le navire doit adapter sa voilure à la force du vent, qui fluctue. À chaque fois que le vent monte d'un niveau, la voilure du navire monte normalement d'un niveau aussi, et inversement. Ces fluctuations peuvent être prévues à l'avance à l'aide d'un Test d'Hydrographie (Pouvoir) ; cela évite d'avoir à réduire la toile au dernier moment, lorsque le vent monte rapidement au milieu d'un grain. Les navires subissent des modificateurs obligatoires de vitesse ou de manœuvrabilité qui se rajoutent à ceux de la quantité de toile (cf. table suivante). En effet, plus le vent est fort plus le navire va vite, et plus il est difficile à tenir.

Exemple : le vent passe d'Établi à Frais, ce que n'avait pas prévu le capitaine de Vercourt. Le Pélican, qui avait une voilure normale, est maintenant surtoilé, ce qui lui donne +1 nœud à sa Vitesse, mais au prix de -2 en Manœuvrabilité. La force du vent lui donne +1 en vitesse et encore -1 en manœuvrabilité. Ses modificateurs Vit/Man sont donc de +2/-3.

MANŒUVRABILITÉ

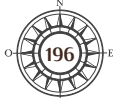
La manœuvrabilité représente la maniabilité du navire et sa facilité d'utilisation. Il est par exemple beaucoup plus simple et intuitif de virer de bord face au vent sur un cotre que lof pour lof sur une frégate à voile carrée. Ce modificateur, qui se rajoute à la Facilité de tout Test de Manœuvre à bord, à l'exclusion de *Poursuite : réglage des voiles*, varie en fonction des dégâts reçus dans la mâture par le navire. En effet, les espars qui jonchent le pont gênent la manœuvre, et de plus, la nouvelle asymétrie des voiles déséquilibre le navire. Un navire ayant perdu ses voiles d'artimon devient « mou » et a tendance à partir vent arrière. S'il manque de voiles sur son mât de misaine, il devient « ardent » et menace à chaque instant de partir bout au vent.

Chaque navire a une manœuvrabilité de base (Man.), qui dépend du type de gréement. À cette Valeur de base se rajoute l'habituel malus dû aux dégâts. Vous pouvez ainsi noter sur votre fiche :

Etat	Modif. Manoeuvre
OK	+0
Léger	+0
Sérieux	-1
Grave	-2
Critique	-4

VITESSE

On ne peut pas vraiment parler de vitesse moyenne, pour un navire, car celle-ci dépend étroitement de la direction du vent. Certains navires, comme le sloop ou le cotre, atteignent des vitesses colossales sous des allures bien précises, mais marchent moins bien sous les autres allures. Doit-on dire que l'un va plus vite que l'autre ? Nous vous conseillons, lorsque vous utilisez un plan, d'indiquer aussi la direction d'où vient le vent, afin de savoir quelle est l'allure des navires à chaque moment. De



Niv.	Force du vent	Vitesse/ Manœuvrabilité	Spécial
-2	Calme plat	0/0	Seuls des avirons peuvent faire avancer ou tourner le navire.
-1	Petit temps	-1/+0	Jamais de Test de Gros Temps. Le navire ne peut pas être surtoilé.
+0	Établi	+0/+0	-
+1	Frais	+1/-1	
+2	Grand frais	+2/-3	
+3	Tempête	+3/-4	
+4	Ouragan	+4/-6	Vous devez effectuer un Test de Tenue dans le gros temps après chaque Test de Manoeuvre. Le navire ne peut pas être sous-toilé.

la même manière, lorsqu'un navire en poursuit un autre, il impose une allure particulière à sa proie.

VARIATION DES QUALITÉS NAUTIQUES (OPTIONNEL)

Tous les navires de même grément n'ont pas les mêmes performances. Voici quelques façons de faire varier la vitesse et la manœuvrabilité du navire en fonction de ses qualités nautiques.

Description	Vitesse
Rapide comme le vent	+1
Vif	
Au près	+1 au près
Au large	+1 au large
Au grand large	+1 au grand large
Paresseux	
Au près	-1 au près
Au large	-1 au large
Au grand large	-1 au grand large
Mauvaise carène, ou voiles mal taillées	-1
Description	Manœuvrabilité
Maniable	+1
Trop mou, ou trop ardent	-1
Mal foutu	-2

COQUE

ÉTAT DE LA COQUE

Au niveau de la mâture, les dommages d'une Localisation nuisent à l'efficacité de l'ensemble. Les quatre Localisations de la coque sont, elles, indépendantes. On peut donc tirer sans malus avec les pièces de la bordée bâbord même si l'entrepont tribord et la proue ont été dévastés. **Le malus indiqué, qui reste le malus de dégâts habituel, correspond donc à l'État de la Localisation et non à un État général.**

Cependant, lorsque le nombre de PS dans une des Localisations de la coque descend en dessous de 0, le navire commence à sombrer. Le calfat peut faire tendre une voile sous la coque pour aveugler partiellement la voie d'eau, le temps que le charpentier opère des réparations de fortune, mais tout point de dégât reçu dans la Localisation touchée alors que ces réparations ne sont pas faites déchire la voile, qui doit être remplacée par une autre... à moins qu'il n'y en ait plus de disponible.

ARTILLERIE

Le navire contient quatre batteries (les canons de tribord et de bâbord étant identiques, on ne les dissocie pas sur la fiche), plus des pièces d'artillerie annexes :

- **La bordée bâbord** tire vers la gauche à 90° ($\pm 30^\circ$ sur une feuille quadrillée ou à hexagones) de la direction suivie par le navire. Elle compte entre 3 et 60 pièces d'artillerie. Lorsque toutes les pièces ne peuvent être logées sur toute la longueur du navire, les canons sont arrangés en batteries sur plusieurs ponts. La plus basse s'appelle la « batterie basse » et ne peut tirer lorsque le vent la maintient sous l'eau. La plus haute s'appelle la « batterie haute ».
- **La bordée tribord** tire vers la droite à 90° ($\pm 30^\circ$ sur une feuille quadrillée ou à hexagones) de la direction suivie par le navire. Elle est exactement symétrique à la bordée bâbord pour une simple raison d'assiette et de répartition des poids embarqués.
- **Les pièces de chasse** tirent dans l'axe du navire, vers l'avant ($\pm 30^\circ$ sur une feuille quadrillée ou à hexagones). Elles sont peu nombreuses, de très fort calibre et aux affûts allongés. Elles bénéficient d'une meilleure stabilité que les pièces de bordée (+1 au tir) et portent plus loin que les pièces normales. Elles ne sont vraiment efficaces que contre la poupe fragile d'un navire poursuivi.
- **Les pièces de fuite** ont tous les avantages des pièces de chasse, mais sont soit plus nombreuses, soit totalement absentes. En effet, elles tirent sur la proue du navire poursuivant, plus robuste que la poupe.
- **Les canons de muraille et les pierriers**, du fait de leur grande mobilité, peuvent tirer en bordée et en fuite s'ils sont placés sur la dunette, ou en chasse et en bordée s'ils sont placés sur la proue du navire. Ils sont gérés indépendamment des autres pièces de batterie.
- **Les espingoles** sont des mousquets disposés sur cardan comme les canons de muraille et chargés de six balles de mousquet.

Nombre de canons, calibre. Notez le nombre et le calibre des canons de bordée à droite de l'accolade. Ne notez pas le nombre total de canons de bordée mais seulement la moitié, car ce qui nous intéresse ici est d'avoir la puissance de feu de chaque bordée prise séparément.

Dégâts infligés par une batterie d'artillerie.

- **Boulets et boulets ramés.** Les boulets infligent des dégâts à la coque et les boulets ramés à la mâture. La Mesure des dégâts infligés par une batterie d'artillerie est tout simplement égale à la somme des Mesures des dégâts infligés par les canons qui la composent. La Mesure des dégâts infligés par chaque canon peut être lue dans la table « Canons : dommages et recharge ».

- **Mitraille.** La mitraille n'inflige pas de dégâts.
- **Valeur de dégâts correspondante.** La Valeur de dégâts associée est à chercher dans la Table des Mesures et des Valeurs (page 134) à partir de la Mesure de dégâts de la batterie totale. Elle ne s'obtient pas en additionnant les Valeurs de dégâts de chaque canon.

Exemple : La bordée d'une goélette à hunier est constituée de 3 pièces de 9 livres et de 4 pièces de 6 livres. La Mesure de dégâts de la bordée est donc $(3 \times 1,5) + (4 \times 1) = 8,5$, ce qui correspond à une Valeur de dégâts de +10 (lorsque l'on tombe entre deux valeurs de la table, on prend toujours la Valeur supérieure).

Pertes infligées par une batterie d'artillerie.

- **Boulets et boulets ramés.** Les pertes infligées à l'équipage adverse sont égales aux dégâts infligés à son navire.
- **Mitraille.** La Mesure des pertes infligées par une batterie d'artillerie est tout simplement égale à la somme des Mesures des pertes infligées par les canons qui la composent. La Mesure des pertes infligées par la mitraille peut être lue dans la table « Canons : dommages et recharge ».
- **Valeur de pertes correspondante.** La Valeur de pertes associée est à chercher dans la Table des Mesures et des Valeurs à partir de la Mesure de pertes de la batterie totale. Elle ne s'obtient pas en additionnant les Valeurs de pertes de chaque canon.

Exemple : Les six canons de muraille de la goélette à hunier armée pour la guerre qui peuvent tirer en fuite ont une Mesure de pertes de $6 \times 6 = 36$ hommes.

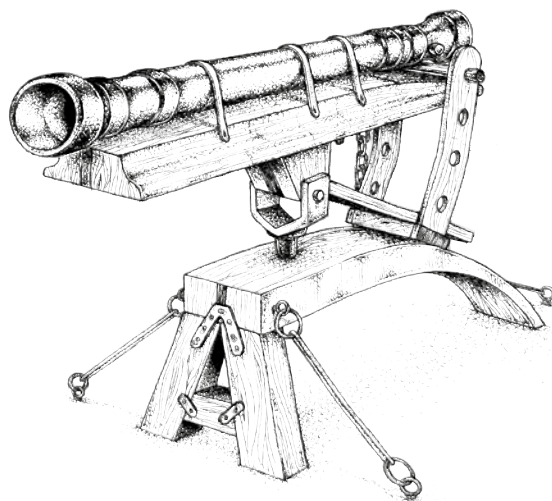
Modificateur de recharge d'une batterie d'artillerie.

Des canons plus légers sont aussi plus faciles à manipuler. Selon le calibre du canon, les Tests de Recharge de cette batterie subiront un modificateur. Ce modificateur est indiqué dans la table « Canons : dommages et recharge ». Lorsqu'une même batterie comporte des canons de plusieurs calibres, ce sont les canons majoritaires en nombre qui l'emportent. En cas d'égalité, faites la moyenne et arrondissez le modificateur de recharge au plus proche de +0.

Exemple : La bordée de la goélette à hunier est constituée de 3 pièces de 9 livres (Modificateur de recharge de +0) et de 4 pièces de 6 livres (Modificateur de recharge de +1). Comme la batterie compte plus de pièces de 6 que de pièces de 9, ce sont les pièces de 6 qui l'emportent pour déterminer le modificateur de recharge de la batterie : +1.

Exemple 2 : La frégate trois-mâts carré a 10 pièces de 12 livres (Modificateur de recharge +0) et 10 pièces de 6 en bordée (Modificateur de recharge +1). Comme la batterie compte autant de pièces de 6 que de pièces de 12, le modificateur de recharge est égal à la moyenne $(0+1)/2 = +0,5$, qui est arrondi à +0.

Portée d'une batterie d'artillerie. Bien que les portées théoriques varient en fonction des calibres, la portée efficace réelle des canons – la distance en deçà de laquelle la précision reste suffisante pour toucher la cible – est la même pour tous les canons longs. En revanche, le type de canon et le type de projectile utilisé influent notablement sur la portée, comme l'indique la table suivante.



CANONS : DOMMAGES ET RECHARGE

Pièce	Calibre (en livres)	Boulets (Dégâts & Pertes)		Mitraille* (Pertes)		Nombre d'hommes pour recharger	Modif. de recharge	Bonus à la Canonnade (portée d'abordage)	Nombre d'hommes pour recharger
		Mesure	Valeur	Mesure	Valeur				
Orgue (20 tubes)	0	-	-	10	+10	-2	+2D	2	-
Orgue (40 tubes)	0	-	-	20	+13	-4	+2D	3	-
Espingole	0,5	-	-	1,5	+2	+2	+2D	1	-
Pierrier	1	0,16	-7	3	+5	+2	+2D	1	-
Canon de muraille	2	0,33	-4	6	+8	+2	+2D	2	-
Canon	3	0,5	-3	2	+3	+1	0	3	-
	4	0,66	-1	2,5	+4	+1	0	3	-
	6	1	+0	4	+6	+1	0	4	2
	9	1,5	+2	6	+8	+0	0	6	2
	12	2	+3	8	+9	+0	0	8	2
	18	3	+5	12	+11	+0	0	10	2
	24	4	+6	16	+12	-1	0	12	3
	30	5	+7	20	+13	-1	0	13	3
	36	6	+8	24	+14	-1	0	15	3
	42	7	+9	28	+15	-2	0	18	3
Mortier**	18	6	+8	12	+11	+1	0	2	-
	36	9	+10	24	+14	+0	0	3	-
Mortier**	48	12	+11	100	+20	-1	0	4	-

* Ou bombe pour les mortiers

** Canonnade ou Pointage de pièces : Normal (+0) depuis un navire à l'arrêt sur une cible fixe, Assez Difficile (-1) pour un tir depuis un navire à l'arrêt sur une cible en mouvement ou vice-versa, et Très Difficile (-3) depuis un navire en mouvement sur une cible en mouvement.

Type de canon	Projectile	Portée	Bonus au Test de Canonnade
Canon de bordée	Boulet, Boulet rouge	300	-
	Boulet ramé	150	-
	Mitraille	50	-
Caronade (fin XVIIIème)	Boulet, Boulet rouge	150	-
	Boulet ramé	100	-
	Mitraille	50	-
Canon de chasse, Canon de fuite	Boulet, Boulet rouge	400	+1
	Boulet ramé	200	+1
	Mitraille	50	+1
Canon de muraille, pierrier, espingole	Boulet	50	-
	Mitraille	Abordage*	+2D
Batterie côtière	Boulet, Boulet rouge	450	+2
	Mitraille	100	+2

*La portée d'abordage correspond à une distance de moins de 50m.

ÉQUIPAGE

Équipage total, maximal, convalescents. Le nombre d'hommes maximal que peut porter le navire sans que les hommes se gênent à la manœuvre et dans l'entrepont est indiqué avec la description du navire. Vous pouvez aussi inscrire le nombre total d'hommes de votre équipage, ainsi que le nombre de convalescents, c'est-à-dire d'hommes malades ou blessés au combat et qui ont été soignés par le chirurgien.

Santé de l'équipage. L'équipage, tout comme le personnage, dispose de cases de santé pour chacun des trois Niveaux de blessure dont il dispose. Le nombre de cases de santé peut être lu dans la table suivante, à la ligne correspondant à la somme : Modificateur des matelots en Combat + Modificateur des matelots en Recharge. Noircissez les cases dont vous n'avez pas l'utilité. A chaque Niveau de blessure de l'équipage correspond un Malus de santé, qui s'applique à tous les Tests de goupe.

CASES DE SANTÉ POUR L'ÉQUIPAGE

Somme des Modif.	Légères Sérieuses Graves Critiques			
	Légères	Sérieuses	Graves	Critiques
-4 ou moins	0	0	0	0
-3	0	0	1	1
-2	0	1	1	1
-1	0	1	1	1
+0	1	1	1	1
+1	2	1	1	1
+2	2	2	1	1
+3	2	2	2	1
+4 ou plus	2	2	2	2

Exemple : les matelots du Pélican ont un Modificateur de Combat de +1 et un Modificateur de Recharge de +1. Ils ont donc 2 cases de blessures Légères, 2 de blessures Sérieuses, 1 de blessures Graves et 1 de blessures Critique.

Nombre d'hommes nécessaires à la manœuvre. Le nombre d'hommes nécessaires à la manœuvre dépend uniquement du gréement de votre navire. Ce nombre est indiqué dans la description du navire.

Nombre d'artilleurs nécessaires pour recharger une batterie. Le nombre d'artilleurs nécessaires pour recharger une batterie d'artillerie est tout simplement égal à la somme des hommes nécessaires pour recharger les canons qui la composent (voir la table Canons : dommages et recharge).

Exemple : La bordée de la goélette à hunier est constituée de 3 pièces de 9 livres et de 4 pièces de 6 livres. Pour la recharger, il faut donc $(3 \times 6) + (4 \times 4) = 34$ hommes.

Nombre d'artilleurs nécessaires à la recharge des batteries. Le nombre d'artilleurs à bord d'un navire est rarement suffisant pour recharger les deux bordées à la fois. Aussi, on considère que les artilleurs sont au grand complet s'ils sont assez nombreux pour recharger à la fois une des deux bordées, la chasse, la fuite, et l'intégralité des pièces de muraille (canons de muraille, pierriers, espingoles).

Équipage minimal pour la recharge. L'équipage minimal pour la recharge est égal au nombre d'hommes nécessaires à la manœuvre, auquel s'ajoute le nombre d'artilleurs nécessaires à la recharge des batteries. Tant que l'équipage au grand complet est supérieur à ce seuil, vous pouvez recharger simultanément une des deux bordées et toutes les autres batteries (chasse, fuite, pièces de muraille). Lorsque le nombre de matelots de votre équipage descend au-dessous de ce seuil critique, vous devez dispatcher entre les différentes batteries les hommes affectés à l'artillerie. Les artilleurs en sous-nombre pour la recharge d'une batterie subissent un malus au Test de Recharge :

Malus au Test de Recharge = Valeur de (Nombre d'artilleurs affectés à la batterie / Nombre d'artilleurs nécessaires à la recharge de la batterie)

Exemple : Le Pélican a été rudement touché, et les pirates jonchent le pont. Il faut pourtant recharger la bordée tribord. 36 hommes sont nécessaires, mais le canonnier Xabi ne dispose que de 21 hommes, soit environ 3/5 des hommes nécessaires. La Valeur correspondant à 3/5 dans la Table des Mesures et des Valeurs est -2. Les artilleurs du Pélican subissent donc un malus de -2 à leur Test de Recharge.



PRÉ-TIRÉ

Trafiquant de "bois d'ébène"

La Revolte

page 90



Description des navires

DESCRIPTION D'UN NAVIRE

Pour chaque navire, vous trouverez les informations suivantes :

Fonction. Les caractéristiques des navires : manœuvrabilité, vitesse, tonnage et Points de Structure les rendent plus aptes à certains usages qu'à d'autres. Les grandes catégories de fonction correspondent aux utilisateurs principaux de ce type de navire : commerce, pêche, flibuste, pirates, Royale. Certaines utilisations plus spécifiques sont également indiquées, comme la communication au sein d'une escadre, la pêche au chalut, etc.

Type de Gréement. Le gréement, c'est-à-dire la position et le nombre de mâts, ainsi que la forme et le nombre de voiles que portent ces derniers, définit les qualités nautiques du navire. Les vitesses sous les différentes allures dépendent à la fois de la vitesse moyenne du navire et du type de gréement.

Catégorie de Taille. Les différentes catégories de taille sont : chaloupe, sloop, goélette, frégate et vaisseau de ligne. Les catégories déterminent la Facilité du Test de Canonade lorsque le navire est pris pour cible et le nombre de fois par Tour de combat naval où il peut tourner.

Époque. Les époques auxquelles ce navire peut être trouvé : aventuriers (1530-1630), flibuste (1631-1690), piraterie (1690-1730), Royale (1730-1820). Lorsqu'il n'est présent que dans une zone géographique, cette zone est spécifiée. La zone géographique Indes correspond aux Amériques, à l'Afrique et aux Indes Orientales. Ces indications ne sont nullement des carcans, et libre à vous de faire paraître à l'horizon un navire qui normalement ne devrait pas ou plus naviguer dans la région où se trouvent vos pirates à l'époque de votre scénario.

Longueur.

Immergée. La longueur immergée est la longueur de la coque en contact avec l'eau, de l'étrave à l'étambot.

Hors tout. La longueur hors tout se mesure de la partie la plus arrière (bôme, gouvernail) à la partie la plus avant (bout-dehors).

