

REGLES D' ACTIONS DE GROUPE



COMPETENCES ET EXPERIENCE

Niveau de Compétence et Valeur

« Xabi, écoute ! Par le diable, ce damné N'Serengi a réussi à convaincre les esclaves de la plantation. Contourne le fort par le Nord avec tes grenadiers. Au premier coup de feu, escalade la palissade et arrose ces foutus Anglais. Bichon, je compte sur toi pour attaquer par la plate-forme qui donne sur la baie. Je ne veux pas me faire allumer par douze pièces de trente-six à bout portant. Arrange-toi comme tu veux, place un baril de poudre sous les remparts ou mets les artilleurs hors de nuire, démerde-toi, tu as quinze minutes ! »

Pendant ce temps, le géant noir, accompagné par les cinquante noirs de la plantation de l'île de Little Inagua, s'apprête à entrer dans l'arsenal qui fabrique les canons même que le pirate De Vercourt est venu voler. L'arsenal, surplombé par le fort de l'île, est gardé par une vingtaine de gardes. Les esclaves n'ont pu emmener avec eux que des armes de fortune, si bien que N'Serengi redoute une attaque de front. Il escalade la palissade de l'arsenal, passe derrière la sentinelle et l'égorge. Les esclaves, avec le géant noir à leur tête, entrent sans bruit dans l'arsenal et défont sans alerter le fort les soldats de l'arsenal. N'Serengi les aide à sortir une vingtaine de canons et à les pointer vers le fort. Une fois cela fait, N'Serengi indique d'un sifflement strident qu'il est prêt.

Un des pirates de De Vercourt s'avance alors vers le fort, se tenant le ventre et simulant une blessure en hurlant de douleur. Une dizaine de gardes le regardent s'avancer, intrigués. Les hommes de De Vercourt font alors feu et les dix sentinelles s'écroulent, avant que les gardes réalisent ce qui se passe, une vingtaine de grenades volent par-dessus les remparts et explosent dans la cour alors que les soldats de factions sortent pour faire face au danger. Les artilleurs du fort, par prévention, commencent à recharger les canons, mais le baril de poudre posé par Bichon explose, détruisant les pièces de trente-six et volatilissant les artilleurs. Une fois la fumée dissipée, Bichon et ses hommes grimpent sur la plate-forme et s'introduisent dans le fort. Les canons de l'arsenal, dans un fracas assourdissant, détruisent la palissade de bois donnant vers l'arsenal et le bâtiment central du fort par la même occasion. Pour finir, les hommes de De Vercourt et de Xabi escaladent la palissade et sautent sur les soldats, fendant en deux ou décapitant d'un coup de

hache ou de sabre, si bien qu'en quelques minutes, Little Inagua est aux mains des pirates.

Introduction

Sur un navire de grande taille, les combats rassemblent un nombre énorme de combattants. Lors d'un abordage entre deux trois-ponts de la royale, chaque camp comporte près de mille personnes. Il est donc exclu d'extrapoler les règles de combat individuel. D'autres actions fréquentes sur un navire sont entreprises par des centaines de membres d'équipage. Nous vous proposons dans ce livre une méthode souple et rapide pour gérer les actions de groupes dépassant cinq individus et pouvant s'appliquer à un nombre illimité de personnes, sans pour autant alourdir la résolution de ces actions.

Plutôt que de tenir compte des compétences de chaque membre du groupe, ce système d'action de groupe utilise un niveau de compétence pour le groupe pour une action particulière, que viennent modifier les compétences des membres du commandement ainsi que différents modificateurs adaptés à la situation.

Niveau de Compétence des Matelots

Nous entendons ici par matelots les membres de l'équipage qui n'ont pas une fonction de commandement. Les matelots sont les bras qui actionnent les fils de la gigantesque et capricieuse marionnette qu'est un navire. Bien que certains navires fantômes aient, selon les superstitions des marins, la capacité de se diriger eux-mêmes, la plupart des navires ont une fâcheuse tendance à courir naturellement vers la catastrophe.

Pour chacune des actions qu'ils peuvent entreprendre, l'expérience et la qualité des matelots, qu'ils soient simples matelots, gabiers, servants de pièce ou chefs de pièce, est matérialisée par leur **Niveau de Compétence**. Celui-ci s'échelonne entre Débutant et Légendaire, sachant qu'il est impossible pour un équipage d'avoir des matelots possédant

un Niveau de Compétence Légendaire pour un type d'action. L'équipage au grand complet ne peut atteindre ce Niveau de Compétence, qui équivaut à une compétence moyenne de 21 ou plus, que grâce à l'émulation induite par les membres du commandement. Pour quantifier ces Niveaux de Compétence leur est associé dans Pavillon Noir la **Valeur de l'équipage**, elle comprise entre 1 et 10.

Ne comptez pas les personnages joueurs dans les hommes d'équipage pour les compétences de groupe. En effet, ils entreprendront des actions individuelles qui auront un impact important sur le cours des événements.

NIVEAUX DE COMPETENCE DES MATELOTS ET DU COMMANDEMENT			
VAL	NIVEAU DE COMPETENCE	BONUS DE COMMAND	COMPETENCE MOYENNE
1	Débutant	-4	1 – 4
2	Exécrable	-3	5 – 6
3	Mauvais	-2	7 – 8
4	Médiocre	-1	9 – 10
5	Correct	+0	11 – 12
6	Bon	+1	13 – 14
7	Doué	+2	15 – 16
8	Excellent	+3	17 – 18
9	Elite	+4	19 – 20
10	Légendaire	+8	21+

La valeur des matelots pour une action particulière est mesurée entre 1 et 10. Elle correspond à un niveau allant de Débutant à Légendaire. Chaque niveau correspond à une valeur moyenne de compétences individuelles. Cette **compétence moyenne** n'a pas à être calculée pour un large groupe : elle remplace les compétences des membres d'équipage.

Niveaux de Compétence du Commandement

Le commandement n'intervient pas directement sur les Jets de Compétences de

Groupe, mais est néanmoins essentiel pour la cohésion, la motivation et l'efficacité des matelots. Le **Niveau de Compétence du Commandement** donne un modificateur qui améliore ou au contraire handicape le **Niveau de Compétence des Matelots**.

Les membres du Commandement sont, par ordre d'importance, le capitaine, le second, le canonnier, le quartier-maître, le maître d'équipage et le maître canonnier. Leurs rôles ne se limitent pas à donner des ordres sur un navire, mais nous ne nous occupons ici que des différentes actions que peut entreprendre l'équipage.

Le modificateur de Niveau de Compétence donné par le commandement se calcule, pour chaque type d'action, à partir de six compétences de ses membres. Certains membres du commandement n'influent pas sur le modificateur pour une action particulière, mais en général, une de leurs compétences, voire deux pour certains, y contribuent.

Les compétences et les membres du commandement qui interviennent dans le calcul des modificateurs sont donnés dans le tableau « NIVEAUX DE COMPETENCE DU COMMANDEMENT » ci-dessous, qui apparaît aussi sur le recto de la Fiche d'Equipe. Pour chaque type d'action effectuez la somme des compétences des membres du commandement indiquées et notez le total sur la fiche de personnage. Une fois cette opération effectuée, consultez le tableau « CALCUL DES NIVEAUX DU COMMANDEMENT » qui vous donne le **niveau du commandement** et le **bonus de commandement** correspondant à ce total. Reportez sur le recto de la fiche d'équipage le niveau de commandement et le verso le bonus de commandement.

MANŒUVRES		Niv :
CAPITAINE	Hydrographie	
	Conn. Nautiques	
SECOND	Conn. Nautiques	
	Manœuvres	
QUART MAITRE	Timonerie	
MAITRE D'EQ	Manœuvres	
TOTAL		

DISCRETION		Niv :
CAPITAINE	Commandement	
SECOND	Commandement	
QUART MAITRE	Discretion	
CANONNIER	Commandement	
MAITRE D'EQ	Discretion	
MAITRE CAN.	Discretion	
TOTAL		

PAVILLON NOIR

COMBAT		Niv :
CAPITAINE	Commandement	
	Combat	
SECOND	Commandement	
CANONNIER	Commandement	
MAITRE D'EQ	Combat	
MAITRE CAN	Combat	
TOTAL		

POINTAGE DE PIÈCES		Niv :
CAPITAINE	Balistique	
SECOND	Commandement	
QUART MAITRE	Timonerie	
CANONNIER	Balistique	
MAITRE D'EQ	Intimidation	
MAITRE CAN	Pointage de Pièces	
TOTAL		

RECHARGE DE PIÈCES		Niv :
CAPITAINE	Conn. Nautiques	
SECOND	Conn. Nautiques	
QUART MAITRE	Conn. Nautiques	
CANONNIER	Commandement	
	Recharge de Pièces	
MAITRE CAN	Recharge de Pièces	
TOTAL		

CALCUL DES NIVEAUX DU COMMANDEMENT										
SOMME DES VAL. INDIV.	6-27	28-39	40-51	52-63	64-75	76-87	88-99	100-111	112-120	121+
NIVEAU COMMANDEMENT	Début.	Exocr.	Mauvais	Médioc.	Correct	Bon	Doué	Excell.	Elite	Légendaire
VALEUR COMMANDEMENT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BONUS DE COMMANDEMENT	-4	-3	-2	-1	+0	+1	+2	+3	+4	+8

Pour chaque action : Manœuvres, Pointage de Pièces, Recharge de Pièces, Combat au Corps à Corps et au Mousquet, Discrétion, **le Niveau de l'Equipe est égal à la somme du Niveau des Matelots et du bonus de Commandement.**

Niveau Equipe = Niveau Matelots + Bonus de Commandement

Compétences des Membres de l'Equipe

Certains membres de l'Equipe jouent des rôles essentiels sur le navire sans participer aux manœuvres. Par exemple, la vigie est à l'affût des voiles à l'horizon, tandis que les trois maîtres assurent l'entretien et la réparation du navire.

Ces membres d'équipage peuvent être des joueurs, mais ceux-ci ne peuvent être à tous les postes la fois. Les compétences importantes des membres essentiels de l'équipage doivent être inscrites sur le verso de la fiche d'équipage. Si un poste est vacant, la compétence à inscrire est nulle, et le navire

sera handicapé. Il n'est pas rare par exemple qu'un équipage ne compte pas de médecin. Tous les hommes blessés - qu'un chirurgien aurait pu sauver - meurent alors inmanquablement des suites de leurs blessures.

Voici la liste des membres de l'équipage dont les compétences individuelles sont importantes :

- ♦ Cambusier : Maintenance.
- ♦ Capitaine : Finances, Navigation.
- ♦ Chirurgien : Chirurgie, Pathologie, Premiers Soins.
- ♦ Coq : Cuisine.
- ♦ Ingénieur Nautique, qui peut être le Maître Charpentier : Ingénierie Nautique.
- ♦ Maître Calfat : Calfatage.
- ♦ Maître Charpentier : Menuiserie.
- ♦ Maître Voilier : Voilerie.
- ♦ Pilote : Hydrographie, Géographie, Cartographie.
- ♦ Quartier Maître : Enseignement, Persuasion.
- ♦ Vigie : Mousquet, Vigilance.

PAVILLON NOIR

- ◆ Les 2 Moucheurs, dont la vigie : Mousquet.
- ◆ Grenadier : Grenade.

N'inscrivez ici que les compétences et le nom des personnes aux postes correspondant aux compétences inscrites. N'inscrivez pas les Degrés d'Apprentissage de ces compétences, que vous n'avez pas besoin de connaître. Si

une de ces personnes est un personnage joueur, vous pouvez inscrire si vous le désirez sa compétence, mais alors n'oubliez pas de la remettre à jour si le joueur en question la fait évoluer par l'expérience.

QUELQUES EXEMPLES DE NIVEAUX DE COMPETENCE DE GROUPE						
GROUPE \ ACTION	MANŒUVRE	POINTAGE DE PIECES	RECHARGE DE PIECES	COMBAT		DISCRETION
				MELEE	TIR	
Boucaniers	Mauvais	Exécration	Exécration	Bon	Elite	Excellent
Cadets	Débutant	Exécration	Exécration	Doué	Correct	Bon
Flibustiers : Mauvais	Médiocre	Mauvais	Mauvais	Médiocre	Bon	Médiocre
Flibustiers	Correct	Bon	Correct	Bon	Excellent	Bon
Flibustiers : Elite	Doué	Excellent	Bon	Excellent	Légendaire	Elite
Garnison de Fort	Débutant	Correct+2	Bon	Mauvais	Correct	Exécration
Garnison de Fort : Elite	Mauvais	Doué+2	Elite	Correct	Excellent	Correct
Hommes de Mains	Débutant	Débutant	Débutant	Bon	Exécration	Bon
Indiens Pacifiques à Terrain découvert	Bon	Débutant	Débutant	Mauvais	Médiocre	Bon
Indiens Pacifiques en Forêt	Débutant	Débutant	Débutant	Bon	Bon	Excellent
Indiens de Tribu Guerrière à Terrain Découvert	Doué	Débutant	Débutant	Correct	Correct	Doué
Indiens de Tribu Guerrière en Forêt	Débutant	Débutant	Débutant	Doué	Excellent	Elite
Marchand : Mauvais	Mauvais	Débutant	Débutant	Débutant	Débutant	Exécration
Marchand	Correct	Mauvais	Exécration	Mauvais	Débutant	Médiocre
Marchand : Excellent	Doué	Médiocre	Mauvais	Correct	Médiocre	Correct
Milice	Débutant	Mauvais	Exécration	Médiocre	Mauvais	Médiocre
Mousquetaires	Débutant	Mauvais	Mauvais	Bon	Doué	Médiocre
Mousquetaires du Cardinal	Débutant	Bon	Correct	Excellent	Elite	Bon
Pirate : Mauvais	Médiocre	Exécration	Débutant	Médiocre	Exécration	Exécration
Pirate	Bon	Bon	Correct	Bon	Exécration	Exécration
Pirate : Excellent	Excellent	Elite	Doué	Excellent	Médiocre	Doué
Pirate : Elite	Légendaire	Elite	Excellent	Légendaire	Bon	Elite
Régiment d'Artillerie	Doué	Doué	Doué	Médiocre	Mauvais	Exécration
Régiment de Cavalerie	Débutant	Médiocre	Mauvais	Doué+1	Exécration	Médiocre
Royale : Mauvais	Mauvais	Mauvais	Exécration	2	Mauvais	Débutant
Royale	Correct	Correct	Bon	Correct	Bon	Mauvais
Royale : Elite	Elite	Légendaire	Doué	Bon	Excellent	Correct

Recrutement des Membres Essentiels de l'Equipe

Nos pirates pourront recruter dans les ports ou sur leurs navires de prise des hommes d'équipage pour compenser leurs pertes. Ceux-ci se découpent en trois catégories : Les membres du commandement, les membres essentiels de l'équipage et les matelots.

Membres du Commandement ou Membres Essentiels de l'Equipe

Pour recruter dans un port ou sur une prise un membre essentiel de l'équipage parmi la liste

donnée ci-dessus, ou bien un membre du commandement, vous devez vous trouver dans un lieu adéquat. Une fois la personne trouvée, effectuez un **jet d'Empathie** pour déterminer chacune de ses compétences essentielles. Vous bénéficiez naturellement de votre **Niveau de Gloire comme bonus à la compétence et de votre Niveau de Notoriété comme bonus à la Réussite**. Consultez ensuite la table suivante.

COMPETENCE D'UN HOMME D'EQUIPAGE RECRUTE	
REUSSITE DU JET D'EMPATHIE	COMPETENCE
Echec Critique	3
Echec	Pas de recrue.
1-5	12
6-10	14
11-15	15
16-20	16
21+	18

Matelots

Pour recruter des matelots, ce qui regroupe les simples matelots, les gabiers, les servants de pièces et les chefs de pièces, nos pirates devront se trouver tout d'abord en rencontrer soit dans un port, soit sur un navire de prise.

- Recruter dans un Port :

Dans un port, le nombre de recrues potentielles, pour peu que les recruteurs fasse un certain tri, varie selon la taille du port et l'affluence des aventuriers : flibustiers ou pirates selon l'époque.

A vous de choisir le nombre d'hommes disponibles avant d'effectuer les jets de recrutement, en fonction des circonstances, comme par exemple le passage récent d'un autre aventurier ou la concurrence avec un aventurier plus célèbre. Le recrutement nécessitera alors en plus des jets de recrutement des discours épiques.

Flibustiers

On trouve très peu de flibustiers en dehors de La Tortue et la Jamaïque.

- ♦ La Tortue ou Jamaïque : entre 50 et 1000 hommes.
- ♦ Port Anglais ou Français : entre 0 et 30 hommes.
- ♦ Port Espagnol : entre 0 et 5 hommes.
- ♦ Autres : entre 0 et 10 hommes.

Pirates

- ♦ Providence ou Jamaïque : entre 50 et 500 hommes.
- ♦ Grand Port : entre 5 et 50 hommes
- ♦ Petit port : 5 et 20 hommes
- ♦ Autres : 0 et 20 hommes

Système

Vous avez droit à un unique jet de recrutement pour chaque compétence de groupe. Recruter pour la compétence Manœuvre revient à

trouver des gabiers et simples matelots agiles, Recharge revient à sélectionner des servants de pièce forts et disciplinés, Pointage des chefs de pièce expérimenté, etc. Voici les jets à effectuer pour chaque compétence de groupe. Pour chacun d'entre eux deux compétences sont nécessaires : Empathie et la compétence la plus appropriée. Ces deux compétences bénéficient des avantages dus à la Gloire et à la Notoriété des recruteurs.

- ♦ Manœuvres : Manœuvres **et** Empathie.
- ♦ Pointage de Pièces : Pointage de Pièces **et** Empathie.
- ♦ Recharge de Pièces : Recharge de Pièces **et** Empathie.
- ♦ Corps à Corps : Compétence d'Arme Blanche **et** Empathie.
- ♦ Tirs de Mousqueterie : Mousquet **et** Empathie.
- ♦ Discrétion : Discrétion **et** Empathie.

Consultez les tables suivantes : « Recrutement d'un Equipage Flibustier » ou « Recrutement d'un Equipage Pirate » en fonction de la période historique et lisez la compétence de groupe obtenue selon la Réussite de votre jet de recrutement. Selon l'endroit où s'effectue le recrutement, cette compétence de groupe peut être modifiée comme l'indique la table.

Une fois les jets de recrutement effectués pour chacune des compétences de groupe, vous avez un groupe de recrues toutes fraîches que vous pouvez incorporer à votre équipage actuel. Voyez « Mélangez deux Groupes » dans le « Combat de groupe » pour mélanger deux groupes aux compétences différentes.

- Recruter sur un Navire de Prise (Pirates Seulement) :

Sur un navire de prise, les pirates n'ont pas le choix de leurs recrues, elles ont toutes pour chacune des six actions les mêmes niveaux de compétence que l'équipage de la prise. Par contre, un éloquent discours du quartier maître est susceptible de leur fournir de nombreuses recrues, qui n'adopteront pas le métier de pirates sinon.

Le quartier maître effectue donc un jet de Persuasion, modifié par son niveau de gloire et de notoriété, ainsi que par les conditions de vie sur le navire en question avant la prise. Réussite*2% des matelots du navire de prise rejoignent les pirates

PRISE : PERSUASION DU QUARTIER MAITRE
Pourcentage de l'Équipage Recruté =
Réussite*2 %

RECRUTEMENT D'UN EQUIPAGE DE FLIBUSTIER A LA TORTUE OU A LA JAMAÏQUE						
PASSAGE FREQUENT D'AVENTURIERS : Niv -1			AUTRE LIEU : Niv -2		TROU DU CUL DU MONDE : Niv -3	
REUSSITE JET DE RECRUTEMENT	MANŒUVRE	POINTAGE DE PIECE	RECHARGE DE PIECE	COMBAT		DISCRETION
				MELEE	TIR	
Echec	Mauvais	Mauvais	Mauvais	Médiocre	Correct	Mauvais
1-5	Médiocre	Correct	Médiocre	Correct	Bon	Correct
6-10	Correct	Bon	Correct	Bon	Doué	Bon
11-15	Bon	Doué	Correct	Bon	Excellent	Doué
16+	Doué	Excellent	Bon	Doué	Elite	Excellent

RECRUTEMENT D'UN EQUIPAGE DE PIRATE A L'ÎLE DE PROVIDENCE OU A LA JAMAÏQUE						
PASSAGE FREQUENT D'AVENTURIERS : Niv -1			AUTRE LIEU : Niv -2		TROU DU CUL DU MONDE : Niv -3	
REUSSITE JET DE RECRUTEMENT	MANŒUVRE	POINTAGE DE PIECE	RECHARGE DE PIECE	COMBAT		DISCRETION
				MELEE	TIR	
Echec	Mauvais	Exécrable	Exécrable	Mauvais	Débutant	Exécrable
1-5	Correct	Médiocre	Mauvais	Correct	Exécrable	Mauvais
6-10	Bon	Bon	Correct	Bon	Exécrable	Médiocre
11-15	Doué	Excellent	Bon	Doué	Mauvais	Doué
16+	Elite	Excellent	Doué	Elite	Correct	Excellent

Jets de Compétence de Groupe

Les Compétences de Groupe vont de Débutant à Légendaire et s'échelonnent sur dix niveaux. Un Jet de Compétence de Groupe est rarement entièrement raté, car quelques participants au moins ont fait correctement leur travail. Le résultat du Jet de Compétence est une Réussite, qui correspond à un Niveau de Compétence, soit légèrement plus grand, soit légèrement plus petit que la compétence du groupe. Un autre Niveau est rajouté pour les Réussites, « Echec », qui est pire encore que la Réussite « Débutant ».

Acteur du Jet de Compétence de Groupe

Les Jets de Compétences de Groupe de l'équipage des joueurs et les Jets de Compétences d'un membre de cet Equipage – tant qu'il est du côté des joueurs – sont effectués par les joueurs eux-mêmes. Ils effectuent les Jets chacun leur tour, dans le sens des aiguilles d'une montre et commençant par le plus gradé dans l'équipage pour le premier jet de la partie – ou un autre, ça n'a aucune importance

Jet de Compétence de Groupe

- Dé de Groupe (dG) :
 Pour effectuer un jet de compétence de groupe, lancez le dé à six faces adéquat, appelé « dé de groupe, ou dG ». Sur les faces de ce dé sont indiquées les valeurs -3R, -2, -1, +0, +1, +2R. Si vous ne disposez pas de ce dé, lancez un dé à six faces et retrancher 4 du résultat.

Dé de Groupe (dG) = 1d6-4.

- Jet de Groupe Sans Opposition (JGSO) :
 Pour effectuer un Jet de Compétence de Groupe Sans Opposition (JGSO), l'Acteur du Jet de Groupe lance le dé de Groupe. La Réussite du Jet est égale au Niveau de la Compétence de Groupe utilisée, modifiée par la valeur indiquée par le dG.

Réussite = Niveau de Compétence + dG

Si le dG indique les valeurs +2R ou -3R, alors l'acteur doit le relancer. Deux cas peuvent se présenter, selon la première valeur du dG :

PAVILLON NOIR

- ♦ Le dG indique **+2R**. Le résultat du dG relancé ne modifie la Réussite précédemment obtenue que s'il est **positif**. L'acteur doit relancer les dés tant qu'il obtient un +2R.
- ♦ Le dG indique **-3R**. Le résultat du dG relancé ne modifie la Réussite précédemment obtenue que s'il est **négatif**. L'acteur doit relancer les dés tant qu'il obtient un -3R.

La Réussite obtenue sur un Jet de Compétence de Groupe est donnée en terme de Niveau de Compétence : Exécrable, Doué, Légendaire, etc.

• Jet de Groupe Avec Opposition

(JGAO) :

Pour effectuer un Jet de Compétence de Groupe Avec Opposition, les deux groupes adversaires effectuent un Jet de Compétence de Groupe Sans Opposition. **Chacun des deux adversaires obtient une Réussite pour le JGAO égale à la Réussite de son JGSO,**

moins la Réussite de JGSO obtenue par son Adversaire. Ainsi, si un groupe obtient comme Réussite du JGAO +R, son adversaire obtient -R. **Celui qui obtient la Réussite positive a réussi son jet, alors que son adversaire l'a échoué.**

Certains Jets de Compétence utilisent les Réussites obtenues, comme par exemple le Combat de Groupe, alors que pour d'autres, seul compte de savoir qui a réussi le Jet et qui l'a échoué, comme l'Abordage.

JET DE GROUPE OPPOSANT A ET B
Réussite de A =
Réussite de JGSO A - Réussite JGSO de B.

• Table des Effets :

Voici, en fonction de la Réussite, les effets des Jets de Compétence de Groupe Sans opposition.

ACTIONS DE GROUPE SUR UN NAVIRE											
ACTION \ REUSSITE	ECHEC	DEBUTANT	EXEGR.	MAUVAIS	MEDIOCRE	MOYEN	BON	DOUE	EXCELL.	ELITE	LEGEND
RECHARGE DE PIECES	7 Tours	6 Tours	5 Tours	5 Tours	4 Tours	4 Tours	4 Tours	3 Tours	3 Tours	2 Tours	1 Tour
MANOEUVRE											
GROS TEMPS	Avarie Majeure	Avarie Sérieuse	Avarie Sérieuse	Avarie Mineure	Avarie Mineure	-	-	-	-	-	Vitesse *2
MOUILLAGE	Sancit	Ancre Accrochée	Dérage Dans Vlh	Dérage	Bon à 100m près	Bon à 50m près	Bon à 10m près	Parfait	Parfait	Parfait	Parfait
REGLAGE DES VOILES	Abattée	Vitesse -3	Vitesse -2	Vitesse -1	Vitesse -1	Vitesse	Vitesse +1	Vitesse +1	Vitesse +1	Vitesse +2	Vitesse +3
VIREMENT DE BORD	Avarie Légère	A refaire.	5 Tours 5 Cases	4 Tours 4 Cases	4 Tours 4 Cases	3 Tours 3 Cases	2 Tours 2 Cases	1 Tour 1 Case	Instant. 1 Case	Instant. 0 Cases	Instant. 0 Cases

• Table de Dégâts et Pertes Humaines : *Cases de la Table*

Chaque case de la table des pertes Humaines et dégâts contient deux chiffres séparés d'un barre.

- ♦ Le premier représente les pertes infligées au Corps à Corps ou par un Tir de Mousqueterie.
- ♦ Le second représente les dégâts et pertes infligées par un tir d'artillerie.

VALEURS DE LA TABLE
 CORPS A CORPS ET MOUSQUETERIE / ARTILLERIE.

Colonnes de la Table : Réussite

Les colonnes de la Table des Dégâts et Pertes représentent la Réussite du jet avec opposition ou sans opposition de Pointage de Pièce,

Combat au Corps à Corps et Tirs de Mousqueterie.

- ♦ Jet de Groupe Sans opposition : Lisez les effets à la colonne correspondant à la Réussite, qui va de « Echec » à « Légendaire »
- ♦ Jet de Groupe Avec opposition : Lisez les effets à la colonne correspondant à la Réussite du jet avec opposition, qui va de -6 à +6. Au delà de +6, les pertes et dégâts sont les mêmes que pour +6. De même au dessous de -6.

Lignes de la Table : Force de Frappe

La Force de Frappe (FF) est soit un nombre d'hommes, soit des dégâts maximum d'une batterie d'artillerie.

PAVILLON NOIR

- ♦ La Force de Frappe (FF) est entre 12 et 100. Vous pouvez lire directement les Dégâts ou Pertes à la ligne correspondant à votre force de frappe. Si vous êtes entre deux lignes de la table prenez la ligne d'en dessous – FF juste supérieure.
- ♦ La Force de Frappe (FF) est supérieure à 100. Vous pouvez toujours utiliser la table en divisant la FF par 10 (ou 100) et en multipliant les dégâts ou pertes obtenus par 10 (ou 100).
- ♦ La FF est inférieure à 12, effectuez l'opération inverse. Vous êtes maintenant capable de gérer les Forces de Frappes illimitées.

DEGATS ET PERTES HUMAINES DES COMBATS / ARTILLERIE											
Différence de Niveaux	-6	-4	-3	-2	-1	+0	+1	+2	+3	+4	+6
Réussite	Echec	Débutant	Exécrable	Mauvais	Médiocre	Moyen	Bon	Doué	Excellent	Elite	Légende
12	0 / 0	1 / 1	1 / 2	1 / 4	2 / 5	2 / 6	3 / 8	4 / 10	5 / 12	5 / 12	12 / 24
14	0 / 0	1 / 1	1 / 3	1 / 4	2 / 6	2 / 7	4 / 10	4 / 11	6 / 14	6 / 14	14 / 28
16	0 / 0	1 / 2	2 / 3	2 / 5	2 / 6	2 / 8	4 / 11	5 / 13	6 / 16	7 / 16	16 / 32
18	0 / 0	1 / 2	2 / 4	2 / 5	3 / 7	3 / 9	5 / 13	5 / 14	7 / 18	8 / 18	18 / 36
20	0 / 0	1 / 2	2 / 4	2 / 6	3 / 8	3 / 10	5 / 14	6 / 16	8 / 20	9 / 20	20 / 40
25	0 / 0	1 / 3	3 / 5	3 / 8	4 / 10	4 / 13	6 / 18	8 / 20	10 / 25	12 / 25	25 / 50
30	0 / 0	2 / 3	3 / 6	3 / 9	5 / 12	5 / 15	8 / 21	9 / 24	12 / 30	14 / 30	30 / 60
35	0 / 0	2 / 4	4 / 7	4 / 11	6 / 14	6 / 18	9 / 25	11 / 28	14 / 35	16 / 35	35 / 70
40	0 / 0	2 / 4	4 / 8	4 / 12	6 / 16	6 / 20	10 / 28	12 / 32	16 / 40	18 / 40	40 / 80
45	0 / 0	3 / 5	5 / 9	5 / 14	7 / 18	7 / 23	12 / 32	14 / 36	18 / 45	21 / 45	45 / 90
50	0 / 0	3 / 5	5 / 10	5 / 15	8 / 20	8 / 25	13 / 35	15 / 40	20 / 50	23 / 50	50 / 100
60	0 / 0	3 / 6	6 / 12	6 / 18	9 / 24	9 / 30	15 / 42	18 / 48	24 / 60	27 / 60	60 / 120
70	0 / 0	4 / 7	7 / 14	7 / 21	11 / 28	11 / 35	18 / 49	21 / 56	28 / 70	32 / 70	70 / 140
80	0 / 0	4 / 8	8 / 16	8 / 24	12 / 32	12 / 40	20 / 56	24 / 64	32 / 80	36 / 80	80 / 160
90	0 / 0	5 / 9	9 / 18	9 / 27	14 / 36	14 / 45	23 / 63	27 / 72	36 / 90	41 / 90	90 / 180
100	0 / 0	5 / 10	10 / 20	10 / 30	15 / 40	15 / 50	25 / 70	30 / 80	40 / 100	45 / 100	100 / 200

• Table des Dégâts et Pertes Infligés par l'Artillerie :

De Vercourt donne à son équipage l'ordre de faire feu avec la bordée bâbord, chargé à Boulets Ramés, infligeant au maximum 25 points de dégâts. Laurent, acteur de cette action de groupe, obtient comme Réussite « Doué ». La bordée inflige les dégâts indiqués à la colonne « Doué » et à la ligne 25, c'est-à-dire 20 Points de dégâts à la Mâtire de sa cible. Cette bordée blesse 20 gabiers sur le navire marchand.

Pertes Infligées par les Tirs d'Artillerie Chargée à Mitraille

Cette fois-ci, c'est au navire de De Vercourt, le Pélican, d'essuyer la bordée du navire marchand qu'il chasse depuis le début d'après-midi. La bordée,

de dégâts maximum 11 est chargée à mitraille et nos pirates, au premier coup de canon, se jettent à plat ventre sur le tillac. Les chefs de pièce du navire marchand obtiennent -2 comme Réussite pour leur Jet de Pointage de Pièce en Opposition, nos pirates obtiennent donc +2. Il essuient donc les pertes indiqués dans la Table des Dégâts et Pertes Infligées par l'Artillerie, à la colonne -2 et à la ligne 12. En effet, 11 n'est pas sur la table. Par contre, 12, juste supérieur, y est.

• Table des Pertes Infligés par les Combats : Corps à Corps & Mousqueterie :

Pertes Infligées par les Tirs de Mousqueterie
En croisant le navire de guerre l'Esperanza, le pélican essuie un tir de mousqueterie des 50 gardes marines Espagnols. Les gardes marines, rompus au tir au mousquet, obtiennent comme Réussite

« Bon ». Les pertes subies par l'équipage de De Vercourt sont donc donnés sur la table des « Dégâts et pertes », à la colonne « Bon » et à la ligne 50.

Pertes Infligées par le Combat au Corps à Corps
Une fois montés à l'abordage, les pirates attaquent les soldats au corps à corps. Les 80 pirates obtiennent +3 et donc les 160 soldats -3. Les pirates infligent aux soldats les pertes indiquées à la ligne 80 à la colonne +3. Les soldats perdent 32 hommes. Quant aux soldats, comme leur nombre sort de la table, il faut lire les pertes indiquées à la ligne 16 et à la colonne -3 : 2, que l'on re-multiplie par 10. Les pirates perdent donc 20 hommes.

Jet de Compétence d'un Membre de l'Equipage

Les Jets de Compétence d'un membre de l'équipage sont régies par les Règles Individuelles de Compétence. Toutefois, ces Jets de Compétences, s'ils utilisent des compétences de membres non-joueurs de l'équipage, sont effectués par les joueurs à tour de rôle, tout comme les Jets de Compétence de Groupe.

Une fois que l'Acteur du Jet de compétence de l'équipage a effectué son Jet de Compétence de Groupe ou Jet de Compétence Individuel d'un membre de l'équipage, le joueur suivant devient Acteur.

Expérience de l'Equipage

Au même titre que les personnages des joueurs, l'équipage évolue au fur et à mesure qu'il se forge une expérience. L'expérience de l'équipage concerne les Compétences de Groupe et les Compétences Individuelles des membres de l'équipage.

Expérience des Joueurs

Chaque poste sur le navire nécessite un travail constant de la part d'un personnage joueur, même s'il n'effectue pas explicitement de jet de compétence. Ceci n'est valable bien sûr que si le scénario compte des actions de groupe. A vous de voir au cas par cas.

On ne peut toutefois pas cumuler les postes, sauf à la rigueur Capitaine et Pilote, ou Maître Charpentier et Ingénieur Naval.

- Poste de Commandement :
Même s'ils n'effectuent pas de jet de compétence individuelle pour une action de groupe, les personnages des joueurs membres du commandement n'acquiescent pas moins de l'expérience. Ils gagnent à la fin de chaque partie un trait pour chacune de leurs compétences qui apparaît sur la fiche d'équipage, à l'exception de la « compétence » Combat, qui ne rapporte aucun trait. Si une de leurs compétences apparaît plus d'une fois, ils ne gagnent évidemment qu'un seul trait dans cette compétence.

Exemple : Xabi est second du Pélican. Il gagne donc un trait en Connaissances Nautiques, un trait en Manœuvres et un trait en Commandement. Même si Commandement apparaît trois fois et

Connaissances Nautiques deux fois, il ne gagne qu'un trait dans chacune de ces compétences.

- Poste de Membre Essentiel :
Il en est de même pour les compétences de membre essentiel de l'équipage, comme le maître charpentier ou le cambusier. Les joueurs reçoivent un trait dans chacune de leurs compétences qui apparaissent sur le verso de la fiche d'équipage.

Exemple : En tant que pilote cartographe du Pélican, le Vieux Ben gagne un trait en Hydrographie, un trait en Géographie et un trait en Cartographie.

Exemple : Ainsi, Théo, dont le personnage n'est autre que le célèbre capitaine De Vercourt, gagne un trait dans chacune de ses compétences de commandement : Hydrographie, Connaissances Nautiques, Commandement, Balistique. Il gagne aussi un trait dans chacune des compétences de membre essentiel de l'équipage : Finances et Navigation.

- Matelots :
Les autres gagnent un trait par partie dans la compétence de leur métier :
 - ♦ Gabier : Acrobatie.
 - ♦ Simple Matelot : Manœuvres.
 - ♦ Chef de Pièce : Pointage de Pièces.
 - ♦ Servant de Pièce : Recharge de Pièce.

- Expérience sur le Tas ou Enseignement :
Les traits acquis par les joueurs du fait de leur poste sont considérés comme ceux acquis par l'Enseignement. Ils peuvent donc se

cumuler avec les traits acquis sur le tas. Les joueurs progresseront donc plus vite dans les compétences inhérentes à leur poste, ce qui est naturel.

Expérience des Membres de l'Equipage

Ce type d'Expérience ne concerne pas les personnages des joueurs, mais uniquement les personnages non-joueurs. Si les compétences des joueurs évoluent, n'oubliez pas de les ajuster sur la fiche de l'Equipage, que ce soit pour le modificateur de commandement ou en tant que membre important de l'Equipage.

- Expérience sur le Tas :

Pour chaque Jet de Compétence Individuel des membres non-joueurs de l'équipage, cochez d'un trait la case correspondant à la compétence sur la fiche de navire.

- Résolution de l'Expérience :

Compétence du Commandement

A la fin de la partie, pour chaque compétence d'un membre non-joueur du commandement, jetez 2d20. Les résultats de ces deux dés sont strictement supérieurs à la compétence à faire progresser, alors celle-ci augmente d'un point. Même si la compétence n'a pas progressé, effacez le trait dans la case de la compétence.

Ajustement du Modificateur du Commandement

Une fois l'Expérience des membres du commandement, joueurs et non-joueurs, résolue, le bonus donné par le commandement doit être réajusté. Pour cela, vous n'avez pas besoin de recalculer les sommes des compétences du commandement pour chaque Compétence de Groupe. Il vous suffit de modifier cette somme par les variations des compétences du commandement qu'elle représente. Référez-vous ensuite à la table de « CALCUL DES NIVEAUX DU COMMANDEMENT POUR LES DIFFERENTES ACTIONS », pour en déduire le nouveau niveau du commandement et son Bonus de Commandement associé.

Compétence des Membres Importants de l'Equipage

Pour chaque compétence d'un membre important – mais non-joueur – de l'équipage, jetez un d20 si la case est marquée d'un trait et deux d20 sinon. Si chaque dé lancé est strictement supérieur à la compétence à faire augmenter, celle-ci augmente d'un point.

Expérience de Groupe

- Expérience sur le Tas :

Lorsque l'équipage utilise une Compétence de Groupe et que l'acteur du jet obtient +2R ou +1 sur son dG, l'équipage s'est surpassé et a une chance de voir évoluer la compétence utilisée. L'acteur marque alors d'un trait la case correspondante sur le verso de la fiche d'équipage.

Expérience d'une Partie du Groupe

Si une partie seulement de l'équipage effectue une Action de Groupe particulière, l'équipage ne pourra évoluer dans cette compétence que si le groupe compte au moins le tiers des personnes de l'équipage. Vous pouvez si vous le désirez pénaliser le jet d'expérience en demandant de jeter un ou deux dés supplémentaires.

- Enseignement de Groupe :

Durée de l'Enseignement

L'entraînement de l'équipage pour une unique Compétence de Groupe doit durer au minimum une semaine et peut être accompli durant une traversée. Si le commandement tient à enseigner à l'équipage deux Compétences de Groupe durant une même traversée, celle-ci devra donc durer au moins deux semaines.

Tâche du Quartier Maître

Le Quartier Maître explique les rouages des Manœuvres, du Pointage de Pièce et de la Recharge de Pièce à l'Equipage, pendant qu'un autre membre du commandement donne les ordres. S'ils travaillent efficacement de concert, les deux vieux loups de mers arrivent à inculquer des rudiments aux novices et des secrets précieux aux plus expérimentés. Le quartier maître effectue un jet d'Enseignement.

Tâche du Membre du Commandement

Pendant que le Quartier Maître enseigne son savoir à l'équipage, un autre membre du commandement donne aux matelots les ordres correspondant à l'Action de Groupe enseignée, pour que le savoir nouvellement acquis soit mis en pratique sur le champ. Cet autre membre du commandement effectue un Jet de Compétence dépendant de l'action enseignée.

Jets de Compétence

- ♦ Manœuvres de Groupe :

- ❖ Enseignement du Quartier Maître
- ❖ Manœuvres du Maître d'Equipage.

- ♦ Pointage de Pièces de Groupe :
 - ❖ Enseignement du Quartier Maître
 - ❖ Pointage de Pièce du Maître Canonnier.
 - ❖ Chaque enseignement coûte quatre bordées de boulets et de poudre.
- ♦ Recharge de Pièces de Groupe :
 - ❖ Enseignement du Quartier Maître
 - ❖ Recharge de Pièce du Maître Canonnier.
 - ❖ Chaque enseignement coûte quatre bordées de boulets et de poudre.
- ♦ Combat de Groupe : Cette compétence ne peut s'enseigner et est acquise au cours des combats.

