

REGLES DE LA NAVIGATION MARITIME

Pour WFRP1

Pour la Gloire d'Ulric p147 et suivantes

Les navires sont depuis peu devenus, dans le Vieux Monde, l'outil indispensable du commerce et de l'exploration. Les dernières découvertes techniques humaines permettent aujourd'hui de construire des voiliers pouvant traverser les océans, à l'image de ceux des elfes des mers.

Avec les progrès technologiques récents, la navigation est devenue une pratique moins risquée, autorisant les navires à s'éloigner des côtes. De fait, les navires sont de plus en plus grands et imposants, pourvus parfois de quatre mâts soutenant une voilure toujours plus imposante.

Le monopole des elfes des mers sur le commerce entre les continents commence donc peu à peu à s'effondrer. D'intrépides et audacieux capitaines humains du Vieux Monde ont entrepris depuis quelques décennies les premiers voyages commerciaux à destination de Cathay, de l'Arabie, des terres du sud ou de la Lustranie, rapportant avec eux les épices, produits exotiques et matières précieuses faisant l'admiration et attirant les convoitises de tous, bourgeois ou aristocrates.

Grâce aux caravelles et aux caraques le Vieux Monde s'ouvre sur le reste des continents et entame la conquête économique ou militaire de richesses incroyables, ignorées jusque-là.

Le développement considérable du commerce maritime est bien évidemment la cause principale de la croissance phénoménale d'une nouvelle forme de banditisme : la piraterie. Le nombre de pirates, flibustiers, corsaires et écumeurs a presque été multiplié par dix durant les vingt dernières années. C'est encore largement la mer du Sud qui reste le siège principal des actes de piraterie (notamment autour de Sartosa).

Les grandes puissances du Vieux Monde qui ont le privilège de posséder d'importants ports de mer ont également compris l'intérêt colossal que pouvait représenter la navigation à voiles pour l'armée. La Bretonnie, l'Estalie et Marienburg entretiennent aujourd'hui d'impressionnantes flottes de guerre qui sont considérées par tous comme l'élite technologique de l'armée. Une grande partie de l'artillerie de ces nations est, en effet, embarquée à bord de galions devenant de véritables forteresses mobiles. On considère généralement que les plus gros galions sont capables d'embarquer de véritables petites armées d'invasion tout en possédant une puissance de feu suffisante pour faire tomber la plupart des cités côtières.

CARACTERISTIQUES D'UN NAVIRE

Description

La description d'un navire doit comporter les informations suivantes.

- Type (par exemple : caraque, caravelle, nef, galère, etc.).
- Vocation (par exemple : navire de guerre, navire marchand, navire pirate, etc.).
- Dimensions (longueur et largeur de la coque).
- Tirant d'eau (cette information s'avèrera notamment utile lors des abordages).
- Nombres de rames pour un navire à rames.
- Nombre de mâts pour un navire à voiles (le beaupré, si le navire en possède un, ne doit pas être inclus dans ce nombre).
- Type des voiles.
- Capacité du navire exprimée en tonnes. On considèrera que le navire peut embarquer ce tonnage en marchandise à moins qu'il n'embarque des passagers et/ou de l'armement. Dans des conditions de voyage similaires à celles de l'équipage, un passager représentera environ l'équivalent de 200 kg de capacité. Un canon et ses munitions représentera environ l'équivalent d'une à deux tonnes.
- Effectif de l'équipage minimum nécessaire à la navigation.
- Nombre de combattants embarqués.
- Armement détaillé.

MV

Cette caractéristique exprime le mouvement du navire dû à la propulsion par le vent, exprimé en nœuds (2 km/h). Elle est représentée par trois nombres. Le premier donne la vitesse minimum; le second, la vitesse moyenne; le troisième, la vitesse maximum. L'un de ces trois nombres sera utilisé selon la force du vent et chacune de ces vitesses pourra être altérée en fonction de la direction du vent.

Le MR peut éventuellement venir s'ajouter au MV pour donner la vitesse du navire.

MR

Cette caractéristique exprime le mouvement du navire dû à la propulsion par les rames, exprimé en nœuds. Elle est représentée par deux nombres. Le premier donne la vitesse de croisière et le second, la vitesse de combat.