Tirant d'eau. La profondeur à laquelle la coque du navire s'enfonce dans l'eau. Lorsque la profondeur de l'eau chute en deçà de cette valeur, le navire touche le fond.

Tonnage. Le tonnage total est la capacité de charge du navire. Le tonnage utile correspond à la place libre pour les canons et la marchandise, une fois retirée du tonnage

la place prise par les réserves. Le tonnage peut très largement varier autour de la valeur indiquée.

Manœuvrabilité. La taille du navire ainsi que son gréement rendent les manœuvres plus ou moins faciles.

Vitesse.

• **Avirons.** La vitesse, en nœuds, parcourue par le navire lorsqu'il est mû par ses avirons. Ce type de déplacement n'est possible que par calme plat ou par petit temps.

• **Moyenne.** La vitesse moyenne du navire en milles parcourus par jour de mer, en supposant que le navire met en panne – fait du surplace – la nuit.

• **Près, Largue, Grand largue, Vent arrière.** La vitesse selon chaque allure, indiquée en nœuds. Le navire parcourt en deux minutes (un Tour de combat naval) une distance égale à Vitesse × 50m.

Équipage.

• **Maximal.** Nombre maximum de personnes pouvant loger sur le navire sans gêner la manœuvre, sans compter les soldats d'infanterie de marine.

• **Nécessaire pour manœuvrer.** Nombre de personnes nécessaires à la manœuvre. En dessous de ce nombre minimal, un malus aux Tests de Manœuvres s'applique. Pour trouver ce malus, divisez le nombre d'hommes d'équipage à la manœuvre par le nombre d'hommes d'équipage nécessaire pour manœuvrer. Cherchez ce résultat dans la Table des Mesures et des Valeurs (page 134). Le malus aux Tests de Manœuvres est égal à la Valeur correspondante.

• **Gardes-marines.** Nombre moyen de gardes-marines (en France) ou d'aspirants de marine (hors France) embarquant sur les navires de guerre. Ces futurs commandants sont de jeunes combattants d'élite rompus à l'escrime.

• **Soldats du corps Royal d'infanterie de marine, ou fusiliers marins.** Nombre moyen de soldats d'infanterie de marine sur les navires de guerre. On compte un sergent, un caporal et un appointé pour seize soldats.

Structure. Nombre de Points de Structure de la mâture et de la coque.

Armement. Pour chacune des configurations suivantes vous est indiqué le nombre minimal de matelots (hors commandement et maîtres) nécessaire pour pouvoir manœuvrer et recharger simultanément une des deux bordées, la chasse, la fuite et tous les canons placés sur le bastingage. Lorsque le nombre de matelots de votre équipage descend au-dessous de ce seuil critique, vous devez dispatcher entre les différentes batteries les hommes af-

AJUSTEMENT EN FONCTION DES ÉPOQUES

fectés à l'artillerie. Les dégâts causés par chaque batterie vous sont donnés séparément, avec le nombre d'hommes nécessaires pour les recharger. En dessous de ce nombre d'hommes, le Test de groupe de Recharge se voit infliger un malus. **De plus, ces configurations correspondent à des configurations maximales d'armement ; on peut tout au plus ajouter quelques canons ou augmenter le calibre de certains d'entre eux.** Alors que les navires de la Royale suivent des configurations d'armement à peu près fixes, les navires marchands ou armés en course portent moins de canons que de sabords. **N'hésitez pas à diviser le nombre de canons par 1,25 (VD – 1), par 1,5 (VD – 2), par 2 (VD – 3), par 3 (VD – 5), voire par 4 (VD – 6).** Le nombre de commandants dépend de la taille du navire et de sa fonction : un patron pour les navires de pêche, pour les transports en rivière et pour les navires de petit cabotage, trois commandants pour un navire de la taille d'un cotre, d'un lougre ou d'une goélette de commerce, quatre commandants sur un navire de la taille d'un chebec, brick ou trois-mâts de commerce ou goélette de la Royale, six commandants sur un navire de la taille d'un chebec ou brick de la Royale, huit commandants sur une corvette ou une frégate et douze commandants sur les vaisseaux de ligne. Le nombre d'officiers marinières de manœuvre dépend de la longueur des traversées du navire et de son autonomie (0 ou 1 pour le cabotage, 1 ou 2 pour les transports côtiers, 5% de l'équipage pour les navires marchands, et 10% de l'équipage pour les corsaires, flibustiers, pirates, et navires de guerre).

- **Éperon.** Les dégâts maximaux infligés par un éperon dépendent de la vitesse de la galère. Afin de savoir quels sont les dégâts réels, effectuez un Test de Manœuvre en opposition avec la cible et consultez la Table des Mesures et des Valeurs pour les Actions numériques.
- **Calibre maximum des canons.** Calibre maximum des canons que le navire peut porter. Des canons de plus fort calibre risqueraient d'arracher la coque et ouvriraient des jours dans la coque lors de la gîte, du fait de la pression exercée par la gueule du canon contre la muraille.
- **Configurations d'armement.** Pour chaque navire, plusieurs configurations (nombre de canons, calibre, Valeur de dégâts – VD –, nombre d'hommes nécessaires pour la recharge, Points de Structure) vous sont proposées, en fonction de l'armement du navire (Pêche, Commerce & défense, Course, Guerre). Pour certains navires particuliers (Compagnie des Indes, par exemple), d'autres configurations pourront vous être proposées.



L'armement connaît une nette évolution entre les époques des flibustiers (1600-1690), des pirates (1690-1730) et de la Royale (1730-1815). Durant la dernière période, les canons sont à la fois plus robustes et plus légers, ce qui permet d'en augmenter considérablement le calibre. En outre, l'apparition des caronades permet de diminuer, sur les navires qui en sont munis, le nombre d'hommes nécessaires à la recharge. De la même manière, la résistance des navires s'est améliorée avec le temps, notamment avec l'utilisation de jauges fixes permettant une meilleure reproductibilité.

Les vitesses, calibres des canons et Points de Structure indiqués dans la description des navires qui suit correspondent à l'époque des pirates. Le nombre d'hommes par batterie reste inchangé, malgré l'augmentation progressive de la puissance des canons longs, du fait de l'allègement de ceux-ci. La modification de la vitesse est optionnelle, car elle affecte tous les navires de la même façon.

ÉPOQUE DES AVENTURIERS.

- **Calibre.** Diminuez de deux catégories le calibre maximal et le calibre de tous les canons longs (hors canons de muraille et pierriers). Pour déterminer de façon simplifiée les dégâts d'une batterie lorsque vous êtes pris par le temps, diminuez de 2 la Valeur de dégâts de cette batterie.
- **Structure.** Le nombre de Points de Structure est légèrement inférieur à celui indiqué pour l'époque de la piraterie. Prenez comme nombre de PS, dans la Table des Mesures et des Valeurs, la Mesure deux cases à gauche du nombre de PS indiqué dans la description du navire.
- **Vitesse.** La vitesse est 1,5 fois inférieure – deux cases à gauche dans la table des Mesures et des Valeurs – à celle indiquée pour les navires de l'époque de la piraterie.

ÉPOQUE DE LA FLIBUSTE.

- **Calibre.** Diminuez d'une catégorie le calibre maximal et le calibre de tous les canons longs (hors canons de muraille et pierriers). Pour déterminer de façon simplifiée les dégâts d'une batterie lorsque vous êtes pris par le temps, diminuez de 1 la Valeur de dégâts de cette batterie.
- **Structure.** Le nombre de Points de Structure est légèrement inférieur à celui indiqué pour l'époque de la piraterie. Prenez comme nombre de PS, dans la Table des Mesures et des Valeurs, la Mesure immédiatement

inférieure au nombre de PS indiqué dans la description du navire.

- **Vitesse.** La vitesse est 1,25 fois inférieure – une case à gauche dans la Table des Mesures et des Valeurs – à celle indiquée pour les navires de l'époque de la piraterie.

ÉPOQUE DE LA ROYALE.

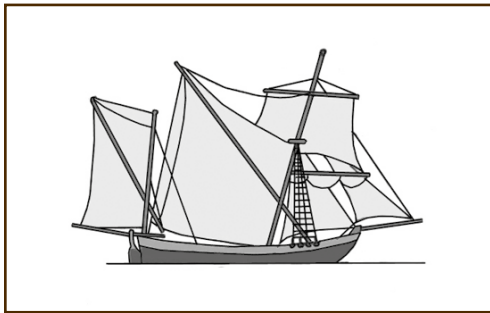
- **Calibre.** Augmentez d'une catégorie le calibre maximal et le calibre de tous les canons longs (hors canons de muraille, pierriers et caronades), avec un calibre maximum de 42. Augmentez-les de deux catégories lorsque les canons longs sont remplacés par des caronades, avec un calibre maximum de 68. Notez que lorsque le navire est équipé de caronades, le nombre d'hommes nécessaire à la recharge diminue considérablement (voir Table « Canons : dommages et recharge », page 199)

du fait de l'absence de recul de ces canons courts et de l'utilisation d'une vis sans fin pour le réglage de la hausse. Pour déterminer les dégâts infligés par une batterie de façon simplifiée lorsque vous êtes pris par le temps, augmentez la Valeur de dégâts de +1 pour les navires équipés de canons longs, et de +2 pour les navires équipés de caronades.

- **Structure.** Avec la production en série et le cuirassement de la coque par des plaques de cuivre, le nombre de Points de Structure est légèrement supérieur à celui indiqué pour l'époque de la piraterie. Prenez comme nombre de PS, dans la Table des Mesures et des Valeurs, la Mesure immédiatement supérieure au nombre de PS indiqué dans la description du navire.
- **Vitesse.** La vitesse est 1,25 fois supérieure – une case à droite dans la Table des Mesures et des Valeurs – à celle indiquée pour les navires de l'époque de la piraterie.

Les Navires

BARGE OU CHALAND

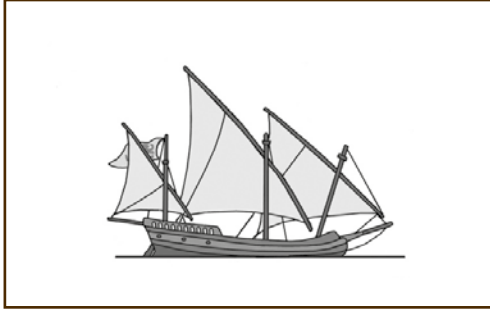


Cette petite embarcation est grée d'une grand-voile à livarde sur un mât en contre-quête – penché vers l'avant –, d'un tapecul – petite voile triangulaire située à l'arrière du navire afin de le maintenir face à la vague lorsqu'il est arrêté en mer – et parfois aussi d'un hunier. Elle est aussi caractérisée par son bordé à clin – les planches de bordé se recouvrent les unes les autres. Le fond plat de la barge en fait un navire adapté à la navigation en rivière, aussi les trouve-t-on souvent sur la Loire. Les barges vont aussi pêcher près des côtes. Les chalands sont utilisés dans les ports pour alléger les gros navires. Ils sont mus par leurs voiles mais peuvent aussi être remorqués derrière les navires dont ils transportent la cargaison.

- **Fonction.** Transport Fluvial
- **Type de Gréement.** À livarde et carré (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Aventuriers, fibuste, piraterie et Royale

- **Longueur.**
 - Immergée. 28m
 - Hors tout. 37m
 - Tirant d'eau. 2m à 4m
- **Tonnage.**
 - Total. 60 Tonneaux
 - Utile. 45 Tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 75 milles par jour
 - Près. 3 nœuds
 - Largue. 7,5 nœuds
 - Grand largue. 6,5 nœuds
 - Vent arrière. 3,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 30 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 5 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Trois livres
 - Commerce (5 matelots). Structure (Mâture 7 PS, Coque 6 PS)
 - Commerce & défense (11 matelots). Structure (Mâture 7 PS, Coque 6 PS). 2×2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).

BARQUE OU PINQUE, OU POLACRE

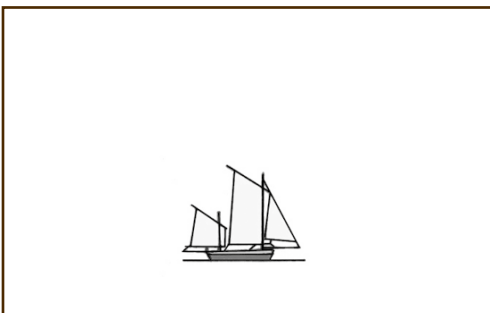


Le nom de « barque » couvre toute une catégorie de navires, tous de faible capacité. Les barques sont des bâtiments de commerce de tonnage assez faible, inférieur à cent cinquante tonneaux. Leur lenteur et leurs mauvaises qualités nautiques leur valent une mauvaise réputation. Réfléchissez-y à deux fois avant de traiter le navire de quelqu'un de barque. La barque porte trois mâts courts gréés de voiles latines, qui seront progressivement remplacés par des voiles carrées à partir de la fin du XVII^{ème} siècle. Le mât avant est nommé « mât de trinquet », le mât central « mât de mestre » et le mât arrière « mât de méjane ». Sur les barques, les voiles latines seront petit à petit remplacées par des voiles carrées. La pinque n'est autre qu'une barque qui a conservé ses voiles latines. La polacre est un chebec dont la voile de trinquet (appelée « polacre ») est latine, et dont les voiles du mât de mestre sont carrées, ainsi que les voiles du mât de méjane.

- **Fonction.** Transport
- **Type de Gréement.** Voiles latines ou voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette

- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 30m
 - Hors tout. 35 m
 - Tirant d'eau. 3m
- **Tonnage.**
 - Total. 150 tonneaux
 - Utile. 120 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Normales (+0) sauf la réduction/ augmentation de voilure qui est Difficile (-2).
- **Vitesse.**
 - Avirons. 1 nœud
 - Moyenne. 75 milles par jour
 - Près. 4,5 nœuds (4 nœuds quand le navire « va à bideau » – les voiles appuient sur les mâts) Largeur. 7,5 nœuds
 - Grand largeur. 6,5 nœuds
 - Vent arrière. 3,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 60 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 20 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Quatre livres
 - Commerce & défense (26 matelots). Structure (Mâture 8, Coque 8). 2x2 pièces de 4 en bordée (VD = +2, recharge = 6 hommes).

BERCKOIS

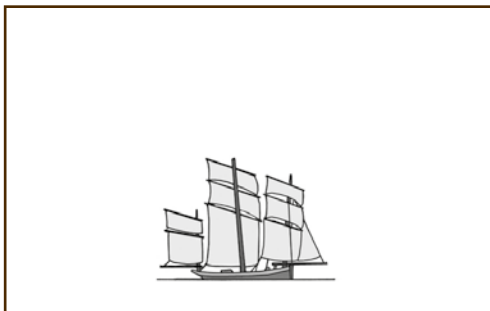


Le berckois est un petit navire de pêche à voiles au tiers. Il porte deux mâts : l'artimon, petit, fait plutôt office de tapecul, tandis que le grand mât porte une grand-voile et un grand foc amuré sur le beaupré. Le berckois, de part sa petite taille ne peut servir que de navire de pêche côtière.

- **Fonction.** Pêche côtière.
- **Type de Gréement.** Voile au tiers (2 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Chaloupe
- **Époque.** Flibuste (Europe), piraterie (Europe) et Royale (Europe)
- **Longueur.**

- Immergée. 8m
- Hors tout. 16m
- Tirant d'eau. 1,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 3 tonneaux
 - Utile. 2 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 1 nœud Moyenne. 75 milles par jour
 - Près. 2,5 nœuds
 - Largeur. 6,5 nœuds
 - Grand largeur. 6,5 nœuds
 - Vent arrière. 4,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 5 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 2 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Espingoles
 - Commerce (2 matelots). Structure (Mâture 3 PS, Coque 2 PS)

BISQUINE

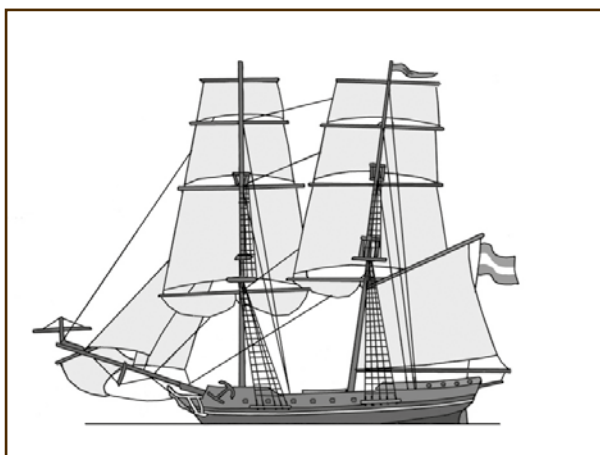


La bisquine arbore un magnifique gréement de voiles au tiers sur trois mâts dépourvus de haubans. Le grand mât présente une quète significative – il est penché vers l'arrière. Elle se distingue du lougre par sa poupe ronde et par une voile supplémentaire à chaque mât. Elle peut aussi porter un foc gréé sur le bout-dehors, si bien qu'elle peut atteindre trente mètres hors tout, alors que sa longueur immergée ne dépasse pas quinze mètres. Cette grande voilure lui offre la puissance nécessaire pour pêcher au chalut. Certaines bisquines sont armées pour la course, car elles sont maniables et rapides. Par contre, gare aux boulets, car la bisquine est un frêle esquif au fin bordé et sans haubans.

- **Fonction.** Pêche au chalut, flibuste, pirates
- **Type de Gréement.** Voiles au tiers (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Flibuste (Europe), piraterie (rare dans les Indes) et Royale (rare dans les Indes)
- **Longueur.**

- Immergée. 15m
- Hors tout. 28m
- Tirant d'eau. 3m
- **Tonnage.**
 - Total. 30 tonneaux
 - Utile. 25 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 3,5 nœuds
 - Largue. 9 nœuds
 - Grand largue. 9 nœuds
 - Vent arrière. 6 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 20 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 7 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Pierriers
 - Pêche (7 matelots). *Structure (Mâture 5 PS, Coque 4 PS)*
 - Course (13 matelots). *Structure (Mâture 5 PS, Coque 4 PS)*. 2×3 pierriers en bordée (VD = -3, recharge = 3 hommes), dont 2 peuvent tirer en chasse (VD = -4, recharge = 2 hommes) et 2 en fuite (VD = -4, recharge = 2 hommes).

BRICK



Le brick est un grand bâtiment à deux mâts, qui ne porte que des voiles carrées, à l'exception tout de même d'une brigantine. Le mât d'artimon – arrière – doit être plus petit que le grand mât – avant –, sinon il s'agit d'une goélette. Comme les trois-mâts, il porte aussi des bonnettes par petit temps. Les bricks de commerce peuvent être énormes, plus gros que les navires de la Royale. Ils peuvent porter jusqu'à vingt canons de dix-huit, ce qui en fait des adversaires non négligeables pour les frégates. Les bricks font de bons corsaires ; suffisamment maniables, ils portent une artillerie conséquente. Les pirates appréciaient aussi ce grand navire, mais lui préféraient la goélette, qui nécessite moins d'hommes d'équipage,

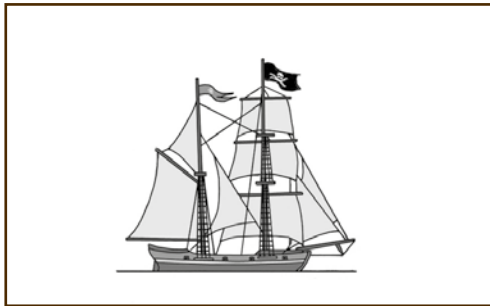
même s'ils naviguaient parfois, comme Edward Teach, sur des navires de plus grande taille. On distingue trois catégories de brick : les bricks de commerce, les bricks avisos, légers, rapides et peu armés, et les bricks de guerre.

- **Fonction.** Transport, flibuste, commerce triangulaire, pirates ou Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 40m
 - Hors tout. 55m
 - Tirant d'eau. 5m
- **Tonnage.**
 - Total. 200 tonneaux (aviso et négrier), 250 tonneaux (guerre), 150 à 600 tonneaux (commerce)
 - Utile. 140 tonneaux (aviso et négrier), 180 tonneaux (guerre), 140 à 520 tonneaux (commerce)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 3 nœuds (4 nœuds pour les négriers)
 - Largue. 11 nœuds (12 nœuds pour les négriers)
 - Grand largue. 12 nœuds (14 nœuds pour les négriers)

- Vent arrière. 8 nœuds (9,5 nœuds pour les négriers)
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Normales (+0)
- **Équipage.**
 - Maximal. 150 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 22 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 3
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 2 sections : 35 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Commerce & défense (34 matelots). *Structure (Mâture 17 PS, Coque 15 PS).* 2×4 pièces de 4 en bordée (VD = +5, recharge = 12 hommes).