OPTIONNEL

- ♦ Combat au Corps à Corps de Groupe : Cette compétence ne peut s'enseigner et est acquise au cours des combats.
 - ♦ Tir de Mousqueterie de Groupe :
 - ❖ Enseignement du Quartier Maître
 - ❖ Mousquet d'un des Mouches.
- ♦ Discrétion de Groupe : Cette compétence ne peut s'enseigner et doit être apprise sur le tas.

Résolution

Si le Quartier Maître et le membre du commandement réussissent tous les deux leurs Jets de Compétence, l'équipage bénéficie d'un trait qui peut s'additionner avec un éventuel trait obtenu sur le tas.



REGLES DE BASE

Remplir la Fiche de Navire

Renseignements Généraux

- Nom du Navire :
Les navires portent souvent des noms d'animaux, de lieux ou de personnes pour leur rendre hommage. Les pirates, qui sont très attachés à leur navire, leur foyer et leur symbole de rébellion, lui donnent souvent le nom de Revenge, d'Adventure ou de Victory. Les Flibustiers ne s'attachent pas à leur navire et en changent souvent, si bien qu'on ne sait même pas s'ils leur donnent un nom. Peut être leur navire garde-t-il son nom de baptême.

- Résolution de l'Expérience de Groupe :

L'Expérience de Groupe est résolue en même temps que l'Expérience Individuelle, c'est-à-dire à la fin d'une partie. Les tests d'augmentation de Compétence de Groupe sont effectués par qui le désire parmi les joueurs. **La Compétence de Groupe que l'on augmente est bien sûr la Compétence des Matelots et non la Compétence de l'Equipe directement.** Si le niveau de compétence des matelots ou le bonus de commandement augmentent, il faut bien sûr re-ajuster le niveau de compétence de l'équipage.

Deux Traits dans la Compétence de Groupe

Un Trait a été obtenu sur le tas et un autre par enseignement. Pour que la Compétence de Groupe des matelots augmente d'un Niveau, il faut obtenir, sur deux dés à dix faces, deux résultats supérieurs ou égaux à la Valeur de cette Compétence de Groupe. Si ce test d'augmentation est réussi, la Compétence des Matelots augmente d'un Niveau.

Un Seul Trait dans la Compétence de Groupe

Dans ce cas, il faut obtenir pour faire augmenter la Compétence de Groupe des Matelots, sur trois dés à dix faces, des résultats strictement supérieurs à cette Compétence de Groupe. Si ce test d'augmentation est réussi, la Compétence des Matelots augmente d'un Niveau.

- Grément :

Le grément du navire correspond aux caractéristiques de sa mâture et de sa voilure, ce qui suffit à le décrire dans les grandes lignes. Les types de grément varient avec les lieux et les époques. La liste des navires proposés pour Pavillon Noir donne un rapide aperçu des navires que des aventuriers peuvent rencontrer et bien sûr manœuvrer. Le nombre de ponts, c'est-à-dire le nombre de rangées de batteries que comporte un navire, peut entrer dans la dénomination du grément. Par exemple, un deux-ponts trois-mâts barque désigne un navire comportant de chaque côté deux rangées de canons, l'une appelée batterie basse, et l'autre batterie haute. Il est équipé de trois mâts, dont le mât

d'artimon – celui de l'arrière – est gréé d'une voile aurique surmontée d'une flèche. Un navire équipé de trois mâts et d'une seule batterie de canon s'appelle une frégate, ou corvette.

- Capitaine :

Le capitaine est le seul maître à bord après dieu, à ce titre il mérite d'apparaître sur la fiche de navire. Connaître le nom du capitaine commandant un navire revient à savoir quel équipage le manœuvre.

- Figure de Proue :

La figure de proue est une sculpture décorative placée au dessus de l'étrave et en dessous du beaupré des plus grands navires. Elle regarde la mer s'ouvrir sur le passage du navire et représente sa plus grande marque d'individualité. Un navire est certes reconnaissable par son gréement et sa facture, qui permet de retrouver l'endroit où il a été construit. La figure de proue toutefois l'identifie immédiatement, ainsi que son armateur et son capitaine attitré. La figure de proue et le gréement, s'ils sont reconnus par un marin expérimenté, peuvent trahir des pirates et leur ouvrir la route de la potence.

- Longueur Hors Tout :

La longueur hors tout est mesurée de la partie la plus avant d'un navire jusqu'à sa partie la plus arrière. Elle ne représente donc pas la

longueur de la coque. La bôme – dit aussi gui – du mât d'artimon et le beaupré dépassent souvent de beaucoup la coque et peuvent doubler la longueur d'un navire. Par exemple, une bisquine fait une trentaine de mètres de longueur hors tout, alors que sa coque n'est longue que d'une quinzaine de mètres.

- Longueur Immergée :

La longueur immergée d'un navire se mesure de l'étrave, qui est la partie touchant l'eau située le plus à l'avant du navire, à l'étambot, qui marque l'arrière de la quille.

- Tirant d'Eau :

Le tirant d'eau est une caractéristique essentielle d'un navire. En effet, on ne peut passer sans dommage sur des hauts-fonds que si le niveau de l'eau y est supérieur au tirant d'eau. Avoir un faible tirant d'eau est un atout crucial pour la navigation de rivière, mais aussi pour fuir un navire beaucoup plus grand que soi en passant sur des récifs. Toutefois, un trop faible tirant d'eau se paye par une mauvaise vitesse au près, car plus profonde est la coque et mieux un navire résiste à la dérive due au vent. Pour compenser le faible tirant d'eau des navires de rivière, les hollandais les flanquent de dérives latérales, qui, baissées, augmentent le tirant d'eau lorsque la mer est profonde. Elles peuvent être relevées si le manque d'eau sous la coque se fait sentir.

Combat Naval

Les règles de bases s'appliquent à un combat naval entre **deux** navires. Si le combat comprend plus d'un navire dans chaque camp, résolvez-le en considérant les navires deux par deux. En ayant recours à votre bon sens, vous devriez pouvoir résoudre chaque cas de combat naval possible.

Manœuvrabilité

La manœuvrabilité, qui dépend des dommages subis par le navire, modifie tous les Jets de Manœuvres de l'équipage. Une bonne manœuvrabilité est donc un atout largement aussi important que la vitesse ou le nombre de canons. Les navires possédant une manœuvrabilité exécrables sont donc extrêmement dangereux à faire naviguer, car tout coup de vent tourne au cauchemar.

Distance de Séparation

Il n'est pas nécessaire, dans le contexte des règles de base, de connaître exactement la distance séparant deux adversaires. Il suffit de la qualifier approximativement, entre *très proche* et *hors de portée visuelle*. Les différentes distances que nous utiliserons dans ces règles de base sont :

- ♦ *Distance d'abordage* : quelques mètres.
- ♦ *Très proche* : moins de cinquante mètres.
- ♦ *Proche* : moins de cent mètres.
- ♦ *Eloignée* : environ trois cent mètres.
- ♦ *Très Eloignées* : environ six cent mètres.
- ♦ *Hors de portée* : environ un mille nautique (deux kilomètres).
- ♦ *Hors de Portée Visuelle* : au delà d'une dizaine de milles.

Vitesse

Les navires ne vont pas à égale vitesse, loin s'en faut. L'armement ou une forte cargaison se payent par une perte de vitesse du navire. Certains navires sont taillés pour la vitesse, d'autres pour être résistants aux boulets de canons et aux intempéries, et d'autres enfin sont armés pour le commerce : volumineux et lents. Nous utiliserons comme vitesses pour les navires :

1. Arrêt : Non seulement le navire n'avance pas, mais il ne peut plus manœuvrer ni tourner : il dérive avec le vent et le courant.
2. Escargot : Navire avec ses seules voiles de fortune.
3. Très lente : Trois ponts.
4. Lente : Frégate.
5. Moyenne : Goélette.
6. Rapide : Sloop.
7. Très rapide : Goélette balaou américaine.
8. Rapide comme le vent : prao de l'île de Java.

Chasse

Un navire en chasse un autre lorsqu'il essaie de le rattraper, pour le prendre à l'abordage ou pour le couler. Celui qui chasse est appelé le chasseur et celui qui est chassé est appelé la proie. Il est clair que le navire le plus lent sera à la merci du navire le plus rapide. La vitesse d'un vaisseau ne dépend cependant pas seulement du navire, mais aussi de la qualité de l'équipage qui le manœuvre.

Les équipages de chacun des deux navires font à chaque Tour un jet de Manœuvre en opposition : le vainqueur bénéficie d'un bonus à sa vitesse dépendant de sa réussite. Celui qui obtient la plus grande vitesse à l'avantage pour ce Tour de combat naval. Il peut choisir de s'éloigner ou de se rapprocher d'un niveau de distance de séparation.

BONUS A LA VITESSE DU VAINQUEUR DU JET DE CHASSE

REUSSITE DU JET EN OPPOSITION	BONUS A LA VITESSE
+1 à +2	+1
+3 à +9	+2
+10 ou plus	+4

Recharge des Canons

RECHARGE DE PIECE

Effectuez un Jet de Groupe sans Opposition de Recharge de Pièces.

La table des actions de groupe donne le nombre de tours complets nécessaires à la recharge.

- ♦ Ligne : Recharge de Pièces.
- ♦ Colonne : Réussite.

Modificateurs : *Aucun*.

Le travail des servants de pièces lors de sa recharge est éreintant et doit néanmoins être rapide et précis. Les pièces d'artillerie pèsent entre une et cinq tonnes. Comme le navire n'est jamais plat, il faut soit s'arc-bouter pour les reculer du sabord, en profitant du recul dû au tir, soit tirer à cinq ou quinze sur le palan pour le ramener au sabord une fois la recharge terminée. En plus de cela, les servants doivent soulever la culasse du canon avec un levier pendant que le chef de pièce ajuste le coin de mire qui détermine l'inclinaison de la pièce. Les soixante-dix ordres du Canonnier devront être exécutés précisément, pour ne pas risquer une explosion prématurée de la poudre introduite dans le canon, qui était brûlant une minute auparavant.

La réussite d'un jet de Recharge de Pièces de groupe détermine le temps mis pour recharger tous les canons du navire. Au bout du temps de Recharge, qui peut aller de 1 à 7 Tours, les canons sont prêts à tirer.

TEMPS NECESSAIRE A LA RECHARGE DE PIECE DE GROUPE	
REUSSITE DU JET DE RECHARGE DE PIECES	TEMPS NECESSAIRE
Echec	7 Tours
Débutant	6 Tours
Exécrable	5 Tours
Mauvais	5 Tours
Médiocre	4 Tours
Correct	4 Tours
Bon	4 Tours
Doué	3 Tours
Excellent	3 Tours
Elite	2 Tours
Légendaire	1 Tour

Pointage de Pièce

POINTAGE DE PIECES DE PIECE
◆ Effectuez un Jet de Groupe sans Opposition de Pointage de pièce.
◆ La table des Dégâts et Pertes donne les dégâts et pertes humaines, à la ligne correspondant aux dégâts maximaux et à la colonne correspondant à la Réussite.
◆ 1 ND = Résistance Points de Dégâts.
◆ Eventuel jet de pouvoir des joueurs dont le groupe est touché

Une fois que les pièces sont chargées, il ne reste qu'à faire feu au moment le plus opportun. Le pointage de pièce, c'est à dire le processus de visée, est effectué par le chef de pièce en glissant sous la culasse du canon un coin de mire, pendant que les servants de pièce la soulèvent au moyen d'un levier appelé anspect. L'angle de visée est ainsi déterminé et demeure fixe jusqu'au tir, mais il s'agit de l'angle entre le canon et le navire et non entre le canon et l'horizontale. Le moment choisi pour mettre le feu au poudre est donc crucial, car non seulement la cible doit être parfaitement par le travers du navire tireur, mais en plus la gîte doit correspondre exactement à ce qu'avait prévu le chef de pièce. Le pointage de pièce sur un navire est donc extrêmement difficile, car il s'agit de tir sur cible mouvante avec un canon mouvant. Le chef de pièce doit non seulement avoir de solides notions de balistique, mais aussi être un expert en connaissances nautiques afin de prévoir l'évolution du navire. Il est aidé dans ces deux domaines par le Canonnier, qui lui dispense les informations nécessaires par ses ordres.

Portée :

On ne peut tirer que sur une cible moins éloignée que la portée. Si la portée est « Très Eloignée », le navire ne peut tirer que sur une cible « Très Eloignée » ou plus proche. Au delà, le vent et les mouvements des deux navires rendent la visée hasardeuse et le boulet n'a que peu de chances de toucher sa cible.

PORTEE DES CANONS	
TYPE DE CANON	PORTE
Bordée	Eloignée
Chasse	Très Eloignée
Canon Muraille & Pierrier	Proche

Jet de Pointage de Pièce :

La Réussite du Jet de Pointage détermine le pourcentage de boulets ayant touché leur cible. Pour connaître les dégâts infligés à la cible du tir, reportez vous à la table des dégâts et pertes, à la colonne correspondant à votre Réussite et à la ligne correspondant aux dégâts maximaux qu'infligent vos canons.

Le nombre de niveaux de dommages infligés à la cible dépende de sa résistance, tout comme les dommages d'une arme sur un personnage. Selon le niveau de dommage de sa coque, un navire subit quelques modificateurs à sa vitesse, sa manœuvrabilité, et sa valeur de pointage de pièce. Marquez d'une croix le nouvel état de la coque du navire.

Pertes et Personnages Joueurs :

Chaque point de dégât inflige un homme de perte sur la cible de la canonnade. **Les joueurs doivent effectuer leur jet de Pouvoir éventuellement aidé par une esquive pour savoir s'ils sont touchés.**

Réparation des Dommages

REPARATION
◆ Tous les Tours, le Charpentier peut faire un jet de Menuiserie, le Voilier un jet de Voilerie et le Calfat un jet de Calfatage.
◆ S'ils réussissent tous les trois, un ND est réparé.

Les trois maîtres : Charpentier, Calfat et Voilier ont pour tâche de réparer les dommages de coque et de voilure, l'un réparant la coque, l'autre assurant l'étanchéité et le dernier remplaçant, puis reprenant les voiles. Les

maîtres ont droit à une tentative de réparation d'un niveau de dommage par Tour de Combat Naval.

Pour réparer un niveau de dommage, les trois maîtres devront chacun obtenir une réussite sur un jet de compétence de leur métier. Le Maître Charpentier devra réussir un jet de Menuiserie, le Maître Calfat un jet de Calfatage et le Maître Voilier un jet de Voilerie. S'ils réussissent tous, un niveau de dommage est réparé. Le processus peut recommencer le tour suivant pour un nouveau niveau de dommage.

Abordage

ABORDAGE EN COMBAT NAVAL

- ◆ Effectuez un Jet de Groupe avec Opposition de Manœuvres.
- ◆ Celui qui réussit ce jet peut choisir :
 - ❖ Aborder en douceur.
 - ❖ Refuser l'abordage.
 - ❖ Abordage violent : Chacun souffre de Résistance de l'autre * 2 pts de dégâts.

Modificateur : *Aucun pour le défenseur, Gros Temps pour l'attaquant.*

Lors de l'abordage, deux navires se touchent plus ou moins violemment. L'abordage n'est pas toujours volontaire, surtout de nuit et par temps de brume. A moins que l'un ou les deux équipages des navires entrant en collision ne l'évite, le choc est si violent que le plus petit des deux navires peut couler.

- Abordage Accidentel (Hors Combat Naval):

Lorsque les deux navires se rendent compte que la collision est possible, il sont le plus souvent pris au dépourvu, mais doivent réagir très rapidement. S'il ont par contre tout le temps nécessaire pour éviter la collision, celle-ci est évitée sans qu'il soit besoin d'effectuer un jet de compétence de groupe.

S'ils ont peu de temps pour réagir, les deux équipages doivent réussir un jet de Manœuvre de Groupe, avec une Réussite supérieure à Mauvais, s'il ont beaucoup de temps et vont dans une direction voisine, ou Excellent s'ils ne sont qu'à quelques mètres l'un de l'autre et qu'ils s'exposent à un choc frontal. Si ne serait ce qu'un des deux n'obtient pas la Réussite nécessaire, le choc est violent.

Le choc entre les deux navires leur infligent à chacun un nombre de points de dégâts égal à une à deux fois la résistance de l'autre.

- L'un Cherche à Obtenir l'Abordage et l'Autre Non (Combat Naval) :

Tous les Combats Navals ne se finissent pas à l'abordage, mais les Flibustiers et pirates le recherchent lorsqu'ils désirent faire une prise, pour ne pas risquer de la couler ou d'en endommager la cargaison.

Les deux équipages ennemis font un Jet de Manœuvre (Virer de Bord) en opposition. **Seul celui qui désire aborder, en douceur ou violemment, subit un malus de gros temps.** Celui qui obtient la meilleure réussite a plusieurs perspectives. Il peut effectuer un abordage en douceur et rester accroché à sa proie par des grappins. Il peut aussi choisir un abordage violent, au cours duquel les deux navires subiront les mêmes dommages que pour un abordage accidentel. Enfin, s'il ne désire pas l'abordage, celui-ci n'a pas lieu et les deux adversaires se retrouvent à distance « Très Proche ».

Si l'abordage a eu lieu, l'un des deux équipages peut passer à l'abordage, sautant sur l'autre bord par le point de contact entre les deux navires, ou en se balançant au bout des drisses, ou encore en sautant du haut d'une vergue, ce qui est pour le moins périlleux. Il n'est pas rare qu'un équipage se rende au moment de l'abordage.

- Les deux Souhaitent un Abordage en Douceur :

Les deux navires se rangent côte à côte, soit pour palabrer, soit pour en venir aux mains.

Combat de Groupe au Corps à Corps

CORPS A CORPS

- ◆ Effectuez un Jet de Groupe avec Opposition de Combat : Corps à Corps.
- ◆ Chaque groupe inflige à l'autre des pertes indiquées sur la table des dégâts et pertes.
 - ❖ Ligne : Nombre d'hommes.
 - ❖ Colonne : Réussite du JGAO.

Au début de chaque Tour de Combat, qui dure seulement dix secondes, les deux camps effectuent un jet de Combat en opposition. L'un obtient comme réussite +R, alors que l'autre obtient -R.

Chaque camp subit les pertes indiquées sur la table des combats de groupe, à la ligne correspondant au nombre d'adversaires, et à la colonne correspondant à la réussite - de -10 à +10 - obtenue par les adversaires.

Une fois le Tour de Combat résolu pour le groupe, on passe au tour de combat individuel, mais pour les personnages des joueurs. Ils peuvent alors tenter de neutraliser les membres du commandement, afin d'obtenir une reddition. Ils peuvent aussi vaquer à des occupations plus personnelles pendant que la bataille fait rage, mais seulement s'ils ne font pas partie du commandement.

N'oubliez pas de compter parmi les pertes dans les deux camps les hommes blessés par les joueurs au cours des combats individuels. De même, ne comptez pas les personnages des joueurs parmi leur groupe de combat, puisque leurs actions sont résolues séparément.

Exemple : Après avoir trouvé une brèche dans le fort défendant la rade de Maracaïbo, l'équipage du capitaine De Vercourt affronte les soldats du fort au corps à corps, sabres et pistolets à la main. Kewin obtient pour l'équipage de De Vercourt une réussite Excellent, alors que Renaud obtient pour les soldats du fort seulement Médiocre. L'équipage de De Vercourt, au nombre de 94, infligent les pertes indiquées ligne 90 hommes et colonne +4, c'est-à-dire 45 blessé. Les 120 soldats du fort font subir à De Vercourt les pertes correspondants à la ligne 120 hommes et à la colonne -4. De Vercourt ne perd durant ce Tour de Combat que 10 hommes, ce qui lui permet de rééquilibrer les forces. Le jet de Combat de groupe effectué, le maître de jeu peut décrire la situation à ses joueurs et procéder au Tour de Combat individuel. Le nombre de morts infligés ce tour-ci par les personnages des cinq joueurs n'est pas négligeable, car à cinq, ils ont tué 4 hommes. Ce nombre de morts s'ajoute aux pertes subies par l'ennemi.

Tirs de Mousqueterie

TIR DE MOUSQUETERIE
♦ Effectuez un Jet de Groupe sans Opposition de Tir de Mousqueterie.
♦ Les tireurs infligent à l'ennemi les pertes indiquées sur la table des dégâts et pertes.
❖ Ligne : Nombre d'hommes.
❖ Colonne : Réussite du JGSO.
Les joueurs du groupe visé effectuent un jet de pouvoir pour savoir s'ils sont touchés.

Si les deux camps sont séparés par des murs, qu'ils ne sont pas encore à l'abordage ou si le combat a tourné à la bataille rangée, les deux camps peuvent tirer au mousquet, s'ils sont équipés de ces armes et s'ils sont à distance « Proche » ou moins. Le groupe qui tire effectue un jet de compétence de groupe Combat : Tir de Mousqueterie de Groupe Sans Opposition. Les pertes infligées sont données sur la table des Dégâts et Pertes Humaines, à la ligne correspondant au nombre de tireurs et à la colonne correspondant à la Réussite sur le Jet de Mousqueterie.

Personnages Joueurs :

Les joueurs doivent effectuer leur jet de Pouvoir éventuellement aidé par une esquivé pour savoir s'ils sont touchés.

Surprendre l'Adversaire

DISCRETION DE GROUPE
♦ Effectuez un Jet de Discrétion de Groupe opposé à Manœuvres de Groupe de leur adversaire.
♦ En cas de Réussite, le groupe reste discret
❖ Pendant R tours de combat (10s) pour surprendre l'adversaire.
❖ pendant R tours de combat naval (2min) pour se faire passer pour qq d'autre.

Les Flibustiers, au moins pendant leurs débuts, montaient à l'assaut d'un navire défendu par dix fois plus d'hommes qu'eux. Leur férocité jouait certes en leur faveur, mais pour ne pas tenter le destin, ils mettaient tous les atouts de leur côté en prenant leur adversaire par surprise. Cette surprise peut prendre différentes formes, du succès d'un déguisement de l'équipage à un abordage silencieux en pleine nuit.

Système :

Pour profiter de l'effet de surprise, un équipage doit effectuer un jet de Discrétion en opposition avec la compétence de Tir de Mousqueterie de l'équipage qu'il veut tromper. Si ce jet est un échec, l'équipage surpris découvre la supercherie et réagit instantanément, pour peu que ce soit possible. Si par contre le jet est une réussite, l'équipage furtif bénéficie de l'effet de surprise pour une durée égale, en nombre de Tours, à la Réussite du jet en opposition. Si leur Réussite est égale à +5, la supercherie n'est pas découverte.

- Effet de Surprise :

La nature de l'effet de surprise dépend bien sûr de la situation et de l'action tentée.

Se Faire Passer pour Quelqu'un d'Autre

Les adversaires du groupe déguisé ne remarquent rien pendant un nombre de Tours de combat naval (2 min) égal à la Réussite du jet de Discrétion avec opposition.

Exemple : Si des pirates essaient de se faire passer pour des gardes côtes espagnols, au moyen des uniformes récupérés sur leur dernière prise, alors qu'ils entre dans un port très surveillé, ils doivent réussir le jet de Discrétion avec opposition. Leur réussite donne le nombre de tours pendant lesquels ils sont passés pour des espagnols. Si la réussite dépasse +5, le subterfuge est une réussite totale et les Espagnols ne le découvriront pas. Si par contre, au bout d'un nombre de tours égal à leur réussite les Espagnols peuvent encore les voir, ceux-ci remarqueront des pieds nus ou d'autres détails prouvant qu'ils ont été joués et nos pirates n'auront plus qu'à fuir ou se défendre.

Furtivité

L'équipage furtif n'est découvert qu'au bout d'un nombre de Tour de combat (10s) égal à la Réussite de son jet de Discrétion avec

opposition. Pendant ce temps, si l'adversaire dort ou est très occupé, son éventuel jet de Combat est sans opposition. Si l'adversaire est en mesure de se battre, mais ne s'attendait pas à une telle attaque, le jet de Combat de groupe se fait avec opposition mais les adversaires surpris souffrent d'un malus de -5, pendant la même durée que s'ils dormaient. On peut bien sûr alterner ces deux situations, pour tuer des sentinelles, puis s'occuper des hommes endormis. Les adversaires endormis ne se réveilleront que si les sentinelles ne sont pas neutralisées au bout d'un Tour de Combat.

Exemple : Un groupe d'une dizaine de flibustiers se font passer pour des pêcheurs alors qu'ils croisent près d'une hourque Espagnole. Ils doivent pour cela réussir un jet de Discrétion avec opposition comme nos précédents pirates. Par contre, une fois loin, ils suivent la hourque et, de nuit, s'en approchent puis passent à l'abordage. Ils doivent une fois de plus réussir un jet de Discrétion avec opposition. S'ils échouent, ils sont découverts. S'ils réussissent et éliminent les hommes de quart, ils auront un nombre de Tours égal à leur Réussite pour éliminer les ennemis endormis et sans résistance. Leurs jets de combats seront donc sans opposition pendant toute cette durée.



REGLES AVANCEES

Remplir la Fiche de Navire

Renseignements généraux

- De « Nom du Navire » à « Tirant d'Eau »

Voyez « Remplir la Fiche de Navire » pour les Règles de Base.

OPTIONNEL

- Hauteur des Canons :

La hauteur des canons représente la hauteur par rapport à l'eau, de la batterie de canon. A bout portant ou à portée courte de tir à mitraille, si le franc bord de l'adversaire est inférieur à la hauteur des canons, le tir au canon est sans effet, car le boulet passe trop haut.

- Franc Bord :

Le franc bord est la hauteur du bastingage par rapport à l'eau. Voyez « Hauteur des Canons » pour connaître l'utilisation du franc bord en combat naval.

- Hauteur des Mâts :

Hauteur du plus grand mât par rapport au pont. Lorsqu'un homme tombe de la hune, il tombe de la moitié de cette hauteur.

Cargaison

La section Cargaison de la fiche de navire recense tout ce que contient d'important le navire, des réserves aux canons, en passant par le butin. Les autres éléments précieux s'ajoutent à la fin de la fiche. Des canons, cette section de s'intéresse qu'à leur poids et non aux dommages qu'ils infligent, traité par la section « Artillerie & Dommages dans l'Entrepont ».

- Réserves :

Les réserves du navire comprennent tout ce que le navire ou son équipage consomme quotidiennement et qu'il faut tenir à jour. La quantité actuelle ainsi que la quantité maximale d'un type de denrée se mesurent en jours d'utilisation, à l'exception des boulets et de la poudre, qui décroissent d'une bordée par bordée d'artillerie tirée, et de la trousse de soins qui diminue d'une personne par personne soignée.

OPTIONNEL

Les réserves évoluent rapidement, et n'entrent pas dans le calcul de l'encombrement du navire.

Réserves Maximales

Un navire ne peut pas contenir plus pour une denrée, que les réserves maximales, qui dépendent de la capacité du navire. Comme les réserves maximales sont mesurées par jour d'utilisation, elles sont les mêmes pour tous les navires. Les réserves ne peuvent dépasser les réserves maximales du fait de la capacité limitée du navire, mais aussi parce qu'elles se gâtent passé un certain temps.

Réserves

Les réserves mesurent, en jours d'utilisation, la quantité transportée d'une marchandise nécessaire au fonctionnement du navire. Si cette marchandise est mesurée en jours d'utilisation, ses réserves actuelles diminuent d'un jour tous les jours. D'un point de vue pratique, ne comptabilisez la consommation des réserves qu'à la fin de chaque traversée ou dès que le manque se fait sentir.

- ♦ Eau : L'eau douce est probablement la denrée la plus vitale du navire. L'eau de mer n'est absolument pas consommable, car elle dessèche l'organisme. Si l'équipage boit de l'eau de mer à la place de l'eau douce du fait du rationnement, non seulement il n'est pas désaltéré, mais il doit boire l'équivalent de deux jours d'eau pour récupérer. L'eau douce commence à croupir au bout d'un mois, et grouille de vermine au delà de 45 jours, désaltérant peu l'équipage et le prédisposant à des maladies épidémiques comme la dysenterie. Lorsque des tonneaux d'eau douce sont gâtés par l'eau de mer infiltrées par la coque, l'humeur de l'équipage devient orageuse, car il a perdu plusieurs jours d'eau. Les Iles Caraïbes sont assez

riches en eau douce, mais on n'en trouve néanmoins pas sur toutes les îles. Un équipage perdu loin des terres ne peut espérer survivre sans une pluie providentielle.

- ♦ Vivres : Les vivres, souvent des céréales, des légumes secs et de la viande en plus du biscuit, sont stockés dans des tonneaux pour leur éviter d'être gâtés par l'humidité excessive et malsaine de la cambuse. Le coq utilise le blé pour pétrir le pain quotidien, et le riz, le mil ou les lentilles pour accompagner la viande ou le biscuit. La viande est impérativement salée, ce qui incommoder fortement l'équipage lorsque la soif se fait sentir. On trempe alors la viande dans de l'eau croupie ou à la limite dans de l'eau salée pour la dessaler quelque peu. Tous les navires de guerre et marchands sont pourvus du célèbre biscuit marin, que les multiples et savantes cuissons rendent aptes à une longue conservation, tout en lui gardant sa saveur excellente. Les flibustiers et pirates qui en trouvent sur leurs prises ne se privent pas de s'en servir, à moins qu'ils aient pu en faire le plein avant le départ de leur campagne. Le biscuit, qui est stocké prêt de la soute aux poudres, se conserve si bien que lorsqu'on trouve des charançons dans le biscuit, le reste des vivres à peu de chance d'être mangeable.
- ♦ Vivres Frais : En partant de terre, les navires ne se contentent pas d'emporter de la viande salée et des légumes secs. Ils embarquent aussi de la viande fraîche – de singe, de perroquet, de bœuf, de pécari ou encore de tortue – et des fruits qui ne peuvent se garder plus de quelques jours, mais sont consommés avec délectation par l'équipage. Certains chirurgiens ont déjà commencé à remarquer que les personnes consommant, même en faible quantité, des vivres frais et surtout des fruits, se remettent assez bien des épidémies de scorbut. Ces médecins sont rares. Ceux, guère plus nombreux, qui préconisent un séjour à terre du patient arrivent au même résultat, mais immobilisent l'équipage. Il est possible d'amener des vivres frais sous forme vivante : des bœufs, des porcs et des plantes, mais les animaux consomment de la nourriture et prennent beaucoup de place. Chaque jour de vivres frais ainsi transportés sous forme vivante coûte quatre jours de vivres, en place occupée.

- ♦ Bois : Le bois transporté par un navire lui sert à se chauffer, à faire cuire la tambouille, et bien sûr à réparer les dommages de la coque. La réserve de bois diminue d'un jour de bois tous les jours, et de dix jours de bois par Niveau de Dommages réparé.
- ♦ Trousse de Soins : Un chirurgien ne peut opérer ni soigner ses malades sans une trousse de soin adéquat. Cette trousse coûte cher, mais est si nécessaire à la survie de l'équipage que celui-ci se prive sans hésiter de butin pour permettre au chirurgien de la maintenir pleine.

Rationnement

Lorsque les réserves se font rares, le cambusier peut rationner la nourriture ce qui ne se fait pas sans affaiblissement de l'équipage.

Si la consommation d'une denrée est diminuée de moitié, l'équipage souffre d'un malus de -1 à toutes ses compétences de groupe. Si ce rationnement touche à la fois les vivres et l'eau, le malus passe à -2.

Si la consommation d'une denrée est réduite au quart, l'équipage souffre d'un malus de -3 à toutes ses compétences de groupe. Si ce rationnement touche à la fois les vivres et l'eau, le malus passe à -5.

- Tonnage & Tonnage utile :

Le tonnage représente la capacité d'un navire. Une grande partie de ce tonnage est utilisée par les réserves du navire, c'est pourquoi est aussi indiqué le tonnage utile, qui ne sert que pour l'artillerie et le butin - la cargaison pour un navire marchand.

OPTIONNEL

- Artillerie :

Pour chaque type de canon, indiquez dans cette section son calibre, le nombre de ces canons et le tonnage correspondant. Sommez les tonnages des différents canons et inscrivez le tonnage total de l'artillerie dans la case prévue à cet effet.

TONNAGE DES CANONS	
CANONS DE BORDEE	TONNAGE
Calibre 6	0.5
Calibre 8	1
Calibre 12	2
Calibre 18	3
Calibre 24	4
Calibre 36	5
Canon de Chasse	+1 Tonneau
PIERRIERS ET CANONS DE MURAILLE	TONNAGE
Calibre 6	0.25
Calibre 8	0.5
Calibre 12	1
AUTRES CANONS	TONNAGE
Caronade Calibre 68	4
Mortier	2

- Butin :

Vous pouvez inscrire dans cette section tout le butin de prise du navire, ainsi que le tonnage correspondant. Les marchandises autres que l'or et les bijoux intéressent les pirates, mais peu les flibustiers, même si des denrées comme le cacao, le sucre ou le tabac se vendent à prix d'or.

OPTIONNEL

- Charge Totale :

La somme du tonnage total de l'artillerie et du tonnage du butin forme la charge totale du navire.

- Pourcentage du Tonnage Utile Chargé & Encombrement :

Selon le pourcentage du tonnage utile occupé par l'artillerie et le butin, le navire est plus ou moins encombré. L'encombrement intervient comme un modificateur de vitesse du navire dû à la charge du navire. Il est de +1 pour un navire vide - chargé à moins de 25 % de son tonnage utile, et de -1 pour un navire chargé jusqu'à la gueule - de plus de 75 % de son tonnage utile. Inscrivez l'encombrement dans la case « Encombrement » de la section : « Vitesse et Dommages dans la Mât ».

Passagers, Pavillons et Instruments

- Passagers :

Votre navire transportera de temps en temps des personnes extérieures à votre équipage. Ces passagers peuvent être d'autres pirates, que vous aurez récupérés sur les lieux de leur

naufnage, ou bien des voyageurs que vous menez à leur destination. Bien plus souvent, ces passagers seront des otages fait prisonniers sur une prise, qui pourront faire l'objet d'une rançon substantielle, ou bien divulgueront sous la torture des informations essentielles.

- Pavillons :

Lorsque vous prenez un navire, vous avez tout intérêt à conserver les pavillons de nationalité. En effet, dans les situations difficiles, pour fuir ou même pour attaquer l'ennemi, il est bien pratique de se faire passer pour un de leurs alliés.

- Instruments de Navigation :

Afin de faire la route convenablement, le capitaine a besoin de certains instruments lui permettant de déterminer sa position. De nombreux capitaines naviguent à l'estime, avec une boussole pour connaître le cap suivi, un loch pour mesurer sa vitesse et un sablier pour avoir une mesure de temps. La navigation à l'estime est assez imprécise, mais aide aussi le capitaine à naviguer quand le mauvais temps l'empêche d'effectuer des relevés de position. Les nombreuses îles des Caraïbes permettent aux navires marchands de faire du cabotage, allant d'île en île sans user d'instruments de navigation.

Le bâton de Jacob, et mieux encore l'astrolabe, permettent d'effectuer des relevés de latitude, en mesurant à midi la hauteur du soleil. La détermination de la longitude s'effectue à l'estime. Elle n'est de toute façon pas fiable sur les cartes marines. Vers le milieu du XVIII^{ème} Siècle, l'invention de l'octant, puis du sextant, permet de déterminer la latitude avec une précision plus grande encore.

Le nocturlable, pour peu que le navigateur possède une carte du ciel en fonction de la date et sache s'en servir, permet de déterminer, de nuit, la latitude et la longitude. Il est pourtant aussi ancien que l'astrolabe, mais son utilisation difficile en fait l'instrument d'une élite. Les nocturlabes sont aussi des instruments rares et exorbitants, que l'on ne trouve que sur les navires au long cours les plus riches.

Notez dans la case prévue à cet effet le modificateur de compétence de Navigation apporté par chaque instrument de navigation possédé. Bien évidemment, pour un jet de Navigation donné, vous bénéficiez du bonus

accordé par le meilleur instrument que vous êtes en mesure d'utiliser.

Cartes et Journaux de Bord

Notez pour chacune des cartes et pour chacun des journaux de bord que vous possédez la zone qu'il ou elle décrit et son bonus à la compétence de Géographie.

- Cartes :

Les cartes de l'époque sont imprécises et souvent le travail de cartographes européens qui n'ont pas quitté le continent et tracent leurs cartes à partir des informations fragmentaires contenus dans les journaux de bord des navires de commerce. Les mesures de position sont prises avec un bâton de Jacob ou un astrolabe, si bien que la latitude est assez exacte, tandis que la précision en longitude est exécrable.

Malgré leur piètre qualité, les cartes marines sont essentielles pour naviguer dans une mer parsemée de récifs, de bancs de sable et de coraux comme les Caraïbes. Tout le génie du capitaine et de son pilote consiste à extraire des cartes les informations pertinentes et à éliminer les incohérences. Un bon pilote versé dans l'art de la cartographie pourra rectifier les erreurs contenues dans les cartes, en effectuant des relevés de positions dans les régions où elles présentent des défauts.

Les cartes sont donc des outils précieux et la possession de deux cartes différentes d'une même région n'est pas un luxe superflu. En termes de règles, deux cartes imparfaites – c'est-à-dire apportant chacune un modificateur de Géographie négatif – sont équivalentes à une carte donnant un modificateur égal à celui de la meilleure des deux plus un.

- Journaux de Bord :

Les journaux de bords contiennent des informations moins visuelles, mais tout aussi utiles que les cartes, car les pilotes y font figurer leurs mesures de sonde, leurs relevés de position et leurs observations sur les côtes, le vent et la mer. En suivant la route empruntée par le navigateur dont on possède le livre de bord, un pilote est quasiment sûr d'arriver sain et sauf à bon port.

Routes Commerciales

Les navires marchands suivent des routes toujours identiques, car elles sont reconnues pour leur sûreté. En croisant près de ces routes

commerciales, les pirates ont de grandes chances de rencontrer des proies. Si le capitaine connaît une route commerciale avec précision et croise près d'elle, il reçoit un bonus de +5C/+5R à sa compétence de Finances et à sa Navigation lors du jet de Navigation pour croiser sur une route commerciale.

Equipage

Vous pouvez ici tenir le compte de vos hommes d'équipage.

- Maximal :

L'équipage du navire est limité en taille, les hommes supplémentaires ne faisant que gêner à la manœuvre. Si votre navire comporte plus d'hommes que son nombre maximum, il consomme entre un et cinq jours de réserves de plus que la normale par semaine.

- Actuel :

Vous pouvez inscrire ici le nombre actuel d'hommes d'équipage de votre navire, qui est essentiel pour savoir si vous êtes assez nombreux pour recharger les canons et pour manœuvrer le navire. Ce nombre d'hommes d'équipage comprend les personnalités du commandement et autres membres essentiels.

OPTIONNEL

- Pour Manœuvrer :

Pour manœuvrer un navire, un minimum d'hommes d'équipage est nécessaire. Le nombre d'hommes nécessaire à la manœuvre dépend de la taille du navire et de sa complexité. En dessous de ce nombre minimal, les manœuvres deviennent hasardeuses : la compétence de manœuvre de l'équipage souffre d'un malus de -1 à -5.

- Pour Recharger :

Inscrivez ici le nombre d'hommes nécessaire à la manœuvre et la recharge d'une des deux bordées de canons. Inscrivez ici aussi le nombre d'hommes nécessaire pour recharger les deux bordées. La table suivante indique le nombre d'hommes nécessaire pour recharger un canon en fonction de son type et de son calibre.

NOMBRE D'HOMMES NÉCESSAIRES POUR RECHARGER UN CANON

BORDEE, CHASSE ET CARONADE	HOMMES NÉCESSAIRES
Calibre 6	4
Calibre 8	6
Calibre 12	8
Calibre 18	10
Calibre 24	12
Calibre 36	14
CANONS DE MURAILLE ET PIERRIERS	HOMMES NÉCESSAIRES
Calibre 6	2
Calibre 8	2
Calibre 12	2

- Blessés :

Inscrivez ici le nombre de blessés que compte votre navire. Les blessés ne peuvent participer à aucune action de groupe tant qu'ils ne sont pas remis de leurs blessures.

- Convalescence :

Les blessés se remettent entre les mains du chirurgien en quinze jours. Vous pouvez faire figurer ici le nombre de jours qui leur reste avant d'être remis d'aplomb, ou la date de la fin de leur convalescence.

Vitesse et Dommages dans la Mât

Cette section de la fiche de navire traite de tout ce qui a trait à l'état de la mât aux voiles portées, ainsi qu'à la vitesse du navire.