Le MV peut éventuellement venir s'ajouter au MR pour donner la vitesse du navire.

MA Cette caractéristique représente la manœuvrabilité du navire. Le nombre associé au MA est égal à l'angle moyen d'un virage que le navire peut effectuer en un tour de jeu.

R

Cette caractéristique représente la résistance des structures du navire. Elle équivaut, en fait, à l'Endurance pour un personnage.

B

Cette caractéristique représente le potentiel de coups et de

chocs que peut encaisser la coque du navire. Elle équivaut aux points de blessures d'un personnage. Si cette caractéristique descend à zéro, le bateau commence alors à couler, victime d'une voie d'eau. Pour que le bateau sombre définitivement, il faudra un nombre de tour égal à Rx10, nombre auquel il sera toutefois nécessaire de soustraire la Force du choc.

Cmp

Cette caractéristique représente la compétence moyenne de l'équipage en ce qui concerne les manœuvres. Elle peut être calculée en effectuant la moyenne entre l'*Intelligence* et l'*Initiative* des membres d'équipage participant aux manœuvres. A cette moyenne doit être soustrait 20 + 1 par matelots ne possédant pas la compétence *Manœuvres nautiques*.

Dis

Cette caractéristique représente la discipline de l'équipage. Elle est égale au Cd (commandement) de l'officier commandant le navire ajusté selon le style d'équipage. De nombreux événements peuvent faire varier la discipline. Si cette caractéristique atteint zéro, une mutinerie se déclenchera à bord.

Ajustement selon le type d'équipage

Le MJ pourra lui-même, à son gré, modifier les ajustements suivants en fonction de chaque cas particulier.

- Équipage de type militaire. La discipline est stricte : Dis +10.
- Équipage soudé. Les membres d'équipage se connaissent tous et s'apprécient, formant une équipe soudée : Dis 0.
- Équipage hétéroclite. Les membres d'équipage ont été recrutés à droite et à gauche avec des origines diverses : Dis -10.
- Équipage de type pirate. Les membres d'équipage sont des bandits d'origines diverses, sans foi ni loi : Dis -20.

A la manière d'un personnage, chaque navire possède un profil initial et un profil actuel. Le profil actuel sert à restituer, en termes de malus, les conséquences de dommages et d'avaries sur l'ensemble des caractéristiques d'un navire.

Ainsi, par exemple, des dommages aux gréements et à la mature feront sensiblement baisser le MV. Des dommages au gouvernail baisseront de même la Manœuvrabilité jusqu'à ce que des réparations soient effectuées.

MOUVEMENT DES NAVIRES

La vitesse d'un navire est exprimée en nœuds, soit 2 km/h. Elle résulte de la somme du MV et du MR. Le MJ peut, s'il le désire, considérer que les courants marins peuvent altérer cette vitesse de quelques nœuds en plus ou en moins.

Deux nombres sont attribués au MR d'un navire. Le premier correspond à la vitesse de croisière lorsque tous les bancs de rameurs sont occupés. Le second correspond à la vitesse de combat. Cette cadence ne peut être maintenue qu'un temps limité, car elle est exténuante pour les rameurs.

S'il manque des rameurs, le MJ devra ajuster la valeur du MR en fonction de la proportion manquante de rameurs.

Trois nombres sont attribués au MV : la vitesse minimum, la vitesse moyenne, la vitesse maximum. La valeur utilisée dépendra de la force du vent. Cette valeur pourra également être ajustée selon la direction du vent.

La force du vent est déterminée la première fois grâce au résultat de 1D100. Le MJ devra noter le résultat exact du

D100. La force du vent variera par la suite selon une procédure spéciale. Toutes les 1D6 heures, le MJ devra lancer 2D10. Il soustraira 10 au résultat des dés. La valeur obtenue, qui pourra être positive ou négative, sera additionnée à la dernière valeur ayant déterminé la force du vent.

Exemple : Alors que l'Albatros entame son voyage, le MJ lance 1D100 et obtient 69. Le vent est donc de force 8, correspondant à un petit coup de vent. Il jette 1D6 et obtient 4. Après quatre heures de voyage, le MJ va donc déterminer si la force du vent varie. Il lance 2D10 et obtient 4 auquel il soustrait 10, soit un résultat de -6. Le MJ peut donc annoncer que le vent mollit et que le petit coup de vent devient un grand frais (69-6 = 63). Il rejette 1D6 et obtient 2. Le MJ répètera cette procédure 2 heures plus tard.