- Négrier (26 matelots). *Structure (Mâture 16 PS, Coque 15 PS).* 2 orgues de 20 tubes sur les hunes (VD = +13 (pertes seulement), recharge = 4 hommes).
- Aviso (76 matelots). *Structure (Mâture 17 PS, Coque 16 PS).* 2×8 pièces de 6 en bordée (VD = +9, recharge = 32 hommes), une pièce de 9 en chasse (VD = +2, recharge = 6 hommes) et 2×8 pierriers en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 10 peuvent tirer en fuite (VD = +3, recharge = 10 hommes) et 6 en chasse (VD = +0, recharge = 6 hommes).
- Guerre (100 matelots). *Structure (Mâture 19 PS, Coque 18 PS).* 2×5 pièces de 6 plus 2×4 pièces de 9 en bordée (VD = +11, recharge = 44 hommes), une pièce de 9 en chasse (VD = +2, recharge = 6 hommes), deux pièces de 9 en fuite (VD = +5, recharge = 12 hommes), et 2×4 canons de muraille en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 4 peuvent tirer en fuite (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 4 en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes).

BRIGANTIN

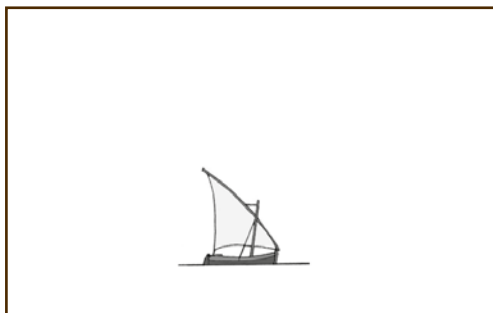


Le brigantin, qui sera appelé goëlette-brick à partir de la fin du XVIII^{ème} siècle, est un navire plus petit et plus ancien que le brick. Il porte aussi deux mâts. Originellement, il s'agissait d'un navire corsaire à deux mâts gréé de voiles latines et armé d'avirons. La voile latine de méjane – arrière – est avantagement remplacée par une voile aurique, surmontée d'une flèche au début du XVIII^{ème} siècle. La voile de mestre (grand-voile) est alors remplacée par des voiles carrées. Dès le début du XVIII^{ème} siècle donc, son grand mât est gréé de voiles carrées, tandis que son artimon porte une brigantine – voile aurique – qui lui donne son nom. Le brigantin n'est pas assez grand pour gréer un cacatois et ne porte pas de bonnettes. On trouve des brigantins de commerce, mais le brigantin est avant tout le navire corsaire et pirate par excellence. Les pirates ne se contentent pas de conserver les brigantins qu'ils prennent, ils transforment aussi certains navires de prise en brigantins, qu'ils arment d'avirons pour rattraper leurs proies par calme plat.

- **Fonction.** Transport, flibuste, pirates
- **Type de Gréement.** Voiles carrées et brigantine (2 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 20m
 - Hors tout. 25m
 - Tirant d'eau. 3m
- **Tonnage.**

- Total. 120 tonneaux
- Utile. 90 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 3 nœuds
 - Moyenne. 105 milles par jour
 - Près. 3,5 nœuds
 - Largue. 10,5 nœuds
 - Grand largue. 11,5 nœuds
 - Vent arrière. 7,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 90 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 18 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Six livres Commerce (24 matelots). *Structure (Mâture 11 PS, Coque 10 PS).* 2×2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).
 - Commerce & défense (48 matelots). *Structure (Mâture 8 PS, Coque 10 PS).* 2×10 pièces de 3 en bordée (VD = +7, recharge = 30 hommes).
 - Course (59 matelots). *Structure (Mâture 11 PS, Coque 10 PS).* 2×7 pièces de 4 et 2×1 pièces de 6 en bordée (VD = +8, recharge = 25 hommes), une pièce de 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes) et 2×6 pierriers en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes) dont 8 peuvent tirer en fuite (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 4 en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes).
 - Guerre (62 matelots). *Structure (Mâture 14 PS, Coque 13 PS).* 2×7 pièces de 6 en bordée (VD = +9, recharge = 28 hommes), une pièce de 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes) et 2×3 canons de muraille en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes) dont 6 peuvent tirer en fuite (VD = +3, recharge = 12 hommes).

CATALANE

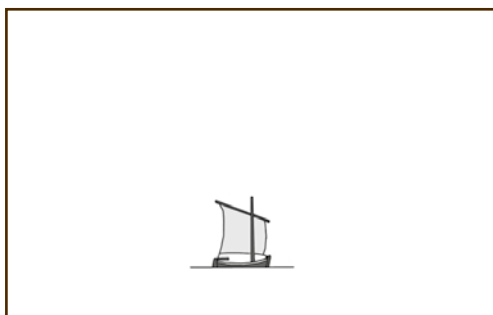


Ce navire gréant une seule voile latine gigantesque navigue avant tout, comme son nom l'indique, près des côtes d'Espagne. On le trouve rarement en dehors de la Méditerranée. Il fait un bon navire de flibuste, car il est petit, maniable et discret. La catalane sert surtout dans les Caraïbes de navire de pêche aux Espagnols.

- **Fonction.** Pêche côtière ou flibuste
- **Type de Gréement.** Voile latine (1 mât)
- **Catégorie de Taille.** Chaloupe
- **Époque.** Aventuriers (Méditerranée), flibuste (Méditerranée), piraterie (Europe Méridionale) et Royale (Europe méridionale)
- **Longueur.**
 - Immergée. 12m
 - Hors tout. 12m

- Tirant d'eau. 1m
- **Tonnage.**
 - Total. 5 tonneaux
 - Utile. 4 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Aviron. 2 nœuds
 - Moyenne. 75 milles par jour
 - Près. 4 nœuds
 - Largue. 7,5 nœuds
 - Grand largue. 6,5 nœuds
 - Vent arrière. 3,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 9 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 2 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Espingoles
 - Pêche (2 matelots). *Structure (Mâture 3 PS, Coque 2 PS)*
 - Course (6 matelots). *Structure (Mâture 3 PS, Coque 2 PS).* 2x2 espingoles en bordée (recharge = 2 hommes), dont 2 peuvent tirer en chasse (recharge = 2 hommes) et 2 en fuite (recharge = 2 hommes).

CHALOUPE

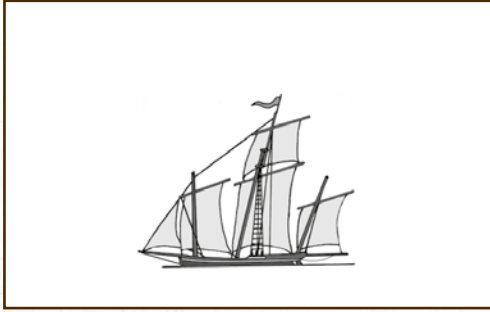


La chaloupe peut être soit gréée en sinagot, avec deux voiles aux tiers et des mâts inclinés en arrière, soit en misainier, avec une seule voile carrée. Ronde – trop pour avoir des qualités nautiques correctes –, elle sert à ravitailler les navires à l'ancre dans les ports. Sur les grands bâtiments, elle sert à la fois à transporter les hommes à terre et à mouiller les ancres. Afin de pouvoir porter une ancre de plusieurs tonnes, leur avant est bombé. Les chaloupes sardinières sont bien meilleures marcheuses, car plus effilées.

- **Fonction.** Pêche à la sardine, embarcation annexe des grands bâtiments
- **Type de Gréement.** Voiles au tiers (2 mâts) ou voile carrée (1 mât), avirons
- **Catégorie de Taille.** Chaloupe
- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**

- Immergée. 9m
- Hors tout. 9m
- Tirant d'eau. 0.5m
- **Tonnage.**
 - Total. 2 tonneaux
 - Utile. 2 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 2 nœuds
 - Moyenne. 65 milles par jour
 - Près. 2 nœuds
 - Largue. 5,5 nœuds
 - Grand largue. 5,5 nœuds
 - Vent arrière. 4 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 15 à 30 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 2 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Espingoles
 - Commerce (2 matelots). *Structure (Mâture 3 PS, Coque 2 PS)*
 - Guerre (8 matelots). *Structure (Mâture 4 PS, Coque 3 PS).* 2x3 espingoles en bordée (recharge = 3 hommes), dont deux peuvent tirer en chasse (recharge = 2 hommes) et deux en fuite (recharge = 2 hommes).

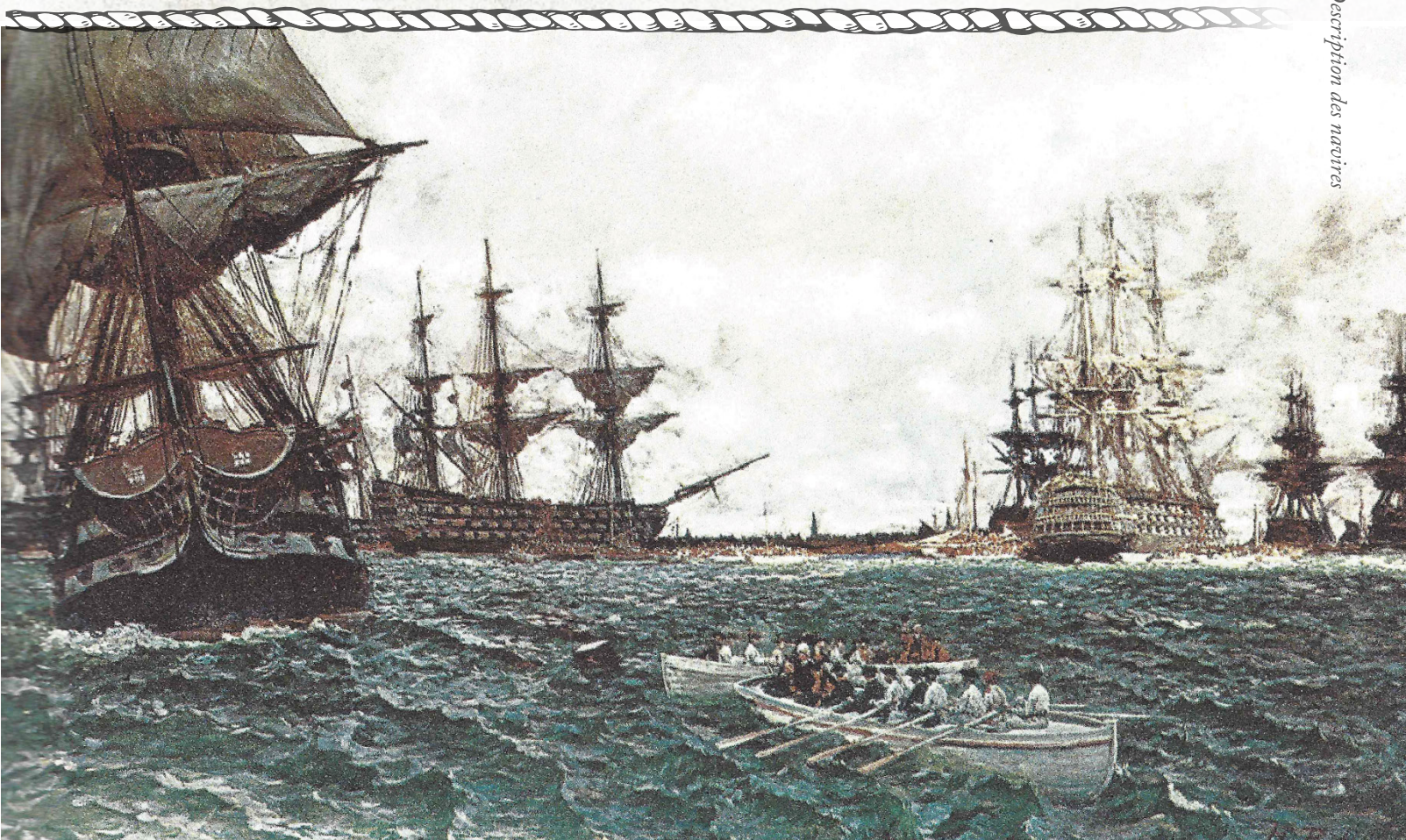
CHASSE-MARÉE



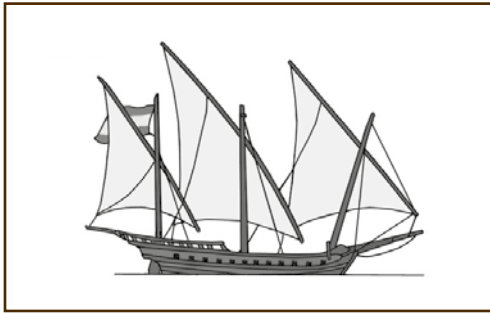
Le chasse-marée est un excellent marcheur, car la forme de son étrave ouvre l'onde avec facilité. Il est gréé de trois mâts portant des voiles au tiers. Le grand mât en porte deux alors que les autres n'en gréent qu'une. Le mât de misaine est droit alors que les deux autres présentent une forte quète. Les plus grands chasse-marées peuvent atteindre cent tonneaux, mais ils jaugent plus souvent autour de quarante tonneaux. Le chasse-marée est idéal pour le transport et la pêche, mais est aussi adapté à la flibuste. La Royale lui préfère le lougre, plus résistant et plus apte à porter des pièces d'artillerie. Une certaine confusion existe entre les deux gréements, si bien qu'il arrive que l'on appelle lougre ce qui est un chasse-marée (mais non l'inverse). Pourtant le chasse-marée a une poupe ronde alors que le lougre a la poupe droite.

- **Fonction.** Transport, pêche et flibuste
- **Type de Gréement.** Voiles au tiers (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Flibuste (Europe), piraterie (Europe) et Royale (Europe, peu commun dans les Indes)
- **Longueur.**
 - Immérgée. 17m

- Hors tout. 29m
- Tirant d'eau. 2,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 60 tonneaux
 - Utile. 40 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 3,5 nœuds
 - Largue. 9 nœuds
 - Grand largue. 9 nœuds
 - Vent arrière. 6 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 30 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 9 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Quatre livres
 - Commerce (9 matelots). Structure (Mâture 5 PS, Coque 5 PS)
 - Course (19 matelots). Structure (Mâture 5 PS, Coque 5 PS). 2x2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes), 2x2 espingoles en bordée (recharge = 2 hommes) dont 2 peuvent tirer en fuite (recharge = 2 hommes) et 2 en chasse (recharge = 2 hommes).
 - Guerre (23 matelots). Structure (Mâture 6 PS, Coque 6 PS). 2x3 pièces de 3 et 2x1 pièce de 4 en bordée (VD = +4, recharge = 12 hommes), 1 canon de muraille en chasse (VD = -4, recharge = 2 hommes) pouvant aussi tirer en bordée.



CHEBEC



Le « tigre des mers », comme l'ont appelé les marins de la Méditerranée, est un petit trois-mâts de quarante mètres de long, gréé de trois voiles latines. Le mât avant est nommé « mât de trinquet », le mât central « mât de mestre » et le mât arrière « mât de méjane ». Les trois voiles latines portent chacune le nom de leur mât. Elles font du chebec un redoutable marcheur sous toutes les allures. Les manœuvres de prise de ris sont plus longues et plus difficiles pour les voiles latines que pour les autres gréements. Du fait de la forte inclinaison des antennes, les gabiers prenant un ris doivent escalader l'antenne. Le virement de bord, en revanche, est extrêmement rapide (une trentaine de secondes, soit vingt fois moins que pour un brick), si bien que les chebecs sont impossibles à rattraper. Pour virer de bord, le chebec peut « muder » – faire passer l'antenne par la verticale pour l'amurer de l'autre côté du mât – s'il veut avoir toutes ses voiles du bon côté du mât et ainsi gagner en vitesse. Ils peuvent s'en abstenir pour virer plus vite, mais s'ils le font, ils « iront à bideau », c'est-à-dire avec les voiles qui appuient sur leurs mâts. Les chebecs sont encore plus redoutables durant un calme plat, car ils sont équipés de vingt à trente avirons, qui leur permettent de garder une bonne allure quelque soit la force du vent. Les Français adoptent le chebec au XVIII^{ème} siècle, pour avoir une chance de rattraper les chebecs des Barbaresques. Cependant, les Français les équipent progressivement de voiles carrées, ce qui leur fait perdre à peu près toutes leurs qualités nautiques. Quoi qu'il en soit, le chebec est un navire de choix pour un équipage passé maître dans l'art de la manœuvre.

- **Fonction.** Flibuste, frégate maure, puis française
- **Type de Grément.** Voiles latines ou carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goëlette
- **Époque.** Aventuriers (Méditerranée, Indes Orientales), flibuste (Méditerranée, Indes Orientales, rare sinon), piraterie (Méditerranée, Indes Orientales, peu commun sinon) et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 30m
 - Hors tout. 40m
 - Tirant d'eau. 3,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 300 tonneaux
 - Utile. 250 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez difficiles (-1)
 - **Optionnel.** Manœuvres Faciles (+2). La réduction/augmentation de la voilure est Difficile (-2), tout comme le virement de bord lorsque le navire mude¹ pour éviter par la suite d'aller à bideau².
- **Vitesse.** La vitesse sur le chebec dépend de la force du vent et de la position des antennes par rapport au mât. Lorsque le vent monte, il est nécessaire de prendre un ris. Au-delà, quand le vent est plus fort, les voiles sont d'abord remplacées par les marabouts, puis les tréous. Les tréous sont des voiles carrées absolument inadaptées au chebec, qui se traîne alors lamentablement (la vitesse lorsque le vent est Grand frais ou plus fort est divisée par deux). La configuration la plus habituelle consiste à laisser

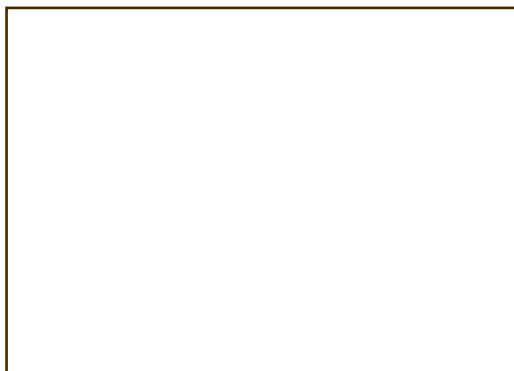
l'antenne de mestre sur un bord et les antennes de trinquet et de méjane sur l'autre bord.

- **Optionnel.** Si l'officier de quart décide de muder au moment du virement de bord ou de l'empennage, aucune des voiles n'est à bideau et le navire gagne 1 nœud de vitesse sous toutes ses allures. Si le chebec vire de bord sans muder, toutes les voiles sont à bideau sur le nouveau bord, et le navire perd 1 nœud sous toutes les allures. Si le navire vire de bord en mudant, il conserve son avantage de vitesse. Il suffit de muder (Manœuvre de virement de bord) pour revenir à la configuration habituelle.
- Aviron. 4 nœuds
- Moyenne. 120 milles par jour
- Près. 6,5 nœuds (+modificateur de voiles à bideau et division par deux pour les vents Grand frais ou plus)
- Largue. 12 nœuds (+modificateur de voiles à bideau et division par deux pour les vents Grand frais ou plus)
- Grand largue. 10 nœuds (+modificateur de voiles à bideau et division par deux pour les vents Grand frais ou plus)
- Vent arrière. 6,5 nœuds (+modificateur de voiles à bideau et division par deux pour les vents Grand frais ou plus)
- **Équipage.**
 - Maximal. 220 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 20 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 3
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 2 sections : 35 soldats
- **Spécial (optionnel).** Les qualités nautiques du chebec sont globalement remarquables, mais cela se paie. De toute réparation de voile avec une matière autre que la cotonnine et de toute réparation avec du bois d'une qualité non exceptionnelle résulteront une réduction de la vitesse de 2 nœuds et une réduction de 2 PS dans les trois localisations de la mâture.
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Commerce & défense (29 matelots). *Structure (Mature 20 PS, Coque 20 PS).* 2×3 pièces de 4 en bordée (VD = +3, recharge = 9 hommes)
 - Course (97 matelots). *Structure (Mature 20 PS, Coque 20 PS).* 2×3 pièces de 4 et 2×7 pièces de 6 en bordée (VD = +10, recharge = 37 hommes), 1 pièce de 9 en chasse (VD = +2, recharge = 6 hommes) et 2×17 pierriers en bordée (VD = +5, recharge = 17 hommes), dont 18 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 18 hommes) et 16 en chasse (VD = +5, recharge = 16 hommes).
 - Guerre (112 matelots). *Structure (Mature 25 PS, Coque 25 PS).* 2×4 pièces de 9 et 2×8 pièces de 6 en bordée (VD = +12, recharge = 56 hommes), 2 pièces de 9 en chasse (VD = +5, recharge = 12 hommes) et 2 pièces de 9 en fuite (VD = +5, recharge = 12 hommes). 2×3 canons de muraille en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes) dont 6 peuvent tirer en fuite (VD = +3, recharge = 12 hommes).
 - Guerre lourde (128 matelots). *Structure (Mature 26 PS, Coque 26 PS).* 2×12 pièces de 9 en bordée (VD = +13, recharge = 72 hommes), 2 pièces de 9 en chasse (VD = +5, recharge = 12 hommes) et 2 pièces de 9 en fuite (VD = +5, recharge = 12 hommes). 2×3 canons de muraille en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes) dont 6 peuvent tirer en fuite (VD = +3, recharge = 12 hommes).