- Résistance Mât :

La résistance de la mât est le nombre de points de dégâts nécessaire pour infliger à la mât un Niveau de Dommage. Une importante résistance de la mât est un atout important que possèdent les navires à plusieurs mâts. Par contre, cet avantage est contrebalancé par le risque, lorsqu'un mât tombe, qu'il en entraîne un autre.

- Etat de la Mât :

Lorsque la mât est endommagée, la vitesse du navire est fortement réduite. Lorsqu'elle reçoit des Niveaux de Dommages, cochez une croix dans la case correspondant au nouvel Etat de la Mât. Le tableau suivant donne la vitesse du navire en fonction de la vitesse maximale et des dommages subis dans la mât. Cette table n'est donnée qu'à titre informatif, car les vitesses sous toutes les

allures et selon les différents états de la mâture sont décrites avec chaque navire.

OPTIONNEL

• Réduction de la Voilure :
On réduit la voilure pour éviter de trop charger la mâture par gros temps. Le navire devient ainsi plus maniable, mais perd en vitesse. Il vaut souvent mieux arriver moins vite à bon port que de ne pas y arriver du tout, mais lorsqu'on chasse un navire ou qu'on en est chassé, une petite différence de vitesse peut être cruciale et le risque vaut parfois la peine d'être couru. Le bonus à la Manœuvre compte surtout pour les jets de Gros Temps, mais un navire peut réduire la toile pour faciliter un abordage. Pour opérer une réduction de la toile, un jet de Prise de Ris est nécessaire, il vaut donc mieux réduire la toile avant que le vent monte pour éviter les avaries, car tout jet de manœuvre effectué par gros temps doit être automatiquement suivi d'un jet de Manœuvres/Gros Temps. Une fois la toile réduite, marquez la nouvelle réduction de voilure sur la fiche de navire dans la case correspondante.

La réduction de la toile n'offre de bonus à la manœuvre que lorsque la mâture est intacte, ce qui met les navires endommagés en grand danger par gros temps, les mâts craquant à faire peur, les haubans à moitié rompus. Il faudra réparer rapidement, ou, si cela n'est pas possible, partir à sec de toile pendant les réparations.

VITESSE & ETAT DE LA MATURE		
ETAT MATURE	VITESSE	BONUS A LA MANŒUVRE
OK	Vitesse Maximale	+0
DL	4/5 * Vitesse Max.	+1
DM	3/5 * Vitesse Max.	+2
DG	2/5 * Vitesse Max.	+3
DC	1/5 * Vitesse Max.	+4
Ponton	0	+6

• Vitesse Moyenne :
La vitesse moyenne d'un navire n'est autre que le nombre de milles parcourus par le navire en 24h, par vent établi.

OPTIONNEL

En présence de côtes, certains capitaines préfèrent mettre en panne ou à la cape – c'est à dire arrêter le navire – pendant la nuit et près des côtes, car les récifs sont déjà suffisamment difficiles à voir de jour pour qu'on courre un risque supplémentaire. Les navires mettant à la cape la nuit divisent par deux leur vitesse moyenne.

Par calme plat, la vitesse moyenne chute tout simplement à zéro milles par jour, à moins que le navire ne soit armé d'avirons, qui lui permettront d'avancer de quelques milles par jour. La réduction de vitesse pour les dommages de la mâture s'applique aussi à la vitesse moyenne si cette prise en compte vous semble importante, par exemple pour savoir qui arrivera le premier en un lieu précis.

• Nombre de Mâts :
Généralement, les navires portant un plus grand nombre de mâts sont plus robustes, car les mâts sont moins hauts et plus haubanés. Toutefois, le risque de perdre un autre mât lorsqu'un mât tombe n'est pas à négliger. Notez ici le nombre de mâts actuel du navire, pour savoir quand un mât s'abat et risque d'en entraîner un autre. **Un trois-mâts en perd un lorsque l'état de sa mâture est Grave. Un navire ne comptant que deux mâts en voit un s'abattre lorsque l'état de sa mâture est Critique et un navire à un seul mât s'en trouve dépourvu lorsque il devient un Ponton.**

• Aviron :
Certains navires peuvent par petit temps avancer à l'aviron. Si c'est la cas, la vitesse est indiquée ici.

CARENAGE (OPTIONNEL)		
NOMBRE DE MOIS DEPUIS LE DERNIER	VITESSE	POURRITURE DE LA QUILLE
Moins de 2	+1	0 / 20
2 - 6	+0	0 / 20
6 - 12	-1	1 / 20
Plus de 12	-2	1/20 + 2/20 par Mois au delà de 12

OPTIONNEL

• Encombrement :

Recopiez ici la réduction de vitesse due à l'encombrement du navire.

• Carénage :

Un navire, pour être en parfait état de navigation, doit être caréné tous les six mois, opération qui prend plusieurs semaines. Lorsque la coque vient à peine d'être carénée et suiffée, elle glisse parfaitement sur l'eau, ce qui rend le vaisseau plus rapide. Si par contre on tarde à effectuer le carénage, non seulement coquillages et algues se fixent sur les œuvres vives, ralentissant considérablement le navire, mais en plus, les vers risquent de s'introduire dans la quille et de la faire pourrir. Le navire commence alors à prendre l'eau de toute part et devient bon à brûler ou à démembrer. Cette triste fin, si elle est en grande partie due à une grande négligence de l'armateur, de l'amiral, ou pour les pirates, de son équipage, n'est malheureusement pas rare.

Voici, en fonction du nombre de mois depuis le dernier carénage en règle du navire, le modificateur de vitesse subit par le navire et le nombre de chance, sur vingt, lors du carénage, pour que les vers aient pourri la coque. Si c'est le cas, le calfat devra réussir un jet de calfatage avec une réussite au moins de 15 plus pour réussir à la sauver. Sinon, l'état des œuvres vives empirera d'un niveau de dommage tous les deux mois, sans possibilité de les réparer. Il ne restera plus qu'à brûler le navire ou à le démembrer pour en reconstruire un nouveau à partir des pièces saines de l'ancien.

• Vitesse :

La vitesse du navire varie selon son allure. Les vitesses maximales du navire sont données pour les quatre allures, lorsque l'état de la mâture est OK. Lorsque la mâture est endommagée, vous pouvez lire la vitesse dans la colonne correspondant à l'état de la mâture et à la ligne correspondant à l'allure actuelle du navire.

Calcul des Vitesses

Les vitesses aux différentes allures et pour les différents états de la mâture sont données dans les fiches de navire. Si vous voulez personnaliser une fiche, utilisez les réductions de vitesse données dans le tableau « VITESSE & DOMMAGES DE LA MATURE ».

Entrepont et Artillerie

L'entrepont contient entre autres choses les batteries de canons, principale force de frappe du navire.

• Résistance de l'Entrepont :

L'entrepont est probablement la partie du navire la plus résistante aux boulets adverses, mais aussi la plus exposée. Les dommages ne se contentent pas de ravager la coque et de semer les morts, ils mettent hors d'usage les canons, en général en en faisant éclater le socle. L'entrepont se répare plus facilement que la mâture et les œuvres vives, car on ne lui demande que de la résistance, et non de l'aérodynamisme.

La Résistance de l'Entrepont représente le nombre de points de dégâts nécessaires pour lui infliger un Niveau de Dommages.

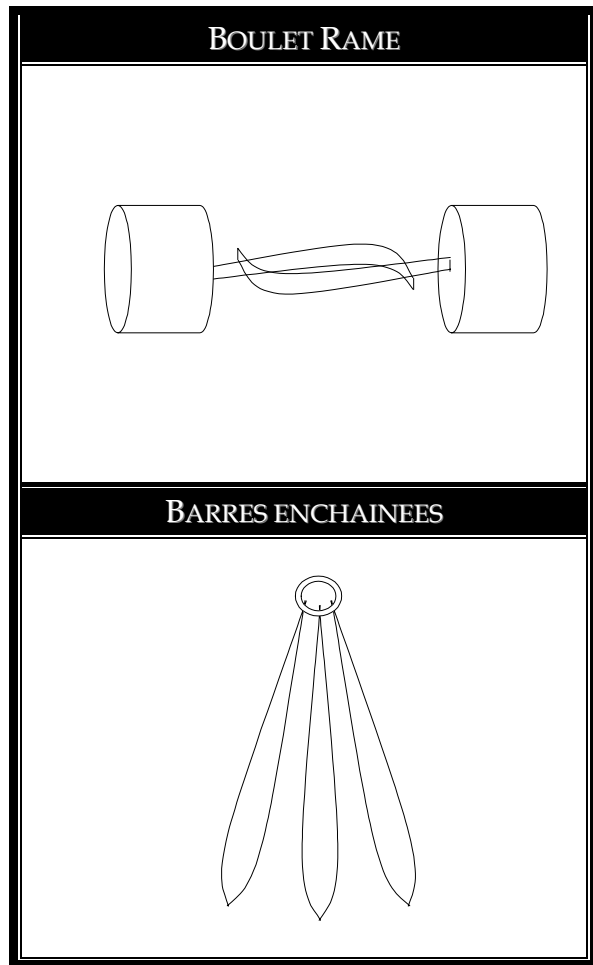
• Type de Canon et de Munition :

Bordée

Les canons de bordée peuvent tirer en utilisant trois types de munitions : des boulets, des Boulets Ramés ou de la Mitraille. Ils tirent dans la direction perpendiculaire au navire, la bordée bâbord pointant vers la gauche du navire et la bordée tribord pointant vers sa droite, lorsqu'on regarde le navire de l'arrière vers l'avant.

Les boulets sont sphériques, en bronze ou en fonte. Leur forme aérodynamique permet de toucher des cibles à plus d'un kilomètre. Les boulets touchent d'autant plus loin que leur calibre est important, car la quantité de poudre est augmentée en conséquence. De plus, rien ne peut résister aux plus gros boulets, qui traversent jusqu'à un mètre de chêne à trois cent mètres de distance.

Les boulets ramés sont soit constitués de trois barres d'acier reliées par un anneau, appelées barres enchaînées, soit de deux boulets cylindriques attachés par une barre et appelés boulets ramés. Cette barre peut s'allonger sous l'effet de la rotation du boulet sur lui même. Les barres enchaînées sont très ralenties par le frottement de l'air, mais grâce à leur grande envergure, elles ont plus de chance de faucher un mât à courte distance que les boulets ramés. La barre des boulets ramés peut s'allonger, mais pas trop, pour garder une bonne précision à longue distance.



Tout comme pour les boulets ramés, la mitraille existe sur un navire sous deux formes. Tout d'abord, elle peut être constituée d'un sac de toile cirée contenant des centaines de billes de mousquet. Lorsque le chef de pièce met le feu au poudre, le sac est déchiré et le canon projette une nuée de petites billes, qui sont certes arrêtées par la coque, mais qui tuent une quantité d'adversaires très respectable. On appelle aussi mitraille les biscayens, petits boulets d'une livre chacun, qui sont beaucoup moins nombreux que les billes de mousquet, car on n'en met que trente-six dans un canon de calibre trente six. Toutefois, ces boulets gros comme un poing d'enfant arrachent bras et jambes de ceux qu'ils rencontrent.

Chasse

Certains canons tirent dans l'axe du navire. Les uns sont postés à l'avant pour tirer sur le navire poursuivi et portent donc le nom de canons de chasse. D'autres, les canons de fuite, sont postés à l'arrière des plus gros navires, pour se défendre lorsqu'ils sont chassés. Les canons de chasse peuvent tirer avec les mêmes types de munition que les canons de bordée,

mais on ne les utilise en général que pour envoyer des boulets, pour ne pas perdre leur intérêt principal : leur grande portée. Cet atout leur est donné par leur long affût et leur calibre, souvent plus important que celui des canons de bordée.

Canon de Muraille

Le canon de muraille n'est pas posé sur un socle comme les canons de bordée, mais sur un cardan planté sur le bastingage pour être à hauteur d'homme. Ce mode de fixation ne permet pas d'utiliser des canons de muraille de haut calibre, qui risqueraient d'arracher le bastingage avec le recul. Les calibres des canons de muraille sont donc 6 et 8. Par contre, le cardan sur lequel il est fixé permet au canon de muraille de pivoter horizontalement, ce que ne peuvent faire les canons de bordée, mais aussi verticalement, et ce sans grand effort. Le chef de pièce chargé d'un canon de muraille peut donc viser avec celui-ci presque comme avec un mousquet, et avec une précision encore plus grande. De plus, pour recharger le canon, il suffit soit de le faire pivoter sur son cardan pour avoir la gueule face à soi, alors que le canon de bordée doit être reculé des sabords. Un canon de muraille se recharge donc très vite. Enfin, le fait que le canon n'ait pas besoin de socle allège le navire et n'encombre pas le pont.

Pierrier à piston

Le pierrier à piston fonctionne sur le même principe que le canon de muraille, mis à part qu'il est plus long et tire des pierres rondes à la place de boulets. La portée d'un pierrier est donc un peu plus grande que celle d'un canon de muraille.

Caronade

La caronade n'apparaît pas sur les navires avant 1800. Ce canon court de calibre impressionnant ne tire que de la mitraille. Il répand sur le pont ennemi ses deux mille billes de mousquet, qui logent dans son affût de calibre de soixante-huit. La caronade est installée sur le pont et le plus souvent sur la dunette. La hauteur de visée se règle non pas avec un levier et un coin de mire, mais grâce à une vis sans fin, plus précise et ne nécessitant pas autant de servants de pièce. Même un navire de guerre ne contient pas plus de deux caronades, qui sont encore rares en 1800.

• Etat de l'Entrepont :

Les dégâts dans l'entrepont endommagent les canons et les mettent hors d'usage. Lorsque l'un des entreponts bâbord ou tribord reçoit des Niveaux de Dommages, cochez d'une croix la case correspondant au nouvel Etat de l'entrepont touché. Cochez la case de gauche, pour des dommages dans l'entrepont bâbord et la case de droite pour des dommages dans l'entrepont tribord.

Le tableau suivant donne le modificateur de tir de pointage de la batterie de canons d'une bordée, bâbord ou tribord, en fonction des dommages qu'elle a subis. Les canons de chasse ou de fuite subissent le pire des modificateurs de pointage des deux entreponts.

ETAT DE L'ENTREPONT & MODIFICATEUR DE POINTAGE DE PIECES	
ETAT DE L'ENTREPONT	MODIFICATEUR DE POINTAGE
OK	+0
DL	-1
DM	-2
DG	-4
DC	-8
Ponton	Ravagé

Le côté de l'entrepont touché est celui que la cible présente à l'artilleur, et si elle présente sa proue ou sa poupe, l'artilleur choisit lequel des entreponts est touché. Tous les dégâts infligés alors que l'entrepont touché est déjà Ravagé sont transférés vers les Œuvres Vives.

• Portée :

La portée indiquée sur la fiche de navire correspond à la portée courte. Elle est indiquée en mètres et en cases, le nombre de cases étant entre parenthèses. Voici les listes des portées courtes pour les différentes pièces d'artillerie.

PORTEES POUR LES REGLES AVANCEES	
PIECE D'ARTILLERIE	PORTEE COURTE
Boulet	300m (6)
Boulets Ramés	150m (3)
Mitraille	50m (1)
Canon de Chasse	400m (8)
Batterie Côtière	400m (8)
Canon de Muraille	150m (3)
Pierrier à Piston	200m (4)

PORTEES (REGLES OPTIONNELLES)	
BOULETS	PORTEES
Calibre 36	400m (8)
Calibre 24	350m (7)
Calibre 18	300m (6)
Calibre 12	300m (6)
Calibre 8	250m (5)
Calibre 6	200m (4)
MITRAILLE	PORTEES
Calibre 36	150m (3)
Calibre 24	100m (2)
Calibre 18	50m (1)
Calibre 12	50m (1)
Calibre 8	50m (1)
Calibre 6	50m (1)
BOULETS RAMES	PORTEES
Calibre 36	200m (4)
Calibre 24	150m (3)
Calibre 18	150m (3)
Calibre 12	100m (2)
Calibre 8	100m (2)
Calibre 6	50m (1)
CHASSE & BATTERIE COTIERE	PORTEES
Calibre 36	500m (10)
Calibre 24	450m (9)
Calibre 18	400m (8)
Calibre 12	350m (7)
Calibre 8	300m (6)
Calibre 6	250m (5)
CANON DE MURAILLE	PORTEES
Calibre 12	200m (4)
Calibre 8	150m (3)
Calibre 6	100m (2)
PIERRIER	PORTEES
Calibre 12	250m (5)
Calibre 8	200m (4)

OPTIONNEL

• Munitions :

Inscrivez ici le nombre de coup qu'il vous reste à tirer pour ce type de canon. Chaque tir diminue les munitions de ce type de canon d'un point.

- Recharge :

Plus un canon est gros et plus il est long à recharger. Ces modificateurs de la Recharge de Pièce dus au calibre des canons figurent sur la fiche de navire. Les canons de 6 ou de 8 bénéficient de +1, alors que les canons de 24 et 36 souffrent d'un malus de -1. D'autre part, recharger à boulets ramés se fait avec un malus de -1.

Œuvres Vives

La coque sous la ligne de flottaison, sur un navire, porte le nom d'Œuvres Vives, car elle est en contact avec l'eau. Le bordé qui protège l'entrepont n'a pas une fonction aussi noble est porte le nom d'œuvres mortes.

- Résistance des Œuvres Vives :

Les œuvres vives se trouvent en général sous l'eau, donc sont difficiles à toucher, mais aussi extrêmement fragiles.

La Résistance des Œuvres Vives représente le nombre de points de dégâts nécessaires pour leur infliger un Niveau de Dommages.

- Etat des Œuvres Vives :

Lorsque les Œuvres Vives sont endommagées, l'eau s'engouffre à grands bouillons à l'intérieur du navire et remplit les cales. Les réserves sont alors endommagées par l'eau de mer, qu'il faut constamment rejeter à l'aide de la pompe, le temps que le calfat colmate les brèches. Outre ces deux inconvénients, l'eau rend le navire peu maniable, car lorsque celui-ci gîte, l'eau l'incite à gîter encore plus et empêche le lest de rappeler le navire vers sa position verticale.

Lorsque le navire reçoit des dégâts sous la ligne de flottaison, cochez d'une croix le nouvel état des Œuvres Vives.

- Manœuvrabilité :

Les pirates et flibustiers sont très sensibles aux qualités nautiques de leur navire, et en particulier sa manœuvrabilité. Un navire plus manœuvrant permet des manœuvres plus rapides et plus faciles. Chaque navire a donc sa propre manœuvrabilité, de +3 à -3, qui diminue lorsque les œuvres vives sont endommagées, à cause de l'eau qui se promène dans les cales.

La manœuvrabilité modifie tous les jets de manœuvres de l'équipage, même les jets de Manœuvres/Gros Temps.

OPTIONNEL

- Voies d'Eau :

L'eau qui rentre dans le navire doit être évacuée par les hommes qui s'activent à la pompe. Voies d'Eau mesure justement le nombre d'hommes qui doivent rester en permanence à la pompe pour que le navire reste à flot. Ils ne pourront donc pas prendre part à la manœuvre ni à un éventuel abordage.

- Pertes de Provisions :

Les réserves transportées par le navire – ainsi que certaines marchandises comme le sucre, le tabac, le cacao ou le rhum – sont vite gâtées par l'eau de mer si les tonneaux ne sont pas parfaitement étanches. La protection contre l'eau de mer des provisions dépend donc de la qualité du Cambusier. A la fin du combat naval, le navire a perdu une partie de ses provisions qui est donnée sur la fiche de navire par le pire état des Œuvres Vives pendant le combat. Le Cambusier peut en récupérer une partie par un jet de Maintenance.

PERTES DE PROVISIONS

REUSSITE MAINTENANCE	POURCENTAGE DE MARCHANDISES SAUVEES
Echec	0 %
1 - 10	50 %
11+	100 %

MANŒVRABILITE ET ETAT DES ŒUVRES VIVES

ETAT	MANŒVRABILITE
OK	Maximum
DL	Maximum - 1
DM	Maximum - 2
DG	Maximum - 5
DC	Immobilisé
COULE	Coulé

VOIES D'EAU (OPTIONNEL)

ETAT	VOIES D'EAU	PERTES PROVISIONS
OK	0	0
DL	4* Résistance	¼
DM	8* Résistance	½
DG	16* Résistance	¾
DC	32* Résistance	Tout
COULE	Coulé	Coulé

Combat Naval

Plateau de Jeu

Le plateau de jeu est quadrillé, chaque case carrée représentant une position de navire. Vous pouvez utiliser pour cela une feuille à petit carreaux, ce qui vous permettra de mesurer les distances séparant deux objets avec une règle. Deux cases sont adjacentes sur le plateau si elles ont un côté en commun, et la distance entre deux positions adjacentes, c'est-à-dire entre deux positions de navire sur des cases adjacentes représente 50m. Il est possible d'avancer de case en case adjacentes, mais aussi en diagonale, au prix d'un coût supplémentaire de déplacement.

Les différentes portées des pièces d'artillerie sont données à la fois en mètres, pour vous aider à représenter la scène, et en cases. Deux cases adjacentes sont distantes l'une de l'autre de 50m. Ceci correspond aussi à la distance parcourue en un Tour par un navire allant à un nœud de vitesse. En d'autres termes il coûtera un point de déplacement pour aller d'une case à une de ses cases adjacentes et 1,5 points de déplacement pour avancer d'une case en diagonale.

Apparaissent sur la carte non seulement les navires, principaux acteurs du combat naval, mais aussi les côtes, les ports et les batteries côtières, ainsi que tout ce que peut voir un navire. Les détails cachés ne sont représentés que par des zones, dont on ne sait ce qu'elles renferme qu'en réussissant les jets adéquats ou en y pénétrant. Ces zones peuvent cacher des grains -petites tempêtes-, des risées -légères augmentations de la force du vent-, des déventes -baisse de la force du vent-, des adonnantes -zones où le cap est meilleur-, ou enfin des refusantes -zones où le cap est moins bon que dans les zones « vides ». Ces zones peuvent aussi cacher des courants et des récifs, danger qu'il vaut mieux éviter. Pour savoir comment remplir le plateau de jeu, reportez vous au chapitre « Préparation du Combat Naval » ci-dessous.

Les navires présents sur la carte ont tous des directions particulières. Ils pointent en effet chacun dans une des huit directions qui mènent le navire vers une case adjacente ou en diagonale.

Préparation du Combat Naval

- Côtes :

Commencez par tracer les côtes sur la carte. Il va sans dire que se retrouver sur les côtes signifie que le navire a fait naufrage. Une case peut contenir à la fois une zone de côte et une zone de mer. Il est possible de rentrer et de sortir sans encombre de ces zones, mais uniquement par les bords de la case qui sont au moins en partie dans la mer.

Hauteur

Vous pouvez noter si vous en tenez compte différentes hauteurs de côtes.

- ♦ Raz de l'eau : un navire peut en voir un autre par dessus cette zone de la côte et peut le viser au canon sans problème :
- ♦ Mâts Visibles : Les mâts d'un navire caché par une telle côte sont visibles, mais le navire repéré ne peut être visé par un tir d'artillerie.
- ♦ Navire Invisible : Tout navire situé derrière cette zone est caché par la côte et ne peut ni être vu, ni être la cible d'un tir d'artillerie.

Végétation

Vous pouvez indiquer sur la carte la végétation, si celle-ci a une importance. Une forêt pourrait par exemple servir de cachette à des indiens, qui seraient visibles sur un rocher.

Éléments du Décors

Les villes, forts et batteries côtières doivent apparaître sur la carte, mais seulement lorsque le navire des joueurs sera à même de le voir, ou si les côtes sont assez bien connues. Ne donnez par contre le nombre de canon d'une batterie qu'après qu'elle est fait feu et le calibre des canons que si des boulets de la batterie touche la cible. Un jet de Vigilance de la Vigie réussi avec brio permettra aux joueurs de connaître l'une de ces informations sans devoir goûter aux boulets.

- Navires Ennemis :

Tout comme les éléments du décor, les navires ne sont placés sur la carte qu'à partir du moment où ils sont visibles. Si un navire devient invisible, vous pouvez soit continuer de le déplacer sur la carte, soit le déplacer en secret et ne le replacer sur la carte que lorsqu'il

sera à nouveau visible. A moins que le navire soit connu, il n'est pas possible de connaître le calibre de ses canons tant qu'ils ne sont pas sortis des sabords. N'oubliez pas de bien prendre en compte chez l'ennemi sa connaissance de la position du navire des joueurs, ainsi que ce qu'il voit de ce navire. Si par exemple les joueurs n'ont sorti leurs canons que d'un côté, le navire ennemi cherchera à l'attaquer de l'autre côté, croyant qu'il n'a pas rechargé. De façon générale, toute tentative de tromper l'adversaire nécessite un Jet de Discrétion de Groupe opposé à la Manœuvre de Groupe de l'adversaire.

• Direction & Force du Vent :

Direction du Vent

Marquez d'une flèche sur la carte la direction dans laquelle souffle le vent. Cette direction est valable sur toute la carte, même si elle peut varier dans certaines zones, comme vous pourrez le voir un peu plus loin. La direction du vent est essentielle, car elle détermine l'allure et donc la vitesse de chaque navire.

Force du Vent

La force du vent varie entre « calme plat » et « ouragan », deux extrêmes qu'il vaut mieux éviter dans la mesure du possible. Voici toutes les forces de vent dans Pavillon Noir, ainsi que les malus donnés aux Compétences de Manœuvres de Groupe. Les ris à prendre dans la voilure pour une bonne sécurité tout comme la possibilité d'utiliser des avirons par petit temps sont précisés. Notez que quand vous utilisez les avirons, la vitesse à la rame remplace la vitesse à l'allure que suit le navire. Si cela ne vous intéresse pas de fixer vous-même la force du vent vous pouvez toujours jeter 1d20 et consulter la table « Force du Vent ».

FORCE DU VENT			
D20	FORCE DU VENT	MALUS GROS TEMPS	AVIRON
1	Calme Plat	-	Oui
2-5	Petit Temps	+0	Oui
6-11	Etabli	-1	Non
12-16	Frais	-2	Non
17-18	Grand Frais	-4	Non
19	Tempête	-7	Non
20	Ouragan*	-10	Non

* Lorsqu'un navire est dans un ouragan, il a une chance sur 6 d'être menacé par une tornade.

Evolution de la Force du vent

FORCE DU VENT	
Jetez 1dG en début de combat naval :	
♦ +2R le vent va monter.	
♦ -3R le vent va baisser.	

Au début du combat, lancez le dG. Si le résultat est +2R, le vent va augmenter d'une à deux forces durant le combat. Si le résultat est -3R, le vent va diminuer d'une force durant le combat. Cette augmentation ou diminution du vent aura lieu lorsque le maître le décidera. Un bon hydrographe le prévoira sans problème, et en profitera pour ajuster la voilure si nécessaire.

• Zones de Danger :

ZONES DE DANGER	
RH : Renseignement Hydrographique.	
RG : Renseignement Géographique	
Couvrez secrètement la carte de zones :	
♦ Côtes (Visibles)	
♦ Zones Dégagées (Passage dessus)	
♦ Risées & Déventes (1 RH position)	
♦ Adonnantes et refusantes (1 RH position et 1RH direction du vent)	
♦ Bancs de sable (1RH position et 1RG profondeur)	
♦ Récifs (1RG position et 1RG profondeur)	
♦ Ports & Batteries côtières (1 RG position)	
♦ Courants (1RH position, direction et force)	

Vous pouvez couvrir à votre gré la carte de zones différentes, dont seulement quelques unes contiendront effectivement un danger. Les jets de géographie et d'hydrographie ne permettront pas de découvrir directement les

zones dégagées, mais seulement de délimiter les dangers, ce qui entretient le suspense à chaque entrée de zone même si 9 dangers sur 10 sont découverts. L'idéal serait donc que tout endroit de la carte soit systématiquement soit à une zone dégagée, soit une zone de danger.

Mer Dégagée

Sur certaines zones de la carte, la mer est dégagée et ne présente pas de danger particulier, sauf si bien sûr une tempête fait rage.

Vent (Risée)

Dans les zones de risée, le vent est légèrement plus fort qu'ailleurs, la mer y est donc un peu plus ridée. C'est pourquoi, dans ces zones, un navire, dès le moment où il y rentre et jusqu'à ce qu'il en sorte, bénéficie d'un bonus de +1 point de mouvement par tour. Il bénéficie de ce bonus instantanément. Ces zones se notent d'un ⊕. Si le vent global de la carte est au moins « Frais », augmentez sa force d'un rang : il s'agit d'un grain.

On trouve rarement de telles zones sous le vent des obstacles. Par contre, elles sont fréquentes au pied des falaises, sous forme de courants ascendants appelés « Revolins ».

- ◆ Un Renseignement Hydrographique : Position de la Risée.

Vent (Dévente)

Le vent est dans les zones de déventes moins fort qu'ailleurs, et la mer y est donc moins ridée. C'est pourquoi, dans ces zones, un navire, dès le moment où il y rentre et jusqu'à ce qu'il en sorte, subit une perte d'1 point de mouvement par tour. Il souffre de ce malus instantanément. Ces zones se notent d'un ∅.

Les déventes peuvent se trouver en pleine mer, mais se trouvent systématiquement – ou presque – sous le vent des obstacles comme les îles ou les digues. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'on cherche à se mettre à l'abri du vent dans de telles zones, au mouillage ou au port. Si le vent est au moins « Frais », il est plus faible d'une force dans cette zone qu'ailleurs : il s'agit d'une accalmie.

- ◆ Un Renseignement Hydrographique : Découverte d'une zone de Dévente.

Vent (Déviation de la Direction du Vent)

Dans ces zones, le vent dévie légèrement de sa direction habituelle, si bien qu'il est favorable sur un bord, où il est appelé « adonnante » et

défavorable sur l'autre bord, où il est appelé « refusante ». Le vent ne dévie dans ces zones que d'un huitième de tour. Pour une même direction suivie par le navire, il change donc d'allure – de direction par rapport au vent et donc de vitesse. Si le navire se retrouve bout au vent au moment d'entrer dans la zone, permettez-lui de tourner avec le vent pour rester au près. Notez sur de telles zones, lorsqu'elles sont découvertes, la réelle direction du vent.

- ◆ Deux Renseignements Hydrographiques : Découverte d'une zone d'adonnante ou de refusante, Direction du vent dans une telle zone.

Côtes (Bancs de Sable)

Dans les zones de bancs de sable, vous devez noter pour vous-même la profondeur de l'eau. Lorsqu'un navire arrive sur une telle zone, il touche le fond si son tirant d'eau est supérieur à la profondeur du fond, mais peut traverser la zone sans problème sinon. Cette manœuvre ne manquera pas de tromper un adversaire qui croira la zone non dangereuse. Si le navire touche le fond, voyez l'avarie « Bancs de Sables », et il a une chance sur six de briser son gouvernail, voyez dans ce cas l'avarie « Le Gouvernail est Brisé ».

- ◆ Un Renseignement Hydrographique : Découverte d'une zone de Bancs de Sable.
- ◆ Un Renseignement Géographique : Profondeur du fond dans une zone de banc de sable découverte.

Côtes (Récifs)

Dans les zones de récifs, vous devez noter pour vous-même la profondeur de l'eau. Lorsqu'un navire arrive sur une telle zone, il touche le fond si son tirant d'eau est supérieur à la profondeur du fond, mais peut traverser la zone sans problème sinon. Passer sur des récifs est une entreprise périlleuse et le risque ne doit pas être pris à la légère, même si le fond y semble suffisant. Si le navire touche le fond, voyez l'avarie « Récifs ». Le navire a une chance sur trois de briser son gouvernail, voyez alors l'avarie « Le Gouvernail est Brisé ».

- ◆ Deux Renseignements Géographiques : Découverte d'une zone de récifs, Profondeur du fond dans une zone de récifs découverte.

Côtes (Ports, Batteries Côtières)

Il est utile de savoir où se trouvent les ports et batteries côtières de canons avant de tomber sous leur feu. Les batteries et les ports sont

découverts directement lorsqu'ils ne sont plus cachés par la côte ou lorsqu'ils tirent, mais la connaissance de leur position est essentielle pour élaborer une stratégie efficace. Savoir où se trouve une batterie côtière permet de ne pas tomber sous leur feu, mais aussi de débarquer en silence un peu plus loin pour la prendre par surprise.

- ♦ Un Renseignement Géographique : Découverte d'une batterie côtière ou d'un port invisible au début du Combat.

Courants

Sur les zones de courant, le navire dérive d'une case - pour un courant d'un nœud - à deux cases - pour un courant de deux nœuds - **par Tour** dans le sens du courant. Cette dérive devient effective au début du Tour si le navire s'y trouve ou dès qu'il pénètre dans la zone. Notez ces zones, lorsqu'elles sont découvertes, par une flèche épaisse si la force du courant est d'un nœud et de deux flèches épaisses si le courant est de deux nœuds. Ces flèches sont bien sûr dirigées dans la direction du courant.

- ♦ Un Renseignement Hydrographique : Découverte d'une zone avec direction et force du courant dans cette zone.

• Découvrir les Zones :

Avant le Combat Naval

Avant le combat naval, les zones peuvent être tout simplement connues ou déduites des connaissances géographiques et hydrographiques du capitaine et de son pilote. Le capitaine et le pilote effectuent donc plusieurs Jets de Compétences avant que le Combat Naval ne commence. La carte contient plusieurs renseignements à découvrir. Décomptez le nombre de renseignements Géographiques et le nombre de renseignements Hydrographiques. Les Jets qui suivent détermineront le nombre de renseignements des deux types découverts par les joueurs. Faites la même chose pour les autres camps en présence. Les zones non découvertes par les joueurs ou leur adversaire présentent pour eux un danger important, car ils ne connaissent pas leur emplacement.

- ♦ Jet d'Hydrographie : Le capitaine et le pilote peuvent effectuer un Jet d'hydrographie. Conservez la meilleure des deux réussites. **La réussite donne le pourcentage d'informations hydrographiques découvertes sur les zones de Combat Naval.**

- ♦ Jet de Géographie : De même que pour l'hydrographie, le capitaine et son pilote peuvent effectuer chacun un Jet de Géographie, modifié par le bonus donné par la meilleure carte plus celui du meilleur journal de bord décrivant la région. Un jet effectué sans carte se fait à -5C. Si le capitaine et son pilote possèdent plusieurs carte imparfaites - bonus inférieur à 0, le bonus apporté par les cartes est égal au meilleur de leurs bonus plus un point par carte imparfaite supplémentaire, jusqu'à un maximum de +0C. **La réussite donne le pourcentage de renseignements géographiques découverts sur les zones de la carte.**

POURCENTAGE DE RENSEIGNEMENTS GEOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES	
REUSSITE	POURCENTAGE DE RENSEIGNEMENTS
Echec	0 %
1-5	50 %
6-10	70 %
11-15	90 %
16+	100 %

Pendant le Combat Naval

Pendant le Combat Naval, le pilote et la Vigie peuvent découvrir les zones qui se trouvent à moins de deux cases du navire. Pour la Vigie, voyez « Le Travail de la Vigie » un peu plus loin.

Le pilote peut sonder le fond en approchant de la zone. Pour cela, le navire doit avancer à un nœud - une case par Tour. Pendant deux Tours complets, le temps de faire la sonde. Le pilote peut alors faire un Jet d'Hydrographie. S'il obtient une réussite au moins égale à 5, il peut détecter un banc de sable ou des récifs, s'il obtient 10, il connaît de plus la profondeur de l'eau sur ces hauts-fonds, alors qu'une vigie ne le peut pas.

OPTIONNEL

Si vous voulez rendre ces jets encore plus importants pour le Combat Naval, vous devez avoir devant vous, secrète, une carte avec l'emplacement des différentes zones. Ne placez les zones sur la carte que lorsqu'elles sont découvertes ou que le navire des joueurs passe dessus.

Déroulement d'un Tour de Combat Naval

DEROULEMENT D'UN TOUR DE COMBAT NAVAL

- ◆ Les Equipages des différents navires effectuent leurs actions chacun leur tour. Fixez l'ordre que vous voulez au départ, mais conservez-le par la suite.
- ◆ Pendant son Tour, chaque navire peut simultanément, dans l'ordre qu'il désire :
 - ❖ Recharger les Pièces sur une bordée : Les canons sont prêts à tirer le tour suivant la fin de la Recharge.
 - Choisir son type de munitions : *Boulets, Boulets Rouges, Boulets Ramés, Mitraille.*
 - Effectuer un Jet de *Recharge de Pièces de Groupe* dont la Réussite donne la durée.
 - Modificateurs : *Calibre du Canon, Type de Munitions, Vent & Gîte.*
 - ❖ Recharger les Mousquet pour les tirs de mousqueterie et les moucheurs : 1 Tour complet.
 - ❖ Effectuer une seule Manœuvre :
 - Si le Vent est Frais ou plus fort, l'équipage doit effectuer un Jet de *Gros Temps* après chaque manœuvre, pour savoir s'il souffre d'*Avaries*.
 - La Manœuvre peut être : *Virement de Bord, Réglage des Voiles, Abordage, Appareillage, Mouillage, Prise de Ris.* Jet de *Manœuvres de Groupe*.
 - Modificateurs : *Gros Temps, Ris* pris dans la voilure pour certaines manœuvres. *Nature du Fond et Exposition* pour le Mouillage.
 - ❖ Se déplacer, sauf s'il effectue un *Virement de Bord*.
 - ❖ Effectuer une *Réparation de Fortune* : un essai par combat naval et par localisation.
- ◆ A tout moment :
 - ❖ Tirer au Canon, avec des canons rechargés :
 - Condition : *Ligne de Tir* (cible par le travers pour la bordée, devant pour la chasse).
 - Canons : *Bordée, Pierriers, Canons de Muraille, Canons de Chasse* ou *Canons de Fuite*.
 - Jet de *Pointage de Pièces de Groupe*.
 - Modificateurs : *Portée, Taille, Orientation & Gîte* de la Cible, *Localisation Spéciale* et *Circonstances du Tir*.
 - Jet de Pouvoir des joueurs du groupe blessé pour savoir s'ils sont touchés.
 - ❖ Tirer au Mousquet, avec des Mousquets rechargés :
 - Jet de *Tir de Mousqueterie de Groupe*.
 - Modificateurs : *Portée, Protection*.
 - Jet de Pouvoir des joueurs du groupe blessé pour savoir s'ils sont touchés.
 - ❖ Faire tirer les moucheurs :
 - Jet Individuel et Crucial de *Mousquet*.
 - Modificateurs : *Portée* des tirs individuels, *protection*.
 - ❖ Esquiver un Tir de Mitraille :
 - La compétence de *Pointage de Pièces de Groupe* des chefs de pièces adverses est opposée à la compétence *Manœuvres de Groupe* des esquivants.

Les actions multiples que les différents équipages peuvent tenter au cours d'un combat naval sont ordonnées, pour éviter les ambiguïtés. Voici comment se déroule un combat naval, chacune de ces actions étant décrites précisément par la suite.

Pour commencer, la durée d'un Tour de Combat Naval est de deux minutes, alors qu'un Tour de combat de Groupe est de dix secondes. Si un navire en aborde un autre, résolvez donc tout le combat de Groupe avant de revenir au combat naval avec les autres adversaires, à moins que cela ne fasse partie de l'effet dramatique que vous désirez obtenir.

Déplacement

• Allures :

Bout au vent

Lorsque le navire pointe dans la direction d'où vient le vent, on dit qu'il est bout au vent. On ne reste jamais volontairement à cette allure car on n'y peut avancer. Le navire dérive alors avec le vent et le courant, jusqu'à ce qu'il puisse revenir au près sur l'un quelconque des deux bords, reprenant ainsi de la vitesse et devenant à nouveau manœuvrant. Certains navires, ceux qui virent vent debout, passent par cette allure mais n'y reste que très peu de temps, en tout cas suffisamment peu pour ne pas perdre toute leur erre - leur vitesse. Il peut

arriver, qu'à la suite d'une manœuvre malencontreuse, un navire subisse une *auloffée*, il passe alors sur sa barre – son gouvernail sort de l'eau – du fait de la gîte et se retrouve bout au vent, il devra alors manœuvrer rapidement pour reprendre son cap initial.

Pour remonter au vent, c'est-à-dire aller dans la direction d'où vient le vent, il faut alterner les bords de *près*, sur une amure – côté qui reçoit le vent – puis sur l'autre. La remontée au vent, très lente, s'appelle *louvoyer*. Sous cette allure défavorable, le navire avance en zigzag et non en ligne droite. De plus, le *près* est l'allure la plus lente. Pour *louvoyer*, il est préférable d'effectuer de longs bords – avancer sur de longue distance – sur chaque amure – de chaque côté du lit du vent – et d'effectuer de parfaits virements de bord.