Lorsque la force du vent est déterminée, le MJ n'a plus qu'à consulter le tableau 1 pour déterminer la vitesse du navire (minimum, moyenne ou maximum).

Cette vitesse devra également être ajustée selon la direction du vent. La direction du vent est également déterminée par le lancer de 1D100 en consultant le tableau 2. La direction du vent peut changer en même temps que la force du vent. Un nouveau D100 est alors simplement lancé.

Tableau 1 :

D100	Conditions météorologiques	Vitesse	Mod. test	Mod. tir
01-02	Force 0 – Calme - mer calme	0	+30	0
03-06	Force 1 - Presque calme - mer calme	min.	+20	0
07-16	Force 2 - Légère brise - mer calme	min.	+10	0
17-36	Force 3 - Petite brise - mer calme	min.	+10	0
27-36	Force 4 - Jolie brise - mer calme	moy.	+10	-10
37-46	Force 5 - Bonne brise - mer moyenne	moy.	0	-10
47-56	Force 6 - Vent frais - mer moyenne	moy.	0	-10
57-66	Force 7 - Grand frais - mer moyenne	moy.	0	-20
67-76	Force 8 - Petit coup de vent - mer agitée	max.	-10	-20
77-86	Force 9 - Coup de vent - mer agitée	max.	-10	-30
87-96	Force 10 - Fort coup de vent - mer agitée	max.	-10	-30
97-99	Force 11 – Tempête - mer démontée	NA	-20	NA
00	Force 12 – Ouragan - mer démontée	NA	-30	NA

La direction du vent détermine l'allure du navire. Cette allure altère éventuellement la vitesse selon le type de voiles du navire. Ainsi, un bateau dont les voiles sont carrées verra sa vitesse divisée par deux s'il navigue au large.

Si la direction du vent implique que le navire fasse des bordées, celui-ci devra donc louvoyer pour remonter le vent. Louvoyer n'implique pas forcément une perte de vitesse, mais les zigzags du navire multiplient globalement par deux la

distance à parcourir.

En revanche, l'allure arrière ou du grand largue rend le navire plus instable. Cela devra être représenté par un modificateur additionnel aux tests de manœuvre d'une valeur de -10.

Les navires dont le type de voiles mentionné est "carrées/tiléennes" utilisent généralement la colonne Voiles carrées à moins qu'ils ne préfèrent utiliser la colonne Voiles tiléennes/auriques avec un malus de 1 point de MV. Ce type de navire arrive, en effet, à allier la puissance de grandes voiles carrées (grandes voiles et voiles de misaine) à la manœuvrabilité et souplesse de navigation offerte par des voiles tiléennes (voiles d'artimon et focs).

Tableau 2 :

D100	Direction du vent	Allure du navire	Voiles carrées	Voiles tiléennes/auriques
01-20	Vent debout	Allure au plus près	bordées : MV/3	bordées : MV/2
21-40	Latéral avant	Allure au plus près	bordées : MV/2	MV/2
41-60	Latéral	Allure du largue	MV/2	MV
61-80	Latéral arrière	Allure du grand largue	MV	MV
81-00	Arrière	Allure arrière	MV+1	MV

Exemple : L'Albatros a un MV de 3/6/9 et des voiles carrées. Le MJ a déterminé que la force du vent était de 8. Sa vitesse de base sera donc de 9. Le MJ jette 1D100 et consulte le tableau 2. Le résultat de 25 indique que l'Albatros doit naviguer au plus près pour maintenir son capet donc faire des bordées. La vitesse réelle de l'Albatros sera donc de 4 (9/2), soit 8 km/h. Toutefois, les bordées successives feront parcourir à l'Albatros deux fois moins de route. En 4 heures, le navire aura donc parcouru réellement 32 kilomètres, mais n'aura avancé sur son cap que de 16 kilomètres, compte tenu des bordées.