1 Muder. Faire passer l'antenne d'une voile latine de l'autre côté du mât lorsqu'on vire de bord.

2 Aller à bideau. Avancer avec certaines voiles latines qui appuient sur le mât car leur antenne est du mauvais côté du mât, c'est-à-dire au vent de celui-ci. Seule la partie arrière de la voile est efficace.

CORVETTE, OU « SLOOP OF WAR »



Ce navire de guerre de petite taille porte des canons de trop petit calibre pour que l'on puisse le ranger parmi les vaisseaux de ligne. Il porte des voiles carrées sur son mât de misaine et son grand mât, à ceci près qu'il porte sur son mât d'artimon une brigantine, un artimon carré, un perroquet de fougue et une perruche de fougue. Ce navire sert plus de navire d'escorte, de navire de reconnaissance ou encore de chasseur de pirate que de vaisseau d'escadre. Sa taille réduite le rend idéal pour la course.

- **Fonction.** Flibuste, pirates ou Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 35m

- Hors tout. 45m
- Tirant d'eau. 3,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 375 tonneaux
 - Utile. 310 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez difficiles (-1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 110 milles par jour
 - Près. 2,5 nœuds
 - Largue. 10 nœuds
 - Grand largue. 11 nœuds
 - Vent arrière. 8 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 150 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 40 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 4
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 2 sections : 35 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Guerre (Vaisseau de rang 6, 104 matelots). *Structure (Mâture 18 PS, Coque 18 PS).* 2×10 pièces de 6 en bordée (VD = +10, recharge = 40 hommes), 2 pièces de 9 en chasse (VD = +5, recharge = 12 hommes) et 2 pièces de 9 en fuite (VD = +5, recharge = 12 hommes).

COTRE

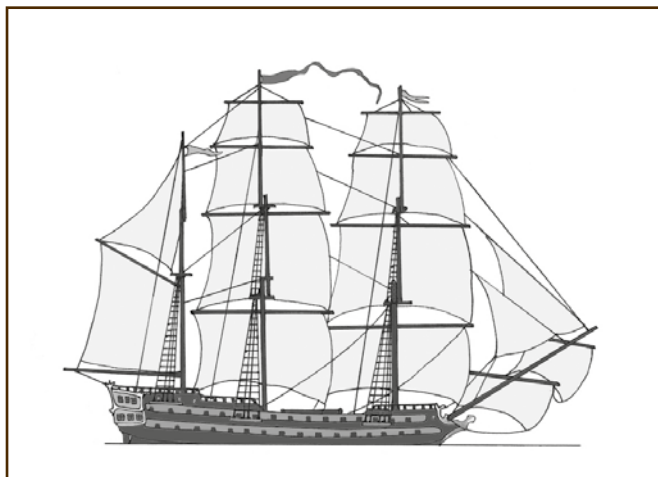


Le cotre ressemble beaucoup au sloop, dont il imite le gréement. Les cotres sont toutefois plus grands et plus robustes que les sloops. Ils sont maniables, grâce à une énorme grand-voile aurique, parfois surmontée d'une flèche, mais plus souvent d'un hunier. Les plus grands cotres portent aussi un perroquet. La principale distinction entre cotre et sloop tient au bout-dehors du cotre, qui porte un grand foc, un petit foc et une trinquette, alors que le sloop ne porte qu'un unique foc. Le cotre est souvent utilisé par la Royal Navy comme aviso – petit navire de guerre de liaison. Sa capacité à virer rapidement et sa vitesse impressionnante au largue en font aussi un parfait navire pirate.

- **Fonction.** Flibuste, pirates et Royale
- **Type de Gréement.** Voile aurique et hunier (1 mât)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 18m
 - Hors tout. 30m

- Tirant d'eau. 2m
- **Tonnage.**
 - Total. 70 à 100 tonneaux
 - Utile. 50 à 80 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 105 milles par jour
 - Près. 4 nœuds
 - Largue. 10,5 nœuds
 - Grand largue. 9,5 nœuds
 - Vent arrière. 5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 60 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 10 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Six livres
 - Commerce & défense (16 matelots). *Structure (Mâture 12 PS, Coque 10 PS).* 2×2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).
 - Course (46 matelots). *Structure (Mâture 12 PS, Coque 10 PS).* 2×8 pièces de 4 en bordée (VD = +8, recharge = 24 hommes), un canon de muraille en chasse (VD = -4, recharge = 2 hommes) pouvant aussi tirer en bordée et 2×5 pierriers en bordée (VD = +0, recharge = 5 hommes) dont 6 peuvent tirer en fuite (VD = +0, recharge = 6 hommes) et 4 en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes).
 - Guerre (46 matelots). *Structure (Mâture 15 PS, Coque 12 PS).* 2×8 pièces de 6 en bordée (VD = +9, recharge = 32 hommes) et une pièce de 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes).

DEUX-PONTS TROIS-MÂTS BARQUE

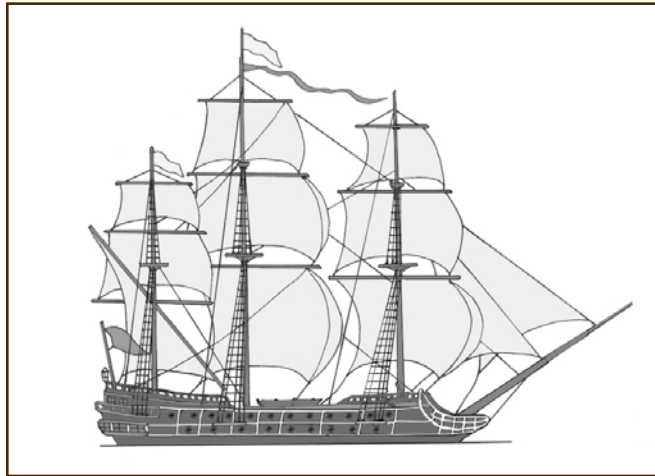


Le gréement de ce navire est identique à celui de la frégate trois-mâts barque. Par contre, le deux-ponts porte deux étages de batteries de canons, ce qui double son nombre de pièces d'artillerie. Ces canons sont aussi de calibre supérieur, si bien que les navires de taille inférieure qui les attaquent courent à une mort certaine. Les deux-ponts forment le gros des flottes des rois d'Angleterre, de France et d'Espagne. Au début du XVIIIème siècle, l'Angleterre en compte 64.

- **Fonction.** Flibuste, pirates ou Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées et brigantine (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Vaisseau de ligne
- **Époque.** Flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 55m
 - Hors tout. 75m
 - Tirant d'eau. 6,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 755 tonneaux
 - Utile. 660 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez difficiles (-1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 85 milles par jour
 - Près. 2,5 nœuds
 - Largue. 7,5 nœuds
 - Grand largue. 8,5 nœuds
 - Vent arrière. 5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 550 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 75 hommes

- Gardes-marines (navires de guerre seulement). 10
- Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 80 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Vingt-quatre livres
 - Commerce (voir « Marchand », page 222)
 - Course (251 matelots). *Structure (Mature 80 PS, Coque 80 PS).* 2×8 pièces de 18 et 2×4 pièces de 6 en bordée (VD = +15, recharge = 96 hommes), 2 pièces de 18 en chasse (VD = +8, recharge = 20 hommes), 2 pièces de 18 en fuite (VD = +8, recharge = 20 hommes) et 2×10 canons de muraille en bordée (VD = +6, recharge = 20 hommes) dont 8 peuvent tirer en chasse (VD = +5, recharge = 16 hommes) et 12 peuvent tirer en fuite (VD = +6, recharge = 24 hommes).
 - Guerre léger (Vaisseau de rang 4, 351 matelots). *Structure (Mature 100 PS, Coque 100 PS).* 2×11 pièces de 18, plus 2×11 pièces de 9 et 2×3 pièces de 6 en bordée (VD = +18, recharge = 188 hommes), 2 pièces de 24 en chasse (VD = +9, recharge = 24 hommes), 2 pièces de 12 et 2 pièces de 24 en fuite (VD = +11, recharge = 40 hommes) et 2×6 canons de muraille en bordée (VD = +3, recharge = 12 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes).
 - Guerre lourd (Vaisseau de rang 4, 429 matelots). *Structure (Mature 125 PS, Coque 125 PS).* 2×12 pièces de 24, plus 2×13 pièces de 9 et 2×5 pièces de 6 en bordée (VD = +19, recharge = 242 hommes), 2 pièces de 18 et 2 pièces de 24 en chasse (VD = +12, recharge = 44 hommes), 2 pièces de 18 et 2 pièces de 24 en fuite (VD = +12, recharge = 44 hommes) et 2×6 canons de muraille en bordée (VD = +3, recharge = 12 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes).

DEUX-PONTS TROIS-MÂTS CARRÉ



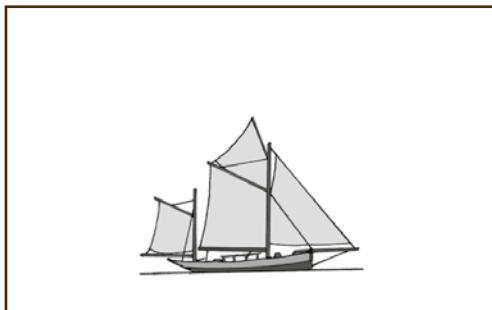
Le gréement du deux-ponts trois-mâts carré est identique à celui de la corvette. Il porte lui aussi deux ponts de pièces d'artillerie, ce qui en fait une formidable machine de guerre. Au début du XVIIIème siècle, l'Angleterre en compte 24.

- **Fonction.** Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Vaisseau de ligne
- **Époque.** Flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 60m
 - Hors tout. 86m
 - Tirant d'eau. 7m
- **Tonnage.**
 - Total. 1130 tonneaux
 - Utile. 950 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Difficiles (-2)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 85 milles par jour
 - Près. 2 nœuds

- Largue. 7,5 nœuds
- Grand largue. 8,5 nœuds
- Vent arrière. 5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 650 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 80 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 12
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 6 sections : 100 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Vingt-quatre livres
 - Guerre (Vaisseau de rang 3, 488 matelots). *Structure (Mature 150 PS, Coque 150 PS).* 2×13 pièces de 24, plus 2×13 pièces de 12 et 2×9 pièces de 6 en bordée (VD = +20, recharge = 296 hommes), 2 pièces de 24 et 2 pièces de 18 en chasse (VD = +12, recharge = 44 hommes), 2 pièces de 24 et 2 pièces de 18 en fuite (VD = +12, recharge = 44 hommes) et 2×6 canons de muraille en bordée (VD = +3, recharge = 12 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes).



DUNDEE OU GABARE

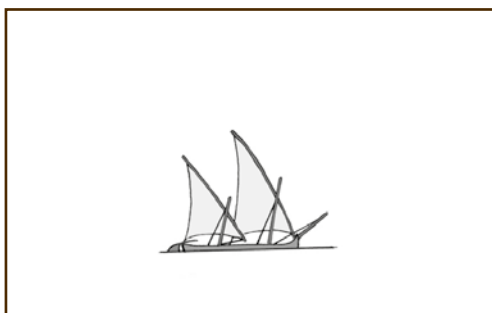


Le dundee est un cotre à tapecul gréé de deux mâts à voiles auriques surmontées de flèches. Bien qu'il soit maniable et assez rapide, le dundee est avant tout un navire de pêche hauturière et côtière. Les gabares, à fond plat et sans entrepont, transportent du fret en rivière ou encore chargent dans les ports des navires plus imposants.

- **Fonction.** Pêche et transport
- **Type de Gréement.** Voiles auriques (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Piraterie (rare et seulement en Europe pour le Dundee) et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 20m

- Hors tout. 32m
- Tirant d'eau. 2,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 55 tonneaux pour le Dundee, et 300 pour la Gabare
 - Utile. 45 tonneaux pour le Dundee, et 250 pour la Gabare
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 85 milles par jour
 - Près. 3,5 nœuds
 - Large. 9,5 nœuds
 - Grand large. 7 nœuds
 - Vent arrière. 4 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 30 hommes pour le Dundee et 80 pour la Gabare
 - Nécessaire pour manœuvrer. 10 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Six livres
 - Commerce & défense (16 matelots). *Structure (Mâture 5 PS, Coque 4 PS).* 2x2 pièces de 4 en bordée (VD = +2, recharge = 6 hommes).
 - Guerre (54 matelots, gabare seulement). *Structure (Mâture 5 PS, Coque 5 PS).* 2x10 pièces de 6 en bordée (VD = +10, recharge = 40 hommes) et une pièce de 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes).

FELOUQUE



Tout comme le chebec, à qui elle s'apparente, la felouque est gréée de voiles latines ou de voiles à livardes (cf. la barge), sur un, deux ou trois mâts. La felouque bénéficie d'un très faible tirant d'eau, ce qui en fait un navire parfait pour le transport fluvial. Elle est redoutable dans les archipels de la Méditerranée, car elle est aussi équipée de bancs de rame : de quoi manœuvrer avec une vingtaine de rames. Les Maures se servent de la felouque comme d'un navire de combat léger, rapide et maniable.

- **Fonction.** Transport fluvial et navire de guerre maure
- **Type de Gréement.** Voiles latines (1, 2 ou 3 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Aventuriers (Méditerranée et Arabie), flibuste (Europe et Arabie), piraterie et Royale (rare dans les Indes ailleurs qu'en Arabie).
- **Longueur.**
 - Immergée. 20m
 - Hors tout. 24m
 - Tirant d'eau. 1m
- **Tonnage.**

- Total. 45 tonneaux
- Utile. 35 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Normales (+0)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 3 nœuds
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 5 nœuds
 - Large. 10 nœuds
 - Grand large. 8 nœuds
 - Vent arrière. 4,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 35 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 11 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Trois livres
 - Commerce & défense (14 matelots). *Structure (Mâture 6 PS, Coque 6 PS).* 2x1 pièces de 3 en bordée (VD = -3, recharge = 3 hommes).
 - Course (23 matelots). *Structure (Mâture 6 PS, Coque 6 PS).* 2x1 canon de muraille en bordée (VD = -4, recharge = 2 hommes) dont 2 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 2x4 pierriers en bordée (VD = -1, recharge = 4 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 4 en fuite (VD = -1, recharge = 4 hommes).
 - Guerre (24 matelots). *Structure (Mâture 7 PS, Coque 7 PS).* 2x3 pièces de 3 en bordée (VD = +2, recharge = 9 hommes) et 2x1 canon de muraille en bordée (VD = -4, recharge = 2 hommes) dont 2 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes).

FLIBOT

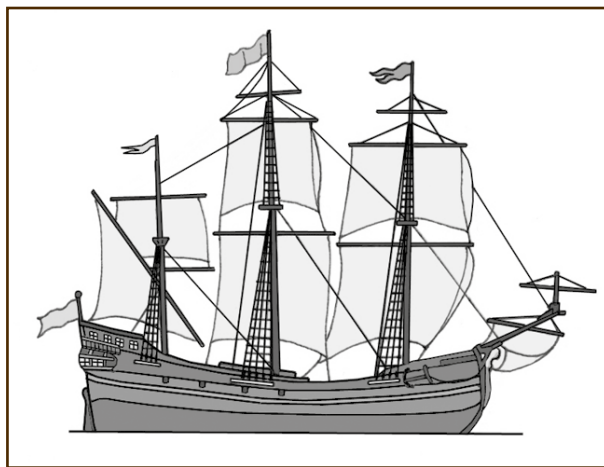


Les plus petites flûtes portent le nom de flibots et gréent deux ou trois mâts. Les deux mâts avant des flibots peuvent se rabattre sur le pont, et la quille est remplacée par des dévires latérales relevables, ce qui en fait un excellent navire de rivière, mais aussi un navire très utilisé par les flibustiers. Il est progressivement remplacé pour la course par le cotre au début du XVIIIème siècle, mais reste employé pour le commerce cabotier, en particulier en rivière. Le flibot, comme la flûte, a une poupe ronde. Il charge rarement plus de 100 tonneaux.

- **Fonction.** Flibuste et transport fluvial
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (2 ou 3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Aventuriers (Europe, fin de la période, navire des Provinces Unies exclusivement), flibuste (Europe et Caraïbes), piraterie (Provinces Unies, rare ailleurs)
- **Longueur.**

- Immergée. 20m
- Hors tout. 25m
- Tirant d'eau. 1,5 m
- **Tonnage.**
 - Total. 60 tonneaux
 - Utile. 50 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 80 milles par jour
 - Près. 3 nœuds
 - Largue. 9 nœuds
 - Grand largue. 10 nœuds
 - Vent arrière. 7,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 70 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 12 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Commerce (12 matelots). *Structure (Mâture 6 PS, Coque 5 PS)*
 - Course (22 matelots). *Structure (Mâture 8 PS, Coque 7 PS)*. 2×3 pièces de 3 en bordée (VD = +2, recharge = 9 hommes), 1 pierrier en chasse (VD = -7, recharge = 1 homme).

FLÛTE

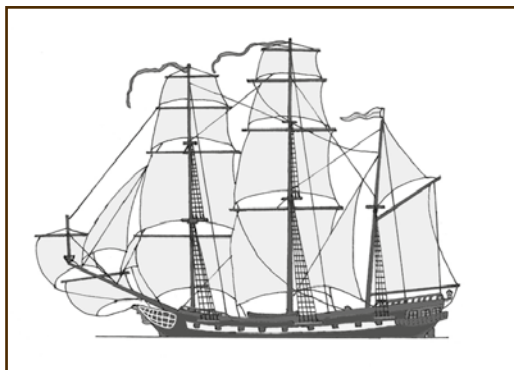


Les flûtes sont de grands navires de transport pouvant jaugeer de six cents à deux mille tonneaux. Elles sont caractérisées par une poupe ronde et solide, contrairement aux poutes carrées et fragiles des pinasses, que l'on retrouve dans les vaisseaux de ligne. Elles portent trois mâts à voiles carrées, et se distinguent des frégates par des formes plus rondes et un armement plus léger, afin de pouvoir porter plus de marchandises. La marine de guerre les utilise pour transporter du bois de construction, mais aussi des provisions de bouche, de la poudre et des boulets. Les Hollandais et les Espagnols destinent les flûtes à différents usages, en tant que vaisseaux de guerre ou comme navires de commerce, si bien que ce type de navire est le plus fréquent dans les Caraïbes avec le marchand (cf. « Marchand », page 222).