Plus Près du Vent, dit aussi « Près »

Cette allure est la plus lente des quatre allures que peut prendre un navire : le *près*, le *largue*, le *grand large* et le vent arrière. Néanmoins, c'est une allure essentielle car c'est la seule qui permette de remonter au vent. Les navires les plus lents à cette allure, voire qui ne peuvent avancer au *près*, sont très handicapés lors de leur déplacements sur mer, car il devront impérativement attendre des vents propices avant de sortir du port. Lorsque le vent souffle dans la mauvaise direction, ils attendent parfois des semaines dans la rade avant de rentrer dans un port.

Technique : Le *près* est aussi l'allure la plus tactique, car le second en faisant régler les voiles, ainsi que le timonier à la barre, devront choisir entre bien remonter au vent et aller vite. Le compromis idéal n'est pas évident à trouver et il dépend de la hauteur et puissance des vagues, car il faut alors plus de puissance pour passer les grosses vagues et donc opter pour la vitesse. De même que la force de la mer, la force du vent influe sur le choix du timonier, qui peut faire légèrement plus de cap dans la *risée* – lorsque le vent forcé – ce qui permet de vider un peu les voiles, soulageant la mâture et atténuant la gîte. En général, plus le vent est fort, plus on veut faire de cap et plus les voiles sont plates.

Les pires marcheurs au *près* sont les gréements à voiles carrées, dont le bord d'attaque – côté de la voile recevant le vent – n'est pas assez tendu. Les gréements auriques et les voiles latines sont, par contre, d'excellents marcheurs

au *près*, même s'ils sont bien plus rapides au *largue*.

Largue

Pour la plupart des navires, le *largue* est l'allure la plus rapide, car le vent vient légèrement de l'arrière, donnant plus de puissance au navire que le *près*. De plus, lorsque le navire accélère, le vent apparent – celui qu'il reçoit réellement – vient légèrement plus de l'avant et forcé alors, augmentant encore la vitesse du navire. A cette allure, les navires de petites tailles peuvent aussi profiter des vagues qui viennent légèrement de l'arrière pour faire des longs surfs – moments où le navire descend sans cesse la pente de la vague en prenant de la vitesse.

Technique : Pour aller à pleine vitesse au *largue*, il faut savoir être prompt à la manœuvre. Lorsque le navire accélère, les gabiers doivent border les voiles, car le vent vient plus de l'avant. Il faut aussi anticiper la vague, qui a tendance à faire partir le navire à l'abattée – vers le vent arrière – lorsque le navire est au creux de la vague et à l'auloffée – vers le bout au vent – lorsque le navire est au sommet de la vague.

Les gréements auriques ont une longueur d'avance sur les autres au *largue*. Tous les autres types de gréements se valent à peu près.

Vent Arrière

Lorsqu'on tourne le dos au vent, le navire avance au vent arrière. Toutefois, le vent arrière est une allure désastreuse, car les voiles arrières masquent les voiles de l'avant. De plus, au vent arrière, plus on avance vite, et plus le vent apparent diminue. Enfin, alors que le navire roule bord sur bord, les matelots les moins amarinés souffrent du mal de mer.

Grand Large

On préfère donc au vent arrière le *grand large*, qui lui est très proche, mais légèrement plus *près* du vent et plus rapide. Tout comme les navires *louvoyaient*, ils font souvent des bords de *grand large* sur chaque amure plutôt que du vent arrière, sachant que la manœuvre de passage d'une amure à l'autre est immédiate sur un gréement à voiles carrées et très rapide pour les autres types de gréement.

Technique : Au grand largue, sur les gréements à voiles carrées, les voiles sont carguées – repliées – sur leur point d’amure, afin de permettre au vent d’atteindre les voiles qu’elles masquent.

Les gréements à voiles carrées sont très appropriés au grand largue et prennent beaucoup de vitesse à cette allure.

• Vitesse :

Vitesse Maximale selon l’Allure

La vitesse maximale d’un navire dépend de son allure, il faut donc savoir d’où vient le vent et vers où va le navire, afin de connaître l’allure du navire et d’en déduire sa vitesse maximale. Pour chacun des navires, nous donnons les quatre vitesses : une pour chaque allure.

Vitesse selon les Dommages Subits dans la Mâtüre

Lorsque la mâtüre subit des dommages, les voiles sont trouées, les vergues arrachées et les mâts même peuvent s’abattre sur le pont. La vitesse décroît alors fortement, à mesure que la voilure diminue en quantité et ressemble à une passoire – qui n’est pas la forme de voile idéale. Lisez la vitesse de votre navire dans la section de la Fiche de Navire « Vitesse et Dommages dans la Mâtüre », à la ligne correspondant à votre allure et à la colonne correspondant à l’état de la mâtüre.

OPTIONNEL

Vitesse lorsqu’on Réduit la Toile

Afin d’alléger la charge de la mâtüre, lorsque le vent souffle trop fort, on réduit la quantité de voile déployée. Cette réduction rend le navire plus maniable, soulage les mâts, mais diminue notablement la vitesse. Lors d’une course entre deux navires, il faudra choisir entre aller plus vite et être sûr d’arriver en un seul morceau. D’un certain côté, on peut dire que subir des dommages dans la mâtüre revient à diminuer la toile, pour ce qui est de la vitesse seulement, car une mâtüre fragilisée voire délabrée n’aide en rien à la manœuvre. Voici les différentes réductions de toile, leurs avantages sur la manœuvrabilité et leurs inconvénients sur la vitesse du navire.

- ♦ Bonnettes : Les bonnettes, qui sont de petites voiles élargissant les grand-voiles et huniers, ne peuvent être sorties qu’au grand largue et par petit temps. **Le navire bénéficie alors d’un +1 à sa vitesse de Pleine toile.** Les bonnettes sont les premières détruites par les boulets ramés.

- ♦ Pleine Toile : On ne lance toute la toile que par petit temps. Il est possible mais inconfortable de la garder par vent établi et peu recommandé lorsque le vent monte. **La vitesse est égale à la vitesse maximale et le bonus de manœuvrabilité est de +0.**

- ♦ Basses voiles : Lorsque le vent est établi, il est d’usage de carguer les voiles hautes, afin de ne garder que les voiles basses. En effet, les voiles les plus hautes causent une gêne inconsiderée par rapport à la différence de vitesse qu’elles apportent. **La vitesse est alors de 4/5 de la vitesse maximale et le bonus à la manœuvrabilité de +1.**

- ♦ Huniers Seuls : Les plus basses voiles ne prennent pas aussi bien le vent que les huniers, qui sont plus hauts, plus grands et plus maniable. Les basses voiles sont donc carguées afin de ne garder que les huniers. **La vitesse est alors de 3/5 de la vitesse maximale et le bonus à la manœuvrabilité de +2.**

- ♦ Premier Ris : Les bosses de ris sont ramenées sur la vergue et les gabiers ferlent – attachent – la partie pliée de la voile contre la vergue. **La vitesse est alors de 2/5 de la vitesse maximale et le bonus à la manœuvrabilité de +3.**

- ♦ Second Ris : Le ris suivant est pris par les gabiers. **La vitesse est alors de 1/5 de la vitesse maximale et le bonus à la manœuvrabilité de +4.**

- ♦ Sec de Toile : Le navire a abandonné toutes ses voiles, il ne peut aller qu’au vent arrière et dérive avec le vent. **La vitesse est n’alors que de la dérive et le bonus à la manœuvrabilité de +6. Par contre, ce bonus ne s’applique qu’aux jets de Gros Temps, les autres se font avec un bonus de +0.**

Lorsque la mâture subit des dommages quels qu'ils soient, le navire ne bénéficie plus d'aucun de ces modificateurs de Manœuvrabilité, car la mâture est fragilisée et prête à céder dans la brise. La vitesse actuelle du navire ne dépend plus de la Toile, mais des dommages subis par la mâture.

• Déplacement :

DEPLACEMENT

Points de Déplacement = Vitesse.

Avancer :

- ♦ Jusqu'à une case adjacente : 1 point.
- ♦ En diagonale : 1,5 points.

Changer de direction d'un huitième de tour :

- ♦ Pas plus souvent que le nombre de changements de direction par tour indiqué sur la fiche.
- ♦ 1 huitième de tour : 1 point.
- ♦ Nouveau max. de points de déplacement : minimum entre les deux vitesses.

Points de Déplacement

Le nombre de points de déplacement d'un navire au début d'un Tour est égal à sa vitesse.

Avancer

Avancer d'une case dans la direction du navire coûte **un point de déplacement vers une case adjacente et un point et demi en diagonale.**

Changer de Direction

Un changement de direction représente un huitième de tour du navire sur lui-même. **Pour chaque navire, en fonction de la rapidité de la manœuvre, est donné un nombre maximal de changements de direction par Tour.** Ce nombre apparaît sur la fiche de navire en haut à droite de la vitesse selon l'allure. Le navire ne peut en aucun cas, durant son tour, changer de direction plus de fois que ce nombre. Un navire ne doit pas non plus se retrouver bout au vent à l'issue d'un changement de direction.

Quand on change de direction, on change aussi de nombre total de points de déplacement du Tour. **Le nouveau nombre total de points de déplacement du Tour est égal au minimum entre les vitesses de l'ancienne allure et de la nouvelle.** Si à l'issue du changement de direction le navire a dépassé son nouveau nombre total de points de déplacement, il ne peut plus avancer à ce tour.

Se Laisser Dériver dans le Sens du Vent

Afin d'éviter un obstacle sans avoir à changer totalement de direction, un navire peut dériver d'une case dans le sens du vent une fois par tour et au prix d'un point de déplacement vers une case adjacente et un point et demi en diagonale.

• Virement de Bord :

VIREMENT DE BORD

Effectuez un jet de Manœuvres/Virement de Bord de Groupe.

Consultez la « Table des Actions de Groupe »

- ♦ Ligne : Virement de Bord.
- ♦ Colonne : Réussite.

Modificateurs : Gros Temps, Ris.

But de la Manœuvre

Lorsqu'un navire veut louvoyer pour remonter au vent, il doit rester au plus près du vent et virer de bord, afin de se retrouver au plus près sur l'autre amure.

Réalisation de la Manœuvre

Pour effectuer ce changement d'amure, certains navires doivent passer par le vent arrière, alors que d'autres virent vent debout. Lorsqu'un navire possède plusieurs types de voiles, comme des voiles carrées et auriques, le virement de bord est effectué comme si toutes les voiles étaient identiques aux voiles majoritaires du gréement. Si vous hésitez entre voiles carrées et un autre type de voiles, prenez comme voiles principales les voiles carrées, car elles sont plus contraignantes.

♦ Virement de Bord vent debout :

Les gréements à voiles latine, aurique ou au tiers virent de bord vent debout. En effet, il n'ont pas besoin de passer par le vent arrière. La manœuvre est ainsi plus simple et plus rapide, avec une dérive moins importante, voire quasi nulle pour les gréements auriques.

TECHNIQUE

Virer de bord avec une voile aurique, dont l'amure est attachée au mât est on ne peut plus aisé. La voile tourne naturellement autour du mât et se retrouve sur l'autre bord. La manœuvre est alors terminée. Ce n'est en fait pas si simple, car il est nécessaire de garder de la vitesse pendant le virement, pour être manœuvrant et ne pas rester bêtement vent debout. Il est donc nécessaire d'abattre légèrement après le virement de bord pour reprendre de la vitesse. Les navires ardents ont du mal à virer car ils se plaisent dans l'allure bout au vent. Malheureusement, la plupart des navires deviennent ardents lorsque le vent monte, car si la voile n'est pas pleine, elle se vide à son amure, près du mât, ce qui recule le centre de voilure. La gîte a aussi tendance à rendre le navire ardent.

Prendre de la vitesse devient plus important encore sur un navire à gréement au tiers, car on doit non seulement manœuvrer l'écoute de la voile, mais aussi son amure, qui n'est pas fixe, ainsi que le cordage, appelés bras de corne, qui règle l'orientation de la corne. Cette manœuvre reste tout de même simple, si on ne cherche pas à obtenir une belle voile. En effet, la corne portant la voile est attachée au mât au tiers de sa longueur. La voile est soit sous le vent du mât, soit au vent, alors qu'elle est toujours sous le vent sur une voile aurique. Lorsque la voile au tiers est au vent du mât elle appuie sur le mât, ce qui donne une mauvaise forme à son amure et lui fait perdre de son efficacité. Pour résoudre ce problème, les voiles des gréements au tiers sont à nombre égal, ou presque, attachées à bâbord du mât, et les autres à tribord. Ainsi, la moitié des voiles sont parfaitement réglées alors que l'autre moitié l'est un peu moins. Il n'est pas nécessaire de faire passer la voile de l'autre côté lors du virement de bord, ce qui serait trop long par rapport au gain de vitesse obtenu.

Virer de bord sur un navire à voile latine est une opération délicate, car il devient nécessaire de faire passer les voiles de l'autre côté du mât lorsqu'on vire de bord. En effet, le problème que nous venons de voir sur le gréement au tiers est encore valable pour les voiles latines, et même très accentué. Lorsque le mât empêche par sa présence sous le vent de la voile de laisser cette dernière prendre un joli creux, la voile est si déformée qu'elle ralentit le navire. Lorsqu'on ne désire pas rester longtemps sur ce mauvais bord, on peut laisser la voile appuyer sur le mât, cela s'appelle « aller à bido ». Passer l'antenne de l'autre côté du mât s'appelle « muder ». Pour ce faire, l'antenne passe par une position verticale pour se trouver à la fin du virement de bord de l'autre côté du mât.

Lorsqu'un navire possédant l'un de ces gréements interrompt son virement de bord au milieu de cette manœuvre, il se retrouve donc bout au vent. En terme de jeu, pendant les tours où le navire vire de bord, il est positionné bout au vent et est probablement plat. Cette position peut être importante s'il tire des boulets ou s'il est la cible d'une pièce d'artillerie. Si la manœuvre échoue, le navire se retrouve aussi bout au vent et dérive fortement, poussé par le vent.

♦ Virement de Bord Lof pour Lof :

Les voiles carrées ne peuvent passer par l'allure bout au vent, car elles sont pleines et bordées à contre, à cette allure, alors que tous les autres types de voiles sont vides. Il est donc nécessaire d'abattre jusqu'au vent arrière, allure où l'amure change de côté, puis de lofer jusqu'au plus près du vent sur le nouveau bord. Cette manœuvre fait beaucoup perdre au vent, car on tourne pendant un bon moment le dos à la bonne direction, celle du vent. Comme les voiles carrées ne sont pas taillées pour le près, louvoyer sur un navire à voiles carrées est très difficile, voire impossible si le navire n'est pas maniable et fait un mauvais cap.

Virer lof pour lof nécessite un réglage constant des écoutes, amures et bras de vergues, ce qui rend la manœuvre extrêmement technique. Il n'est pas rare que dans la précipitation, une auloffée sur la fin mette le navire bout au vent. Dans cette allure très inconfortable, le navire dérive à grande vitesse et n'est pas évident à reprendre en main.

Effectuer pour un virement de bord un Jet sans Opposition de Manœuvres / Virement de Bord de groupe. Le Tableau suivant vous donnera en fonction de votre réussite le temps mis pour faire le virement et le nombre de cases dont le navire aura dérivé sous le vent. Dans le cas d'une manœuvre catastrophique, le navire se retrouve bout au vent en fin de manœuvre et se met à dériver jusqu'à ce qu'il soit remis sur sa route. Pour plus de détails, voyez l'Action de Groupe Manœuvres / Catastrophe.

TEMPS PRIS PAR LE VIREMENT DE BORD ET DERIVE SOUS LE VENT		
REUSSITE DU JET DE MANŒUVRE	TEMPS NECESSAIRE	DERIVE
Echec	Avarie Légère	–
Débutant	A refaire.	–
Exécrable	5 Tours	5 Cases
Mauvais	4 Tours	4 Cases
Médiocre	4 Tours	4 Cases
Correct	3 Tours	3 Cases
Bon	2 Tour	2 Cases
Doué	1 Tour	1 Case
Excellent	Instantané	1 Case
Elite	Instantané	–
Légendaire	Instantané	–

OPTIONNEL

Postes des Joueurs

Il est rare que les joueurs occupent longtemps des postes de servant de pièce, simple matelot ou même gabier, mais si c'est le cas, ils doivent pouvoir influencer sur le cours des événements.

- Gabiers et Simples Matelots :

Les joueurs qui occupent les postes de Gabier ou Simple Matelot peuvent s'ils le désirent, au moment d'un jet de Manœuvres de Groupe, effectuer un jet de Manœuvres individuel.

- ♦ S'ils réussissent ce jet individuel, la Réussite du jet de Groupe est augmentée d'un point.
- ♦ S'ils le rate, la Réussite du jet de Groupe est diminuée d'un point.

- Servant de Pièces

Les joueurs qui occupent un poste de Servants de Pièces peuvent s'ils le désirent, au moment d'un jet de Recharge de Pièces de Groupe effectuer un jet de Recharge de Pièce individuel.

- ♦ S'ils réussissent ce jet individuel, la Réussite du jet de Groupe est augmentée d'un point.
- ♦ S'ils le rate, la Réussite du jet de Groupe est diminuée d'un point.

- Chefs de Pièces :

Voyez « Et les Joueurs ? » dans le paragraphe sur le tir au canon pour plus de détail.

Branle-Bas de Combat

Lorsque les risques d'un combat naval se font sentir, le second lance le branle-bas. La bordée de repos, remontent à toute vitesse les hamacs, appelés aussi branles car ils se balancent facilement, des quartiers de l'équipage et les rangent le long du bastingage pour arrêter la mitraille ennemie.

Si leur navire transporte des marchandises susceptibles de protéger le pont, comme des balles de coton, ils les disposent elles aussi le long du bastingage. Ensuite, ils se rendent aux pièces d'artillerie pour les recharger sous les ordres du canonnier et du maître canonnier.

- Système :

Le branle-bas est long à effectuer. **Il prend cinq tours de combat naval, au cours desquels les artilleurs ne peuvent pas recharger les canons.** Un navire pris par surprise n'aura donc pas le temps d'effectuer son branle-bas.

Les effets du branle-bas sont décrits avec les pertes infligées par la mitraille.

Recharge de Pièce

RECHARGE DE PIECE

Effectuez un Jet de Groupe sans Opposition de Recharge de Pièces.

Consultez la table des actions de groupe :

- ♦ Ligne : Recharge de Pièces
- ♦ Colonne : Réussite.

Modificateurs : Gîte, Calibre du Canon, Munitions.

Le travail des servants de pièces lors de sa recharge est éreintant et doit néanmoins être rapide et précis. Les pièces d'artillerie pèsent

entre une et cinq tonnes. Comme le navire n'est jamais plat, il faut soit s'arc-bouter pour les reculer du sabord, en profitant du recul dû au tir, soit tirer à cinq ou quinze sur le palan pour le ramener au sabord une fois la recharge terminée. En plus de cela, les servants doivent soulever la culasse du canon pendant que le chef de pièce ajuste le coin de mire, qui détermine l'inclinaison de la pièce. Les soixante-dix ordres du Canonnier sont exécutés avec précision, pour ne pas risquer une explosion prématurée de la poudre introduite dans le canon, qui était brûlant une minute auparavant.

- Choix de la Bordée :

Le capitaine - ou le canonnier - doit choisir quelle bordée - de quel côté du navire - il désire recharger : Bâbord ou Tribord - gauche ou droite. On ne peut recharger qu'une bordée à la fois, car la recharge nécessite un grand nombre d'hommes par pièce de canon. Par contre, il est possible de recharger les canons de chasse et de fuite à tout moment.

Il est crucial, lorsqu'on a le temps de recharger une seule bordée, de choisir la bonne en fonction de la stratégie de combat du capitaine. En tout cas, il n'est pas nécessaire d'annoncer à son adversaire la bordée rechargée et même préférable de lui en faire la surprise.

- Choix des Munitions :

Le type de munitions utilisé pour charger tous les canons d'une bordée dépend du handicap que l'on désire infliger à l'adversaire. Les différents types de munitions sont : les Boulets, Les Boulets Rouges, les Boulets Ramés et la Mitraille.

Boulets

Sphères de fonte ou de bronze, ou encore pierres rondes, les Boulets endommagent la coque au niveau de l'entrepont ou sous la ligne de flottaison, selon l'endroit visé. Les pertes humaines dues aux énormes débris de bois affligent les rangs des artilleurs.

Boulets Rouges

Boulets portés au rouge au dessus d'un brasero, les Boulets Rouges sont destinés aux mêmes parties de la cible que les boulets, mais ils peuvent en plus de cela de mettre le feu à la cible. **Les Boulets Rouges doivent être tirés dans le tour qui suit la fin de leur recharge** ou n'être plus que de simples boulets. Lorsque les boulets rouges touchent au but, lancés 1dG

pour chaque niveau de dommage infligé. Si vous obtenez un +2R, **l'incendie se déclare à bord du navire ennemi.**

Toutefois, les boulets Rouges sont à manier avec précaution sur un navire, car on a vite fait de renverser les braseros qui portent les boulets jusqu'à l'incandescence. **Un navire en train de recharger à boulets rouges subit un malus de -2 à sa recharge, et tout échec de groupe lors du jet de recharge met instantanément le feu au navire.**

Boulets Ramés

Constitués de trois barres enchaînées à un anneau ou de deux cylindres liés par une barre de fonte, les Boulets Ramés endommagent la mâture de la cible. Les débris de mâts et de vergues s'écrasant sur le pont infligent des pertes dans les rangs des gabiers.

Mitraille

La mitraille peut être constituée d'un sac de toile cirée rempli de billes de mousquet. Le sac se crève au moment du tir, libérant les billes de mousquet dans une nuée mortelle. L'autre type de mitraille est faite de biscayens, ou petits boulets d'une livre, qui sont non moins mortels que les sacs de mitrilles, touchant moins de monde mais pour plus de mal. La mitraille n'affecte pas la coque ni la mâture ennemie, mais par contre décime les rangs des artilleurs comme des gabiers. Les pertes sont partagées à 50% entre gabiers et artilleurs.

- Jet de Recharge de Pièces :

Pour recharger des pièces d'artillerie, les servants de pièce doivent être assez nombreux. La Réussite du JSO de Recharge de Pièce de Groupe indique, dans le tableau suivant, le nombre de Tours nécessaires pour recharger la batterie choisie. Lorsque la Recharge de Pièce est entamée, il n'est plus possible de changer de munition avant le tir, car les boulets ou sacs de mitraille sont en place.

Lorsque le temps de recharge est écoulé, les canons de la bordée rechargée sont prêts à tirer.

TEMPS NECESSAIRE A LA RECHARGE DE PIECE DE GROUPE	
REUSSITE DU JET DE RECHARGE	TEMPS NECESSAIRE
Echec	7 Tours
Débutant	6 Tours
Exécration	5 Tours
Mauvais	5 Tours
Médiocre	4 Tours
Correct	4 Tours
Bon	4 Tours
Doué	3 Tours
Excellent	3 Tours
Elite	2 Tours
Légendaire	1 Tour

Eventuel jet de Pouvoir des joueurs du groupe
blessé pour savoir s'ils sont touchés

• Ligne de Tir :

Pour pouvoir tenter un tir d'artillerie, il est bien sûr nécessaire que les canons soient orientés dans la bonne direction. Les canons de chasse tirent droit devant le navire, les canons de fuite droit vers l'arrière et les batteries de canons de bordée dans la direction perpendiculaire au navire. Pour offrir plus de souplesse, car l'orientation du navire est limitée à huit positions, sept si on exclue le bout au vent, nous vous proposons de permettre le tir dans un angle raisonnablement étroit – de l'ordre de 30 degrés – de part et d'autre de la direction stricte de tir.

MODIFICATEURS DE RECHARGE DE PIECE	
VENT & GITE LORS DU JET	MOD
Etabli & Bordée au Vent	+2
Faible ou Vent Arrière	+0
Etabli & Bordée sous le Vent	-2
CALIBRE	MOD
6 ou 8	+2
36 ou 24	-2
TYPE DE MUNITIONS	MOD
Boulet	+0
Boulet Ramé	-1
Mitraille	+0
Mortier	+1
Canon de Muraille	+2(Tjs)

Les canons de muraille et les pierriers sont un peu particuliers, car montés sur des pieds articulés, ils peuvent donc tirer dans n'importe quelle direction dans un angle de 90 degrés autour de leur orientation stricte. Ainsi, un pierrier monté en chasse pourra tirer sur tout ce qui se trouve à l'avant du navire. Des canons de muraille montés sur la bordée tribord peuvent tirer sur toute cible située à droite du navire tireur. Toutefois, ils ne pourront tirer sur un navire situé exactement en face ou à gauche du navire.

• Portée et Autres Modificateurs du Jet de Pointage de Pièce :

Tous les modificateurs donnés ci dessous ne sont que des indications, libre à vous de donner un modificateur approximatif en fonction de votre appréciation de la situation.

Portée

Chaque type de munition et de canon à sa propre portée. Cette portée représente la portée courte (PC), distance inférieure à laquelle le chef de pièce ne subit pas de malus à son jet de Pointage de Pièce. Voici les différentes portées et les modificateurs associés au Jet de Pointage de Pièce.

Pour les batteries côtières, pour chaque élévation de la batterie de 20m, la portée courte augmente de 50m (1 case).

Pour mesurer la distance qui sépare le navire canonnant sa cible, si vous jouez sur une feuille petits carreaux, vous pouvez vous aider d'une règle. Chaque centimètre indiqué par la règle correspond à une distance de cent mètres.

Tir au Canon

POINTAGE DE PIECES
Si la cible est dans votre ligne de tir.
Effectuez un jet de pointage de pièce :
♦ Boulets, Boulets Ramés : Sans opposition.
♦ Mitraille : Opposé à la compétence de Manœuvres de groupe de l'adversaire.
Les dégâts sont donnés dans la table des pertes et dégâts :
♦ Ligne : Dégâts max. du groupe de canons.
♦ Colonne : Réussite.
<u>Modificateurs :</u> Portée, Taille cible, Localisation, Orientation cible, Gîte cible, Circonstances.

DISTANCE SEPARANT LE CANON DE SA CIBLE				
PORTEE	BOUT PORTANT (BP)	PORTE COURTE (PC)	PORTE LONGUE (PL)	PORTE EXTREME (PE)
DISTANCE DE LA CIBLE	PC / 5	PC	PC * 2	PC * 5
MODIFI	+2	+0	-2	-5

Taille de la Cible

Toucher un deux-ponts d'une centaine de mètres de long ou une chaloupe dix fois plus petite ne présente pas la même difficulté. Voici les modificateurs à la compétence de pointage de pièce de l'artilleur en fonction de la taille de la cible. Si celle-ci est intermédiaire entre deux tailles données ici, libre à vous de choisir un modificateur intermédiaire.

TAILLE DE LA CIBLE	
TAILLE DE LA CIBLE	MODIFICATEUR
Chaloupe	-5
Cotre	-2
Goélette	-1
Frégate	+0
Trois Ponts	+2

Localisation du Tir (Boulet Seulement)

Deux choix peuvent se présenter pour le tir au boulet. Les chefs de pièce peuvent pointer leur canon vers l'entrepont de la cible, le plus aisé, tuant les artilleurs et mettant les canons hors d'état de faire feu. Ils peuvent aussi viser les œuvres vives de leur cible, c'est-à-dire sous la ligne de flottaison. Un simple boulet sous la ligne de flottaison fait entrer l'eau à gros bouillons dans les cales du navire endommagé. Par contre, la plupart des boulets pointés vers les œuvres vives finissent dans l'eau, tant la partie découverte des œuvres vives est petite.

Le tir au boulet sur les œuvres vives souffre donc d'un malus de -5 à la compétence de Pointage de Pièces.

OPTIONNEL

Gîte et Orientation de la cible

Lorsqu'un navire gîte, il présente ses œuvres vives à un navire situé au vent de lui, c'est à dire touché le premier par le vent. Il offre son pont, où évoluent les gabiers, aux navires situés sous son vent. Il est bien plus aisé de tirer au boulet lorsque le navire présente ses œuvres vives, car il présente une surface plus grande. De même, il est tactiquement très efficace de tirer à mitraille sur un navire présentant son pont et donc ses hommes à la nuée mortelle des billes ou des biscayens.

L'orientation de la cible peut aussi desservir le chef de pièce lors de son tir. Si elle se présente de face, montrant sa proue à l'adversaire, elle apparaît plus petite. Lorsqu'elle présente sa poupe, le cas est tout autre, car la cible apparaît alors plus petite qu'elle n'est en réalité, mais la poupe est si fragile que même la mitraille traverse le bois de la paroi, les ravages causés sont donc effroyables.

Le tableau suivant donne les modificateurs de compétence de pointage de pièce et de dommages selon la gîte et l'orientation de la cible.

GITE ET ORIENTATION DE LA CIBLE (OPTIONNEL)			
POSITION DU TIREUR	MUNITION		
	Boulet	Ramé	Mitraille
Au vent	+2	-2	-2
Cible au Gd Lague	+0	+2	+0
Sous le Vent	-2	+0	+2
PARTIE PRESENTEE PAR LA CIBLE			MOD
Bossoir (Travers)			+0
Proue (Face)			-1
Poupe (Dos)			Dégâts * 2

Circonstances

Les circonstances peuvent rendre le tir plus aisé ou au contraire impossible.

♦ Stabilité :

Le tir avec un canon de chasse ne souffre pas de l'inconstance de la gîte. En effet, le navire plus long que large jouit d'une bonne stabilité sur sa longueur. Le pointage des canons de chasse est donc plus facile que celui des canons de bordée. Les batteries côtières, qui sont parfaitement immobiles, possèdent donc une précision redoutable. A l'inverse, lorsqu'on tire

au canon par gros temps sur un navire, il ne faut pas espérer toucher à tout coup sa cible.

♦ Fumée :

La fumée qui se dégage des canons après le premier tir rend le pointage difficile. Cette fumée se dissipe rapidement si on tire sous le vent, mais reste par contre épaisse si on tire sur un navire au vent de soi. En effet, le vent ramène non seulement la fumée de ses propres canons à l'intérieur de l'entrepont, mais parfois aussi la fumée des canons de l'adversaire. Ce brouillard opaque empêche tout tir précis, et il faut s'en remettre uniquement aux ordres du Canonnier.

CIRCONSTANCES DU TIR	
CIRCONSTANCES	MODIFICATEUR DE POINTAGE
Canon de Chasse	+1
Batterie Côtière	+2
Fumée Légère	-2
Fumée Epaisse	-5
Gros Temps	Malus de Gros temps

• Dégâts Maximum Infligés :

Les dégâts maximum sont les dégâts infligés à la cible lorsque tous les boulets touchent au but. Lisez les dégâts maximaux infligés sur la fiche de navire, dans la section artillerie, à la ligne correspondant aux canons qui font feu et à la colonne correspondant à l'état de l'entrepont.

Les dégâts maximaux qu'inflige un boulet de canon sont égaux à son calibre divisé par 6. Pour le cas du calibre 8, les dégâts infligés sont de 1.5. Sommez les dégâts infligés par un groupe de canon tirant ensemble : bordée, batterie côtière, canons de chasse, canons de fuite, pierriers et arrondissez cette somme à l'entier supérieur pour obtenir les dégâts maximum infligés par une bordée en parfait état.

• Jet de Pointage de Pièce :

Connaissant les Modificateurs du Jet de Pointage de Pièce et les dégâts maximum du tir, vous pouvez effectuer le jet de Pointage de Pièce. **Pour les boulets et les boulets ramés, le jet de Pointage est effectué sans opposition.** Par contre, **le jet de Pointage à mitraille est, lui, effectué en opposition avec la compétence de Manœuvre de l'équipage de la cible**, alors que tous les hommes se jettent à

l'abri. Le jet de Pointage, dans les deux cas, subit les modificateurs donnés précédemment.

Pour connaître les dégâts infligés à la cible, consultez la table de dégâts des canons, à la ligne correspondant aux dommages maximaux du tir et à la colonne Réussite du jet de pointage.

• Dommages et Pertes :

Les dégâts et la résistance de la localisation touchée : Résistance Mât, Résistance Entrepont et Résistance Œuvres Vives, déterminent le Niveau de Dommage subi par la localisation touchée : Mât, Entrepont, Œuvres Vives.

Les dégâts infligés se transforment en Niveaux de Dommages (ND), sur le même principe que les blessures lors d'un combat individuel, c'est à dire qu'il faut « **Résistance de la Localisation** » **points de dégâts pour faire un ND**. Les niveaux de dommages subis par une localisation s'ajoutent pour donner l'état de la localisation : Parfait Etat (OK), Dommages Légers (DL), Dommages Moyens (DM), Dommages Graves (DG), Dommages Critiques (DC) et Destruction Complète (Coulé, Ravagé ou Ponton).

1 ND = Résistance Points de Dégâts.

Si leur équipage subit des pertes par un tir d'artillerie, les joueurs exposés doivent effectuer leur jet de Pouvoir éventuellement aidé par une esquivé pour savoir s'ils sont touchés.

OPTIONNEL

• Coordonner des Tirs d'Artillerie

Pour réussir à infliger des dommages à un gros adversaire vous pouvez ajouter, avant de calculer les niveaux de dommages, les dégâts d'un tir simultané de plusieurs batteries de canons sur une même localisation. Si vous effectuez ce tir à partir des canons de muraille et de bordée d'un même navire, prenez comme portée du tir le minimum entre les deux. Si deux navires différents concentrent leurs efforts sur la même localisation d'un adversaire, les deux capitaines devront avoir prévu de coordonner leurs effort avant le combat. Ils devront en plus tous deux réussir un jet de commandement, sinon les niveaux de dommages sont calculés séparément pour les deux tirs.

ETAT ET NIVEAUX DE DOMMAGE

DL = 1 ND
DM = 2 ND
DG = 3 ND
DC = 4 ND
DETRUIT = 5 ND

Boulets dans les Œuvres Vives

Un boulet de canon dans les œuvres vives inflige des dommages calculés à partir des Dégâts et de la Résistance des Œuvres Vives.

1 ND = Résistance Points de Dégâts.

Les dommages reçus ouvrent des voies d'eau dans la coque et il faut Voies d'Eau hommes en permanence aux pompes pour l'évacuer, sinon le navire coule (Voir ligne Voies d'eau et colonne Etat Œuvres Vives). L'eau qui emplit de toute façon les cales du navire l'alourdit et le fait gîter de plus en plus sous l'effet de leste mobile de l'eau, la Manœuvrabilité est donc entamée (Voir ligne Manœuvrabilité et colonne Etat Œuvres Vives). Enfin, l'eau infiltrée gâte une partie des réserves de nourriture (Voir ligne Pertes Provision et colonne Etat Œuvres Vives), à moins que le cambusier ait particulièrement bien fait son travail : après la fin un combat, le cambusier fait un jet de Maintenance et il réussit à sauver une partie des provisions.

RECUPERATION DES RESERVES DE NOURRITURE (VIVRES, VIVRES FRAIS, EAU)

REUSSITE DU JET DE MAINTENANCE	Echec	1 - 10	11+
RESERVES SAUVEES	0	50 %	100 %

Pertes : Les pertes infligées sont par contre nulles.

Boulets Dans l'Entrepont

Un boulet de canon fracassant le bordé de l'un des deux entreponts - Bâbord ou Tribord - y inflige des dommages calculés à partir des Dégâts et de la Résistance de l'Entrepont.

1 ND = Résistance Points de Dégâts.

Veillez à marquer les dommages de l'entrepont en cochant la case de gauche pour des dommages dans l'entrepont bâbord et la

case de droite pour des dommages dans l'entrepont Tribord.

Plus l'entrepont est ravagé par les boulets et moins le nombre de canons en état de tirer est important, cela influe donc sur les dégâts maximaux qu'inflige cette batterie.

Pertes : Dégâts artilleurs sont blessés et donc mis hors combat.

Exemple : Si une bordée inflige 20 points de dégâts à un trois-ponts qui a 110 en Résistance de l'Entrepont, le trois-ponts ne subi aucun niveau de dommages, car la bordée n'était pas assez puissante pour lui infliger des dégâts conséquents. Par contre, 20 artilleurs du trois-ponts sont tout de même blessés.

Boulets Ramés dans la Mât

Les boulets ramés infligent à la mâture de la cible des dommages calculés à partir des Dégâts et de la Résistance Mât.

1 ND = Résistance Points de Dégâts.

Les dommages dans la mâture diminuent le rendement de la voilure trouée et délabrée, la vitesse est donc considérablement réduite.

Pertes : Dégâts gabiers sont blessés et jonchent le pont.

OPTIONNEL

De plus, lorsqu'un mât s'abat sur le pont, entraîné par les haubans qui le maintiennent dans l'axe du navire, il risque d'entraîner un autre mât, pourvu qu'il y en ait un, dans sa chute. Voici les dégâts de la mâture pour lesquels un mât tombe, en fonction du nombre de mât du navire :

- ♦ Un Mât : Ponton.
- ♦ Deux Mâts : DC, Ponton.
- ♦ Trois Mâts : DG, DC, Ponton.

Lorsqu'un mât tombe et que la mâture n'est pas déjà dans l'état Ponton, **l'équipage doit réussir un Jet de Catastrophe** (Compétence de Groupe Gros Temps) avec une Réussite au moins « Doué ». S'il réussit, les haubans du mât ont été coupés à temps, il s'écrase dans l'eau, puis, lorsque les haches ont sectionné la base du mât, celui-ci disparaît dans les flots, entraînant avec lui une marée de voiles et de cordages : haubans, drisse, bras de vergue, bossés de ris. **S'il rate, le mât abattu entraîne un autre, et la mâture subit un ND supplémentaire et Résistance Mâture pertes supplémentaires.**

Tir à Mitraille

Un tir à mitraille n'inflige pas de dommages au navire adverse, seulement des pertes.

Pertes :

- ♦ Si le branle-bas de combat n'a pas pu être effectué, les pertes s'élèvent à **4*Dégâts matelots** tant dans les rangs des gabiers que ceux des artilleurs.
- ♦ Si le branle bas de combat a été effectué, Les pertes ne sont que de **3*Dégâts matelots**, car les simples matelots sont protégés de la mitraille par les hamacs ou les balles de coton qu'ils ont déposés le long du bastingage.

• Et les Joueurs ?

Un personnage joueur chef de pièce ou à la rigueur maître canonier peut tenter des « tirs de génie », en utilisant les règles individuelles de Pointage de Pièce. Sinon, ils effectuent le jet de Pointage Individuel de leur canon – qui n'est pas comptabilisé dans les dégâts maximum et s'ils réussissent, les dégâts de leurs canon viennent s'ajouter aux dégâts du reste de la batterie.

Réparations

Après un long combat naval, quand les navires se sont envoyés bordée sur bordée, les deux adversaires ressemblent plus à des épaves qu'à de fiers vaisseaux. Les voiles sont déchirées, les vergues arrachées et certains mâts abandonnés à l'océan. L'entrepont et le pont sont couverts de sang, de membres épars et de canons démantibulés. La coque fait eau de toute part, si bien que des dizaines d'hommes se relaient à la pompe pour éviter au navire de sombrer.

Tous ces dommages, ou presque, peuvent être réparés. Dans un premier temps, les trois maîtres se contentent d'un travail sommaire, qu'il figureront lorsque le temps leur fera moins défaut.

• Réparer une Localisation :

Le maître Charpentier répare séparément les deux Entreponts, le Maître Voilier répare la Mâture et le Maître Calfat les Œuvres Vives du navire. Le procédé de réparation est identique pour les trois.

Tous les 3 jours, le maître effectue un Jet de Réparation :

- ♦ Menuiserie pour le Charpentier
- ♦ Voilerie pour le Voilier
- ♦ Calfatage pour le Calfat.

Un Jet réussi signifie qu'un Niveau de Dommage a été réparé. Chaque Jet coûte 5 jours de bois. Pour un Mât abattu, le Jet de Réparation coûte 10 jours de Bois.

- ♦ Si le maître obtient en tout, pour la réparation compète trois échecs ou plus, la résistance de la localisation réparée baisse d'un point.
- ♦ Si le maître n'obtient aucun échec pour réparer entièrement une localisation dont l'état était Critique ou pire, la Résistance de la Localisation augmente d'un point.
- ♦ Pour chaque échec obtenu par le charpentier pour réparer l'entrepont, un canon est perdu.

• Réparation de Fortune :

Pour effectuer une réparation de fortune, ce qui prend cinq Tours de Combat Naval, le Maître doit réussir un Jet de Réparation. Si le Jet est réussi, un Niveau de Dommage est réparé. Sinon il pourra recommencer 24h plus tard, le temps de tailler les pièces adéquates. Une réparation de Fortune coûte 10 jours de bois.