Reprenant l'exemple précédent, la force du vent change quatre heures plus tard. Le petit coup de vent devient grand frais. Le MJ doit déterminer si la direction change également en lançant un nouveau D. Il obtient. La direction du vent est maintenant latérale. L'Albatros n'a plus à faire des bordées. Sa vitesse est maintenant de 6 (vitesse moy.) divisé par 2 (Allure du largue) = 3. Pendant les deux heures suivantes durant lesquelles les conditions de navigation ne changeront pas, l'Albatros aura parcouru 12 kilomètres.

MANOEUVRES ET TESTS

La plupart des manœuvres nautiques sont suffisamment banales pour ne nécessiter aucun test. Dans la mesure où le navire possède un équipage compétent, la réussite de ces manœuvres devra être considérée comme automatique.

En revanche, certaines manœuvres (concernant surtout les voiliers) sont assez délicates et peuvent, dans certaines conditions particulières, présenter des risques importants. Un test de manœuvre devra donc être réalisé dans tous les cas suivants :

Le navire doit éviter des récifs, une collision ou tout autre obstacle (tous types de navires).

Le navire change de direction et/ou de vitesse alors que la force du vent est supérieure ou égale à 5 (navire utilisant ses voiles uniquement).

Le navire louvoie alors que la force du vent est supérieure ou égale à 5 (navire utilisant ses voiles uniquement).

Le vent forcé pour atteindre une force égale ou supérieure à 10 (navire utilisant ses voiles uniquement).

Un test de manœuvre est réalisé sous l'Intelligence de l'officier commandant la manœuvre, ajustée par la Cmp de l'équipage. L'officier doit bien évidemment posséder la compétence Manœuvres nautiques.

Ce test est également ajusté selon les modificateurs mentionnés dans le tableau 1 dans la colonne Modif. Test. De même, le MJ devra estimer un modificateur négatif s'il manque des hommes d'équipage pour effectuer la manœuvre.

En cas d'échec d'un test de manœuvre, le MJ devra consécutivement effectuer un test de risque (50%) ajusté selon chaque cas particuliers. Les modificateurs du tableau 1 (colonne Modif. Test) restent applicables sur ce second test.

Si le test de risque est réussi, le MJ devra appliquer un incident lié à un risque de type général et considérer que la manœuvre est simplement retardée ou assez mal mise en œuvre. Il pourra éventuellement appliquer des malus temporaires sur la vitesse du navire, mais l'échec n'aura pas de conséquences graves.

Dans le cas d'un nouvel échec, le MJ devra choisir ou déterminer aléatoirement deux incidents parmi ceux présentés dans l'encart Incidents et avaries. Un incident devra être choisi (ou déterminé aléatoirement) dans la partie concernant les risques de type général et un autre sera choisi dans les autres parties, selon le type spécifique de risque. Le MJ devra veiller à ce que la logique soit respectée et déterminer le résultat en fonction du type de risque encouru.

TEMPETES ET OURAGANS

Un navire pris dans une tempête risque de subir des dommages, parfois jusqu'au point de sombrer. Pour chaque période de six heures durant laquelle un navire est pris dans une tempête, il subira en fait un coup de Force 4 (+1D6). Les éventuels dégâts infligés seront soustraits aux points de Blessure du navire.

A moins qu'elle n'ait été carguées auparavant, toutes les voiles du navire seront détruites par le vent, réduisant ainsi le MV à zéro.

Le MJ pourra de même lancer 1D10 pour chaque période et consulter la table suivante :

- 1-3 Tout va bien jusque-là.
- 4 1D3 matelots doivent réussir un test de Réaction ou être emporté par une déferlante et tomber à l'eau.
- 5 Les attaches d'un canon ou d'une partie du fret cassent. Tout personnage se trouvant dans les entreponts risque de se faire écraser par le poids de la masse ainsi libérée.
- 6-7 Un incident lié à un risque d'ordre général doit être déterminé aléatoirement sur la table des incidents et des avaries. Le MJ devra ignorer tout résultat inférieur à 41 sur le D100.
- 8-9 Un incident doit être déterminé aléatoirement sur la table des incidents et des avaries dans la partie "Risque lié à la mâture ou à la voilure".
- 10 Choisissez ou déterminez aléatoirement 1D3+1 incidents sur la table des incidents et avaries.

Un navire pris dans une tempête ne pourra évidemment pas naviguer ni combattre. Le MJ pourra, en revanche, considérer que le vaisseau a pu dériver. Il devra alors estimer sa nouvelle position au terme de la tempête.