- **Fonction.** Transport de commerce et pour la Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Frégate
- **Époque.** Aventuriers (fin de la période, navire des Provinces Unies exclusivement), flibuste (navire des Provinces Unies exclusivement), piraterie et Royale

- **Longueur.**
 - Immergée. 50m
 - Hors tout. 60m
 - Tirant d'eau. 9m
- **Tonnage.**
 - Total. 600 à 2000 tonneaux
 - Utile. 450 à 1700 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Difficiles (-2)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 80 milles par jour
 - Près. 2 nœuds
 - Largue. 7 nœuds
 - Grand largue. 7,5 nœuds
 - Vent arrière. 5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 200 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 25 hommes
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 1 section : 20 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Commerce & défense (51 matelots). *Structure (Mâture 30 PS, Coque 30 PS)*. 2×5 pièces de 6 et 2×2 pièces de 4 en bordée (VD = +9, recharge = 26 hommes).
 - Guerre (142 matelots). *Structure (Mâture 40 PS, Coque 40 PS)*. 2×11 pièces de 9, plus 2×6 pièces de 6 et 2×3 pièces de 4 en bordée (VD = +14, recharge = 99 hommes), 1 pièce de 9 en chasse (VD = +2, recharge = 6 hommes) et 2 pièces de 9 en fuite (VD = +5, recharge = 12 hommes).

FRÉGATE TROIS-MÂTS BARQUE

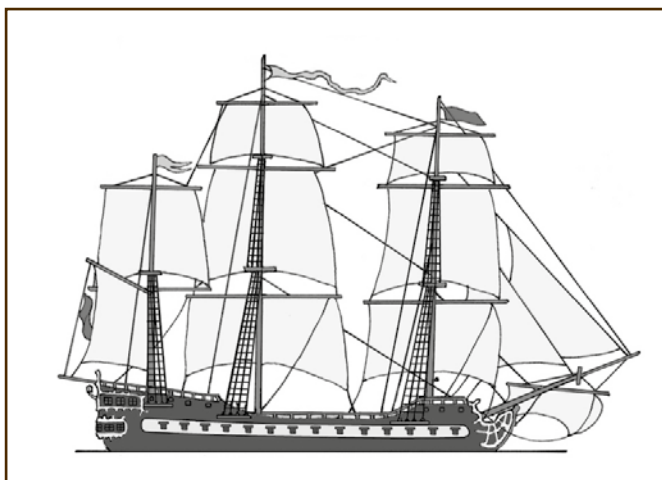


Ce vaisseau de ligne grée trois mâts ; le mât de misaine et le grand mât portent uniquement des voiles carrées : grand-voile ou misaine, huniers, perroquets et cacatois. Son mât d'artimon ne grée qu'une brigantine surmontée d'une flèche. Ils constituent le gros des vaisseaux de ligne de la flotte de Sa Majesté. Ils restent assez maniables et bons marcheurs au large et au grand large tout en portant des pièces d'artillerie conséquentes. Ces navires sont cependant coûteux pour le peu de puissance de feu qu'ils représentent. Ils n'apparaissent que très tardivement, et l'Angleterre tarde à en construire. Au début du XVIIIème siècle, l'Angleterre n'en compte que trois. Certains pirates en font leur navire, mais ils ne peuvent avec un trois-mâts barque espérer rattraper les petits navires de commerce.

- **Fonction.** Flibuste, pirates ou Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées et brigantine (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Frégate
- **Époque.** Piraterie (à partir du milieu de la période) et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 48m
 - Hors tout. 63m
 - Tirant d'eau. 4,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 420 tonneaux

- Utile. 370 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Normales (+0)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 105 milles par jour
 - Près. 3 nœuds
 - Large. 9 nœuds
 - Grand large. 10 nœuds
 - Vent arrière. 6,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 250 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 50 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 6
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 3 sections : 50 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Commerce & défense (65 matelots). *Structure (Mâture 20 PS, Coque 20 PS).* 2x5 pièces de 4 en bordée (VD = +6, recharge = 15 hommes).
 - Course (139 matelots). *Structure (Mâture 25 PS, Coque 25 PS).* 2x10 pièces de 6 et 2x4 pièces de 4 en bordée (VD = +12, recharge = 52 hommes), 2 pièces de 9 en chasse (VD = +5, recharge = 12 hommes) et 2x15 pierriers en bordée (VD = +4, recharge = 15 hommes), dont 8 peuvent tirer en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 12 en fuite (VD = +3, recharge = 12 hommes).
 - Guerre (Vaisseau de rang 6, 162 matelots). *Structure (Mâture 30 PS, Coque 30 PS).* 2x4 pièces de 9 et 2x10 pièces de 6 en bordée (VD = +13, recharge = 64 hommes), 2 pièces de 9 en chasse (VD = +5, recharge = 12 hommes), 2 pièces de 6 et 2 pièces de 9 en fuite (VD = +7, recharge = 20 hommes) et 2x4 canons de muraille en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes).

FRÉGATE TROIS-MÂTS CARRÉ



Ce vaisseau de ligne est identique au trois-mâts barque, à ceci près qu'il porte sur son mât d'artimon une brigantine, un artimon carré, un perroquet de fougue et une perruche de fougue. Le trois-mâts carré est aussi légèrement plus grand que son homologue et possède une puissance de feu supérieure. Les dimensions des trois-mâts deviennent impressionnantes, avec des voiles gigantesques. Jusqu'au début du XVIIIème siècle, ce navire porte le nom de « un pont et demi ». Les Anglais se montrent particulièrement longs à insérer les frégates à un seul pont dans leurs flottes. La Royal Navy compte 24 navires d'un pont et demi au début du XVIIIème siècle.

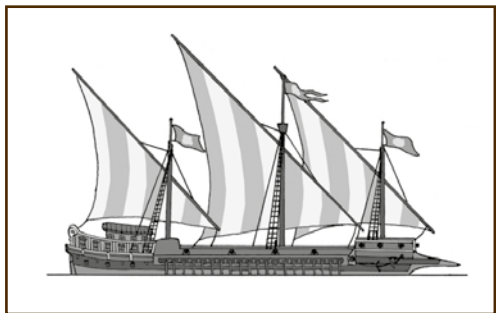
- **Fonction.** Flibuste, pirates ou Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Frégate
- **Époque.** Flibuste (il s'agit alors de navires d'un pont et demi), piraterie (il s'agit alors de navires d'un pont et demi jusqu'en milieu de période pour les Anglais) et Royale.
- **Longueur.**
 - Immergée. 55m
 - Hors tout. 75m
 - Tirant d'eau. 5m



- **Tonnage.**
 - Total. 594 tonneaux
 - Utile. 510 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez difficiles (-1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 105 milles par jour
 - Près. 2,5 nœuds
 - Largue. 9 nœuds
 - Grand largue. 10 nœuds
 - Vent arrière. 7 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 350 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 60 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 6
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 3 sections : 50 soldats
- **Armement.**

- Calibre maximum des canons. Douze livres
- Course (202 matelots). *Structure (Mâture 40, Coque 40)*. 2×20 pièces de 6 en bordée (VD = +13, recharge = 80 hommes), 2 pièces de 9 en chasse (VD = +5, recharge = 12 hommes), 2 pièces de 9 en fuite (VD = +5, recharge = 12 hommes), 2×4 canons de muraille en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes) et 2×12 pierriers en bordée (VD = +3, recharge = 12 hommes), dont 8 peuvent tirer en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 12 en fuite (VD = +3, recharge = 12 hommes).
- Guerre (Vaisseau de rang 5, 240 matelots). *Structure (Mâture 50 PS, Coque 50 PS)*. 2×10 pièces de 12 et 2×10 pièces de 6 en bordée (VD = +15, recharge = 120 hommes), 2 pièces de 12 en chasse (VD = +6, recharge = 16 hommes), 2 pièces de 9 et 2 pièces de 12 en fuite (VD = +9, recharge = 28 hommes) et 2×4 canons de muraille en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes).

GALÉASSE

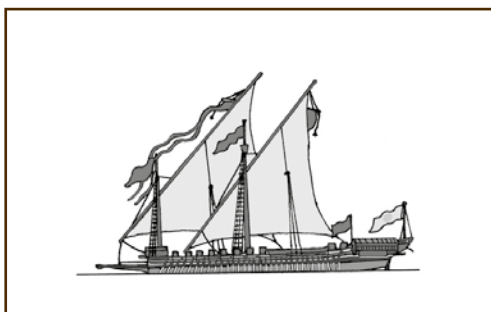


La galéasse, ou galea grossa, est une formidable galère de 80m de longueur. Les rameurs se trouvent dans l'entrepont, alors que les matelots manœuvrent sur le tillac ses trois-mâts à voiles latines. L'artillerie de la galéasse présente une singularité, puisque les plus grosses pièces sont installées sur un bastion circulaire, ce qui permet de tirer dans toutes les directions. La galéasse compte moins d'avirons que la galère royale, mais plus de rameurs manient chacun de ces avirons. La taille de cette galère, son tonnage et le nombre d'hommes qui l'occupent en font l'équivalent du deux-ponts, en plus rapide, mais aussi en moins puissante et encore moins maniable.

- **Fonction.** Royale
- **Type de Grément.** Voiles au tiers (3 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Vaisseau de ligne
- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie (rare)
- **Longueur.**
 - Immérgée. 65m

- Hors tout. 80m
- Tirant d'eau. 8m
- **Tonnage.**
 - Total. 500 tonneaux
 - Utile. 300 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Très difficiles (-3)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 4 nœuds
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 1 nœud
 - Largue. 3,5 nœuds
 - Grand largue. 3,5 nœuds
 - Vent arrière. 2,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 600 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 250 hommes
 - Gardes-marines. 12
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 6 sections : 100 soldats
- **Armement.**
 - Eperon. Dégâts égaux à la Vitesse × 20 de dégâts (VD = +20 au maximum)
 - Calibre maximum des canons. Trente-six livres
 - Guerre (445 matelots). *Structure (Mâture 200 PS, Coque 200 PS)*. 2×8 pièces de 36 en bordée (VD = +17, recharge = 120 hommes) et 5 pièces de 36 en chasse (VD = +15, recharge = 75 hommes).

GALÈRE ROYALE

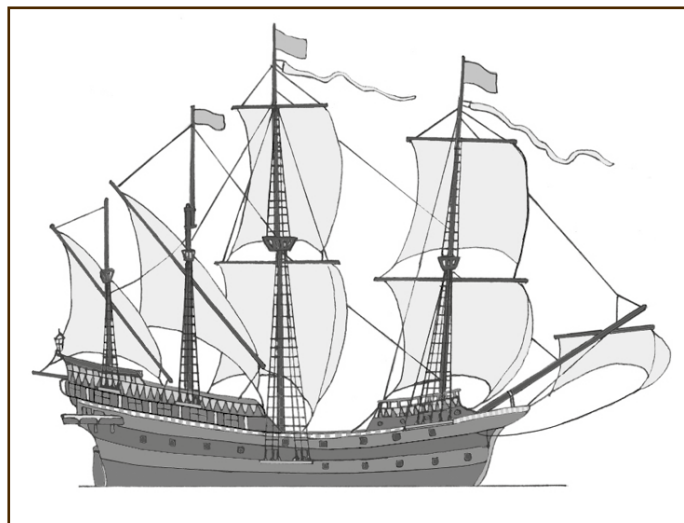


Les galères royales françaises connurent leurs heures de gloire sous Louis XIV, qui leur donna luxe et aisance. Les galères royales, grées de deux mâts à voiles latines, sont propulsées par trente-six avirons sur chaque bord avec quatre à six forçats par banc de nage. Au début du XVIII^{ème} siècle, elles servent surtout à entretenir les traditions de commandement dans les rangs de l'aristocratie ; elles servent moins pour leur puissance navale. La bataille de Lépante en 1570 mit fin à leur suprématie sur mer, pour laisser la place aux galions, puis aux vaisseaux de ligne.

- **Fonction.** Royale
- **Type de Gréement.** Voiles au tiers (2 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Frégate
- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie et Royale (rare)
- **Longueur.**
 - Immergée. 45m
 - Hors tout. 60m
 - Tirant d'eau. 4m

- **Tonnage.**
 - Total. 125 tonneaux
 - Utile. 90 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Difficiles (-2)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 5 nœuds
 - Moyenne. 140 milles par jour
 - Près. 2 nœuds
 - Largue. 4,5 nœuds
 - Grand largue. 4,5 nœuds
 - Vent arrière. 3 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 260 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 150 hommes
 - Gardes-marines. 6
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 3 sections : 50 soldats
- **Armement.**
 - Éperon. Dégâts égaux à la Vitesse $\times 2$ (VD = +11 au maximum)
 - Calibre maximum des canons. Trente-six
 - Guerre (193 matelots). *Structure (Mâture 15 PS, Coque 15 PS).* 1 pièce de 12, plus 1 pièce de 9, plus 1 pièce de 6, plus 3 pièces de 4 en chasse (VD = +9, recharge = 27 hommes), et 2 \times 4 canons de muraille en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes), dont 8 peuvent tirer en fuite (VD = +5, recharge = 16 hommes).

GALION



Les galions, équipés de trois ou quatre mâts portant des voiles carrées, sont d'un tonnage énorme, qui leur permet de transporter jusqu'en Espagne les trésors du Nouveau Monde. Pour protéger leur précieuse cargaison contre les nations ennemies et les impétueux flibustiers, les galions sont toujours armés en guerre. Leurs cales regorgent d'or et d'argent, si bien que, selon la rumeur, ces richesses leur servent de lest. Ils transportent aussi des épices et des soieries passant des Mers du Sud aux Caraïbes par l'isthme de Panama, du tabac, du sucre et du cacao. Ils sont par consé-

quent peu maniables et si mauvais marcheurs au près qu'ils doivent attendre des vents favorables avant de prendre la mer. Ce type de navire disparaît peu à peu pour être remplacé par les vaisseaux de ligne, dédiés au combat naval.

- **Fonction.** Transport lourd
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Vaisseau de ligne
- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie (rares)
- **Longueur.**
 - Immergée. 60m
 - Hors tout. 75m
 - Tirant d'eau. 15m
- **Tonnage.**
 - Total. 1500 tonneaux
 - Utile. 1200 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Très difficiles (-3)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 60 milles par jour
 - Près. 1 nœud
 - Largue. 5 nœuds
 - Grand largue. 6 nœuds
 - Vent arrière. 4 nœuds

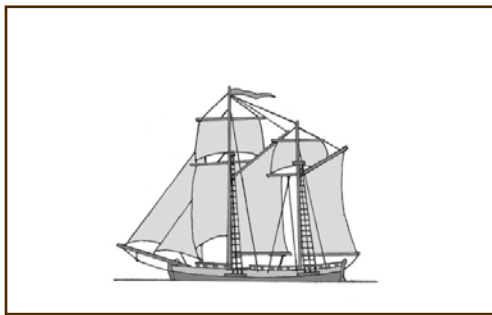
- **Équipage.**

- Maximal. 700 hommes
- Nécessaire pour manœuvrer. 90 hommes
- Gardes-marines (navires de guerre seulement). 6
- Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 3 sections : 50 soldats

- **Armement.**

- Calibre maximum des canons. Quarante-deux livres
- Commerce (130 matelots). *Structure (Mâture 100 PS, Coque 125 PS)*. 2×5 pièces de 12 en bordée (VD = +10, recharge = 40 hommes).
- Protégeant un convoi (364 matelots). *Structure (Mâture 150 PS, Coque 150 PS)*. 2×4 pièces de 36, plus 2×2 pièces de 30, plus 2×6 pièces de 18, plus 2×6 pièces de 9 et 2×3 pièces de 6 en bordée (VD = +19, recharge = 194 hommes), 2 pièces de 36 en chasse (VD = +11, recharge = 30 hommes) et 2 pièces de 36 plus 2 pièces de 18 en fuite (VD = +13, recharge = 50 hommes).
- Guerre (560 matelots). *Structure (Mâture 200 PS, Coque 200 PS)*. 2×6 pièces de 42, plus 2×4 pièces de 30, plus 2×10 pièces de 18, plus 2×12 pièces de 9 et 2×5 pièces de 6 en bordée (VD = +21, recharge = 352 hommes), 2 pièces de 42 en chasse (VD = +12, recharge = 36 hommes) et 2 pièces de 42, plus 2 pièces de 30 et 2 pièces de 18 en fuite (VD = +15, recharge = 82 hommes).

GALIOTE (PETITE GALÈRE)



Cette galère porte un mât à voile latine, parfois deux. Elle est équipée de 26 avirons sur chaque bord, chaque aviron étant manié par quatre forçats. A la fois fine et de peu de tirant d'eau, cette galère va à grande vitesse sous toutes les allures. Elle se révèle cependant extrêmement inconfortable et fatigante pour les rameurs par gros temps ; elle navigue donc alors exclusivement à la voile. Les galiotes sont beaucoup plus nombreuses qu'on ne l'imagine et il n'est pas rare d'en croiser dans les Antilles. Les pirates les fuient comme la peste, mais ne peuvent que subir leur présence quand le vent ne leur permet pas de s'échapper. Le désir de rébellion des forçats joue cependant en leur faveur.

- **Fonction.** Royale

- **Type de Gréement.** Voiles au tiers (1 ou 2 mâts), avirons

- **Catégorie de Taille.** Goëlette

- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie et Royale

- **Longueur.**

- Immergée. 35m

- Hors tout. 45m

- Tirant d'eau. 3m

- **Tonnage.**

- Total. 90 tonneaux

- Utile. 60 tonneaux

- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez difficiles (-1)

- **Vitesse.**

- Avirons. 4 nœuds

- Moyenne. 120 milles par jour

- Près. 1,5 nœud

- Largue. 4 nœuds

- Grand largue. 4 nœuds

- Vent arrière. 2,5 nœuds

- **Équipage.**

- Maximal. 150 hommes

- Nécessaire pour manœuvrer. 60 hommes

- Gardes-marines. 2

- Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement).
1 section : 20 soldats

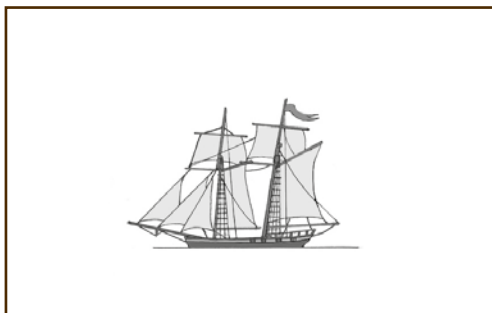
- **Armement.**

- Éperon. Dégâts égaux à la vitesse (VD = +8 au maximum)

- Calibre maximum des canons. Douze livres en chasse

- Guerre (104 matelots). *Structure (Mâture 13 PS, Coque 13 PS)*.
1 pièce de 12 en chasse (VD = +3, recharge = 8 hommes).

GOÉLETTE BALAOU

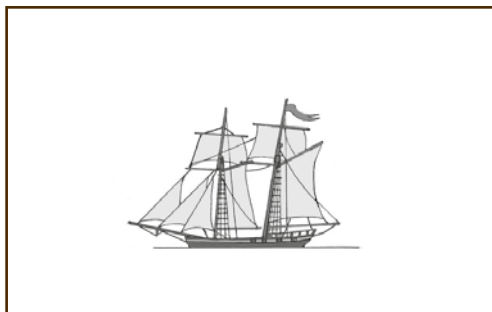


Dans le courant du XVIII^{ème} siècle, les colons d'Amérique mettent au point ce magnifique navire. Gréé comme une goélette à hunier, la goélette « balaou » est construite de bois léger. Sa forme harmonieuse lui confère une vitesse au largue que seuls peuvent égaler les praos d'Orient. La goélette « balaou » est destinée au transport rapide, mais ferait bien sûr un parfait navire pirate, si elle était un rien plus résistante.

- **Fonction.** Transport rapide, pirates
- **Type de Gréement.** Voiles auriques et hunier (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Piraterie (rare et plutôt en fin de période) et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 20m
 - Hors tout. 30m
 - Tirant d'eau. 2,5m

- **Tonnage.**
 - Total. 60 tonneaux
 - Utile. 50 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 135 milles par jour
 - Près. 5,5 nœuds
 - Largue. 13,5 nœuds
 - Grand largue. 12 nœuds
 - Vent arrière. 6,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 50 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 14 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Quatre livres
 - Commerce (14 matelots). *Structure (Mâture 7 PS, Coque 9 PS)*
 - Course (29 matelots). *Structure (Mâture 7 PS, Coque 8 PS)*. 2×4 pièces de 3 en bordée (VD = +3, recharge = 12 hommes) et une pièce de 4 en chasse (VD = -1, recharge = 3 hommes).
 - Guerre (29 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 11 PS)*. 2×4 pièces de 4 en bordée (VD = +5, recharge = 12 hommes) et une pièce de 4 en chasse (VD = -1, recharge = 3 hommes).