• Localisation :

Mâture

Lorsque les dommages subis par la mâture se limitent à des trous de boulets dans les voiles, la réparation est rapide et se limite à changer les voiles, puis à les réparer dans la voilerie. Il en est de même pour les vergues, que le Charpentier fournit au Voilier, pour qu'il fasse changer celles qui furent arrachées ou fragilisées par les boulets ramés. Par contre,

lorsqu'un mât est tombé, le navire devra se contenter d'un mât de fortune jusqu'au prochain mouillage. Là-bas, au calme, le maître voilier sera en mesure, avec le charpentier, de dresser un nouveau mât.

Dresser un mât est excessivement difficile lorsqu'on ne possède pas le matériel adéquat, qu'on ne trouve que dans les arsenaux et les grands ports. Sans ce matériel, l'équipage devra s'aider des mâts encore en place comme grues pour monter le nouveau mât. Ce travail est tout de même facilité par le découpage de mâts en plusieurs tronçons – autant que le mât porte de voiles – mais tout l'équipage devra travailler aux réparations. Lorsque le navire n'est plus qu'un ponton – navire sans mât, dresser un mât devient une tâche titanesque qu'il faudra recommencer de multiples fois, à moins de coucher le navire en carène.

Entrepont

L'entrepont subit régulièrement des dégâts considérables, mais il se répare assez bien. Les boulets ne ravagent dans l'entrepont que le quartier des artilleurs, qui contient avant tout les canons. Les affûts des canons sont rarement endommagés, car ils sont aussi solides que les boulets eux-mêmes et le socle de chêne éclate en général avant l'affût.

La tâche du Maître Charpentier consiste donc à réparer la coque, en remplaçant le bordé arraché, en épaississant les parties fragilisées, et à remettre en état les canons. Les socles des canons sont assez longs à refaire, mais ne posent pas de problèmes particulier. Certains canons sont tout de même sérieusement endommagés. Pour ce qui est de la coque, il serait nécessaire pour faire un travail parfait de remplacer tout le bordé en ne gardant que les couples, sur les navires les plus endommagés. Le Maître Charpentier ne dispose malheureusement pas de tout le matériel nécessaire pour donner au bordé la courbure nécessaire et le bateau ne peut être ainsi démonté qu'en le mettant à sec. Les réparations faites en mer ont donc souvent une allure de bricolage, jusqu'à ce que le navire soit abattu en carène.

Pour donner au bordé la courbure de la coque, le charpentier doit le tordre en le plongeant en même temps dans la vapeur. Pour ce qui est du bordé au niveau de l'étrave, le bordé doit être fortement tordu, puis forcé et fixé sur l'étrave sur laquelle il s'appuie. Cette

opération nécessite une force énorme, pour laquelle la Charpentier réquisitionne une bonne moitié de l'équipage.

Œuvres Vives

La coque sous la ligne de flottaison ne peut rester en mauvais état, car le navire prend alors de l'eau de toute part. Le Calfat, avant de figoler les réparations, doit commencer par aveugler les voies d'eau. Pour ce faire, alors même que le navire est en marche, il enfonce dans les trous des Œuvres Vives du navire des pinoches. Ces pinoches sont des cônes en bois de différentes largeurs, qui bouchent ainsi le gros des voies d'eau. Le Calfat colmate alors à l'étope les fissures autour des pinoches et obtient ainsi une étanchéité temporaire, mais correcte. Lorsque les Œuvres Vives sont trop endommagées et les voies d'eau trop grande pour y enfoncer des pinoches, le second fait passer une voile sous la coque, à l'extérieur. Cette voile est arrimée de façon à être collée contre la coque et réduit donc l'infiltration d'eau, en attendant de pouvoir faire un travail plus propre. Le charpentier peut aussi participer à l'aveuglement des Voies d'Eau en clouant des planches de l'intérieur. Il ne peut cependant le faire que si une voile empêche l'eau d'entrer à gros bouillons, car la pression de l'eau jaillissant l'empêcherait de travailler.

Une fois le navire au mouillage, ou mieux, en cale sèche, le calfat remplace avec le charpentier le bordé endommagé par de belles lattes toutes neuves. Il peut alors étanchéfier les zones réparées avec de l'étope, comme il en a l'habitude.

Tir de Mousqueterie & Moucheurs

TIR DE MOUSQUETERIE

- ◆ Effectuez un Jet de Groupe sans Opposition de Tir de Mousqueterie.
- ◆ Les tireurs infligent à l'ennemi les pertes indiquées sur la table des dégâts et pertes.
 - ❖ Ligne : Nombre d'hommes.
 - ❖ Colonne : Réussite du JGSO.

Modificateurs : Protection, Portée, Surélévation.

Les joueurs d'un groupe subissant des pertes de ce genre doivent effectuer leur jet de pouvoir pour savoir s'ils sont touchés

Les tirs de mousqueterie ne commencent pas avec l'abordage, mais dès que les navires se rapprochent à portée de mousquet. A cette distance, les moucheurs, qui sont les deux meilleurs tireurs de l'équipage, tentent de

toucher au mousquet les membres du commandement ennemi.

Si leur équipage subi des pertes infligées par un tir de mousqueterie, les joueurs exposés doivent effectuer leur jet de Pouvoir éventuellement aidé par une esquive pour savoir s'ils sont touchés.

Pour plus de détails, voyez un peu plus loin les « Combats de Groupe ». Voici les différentes portées et les modificateurs correspondants.

MODIFICATEURS DES TIRS DE MOUSQUETERIE		
PORTEE	DISTANCE	MODIF
Moins de 50m	0 cases	+1
50 – 100m	1 case	+0
Plus de 100m	2 cases	-2
Hors de Portée	+ de 2 cases	Impossible
PROTECTION		MODIF
Tireurs Surélevés		+2
Protection Légère		-2
Protection Complète		-5

Pour les moucheurs voyez les règles de « Combat de Groupe ».

Réglage des Voiles

REGLAGE DES VOILES
<i>Effectuez un Jet Manœuvres sans Opposition.</i>
<i>Lisez votre modificateur de vitesse sur la table des actions de groupe.</i>
♦ Ligne : Réglage des Voiles.
♦ Colonne : Réussite.
Modificateurs : <i>Aucun.</i>

Un navire règle ses voiles en disposant sa voilure de façon à acquérir un maximum de vitesse. Ce réglage de voile ne se limite pas au simple réglage des écoutes, mais revient à tirer au maximum parti des caractéristiques du navire en fonction du vent et de la mer.

• Réalisation :

Timonier

L'homme de barre, le plus souvent le Quartier Maître, joue un rôle crucial dans le réglage des voiles, même s'il ne touche qu'à sa barre. En effet, manœuvrer la barre prend beaucoup moins de temps de border ou choquer les écoutes, qui sont bien trop nombreuses. Le timonier effectue donc un réglage tout en

finesse, en ne jouant que sur la direction du navire par rapport au vent. Il navigue de façon à ce que les voiles soient juste pleines, mais pas trop, sachant que lorsque le navire accélère, le vent apparent vient plus de l'avant, et que vider légèrement les voiles diminue avantageusement la gîte du navire.

Technique : Le timonier, au près, lofe légèrement – se rapproche du bout au vent – à la risée – lorsque le vent forcit – et abat – se rapproche du vent arrière – à la dévente – lorsque le vent mollit – pour reprendre de la vitesse. A cette même allure, le timonier abat légèrement lorsque la houle est forte, pour avoir plus de puissance et ne pas être arrêté par la vague. Comme le navire dérive au près le timonier doit compenser cette dérive due au vent pour conserver le cap que lui a donné le maître pilote.

Au large, le timonier doit réagir à l'inverse du près, car lofer légèrement accélère le vent et abattre diminue le vent et la gîte. Il lofe donc à la dévente et abat à la risée. Pour utiliser la vague en sa faveur et ne pas se laisser emporter dans de grandes embardées, le timonier abat sur la crête de la vague et lofe dans son creux pour reprendre de la vitesse, tout en attendant la prochaine vague, qui lui vient de l'arrière.

Un bon timonier ne doit jamais donner de violents coups de barres, qui ralentissent le navire et témoigne de son manque d'anticipation des réactions de son navire. Un excellent timonier manœuvre toujours la barre en finesse.

Gabiers et Simples Matelots

Les gabiers et simples matelots, sous les ordres du second et de leur maître d'équipage, effectuent le réglage des voiles proprement dit. Les matelots à la manœuvre règlent l'orientation des voiles par rapport au navire et son creux. L'orientation des voiles se règle en jouant sur les bras de vergue ou de corne. Le creux se décompose en creux vertical, creux horizontal et torsion. Plus la voile est creuse et plus elle donne de puissance au navire, au détriment du cap. D'autre part, elle doit être d'autant plus plate que le vent est fort, pour développer moins de puissance.

Les voiles sont illustrées dans la partie « Navire : Mât ».

♦ Gréement Aurique :

Pour les gréements auriques, le creux vertical est donné par la bordure, qui tend le point d'écoute vers le bout de la bôme. Le creux vertical se règle grâce au Cunningham, qui tire le point d'amure vers le bas du mât. Le hâle bas de bôme et la balancine de corne tendent la chute de la voile. L'écoute règle l'orientation de la voile par rapport au navire. Un mât ne peut porter qu'une seule voile aurique, qui est toujours la plus basse voile.

♦ Gréement au Tiers :

L'unique bras de corne règle l'orientation de la voile au tiers par rapport au vent. L'amure tend le bord d'attaque de la voile et donne le creux à l'avant de la voile. L'écoute tend le bord de chute et règle le creux à l'arrière de la voile au tiers. L'amure reste toujours du même côté de la voile, même lorsque le navire vire de bord, car la voile au tiers n'est pas totalement symétrique comme la voile carrée. Un mât peut porter plusieurs voiles au tiers. La bisquine, par exemple, en porte trois par mât.

♦ Gréement à Voiles Latines :

L'amure unique de la voile latine donne son orientation par rapport au navire. L'écoute de la voile permet d'en régler le creux. Un mât ne peut porter qu'une seule voile latine, qui est toujours la plus basse voile.

♦ Gréement à Voiles Carrées :

Les voiles carrées, grées sur les plus grands navires, sont totalement symétriques, et l'amure, quand le navire court sur un bord, devient l'écoute sur le bord opposé. Tout comme sur un gréement au tiers, les bras de vergues règlent l'orientation de la voile par rapport au navire. L'écoute sert à régler la tension du bord de chute et le creux à l'arrière de la voile. Enfin l'amure tend le bord d'attaque et détermine le creux à l'avant de la voile.

REGLAGE DE VOILE

REUSSITE DU JET DE MANŒUVRES	VITESSE
Echec	Abattée, 1 Tour Perdu
Débutant	Vitesse - 3
Exécutable	Vitesse - 2
Mauvais	Vitesse - 1
Médiocre	Vitesse - 1
Correct	Vitesse
Bon	Vitesse + 1
Doué	Vitesse + 1
Excellent	Vitesse + 1
Elite	Vitesse + 2
Légendaire	Vitesse + 3

• Système :

Le réglage des voiles est optionnel, mais un équipage peut le tenter une seule fois pour une direction donnée. Dès qu'il change de direction, le navire peut à nouveau tenter un jet de réglage de voiles.

La Réussite du Jet de Réglage de Voiles détermine un modificateur de vitesse. Le modificateur dure tant que le navire reste dans la même direction.

Gros Temps

Manœuvrer dans le gros temps relève plus de la survie que d'une partie de plaisir. La moindre fausse manœuvre peut tourner à la catastrophe et l'équipage doit réagir avec rapidité et précision, ce qui nécessite autant de vigilance que de réflexes rapides. Il vaut mieux se préparer au gros temps et prendre des ris par vent modéré, avant que cette manœuvre même ne tourne au cauchemar.

• Système :

Après chaque manœuvre, autre que le réglage de voile, effectuée par vent violent, l'équipage doit faire jet de Manœuvres/Gros Temps. Ce jet de Gros Temps subit, comme tous les autres jets de manœuvres, le malus de gros temps, qui est considérable et ne peut être amoindri qu'en navigant au grand largue ou en prenant des ris. Une mauvaise Réussite est accompagnée d'avaries qui peuvent être extrêmement graves.

GROS TEMPS	
REUSSITE DU JET DE MANŒUVRES	AVARIES
Echec	Avarie Majeure
Débutant	Avarie Sérieuses
Exécrable	Avarie Sérieuses
Mauvais	Avarie Mineure
Médiocre	Avarie Mineure
Correct	-
Bon	-
Doué	-
Excellent	-
Elite	-
Légendaire	Vitesse × 2

Avaries

TABLEAU DES AVARIES		
AVARIE	GRAVITE	CAUSES
Un Tonneau se Libère	Mineure	Gros Temps, Sabotage
Une Voile Eclate	Mineure	Gros Temps
Une Lame Balaie le Pont	Mineure	Gros Temps
La Mâture Travaille	Mineure	Gros Temps
Aulofées & Abattées	Mineure	Gros Temps
Une Lame Balaie le Pont	Sérieuse	Gros Temps
Un Canon se Libère	Sérieuse	Gros Temps, Sabotage
Une Vergue est Arrachée	Sérieuse	Gros Temps, Combat Naval
Un Hauban Cède	Sérieuse	Gros Temps, Combat Naval
La Coque Travaille dans la Vague	Sérieuse	Gros Temps
Le Gouvernail est Brisé	Sérieuse	Toutes
Bancs de Sable	Sérieuse	Navigation Côtière
Un Mât Casse	Grave	Combat Naval
Le Navire Sancit	Grave	Mouillage Catastrophique
Le Navire Acotte	Grave	Gros Temps
Récifs	Grave	Navigation Côtière

- Avaries Mineures :

Un Tonneau se Libère

Le Cambusier doit effectuer un Jet de Maintenance et obtenir au moins 5 de Réussite, ou un tonneau se libère et ravage tout ce qu'il rencontre, ballotté par le tangage et la gîte. Il fracasse d'autres tonneaux sur son passage et écrase les hommes qui tentent de bloquer ses cinq cents kilos.

- ♦ Cause : Sabotage ou Gros Temps.
- ♦ Damage : 1 jour de vivre et d'eau tous les Tours.
- ♦ Solutions : A un moment ou le tonneau ne bouge plus, les hommes d'équipage doivent le caler avec des pièces de bois ou l'arrimer avec un bout. Il doit réussir un Jet

de Manœuvre avec une Réussite au moins « médiocre », malgré les malus dus au gros temps.

- ♦ Coût : Un homme est blessé par tentative ratée de blocage du tonneau.

Une Voile Eclate

Le voilier doit effectuer un Jet de Voilerie avec une Réussite d'au moins 5. S'il ne réussit pas, des voiles qu'il avait auparavant réparées éclatent.

- ♦ Cause : Gros Temps.
- ♦ Dommages : DL dans la Mâture.
- ♦ Solution : L'équipage doit effectuer un jet de prise de ris, accompagné évidemment d'un jet de Gros Temps, pour changer les

voiles, que le maître voilier réparera comme si elles avaient été trouées par des boulets.

- ◆ Coût : Le jet de gros temps que l'équipage devra effectuer pour changer les voiles ne bénéficie pas du bonus de réduction de voilure, et l'avarie éventuelle associée est « Pertes Humaines ».

Une Lame Balaie le Pont

Une vague énorme claque contre le bordé du navire et balaie le tillac de sa formidable masse.

- ◆ Cause : Gros Temps.
- ◆ Dommages : 3 hommes sont blessés et un homme passe par dessus bord. Il est définitivement perdu. Si le personnage d'un joueur se trouve sur le tillac, il doit réussir un jet d'Acrobatie. Un Echec Critique signifie qu'il passe par dessus bord, un Echec qu'il reçoit 1d20 de dégât sur une localisation.
- ◆ Solution : Le chirurgien soigne les blessés comme des blessés de guerre.

La Mâtûre Travaille

La mâtûre charrie trop de toile et souffre dans de grands craquements.

- ◆ Cause : Gros Temps.
- ◆ Dommages : DL si le Maître Voilier réussit un jet de Voilerie avec une réussite de 5 au moins, DM sinon.
- ◆ Solution : Le navire doit être soulagé d'une partie de sa voilure, et le Maître Voilier peut réparer la mâtûre.
- ◆ Coût : La réparation coûte dix jours de bois par niveau de dommages subi.

Aulofée / Abattée

Alors que le bateau navigue au près ou au large et qu'il se trouve au sommet de la vague, une violente gîte fait décrocher le gouvernail du navire, qui se met à lofer dangereusement et vire de bord intempestivement.

- ◆ Cause : Gros Temps.
- ◆ Dommages : Le navire vire de bord intempestivement.
- ◆ Solution : L'équipage effectue un jet de Manœuvres / Virement de bord – avec un malus de -2 si son navire vire de bord vent arrière. S'il obtient une Réussite au moins « Correcte », le navire se retrouve sur l'autre bord, s'il rate, le navire se retrouve face au vent et dérive d'une case par Tour jusqu'à ce qu'il réussisse avec une Réussite Correcte.

• Avaries Sérieuses :

Une Lame Balaie le Pont

Une vague énorme claque contre le bordé du navire et balaie le tillac de sa formidable masse.

- ◆ Cause : Gros Temps.
- ◆ Dommages : 20 hommes sont blessés et trois hommes passent par dessus bord. Ils sont définitivement perdus. Si le personnage d'un joueur se trouve sur le tillac, il doit réussir un jet d'Acrobatie à -10C. Un Echec Critique signifie qu'il passe par dessus bord et un Echec qu'il reçoit 1d20 +5 de dégâts dans une localisation.
- ◆ Solution : Le chirurgien soigne les blessés comme des blessés de guerre.

Un Canon se Libère

Les chefs de pièces sont responsables du bon arrimage de leur canon par gros temps. Pour plus de sécurité, le maître canonnier passe les canons en revue après chaque combat naval et dès que le vent commence à monter. Un canon qui se libère par gros temps parcourt le navire en fonction de la gîte, détruisant tout sur son passage. Il risque au pire de percer la coque et de faire couler le navire. Il n'est pas rare que quelques hommes périssent en tâchant de l'arrêter. Aussi les punitions pour le chef de pièce et le maître canonnier sont sévères.

- ◆ Cause : Gros Temps ou Sabotage.
- ◆ Dommages : Un canon libéré par Gros Temps dans l'entrepont ravage tout sur son passage. Il inflige un Niveau de Dommage par Tour dans l'Entrepont. Il commence par infliger les dommages à Bâbord, puis à Tribord, puis de nouveau à Bâbord et ainsi de suite. Un homme d'équipage par Tour est blessé.
- ◆ Solution : Des matelots doivent tenter de le stopper, en glissant des cales sous ses roues alors qu'il se trouve plaqué contre la coque. L'équipage doit réussir un Jet de Recharge de Pièce et obtenir au moins une Réussite Correcte.

Une Vergue est Arrachée et Tombe sur le Pont

Arrachée par une violente risée ou un boulet ramé, une vergue est arrachée du mât et tombe sur le pont en déchirant les voiles qui se trouvent sous elle.

- ◆ Cause : Combat, Gros Temps.
- ◆ Dommages : DM dans la Mâtûre, la vergue blesse Résistance Mâtûre Hommes.
- ◆ Solution : Pour réparer les dommages, il est nécessaire de changer les voiles

déchirées et de les amener au Maître Voilier. La vergue tombée doit aussi être remplacée. Pour ce faire les gabiers montent dans la mâture et effectuent un Jet de Prise de Ris.

Un Hauban Cède

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.

- ◆ Cause : Gros Temps, Combat Naval.
- ◆ Dommages : Le hauban et son bas hauban cèdent. S'ils étaient du mauvais côté - si le mât exerçait une traction - le mât risque de s'abattre. Si c'est le cas, l'Etat de la Mâture passe à DG si le navire avait trois mâts, DC si le navire n'avait que deux Mâts dressé et Ponton si le Navire n'avait qu'un seul Mât. L'équipage subit les pertes correspondantes.
- ◆ Solution :
Jetez 1d20 :
 - ❖ Si le résultat est pair, le mât ne risque rien tant que le navire reste sur ce bord. Les gabiers ont tout leur temps pour fixer à nouveau les haubans. Ils doivent Réussir un Jet de Manœuvres/Catastrophe avec une Réussite au moins Mauvaise, pour fixer le hauban. Ce jet subit le malus de Gros Temps.
 - ❖ Si le résultat est Impair, le Mât n'est plus retenu par son hauban et s'abat sur le pont, à moins que l'équipage ne réussisse un Virement de Bord « Instantané ». Ils se retrouveront alors dans le cas précédent.

La Coque Travaille dans la Vague

Retombant violemment dans le creux de la vague, la coque du navire gémit et craque, déchirant le bordé. Avec de la chance, les couples ne seront pas touchés.

- ◆ Cause : Gros Temps.
- ◆ Dommages : DL à DG dans les Œuvres Vives - sous la ligne de flottaison.
- ◆ Solution : Il ne reste plus au Maître Calfat qu'à réparer les œuvres vives de la coque et à aveugler les voies d'eau.

Le Gouvernail est Brisé

En heurtant un récif, ou frappé de plein fouet par un boulet de canon, le gouvernail se brise ou sort de ses gonds. Le navire laissé à lui-même fait de grande embardées selon sa tendance naturelle. Les navires « mous »

abattent puis oscillent autour du vent arrière, alors que les navires « ardents » se mettent systématiquement bout au vent. Le temps que le Charpentier répare le gouvernail, l'équipage doit manœuvrer le navire à la voile seule. Pour faire abattre le navire, il doivent placer le centre de voilure sur l'avant, pour rendre le bateau mou. Pour le faire lofer, le centre de voilure doit au contraire être placé sur l'arrière du navire. Afin de rendre les manœuvres douces et d'éviter les embardées, la voilure du navire doit être parfaitement équilibrée. Il suffit alors pour déplacer le centre de voilure de vider légèrement les voiles à l'arrière ou à l'avant selon le changement d'orientation souhaité.

- ◆ Causes : Combat Naval, Sabotage, Récifs ou Gros Temps.
- ◆ Dommages : Le bateau est quasiment incontrôlable. Les manœuvres à la voile, y compris pour continuer dans la même direction, se font avec un malus de -5. Chaque « Echec » fait dévier le navire de sa trajectoire de deux huitièmes de tour vers bâbord ou tribord, au hasard.
- ◆ Solutions : Il faut deux Tours complets pour installer deux avirons à l'arrière, ce qui fait passer ce malus à -2. Le Charpentier peut tenter un Jet de Réparation tous les tours au bout de 10 Tours, temps nécessaire pour confectionner un gouvernail de fortune. Il doit réussir un Jet Crucial de Menuiserie, 10 de Réussite Minimale.

Bancs de Sable

Il n'est pas rare qu'un navire s'échoue sur un banc de sable, même si le pilote connaît la région, car les bancs de sable se déplacent d'un mois sur l'autre. Le pilote, lorsqu'il sent que le risque d'échouement n'est plus négligeable, sonde le fond régulièrement. Ces sondes répétées nécessitent un ralentissement du navire rarement compatible avec l'urgence du moment. En fonction du résultat de ces sondes, le Pilote peut déduire de la forme de la côte et des courants la position des bancs de sable dans les environs.

- ◆ Cause : Navigation Côtière.
- ◆ Dommages :
 - ❖ Le navire avançait en sondant : Le navire, évoluant à vitesse réduite, ne subit pas de dommages dus au choc.
 - ❖ Le navire avance à vive allure : La coque gardera probablement des traces de l'échouement, ainsi que la mâture, qui est violemment projetée en avant. Les

dommages subis par les Œuvres Vives sont soit nuls, soit égaux à DL.

- ❖ Dans les deux cas, le navire subit des dommages dus au mouvements de la mer, pouvant être nuls si la mer est peu agitée, DL par Tour si la mer est agitée et DM par Tour si la mer est démontée. En rivière, ces dégâts sont nuls.
- ◆ Solution : Lorsque un navire touche le fond, il existe plusieurs manières de repartir :
 - ❖ La marée monte (1 chance sur 2) : L'équipage n'a pas à s'en faire, car la marée remettra naturellement le navire à flot. S'il est pressé, il pourra faire comme si la marée descendait.
 - ❖ La marée descend (1 chance sur 2) : Un navire échoué à marée descendante risque d'être perdu corps et biens, car le navire, s'il ne peut repartir, va se coucher et subir la violence de la mer pendant plus de six heures, temps nécessaire au minimum pour le remettre à flot. Si la mer devient très agitée alors que le navire est échoué sur le côté, il est perdu. Pour repartir avant que cela ne se produise, il faut s'arranger pour faire gîter le navire afin de réduire son tirant d'eau. Pour ce faire, l'équipage peut s'aider du vent, mais aussi déplacer le lest, ou mieux, les canons. Il peut aussi jeter ces canons par dessus bord. Dès que le navire est à flot, la manœuvre doit être rapide pour l'éloigner du banc de sable. Effectuez pour cela un Jet de Manœuvres / Catastrophe, pour lequel la Réussite devra être au moins « Bonne ». Ce jet subit naturellement le malus de Gros Temps.
 - ❖ Rivière : En rivière, l'eau est rarement virulente comme en mer et le courant constant. Le navire n'a donc pas de risque d'être perdu s'il reste trop longtemps échoué, à moins que le fond soit rocaillieux. Pour se dégager, il est impossible de s'en remettre à la marée, car elle est trop faible loin de la mer. L'équipage doit se dégager comme dans le cas d'une marée descendante en mer. Le navire n'étant pas en péril, l'équipage peut prendre son temps. Le navire peut être dégagé en le halant du bord vers une zone plus profonde. Les rives peuvent aussi être employées pour coucher le navire en attachant des haussières – cordage utilisés pour tirer un navire ou l'attacher à quai – au sommet des mâts.

• Avaries Graves :

Les avaries graves mettent la survie du navire en péril, ou le handicapent à tel point qu'il ne peut plus manœuvrer. L'équipage devra fournir des efforts énormes pour se tirer de ce mauvais pas sans trop de dommages, mais il est possible qu'il y laisse la vie.

Un Mât Casse

Fauché par un boulet Ramé, ou encore sous l'effet d'un excès de toile, le mât se brise et menace d'emporter dans sa chute un autre mât.

- ◆ Cause : Combat Naval.
- ◆ Dommages : Un mât qui tombe correspond à un état DG pour un navire qui avait trois mâts, DC pour un navire qui en avait deux et Ponton pour un navire qui n'en avait qu'un, avant qu'il ne tombe. Si le mât entraîne un autre sur son passage, l'état de la mâture est encore aggravé d'un Niveau de Dommages. Les pertes supplémentaires subies par la chute d'un nouveau mât sont égales à la Résistance de la Mâture.
- ◆ Solution : L'équipage doit se débarrasser du mât perdu sans en perdre un autre par la même occasion. Les mâts sont maintenus en place par les étais et les haubans. L'étau tire le sommet du mât vers l'avant, tandis que les haubans exercent une traction vers l'arrière et chacun des côtés. Il est plus que probable que le mât s'abaisse dans le sens de la longueur du navire, maintenu dans cette direction par les haubans. Il est donc nécessaire de sectionner à la hache les haubans situés au vent du navire, afin de faire chuter le mât par le travers. Une fois dans cette position, le mât devra finir d'être sectionné à la base, ainsi que les étais, haubans et éventuellement pataras, pour qu'il puisse partir librement. Pour effectuer tout ceci, l'équipage devra réussir un jet de Manœuvres / Catastrophe. Si le Résultat n'est pas au moins « Bon », le mât entraîne un autre dans sa chute.

Le Navire Sancit

Lorsqu'un navire mouille mais ne réussit pas à crocher correctement ses ancres, il en mouille une autre. Toutefois, il arrive que le poids considérable des ancres et des câbles enfonce l'avant du navire sous l'eau. Le navire coule alors par l'avant et on dit qu'il sancit.

- ◆ Cause : Mouillage Catastrophique.

- ◆ Dommages : Le navire coule par l'avant et sombre.
- ◆ Solution : Dès que le navire commence à sancir, les câbles d'ancre doivent être sectionnés immédiatement à la hache. L'équipage doit réussir un jet de Manœuvres/Catastrophe et obtenir une Réussite au moins « Excellente ». S'il ne réussit pas au bout de deux tours, avec une tentative par tour, le navire est perdu.
- ◆ Coût : C'est un moindre mal, mais une ou plusieurs ancres sont perdues, une fois leur câble coupé.

Le Navire Acotte

Il peut arriver que le navire, lors d'une violente risée accompagnée d'une auloffée magistrale, se retrouve couché sur l'eau. On dit qu'il a accoté. Curieusement, une fois ses voiles mouillées, cette position est tout à fait stable, car le fardage – prise au vent – du navire est énorme. 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.

- ◆ Causes : Gros Temps.
- ◆ Dommages : Le navire sombre corps et biens. A partir du moment où le navire accote, l'équipage doit effectuer un Jet de Manœuvres/Catastrophe. *Valeur de sa Réussite* hommes sur dix arrivent à s'agripper au navire et sont sauvés de la noyade. Tous les autres meurent noyés et empêtrés dans une mer de voile et de cordages.

◆

EFFET D'UN JET DE CATASTROPHE POUR UN ACCOTEMENT.	
REUSSITE	ÉTAT DE LA MATURE
Exécrable	Le Navire Sombre
Médiocre	Ponton
Bon	DM
Elite	OK

- ◆ Solution : Dans la situation catastrophique et effrayante ou le navire retrouve couché sur l'eau. L'équipage doit, pour le redresser, effectuer un Jet de Manœuvres / Catastrophe, modifié par les malus de Gros temps. Si vos joueurs entreprennent des actions individuelles pleines de bon sens, comme par exemple de faire passer par dessus bord les canons sous le vent, vous pouvez leur octroyer un bonus important.

Récifs

Les navires qui ont fait naufrage en échouant sur des récifs sont innombrables. Les récifs sont des rochers à fleur d'eau ou que la marée a recouvert, mais pas suffisamment pour laisser passer les plus gros navires. Un navire peut soit talonner – toucher les récifs sans grands dommages, soit s'échouer franchement dessus.

- ◆ Cause : Navigation Côtière.
- ◆ Dommages :
 - ❖ Le navire avançait en sondant : Le navire, évoluant à vitesse réduite, ne subit pas de dommages dus au choc.
 - ❖ Le navire avance à vive allure : Les dommages subis par les Œuvres Vives vont de DL à DM.
 - ❖ Dans les deux cas, le navire subit des dommages dus au courant et à la mer, DL par Tour si la mer est peu agitée et DM par Tour si elle est Agitée. Si la mer est démontée, le navire est démembré en moins d'une petite minute. En rivière, ces dégâts sont nuls, mais sont de DL par tentative de se dégager.
- ◆ Solutions : Les solutions pour sauver un navire du naufrage sont les mêmes que dans le cas d'un échouement sur les bancs de sable. Il est toutefois prudent de mouiller les annexes pour pouvoir quitter le bord si le bateau est perdu.

Appareillage

Le départ d'un port ou d'un mouillage n'est pas instantané, loin de là. Un appareillage rapide est parfois nécessaire pour fuir ou être prêt à combattre un ennemi qui se rapproche. L'appareillage se décompose en deux phases : le navire doit dans un premier temps être paré à l'appareillage, pour pouvoir ensuite partir dans les meilleures conditions.

Parer à l'Appareillage :

Les vergues sont hissées le long des mâts si elles ont été affalées pendant l'escale. Les

gabiers grimpent alors dans la mâture, sur les marchepieds de vergues et se préparent à envoyer la toile. Pendant ce temps, la bordée de repos range tout le matériel et les éléments de confort sortis pendant l'escalade, afin que le pont soit débarrassé de tout ce qui pourrait gêner la manœuvre.

Toujours en même temps, les simples matelots s'activent sur le grand cabestan pour remonter les ancres. Le câble d'ancre, trop gros pour être enroulé autour du grand cabestan, est attaché en plusieurs points à un câble circulaire, le tournevire, qui lui est enroulé autour du cabestan. De dix à soixante-dix hommes sont nécessaires au grand cabestan pour remonter une ancre. Quelques hommes, au fur et à mesure que l'ancre remonte, détachent le câble circulaire du câble d'ancre près du cabestan, pour permettre au câble de descendre dans la salle des ancres. Il tient bien sûr le câble circulaire au câble d'ancre près de l'écubier – trou dans la coque par lequel passe le câble d'ancre – pour pouvoir continuer à remonter l'ancre.

Une fois la dernière ancre à pic – suspendue juste au dessus du fond – le navire est paré à l'appareillage.

Appareiller

Pour appareiller, les gabiers, sur les ordres du Maître d'Equipe, envoient les huniers seuls, pour garder une bonne maniabilité tout en prenant une vitesse suffisante pour sortir du port ou du mouillage. Dès que la formidable masse du navire s'ébranle, la dernière ancre est remontée et attachée comme les autres au bossoir.

Le timonier fait abattre le navire sur le bon bord, car un navire à l'ancre est soit face au courant, soit face au vent. Si le navire est face au vent, il faut pour abattre prendre de la vitesse en reculant. Les voiles sont donc bordées à contre, puis dans le bon sens dès que le navire a suffisamment abattu.

Un navire en train d'appareiller n'est pas très vélocité et remonterait difficilement un fort courant. Il est donc préférable d'appareiller avec un courant et un vent favorables, par marée haute pour éviter le danger des récifs et bancs de sable.

• Système :

L'équipage, pour appareiller, effectue un jet de Manœuvre / Virement de Bord, modifié (Optionnel) par le malus de gros temps, le bonus de réduction de la toile et celui de protection du mouillage. Le temps mis pour être prêt à l'appareillage, puis appareiller est donné par la Réussite de ce jet sur la table de durée de Recharge de Pièce. Si le navire est déjà paré à appareiller, le temps mis par l'appareillage est divisé par deux. Lorsque le temps est compté et que la remontée des ancres ralentirait trop l'appareillage, l'équipage a encore le choix de laisser filer ses ancres – les abandonner sur place en jetant le câble à la mer. Dans ce cas, le temps mis pour appareiller est aussi divisé par deux.

Entrée au Port

Les ports ne sont pas nombreux dans le nouveau monde, et ne permettent pas, en général, aux plus gros navires de se mettre à quai. Ces navires mouillent alors dans la rade, si celle-ci est bien protégée, ou dans l'avant port s'il est capable de les accueillir. Pour entrer dans un port, un deux-ponts met parfois quelques semaines, et attend devant la rade que le vent devienne favorable.

Une fois qu'il le peut, il signale sa présence au port, qui lui envoie un navire pilote dans le cas où la rade est dangereuse, pour guider son entrée. Ce pilote est un tout petit sloop très maniable et de peu de tirant d'eau. Dans le nouveau monde toutefois, les ports équipés de pilotes ne sont pas fréquents.

Si le navire peut se mettre à quai, il envoie ses haussières – cordages utilisés pour amarrer un navire à quai – aux hommes sur le quai, au moyen d'un fin cordage, attaché au gros à une extrémité, et l'autre munie d'une boule de toulaine – boule de cordage alourdie d'un caillou utile pour lancer les cordages. Le fin cordage est récupéré à terre, puis halé – tiré – pour récupérer la haussière. Celle-ci est virée – attachée – à la bitte d'amarrage prévue à cet effet. Un navire peut être amarré au moyen de quatre haussières, dont deux, les haussières de rappel, empêchent le navire de s'éloigner du quai, tandis que les deux autres, appelées gardes, évitent qu'il ne se rapproche trop. Le mou laissé dans les amarres dépend de la hauteur du quai et des marées, pour éviter qu'un petit navire reste suspendu en l'air par ses amarres. Si le navire est trop gros pour être

entièrement attaché à quai, il mouille une ancre à l'avant et amarre son cul au quai.

- Système :

Effectuez un Jet de Manœuvres / Mouillage. Si la Réussite de ce jet est au moins « Correcte », le navire entre fièrement dans le port. Sinon, il subit un Niveau de Dommages dans l'un des deux Entrepôts, alors qu'il heurte violemment un quai et vous devez recommencer votre jet au Tour suivant.

Mouillage

Direction du Vent

Les ports sont très bien protégés du vent, ce qui n'est pas le cas de tous les mouillages. D'autre part, un mouillage peut très bien être parfait un jour et désastreux le lendemain, car sa qualité dépend de la direction de la houle et surtout de la direction du vent. Pour être parfait, un mouillage doit être protégé du vent par la côte. On mouille donc toujours sous le vent de la terre. Les anses sont avantageuses, car dans leur fond, le navire reste à l'abri du vent même si celui-ci tourne légèrement. Le capitaine et le pilote ne doivent pas se contenter d'un mouillage convenable pour le vent actuel : il doit aussi le rester pendant tout le temps de leur escale. Ne pas être protégé de la houle, qui n'est pas forcément orientée dans le même sens que le vent, est très inconfortable. En effet, le navire, qui n'est plus stabilisé par ses voiles, roule bord sur bord. La houle soulève aussi régulièrement la proue du navire, sollicitant les ancres et risquant de les faire déraiper sur le fond.

Nature du Fond

La nature du fond influe aussi grandement sur la qualité d'un mouillage, car une ancre peut rester coincée sur un fond rocailleux et devra être abandonnée au moment de l'appareillage. Pire encore, elle peut déraiper sur le fond à tout moment. Le navire en dérivant peut être drossé sur la côte. La vase ou le sable forment des fonds idéaux pour un mouillage, alors qu'un sol rocailleux et le varech présentent des dangers non négligeables. Un vent calme au moment du mouillage trompe souvent les pilotes non expérimentés, car l'ancre semble bien crochée au fond, jusqu'au moment où le vent monte. Le navire se met à dériver vers la côte.

Méthodes de Mouillage

Les méthodes de mouillage sont nombreuses, mais les deux plus fréquemment utilisées

consistent soit à mouiller deux ancres de façon à ce qu'elles forment une patte d'oie, soit à les mouiller de l'avant du navire toujours, mais dans des sens diamétralement opposés. La première méthode est très sûre dans le sens où si une ancre déraipe, l'autre pourra rappeler le navire à sa place, ce qui n'arrive pas car l'effort est partagé entre les deux ancres. La deuxième méthode permet d'assurer qu'une des deux ancres tire dans le bon sens lorsque la marée descend, tandis que l'autre tire dans l'autre sens lorsque la marée monte. Il ne faut en effet pas oublier qu'une ancre accrocher au fond l'est par un de ses becs et risque de se décrocher si le navire tire dans le mauvais sens, retournant l'ancre.

Risques du Mouillage

Mouiller est une alternative dangereuse lorsque toutes les précautions ne sont pas prises. Tout d'abord, si le fond est rocaillieux, l'ancre peut très bien rester accrochée au fond. Il faut, pour pouvoir la dégager si cela se produit, attacher en tête de l'ancre un filin – appelé orin – relié à une bouée. Si l'ancre est accrochée, il suffit alors de tirer sur l'orin pour soulever l'ancre par la tête et la décrocher.

L'ancre peut déraiper au bout d'un certain temps sous l'influence du vent, du courant et de la houle. Le navire se met alors à dériver dans avec le vent et le courant, et a de grandes chances de finir drossé sur la côte. Si quelqu'un remarque la dérive suffisamment tôt, l'équipage pourra de nouveau mouiller l'ancre. Si tout le monde dort au moment du dérapage, ce sera à la grâce de Dieu.

Lorsque trop d'ancres sont mouillées avec des câbles trop longs, donc par beaucoup de fond, le navire se met à sancir – couler par l'avant, entraîné par le poids des ancres. Les câbles d'ancres doivent être coupés à la hache dans les plus brefs délais pour éviter le naufrage.

- Système :

L'équipage effectue un Jet de Manœuvres / Mouillage. La Réussite indique à quelle distance le navire se trouve de la position de mouillage désirée, ou s'il se produit un incident fâcheux. L'ancre peut rester accrochée au fond au moment de l'appareillage, déraiper, ou pire encore, le navire peut sancir. Si le mouillage échoue, il peut être retenté, mais le navire dérive pendant 2 Tours.

Gardez pour vous la Réussite obtenue pour le Jet ainsi que les modificateurs appliqués. Si les conditions de vent, de courant et de houle changent pendant que le navire est mouillé, modifiez la Réussite obtenue et voyez si l'ancre ne se met pas à déraiper. Par contre, un navire ne peut sancir que durant le mouillage.