INCIDENTS ET AVANIES

Risque de type général

- 01-20 La compétence de l'officier est mise en cause dans l'échec de la manœuvre. La caractéristique Dis baisse de 1D6 point(s).
- 21-40 Certains matelots n'étaient pas à leur poste durant la manœuvre, expliquant l'échec de celle-ci. Des sanctions risquent d'être à prévoir.
- 41-60 Un matelot se blesse durant la manœuvre, recevant un coup de F 0. Il a pu être frappé par une vergue ou une manœuvre courante. Il a également pu être écrasé par un canon, un lourd tonneau ou une partie du fret dont les fixations ont cassé.
- 61-75 Un matelot tombe à l'eau durant la manœuvre, déséquilibré par le passage d'une vergue ou d'une manœuvre courante, à moins qu'il ne soit tombé d'un mât.
- 76-85 Un matelot se tue durant la manœuvre. Il a pu être mortellement fouetté par une vergue courante ou a fait une chute d'une haute vergue. Il a également pu être écrasé par un canon, un lourd tonneau ou une partie du fret dont les fixations ont cassé.
- 86-00 Le navire prend du gîte de façon dangereuse. Le MJ pourra décréter que chaque personnage-joueur doit réussir un test de Réaction (sous Initiative) ou chuter et effectuer un test de Risque. Un résultat de 99 ou 100 à ce test indique que le personnage passe par-dessus bord. Le MJ pourra aussi effectuer pour l'équipage un test similaire en utilisant la caractéristique Cmp du navire. La marge d'échec (différence entre le résultat du D100 et la valeur de Cmp en cas d'échec) représente alors le pourcentage de marins étant blessés (1D3 points de dommages non amortis) ou tombant à l'eau. Les tests de Risque ou de Réaction effectués par les personnages ou membres d'équipage doivent tous être modifiés selon la force du vent en utilisant la colonne Modif. Test du tableau 1.
- Si cet incident survient lors d'une tempête ou d'un ouragan, un nouveau test de manœuvre doit être effectué avec un malus cumulatif de -10. En cas d'échec, le bateau chavire de façon irréversible.

Risque de collision

- 01-00 Le navire subit un coup dont la force est égale à la moitié de sa vitesse arrondie à l'entier supérieur, nombre auquel il faudra additionner le résultat de 1D6 selon la procédure habituelle de calcul des dommages. Dans le cas d'une collision avec un autre navire, le MJ pourra remplacer le résultat de 1D6 par la moitié de la vitesse de l'autre navire. Les dommages sont soustraits à la caractéristique B.
- Si le choc survient sur un des côtés du navire et que ce dernier possède des rames qui n'ont pas été ramenées, la caractéristique MR du navire sera réduite d'un quart arrondi à l'entier supérieur (cette proportion devra être ajusté selon la taille du navire).
- Si la Force du coup est supérieure ou égale à 10, le MJ pourra décréter que chaque personnage-joueur doit réussir un test de Réaction (sous Initiative) ou chuter et effectuer un test de Risque. Un résultat de 99 ou 100 à ce test de Risque indique que le personnage passe par-dessus bord. Le MJ pourra aussi effectuer pour

l'équipage un test similaire en utilisant la caractéristique Cmp du navire. La marge d'échec (différence entre le résultat du D100 et la valeur de Cmp en cas d'échec) représente alors le pourcentage de marins (arrondi à l'entier inférieur) étant blessés (1D3 points de dommages non amortis) ou tombant à l'eau. Les tests de Risque ou de Réaction effectués par les personnages ou membres d'équipage dans ce cas doivent tous être modifiés selon la Force du choc ainsi que selon les conditions météorologiques en utilisant la colonne Modif. Test du tableau 1.