GOÉLETTE FRANCHE, DITE AUSSI PILOTE OU PATACHE

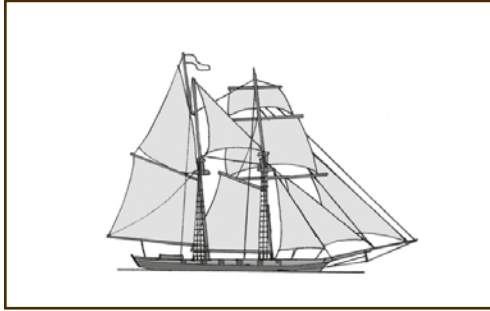


La goélette franche porte deux mâts possédant une légère quète – penchés vers l'arrière. Ces mâts portent des voiles auriques surmontées de flèches par petit temps. Ce gréement léger fait de la goélette franche le navire le plus maniable de sa catégorie. Il est très utilisé par les douanes des ports, surtout espagnols, et porte alors le nom de patache. Les goélettes servent au transport rapide, mais elles sont aussi utilisées comme navires de guerre légers dans les Antilles et le reste des Amériques. La goélette franche fait un bon pirate, peut-être moins cependant que la goélette à hunier.

- **Fonction.** Transport rapide, pirates et Royale
- **Type de Gréement.** Voiles auriques (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Flibuste (fin de la période), piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 36m
 - Hors tout. 57m
 - Tirant d'eau. 3,5m
- **Tonnage.**

- Total. 100 tonneaux
- Utile. 80 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 120 milles par jour
 - Près. 5,5 nœuds
 - Largue. 12 nœuds
 - Grand largue. 10 nœuds
 - Vent arrière. 5,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 60 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 12 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Six livres
 - Commerce & défense (18 matelots). *Structure (Mâture 8 PS, Coque 10 PS)*. 2×2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).
 - Course (36 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 11 PS)*. 2×4 pièces de 4 en bordée (VD = +5, recharge = 12 hommes), une pièce de 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes) et 2×6 pierriers en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 8 en fuite (VD = +2, recharge = 8 hommes).
 - Guerre (40 matelots). *Structure (Mâture 12 PS, Coque 14 PS)*. 2×4 pièces de 4 et 2×3 pièces de 6 en bordée (VD = +8, recharge = 24 hommes), une pièce de 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes).

GOÉLETTE À HUNIER, DITE SCHOONER

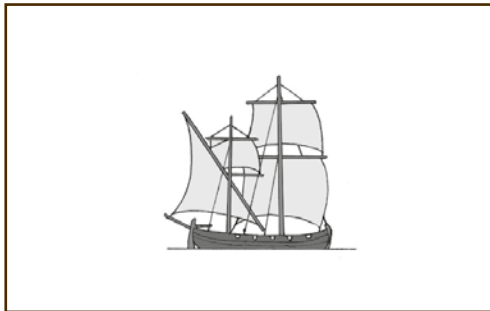


La goélette à hunier porte, en plus du gréement d'une goélette franche, un hunier sur son mât de misaine, qui lui donne de la puissance dans les allures portantes – large et grand large. Elle est bien plus ancienne que la goélette franche, mais reste un navire de transport rapide et de guerre de choix. Les goélettes à hunier servent de frégates dans la marine royale et sont donc souvent construites pour supporter le feu ennemi. Les pirates sont friands de ce navire rapide, maniable, et possédant aussi une importante puissance de feu.

- **Fonction.** Transport rapide, flibuste, pirates et Royale
- **Type de Gréement.** Voiles auriques et hunier (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 30m
 - Hors tout. 50m
 - Tirant d'eau. 3,5m
- **Tonnage.**
 - Total. 125 tonneaux
 - Utile. 100 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)

- **Vitesse.**
 - Moyenne. 120 milles par jour
 - Près. 5 nœuds
 - Large. 12 nœuds
 - Grand large. 10,5 nœuds
 - Vent arrière. 5,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 120 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 19 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 2
 - Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement). 1 section : 20 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Neuf livres
 - Commerce & défense (28 matelots). *Structure (Mâture 10 PS, Coque 12 PS).* 2x3 pièces de 4 en bordée (VD = +3, recharge = 9 hommes).
 - Course (73 matelots). *Structure (Mâture 11 PS, Coque 13 PS).* 2x8 pièces de 6 en bordée (VD = +9, recharge = 32 hommes), une pièce de 9 en chasse (VD = +2, recharge = 6 hommes) et 2x8 pierriers en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 6 peuvent tirer en chasse (VD = +0, recharge = 6 hommes) et 10 en fuite (VD = +3, recharge = 10 hommes).
 - Galiole à bombe (25 matelots). *Structure (Mâture 11 PS, Coque 17 PS).* 2x1 mortiers de 36 en bordée (VD = +11 pour les boulets et +20 pour les bombes (pertes seulement), recharge = 3 hommes).
 - Guerre (75 matelots). *Structure (Mâture 13 PS, Coque 15 PS).* 2x3 pièces de 9 et 2x4 pièces de 6 en bordée (VD = +10, recharge = 34 hommes), une pièce de 9 en chasse (VD = +2, recharge = 6 hommes) et 2x4 canons de muraille en bordée (VD = +2, recharge = 8 hommes) dont 2 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 6 en fuite (VD = +3, recharge = 12 hommes).

HOURQUE

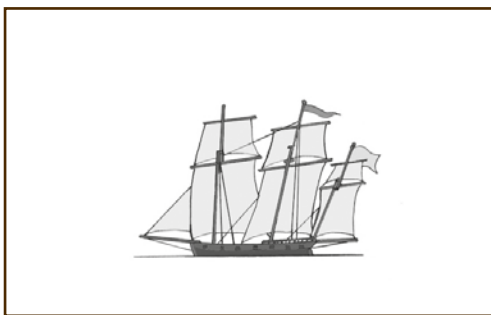


La hourque est un bâtiment de transport de taille moyenne, mais de très grande capacité. Elle grée deux mâts portant l'un une grand-voile carrée et un hunier, l'autre une voile latine au-dessus de laquelle se déploie par petit temps un perroquet de fougue. Les hourques sont des navires d'origine hollandaise à dérives latérales, donc conçus pour naviguer sur les canaux. Elles font d'assez mauvais navires de mer, mais sont utilisées dans les Antilles dès le XVIIème siècle. C'est en prenant une hourque que l'Olonnais s'est rendu célèbre, décapitant un à un tous les membres d'équipage de ce navire, pour indiquer ses intentions aux alcaides de La Havane.

- **Fonction.** Transport
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (2 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Aventuriers, flibuste, piraterie et Royale (peu commun)

- **Longueur.**
 - Immergée. 20m
 - Hors tout. 21m
 - Tirant d'eau. 2m
- **Tonnage.**
 - Total. 60 tonneaux
 - Utile. 50 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Normales (+0)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 70 milles par jour
 - Près. 1,5 nœud
 - Large. 6 nœuds
 - Grand large. 6,5 nœuds
 - Vent arrière. 4,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 30 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 14 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Trois livres
 - Commerce & défense (23 matelots). *Structure (Mâture 10 PS, Coque 9 PS).* 2x3 pièces de 3 en bordée (VD = +2, recharge = 9 hommes).

LOUGRE



Le lougre, très proche du chasse-marée pour son gréement, est équipé de voiles au tiers d'une très grande surface pour sa taille, réparties sur trois mâts possédant chacun une légère quète – ils sont penchés en arrière. Il est bien plus robuste que le chasse-marée et construit pour porter des pièces d'artillerie. Contrairement au chasse-marée, son arrière est plat et non rond et il possède un beaupré. Son tirant d'eau est faible à l'avant, mais il cale beaucoup plus de l'arrière, ce qui exclut son utilisation en rivière. Dans la marine de guerre, le lougre, léger et rapide, sert plus de vaisseau de reconnaissance que de machine de guerre, car il fait pâle figure devant les énormes frégates. Il a cependant du mal à s'imposer face au cotre, plus maniable. Les corsaires apprécient particulièrement ce type de navire, qui apparaît assez tardivement dans les Caraïbes.

- **Fonction.** Pirates et Royale
- **Type de Gréement.** Voiles au tiers (3 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Flibuste (Europe seulement), piraterie (rare dans les Indes) et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 17m
 - Hors tout. 34m
 - Tirant d'eau. 2m
- **Tonnage.**

- Total. 90 tonneaux
- Utile. 75 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
 - **Optionnel.** Manœuvres Faciles (+2) pour les Tests de Gros temps, et les pertes dues à une avarie dans le Gros temps sont divisées par deux.
- **Vitesse.**
 - Avirons. 2 nœuds
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 4 nœuds
 - Largue. 10 nœuds
 - Grand largue. 10 nœuds
 - Vent arrière. 7 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 50 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 10 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Quatre livres
 - Commerce & défense (16 matelots). *Structure (Mâture 8 PS, Coque 8 PS).* 2x1 pierrier en bordée (VD = -7, recharge = 1 homme) dont 2 peuvent tirer en chasse (VD = -4, recharge = 2 hommes) et 2x2 espingoles en bordée (recharge = 2 hommes) dont 4 peuvent tirer en fuite (recharge = 4 hommes).
 - Course (35 matelots). *Structure (Mâture 8 PS, Coque 8 PS).* 2x5 pièces de 3 en bordée (VD = +4, recharge = 15 hommes), 2x4 pierriers en bordée (VD = -1, recharge = 4 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 4 en fuite (VD = -1, recharge = 4 hommes), et un canon de muraille en chasse (VD = -4, recharge = 2 hommes) pouvant tirer en bordée.
 - Guerre (34 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 9 PS).* 2x4 pièces de 4 et 2x3 pièces de 3 en bordée (VD = +7, recharge = 21 hommes), une pièce de 4 en chasse (VD = -1, recharge = 3 hommes).

MARCHAND



Ce navire marchand grée trois mâts portant des voiles carrées : grand-voile ou misaine, huniers, perroquets et cacatois. Son mât d'artimon porte une brigantine, un artimon carré, un perroquet de fougue et une perruche de fougue. Il est construit en pinasse, c'est-à-dire avec une poupe plate et fragile, comparé au cul arrondi de la flûte.

Mis à part sa puissance de feu et sa coque ventrue, rien ne semble le distinguer d'une frégate ou d'un deux-ponts. Les navires marchands sont plus ou moins armés, en fonction de leur cargaison et de la richesse de leur armateur. Un nombre élevé de canons coûte cher à la construction, en tonnage de car-

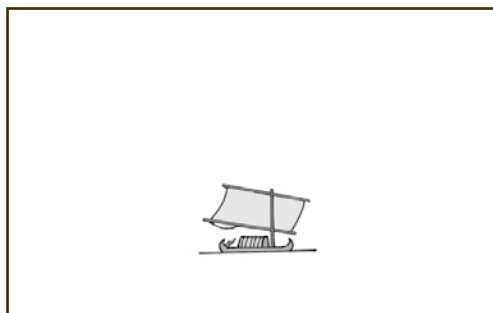
gaison perdu, mais aussi en nombre de marins à payer, aussi seuls les navires portant les cargaisons précieuses sont lourdement armés. Avoir trop de canons ne sert à rien car il ne sera pas possible de les utiliser. En effet, la cargaison entassée entre les canons devrait être jetée à la mer, ce que les capitaines marchands font rarement, le subrécargue – personne embarquée par le possesseur de la cargaison et veillant à la protection de celle-ci – s'y opposant.

- **Fonction.** Transport
- **Type de Gréement.** Voiles carrées et brigantine (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Frégate pour l'armement Commerce et deux ponts pour les navires de la Compagnie des Indes
- **Époque.** Flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 43m
 - Hors tout. 54m
 - Tirant d'eau. 5m
- **Tonnage.**
 - Total. 200 à 800 tonneaux
 - Utile. 170 à 700 tonneaux



- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez difficiles (-1)
- **Vitesse.** Trois vitesses sont données pour le marchand, selon la qualité de sa mâture. La plus grande vitesse correspond au négrier.
 - Moyenne. 75 / 90 / 105 (négrier) milles par jour
 - Près. 1,5 / 2 / 2,5 (négrier) nœuds
 - Largue. 6,5 / 9 / 12 (négrier) nœuds
 - Grand largue. 7,5 / 10 / 13 (négrier) nœuds
 - Vent arrière. 5 / 7 / 9 (négrier) nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 170 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 21 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Douze livres
 - Commerce (37 matelots). *Structure (Mâture 17 PS, Coque 17 PS).* 2×4 pièces de 6 en bordée (VD = +6, recharge = 16 hommes).
 - Négrier (26 matelots). *Structure (Mâture 13 PS, Coque 14 PS).* 2 orgues de 40 tubes sur les hunes et une de 20 tubes sur le mât d'artimon (VD = +17 (pertes seulement), recharge = 8 hommes).
 - Compagnie des Indes Occidentales (97 matelots). *Structure (Mâture 25 PS, Coque 25 PS).* 2×8 pièces de 9, plus 2×4 pièces de 6, plus 2×4 pièces de 3 en bordée (VD = +13, recharge = 76 hommes).
 - Compagnie des Indes Orientales (121 matelots). *Structure (Mâture 30 PS, Coque 30 PS).* 2×8 pièces de 12, plus 2×4 pièces de 9, plus 2×4 pièces de 4 en bordée (VD = +14, recharge = 100 hommes).

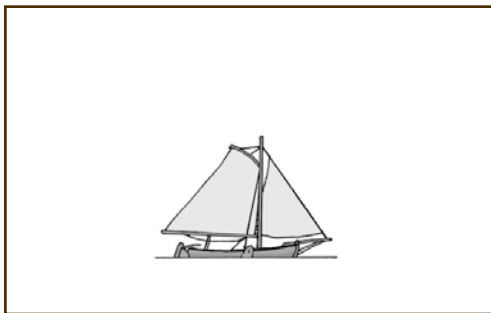
PETIT PRAO OU PIROGUE



La prouge ne porte généralement pas de voile (les pirates y gréent parfois une voile au tiers) et est quelquefois stabilisée par un balancier¹. Le petit prao est une prouge à balancier doté d'un mât court. Ce mât porte une voile carrée, mais soutenue par deux vergues : une sur son bord supérieur et une autre sur son bord inférieur. La voile est parfaitement symétrique, si bien que pour virer de bord, il n'est même pas besoin de la faire passer de l'autre côté du mât. Il suffit d'inverser les rôles de l'amure et de l'écoute pour que le navire parte sur l'autre bord. La coque est bien entendu symétrique, pour permettre ces manœuvres peu orthodoxes. Ses qualités nautiques surprennent bien plus encore que sa construction, car il laisse sur place tous les navires européens. On trouve ces petits praos dans les Mers du Sud (Indonésie). Ils sont très rapides, très légers, mais ne peuvent porter en aucun cas de pièces d'artillerie. On trouve les prouges dans toutes les mers du globe, en particulier dans les Bahamas (utilisées par les Pirates), dans la Mer des Caraïbes (utilisées par les Indiens), sur les côtes d'Afrique et en Indonésie.

- **Fonction.** Prouge de pêche et de guerre, pirates
- **Type de Gréement.** Assimilé à une voile latine (1 mât), avirons
- **Catégorie de Taille.** Chaloupe
- **Époque.** Toutes périodes (Mers du Sud) pour les petits praos ; toutes les périodes pour les prouges.
- **Longueur.**
 - Immergée. 10m
 - Hors tout. 12m (petits praos) et entre 4m et 30m (prouges)
 - Tirant d'eau. 0.5m (petits praos) et entre 20cm et 1m (prouges)
- **Tonnage.**
 - Total. 1 tonneau (petits praos) et entre 1 et 7 tonneaux (prouges)
 - Utile. 1 tonneau (petits praos) et entre 1 et 5 tonneaux (prouges)
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Aviron. 5 nœuds
 - Moyenne. 120 milles par jour
 - Près. 10 nœuds (petit prao seulement)
 - Largue. 18 nœuds (petit prao seulement)
 - Grand largue. 15 nœuds (petit prao seulement)
 - Vent arrière. 8,5 nœuds (petit prao seulement)
- **Équipage.**
 - Maximal. 4 hommes (petit prao), 4 à 30 hommes (prouge)
 - Nécessaire pour manœuvrer. 1 homme
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Pas de canons
 - Petit prao (1 matelot). *Structure (Mâture 1 PS, Coque 1 PS)*
 - Prouge (2 à 40 payageurs). *Structure (Coque 2 PS)*

POON DE HOLLANDE

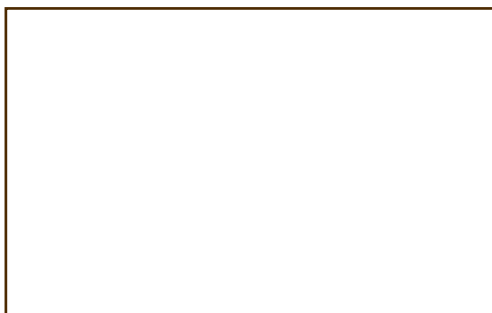


Le gréement du poon, un peu atypique, se rapproche de celui du sloop, avec une corne de grand-voile formant un arc de cercle. Il compense ses qualités nautiques légèrement moins bonnes par un très faible tirant d'eau, qu'il tire de l'usage de ses dérives latérales. Il fait donc un bon navire de transport fluvial.

- **Fonction.** Transport fluvial
- **Type de Gréement.** Voile aurique (1 mât), avirons
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Flibuste (Provinces Unies), piraterie (Europe) et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 18m
 - Hors tout. 25m

- Tirant d'eau. 1,5m ou 3m (dérive baissée)
- **Tonnage.**
 - Total. 70 tonneaux
 - Utile. 60 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 1 nœud
 - Moyenne. 85 milles par jour
 - Près. 3,5 nœuds
 - Largue. 9,5 nœuds
 - Grand largue. 7 nœuds
 - Vent arrière. 4 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 20 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 5 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. 3 livres
 - Commerce & défense (11 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 7 PS).* 2x2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).

PRAO CARAÏBE



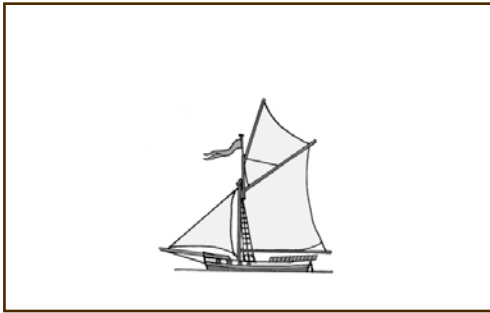
Les Indiens Caraïbes fabriquent des praos de toute taille, mais essentiellement des grands pouvant porter jusqu'à quarante personnes. Ce sont des navires de cabotage, incapables de grandes traversées et très malmenés par la mauvaise mer. Le prao caraïbe est une grande pirogue à balancier doté d'un mât court. Ce mât porte une voile carrée, mais soutenue par deux vergues : une sur son bord supérieur et une autre sur son bord inférieur. La voile n'est pas symétrique comme sur le prao d'Indonésie et un aviron sert de barre.

- **Fonction.** Pirogue de pêche et de guerre
- **Type de Gréement.** Assimilé à une voile latine (1 mât), avirons
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Toutes périodes (Mer des Caraïbes)
- **Longueur.**

- Immergée. 18m
- Hors tout. 22 m
- Tirant d'eau. 1m
- **Tonnage.**
 - Total. 12 tonneaux
 - Utile. 9 tonneaux ; le navire n'est pas du tout ponté et les réserves sont exposées à la pluie et aux embruns.
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Normales (+0)
- **Vitesse.**
 - Avirons. 3 nœuds
 - Moyenne. 80 milles par jour
 - Près. 6 nœuds
 - Largue. 12,5 nœuds
 - Grand largue. 10 nœuds
 - Vent arrière. 5,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 40 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 4 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Pas de canons
 - Prao (4 matelots). *Structure (Mâture 5 PS, Coque 4 PS)*

1 Balancier. Le balancier est une petite coque supplémentaire maintenue à l'écart de la coque principale par des barres transversales.