MOUILLAGE	
REUSSITE DU JET DE MANŒUVRES	RESULTAT
Echec	Sancit
Débutant	Ancre Accrochée
Exécrable	Déraper dans 1d20h
Mauvais	Déraper
Médiocre	Bon à 100m près
Correct	Bon à 50m près
Bon	Bon à 10m près
Doué	Parfait
Excellent	Parfait
Elite	Parfait
Légendaire	Parfait

Navigation

La tâche de faire la route et le point pour rallier une destination revient au capitaine, qui peut se faire aider s'il le désire par le pilote. Celui-ci peut l'éclairer, au moins en ce qui concerne les récifs, les bancs de sable, les vents et courants.

BONUS POUR LES JETS DE NAVIGATION SELON L'INSTRUMENT UTILISE	
INSTRUMENT DE RELEVEMENT	MOD.
Au pif.	-5C
Avec loch et boussole.	-2C
Bâton de Jacob.	+0C
Astrolabe.	+2C
Nocturlabe.	+5C/+5R
Côtes connues avec amers.	+5C/+5R
Sans carte de la région	-5C
Carte fausse de la région	-5C à -1C
Carte correcte de la région	+0C
Carte de génie de la région	+1C à +5C

Avant toute traversée, si elle excède quelques jours, le capitaine doit faire la route. Il doit pour cela connaître sa position actuelle et savoir où il veut aller. Faire la route a pour objectif de joindre rapidement sa destination, de croiser des routes commerciales pour les pirates, de ne pas passer sur des récifs et enfin, d'éviter les intempéries. Pour ce faire la capitaine doit effectuer quatre Jets de Navigation, modifiés par l'instrument qu'il utilise pour faire le point.

Joindre une Destination

Pour rejoindre une destination, le capitaine doit effectuer quatre jets de navigation, en conjonction avec d'autres compétences : un pour savoir s'il arrive à éviter les intempéries, un autre pour éviter les hauts-fonds, un troisième pour croiser le plus longtemps possible une route commerciale et un quatrième pour arriver rapidement et exactement à destination. **Voyez la Compétence Pathologie pour savoir si votre navire est touché par une maladie durant la traversée.**

♦ Intempéries

Compétences : Navigation et Hydrographie

Aidé par : Instruments de Navigation, Journal de Bord décrivant la région.

Les tempêtes et même les tornades sont courantes dans les mers chaudes et tièdes comme la mer des Caraïbes. Bien qu'ils soient par nature peu prévisibles, les grains peuvent être évités en réagissant rapidement dès leur apparition afin de les contourner. Les tempêtes séparent les navires voyageant de conserve, qui ne se retrouvent parfois jamais. La prudence exige donc de se donner un point de rendez-vous en cas de gros temps.

- ❖ Echec Critique : Le navire est pris dans un ouragan et se trouve menacé par une tornade.
- ❖ Echec : Le navire subit une tempête qui dure de 2 à 10 jours.
- ❖ 5 ou moins : Le navire a par semaine 3 chances sur vingt de traverser une tempête.
- ❖ 6 - 15 : Le navire a chaque semaine une chance sur vingt de traverser un grand frais.
- ❖ 16+ : Le navire bénéficie d'un vent établi pendant tout le voyage.

♦ Route Sûre

Compétences : Navigation et Géographie

Aidé par : Instruments de Navigation, Journal de Bord ou Carte décrivant la région.

Plus encore que d'arriver rapidement à sa destination, le capitaine doit s'assurer de la sécurité du navire durant le trajet. Les navires de commerces par exemple, sont plus nombreux le long des côtes qu'en pleine mer. Par contre, les régions côtières sont parsemées de récifs. Un moindre mal pour le navire serait de talonner - toucher le fond - sur un banc de sable. Le temps gagné en prenant cet itinéraire téméraire servirait à réparer les dommages

subis par les Œuvres Vives, si le navire n'a pas fait naufrage. La sécurité est donc plus important que la vitesse.

- ❖ Echec Critique : Le navire, pris dans une tempête, dérive à grande vitesse vers des récifs.
- ❖ Echec : Le navire a une chance sur deux de toucher des bancs de sable. Sinon, ce sera sur des récifs qu'il touche. Voyez ces deux types d'avaries pour plus de détails.
- ❖ 5 ou moins : Le navire traverse une passe difficile. Laissez la vigie faire son rôle et le capitaine et le pilote tenter un Jet Crucial de Géographie avec une Réussite Minimale de 5 pour repérer les hauts fonds : bancs de sable et récifs.
- ❖ 6 – 15 : La traversée se fait sans encombre.
- ❖ 16+ : Non seulement le navire traverse sans problème une zone assez dangereuse, mais le cartographe peut noter la position des récifs et la forme des côtes sur la route. Il lui est ainsi possible de retoucher une carte incomplète.

◆ Routes Commerciales

Compétences : Navigation et Finances

Aidé par : Route Commerciale connue dans la région : +5C/+5R

Les navires de commerces suivent des routes commerciales pour une raison toute simple. Pour joindre une destination et être sûr d'y arriver, comme ils ne possèdent pas de moyens de connaître avec précision leur latitude, ils rejoignent le parallèle passant par leur destination et le suivent jusqu'à arriver à bon port. Pour se placer sur une route commerciale, il suffit donc de croiser le long d'un parallèle passant par la destination de cette route. Pour se repérer, les navires de commerce peuvent aussi aller d'amère – point de repère fixe – en amère. Par exemple, tous les navires joignant La Havane arrondissent le cap Corrientes. Il suffit pour être sûr de les rencontrer de croiser près de ce cap.

Le capitaine effectue un Jet de Navigation et Finances. Voici le nombre de Navires qu'il croise en fonction de sa Réussite :

- ❖ Echec Critique : Croyant tomber sur un navire de commerce, le navire tombe nez à nez avec un navire de guerre.
- ❖ Echec : Pas de navire de commerce sur cette route.
- ❖ 5 ou moins : Le navire croise un navire de commerce pour deux semaines de navigation.

- ❖ 6 – 15 : Le navire rencontre sur sa route un navire de commerce par semaine de traversée ou encore un convoi de navires protégés par des navires de guerre.
- ❖ 16+ : Il n'y a que l'embarras du choix, le navire croise non seulement deux navires par semaine, mais aussi un convoi marchand peu défendu.

◆ Vitesse :

Compétences : Navigation et Hydrographie.

Aidé par : Instruments de Navigation, Journal de Bord décrivant la région.

Un mauvais navigateur, en passant par des régions où le vent est contraire ou trop faible, perd un temps précieux à lutter contre les vents et les courants qu'il aurait pu éviter.

Le capitaine effectue un jet de Navigation et Hydrographie. Voici les gains de temps qu'il obtient en fonction de sa Réussite :

- ❖ Echec Critique : Le navire est pris dans un Calme Plat qui dure 2d20 jours.
- ❖ Echec : La vitesse moyenne du navire est divisée par deux, alors que le navire louvoie jour après jour en luttant de temps à autre contre des courants contraires.
- ❖ 5 ou moins : Le navire n'est pas spécialement ralenti et avance à sa vitesse normale.
- ❖ 6 – 15 : Sa vitesse moyenne est accrue de 20 milles par jour.

16+ : La vitesse moyenne du navire est augmentée de 50 milles par jour.

Travail de la Vigie

La vigie, du haut de la hune, scrute l'horizon comme les alentours du navire, pour y repérer tout ce qui pourrait être une source de danger.

• Voile à l'Horizon :

La vigie scrute l'horizon à la recherche de voiles, qu'il annonce au capitaine, afin qu'il puisse entamer une manœuvre d'approche. Une fois la voile inconnue suffisamment proche, la vigie et le capitaine peuvent la reconnaître. S'il s'agit d'un navire de guerre, la fuite est préférable. Si par contre l'ennemi est un marchand, le capitaine se prépare la chasser.

Il est essentiel de repérer le premier la voile inconnue, pour pouvoir s'en rapprocher dans des conditions avantageuses. L'avantage du vent, par exemple est un atout décisif que peu de capitaines négligent. Près des côtes, repérer le premier le navire ennemi permet de lui

tendre des embuscades ou au contraire de se cacher à sa vue.

Système

Une fois les deux navires à portée visuelle, les deux vigies effectuent un Jet de Vigilance en opposition. Celle qui réussit ce jet possède l'avantage durant la chasse ou le combat naval. L'avantage peut être de deux natures :

- ♦ **Avantage du Vent :** Les Espagnols recherchent systématiquement à acquérir cet avantage. L'avantage du vent consiste à se trouver au vent de son adversaire au cours du combat naval. Cet avantage est considérable, car celui qui le possède peut naviguer dans une direction plus proche du vent arrière que son adversaire. Il est donc plus rapide et plus manœuvrant. Celui qui gagne l'avantage du vent se place donc plus près de l'origine du vent sur la carte que son adversaire. En d'autres termes, son adversaire devrait, s'il voulait le rejoindre, louvoyer en virant de bord au moins une fois. Si vous voulez des chiffres, placez celui qui a l'avantage du vent à autant de cases au vent de son adversaire que la Réussite de son Jet de Vigilance en opposition.
- ♦ **Surprise :** Si les deux navires se trouvent près des côtes et que l'un croise la route de l'autre, permettez à celui qui remporte l'avantage de se placer en embuscade derrière une île ou au contraire de s'y

cachier pour éviter la confrontation. Evidemment, cela signifie que son adversaire n'est au courant de rien. Demandez ensuite au vainqueur un Jet de Discretion de Groupe en opposition avec la compétence de Tir de Mousqueterie de son adversaire pour savoir pendant combien de Tours il a l'avantage de la surprise.

- Repérer des Hauts Fonds :

Alors que le navire se trouve à moins de cent mètres – deux cases – d'une zone pouvant contenir des hauts-fonds, c'est-à-dire des bancs de sable ou des récifs, la vigie peut effectuer un Jet Crucial de Vigilance. La Réussite Minimale pour ce Jet Crucial dépend de l'état de la mer, car plus celle-ci est forte, et plus les lames se brisent sur le haut fond, le rendant visible.

Force du Vent

- ♦ Petit Temps : 8.
- ♦ Etabli : 4.
- ♦ Frais ou plus : 1.

Système

La vigie peut délimiter une zone de hauts-fonds, mais pas la profondeur de l'eau sur ces hauts-fonds. Si sa Réussite n'est pas suffisante, l'équipage doit s'en remettre à la grâce de Dieu.

Combat de Groupe

Les règles avancées de Combat de Groupe sont très semblables aux règles de base, mis à part quelques petites subtilités pour rendre l'issue du combat plus dépendante des actions des joueurs. Ce qui suit traite du Combat et non du Combat Naval. Un Combat Naval se transforme en Combat de Groupe lors de l'abordage. Un Tour de Combat de Groupe est aussi long qu'un Tour de combat individuel, c'est-à-dire 10s.

Groupes de Combat

Afin de définir une stratégie militaire pour un combat, le commandement sépare le groupe en plusieurs sous-groupes, à qui il assigne des tâches différentes. Comme ce sont les joueurs qui déterminent la stratégie de leur groupe, ils choisissent aussi le nombre d'hommes qu'ils mettent dans chaque groupe.

Un groupe pourra par exemple prendre l'ennemi à revers, un autre attirer les ennemis dans une embuscade où un troisième groupe les attend. Ce troisième groupe peut lui-même être séparé en quatre sous-groupe. Le premier de ces sous-groupe tirera au canon, le deuxième enverra des grenades, un autre tirera au mousquet et le dernier partira à l'assaut.

De façon générale, évitez de créer des sous-groupes sans raison précise, car cela ralentit le jeu.

OPTIONNEL

• Choisir ses Hommes :

Un bon chef doit suffisamment connaître ses hommes pour leur assigner les tâches pour lesquelles ils seront les plus efficaces. Sur un navire, le Quartier Maître se charge de la répartition des hommes. Il choisit alors un groupe qu'il veut scinder, et sélectionne la compétence de groupe qu'il veut valoriser. Il effectue alors un Jet d'Empathie :

- ♦ Echec : Il n'a pas réussi à choisir les bonnes personnes pour créer son groupe : Les deux groupes ont donc le même niveau dans la compétence à personnaliser.
- ♦ Echec Critique : Les deux sous-groupes, devenus complètement hétérogènes ont comme niveau dans la compétence à valoriser le niveau du groupe -1.
- ♦ Réussite entre 1 et 10 : Le sous-groupe comportant le moins d'hommes a +1 dans la compétence à valoriser, tandis que l'autre sous-groupe a -1.
- ♦ Réussite entre 11 et 20 : Le plus petit sous-groupe a +2 dans la compétence à valoriser, tandis que l'autre sous-groupe a -2.
- ♦ Réussite supérieure à 20 : Le sous-groupe comportant le moins d'hommes a +3 dans la compétence à valoriser, tandis que l'autre sous-groupe a -3.

Naturellement, le sous groupe dans lequel la compétence à valoriser est la plus grande doit être assignée à une tâche utilisant cette compétence, alors que les ordres donnés à l'autre groupe ne doivent pas la concerner.

Pour limiter la scission d'un groupe à l'établissement de la stratégie, choisir ses hommes prend au minimum un Tour de Combat Naval et doit donc être fait avant un combat. Il est impossible de choisir plus de cinq hommes dans un groupe lorsque les balles fusent de toutes parts.

Tour de Combat de Groupe et Individuel

Tout d'abord la durée du Tour de Combat de groupe est identique à celle du combat individuelle : 10s. En si peu de temps, un groupe ne peut quasiment faire qu'une seule action, et certaines actions, comme recharger des mousquets, prennent plusieurs tours.

- ♦ Description de la Bataille.
- ♦ Ordres aux différents groupes.

- ♦ Tir de Mousqueterie & d'Artillerie
 - ❖ Voyez si les personnages des joueurs sont touchés.
- ♦ Actions Particulières.
- ♦ Corps à Corps.
- ♦ Tour de Combat Individuel.
- ♦ Moucheurs et Grenadiers.

Description de la Bataille

Avant que vos joueurs ne décident des ordres à donner, décrivez la bataille comme elle se présente à leurs yeux. Cette présentation doit décrire à la fois le décor et les forces en présence. Pour représenter le décor, en tout cas au début de la bataille, n'hésitez pas à leur faire un croquis représentant les rochers, les forêts, les forts, barricades, batteries de canon, les hauteurs, les marécages, les ennemis, en bref tout ce qui est susceptible de les servir pour prendre des décisions.

Ne leur donnez par contre que les informations auxquelles ils ont accès. Il peuvent bien sûr accéder à certaines d'entre elles en envoyant des éclaireurs ou en interrogeant un guide. Par contre, il ne sauront pas quels sont les niveaux de compétence de leurs ennemis, leurs intentions secrètes ou s'ils sont au courant qu'ils vont attaquer.

Ordres Donnés aux Différents Groupes

Les différents groupes ont à leur tête les membres du commandement, et la taille de ces groupes dépend de leur responsabilité. Les compétences de groupe utilisées sont comme toujours égales aux compétences de l'Equipage, c'est-à-dire les compétences des matelots modifiées par les Bonus Donnés par le Commandement.

On peut donner à un groupe une série d'ordres, qu'il exécutera tant qu'il ne reçoit pas de contrordre. Les joueurs ne devront pas négliger l'importance des communications entre groupes. Il se peut par exemple qu'un groupe n'ait pas réussi à accomplir sa mission à temps, ce qui peut mettre un autre groupe en danger. D'autre part, il ne faut pas oublier que ces groupes sont faits d'individus, qui ne sont peut être pas d'accord pour être menés à l'abattoir. Les ordres devront donc être concis et pertinents, et la discipline maintenue de fer, et ce d'autant plus que la tension est importante. Il est tout à fait possible qu'un groupe laissé à lui-même se rende, sans que les joueurs le décident. Les joueurs auront

toutefois un contrôle sur la décision du groupe s'ils en font partie et leur charisme, leur bravoure pourront redonner foi aux plus désespérés.

- Harangue :

Avant un Combat, le Capitaine peut haranguer son équipage pour lui donner confiance et le fortifier. Les bonnes harangues mêlent l'humour et le sérieux, la flamme et le calme, la haine et l'amitié avec une élégance et une harmonie parfaite, laissant l'équipage sûr de sa victoire si chacun est prêt à se sacrifier. Seuls les traîtres et les couards ronchonnent encore près une telle harangue.

Le Capitaine fait un Jet de Persuasion. Il donne à chacun de ses groupes de son équipage un bonus pour son prochain Jet de Compétence égal à sa Réussite/5, arrondie à l'entier inférieur. Un Echec déstabilise l'Equipe et lui fait subir un malus de -2 à son prochain Jet de Compétence. Notez que les Gabiers à la manœuvre, les Servants de Pièces rechargeant les canons et les chefs de pièce tirant au canon bénéficient tous de ce bonus, chacun pour leur prochaine action.

Une harangue peut aussi être tentée par le chef d'un sous-groupe - seulement si c'est un joueur - pour empêcher un groupe de se rendre, ou le faire changer d'avis en général. La Réussite obtenue pour le Jet de Persuasion doit être suffisamment forte pour compenser sa tendance à désobéir. Si le chef en question préfère, il peut Intimider son groupe, plutôt que le Persuader, en tuant par exemple ceux qui s'opposent à lui. Toutefois, s'il rate son jet, il se fera sans aucun doute lyncher.

- La Stratégie en Termes de Règles :

Vos joueurs ne feront pas l'effort d'élaborer une stratégie si leurs décisions n'ont pas d'impact sur le déroulement des événements. En fonction du déroulement de la bataille, qui sera orientée par leur stratégie ainsi que par celle de leurs adversaires, utilisez des modificateurs de compétence de groupe des deux parties. Le mieux, pour le déroulement du combat est d'utiliser votre bon sens. Dans la suite, vous seront donnés, pour chaque Compétence de Groupe utilisées au cours d'un combat, des modificateurs. Libre à vous de ne pas les utiliser, de les modifier, ou d'en trouver d'autres plus satisfaisants.

Cela ne veut pas dire qu'une bonne stratégie suffit pour prendre un trois-ponts avec un sloop, mais donneront des chances supplémentaires de remporter une victoire. Si vous habituez vos joueurs à trop de facilités pour les combats de groupe, ils ne feront pas l'effort de trouver une solution, alors que dans le cas contraire ils feront tout leur possible pour se tirer de situations inextricables. Si les situations sont corsées et qu'une bonne stratégie influe vraiment sur le déroulement d'un combat, vos joueurs vous seront reconnaissants des difficultés rencontrées et surmontées.

Artillerie

Les tirs d'artillerie font partie intégrante des combats, mais la recharge des canons est si longue qu'il est peu probable qu'un canon ait le temps d'être rechargé durant un combat qui tourne tout de suite à la mêlée. De plus, on ne tire pas à mitraille sur une mêlée ou des alliés se battent, ce qui suppose donc que les tirs d'artillerie ne seront utilisés que contre des groupes isolés.

- Utilisations de l'Artillerie :

L'artillerie peut être utilisée à de multiples fins dans un combat. L'utilisation la plus fréquente sera probablement le tir à mitraille, pour faucher les hommes ennemis. Les artilleurs peuvent aussi tirer à boulet pour ouvrir des brèches dans des fortifications ou des portes, endommager d'autres batteries de canon. Les boulets rouges serviront quand à eux à mettre le feu à des structures en bois ou en paille. Au passage, à titre indicatif, un tir de canon bien ajusté de calibre dix-huit, ce qui est gros pour un navire mais petit pour une batterie terrestre, fauche en un seul coup 12 personnes.

- Résistance des Cibles :

Vous devez, en tant que maître de jeu, doter d'une résistance les cibles potentiels de tirs d'artillerie, afin qu'elles puissent être endommagées au même titre que les navires.

- Modificateurs des Tirs d'Artillerie :

Les modificateurs des tirs d'artillerie sont précisés dans le Paragraphe « Tir au Canon ».

- Système :

Voyez le système de jeu du Tir au Canon. Pour l'ordre des tirs au canon pendant le même Tour de Combat, les tirs se font par ordre de Compétences de Pointage de Pièces de Groupe décroissantes.

Si un groupe prend le temps de recharger une pièce et s'il est assez nombreux, effectuez un Jet de Recharge de Pièce et multipliez le nombre de Tours de Combat Naval obtenu par douze pour connaître le nombre de Tours de Combat nécessaire pour la Recharge. En effet, un Tour de Combat Naval, qui dure deux minutes est douze fois plus long qu'un Tour de Combat, qui dure dix secondes. Il est évident qu'un groupe prenant le temps de recharger une pièce ne peut faire rien d'autre pendant ce temps.

- Tirs d'Artillerie et Personnages

Joueurs :

Si le groupe dont un personnage joueur fait partie est touché par un tir d'artillerie, le joueur doit faire un Jet de Pouvoir pour savoir s'il est touché. Voyez « Tour de Combat Individuel » pour plus de détails. Les dommages infligés par les tirs d'artillerie sont considérables.

Tirs de Mousqueterie

Les tirs de mousqueterie constituent l'essentiel des batailles rangées. De nombreux combats tournent à la bataille rangée dès que les groupes ennemis ont à leur disposition des protections sous forme de murs ou de barricades. En effet, le groupe qui part à l'assaut de son adversaire essuie un tir de mousqueterie pendant lequel il n'est pas protégé et subit de lourdes pertes. Le premier homme qui montre son nez est la cible des tirs ennemis, ce qui incite d'autant moins les hommes à partir à l'assaut si leurs adversaires sont bons tireurs.

Les Flibustiers, qui sont des tireurs hors pairs, préfèrent en général les batailles rangées. S'ils sont bien protégés, leurs pertes seront faibles. Par contre, tout ennemi qui pointera sa tête sera sûr de se la faire trouer. Les pirates ne sont pas aussi économes en hommes et les combats au corps à corps leur conviennent plus pour exprimer toute leur fureur. Ils évitent donc de s'enliser dans une bataille rangée qui ne leur apportera que des déboires.

- Recharge des Mousquets :

Un groupe rechargeant ses mousquets devra y consacrer 6 Tours de combat consécutifs.

- Initiative des Tirs de Mousqueterie :

Les mousquetaires tirent dans l'ordre des Compétences de Tirs de Mousqueterie

décroissantes – sans appliquer les modificateurs de tir.

- Système :

Effectuez pour le groupe de tireurs un JSO de Tir de Mousqueterie. Les pertes infligées sont données sur la table des pertes dus aux combats, à la ligne correspondant aux nombre de tireurs et à la colonne correspondant à la Réussite obtenue.

Les pertes sont infligées avant de procéder aux Jets de Compétence des autres groupes.

MODIFICATEURS DES JETS DE CORPS A CORPS & MOUSQUETERIE	
CORPS A CORPS	MODIFICATEUR
Fortifié	+3
Surélevé	+1
Mieux Armé	+1
Prise d'Assaut	-2
Surpris	-5
MOUSQUETERIE	MODIFICATEUR
Surélevé	+2
Moins de 50m	+1
Plus de 100m	-2
Protection Légère	-2
Protection Complète	-5

- Tirs de Mousqueterie et Personnages

Joueurs :

Si le groupe dont un personnage joueur fait partie est touché par un tir de mousqueterie, le joueur doit faire un Jet de Pouvoir pour savoir s'il est touché. Voyez Tour de Combat individuel pour plus de détails.

Combats au Corps à Corps

La plupart des combats de groupe tournent vite à la mêlée. Les hommes se battent alors au sabre, à la hache ou à la rapière, avec dans l'autre main une main gauche ou un pistolet. Alors que, pendant les mêlées, les soldats cherchent à rester organisés, les Flibustiers et les Pirates sèment le chaos par leur fureur et leur férocité. Il n'est pas facile pour un capitaine d'arrêter ses hommes lorsqu'ils sont ivres de sang. Bien souvent, le carnage dure jusqu'à ce qu'un des camps soit sur le carreau, même s'il a demandé quartier.

- Initiative :

Comme les Jets de Combat / Corps à Corps sont des Jets Avec Opposition, l'initiative des groupes importe donc peu. Si par hasard cette

initiative prend de l'importance, l'initiative est donnée par ordre de Compétence de Groupe de Combat / Corps à Corps décroissante.

- Système :

Les deux camps effectuent un jet de Combat / Corps à Corps en opposition. L'un obtient comme réussite +R, alors que l'autre obtient - R.

Chaque camp subit les pertes indiquées sur la table des combats de groupe, à la ligne correspondant au nombre d'adversaires, et à la colonne correspondant à la Réussite - de -10 à +10, obtenue par le groupe adverse.

Actions Particulières

Un groupe peut tenter des actions autres que le tir et la mêlée. Il peut se déplacer pendant un Tour de Combat, recharger des canons ou des mousquets, mais aussi essayer de surprendre l'adversaire en le prenant à revers ou plonger à terre pour esquiver un tir. Certaines de ces actions sont courtes, c'est-à-dire qu'elles peuvent être accomplies dans le même Tour qu'un autre Jet de Compétence, tandis que d'autres prennent un Tour entier, voire plusieurs Tours.

- Actions Courtes :

- ♦ Déplacement

Un Groupe d'homme peut se déplacer sur une dizaine de mètre sans faire de bruit, sur vingt mètres en marchant et cinquante mètres en courant. Ne soyez pas trop tatillon sur les distances parcourues par les groupes, car vous risquez de vous heurter à des incompréhensions de la part de vos joueurs. Evitez simplement les excès, comme par exemple de faire plus de cent mètres en un seul Tour, où avancer aussi vite qu'un groupe qui court sans faire de bruit.

- ♦ Ramasser quelque chose

Récupérer des armes ou en changer compte pour un groupe comme une action courte.

- ♦ Recevoir des Ordres

- ♦ Surprendre l'Adversaire

Effectuer un Jet de Discrétion de Groupe compte comme une action courte, si bien sûr le groupe n'a pas à contourner son adversaire ou une autre activité longue de ce type. La Discrétion de Groupe dans les règles avancées s'utilise exactement comme dans les règles de base.

- ♦ Vigilance

Rester vigilant à des événements nouveaux compte comme une action courte. La vigilance se résout par un Jet de Tir de Mousqueterie de Groupe.

- Actions Principales :

Une action principale prend un Tour complet ou plus pour être réalisée.

- ♦ Esquiver un Tir de Groupe (1 Tour) :

Si un groupe visé par des canons chargés à mitraille ou des hommes tirant au mousquet veut se jeter à terre, cette action lui prend tout le Tour. Les Jets de Pointage de Pièces ou Tir de Mousqueterie sont effectués en opposition avec la compétence de Manœuvre.

- ♦ Recharger des Canons (Variable) :

La recharge des canons est très longue et donc sans grand intérêt en combat. Toutefois, le groupe qui veut recharger une pièce d'artillerie en combat effectue un Jet de Recharge de Pièce comme sur un navire. Multipliez le nombre de Tours de Combat Naval obtenu par douze pour avoir le nombre de tours de Combat de Groupe nécessaire pour recharger les pièces. Pour recharger des canons, il est bien entendu nécessaire d'être assez nombreux.

- ♦ Recharger des Mousquets (6 Tours) :

Un mousquet est long à recharger, mais il peut être utile, notamment pour des moucheurs de recharger leurs mousquets. Les moucheurs préfèrent, dans un souci d'efficacité et parce qu'ils ne sont pas très nombreux, utiliser plusieurs mousquets différents plutôt que de recharger. Il est toutefois peu pratique de se déplacer dans la mâture avec plus de trois mousquets.

- ♦ Recharger des Pistolets :

Les pistolets ne sont pas rechargés pendant un combat. Il n'existe pas, d'ailleurs de compétence Tir au Pistolet de Groupe, car les pistolets sont utilisés comme des armes de corps à corps. Les pertes infligées par ces armes sont déjà comptés dans les pertes infligées au Corps à Corps. Par contre, si un groupe possède des pistolets et l'autre non, les premiers ont un armement supérieur et bénéficient donc d'un bonus à leur compétence Combat / Corps à Corps durant tout le combat.

♦ Retraite :

Lorsqu'un groupe fuit devant l'ennemi, il effectue son Jet de Combat comme d'habitude, mais il n'inflige pas de pertes à son adversaire. S'il obtient une Réussite pour son Jet de Combat / Corps à Corps supérieure à zéro, donc meilleure que son adversaire, il réussit à prendre la fuite. Il ne peut alors subir de pertes que par des tirs de mousqueterie.

♦ Poursuite :

Si un groupe a réussi à prendre la fuite, et qu'un autre groupe cherche à le rattraper, les deux groupes effectuent un Jet de Manœuvres en opposition. Celui qui réussit le jet peut soit distancer ses adversaires de vingt mètres, soit se rapprocher d'eux de cette distance. Bien sûr, fuir sur un navire ne mène pas bien loin. Si un des deux groupes est monté sur des chevaux, ce n'est pas la peine de faire un jet, car il rattrape ses adversaires ou s'en éloigne sans difficulté.

Tour de Combat Individuel

• Action des Joueurs :

Une fois les actions de groupe résolues, résolvez les actions des joueurs. Prenez bien soin auparavant de leur expliquer la situation telle qu'ils peuvent la voir en tant qu'individus. Décrivez-leur tout ce qui peut les intéresser, notamment les actions des membres du commandement ennemi, afin qu'ils puissent les combattre et donner au combat un tournant crucial.

Décrivez leur aussi brièvement ce que font d'autres personnages importants de leur équipage, sans effectuer de jet, juste pour parfaire l'ambiance.

• Jet de Pouvoir :

Lorsqu'un personnage joueur fait partie d'un groupe qui subit des pertes infligées par un tir d'artillerie ou de mousqueterie, il doit effectuer un Jet de Pouvoir pour savoir s'il est touché. En effet, seule sa chance déterminera s'il était la cible d'un adversaire qui a fait mouche.

Le Jet de Pouvoir est un jet sous la caractéristique Pouvoir. Plus le nombre d'hommes du groupe tombés sous les coups de mousquet ou de mitraille est élevé, et plus le personnage joueur a de chances d'avoir été touché. Voici le jet effectué en fonction du pourcentage de blessés dans le groupe. S'il passe tout son tour de combat à se jeter à l'abri,

le PJ peut effectuer au préalable un jet d'Esquive et compter sa Réussite comme bonus à son jet de Pouvoir.

JET DE POUVOIR	
BLESSES DANS LE GROUPE	JET DE CARACTERISTIQUE
MOINS DE 10 %	7*Pouvoir
10 - 25 %	5*Pouvoir
26 - 50 %	4*Pouvoir
51 - 75 %	3*Pouvoir
76 - 90 %	2*Pouvoir
PLUS DE 90 %	Pouvoir

- Dégâts des Tirs de Groupe sur les Individus :
- ♦ Boulets & Boulets Ramés : 1d20 + 5 sur une localisation. Si la blessure infligée donne un critique supérieur à 10, la localisation est emportée.
- ♦ Mitraille : 1d20 dans deux localisations.
- ♦ Mousquets : 1d20 dans une localisation.

OPTIONNEL

Moucheurs et Grenadiers

• Moucheurs :

Les plus fins tireurs de l'équipage sont postés dans la hune ou sur les vergues, pour viser spécifiquement les membres du commandement ou bien les grenadiers adverses, ou enfin tout autre personne dont l'issue du combat dépend. Le choix des moucheurs, au nombre de deux, est crucial. La compétence des moucheurs au mousquet est indiquée en bas de la fiche d'Equipe.

Une fois les actions individuelles résolues, les moucheurs qui peuvent être des personnages joueurs font leur office. Pour cela, il faut que chaque moucheur choisisse sa cible. Les jets de mousquet des moucheurs sont des Jets de Compétence Cruciaux. Voici la Réussite minimale à obtenir pour toucher un membre du commandement :

- ◆ Capitaine : Réussite Minimale 12. S'il perd connaissance, l'équipage adverse doit faire un Jet de Reddition.
- ◆ Second : Réussite Minimale 8. S'il perd connaissance, l'équipage adverse doit faire un Jet de Reddition pour savoir si la moitié de l'Equipe de rend, à moins que le capitaine ne les harangue avec brio.
- ◆ Canonnier : Réussite Minimale 8. S'il perd connaissance, l'équipage adverse doit faire un Jet de Reddition de la moitié de l'Equipe, à moins que le capitaine ou le second ne les harangue.
- ◆ Quartier Maître : Réussite Minimale 4.
- ◆ Maître d'Equipe : Réussite Minimale 4.
- ◆ Maître Canonnier : Réussite Minimale 4.
- ◆ Moucheur ou Grenadier : Réussite Minimale 4.

D'autre part, les moucheurs souffrent des modificateurs habituels pour les tirs individuels au mousquet : portée, protection des cibles, etc.

OPTIONNEL

• Grenadier :

Les régiments de Grenadiers existent sur terre depuis la première moitié du XVII^{ème}. Ils sont aussi présents sur les navires, bien que moins nombreux. Deux hommes au maximum, experts dans le lancer de grenade, se placent sur la hune, ou mieux, au bout de la grand vergue, pour pouvoir jeter les grenades avec une bonne précision.

Ces grenades sont des sphères creuses en fonte, remplies de poudre à canon et percées d'un petit trou d'où sort une mèche. Afin d'éviter que la grenade ne roule lorsqu'elle est lancée sur le pont ennemi, ce qui la rendrait peu précise, elle est aussi garnie de pointes. Celles-ci s'accrochent dans les lattes du pont, ce qui lui permet d'exploser à l'endroit même où elle a touché le pont adverse.

Une grenade bien lancée peut tuer jusqu'à dix personnes. Par contre, une grenade jetée au petit bonheur la chance, ou non garnie de pointes, risque de tuer autant d'alliés que d'ennemis. Les grenades doivent donc être lancées aux endroits où les ennemis sont les plus concentrés et les alliés les moins nombreux. On trouve rarement plus de deux grenadiers sur un navire.

- ◆ Pour toucher un membre du commandement, des Jets Cruciaux sont nécessaires, avec une Réussite minimale majorée de 4 par rapport aux moucheurs.
- ◆ Effectuez le Jet de Grenade de chaque Grenadier. Voici le nombre de morts obtenu en fonction de sa Réussite.

PERTES INFLIGÉES PAR LE GRENADEUR

REUSSITE	PERTES INFLIGÉES
Echec Critique	4 Alliés
Echec	2 Alliés & 2 Ennemis
Réussite	Réussite / 2 Ennemis , arrondi à l'entier supérieur, 10 Personnes maximum

Pertes dans le Commandement

S'il perd des membres de son commandement, un groupe subit des malus à ses Jets de Compétence de Groupe. Le moral du groupe subit un choc tel que l'alternative même de se rendre court de bouche en bouche, jusqu'à ce qu'une personne reprenne le groupe en main. Les pertes dans le commandement peuvent venir de deux sources : les moucheurs et les personnages des joueurs.

Voici les malus subis par le groupe lorsqu'il a perdu un membre de son commandement. Ces modificateurs se cumulent si plusieurs commandants manquent à l'appel.

PERTES DANS LE COMMANDEMENT

OFFICIERS HORS DE COMBAT	MODIFICATEUR DES JETS DE GROUPE
Capitaine	-3
Second	-2
Canonier	-2
Quartier Maître	-1
Maître d'Equipe	-1
Maître Canonier	-1

OPTIONNEL

La perte d'un officier perturbe plus certaines Actions de Groupe que d'autre. Par exemple, la perte d'un second est catastrophique pour les Manœuvres et le Combat, mais moins pour la Recharge de Pièces. Voici en fonction des pertes dans le commandement les malus subis par le groupe pour ses Jets de Compétence.

PERTES DANS LE COMMANDEMENT (OPTIONNEL)	
OFFICIERS HORS DE COMBAT	MODIFICATEUR DES JETS DE GROUPE
Capitaine	-3 Combat, -2 Manœuvres, -2 Pointage, -1 Recharge, -3 Discrétion
Second	-2 Combat, -3 Manœuvres, - 1 Pointage, -2 Discrétion
Canonnier	-2 Combat, -2 Pointage, -3 Recharge, -2 Discrétion
Quartier Maître	-2 Manœuvres , -1 Discrétion
Maître d'Equipage	-1Combat, -2 Manœuvres, -1 Discrétion
Maître Canonnier	-1 Combat, -1 Pointage, -2 Recharge, -1 Discrétion

Reddition

Lorsque les perspectives de victoire d'un groupe sont réduites et qu'il pense prendre un risque inutile à combattre, il est tenté de se rendre. De nombreux facteurs influent sur son jugement : le rapport des forces, ses qualités nautiques et militaires, s'il a perdu des membres de son commandement et enfin ce qu'il connaît de son adversaire.

- Jet de Reddition ou de Fuite :
Le Jet de Reddition est un JAO entre la compétence de combat de l'équipage qui hésite à se rendre et le Niveau de Gloire ou de Notoriété du capitaine de l'équipage adverse. Le choix entre la Gloire et la Notoriété pour le Jet dépend de la façon dont les agresseurs demandent la reddition. Les effets de ces deux types de réputation sont aussi différents. Ils peuvent promettre les pires atrocités si l'adversaire ne se rend pas, ou lui faire sentir les faiblesses de ses chances de gagner.

Des Jets de Reddition et de Fuite ne peuvent être tentés qu'une fois que la situation a évolué de façon très nette en faveur de l'agresseur. Cette évolution nette peut être une inversion du rapport des forces ou la perte d'un membre éminent du commandement.

Notoriété

Dans le premier cas, utilisez le Niveau de Notoriété de l'agresseur pour le Jet, qui s'appelle Jet de Fuite. Si l'équipage qui hésitait à prendre la fuite échoue son jet de fuite, il s'enfuie à toute jambe s'il le peut, et sinon se battra jusqu'à la dernière extrémité. Par contre,

s'il ne fuit pas et que les agresseurs ne peuvent pas mettre en application leurs menaces, tout l'équipage de l'agresseur perd 50 Points de Notoriété.

Gloire

Dans le second cas, utilisez le Niveau de Gloire de l'agresseur pour ce Jet, appelé Jet de Reddition. Si le groupe qui hésitait à se rendre échoue ce jet de reddition, il dépose les armes. Toutefois, s'il ne se rend pas et qu'il remporte de plus la victoire, même une victoire à la Pyrrhus, l'agresseur perd 50 Points de Gloire.

• Modificateurs :

Les modificateurs suivants s'appliquent à la Compétence de Combat du groupe à qui on demande de se rendre. Les rapports de force opposent ceux qui tendent à se rendre contre leurs agresseurs.

MODIFICATEURS DU JET DE REDDITION	
RAPPORT DES FORCES	MODIFICATEUR
5 contre 1	+5
2 contre 1	+3
Forces Egales	+1
1 contre 2	-1
1 contre 5	-3
AUTRE	MODIFICATEUR
Perte Commandement	Mod Perte
Pertes importantes subies	-1 à -3
Terrifiés	-2

Soin des Blessés

Le combat se poursuit après la fin des hostilités, mais cette fois dans les cuisines, où le chirurgien lutte contre la mort qui emporte les blessés les uns après les autres. Le chirurgien procède aux opérations les plus graves en premier, car un homme affaibli risque de ne pas y survivre.

Les amputations, qui forment la très grande majorité des soins prodigués, évitent la gangrène. Celle-ci prend au bout de quelques jours les plaies sales et infectées, surtout les plaies touchant les os au niveau des jambes. Le chirurgien essaie alors d'amputer le plus bas le membre, pour ne pas trop handicaper les blessés. Toutefois, plus il ampute près de la plaie et plus il prend le risque que la gangrène se répande. Il doit donc choisir entre efficacité des soins et confort futur de son patient. Il opère le membre à amputer à la scie, alors que le malheureux mord un bâton en poussant des

cris déchirant, avant de s'évanouir sous la douleur. Bien des hommes ne survivent pas à l'amputation, et d'autres ne vivent pas assez longtemps pour pouvoir en profiter. Une fois l'amputation faite, la plaie est cautérisée au feu pour l'assainir et refermer les vaisseaux. Tout chirurgien de la marine possède aussi son stock de béquilles, de jambes de bois, de crochets et autres prothèses qui permettent au patient de retrouver un peu de sa mobilité.

Le chirurgien extrait aussi les balles au moyen de pinces adéquates. Les plaies sont fréquemment incrustées de bois, qui a éclaté sous l'impact des boulets adverses. Le nettoyage des plaies est alors difficile et, s'il est imparfait risque de laisser des abcès se développer.

- Système de Soins de Groupe :

Le chirurgien effectue un Jet pour un groupe de 20 blessés. Il effectue donc autant de Jets de Soins de Groupe que de groupes de 20 blessés. Le dernier groupe comptera certainement moins de 20 blessés, il effectue néanmoins un Jet de Soins de Groupe pour savoir quel pourcentage il en sauve. Voici le nombre de rescapés sur un groupe de blessés, en fonction de la Réussite du Chirurgien. Ces rescapés mettront quinze jours avant d'être de nouveau capables de retrouver leurs postes respectifs à bord.