SLOOP, DIT AUSSI CHELOUP

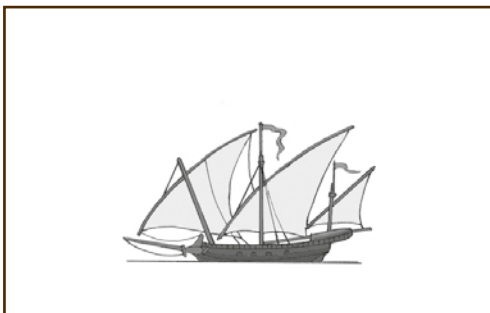


Le sloop est un petit navire au gréement assez semblable au cotre, si ce n'est qu'il ne porte qu'un seul foc sur un bout-dehors moins long que celui du cotre. En plus de sa grande brigantine, le sloop porte une grand-voile carrée et parfois un hunier. Les sloops sont trop petits pour s'aventurer seuls en haute mer. Leur petite taille et leur gréement avant tout aurique leur confèrent une maniabilité excellente. Ils sont par ailleurs très bons marcheurs. La Royale comporte des sloops comme plus petits navires de guerre. C'est aussi ce type de navire qu'affrètent les gouverneurs pour chasser les pirates. Bien évidemment, un tel navire est idéal pour la flibuste comme pour la piraterie.

- **Fonction.** Cabotage, flibuste, pirates et Royale
- **Type de Gréement.** Voile aurique (1 mât)
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Flibuste (fin du XVIIème siècle), piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 15m
 - Hors tout. 27m
 - Tirant d'eau. 2m
- **Tonnage.**

- Total. 15 à 75 tonneaux
- Utile. 12 à 65 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Faciles (+2)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 90 milles par jour
 - Près. 4 nœuds
 - Largue. 10,5 nœuds
 - Grand largue. 7,5 nœuds
 - Vent arrière. 4 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 50 hommes (120 hommes peuvent s'y entasser)
 - Nécessaire pour manœuvrer. 6 hommes
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Quatre livres
 - Commerce & défense (12 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 7 PS).* 2x2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).
 - Course (32 matelots). *Structure (Mâture 10 PS, Coque 8 PS).* 2x3 pièces de 4 et 2x2 pièces de 3 en bordée (VD = +5, recharge = 15 hommes), une pièce de 4 en chasse (VD = -1, recharge = 3 hommes) et 2x4 pierriers en bordée (VD = -1, recharge = 4 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 4 en fuite (VD = -1, recharge = 4 hommes).
 - Guerre (34 matelots). *Structure (Mâture 11 PS, Coque 9 PS).* 2x7 pièces de 4 en bordée (VD = +7, recharge = 21 hommes), une pièce de 4 en chasse (VD = -1, recharge = 3 hommes), et 2x2 pierriers en bordée (VD = -4, recharge = 2 hommes) dont 4 peuvent tirer en fuite (VD = -1, recharge = 4 hommes).

TARTANE



La tartane porte un, deux ou trois mâts. Le grand mât (mât de mestre) grée une grand-voile latine de taille considérable, parfois surmontée d'un hunier carré. Le mât d'artimon (mât de méjane) porte aussi une voile latine, mais de petite dimension. La tartane comprend aussi un bout-dehors de grande taille qui supporte un ou plusieurs focs. Ce navire est apparenté au chebec et faisait office de petit navire de guerre dans la flotte maure. Dans les Indes Occidentales, les tartanes sont avant tout des navires espagnols. Les Espagnols les arment en guerre ou en navires de commerce. Les flibustiers et pirates font parfois leur navire d'une tartane prise aux Espagnols. Le bois dans lequel les mâts et les antennes des tartanes sont sculptés est si rare dans le Nouveau Monde

qu'un pirate naviguant sur un chebec ou une tartane prélèvera tous les espars d'une tartane.

- **Fonction.** Transport, flibuste et marine de guerre espagnole
- **Type de Gréement.** Voiles latines (1, 2 ou 3 mâts), avirons
- **Catégorie de Taille.** Sloop
- **Époque.** Aventuriers (Méditerranée), flibuste (navires espagnols et ottomans), piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 20m
 - Hors tout. 29m
 - Tirant d'eau. 2m
- **Tonnage.**
 - Total. 110 tonneaux
 - Utile. 90 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Assez faciles (+1)
 - **Optionnel.** Manœuvres Faciles (+2). La réduction/augmentation de la voilure est Difficile (-2), tout comme le virement de bord lorsque le navire mude pour éviter par la suite d'aller à bideau.

- **Vitesse.** La vitesse sur la tartane dépend de la force du vent et de la position des antennes par rapport au mât. Lorsque le vent monte, il est nécessaire de prendre un ris. Au-delà, les voiles sont d'abord remplacées par les maraboutins, puis les tréous. Les tréous sont des voiles carrées absolument inadaptées à la tartane, qui se traîne alors lamentablement (la vitesse lorsque le vent est Grand frais ou plus fort est divisée par deux). La configuration la plus habituelle consiste à laisser l'antenne de mestre sur un bord et les antennes de trinquet et de méjane sur l'autre bord.
 - **Optionnel.** Si l'officier de quart décide de muder au moment du virement de bord ou de l'empannage, aucune des voiles n'est à bideau et le navire gagne 1 nœud de vitesse sous toutes ses allures. Si la tartane vire de bord sans muder, toutes les voiles sont à bideau sur le nouveau bord, et le navire perd 1 nœud sous toutes les allures. Si le navire vire de bord en mudant, il garde son avantage de vitesse. Il suffit de muder (Manœuvre de virement de bord) pour revenir à la configuration habituelle.
 - Avirons. 2 nœuds
 - Moyenne. 100 milles par jour
 - Près. 5 nœuds (+ modificateur de voiles à bideau, et division par deux pour les vents Grand frais et plus)
 - Largue. 10 nœuds (+modificateur de voiles à bideau, et division par deux pour les vents Grand frais et plus)
- Grand largue. 8 nœuds (+modificateur de voiles à bideau, et division par deux pour les vents Grand frais et plus)
- Vent arrière. 4,5 nœuds (+modificateur de voiles à bideau, et division par deux pour les vents Grand frais et plus)

Équipage.

- Maximal. 60 hommes
- Nécessaire pour manœuvrer. 8 hommes

Armement.

- Calibre maximum des canons. Six livres
- Commerce & défense (14 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 9 PS).* 2×2 pièces de 3 en bordée (VD = +0, recharge = 6 hommes).
- Course (41 matelots). *Structure (Mâture 9 PS, Coque 9 PS).* 2×2 pièces de 4 et 2×3 pièces de 3 en bordée (VD = +5, recharge = 15 hommes), deux canons de muraille en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) pouvant aussi tirer en bordée, et 2×7 pierriers en bordée (VD = +1, recharge = 7 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = -1, recharge = 4 hommes) et 10 en fuite (VD = +3, recharge = 10 hommes).
- Guerre (32 matelots). *Structure (Mâture 11 PS, Coque 10 PS).* 2×2 pièces de 6 et 2×4 pièces de 4 en bordée (VD = +7, recharge = 20 hommes) et une pièce 6 en chasse (VD = +0, recharge = 4 hommes).

TROIS-MÂTS GOÉLETTE



Le trois-mâts goélette porte des voiles carrées sur son mât de misaine et des brigantines sur les autres. Ce n'est pas un vaisseau de ligne, mais plutôt un navire de commerce ou de pêche en haute mer, en particulier de pêche à la morue sur le banc de Terre Neuve.

- **Fonction.** Pêche hauturière et transport
- **Type de Grément.** Voiles auriques et hunier (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Goélette
- **Époque.** Piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 34m

- Hors tout. 52m
- Tirant d'eau. 5m

Tonnage.

- Total. 250 tonneaux
- Utile. 210 tonneaux

Manœuvrabilité. Manœuvres Normales (+0)

Vitesse.

- Moyenne. 105 milles par jour
- Près. 4 nœuds
- Largue. 10,5 nœuds
- Grand largue. 9,5 nœuds
- Vent arrière. 5 nœuds

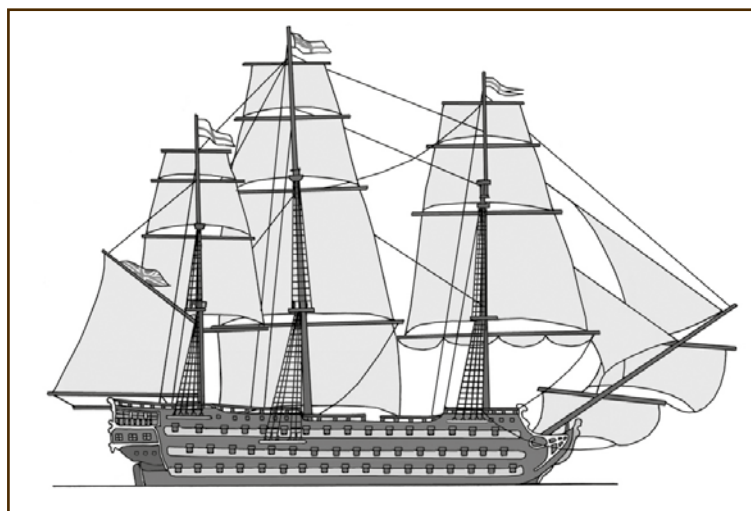
Équipage.

- Maximal. 90 hommes
- Nécessaire pour manœuvrer. 30 hommes

Armement.

- Calibre maximum des canons. Quatre livres
- Commerce & défense (42 matelots). *Structure (Mâture 10 PS, Coque 10 PS).* 2×4 pièces de 3 en bordée (VD = +3, recharge = 12 hommes).
- Course (60 matelots). *Structure (Mâture 13 PS, Coque 13 PS).* 2×10 pièces de 4 en bordée (VD = +9, recharge = 30 hommes).

TROIS-PONTS



Ce navire est le plus imposant que l'on puisse trouver. Sa puissance de feu est telle qu'il détruit d'une seule bordée tout navire plus petit que lui. Seules les deux et trois-ponts ont une chance de traverser son bordé épais. Ce véritable monstre, sur lequel sert près d'un millier de marins, comporte trois ponts, c'est-à-dire trois batteries de canons. La batterie basse, lorsqu'elle se trouve sous le vent, se situe sous l'eau et ne peut donc tirer. Les Anglais en possèdent 36 au début du XVIIIème siècle, au prix de leurs forêts, car pour construire un tel navire, il faut cent hectares de forêt d'arbres centenaires.

- **Fonction.** Royale
- **Type de Gréement.** Voiles carrées (3 mâts)
- **Catégorie de Taille.** Vaisseau de ligne
- **Époque.** Flibuste, piraterie et Royale
- **Longueur.**
 - Immergée. 65m
 - Hors tout. 90m
 - Tirant d'eau. 10m
- **Tonnage.**
 - Total. 1600 tonneaux
 - Utile. 1250 tonneaux
- **Manœuvrabilité.** Manœuvres Très difficiles (-3)
- **Vitesse.**
 - Moyenne. 70 milles par jour
 - Près. 1,5 nœud
 - Largue. 6 nœuds
 - Grand large. 6,5 nœuds
 - Vent arrière. 4,5 nœuds
- **Équipage.**
 - Maximal. 1200 hommes
 - Nécessaire pour manœuvrer. 100 hommes
 - Gardes-marines (navires de guerre seulement). 24

- Soldats d'infanterie de marine (navires de guerre seulement).
12 sections : 200 soldats
- **Armement.**
 - Calibre maximum des canons. Quarante-deux livres
 - Guerre léger (Vaisseau de rang 3, 635 matelots). *Structure (Mature 200 PS, Coque 200 PS).* 2×13 pièces de 36, plus 2×13 pièces de 12, plus 2×12 pièces de 9 et 2×2 pièces de 6 en bordée (VD = +21, recharge = 379 hommes), 2 pièces de 36 et 2 pièces de 24 en chasse (VD = +13, recharge = 54 hommes), 2 pièces de 36, 2 pièces de 24 et 2 pièces de 12 en fuite (VD = +14, recharge = 70 hommes) et 2×8 canons de muraille en bordée (VD = +5, recharge = 16 hommes) dont 4 peuvent tirer en chasse (VD = +2, recharge = 8 hommes) et 10 peuvent tirer en fuite (VD = +6, recharge = 20 hommes).
 - Guerre moyen (Vaisseau de rang 2, 723 matelots). *Structure (Mature 250 PS, Coque 250 PS).* 2×13 pièces de 36, plus 2×13 pièces de 18, plus 2×13 pièces de 9 et 2×6 pièces de 6 en bordée (VD = +22, recharge = 427 hommes), 2 pièces de 36, 2 pièces de 24 et 2 pièces de 12 en chasse (VD = +14, recharge = 70 hommes), 2 pièces de 36, 2 pièces de 24 et 2 pièces de 18 et 2 pièces de 9 en fuite (VD = +15, recharge = 86 hommes) et 2×10 canons de muraille en bordée (VD = +6, recharge = 20 hommes) dont 6 peuvent tirer en chasse (VD = +3, recharge = 12 hommes) et 14 peuvent tirer en fuite (VD = +7, recharge = 28 hommes).
 - Guerre lourd (Vaisseau de rang 1, 934 matelots). *Structure (Mature 300 PS, Coque 300 PS).* 2×14 pièces de 42, plus 2×14 pièces de 24, plus 2×14 pièces de 12 et 2×8 pièces de 6 en bordée (VD = +23, recharge = 564 hommes), 2 pièces de 42, 2 pièces de 30 et 4 pièces de 18 en chasse (VD = +16, recharge = 102 hommes), 2 pièces de 42, 4 pièces de 30 et 4 pièces de 18 en fuite (VD = +17, recharge = 128 hommes) et 2×10 canons de muraille en bordée (VD = +6, recharge = 20 hommes) dont 6 peuvent tirer en chasse (VD = +3, recharge = 12 hommes) et 14 peuvent tirer en fuite (VD = +7, recharge = 28 hommes).



Glossaire

DIRECTION

Allure. Angle que fait le navire par rapport à la direction d'où vient le vent.

Au vent. Côté du navire qui reçoit le premier le vent. Direction d'où vient le vent.

Bâbord. Côté gauche du navire lorsqu'on le regarde de l'arrière vers l'avant.

Bout au vent. Allure d'un navire faisant face au vent.

Cap. Direction suivie par le navire.

Largue. Allure située entre le vent de travers et le vent arrière.

Près. Allure la plus proche du bout au vent.

Sous le vent. Côté du navire qui reçoit le vent en dernier.

Tribord. Côté droit du navire lorsqu'on le regarde de l'arrière vers l'avant.

Vent arrière. Allure suivie par un navire qui va dans la même direction que le vent. Il reçoit donc le vent sur son arrière.

Vent de travers. Allure suivie par un navire allant à 90° de la direction du vent.

PIÈCES DE NAVIRE

Antenne. Espar soutenant le bord supérieur d'une voile latine.

Artimon. Le mât d'artimon est un petit mât situé à l'arrière du navire. Il porte les voiles d'artimon.

Batterie. Groupement de canons de même fonction. Batterie côtière, batterie haute, batterie basse.

Bastingage. Rambarde empêchant les matelots de passer par-dessus bord. Il est trop fin pour protéger seul de la mitraille.

Beaupré. Mât oblique dépassant de l'avant d'un navire. Il porte éventuellement des focs et des civadières. Appelé aussi Bout-dehors.

Bôme (dite aussi Gui). Espar attaché au bord inférieur d'une voile aurique. Elle est attachée au mât et l'écoute permet d'en régler l'orientation par rapport au navire.

Bonnète. Petite voile enverguée prolongeant les plus grandes voiles carrées d'un navire, par petit temps.

Bordage, bordé. Planche de bois. L'ensemble du bordage forme la coque extérieure du navire.

Cacatois. Voile carrée située au-dessus du perroquet.

Cale. Partie du navire située sous la ligne de flottaison. Contient le lest et les réserves.

Canon de bordée. Pièce d'artillerie tirant par le travers du navire : à bâbord ou à tribord.

Carène. Voir « Œuvres vives ».

Chasse. La pièce de chasse est un canon long, de grande portée et tirant vers l'avant du navire.

Civadière. Voile carrée portée par le beaupré et située en dessous de lui.

Corne. Espar soutenant le bord supérieur d'une voile aurique ou au tiers.

Couple. Pièce de bois transversale formant l'ossature du navire (si on fait le parallèle avec le squelette, les couples correspondraient aux côtes de la cage thoracique). Le bordé est cloué dessus à l'extérieur et la varangue à l'intérieur.

Dunette. Pont supplémentaire, mais léger, construit sur l'arrière des grands bâtiments. La dunette est aménagée en chambre et salle de conseil pour le capitaine.

Espar. Longue pièce de bois utilisée sur un navire. Mât, vergue.

Étambot. Pièce de bois verticale située à l'arrière d'un navire et reliée à la quille. Porte le gouvernail.

Étrave. Pièce de bois arrondie qui prolonge la quille et forme l'avant du navire. Elle se trouve sous le beaupré et ouvre la vague.

Flèche. Voile triangulaire surmontant par petit temps les voiles auriques lorsque le mât ne porte pas de voiles carrées.

Foc. Voile triangulaire portée par le beaupré et le mât avant du navire.

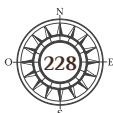
Fuite. Les pièces de fuite sont des canons tirant vers l'arrière du navire.

Grand mât. Plus grand mât du navire dressé au milieu du pont.

Hune. Plate-forme portée par le mât et située entre la voile principale et le hunier pour les gréements à voiles carrées.

Hunier. Voile carrée de grande taille située au-dessus de la voile la plus basse. Le grand hunier est au-dessus de la grand-voile et le petit hunier au-dessus de la misaine.

Misaine. Le mât de misaine est le mât situé le plus à l'avant du navire, à l'exception du beaupré. La misaine est la voile basse portée par le mât de misaine.



Cœuvres vives. Partie de la coque située sous la ligne de flottaison, donc le plus souvent sous l'eau. Elle doit être parfaitement lisse pour glisser sur l'eau.

Perroquet. Voile carrée située au-dessus du hunier. Le petit perroquet est situé au-dessus du petit hunier

Pierrier à piston. Canon long de petit calibre tirant des pierres rondes. Il est monté sur un cardan planté sur le bastingage.

Pont. Plancher d'un navire. Les plus gros navires comportent plusieurs ponts.

Poupe. Arrière d'un navire.

Proue. Avant d'un navire.

Quête. Un mât a de la quête lorsqu'il est penché vers l'arrière.

Quille. Poutre de bois longue comme le navire et portant les couples. Elle est aussi la pièce de bois la plus basse du navire.

Sabord. Volet en bois qui ne s'ouvre que pour laisser sortir la gueule d'un canon. Saborder un navire, c'est ouvrir les bas sabords pour le faire couler.

Sainte-barbe. Pièce contenant la poudre et les bou-tefeux du navire.

Taquais. Pièce de bois servant à attacher aisément les cordages.

Tillac. Pont à ciel ouvert.

Trinquette. Petit foc qui n'est pas amuré (attaché à l'avant sur le beaupré, mais sur le pont du navire).

Vaisseau de ligne. Navire de guerre du roi.

Vergue. Espar soutenant le bord supérieur d'une voile carrée.

CORDAGES

Amure. Manœuvre courante attachée au coin bas d'une voile situé le plus au vent. Le navire change d'amure lorsqu'il vire de bord ou empanne.

Aussière. Manœuvre courante de taille moyenne servant entre autres choses à amarrer un navire à quai. Elle s'appelle alors amarre.

Balancine. Manœuvre courante servant à relever un espar, une corne le plus souvent.

Bras. Manœuvre courante permettant de régler l'orientation d'une corne ou d'une vergue. Il y a sur une voile carrée un bras au vent, et un bras sous le vent.

Cordage. Mot interdit sur un navire, car portant malheur. Utilisez plutôt « manœuvre ».

Drisse. Manœuvre courante servant à hisser une voile ou une vergue.

Écoute. L'écoute est l'équivalent de l'amure, mais elle est attachée au coin inférieur de la voile situé sous le vent.

Étai. Manœuvre dormante servant à maintenir un mât dans sa position en le tirant vers l'avant.

Étoupe. Résidu de cordage goudronné servant à assurer l'étanchéité de la coque, dans les interstices du bois.

Hâlebas. Manœuvre courante servant à tirer un espar vers le bas, une bôme le plus souvent.

Hauban. Manœuvre dormante servant à maintenir un mât dans sa position en le tirant vers le côté et vers l'arrière. Les brins d'un même hauban sont reliés par des cordages horizontaux, les enfléchures, pour former une sorte d'échelle.