NOMBRE DE PERSONNE SAUVEES PAR UN JET DE SOIN DE GROUPE	
REUSSITE DU JET DE CHIRURGIE	NOMBRE DE RESCAPES SUR 20 (POURCENTAGE)
Echec	0 (0 %)
1 – 5	4 (20 %)
6 – 10	8 (40 %)
11 – 15	12 (60 %)
16+	16 (80 %)

Mélanger deux Groupes

Deux équipages différents ou un équipage et ses nouvelles recrues, peuvent se mélanger, mais n'ont pas forcément les mêmes compétences de groupe.

- Compétences de Groupes

Identiques :

Si ces deux groupes ont les mêmes compétences de groupe, ils se mélangent sans problème et forment un nouveau groupe avec les mêmes compétences de groupe.

- Un Groupe Séparé en Deux lors de l'Elaboration de la Stratégie :

Deux groupes issus d'un même groupe, que l'on avait scindé en deux groupes de combat, même si une Compétence de Groupe avait été valorisée, peuvent être mélangés sans problème. Leurs compétences de groupe sont égales à ce qu'elles étaient avant la scission.

- Deux Groupes aux Compétences Différentes :

Deux groupes aux compétences de valeurs différentes C1 et C2, comprenant chacun H1 et H2 hommes, ont pour Valeur de Compétence de Groupe :

$$(C_1 \cdot H_1 + C_2 \cdot H_2) / (H_1 + H_2),$$

à arrondir à l'entier le plus proche.

Si cela vous ennuie – ce qui serait très compréhensible – de sortir votre calculatrice, faites ce calcul à vue de nez. A moins que les groupes soient de compétence et de nombre très différents, cela ne devrait pas poser de problème. Vous pouvez aussi vous servir de la table suivante :

MODIFICATEUR DE COMPETENCE D'UN GROUPE 1 PAR UN GROUPE 2 MOINS NOMBREUX						
C ₂ -C ₁ \H ₂ /H ₁	1/2	1/3	1/4	1/5	1/8	1/10
+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0
+/- 1	+/- 1	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0
+/- 2	+/- 1	+/- 1	+/- 1	+/- 0	+/- 0	+/- 0
+/- 3	+/- 2	+/- 1	+/- 1	+/- 1	+/- 0	+/- 0
+/- 4	+/- 2	+/- 1	+/- 1	+/- 1	+/- 1	+/- 0
+/- 5	+/- 3	+/- 2	+/- 1	+/- 1	+/- 1	+/- 1
+/- 6	+/- 3	+/- 2	+/- 2	+/- 1	+/- 1	+/- 1
+/- 7	+/- 4	+/- 2	+/- 2	+/- 1	+/- 1	+/- 1
+/- 8	+/- 4	+/- 3	+/- 2	+/- 2	+/- 1	+/- 1
+/- 9	+/- 5	+/- 3	+/- 2	+/- 2	+/- 1	+/- 1

Stratégies de Combat

Avantages de Position

- Altitude :

Les positions surélevées offrent des avantages certains en combat, tant au 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.

Lorsqu'un groupe attaque des ennemis au corps à corps situés un peu en contrebas, il est aussi avantage. En effet, attaquer une personne située en hauteur fatigue beaucoup et amoindrit la violence 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. Celle-ci n'empêche pas des tireurs d'élite comme les flibustiers de toucher à tout coup, mais réduit sinon de beaucoup les pertes. Pour se protéger de la mitraille sur les navires, lors du branle-bas de combat, les matelots disposent leurs hamacs le long du bastingage. Les billes de mitraille les traversent parfois, mais sont de toute façon très ralenties.

Les arbres d'une forêt offrent une certaine protection, mais moins bonne cependant qu'un petit muret duquel 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.

Pour le combat au corps à corps, des protections comme un mur d'enceinte ou des pieux hérissés vers les attaquants les gênent et les ralentissent beaucoup. Les défenseurs gardent 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 des manœuvres des navires 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 – plus près de l'origine du vent qu'eux. Non seulement ils iront plus vite et pourront plus aisément rejoindre leurs adversaires ou fuir, 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 passe soit bout au vent et donc s'arrête, soit est obligé de virer lof pour lof, c'est-à-dire faire trois quarts de tour sur lui-même pour obtenir au final un léger changement de direction.

Non seulement les virements de bord sont coûteux en temps, mais en plus, le navire qui se trouve sous le vent de son adversaire risque, si son adversaire se place judicieusement, de devoir se mettre bout au vent pour le canonner, ce qui est désastreux, voire impossible pour les navires à voiles carrées.

- Récifs :

Pour dériver peu 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, qui peuvent être remontées à volonté. 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 sont pas toujours à fleur d'eau, sinon ils seraient aisés à découvrir. Certains hauts-fonds, appelés basses, se trouvent à quelques mètres en dessous de la surface de l'eau. Un navire calant peu – ayant peu de profondeur de coque sous l'eau – peut profiter de cet avantage crucial 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 se trouvent suffisamment profond 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 combattre avec de l'eau dans ses cales, le rendant encore moins manœuvrant. Si la mer est forte, il y a fort à parier que le gros navire sombrera corps et bien après un naufrage dans les règles.

- Manœuvrabilité et Voilure :

Les voiles des navires de grande taille sont à la fois gigantesques et raides. Elles sont difficiles et longues à manœuvrer. Pour rendre le navire plus maniable, beaucoup de navires, dès que le vent le leur permet, naviguent sous huniers seuls. Cette maniabilité du navire 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 lorsqu'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. Par contre, il avance à vitesse réduite, voire nulle. Un navire peut aussi prendre le vent de son adversaire pour le ralentir. Il se place pour cela juste au vent de lui. 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 – fort – il peut aussi se mettre à l'abri sous le vent d'un autre navire.

En termes de règles, si un navire se trouve juste sous le vent – à une, deux ou trois cases – de son adversaire, il perd deux nœuds de vitesse, mais seulement si son adversaire est de même taille ou plus grand que lui. Il bénéficie par contre d'un bonus de +2 à sa compétence de Manœuvres/Gros Temps.

Tactiques de Tir

- Tir en Poupe :

Les lattes de bordé qui constituent la coque se prolongent pour en couvrir toute la longueur. Cette construction qui les rend solidaires les unes aux autres accroît la résistance de la coque. Sur les navires un tant soit peu imposants, la poupe n'est pas du tout

construite dans le prolongement du bordé et n'est pas renforcée par des couples. Elle ressemble plutôt à un pan de mur de bois fixé sur le reste de la coque. De plus, la poupe, qui n'est pas normalement exposée au feu ennemi, est une construction légère et fragile. 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. Chaque coup de canon porté avec précision sur la poupe de la proie la traverse et ravage l'intérieur de la dunette. **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.**

Un navire qui présente sa poupe à la bordée de son ennemi cours au devant d'un grand danger. Les dégâts d'une bordée ajustée dans le derrière d'un navire y fait des ravages effroyables. Si ce tir est fait à mitraille, il prend le navire en enfilade et sème la mort sur son passage. **Les dégâts et pertes d'un tir, de chasse ou de bordée, dans la poupe d'un adversaire sont multipliés par deux.**

- 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 de quoi inquiéter même un deux-ponts. Les batteries côtières sont installées sur des promontoires élevés de parfois cinquante mètres au dessus du niveau de l'eau. Leur portée est donc plus importante, alors qu'elle était déjà impressionnante en soi. Les affûts sont fixes, si bien que les artilleurs peuvent rectifier leur tir petit à petit et obtenir une précision redoutable.

Vos joueurs ne devront donc jamais prendre le risque de se mesurer à leur feu, qui porte beaucoup plus loin que des novices ne peuvent l'imaginer. La prise de ces batteries côtières est donc une étape nécessaire pour passer sous leur feu sans courir un risque important de couler par le fond. Les batteries sont toujours placées dans des forts inexpugnables, ou sur les murs de la villa du gouverneur de la région. Les artilleurs des batteries côtières n'usent pas souvent de leur canon, et même si c'est le cas, ce type de pointage de pièce est moins formateur que le difficile tir de marine. Les artilleurs de ces batteries sont compétents, mais se reposent trop sur la facilité de leur tir pour être des unités d'élite.

Le tir au canon d'une batterie côtière bénéficie d'un bonus de +2 au tir et une portée rallongée de 100m pour une altitude de 50m au dessus de celle de sa cible.

- Ligne de Mire :

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 ravagent les entreponts des adversaires. Pourtant, tout comme un petit navire seul contre un gros lui tourne autour pour ne pas tomber sous son feu, un navire peut se protéger des coups de ses adversaires. Si un de vos adversaires se trouve entre vous et un navire de ses alliés, il empêchera cet allié de vous canonner par sa seule présence.

Les pirates et flibustiers aiment combattre au milieu des archipels de cayes, qui leur offrent 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 la description de la compétence Pointage de Pièces dans *Pavillon Noir : La Révolte* 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 la stabilité des pièces de chasse pour les aider, car elles tirent dans le prolongement du navire. Un hauban sectionné, un mât qui s'abat ou un gouvernail brisé ralentiront suffisamment la proie pour que son chasseur la rattrape.

- Artillerie & Abordage :

Lorsque l'abordage est lancé, personne des deux côtés ne se soucie plus des canons et c'est un grand tort. Au moment de l'abordage, les assaillants se ruent tous ensemble sur le pont ennemi, formant une masse grouillante. Des tirs en enfilade de pièces le long du bastingage fauchent les assaillants par dizaines. Les

canons de muraille et les pierriers sont idéaux pour ce genre de tirs, car il sont montés sur cardans et peuvent tourner rapidement. Les pertes infligées par un tel tir sont doublées, mais il faut que les canons soient présents sur le pont et orientés pour que leur tir longe le bastingage, ce qui est immédiat pour des canons de murailles. Pour des pièces de bordée sur le pont, la Réussite d'un Jet de Recharge de pièce indique le nombre de tours mis pour le placer convenablement. Guère plus de deux canons ne peuvent tirer en enfilade pour faucher les abordeurs.

Lorsque les assaillants sont sur le pont de leurs ennemis, le combat risque à tout moment de tourner à la bataille rangée, ce qui est à l'avantage des flibustiers, mais pas des pirates, car ceux-ci sont peu doués pour le tir au mousquet. Pour percer les rangs de l'ennemi, 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 par 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 répand un vent de panique chez l'ennemi, permettant aux assaillants de leur voler dans les plumes au milieu de la fumée âcre sans risquer d'essayer 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 encombrants, mais portent aussi plus loin. Les canons de chasse pèsent une tonne de plus qu'un canon de même calibre. Du point de vue de la puissance de feu et de la charge due aux canons, il n'est pas intéressant d'utiliser des pièces de chasse. Par contre, les pièces de chasse portent nettement plus loin que les canons de bordée. Les vaisseaux de lignes 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 pour 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 cette spécificité peu banale de son artillerie.

- Artillerie et Gîte :

Le bastingage protège les matelots de la mitraille, si le branles bas de combat a été fait. Toutefois, lorsqu'un navire gîte, il expose son tillac, ainsi que les matelots qui y manœuvrent, à ses adversaires situés sous son vent. Il expose aussi ses œuvres vives – coque sous la ligne de flottaison – aux boulets de ses adversaires situés au vent de lui. 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 un navire sous la ligne de flottaison lorsque cette condition n'est pas remplie. Evidemment, un navire qui peut ainsi tirer dans les œuvres vives de son adversaire peut s'attendre à un tir de mitraille meurtrier.

Discrétion

- Nombre d'Hommes :

Lorsque des flibustiers se rapprochent de leur prise à bord d'un petit navire, ils se couchent tous sur le tillac ou se rendent dans l'entrepont pour cacher leur nombre et se protéger de la mitraille. C'est aussi la stratégie qu'a utilisée 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 en infériorité numérique.

- Embuscades :

A Terre

Connaissant les qualités extraordinaires 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 à la fois, car lorsqu'il entre dans un lieu propice à une embuscade, l'adversaire est 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 comme des trous

camouflés, des cordes ou des filets font parfaitement l'affaire, mais révèlent la présence d'un danger à leurs victimes. Il n'est pas sain de se promener avec des fusils chargés, aussi seuls les flibustiers se permettent ce luxe. Les autres devront recharger leurs armes en essayant des ennemis embusqués un tir de mousqueterie.

En Mer

En mer, les embuscades sont beaucoup plus difficiles à mettre en place. Les emplacements pour d'éventuelles embuscades ne manquent pas, avec tous les archipels de petites îles ou de cayes des Caraïbes. Les navires se dispersent derrière les petites 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, certes vaseux, mais fréquents autour des cayes. La faiblesse principale des victimes tient à leurs canons non rechargés. Ils doivent donc essuyer un tir d'artillerie de la part de leurs agresseurs avant de pouvoir riposter, mais ils n'en ont en général pas le temps.

La principale difficulté de ces embuscades n'est pas de surprendre l'ennemi ni de le prendre une fois surpris, mais plutôt de l'attirer dans l'embuscade. En effet, sur terre, les défilés sont souvent les seuls passages qui existent, à moins de faire un détour de plusieurs jours. 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 en leur proposant un appât, comme des pirates dans une pauvre chaloupe agitant un drapeau blanc, puis fuyant devant eux. Cependant, chasser un pirate présente peu d'intérêt pour des navires de commerce. Par contre, un navire de guerre protégeant un convoi peut s'écarter temporairement de ses protégés pour éliminer ces hors-la-loi. Une fois surpris et même pris, le convoi est offert sur un plateau aux forbans.

Les navires de commerce dans les Caraïbes empruntent toujours les mêmes routes, que l'on appelle pour cette raison des routes commerciales. En effet, une fois une route explorée, les risques de naufrage sur des récifs deviennent beaucoup plus faibles. Les pirates ou les flibustiers peuvent par contre préparer des embuscades le long de la 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 les risques de tomber nez à nez avec des aventuriers.

- Diversions :

La tactique de diversion est vieille comme le monde. Il s'agit d'attirer l'attention de l'adversaire vers un événement créé de toute pièce afin de la détourner d'un autre événement crucial. Pour prendre un fort, des pirates peuvent par exemple se poster autour du fort et faire un bruit du tonnerre venant d'une autre fortification, afin d'obtenir une sortie du fort à prendre. Avec les portes ouvertes et la garnison réduite, le fort ne devrait plus être trop difficile à prendre.

- Attaque de Nuit :

Les attaques de nuit sont difficiles à mener par un groupe de grande taille, car la coordination, mais aussi la reconnaissance est rendue difficile. Il est aussi exclu, de nuit, de tirer des coups de feu, car la visibilité est trop faible. Les attaques de nuit sont néanmoins les plus efficaces si les attaquants savent tous ce qu'ils ont à faire. Les prises de fort ou de ville de nuit réclament trop de monde pour être réalisables. Ensuite, les assaillants doivent passer par dessus des remparts et attaquer des sentinelles, au risque de se faire repérer. Dans certains cas, cela peut néanmoins se justifier, mais flibustiers comme pirates préfèrent attaquer au petit matin, alors que l'ennemi est peu alerte et que la visibilité est suffisante pour tirer avec précision.

Les plus belles prises de navires se font de nuit. Les aventuriers repèrent un navire de jour et le suivent sans se faire repérer. Ils se rapprochent alors que la nuit tombe jusqu'à lui frôler la poupe. Ils peuvent soit tous monter à bord et passer par les armes les personnes endormies, soit faire monter un petit groupe qui prend en otage les membres du commandement et un autre qui se saisit des armes. L'équipage de la prise devrait se rendre sous la menace.

- Sabords :

Les sabords des navires de guerre sont souvent peints de couleur différente du reste de la coque, ce qui 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 celle d'un navire marchand. Un œil exercé verra sans doute le gréement 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 encore plus l'ennemi sur ses intentions, un pirate peut, en plus de cela, recharger ses canons et les maintenir à l'intérieur avec des cales. Une fois à portée courte de l'ennemi, il sort ses canons aux sabords pour faire feu sur l'instant. Une telle manœuvre requiert un maniement excellent du canon.

- Surprise :

Quelle qu'en soit la façon, vos joueurs ont tout intérêt à jouer la carte de la surprise. Même si l'ennemi est en mesure de répliquer à leur attaque, il n'aura pas le temps de s'organiser. Le comble du raffinement, consiste à conquérir successivement chaque point clé tenu par l'adversaire, à chaque fois sans donner l'alarme au reste de l'ennemi. La surprise ne s'obtient pas que de nuit : les pirates peuvent se faire passer pour des gens qu'ils ne sont pas, ou bien faire une entrée fracassante et imprévue, ou encore en faisant diversion.

Stratégie Militaire & Navale

- Brûlot :

Les pirates et flibustiers ne cherchent pas toujours à prendre les navires qu'ils rencontrent. Devant un navire de guerre, la fuite et la suppression d'un navire ennemi peuvent leur sauver la vie. Morgan utilisa la technique du brûlot pour défaire une escadre qui l'empêchait de sortir de Maracaïbo. Le brûlot est un navire possédant probablement de mauvaises qualités nautiques, ce qui justifie son sacrifice.

A bord du brûlot, le contenu de la sainte-barbe, c'est-à-dire la poudre à canon, est transférée vers le point d'impact avec l'ennemi, donc à l'avant. Autour de ce point d'impact présumé, la coque est recouverte de poix, qui collera au bastingage ennemi. De cette façon, si le feu prend à bord de l'ennemi, celui-ci ne pourra plus l'éteindre. Quelques hommes seulement montent à bord du brûlot et tirent derrière eux la chaloupe, avirons en place. Ils avancent vers l'ennemi de façon à la masquer. En effet, l'ennemi voyant un navire tirant sa chaloupe se méfiera et évitera le

contact. Le brûlot se dirige droit vers sa cible. Lorsque la collision s'avère inévitable, le feu est mis à bord, tout particulièrement aux voiles et à la poix, afin d'incendier l'adversaire. Les hommes d'équipage du brûlot allument une mèche qui mettra le feu aux poudres, puis sautent dans la chaloupe et s'éloignent à grande vitesse.

La destruction de la cible du brûlot, si le contact a bien lieu, sera due soit au feu soit à l'explosion de la Sainte Barbe, qui volatiliserait l'avant du navire et tout ce qu'il touche. Il vaut mieux choisir pour cible le plus gros des navires ennemis, pour deux raisons : d'abord, c'est souvent le plus dangereux, car le plus armé, mais c'est aussi le plus lent et le moins maniable.

- Avantage du Nombre :

Les pirates et flibustiers sont souvent en infériorité numérique flagrante durant un combat. Leur férocité ne suffit pas toujours à compenser ce faible nombre. Ils n'ont donc pas intérêt à attaquer tous leurs ennemis à la fois. En combattant des petits groupes, ils peuvent détruire leurs ennemis plus facilement et plus rapidement. Le tout est bien sûr d'élaborer une stratégie qui empêche l'ennemi de combattre à beaucoup. Les fins défilés ou la porte d'un fort ne permettent de se battre qu'à quelques hommes de front. En prenant l'ennemi par surprise, mais en restant discret, les pirates peuvent aussi combattre l'ennemi petit groupe par petit groupe. Les diversions permettent d'obtenir le même avantage. Les méthodes sont innombrables, mais leur efficacité dépend étroitement des circonstances.

- Poudre :

Barrière

Lorsque un navire est poursuivi, ou s'il désire piéger des navires, il peut jeter à l'eau des barils étanches remplis de poudre, mais contenant une poche d'air leur permettant de rester à la surface toujours dans la même position. Un bon ingénieur nautique peut installer un dispositif qui mette le feu aux poudres lorsque le tonneau subit un choc. Si les tonneaux sont reliés deux par deux par une corde, au moment où l'ennemi passe sur la corde, les deux tonneaux heurtent la coque du navire et explosent. L'explosion, au niveau de l'eau, endommage autant les œuvres vives que l'entrepont. L'avant perforé, le navire risque fort de couler par le fond rapidement. Pour mettre en place cette tactique, les pirates se

heurtent à deux problèmes. Premièrement, le dispositif de mise à feu n'est pas évident à concevoir et a peu de chance de fonctionner à tout coup. En termes de règle, le concepteur de cette arme doit réussir un jet d'Ingénierie Nautique. Sa Réussite donne le nombre de chances sur vingt que le baril explose lorsqu'il touche une coque. Ensuite, il faut que les adversaires des pirates passent par sur la corde ou le champ de barils sans les repérer.

Sainte Barbe

Lorsque tout est perdu à bord d'un navire, les hommes terrorisés à l'idée de tomber dans les mains de pirates entreprennent parfois des actions de dernière extrémité. L'honneur pousse aussi les hommes à de telles folies. Quelques marins fanatiques ou terrorisés, pendant que les pirates occupent le pont de leur navire, se rendent alors dans la soute aux poudres et y mettent 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 être coupée à temps s'ils font vite, sinon, ils périront avec leur navire de prise.

En termes de règles, lorsqu'un navire explose :

- ♦ Ceux qui se trouvent sur le navire subissent 4d20 de dégâts, chacun sur une localisation.
- ♦ Ceux qui se trouvent sur un navire qui touche celui qui explose subissent 2d20 chacun sur une localisation.
- ♦ Ceux qui se trouvent à moins de 50m du navire qui explose subissent 1d20 de dégâts.

- Feu Grégeois :

Le feu grégeois est un liquide poisseux et visqueux hautement inflammable. Il doit être utilisé avec précaution, sous peine de mettre le feu à son propre navire. Il peut par exemple être envoyé sur le pont ennemi dans des toiles cirées du haut de la grand vergue. Il ne reste plus qu'à mettre le feu à ce liquide répandu 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 le feu pris à bord d'un navire, il est assuré de brûler jusqu'au bout.

- Filets d'Abordages :

La plupart des navires de guerre possède des filets d'abordage que les hommes installent entre les haubans, ces filets font un ou deux mètres de hauteur et obligent l'ennemi à passer par les vergues ou à le déchirer. Le temps que les abordeurs se dégagent du filet, il n'est nul besoin de préciser que l'équipage qui subit l'abordage les larde de coups de sabre ou leur envoie une décharge de mousqueterie à bout portant.

- Espionnage :

La connaissance des intentions de l'ennemi et de leur organisation offre un avantage crucial en combat. Non seulement l'équipage qui espionne peut éviter d'éventuels pièges, mais il peut aussi exploiter les faiblesses de son adversaire. L'espionnage n'a rien de facile et réclame du temps, que les flibustiers ou les pirates n'ont pas toujours. Ils préfèrent pour cela se procurer des guides, volontaires ou non, qui leur révèlent le nombre d'hommes d'une garnison, les tours de gardes et le terrain sur lequel ils vont se battre. Les guides ne sont pas omniscients et ne connaissent pas les derniers événements, si bien qu'il est sain d'envoyer des hommes – typiquement les joueurs – en reconnaissance. Avec toutes ces informations, le capitaine est à même d'établir sa stratégie.

Stratégies de Commandement

- Mise en Valeur des Compétences :

Un équipage est un ensemble hétéroclite d'hommes aux qualités différentes. Certains sont plus expérimentés que d'autres, selon les domaines. Certains hommes d'équipage par exemple sont des experts du tir au mousquet, alors que d'autres préfèrent le combat au corps à corps. En séparant ces deux groupes de personnes et en leur assignant des rôles en rapport avec leurs qualités, l'équipage dans son ensemble gagne en efficacité.

- Tours de Garde :

Les pirates sont des hors-la-loi internationaux. Ils ne sont en sécurité nulle part et doivent rester sur leurs gardes. A terre, tout comme les sentinelles d'un fort, ils se répartissent durant la nuit des tours de gardes. Un groupe endormi met certes du temps à se réveiller lorsque des compagnons donnent l'alarme, mais il a peu de chance de se réveiller un jour si tout le monde dort.

- Solidarité :

Les pirates, et les flibustiers bien plus encore, ne laissent pas d'autres membres de leur communauté en danger sans réagir. La communauté des pirates se limite à leur équipage, pour ce qui est d'une telle solidarité, tandis que les flibustiers s'estiment proches de tous leurs « Frères de la Côte ». Les flibustiers sont prêts à se battre et à mourir par dizaines pour sauver un seul de leur congénère. Cette stratégie, loin de les desservir, crée une cohésion extraordinaire et effraie leurs adversaires. Les pirates, eux, sont plus rancuniers. Si un flibustier est exécuté par des Espagnols, ses compagnons entreprendront rarement des représailles. Par contre, si un gouverneur persécute des pirates, si une ville en pend ou si un autre forban les trahis, leur haine ne cessera que lorsque les fautifs souffrent une mort douloureuse. En ville, la terreur des représailles qu'ils inspirent les protègent des envies de délations des bourgeois. Les gouverneurs hésitent aussi à les arrêter lorsqu'ils sont dans leurs villes de peur de que la ville entière ne soit saccagée. Ils préfèrent envoyer un corsaire pour les arrêter, pour repousser le combat en dehors de la ville. Le nom du commanditaire de ce navire corsaire à peu de chance d'arriver aux oreilles des pirates. Ceux-ci sont si rancuniers et si virulents dans leur vengeance qu'une ville qu'ils exècrent risque de subir une récession importante, voir de brûler jusqu'au sol sous leurs coups redoublés.

- Couper les Branches Mortes :

Un équipage, qu'il soit pirate ou non contient un noyau durable d'anciens marins, hommes de l'art tant en pointage de pièce qu'à la manœuvre. Ces anciens dispensent leur savoir aux plus mauvais et aux jeunes recrues. Toutefois, pour devenir un marin émérite, il faut avoir commencé cette carrière avant l'âge de quinze ans. Les plus mauvais de l'équipage n'arriveront donc probablement jamais à la hauteur des anciens.

Il est inconcevable de rejeter des simples matelots simplement parce qu'il ne font pas de bons marins. En effet, seuls sont sanctionnés pour leur incompétence ceux qui ont des postes de commandement ou des postes clés à bord. Des capitaines retords peuvent épurer régulièrement leur équipage pour ne garder que les meilleurs. Comme cela ne peut se faire en accord avec la loi des pirates, le capitaine est obligé de se débarrasser des mauvais en les

envoyant à une mort certaine durant un combat. Teach, moins soucieux de son prestige, abandonna les plus mauvais de son équipage sur une île déserte, mais c'était surtout pour les spolier de leur butin.

- Sacrifice :

Un sacrifice de quelques hommes peut parfois sauver le reste de l'équipage. Il est peu probable cependant que des pirates acceptent d'aller à une mort certaine, même pour le bien de leurs compagnons. De toute façon, le reste de l'équipage accepterait presque aussi mal cette éventualité, s'ils restent fidèles à la philosophie pirate en tout cas. De tels sacrifices ne peuvent se faire qu'en complotant avec ceux que l'on compte sauver. S'ils acceptent, il reste à manœuvrer les autres pour qu'ils aillent se faire tuer sans broncher. S'ils se sentent trahis, ils rentreront dans une telle fureur que même leur survie passera après le désir de vengeance. Un tel sacrifice va à l'encontre des règles de vie des pirates et ceux qui en usent risquent fort de devenir des traîtres à cette noble cause.

Par contre, si c'est la seule alternative qui lui reste, le capitaine peut proposer de scinder le groupe en deux sous-groupes ayant des chances de survie égales. L'ennemi choisira quel groupe il détruira. Les survivants n'auront pas de cas de conscience à avoir car c'est le hasard, et non eux, qui a décidé du sort de leurs compagnons. Aucun reproche ne sera non plus adressé au capitaine, car la liberté de chacun et l'égalité envers les autres aura été préservée. Si un petit groupe de pirates choisit délibérément de se sacrifier pour ses confrères, le problème est aussi résolu, mais ce genre de sacrifice est rare. Les pirates sont des individualistes forcenés et ceux qui se disent prêts à se sacrifier pour le groupe sont regardés comme des imbéciles.

CREATION DE NAVIRE

Un ingénieur naval de génie peut élaborer les plans d'un nouveau navire. Epaulé par des Charpentier, Voilier et Calfat de qualité, il est en mesure de surpasser les navires existants. Il se peut tout simplement que son navire actuel, faisant eau de toute part du fait d'une quille rongée par les vers, soit devenu totalement inutilisable et doive être démantelé. Reprenant les pièces solides et remplaçant les pièces pourries, il reconstruit le navire sans avoir besoin d'abattre et de tailler une forêt entière. Les pièces à conserver en priorité sont celles qu'il aura du mal à reconstruire à partir de rien. Par exemple, la courbure du bordé au niveau de l'étrave est une étape difficile à mettre en œuvre sans le matériel nécessaire. Les pirates ont rarement accès à un chantier naval et devront ruser pour contourner ce genre de problème.



L'EQUIPE

La réalisation d'un navire nécessite la coopération intense des trois maîtres : charpentier, voilier et calfat, et éventuellement d'un ingénieur naval, qui apportera au tout des inventions de son crû. En l'absence d'un tel ingénieur, les trois maîtres ne peuvent s'attendre à un résultat mirobolant, mais la nécessité peut les pousser à se passer de plans pour œuvrer, se fiant à leur flair et leur expérience de leur métier et de la mer.

La première étape, facultative mais apportant une touche de génie et de cohésion à l'ensemble consiste à réaliser les plans du

A l'inverse, sans même être pressé par la nécessité, un ingénieur de naval, après maintes années à courir les mers, peut mettre cette expérience dont les ingénieurs naval d'Europe ne bénéficient pas pour construire un navire de toute pièce. Cela ne veut pas dire qu'il ne pourra reprendre des pièces d'un navire existant, mais plutôt qu'il refera les plans d'un nouveau navire. Ce processus est très long, mais cette gestation peut très bien avoir lieu durant une ou plusieurs traversées. Avec l'accord de son équipage, il pourra faire cesser la course au butin pour faire construire par ses compagnons un navire de rêve, qu'il peut désirer maniable, rapide, particulièrement résistant ou encore armé de nombreuses et grosses pièces d'artillerie.

navire. Même si l'ingénieur naval, souvent en la personne du maître charpentier, dessine seul les plans, il doit en discuter autour d'une timbale de rhum, la pipe à la main ou la chique entre les dents avec les autres maîtres, afin de s'inspirer de leurs idées et de profiter de leur savoir en des domaines qui lui sont inconnus.

Ensuite, les trois maîtres commencent la construction du navire : les couples qui forment l'ossature, le bordé qui représente la peau du navire, l'intérieur, la mâture, puis les accessoires indispensables comme le gouvernail.



PROCESSUS DE CREATION

Pour commencer, l'ingénieur naval doit choisir quel type de navire il désire construire. Ce choix est souvent dicté par sa connaissance des navires et la disponibilité des pièces nécessaires à la création. Au cours du processus de création, l'ingénieur et les trois maîtres effectuent chacun un jet de compétence approprié. Les Réussites obtenues

donne le nombre de points de créations disponibles pour trois catégories de caractéristiques : la carène, les œuvres mortes et le gréement. Ces points de créations, qui peuvent aussi être négatifs, vont modifier les caractéristiques données pour chacun des types de navires en appendices de ce livret.

CREATION D'UN NAVIRE

- ◆ Dresser les plans.
 - ❖ L'ingénieur doit connaître suffisamment bien le navire : *Jet de Connaissance des Navires*.
 - ❖ *Jet d'Ingénierie Navale* au bout de la durée nécessaire à l'élaboration des plans.
 - ❖ Modificateurs : *Pas de Calfat, Pas de Charpentier, Pas de Voilier*.
 - ❖ Donne les *Points de Création* qui peuvent être utilisés pour Carène, Mâture et Entrepont.
- ◆ Au bout de la durée nécessaire à la construction :
 - ❖ Carène :
 - Jet de Calfatage* qui donne le nombre de *Points de Création* pour la carène.
 - ❑ *Manœuvrabilité* : +1 = 1 Point de Création. Max : +2, Min -2
 - ❑ *Résistance des Œuvres Vives* : +20% = 1 Point de Création.
 - Voies d'Eau.
 - ❑ *Tirant d'Eau* : -1 mètre = 1 Point de Création. Max 150 %. Min : 50%.
 - ❑ *Tonnage* : +20% = 1 Point de Création. Max : +60%. Min : -60%
 - ❖ Œuvres Mortes :
 - ❑ *Avirons* : Vitesse à l'Aviron +1 = 1 Point de Création. Max : +2. Min : -2.
 - ❑ *Calibre Max des Canons* : +1 Calibre = 1 Points de Création. Max : +2. Min -2
 - ❑ *Nombre de Canons* : +20% = 1 Point de Création. Max : +40%. Min : -40%.
 - ❑ *Résistance de l'Entrepont* : +20% = 1 Point de Création.
 - ❖ Gréement :
 - ❑ *Manœuvrabilité* : cf Carène.
 - ❑ *Résistance de la Mâture* : +20% = 1 Point de Création.
 - ❑ *Vitesse Moyenne* : Vitesse+0,5 = 1 Point de Création.
 - Vitesse selon les Allures.



TRACER LES PLANS

L'ingénieur naval trace en général les plans avant d'en faire part au reste de l'équipage. Il adresse tout de même de nombreuses questions aux trois maîtres pour profiter de leur expérience, l'un sur la superstructure de la coque et les canons, le second sur la forme de la carène et le troisième sur le gréement.

Il trace les plans au fusain sur de grands parchemins, à l'aide d'une règle, d'une équerre et d'un compas. Les cottes doivent bien sûr être présentes pour que les trois maîtres puissent tirer profit des schémas. Il soumet s'il le peut les plans aux trois maîtres, qui proposent des modifications. Lorsque le résultat convient à tout le monde ou en tout cas à l'ingénieur, il peut enfin proposer les plans à l'équipage.

- Système :
Avant d'entamer le processus de création des plans, l'ingénieur choisit bien évidemment le type de navire dont il veut élaborer les plans.

Pour construire un navire, il est nécessaire d'en connaître toutes les caractéristiques. L'ingénieur commence donc par effectuer un jet de Connaissance des Navires, avec un malus de -5C s'il n'a jamais servi au cours d'une partie de Pavillon Noir sur un tel navire. S'il échoue ce jet, il n'en sait pas assez pour tracer des plans et doit d'abord se documenter, soit en étudiant pendant un bon mois un tel navire sous toutes ses coutures, soit en étudiant un ouvrage qui traite de ce type de navire en terme d'ingénierie, bien sûr. Au bout de ce mois d'étude, il est en mesure de recommencer son jet. Il peut recommencer à étudier autant de fois qu'il le désire, jusqu'à ce qu'il réussisse son jet de Connaissance des Navires.

Une fois le type de navire suffisamment connu, il peut commencer à tracer ses plans. L'ingénieur naval effectue alors un jet d'Ingénierie Nautique au bout d'une durée indiquée dans le tableau : « TEMPS DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE ».

TEMPS DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE				
TAILLE DE NAVIRE	DRESSER LES PLANS	CONSTRUCTION (TEMPS/2 DANS UN CHANTIER NAVAL)		
		A PARTIR DE RIEN	PIECES APPROXIMATIVES	TOUTES LES PIECES
Chaloupe	1 jour	2 semaine	1 semaine	2 jours
Sloop	15 jours	40 jours	20 jours	10 jours
Goélette	3 semaines	2 mois	40 jours	20 jours
Frégate	1 mois	4 mois	2 mois	1 mois
Deux-Ponts	2 mois	1 an	3 mois	2 mois
Trois-Ponts	3 mois	2 ans	6 mois	4 mois

Ce jet d'Ingénierie Nautique subit un modificateur et obtient pour ses plans le nombre de Points de Création donnés dans le tableau suivant. Ces points de créations

pourront être répartis comme bon lui semblera entre les trois catégories Carène, Œuvres Mortes et Grément.

CONCEPTION DES PLANS							
Pas de Charpentier	-2C	Pas de Calfat	-2C	Pas de Voilier	-2C		
POINTS DE CREATIONS OBTENUS							
REUSSITE DU JET D'INGENIERIE	Echec Critique	Echec	1 – 5	6 – 10	11 – 15	16 – 20	21+
POINTS DE CREATION	-2	-1	+0	+1	+2	+3	+5



CONSTRUIRE LE NAVIRE

La construction du navire nécessite les effort de tous les hommes d'équipage, sous les ordres de l'ingénieur nautique et des trois maîtres. Le temps nécessaire à la construction, dépend des pièces disponibles. A vous de déterminer la quantité de pièces qui manquent pour la construction du nouveau navire. Bien évidemment si l'équipage construit un navire taille différente de celui qu'il démantèle, les pièces manquantes seront nombreuses.

Certaines caractéristiques du navire peuvent être modifiées, mais les modifications en sont

limitées pour des raisons de bon sens. On peut affaiblir une caractéristique du navire pour en améliorer une autre de la même catégorie. Pour obtenir de cette manière un point de création positif appliqué à une caractéristique deux points de création négatifs appliquée à une autre de la même catégorie, ce une seule fois par catégorie. De ces caractéristiques découlent d'autres caractéristiques qui seront précisées pour chacune des catégories. Les autres sont identiques à celles indiquées pour le type de navire construit en appendice de ce livret.

CONSTRUCTION							
REUSSITE DU JET DE MENUISERIE CALFATAGE OU VOILERIE	Echec Critique	Echec	1 – 5	6 – 10	11 – 15	16 – 20	21+
POINTS DE CREATION	-2	-1	+0	+0	+1	+2	+3

La Carène

Certaines caractéristiques de la coque dépendent de la forme de la carène et de la qualité de sa réalisation. Le Maître Calfat

effectue un jet de Calfatage. Le tableau ci-dessus « Construction : Points de Création » donne le nombre de points de création obtenus

pour la construction de la carène. Les points de création obtenus lors de la conception des plans peuvent être aussi utilisés pour modifier les caractéristiques de la Carène.

Manœuvrabilité

Tout l'art de l'ingénieur naval consiste à concevoir un navire dont la forme de la carène est harmonieuse et le gréement équilibré. Les deux vont ensemble, ou pour être plus précis le centre de voilure et le centre des fluides doivent être situés sur la même verticale pour que le navire ne soit ni ardent – tendance naturelle du navire à tourner vers le vent – ni mou – tendance du navire à s'éloigner de la direction du vent. Ce n'est bien sûr pas suffisant pour obtenir une manœuvrabilité parfaite en temps normal. Obtenir un navire qui se comporte bien lorsqu'il se trouve en pleine tempête ou lorsqu'il a perdu un mât est encore bien plus difficile, et il faut être un ingénieur naval de génie pour obtenir un tel résultat.

- Système :

Chaque point de création dépensé augmente d'un point la manœuvrabilité du navire, alors qu'un point négatif la diminue d'un point.

La manœuvrabilité ne peut être augmentée ou diminuée que de deux points au maximum. Ce maximum comprend les modifications de la manœuvrabilité par la Carène et ceux apportés par le Gréement.

Résistance des Œuvres Vives

Les œuvres vives sont rarement exposées aux boulets ennemis, mais une canonnade sous la flottaison a des conséquences désastreuses. C'est pour refléter cet état de fait que la Résistance des Œuvres Vives est faible dans Pavillon Noir, et non pas parce que le bordé y est plus mince. Pour accroître artificiellement la Résistance des Œuvres Vives, le calfat peut soit rendre le bordé plus épais, ce qui rend le navire plus lourd et donc moins rapide, soit faciliter l'évacuation de l'eau qui s'introduit dans la cale en la dirigeant au pied du grand mât, où se trouve la pompe principale. Il peut aussi faciliter l'accès aux voies d'eau pour les aveugler plus rapidement, car les réserves de nourriture, les marchandises et le lest sont souvent collés à la coque. Une sorte de double épaisseur de la coque avec un fin passage permettant à un homme de réparer en toute sérénité les dégâts augmentera donc de façon

tout à fait artificielle et indirecte la Résistance des Œuvres Vives.

- Système :

Chaque point de création dépensé augmente de 20% la Résistance des Œuvres Vives arrondie à l'entier inférieur. Au contraire, chaque point négatif vient diminuer la Résistance des Œuvres Vives de 20%, avec un minimum de 1 pour chaque point négatif.

Un point de création utilisé pour augmenter une Résistance égale à 4 de 20% n'est donc pas suffisant pour l'amener à cinq, alors que deux points de création négatifs la font passer de 4 à 3 puis 2.

- Caractéristiques Dérivées :

Les voies d'eau en fonction de l'état des œuvres vives se calcule comme ceci.

VOIES D'EAU ET ETAT DES LES ŒUVRES VIVES	
ETAT	VOIES D'EAU (OPTIONNEL)
OK	0
DL	4* Résistance
DM	8* Résistance
DG	16* Résistance
DC	32* Résistance
COULE	Coulé

Tirant d'Eau

Un grand tirant d'eau handicape le navire pour passer dans des lagons de faible profondeur, ou tout simplement l'empêche de passer sur des récifs au risque de faire naufrage. Par contre, c'est la profondeur des œuvres qui fait effet de dérive. Plus ces œuvres vives s'enfoncent profondément dans l'eau et mieux le navire remontera au près. Les navires de très faible tirant d'eau, ce qui est nécessaire pour la navigation en rivière, pallient parfois à ce défaut en ajoutant deux dérives latérales, qui sont l'apanage des navires hollandais.