Manœuvre dormante. Cordage fixe qui sert à maintenir en place les éléments du gréement.

Manœuvre courante. Cordage mobile servant à régler les voiles.

Marchepied de vergue. Manœuvre dormante tendue horizontalement sous la vergue pour permettre aux gabiers de carguer ou d'envoyer la voile.

Palan. Instrument formé d'un cordage et de deux poulies et servant à démultiplier un effort.

Raban. Cordage court servant à ferler une voile (l'attacher à sa vergue).

INSTRUMENTS ET MESURES

Astrolabe. Instrument ancien inventé par les Arabes pour déterminer la latitude en mesurant la hauteur du soleil à midi par rapport à l'horizon.

Bâton de Jacob. Instrument moins précis que l'astrolabe pour mesurer la latitude.

Brasse. Mesure de distance égale à 1,6 m.

Cabestan. Cylindre vertical dont le mouvement de rotation permet de soulever des lourdes charges et de relever les ancrs.

Dérive. Planche de bois placée verticalement sur chaque bord des navires hollandais pour éviter de trop dériver au près.

Encablure. Mesure de distance égale à 200 m.

Nocturlabe. Instrument de navigation arabe permettant à l'aide d'une carte du ciel de mesurer longitude et latitude grâce à la position des étoiles.

Octant. Instrument de navigation apparu au milieu du XVIII^e siècle permettant de mesurer la latitude avec une bonne précision.

Pavillon. Drapeau permettant à deux navires de communiquer sur un même mode de signalisation. Drapeaux de nationalité.



Tirant d'eau. Profondeur à laquelle la coque d'un navire s'enfonce dans l'eau. Mesuré de la base de la quille à la surface de l'eau.

Tonnage. Mesure de capacité d'un navire. 1 tonneau = 2,8 m³.

Toise. Mesure de longueur d'environ 20 mètres.

MANŒUVRES

Abattre. Un navire abat lorsqu'il tourne de façon à se rapprocher du vent arrière. Laisser arriver.

Abattée. Mouvement incontrôlable du navire qui le ramène vers le vent arrière.

Accoter. Faire chavirer le navire. Du fait du poids de leur toile mouillée, les gros navires sont incapables de revenir à l'horizontale. Si on ne coupe pas promptement leurs mâts, ils coulent par les sabords.

Affaler. Descendre de la mâture jusque sur le pont une voile, une corde, une antenne ou une vergue.

Aller à bideau. Lorsqu'un navire à voile latine avance avec ses voiles qui appuient sur leurs mâts, il « va à bideau ». On dit également que ses voiles « sont à bideau ». Pour éviter cette allure peu efficace, l'équipage peut soit mettre à bideau la moitié des voiles du navire, soit muder lors du virement de bord, ce qui est plus long.

Allure. Direction du navire par rapport au vent. Près, large, grand large et vent arrière.

Arrivé. Un navire est trop arrivé lorsque ses voiles sont trop bordées pour son allure.

Auloffée (le verbe n'est pas utilisé). Mouvement incontrôlable du navire qui le ramène vers le bout au vent.

Brasser. Reprendre les bras de vergue, donc changer l'orientation de la vergue par rapport au navire. On brasse carré pour venir vent arrière et ramener la vergue à la perpendiculaire du navire. On brasse derrière pour se rapprocher du vent.

Border. L'équipage borde les voiles lorsque le navire lofe, en tirant sur l'écoute. Sur les voiles carrées et au tiers, on brasse derrière en avançant l'amure et le bras au vent, afin de remplir les voiles.

Branle-bas. Lorsqu'un combat s'annonce, le second lance le branle-bas de combat. Parmi les nombreuses actions accomplies durant le branle-bas, les hommes de repos remontent les hamacs pliés de tout le monde et les disposent le long du bastingage pour protéger le pont de la mitraille.

Caréner. Nettoyer la carène, c'est-à-dire les œuvres vives du navire. Il est souvent nécessaire de coucher le navire sur une berge, ce qui s'appelle caréner.

Carguer une voile. On cargue une voile carrée en la repliant totalement sur sa vergue.

Commettre. Construire un cordage en tordant ensemble les brins qui le composent.

Empanner. Virer de bord en passant par le vent arrière.

Ferler. Une fois la voile carguée, les gabiers la ferle sur la vergue en enroulant autour d'elle et de la vergue des cordages courts appelés rabans.

Hâler. Tirer.

Grand large. Allure suivie par le navire, lorsque le vent lui vient presque de l'arrière.

Laisser filer son ancre. En couper le câble pour s'en débarrasser lorsqu'on n'a pas le temps de la remonter.

Largue. Allure suivie par le navire lorsque le vent lui vient par le travers et légèrement par l'arrière. On appelle cette allure ainsi car les écoutes y sont larguées : relâchées.

Larguer. Lâcher, donner du mou. Larguer les amarres, larguer les écoutes.

Lofer. Un navire lofe lorsqu'il tourne en se rapprochant du vent.

Louvoyer. Remonter au vent par des bords de près successifs.

Manœuvre. Action de l'équipage visant à modifier la direction suivie ou l'état du gréement.

Mouiller. Jeter l'ancre.

Muder. Lors du virement de bord, faire passer une voile latine de l'autre côté du mât, pour qu'elle prenne une bonne forme sans appuyer sur le mât.

Navigation. Le capitaine fait la navigation en faisant le point pour savoir où il est, et en déterminant la route à suivre pour joindre sa destination.

Prendre un ris. Réduire la quantité de voile en rame-nant et attachant une partie de la voile sur sa vergue.

Près. Allure du navire la plus proche du bout au vent.

Sec de toile (À). Courir vent arrière sans aucune voile lors d'une tempête.

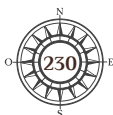
Souquer. Tirer.

Vent arrière. Allure inconfortable et lente que suit un navire lorsque le vent lui vient de l'arrière.

Virer au taquais. Accrocher une manœuvre courante sur un taquais.

Virer de bord. Changer d'amure. Passer du près en recevant le vent sur un bord au près sur l'autre bord.

Virer lof pour lof. Méthode de virement de bord sur les navires à voiles carrées passant par le vent arrière. Le navire effectue presque un tour sur lui-même.



MODE DE VIE

Assemblée (pirates). Réunion de tout l'équipage d'un navire pirate pour prendre des décisions stratégiques lorsque l'urgence ne se fait pas sentir.

Bordée. La bordée bâbord de canon est l'ensemble des canons tirant du côté gauche du navire. L'équipage est lui aussi divisé en deux bordées : l'une effectue les manœuvres pendant que l'autre se repose.

Conseil (pirates). Réunion des membres les plus éminents de l'équipage pour prendre rapidement des décisions importantes. Si aucun accord n'est trouvé, le quartier-maître réunit l'assemblée.

Engagé. Personnes dont la traversée d'Europe vers le Nouveau Monde est payée par la Compagnie des Indes Occidentales. Celle-ci les vend trente pièces de huit pour un service de trois ans aux habitants ou boucaniers des Caraïbes.

Matelot. Les hommes d'équipage sont regroupés deux par deux, chacun étant le « matelot » de l'autre. Les deux matelots partagent le même hamac et sont liés par une solide amitié.

Mouillage. Lieu bien abrité du vent et des vagues où un navire jette l'ancre.

Ordinaire. Repas quotidien.

Plat. Groupe de sept marins mangeant ensemble.

Quart. Tour de garde de quatre ou douze heures durant lequel la bordée de quart effectue les manœuvres.

POSTES

Bosseman. Grade d'officier marinier de manœuvre juste au-dessus du quartier-maître.

Cambusier. Homme chargé de la maintenance des réserves du navire.

Canonier. Commandant des artilleurs sous les ordres du capitaine. Appelé second ou troisième lieutenant sur les navires de guerre.

Capitaine. Seul maître à bord après Dieu sur la plupart des navires et égal de chaque homme d'équipage sur les navires pirates.

Chirurgien. Médecin du bord.

Commis aux vivres. Autre nom des cambusiers.

Contremaître. Officier marinier de manœuvre ou de métier dont le grade est juste inférieur à celui d'un second maître.

Coq. Cuisinier du bord.

Chef de pièce. Artilleur expert chargé de la visée de sa pièce d'artillerie et qui commande à ses servants de pièce.

Gabier. Matelot d'élite de l'équipage, de haute paye, responsable des manœuvres critiques ou périlleuses dans la mâture.

Lieutenant. Membre de l'état-major sous les ordres directs du capitaine et du second.

Maître canonier. Commandant des chefs de pièces et sous les ordres du canonier.

Maître calfat. Artisan chargé de garantir l'étanchéité de la coque.

Maître charpentier. Artisan chargé de l'entretien des pièces de bois du navire.

Maître d'équipage. Commandant des gabiers et simples matelots sous les ordres du second.

Maître voilier. Artisan chargé de l'entretien des voiles et de la mâture du navire.

Gens du munitionnaire. Membres de l'équipage chargés de la gestion des réserves (commis aux vivres, maître-valets, coq, boulanger, boucher).

Moucheur. Tireur d'élite posté dans la mâture et chargé d'abattre les membres du commandement ennemi.

Officier major. Autre nom d'officier. Membre de l'état-major de l'équipage.

Officier marinier. Maître ou aide-maître dans le domaine de la manœuvre et du canonage.

Officier marinier de métier. Maître ou aide-maître dans le domaine de la charpenterie, de la voilerie, du calfatage ou du pilotage.

Pilote. Hydrographe aidant le capitaine à faire la navigation.

Quartier-maître. Plus bas grade d'officier marinier. Sur les navires pirates, il n'y en a qu'un. Il régit la vie sociale à bord et est timonier dans les moments difficiles.

Second, ou capitaine en second. Second maître à bord après le capitaine. Chargé de la manœuvre.

Second maître. Grade juste en dessous de celui de maître, pour les officiers marins de manœuvre, de canonage ou de métier.

Servant de pièce. Homme rechargeant les canons sous les ordres du chef de pièce.

Simple matelot. Homme d'équipage effectuant la manœuvre sur le pont. Il existe plusieurs grades parmi les matelots : basse paye, moyenne paye et haute paye, en fonction de l'ancienneté du marin.

Surnuméraire. Membre de l'équipage non soumis aux quarts : chirurgiens, membres du munitionnaire.

Timonier. Homme de barre, maître de la direction du navire. Il est aux ordres du capitaine et du second et joue aussi le rôle de quartier-maître.

Vigie. Marin à la vue perçante posté sur la hune et repérant la terre, les récifs et les voiles ennemies.



COQUE

VOILURE (Vit/Man) :

Sous-toilé : (-2/+2) (-1/+1) Sur-toilé (GT) : (+1/-2) (+2/-4)

ÉTAT DE LA MATURE

	PS	MOD	MAN	Près	Largue	VITESSE Grand lague	Vent arrière	Par jour
<input type="checkbox"/> OK	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	M/j
<input type="checkbox"/> Léger +0	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	M/j
<input type="checkbox"/> Sérieux -1	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	M/j
<input type="checkbox"/> Grave -2	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	M/j
<input type="checkbox"/> Critique -4	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	M/j
<input type="checkbox"/> Ponton -6	_____	_____	—	0	0	0	0	0 M/j

2-5 : GRAND MÂT

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				a	b

6 : MISAINE

Modif. de Réussite : +1S

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				a	b

1 : ARMITON

Modif. de Réussite : +2S

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				a	b

6 : PROUE

Modif. de Réussite : +1S

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				c	d

1 : POUPE

Modif. de Réussite : +2S

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				e	f

2-5 : ENTREPONT TRIBORD

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				c	d

2-5 : ENTREPONT BÂBORD

PS	L	S	G	Gr	I
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				c	d



COQUE

ÉTAT DE LA LOCALISATION

PS

MALUS DE TIR

BORDÉE

CALIBRE

ARTILLERIE

NOMBRE

DÉGÂTS

PERTES

PORTÉE

Léger	_____	+0	Boulet	}	_____	+	_____	+	_____	300 m
Sérieux	_____	-1	Boulet ramé		_____	+	_____	+	_____	150 m
Grave	_____	-2	Mitraille		_____	0	+	_____	+	_____
Critique	_____	-4	Chasse	_____	_____	+	_____	+	_____	400 m
Ravagé	_____	—	_____	_____	_____	+	_____	+	_____	_____ m

L'ÉQUIPAGE

HOMMES	NOMBRE	VALEUR
Maximum	_____	_____
Valides	_____	_____
Convalescents	_____	_____

COMMANDEMENT

POSTE	NOM	VALEUR
Capitaine	_____	_____
Second	_____	_____
Canonnier	_____	_____
Quartier-maître	_____	_____
Maître d'équipage	_____	_____
Maître canonier	_____	_____

ÉTAT GÉNÉRAL DE L'ÉQUIPAGE

Blessure	Légère (-/D6)	Sérieuse (D6/D10)	Grave (D10/D12)	Critique (D12/D20)
Malus	+0	-1	-2	-4
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



COMPÉTENCES DE GROUPE

	Efficacité	Facilité	Modif. comp. Matelots	Exp.
Manoeuvre (habileté*)	_____	F (_____ + _____ = _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Ruse	_____	F (_____ + _____ = _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Canonnade	_____	F (_____ + _____ = _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Recharge	_____	F (_____ + _____ = _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Combat	_____	F (_____ + _____ = _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Tir	_____	F (_____ + _____ = _____)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>

* pour les terriens

GESTION

		Exp.			Exp.
CAPITAINE	Commerce	___F___ <input type="checkbox"/>	CHIRURGIEN	Chirurgie	___F___ <input type="checkbox"/>
	Navigation	___F___ <input type="checkbox"/>		Médecine	___F___ <input type="checkbox"/>
PILOTE	Cartographie	___F___ <input type="checkbox"/>	QUARTIER-MAÎTRE	Herboristerie	___F___ <input type="checkbox"/>
	Hydrographie	___F___ <input type="checkbox"/>		Empathie	___F___ <input type="checkbox"/>
CALFAT	Géographie	___F___ <input type="checkbox"/>	CAMBUSIER/COQ	Enseignement	___F___ <input type="checkbox"/>
	Calfatage	___F___ <input type="checkbox"/>		Persuasion	___F___ <input type="checkbox"/>
CHARPENTIER	Conn. navires	___F___ <input type="checkbox"/>	GRENADIER	Cuisine	___F___ <input type="checkbox"/>
	Ing. navale	___F___ <input type="checkbox"/>		Intendance	___F___ <input type="checkbox"/>
	Charpenterie	___F___ <input type="checkbox"/>		Grenade	___F___ <input type="checkbox"/>
VOILIER	Conn. navires	___F___ <input type="checkbox"/>	VIGIE	Mousquet	___F___ <input type="checkbox"/>
	Ing. navale	___F___ <input type="checkbox"/>		Mousquet	___F___ <input type="checkbox"/>
	Voilerie	___F___ <input type="checkbox"/>		Vigilance	___F___ <input type="checkbox"/>

MANOEUVRE		Comp.	Valeur		
CAPITAINE	Hydrographie	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
SECOND	Connaissances nautiques	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
MAÎTRE D'ÉQUIPAGE	Pratique nautique	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
QUARTIER-MAÎTRE	Timonerie	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
			/4		
		= _____	= _____		

HABILITÉ (TERRIENS)		Comp.	Valeur		
CHEF	Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
			/4		
		= _____	= _____		

COMBAT/TIR		Comp.	Valeur		
CAPITAINE	} Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
		_____	_____	<input type="checkbox"/>	
SECOND	Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
CANONNIER	Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
			/4		
		= _____	= _____		

ARTILLERIE		Comp.	Valeur		
CAPITAINE	Balistique	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
SECOND	Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
MAÎTRE D'ÉQUIPAGE	Balistique	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
MAÎTRE CANONNIER	Pointage de pièces	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
			/4		
		= _____	= _____		

RECHARGE		Comp.	Valeur		
CANONNIER	Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
MAÎTRE CANONNIER	Recharge de pièces	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
MAÎTRE D'ÉQUIPAGE	Intimidation	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
QUARTIER-MAÎTRE	Connaissances nautiques	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
			/4		
		= _____	= _____		

RUSE		Comp.	Valeur		
CAPITAINE	Meneur d'hommes	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
SECOND	Tactique	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
CANONNIER	Vigilance	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
QUARTIER-MAÎTRE	Duscrétion	_____	_____	<input type="checkbox"/>	
			/4		
		= _____	= _____		



L'ÉQUIPAGE DE RENAUD MAROY

Patrick ABITBOL
Yannis ADMANE
Joly ALEXANDRE
Romain ALEXIS
Tony ALLAIN
Gilles ALMELA
Franck ANDRIEU
Manuel AUBIER
Cottrant AURELIEN
Frédéric AVERSENG
Lionel AYOUN
Johann BAE
Bertrand BAILLY
Sylvain BALAT
Alain BARBATO
Bruno Barcellini
David BARTHELEMY
Jean-sébastien BARTHES
Lionel BAZZO
David BEAU
Sebastien BEAUDET
Dimitri BELARD
Nicolas BERNARD
Eric BERNARD
Arnaud BERTHOUMIEU
Christophe BERTRAND
Benjamin BESSON
Lionel BIAMONTI
Nicolas BILOT
Cédric BLAISE
Julien BLAISE
Jeremy BLANCHARD
Nicolas Blanchier
Hugues BLAZART
Yann BLAZART
Joffrey BLOIS
Jean-Philippe BONNET
Cyril BONY
Mickaël BONY
Philippe BORECEK
Cécile BOSSUT
Sylvain BOUCAULT
Arnaud BOUDET
Isabelle BOUDOURIC
Vincent BOULANGER
Clément BOURGOIN
Jean-Christophe BOUSSON
Jean-françois BOVIER

Charles BRACHON
David BREANT
Alexandre BROD-JEZEQUEL
Jean-Stéphane CABEZA
Edouard CARLETTI
Emanuel CASAGRANDE
Christophe CASTEJON
Olivier CASTEX
Eric CASTILLO
Benjamin CAVALIER
Cédric CHARDON
Slawick CHARLIER
Vladimir CHARRON
Samuel CHENAL
Michel CHEVALIER
Hugo CHEYRON
Xavier CHUNG MINH
Damien CIGNA
Josselin CLEMENT
Yann COLLETTE
Anne COMBA
Philippe CRAHAY
Julien CREPIN
Olivier CUNEY
Francis DA_SILVA_ALVES
Sylvain DABRIOU
Mathieu DARMEDRU
Jérémy DAUFFY
Thibaut DE BALMAIN
Stéphane DELAGE
Guillaume DELARUE
Thibault DELAVALLEE
Pierre DELOCHE
Maxence DELSAUT
Benoît DELVA
Eddy DERICK
Gauthier DESCAMPS
Christian DESMET
Geoffrey DESVAUX
Denis DETRAZ
Philippe DEVILLE
Didier DEYRIS
Nicolas DEYSSON
Colin DIDIER
Mathias DORSAZ
Pierre DOS SANTOS
Maxime DROUOT
Christophe DUBOIS

Alexandre DUPOUEY
Laurent DUQUESNE
Jonathan DUVIC
Guillaume ESCRIVANT
Lionel FAGONE
Nicolas FAURE
Guillaume FAURE-LENORMANT
Cédric Ferrand
Baptiste FERRATON
Anthony FIASCARO
Christophe FISCHER
Annette FORDOXCEL
Guillaume FOUILLET
Matteo FOURCAUT
Alan FRESNEAU
Eric FROMENT
Jeremie FUZEAU
Thomas GACHON
Emilien GARCIA
Noe GASPARINI
Vincent GAUBERT
Jean-Yves GAUCHER
Serge GAUMAIN
Pierre GAVARD-COLENNY
Thibault GENDRON
Emmanuel GHARBI
Olivier GHIERCHE
Mickael GHILARDINI
Denis GIBERT
René-philippe GIMENEZ
David GIRARDEY
Matthieu GIRAULT
Micael GOMES
Franck GOUDARD
Jean-paul GOURDANT
Géraud GOURJON
Christophe GRELAIT
Thomas GREU
Thibaut Guaquièrre
Etienne GUERRY
François GUEUNING
Guillaume GUIMIOT
Damien GUINE
Raphael HAMIMI
Philippe HAMON
Dimitri HARDIQUEST
Patrice HEDE
Gael HENRY