- Système :

Pour un point de création, le tirant d'eau est diminué d'un mètre, sans que cela nuise aux qualités nautiques du navire. A l'inverse, un point de création négatif augmente ce tirant d'eau d'un mètre sans rien apporter de spécial au navire.

On ne peut diminuer le tirant d'eau en-dessous de 50 % de sa profondeur initiale et l'augmenter au-delà de 150% de cette profondeur.

Tonnage

Le volume d'un navire est un atout important pour les navires de commerce, leur permettant de transporter plus de marchandises. Pour les navires de guerre, plus le tonnage est grand et plus ils pourront porter de canons de calibre important. La plupart des navires de guerre ou de commerce sont donc très frégatés. En d'autres termes, ils ont le ventre rond, si bien qu'ils sont plus larges au niveau de la ligne de flottaison qu'à celui du bastingage. Le revers de la médaille est important, car de tels navires passent la vague et présentent un centre de force fluide trop bas, ce qui les rend en plus enclins à accoter – voyez les avaries pour plus de détails. Les plus gros galions et flûtes

présentent donc des qualités nautiques absolument déplorables, si bien qu'ils ne peuvent naviguer au près, attendant des vents favorables pour partir en mer ou entrer dans un port.

- Système :

Pour un point de création, le tonnage est augmenté de 20% de sa valeur initiale sans affecter les qualités nautiques du navire. Un point de création négative diminue le tonnage de 20 % de sa valeur initiale.

On ne peut augmenter ou diminuer le tonnage de plus de 60% de sa valeur initiale.

Les Œuvres Mortes

On appelle œuvres mortes les parties de la coque situées au-dessus de la ligne de flottaison. Ce nom leur vient de leur faible importance en ce qui concerne les qualités nautiques de l'ensemble. Les œuvres mortes, dont la forme n'est pas stratégique pour les navires de pêche et de commerce, sont essentielles pour la marine de guerre car elles portent les canons et sont les premières à recevoir les boulets de l'ennemi. Elles doivent donc être avant tout résistantes, et permettre de porter le plus de pièces d'artillerie et du plus gros calibre possible.

Le Maître Charpentier effectue un jet de Menuiserie. Le tableau « Construction : Points de Création » donne le nombre de points de création obtenus pour la construction des Œuvres Mortes. Les points de création obtenus lors de la conception des plans peuvent être utilisés pour modifier les caractéristiques des Œuvres Mortes.

Avirons

Certains navires peuvent avancer à l'aviron, comme le brigantin, le sloop et le chébec, car ils s'apparentent soit aux galères, soit aux chaloupes. Les avirons ne doivent pas gêner les artilleurs et vice versa, si bien que les avirons sont préférentiellement mis sur un autre pont que les canons. Si le navire n'est pas ponté, les nageurs – rameurs – devront s'arrêter de ramer pour laisser tirer les canons et les laisser se recharger. De telles manœuvres ralentissent le navire s'il avance essentiellement à la rame. Tout ceci est pris en compte dans la Vitesse à l'Aviron, si bien que

vous n'avez pas à vous soucier de ces détails, qui sont purement descriptifs.

- Système :

Chaque point de création dépensé permet d'augmenter d'un nœud la vitesse à l'aviron, en rajoutant des bancs de nage et en minimisant les interférences entre nageurs et artilleurs. Chaque point de création négative dépensé ici diminue cette vitesse à l'aviron d'un nœud, jusqu'à un minimum de zéro.

La vitesse à l'aviron ne peut être augmentée ou diminuée de plus de deux nœuds.

Calibre Maximum des Canons

Les pièces d'artillerie de gros calibre sont certes plus longues à recharger, mais les boulets portent aussi beaucoup plus loin et sont bien sûr beaucoup plus ravageurs. Surdimensionner le calibre des pièces d'artillerie présente un danger, ou plutôt, annonce une catastrophe certaine. Le recul du canon arrachera sans aucun doute les amarres qui le maintiennent à la coque, et de façon plus sûre encore la coque elle-même. Nombre de capitaines mégalomanes se sont heurtés à ce problème sans capituler pour autant. Pour s'assurer que des canons de plus gros calibre n'arracheront pas la coque, il faut non seulement renforcer celle-ci au niveau de l'entrepont, mais aussi offrir au canon une plus grande distance de recul. Le quartier des artilleurs devient bien moins habitable, car aucune cloison ne peut plus séparer les canons bâbord des canons tribord. Si on pousse le vice jusqu'au bout, les canons de chaque bord peuvent être placés en quinconce, afin que le

recul d'un canon d'une bordée ne vienne pas percuter en reculant le canon de l'autre bord se trouvant normalement en face de lui.

- Système :

Chaque point de création dépensé permet d'augmenter d'une catégorie le calibre maximal acceptable par un navire, aussi bien pour la chasse que pour les bordées. Chaque point de création négatif diminue ce calibre maximal d'une catégorie. Attention, bien que les canons de trente se trouvent assez peu à l'époque qui nous intéresse sur les mers, les calibres 24 et 36 sont séparés par la catégorie 30.

Le calibre maximal acceptable ne peut être augmenté ou diminué de plus de deux catégories.

Nombre de Canons

Pour accroître la puissance de feu de son navire, l'ingénieur naval peut prévoir les emplacements de nouveaux canons. Les servants de pièce ont besoin de place pour pouvoir opérer, et si le nombre de canons est trop élevé, les servants de canons voisins se gênent les uns les autres. L'ingénieur naval peut par exemple organiser les canons d'une même bordée en quinconce, ce qui signifie tout de même que les servants du canon le plus recul devront faire plus d'efforts pour éloigner le canon du sabord, une fois le tir effectué. De plus, les canons réduisent la surface habitable du navire. Les servants de pièce des canons éventuellement présents dans les cabines des officiers manquent de place pour recharger et sont totalement isolés du reste des artilleurs, ce qui rend la transmission des ordres du canonnier difficile.

- Système :

Chaque point de création dépensé augmente de 20% de sa valeur initiale le nombre maximum de canons que le navire peut porter. Il faudra souvent modifier le tonnage du navire en conséquence. Un point négatif diminue de 20% le nombre maximum initial.

Le nombre maximum de canons correspond, sur l'encart décrivant le navire, au nombre de canon maximal indiqué dans « Artillerie ». Le nombre maximum de pièce ne peut être augmenté ou diminué de plus de 40%.

Résistance de l'Entrepont

L'entrepont du navire s'expose plus que toute autre partie du navire aux boulets ennemis. Peu importe si la coque est parfaitement lisse, car elle ne touche l'eau que lorsque le navire gîte fortement. Après un combat, la réparation des œuvres mortes du navire fait un peu office de bricolage. Les lattes de bordées brisées par les boulets adverses ne sont pas remplacées, mais des planches clouées les recouvrent. Il faut attendre le prochain carénage pour finir le travail. Pour renforcer l'entrepont, les couples, qui forment l'ossature de la coque, peuvent être resserrés, mais un boulet qui traverse le bordé a alors de grandes chances de briser le couple, ce qui est grave, car les couples sont difficilement remplaçables.

- Système :

Chaque point de création dépensé augmente de 20% la Résistance de l'Entrepont, en arrondissant l'augmentation totale à l'entier inférieur. Au contraire, chaque point négatif vient diminuer la Résistance de l'Entrepont de 20%, avec un minimum de 1 pour chaque point négatif.

Gréement

Les coques des différents types de navires se ressemblent beaucoup et il faut un œil expert pour percevoir les subtiles particularités de chacun. Le gréement à lui seul permet de distinguer tous ces navires. Il est défini par le nombre de mâts, ainsi que le type et le nombre de voiles portées sur chaque mât. Lors de la construction, il est vital d'équilibrer le gréement pour que le navire se comporte correctement. Le navire peut aussi être sous-toilé – pas assez de surface de voiles pour sa taille – ou au contraire sur-toilé, selon qu'on désire qu'il avance vite à toutes les allures ou

sous-toilé qu'il reste manœuvrant dans des conditions atmosphériques extrêmes. Pour ce qui est de la résistance de la mâture, contrairement aux œuvres mortes de la coque, le seul danger ne vient pas des boulets. Les boulets ramés font certes des ravages dans la mâture, mais les voiles peuvent être déchirées et les espars arrachés par le vent. Pour pouvoir envoyer la toile ou la réduire rapidement, les vergues doivent être facilement accessibles par le marchepied de vergue, dont la solidité et l'ergonomie est essentielle pour la sécurité des gabiers.

Le Maître Voilier effectue un jet de Voilerie. Le tableau « Construction : Points de Création » donne le nombre de points de création obtenus pour la construction du Gréement. Les points de création obtenus lors de la conception des plans peuvent être utilisés pour modifier les caractéristiques du Gréement.

Manœuvrabilité

La manœuvrabilité peut être augmentée durant la construction du gréement exactement comme pour la construction de la carène. Voyez dans la construction de la carène le paragraphe sur la manœuvrabilité pour plus de détails.

Résistance de la Mât

La mât fatigue dans le vent si les haubans et les étais ne sont pas correctement orientés et renforcés. Un mât mal conçu, par exemple, peut être porté par un autre et donc fatiguer ce dernier. La résistance de la mât tient donc autant à la qualité des manœuvres dormantes – cordages qui restent fixes et ne se règlent pas pendant la manœuvre – qu'à l'épaisseur des espars. Lorsqu'un boulet ramés frappe un mât, il ne le brisera peut être pas si celui-ci est rendu rigide par les haubans, galhaubans, étais et bas-étais.

- Système :

Chaque point de création dépensé augmente de 20% la Résistance de la Mât, en arrondissant l'augmentation totale à l'entier inférieur. Au contraire, chaque point négatif

vient diminuer la Résistance de la Mât de 20%, avec un minimum de 1 pour chaque point négatif.

Vitesse Moyenne

La forme de la carène influe certes sur la vitesse du navire, mais celle-ci tient surtout au gréement, car les formes de coques s'écartent peu de la forme typique pour le type de navire. La surface des voiles ne suffit pas à déterminer la vitesse du navire. Leur forme, ainsi que leur répartition le long du mât ont aussi leur importance. Les gréement chargés en tête de mât prendront bien le vent par petit temps mais gêneront énormément, handicap dans la vague au portant et dans la tempête.

- Système :

La vitesse moyenne du navire en nœuds est obtenue en divisant sa vitesse moyenne par jour en milles par 20. Chaque point de création dépensé augmente la vitesse moyenne du navire en nœud d'un demi nœud. A l'inverse, un point de création négatif diminue cette vitesse moyenne d'un demi nœud.

La vitesse peut être modifiée sans limite vers le haut et vers le bas.

- Caractéristiques Dérivées :

Les vitesses dans les différentes allures et en fonction des dégâts subits par la mât se déduisent de la vitesse moyenne en utilisant les abaques suivantes.

ABAQUES DE VITESSE : VITESSE MAXIMALE DANS LES DIFFERENTES ALLURES				
GREEMENT	POURCENTAGE DE LA VITESSE MOYENNE			
	PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
Voiles Auriques	65 %	175 %	125 %	70 %
Auriques à Hunier	60 %	150 %	133 %	70 %
Voiles Carrées	30 %	130 %	145 %	100 %
Voiles Carrées et Brigantine	40 %	130 %	145 %	90 %
Voiles Latines	80 %	150 %	125 %	70 %
Voiles au Tiers	50 %	130 %	130 %	90 %

Pour avoir la vitesse, pour une allure donnée, en fonction de l'état de la mât, voyez « Vitesse et Etat de la Mât ».

TABLE DES MATIERES

Regles d'Actions de Groupe	1
Compétences et Experience.....	1
Niveau de Compétence et Valeur	1
Jets de Compétence de Groupe.....	6
Expérience de l'Equipage.....	9
Règles de Base.....	11
Remplir la Fiche de Navire.....	11
Combat Naval.....	12
Règles Avancées.....	17
Remplir la Fiche de Navire.....	17
Combat Naval.....	27
Combat de Groupe.....	55
Stratégies de Combat.....	64
Création de Navire.....	72
L'équipe	72
Processus de Création	72
Tracer les Plans	73
Construire le Navire.....	74
La Carène	74
Les Œuvres Mortes.....	76
Gréement	77
Table des Matières	79
Tables	80

TABLES

Compétences de Groupe

NIVEAUX DE COMPETENCE DES MATELOTS ET DU COMMANDEMENT			
VALEUR	NIVEAU DE COMPETENCE	BONUS DONNE PAR LE COMMANDEMENT	COMPETENCE MOYENNE
1	Débutant	-4	1 - 4
2	Exécrable	-3	5 - 6
3	Mauvais	-2	7 - 8
4	Médiocre	-1	9 - 10
5	Correct	+0	11 - 12
6	Bon	+1	13 - 14
7	Doué	+2	15 - 16
8	Excellent	+3	17 - 18
9	Elite	+4	19 - 20
10	Légendaire	+8	21+

Niveau Equipage = Niveau Matelots + Bonus Donné par le Commandement

Dé de Groupe (dG) = 1d6-4.

Réussite de Groupe = Niveau de Compétence de l'Equipage + dG

COMPETENCE D'UN HOMME D'EQUIPAGE RECRUTE							
REUSSITE DU JET D'EMPATHIE	Echec Critique	Echec	1-5	6-10	11-15	16-20	21+
COMPETENCE	3	Pas de recrue.	12	14	15	16	18

QUELQUES EXEMPLES DE NIVEAUX DE COMPETENCE DE L'EQUIPAGE

GROUPE \ ACTION	MANŒUVRE	POINTAGE DE PIECES	RECHARGE DE PIECES	COMBAT		DISCRETION
				MELEE	TIR	
Boucaniers	Mauvais	Exécrable	Exécrable	Bon	Elite	Excellent
Cadets	Débutant	Exécrable	Exécrable	Doué	Correct	Bon
Flibustiers : Mauvais	Médiocre	Mauvais	Mauvais	Médiocre	Bon	Médiocre
Flibustiers	Correct	Bon	Correct	Bon	Excellent	Bon
Flibustiers : Elite	Doué	Excellent	Bon	Excellent	Légendaire	Elite
Garnison de Fort	Débutant	Correct+2	Bon	Mauvais	Correct	Exécrable
Garnison de Fort : Elite	Mauvais	Doué+2	Elite	Correct	Excellent	Correct
Hommes de Mains	Débutant	Débutant	Débutant	Bon	Exécrable	Bon
Indiens Pacifiques des plaines	Bon	Débutant	Débutant	Mauvais	Médiocre	Bon
Indiens Pacifiques en Forêt	Débutant	Débutant	Débutant	Bon	Bon	Excellent
Indiens Guerrier des Plaines	Doué	Débutant	Débutant	Correct	Correct	Doué
Indiens de Guerriers en Forêt	Débutant	Débutant	Débutant	Doué	Excellent	Elite
Marchand : Mauvais	Mauvais	Débutant	Débutant	Débutant	Débutant	Exécrable
Marchand	Correct	Mauvais	Exécrable	Mauvais	Débutant	Médiocre
Marchand : Excellent	Doué	Médiocre	Mauvais	Correct	Médiocre	Correct
Milice	Débutant	Mauvais	Exécrable	Médiocre	Mauvais	Médiocre
Mousquetaires	Débutant	Mauvais	Mauvais	Bon	Doué	Médiocre
Mousquetaires du Cardinal	Débutant	Bon	Correct	Excellent	Elite	Bon
Pirate : Mauvais	Médiocre	Exécrable	Débutant	Médiocre	Exécrable	Exécrable
Pirate	Bon	Bon	Correct	Bon	Exécrable	Exécrable
Pirate : Excellent	Excellent	Elite	Doué	Excellent	Médiocre	Doué
Pirate : Elite	Légendaire	Elite	Excellent	Légendaire	Bon	Elite
Régiment d'Artillerie	Doué	Doué	Doué	Médiocre	Mauvais	Exécrable
Régiment de Cavalerie	Débutant	Médiocre	Mauvais	Doué+1	Exécrable	Médiocre
Royale : Mauvais	Mauvais	Mauvais	Exécrable	2	Mauvais	Débutant
Royale	Correct	Correct	Bon	Correct	Bon	Mauvais
Royale : Elite	Elite	Légendaire	Doué	Bon	Excellent	Correct

Jet de Compétences de Groupe et Modificateurs

MODIFICATEURS DES JETS DE TIR DE GROUPE

PORTEE		TAILLE DE LA CIBLE		ORIENTATION DE LA CIBLE, LOCALISATION		GITE DE LA CIBLE				CIRCONSTANCES	
PORTE	MOD	TAILLE	MOD	ORIENTATION	MOD	ATTAQU	B	R	M	CIRCONSTANCES	MOD
Bout Portant	+2	Chaloupe	-5	Bossoir	+0	Au Vent	+2	-2	-2	Canon de Chasse	+1
Portée Courte	+0	Sloop	-2	Proue	-1	Cible au				Batterie Terrestre	+2
Portée Longue	-2	Goélette	-1	Poupe	Deg	Grand Large	+0	+2	+0	Fumée Légère	-2
Portée Extrême	-5	Frégate	+0	Sous Ligne Flott.	*2					Fumée Epaisse	-5
Hors de Portée	-10	Trois Ponts	+2		-5	Sous le Vent	-2	+0	+2	Gros Temps	GT
										Faim, Fatigue, Moral, Pertes.	Var.

MODIFICATEURS DES JETS DE RECHARGE DE PIECES, CORPS A CORPS ET MOUSQUETERIE

RECHARGE DE PIECE				COMBAT DE GROUPE			
VENT & GITE LORS DU JET	MOD	MUNITIONS	MOD	CORPS A CORPS	MOD	MOUSQUETERIE	MOD
Etablit & Bordée au Vent	+2	Boulet	+0	Fortifié	+3	Surélevé	+2
Faible ou Gd Large	+0	Boulet Ramé	-1	Surélevé	+1	Moins de 50m (0)	+1
Etablit & Bordée ss le Vent	-2	Mitraille	+0	Mieux Armé	+1	Plus de 100m (2)	-2
CALIBRE DU CANON	MOD	Mortier	+1	Prise d'Assaut	-2	Protection Légère	-2
6 & 8	+2	Can de Muraille	+2(Tjs)	Surpris	-5	Protection Complète	-5
24 & 36	-2						

MODIFICATEUR DES JETS DE MANŒUVRE DE GROUPE

GROS TEMPS				MOUILLAGE				ACTION	MOD
VENT	MOD	RIS	MOD	FOND	MOD	EXPOSITION	MOD		
Faible	+0	Toute la Toile	+0					REGLAGE DE VOILE	+0
Etablit	-1	Basses Voiles	+1	Vase	+2			PRISE DE RIS	GT
Frais	-2	Huniers	+2	Sable	+0	Protégé	+0	VIREMENT DE BORD	GT
GdFrais	-4	1er Ris	+3	Varech	-1	Houle	-2	ABORDAGE ATTAQUANT	GT
Tempête	-7	2nd Ris	+4	Roche	-2	Exposé	GT	ABORDAGE DEFENSEUR	+0
Ouragan	-10	Sec de Toile	+5					CATASTROPHE MINEURE	-3
								CATASTROPHE MAJEURE	-6

PERTES DANS LE COMMANDEMENT

OFFICIERS HORS DE COMBAT	MODIFICATEURS REGLES DE BASE	MODIFICATEURS DE JETS DE GROUPE REGLES AVANCEES
Capitaine	-3	-3 Combat, -2 Manœuvres, -2 Pointage, -1 Recharge, -3 Discrétion
Second	-2	-2 Combat, -3 Manœuvres, -1 Pointage, -2 Discrétion
Canonier	-2	-2 Combat, -2 Pointage, -3 Recharge, -2 Discrétion
Quartier Maître	-1	-2 Manœuvres, -1 Discrétion
Maître d'Equipage	-1	-1Combat, -2 Manœuvres, -1 Discrétion
Maître Canonier	-1	-1 Combat, -1 Pointage, -2 Recharge, -1 Discrétion

MODIFICATEURS DU JET DE REDDITION

RAPPORT DES FORCES	MODIFICATEUR	AUTRE	MODIFICATEUR
5 contre 1	+5		
2 contre 1	+3	Perte Commandement	Modificateur de Perte
Forces Egales	+1	Pertes importantes subies	-1 à -3
1 contre 2	-1	Terrifiés	-2
1 contre 5	-3		

PAVILLON NOIR

ACTIONS DE GROUPE SUR UN NAVIRE

ACTION \ REUSSITE	ECHEC	DEBUTANT	EXECR.	MAUVAIS	MEDIOCRE	MOYEN	BON	DOUE	EXCELL.	ELITE	LEGEND
RECHARGE DE PIECES	7 Tours	6 Tours	5 Tours	5 Tours	4 Tours	4 Tours	4 Tours	3 Tours	3 Tours	2 Tours	1 Tour
MANŒUVRE											
GROS TEMPS	Avarie Majeure	Avarie Sérieuse	Avarie Sérieuse	Avarie Mineure	Avarie Mineure	-	-	-	-	-	Vitesse *2
MOUILLAGE	Sancit	Ancre Accrochée	Dérage Dans Vlh	Dérage	Bon à 100m près	Bon à 50m près	Bon à 10m près	Parfait	Parfait	Parfait	Parfait
REGLAGE DES VOILES	Abattée	Vitesse -3	Vitesse -2	Vitesse -1	Vitesse -1	Vitesse	Vitesse +1	Vitesse +1	Vitesse +1	Vitesse +2	Vitesse +3
VIREMENT DE BORD	Avarie Légère	A refaire.	5 Tours 5 Cases	4 Tours 4 Cases	4 Tours 4 Cases	3 Tours 3 Cases	2 Tours 2 Case	1 Tour 1 Case	Instant. 1 Case	Instant. 0 Cases	Instant. 0 Cases

DEGATS ET PERTES HUMAINES DES COMBATS / ARTILLERIE

Différence de Niveaux	-6	-4	-3	-2	-1	+0	+1	+2	+3	+4	+6
Réussite	Echec	Débutant	Exécrable	Mauvais	Médiocre	Correct	Bon	Doué	Excellent	Elite	Légende
12	0 / 0	1 / 1	1 / 2	1 / 4	2 / 5	2 / 6	3 / 8	4 / 10	5 / 12	5 / 12	12 / 24
14	0 / 0	1 / 1	1 / 3	1 / 4	2 / 6	2 / 7	4 / 10	4 / 11	6 / 14	6 / 14	14 / 28
16	0 / 0	1 / 2	2 / 3	2 / 5	2 / 6	2 / 8	4 / 11	5 / 13	6 / 16	7 / 16	16 / 32
18	0 / 0	1 / 2	2 / 4	2 / 5	3 / 7	3 / 9	5 / 13	5 / 14	7 / 18	8 / 18	18 / 36
20	0 / 0	1 / 2	2 / 4	2 / 6	3 / 8	3 / 10	5 / 14	6 / 16	8 / 20	9 / 20	20 / 40
25	0 / 0	1 / 3	3 / 5	3 / 8	4 / 10	4 / 13	6 / 18	8 / 20	10 / 25	12 / 25	25 / 50
30	0 / 0	2 / 3	3 / 6	3 / 9	5 / 12	5 / 15	8 / 21	9 / 24	12 / 30	14 / 30	30 / 60
35	0 / 0	2 / 4	4 / 7	4 / 11	6 / 14	6 / 18	9 / 25	11 / 28	14 / 35	16 / 35	35 / 70
40	0 / 0	2 / 4	4 / 8	4 / 12	6 / 16	6 / 20	10 / 28	12 / 32	16 / 40	18 / 40	40 / 80
45	0 / 0	3 / 5	5 / 9	5 / 14	7 / 18	7 / 23	12 / 32	14 / 36	18 / 45	21 / 45	45 / 90
50	0 / 0	3 / 5	5 / 10	5 / 15	8 / 20	8 / 25	13 / 35	15 / 40	20 / 50	23 / 50	50 / 100
60	0 / 0	3 / 6	6 / 12	6 / 18	9 / 24	9 / 30	15 / 42	18 / 48	24 / 60	27 / 60	60 / 120
70	0 / 0	4 / 7	7 / 14	7 / 21	11 / 28	11 / 35	18 / 49	21 / 56	28 / 70	32 / 70	70 / 140
80	0 / 0	4 / 8	8 / 16	8 / 24	12 / 32	12 / 40	20 / 56	24 / 64	32 / 80	36 / 80	80 / 160
90	0 / 0	5 / 9	9 / 18	9 / 27	14 / 36	14 / 45	23 / 63	27 / 72	36 / 90	41 / 90	90 / 180
100	0 / 0	5 / 10	10 / 20	10 / 30	15 / 40	15 / 50	25 / 70	30 / 80	40 / 100	45 / 100	100 / 200

Fiche de Navire

TONNAGE DES CANONS ET HOMMES NECESSAIRES A LEUR RECHARGE

CANONS DE BORDEE	TONNAGE	RECHARGE	PIERRIERS ET CANONS DE MURAILLE	TONNAGE	HOMMES NECESSAIRES A LA RECHARGE
Calibre 6	0.5	4 hommes	Calibre 6	0.25	2 hommes
Calibre 8	1	6 hommes	Calibre 8	0.5	2 hommes
Calibre 12	2	8 hommes	Calibre 12	1	2 hommes
Calibre 18	3	10 hommes	AUTRES CANONS		RECHARGE
Calibre 24	4	12 hommes			
Calibre 36	5	14 hommes			
Canon de Chasse	+1 Tonneau	-	Caronade Calibre 68	4	4 hommes
			Mortier	2	2 hommes

PAVILLON NOIR

VITESSE, DOMMAGES DE LA MATURE ET REDUCTION DE VOILURE (OPTIONNEL)						
DOMMAGES	☐ OK	☐ DL	☐ DM	☐ DG	☐ DC	☐ PONTON
REDUCTION DE LA VOILURE	☐ Pleine Toile	☐ Basses Voiles	☐ Hunier Seul	☐ 1 ^{er} Ris	☐ 2 nd Ris	☐ Sec de Toile
VITESSE	Vitesse Maximale	4/5* Vitesse Maximale	3/5* Vitesse Maximale	2/5* Vitesse Maximale	1/5* Vitesse Maximale	0
BONUS A LA MANŒUVRE	+0	+1	+2	+3	+4	+6

CARENAGE (OPTIONNEL)				
NOMBRE DE MOIS DEPUIS LE DERNIER	Moins de 2	2 - 6	6 - 12	Plus de 12
VITESSE	+1	+0	-1	-2
POURRITURE DE LA QUILLE	0 / 20	0 / 20	1 / 20	1/20 + 2/20 par Mois au delà de 12

ETAT DE L'ENTREPONT & MODIFICATEUR DE POINTAGE DE PIÈCES						
ETAT	☐ OK ☐	☐ DL ☐	☐ DM ☐	☐ DG ☐	☐ DC ☐	☐ RAV ☐
MODIFICATEUR DE POINTAGE	+0	-1	-2	-4	-8	Ravagé

PORTEES POUR LES REGLES AVANCEES					
BOULET	300m (6)	MITRAILLE	50m (1)	CANONS DE MURAILLE	150m (3)
BOULETS RAMES	150m (3)	CANON DE CHASSE & BATTERIE COTIERE	400m (8)	PIERRIER A PISTON	200m (4)

PORTEES POUR LES REGLES OPTIONNELLES			
BOULETS	PORTEES	BOULETS RAMES	PORTEES
Calibre 36	400m (8)	Calibre 36	200m (4)
Calibre 24	350m (7)	Calibre 24	150m (3)
Calibre 18	300m (6)	Calibre 18	150m (3)
Calibre 12	300m (6)	Calibre 12	100m (2)
Calibre 8	250m (5)	Calibre 8	100m (2)
Calibre 6	200m (4)	Calibre 6	50m (1)
MITRAILLE	PORTEES	CHASSE & BATTERIE COTIERE	PORTEES
Calibre 36	150m (3)	Calibre 36	500m (10)
Calibre 24	100m (2)	Calibre 24	450m (9)
Calibre 18	50m (1)	Calibre 18	400m (8)
Calibre 12	50m (1)	Calibre 12	350m (7)
Calibre 8	50m (1)	Calibre 8	300m (6)
Calibre 6	50m (1)	Calibre 6	250m (5)
CANON DE MURAILLE	PORTEES	PIERRIER	PORTEES
Calibre 12	200m (4)	Calibre 12	250m (5)
Calibre 8	150m (3)	Calibre 8	200m (4)
Calibre 6	100m (2)		

PAVILLON NOIR

VITESSE & DOMMAGES DE LA MATURE						
DOMMAGES	☐ OK	☐ DL	☐ DM	☐ DG	☐ DC	☐ COULE
MANŒUVRABILITE	Max	Max – 1	Max – 2	Max – 5	Immobilisé	Coulé
VOIES D'EAU (OPTIONNEL)	0	4* Résistance	8* Résistance	16* Résistance	32* Résistance	Coulé
PERTES PROVISIONS (OPTIONNEL)	0	¼	½	¾	Tout	Coulé

FORCE DU VENT				
D20	FORCE DU VENT	MALUS DE GROS TEMPS	RIS CONSEILLE	NAVIGATION A L'AVIRON
1	Calme Plat	–	–	Oui
2-5	Petit Temps	+0	Toutes Voiles	Oui
6-11	Etabli	-1	Voiles Basses	Non
12-16	Frais	-2	Huniers Seuls	Non
17-18	Grand Frais	-4	1 ^{er} Ris	Non
19	Tempête	-7	2 nd Ris	Non
20	Ouragan*	-10	Sec de Toile	Non

POURCENTAGE DE RENSEIGNEMENTS GEOGRAPHIQUES ET HYDROGRAPHIQUES					
REUSSITE	Echec	1-5	6-10	11-15	16+
POURCENTAGE DE RENSEIGNEMENTS	0 %	50 %	70 %	90 %	100 %

Le Combat Naval

DEROULEMENT D'UN TOUR DE COMBAT NAVAL

- ♦ Les Equipages des différents navires effectuent leurs actions chacun leur tour. Fixez l'ordre que vous voulez au départ, mais conservez-le par la suite.
- ♦ Pendant son Tour, chaque navire peut simultanément, dans l'ordre qu'il désire :
 - ❖ Recharger les Pièces sur une bordée : Les canons sont prêts à tirer le tour suivant la fin de la Recharge.
 - Choisir son type de munitions : *Boulets, Boulets Rouges, Boulets Ramés, Mitraille.*
 - Effectuer un Jet de *Recharge de Pièces de Groupe* dont la Réussite donne la durée.
 - Modificateurs : *Calibre du Canon, Type de Munitions, Vent & Gîte.*
 - ❖ Recharger les Mousquet pour les tirs de mousqueterie et les moucheurs : 1 Tour complet.
 - ❖ Effectuer une seule Manœuvre :
 - Si le Vent est Frais ou plus fort, l'équipage doit effectuer un Jet de *Manœuvres/Gros Temps* après chaque manœuvre, pour savoir s'il souffre d'*Avaries*.
 - La Manœuvre peut être : *Virement de Bord, Réglage des Voiles, Abordage, Appareillage, Mouillage, Prise de Ris.* Jet de *Manœuvres de Groupe*.
 - Modificateurs : *Gros Temps, Ris* pris dans la voilure pour certaines manœuvres. *Nature du Fond et Exposition* pour le Mouillage.
 - ❖ Se déplacer, sauf s'il effectue un *Virement de Bord*.
 - ❖ Effectuer une *Réparation de Fortune* : un essai par combat naval et par localisation.
- ♦ A tout moment :
 - ❖ Tirer au Canon, avec des canons rechargés :
 - Condition : *Ligne de Tir* (cible par le travers pour la bordée, devant pour la chasse).
 - Canons : *Bordée, Pierriers, Canons de Muraille, Canons de Chasse* ou *Canons de Fuite*.
 - Jet de *Pointage de Pièces de Groupe*.
 - Modificateurs : *Portée, Taille, Orientation & Gîte* de la Cible, *Localisation Spéciale* et *Circonstances du Tir*.
 - Jet de Pouvoir des joueurs du groupe blessé pour savoir s'ils sont touchés.
 - ❖ Tirer au Mousquet, avec des Mousquets rechargés :
 - Jet de *Tir de Mousqueterie de Groupe*.
 - Modificateurs : *Portée, Protection*.
 - Jet de Pouvoir des joueurs du groupe blessé pour savoir s'ils sont touchés.
 - ❖ Faire tirer les moucheurs :
 - Jet Individuel et Crucial de *Mousquet*.
 - Modificateurs : *Portée* des tirs individuels, *protection*.
 - ❖ Esquiver un Tir de Mitraille :
 - La compétence de *Pointage de Pièces de Groupe* des chefs de pièces adverses est opposée à la compétence *Manœuvres de Groupe* des esquivants.

DISTANCE SEPARANT LE CANON DE SA CIBLE

PORTEE	BOUT PORTANT (BP)	PORTEE COURTE (PC)	PORTEE LONGUE (PL)	PORTEE EXTREME (PE)
DISTANCE MAXIMALE DE LA CIBLE	PC / 5	PC	PC * 2	PC * 5
MODIFICATEUR	+2	+0	-2	-5

ETAT ET NIVEAUX DE DOMMAGE

DL = 1 ND	DM = 2 ND	DG = 3 ND	DC = 4 ND	DETRUIT = 5 ND
-----------	-----------	-----------	-----------	----------------

PAVILLON NOIR

RECUPERATION DES RESERVES DE NOURRITURE (VIVRES, VIVRES FRAIS, EAU)			
REUSSITE DU JET DE MAINTENANCE	Echec	1 - 10	11+
RESERVES SAUVEES	0	50 %	100 %

DOMMAGES ET PERTES		
MUNITIONS	LOCALISATION	PERTES HUMAINES
Boulet	Œuvres Vives Entrepont	0 Dégâts
Boulets Ramés	Mât	Dégâts
Mitraille	Pont avec branle-bas Pont sans branle-bas	Dégâts × 3 Dégâts × 4

TABLEAU DES AVARIES		
GRAVITE	AVARIE	CAUSES
Mineure	Un Tonneau se Libère Une Voile Eclate Une Lame Balaie le Pont La Mât Travaille Auloffées & Abattées	Gros Temps, Sabotage Gros Temps Gros Temps Gros Temps Gros Temps
Sérieuse	Une Lame Balaie le Pont Un Canon se Libère Une Vergue est Arrachée Un Hauban Cède La Coque Travaille dans la Vague Le Gouvernail est Brisé Bancs de Sable	Gros Temps Gros Temps, Sabotage Gros Temps, Combat Naval Gros Temps, Combat Naval Gros Temps Toutes Navigation Côtière
Grave	Un Mât Casse Le Navire Sancit Le Navire Accote Récifs	Combat Naval Mouillage Catastrophique Gros Temps Navigation Côtière

EFFET D'UN JET DE CATASTROPHE POUR UN ACCOTEMENT.				
REUSSITE	Exécrable	Médiocre	Bon	Elite
ETAT DE LA MATURE	Le Navire Sombre	Ponton	DM	OK

Combat de Groupe

DEROULEMENT D'UN TOUR DE COMBAT DE GROUPE ET INDIVIDUEL : 10 SECONDES	
♦	Description de la Bataille.
♦	Ordres aux différents groupes.
♦	Tir de Mousqueterie & d'Artillerie
❖	Voyez si les personnages des joueurs sont touchés.
♦	Actions Particulières.
♦	Corps à Corps.
♦	Tour de Combat Individuel.
♦	Moucheurs et Grenadiers.

PAVILLON NOIR

JET DE POUVOIR						
BLESSES DANS LE GROUPE	MOINS DE 10 %	10 - 25 %	26 - 50 %	51 - 75 %	76 - 90 %	PLUS DE 90 %
JET DE CARAC.	7*Pouvoir	5*Pouvoir	4*Pouvoir	3*Pouvoir	2*Pouvoir	Pouvoir

PERTES INFLIGÉES PAR LE GRENADEUR			
REUSSITE	Echec Critique	Echec	Réussite
PERTES INFLIGÉES	4 Alliés	2 Alliés 2 Ennemis	Réussite / 2 Ennemis, arrondi à l'entier supérieur, 10 Personnes maximum

TIR DES MOUCHEURS SUR LES MEMBRES DU COMMANDEMENT : +5 POUR LE GRENADEUR		
POSTE DE COMMANDEMENT	REUSSITE MINIMALE	JET DE REDDITION
Capitaine	12	Oui.
Second	8	Moitié de l'Equipage.
Canonnier	8	Moitié de l'Equipage.
Quartier Maître	4	Non.
Maître d'Equipage	4	Non.
Maître Canonnier	4	Non.
Moucheur ou Grenadier	4	Non.

PERTES DANS LE COMMANDEMENT	
OFFICIERS HORS DE COMBAT	MODIFICATEUR DES JETS DE GROUPE
Capitaine	-3
Second	-2
Canonnier	-2
Quartier Maître	-1
Maître d'Equipage	-1
Maître Canonnier	-1

PERTES DANS LE COMMANDEMENT (OPTIONNEL)	
OFFICIERS HORS DE COMBAT	MODIFICATEUR DES JETS DE GROUPE
Capitaine	-3 Combat, -2 Manœuvres, -2 Pointage, -1 Recharge, -3 Discrétion
Second	-2 Combat, -3 Manœuvres, -1 Pointage, -2 Discrétion
Canonnier	-2 Combat, -2 Pointage, -3 Recharge, -2 Discrétion
Quartier Maître	-2 Manœuvres, -1 Discrétion
Maître d'Equipage	-1 Combat, -2 Manœuvres, -1 Discrétion
Maître Canonnier	-1 Combat, -1 Pointage, -2 Recharge, -1 Discrétion

MODIFICATEURS DU JET DE REDDITION			
RAPPORT DES FORCES	MODIFICATEUR	AUTRE	MODIFICATEUR
5 contre 1	+5		
2 contre 1	+3	Perte Commandement	Mod Perte
Forces Egales	+1	Pertes importantes subies	-1 à -3
1 contre 2	-1	Terrifiés	-2
1 contre 5	-3		

PAVILLON NOIR

NOMBRE DE PERSONNE SAUVEES PAR UN JET DE SOIN DE GROUPE					
REUSSITE DU JET DE CHIRURGIE	Echec	1 – 5	6 – 10	11 – 15	16+
NOMBRE DE RESCAPES SUR 20	0 (0 %)	4 (20 %)	8 (40 %)	12 (60 %)	16 (80 %)

TEMPS DE CONSTRUCTION D'UN NAVIRE				
TAILLE DE NAVIRE	DRESSER LES PLANS	CONSTRUCTION (TEMPS/2 DANS UN CHANTIER NAVAL)		
		A PARTIR DE RIEN	PIECES APPROXIMATIVES	TOUTES LES PIECES
Chaloupe	1 jour	2 semaine	1 semaine	2 jours
Sloop	15 jours	40 jours	20 jours	10 jours
Goélette	3 semaines	2 mois	40 jours	20 jours
Frégate	1 mois	4 mois	2 mois	1 mois
Deux-Ponts	2 mois	1 an	3 mois	2 mois
Trois-Ponts	3 mois	2 ans	6 mois	4 mois

CONCEPTION DES PLANS							
Pas de Charpentier	–2C	Pas de Calfat	–2C	Pas de Voilier	–2C		
POINTS DE CREATIONS OBTENUS							
REUSSITE DU JET D'INGENIERIE	Echec Critique	Echec	1 – 5	6 – 10	11 – 15	16 – 20	21+
POINTS DE CREATION	–2	–1	+0	+1	+2	+3	+5

CONSTRUCTION							
REUSSITE DU JET DE MENUISERIE CALFATAGE OU VOILERIE	Echec Critique	Echec	1 – 5	6 – 10	11 – 15	16 – 20	21+
POINTS DE CREATION	–2	–1	+0	+0	+1	+2	+3

VOIES D'EAU ET ETAT DES LES ŒUVRES VIVES						
ETAT	OK	DL	DM	DG	DC	Coulé
VOIES D'EAU	0	4*Rés.	8*Rés	16*Rés	32*Rés	Coulé

ABAQUES DE VITESSE : VITESSE MAXIMALE DANS LES DIFFERENTES ALLURES				
GREEMENT	POURCENTAGE DE LA VITESSE MOYENNE			
	PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
Voiles Auriques	65 %	175 %	125 %	70 %
Auriques à Hunier	60 %	150 %	133 %	70 %
Voiles Carrées	30 %	130 %	145 %	100 %
Voiles Carrées et Brigantine	40 %	130 %	145 %	90 %
Voiles Latines	80 %	150 %	125 %	70 %
Voiles au Tiers	50 %	130 %	130 %	90 %