Risque lié à la mâture ou à la voilure

- 01-20 Une voile est libérée de ses manœuvres courantes et/ou de sa vergue, battant au vent ou s'affaissant sur le pont. Le MV du navire est réduit d'un nombre égal à son MV initial divisé par le nombre de mât (Par exemple, un trois-mâts dont le MV initial est égal) 3/6/9 aura donc temporairement un MV de 2/4/6).
Le navire retrouvera son MV initial lorsqu'une nouvelle manœuvre destinée à remonter ou remplacer la voile aura été réussie.
- 21-40 La voilure est déchirée et endommagée par la force du vent. Le MJ devra considérer que le navire subit un coup dont la Force est égale à celle du vent (sans rajouter le résultat de 1D6). Les dommages encaissés (résultant de la soustraction de R) seront soustraits au MV et non à la caractéristique B.
Un nouveau test de manœuvre pourra être effectué pour tenter de remplacer les voiles, si le navire en possède de rechange. Le MJ pourra éventuellement considérer (sauf cas de tempête ou d'ouragan) que les voiles endommagées peuvent être réparées au terme de 1D6 heures.
- 41-60 Une vergue se détache de son mât et tombe sur le pont avec sa voile. Le MV du navire est réduit d'un nombre égal à son MV initial divisé par le nombre de mâts. Un test de réaction devra être effectué par toute personne se trouvant sur la trajectoire de la chute. En cas d'échec, la victime se verra infliger un coup de F 4 (+1D6).
Le navire retrouvera son MV initial lorsqu'une nouvelle manœuvre destinée à remonter ou remplacer la vergue aura été réussie.
- 61-80 Des manœuvres dormantes cassent, rendant incertaines les fixations d'un mât. Une nouvelle manœuvre doit être effectuée pour carguer les voiles de ce mât et tenter de le soutenir.
En cas de réussite, le mât ne risque plus de casser, mais le MV du navire est réduit d'un nombre égal à son MV initial divisé par le nombre de mâts. Ce malus restera applicable tant que les haubans endommagés n'auront pas été réparés (environ 1D6 heures).
En cas d'échec, le mât casse (voir ci-dessous).
- 81-00 Un mât casse. Le MV du navire est réduit d'un nombre égal à son MV initial divisé par le nombre de mâts. Le MJ pourra ajuster cette perte de MV en fonction du type de mât (grand mât, misaine ou artimon). Tout personnage se trouvant sur le pont à proximité du mât doit effectuer un test de risque.

LES COMBATS MARITIMES

Comme les combats terrestres, les combats maritimes doivent se dérouler round par round. Le MJ devra donc gérer les mouvements et la position des navires engagés dans la bataille avant le début de chaque round.

Une vitesse de 1 nœud représente un mouvement de 5,5 mètres par round.

Les batailles navales se divisent souvent en deux étapes. Le combat commence généralement par un échange de tirs destiné à détruire le navire adverse ou à l'immobiliser. Si le navire adverse ne sombre pas, le combat s'achèvera alors par un abordage.

Le combat à distance

On distinguera deux types différents de tir pouvant survenir lors d'une bataille navale.

Le premier type correspond aux tirs d'armes légères visant des cibles humaines. De fait, il est courant à l'époque d'embarquer dans les navires de guerre des compagnies d'archers, arbalétriers ou arquebusiers. C'est d'ailleurs particulièrement fréquent dans les galères de guerre de la mer du Sud. Le but de ces tirs est de causer le maximum de pertes parmi les rangs ennemis avant l'abordage tout autant que de réduire l'effectif de l'équipage et de rendre difficile les manœuvres du navire adverse. Toutes les règles normales de combat à distance sont applicables dans ce cas. Notons, toutefois, que les cibles se trouvant sur le pont ou dans les gréements doivent

Armes lourdes embarquées :

	BP/Dégâts	CP/Dégâts	LP/Dégâts	PE/Dégâts	Rch	Ser
Tromblon d'affût	3 m/6	24 m/4	48 m/3	100 m/2	4+1	1
Couleuvrine	10 m/15	50 m/15	250 m/12	600 m/8	3/4+1	2/3
Canon de 24 livres	15 m/20	60 m/18	300 m/16	800 m/12	3/5+1	2/3
Canon de 33 livres	15 m/25	60 m/22	300 m/20	800 m/15	3/5+1	2/3
Petite baliste	10 m/10	50 m/8	200 m/6	500 m/4	2+1	2
Grande baliste	15 m/14	50 m/12	200 m/10	500 m/8	2+1	2
Petite catapulte	Min. = 30 m	80 m/18	150 m/18	400 m/18	2/3+1	2/3

BP : Bout portant (exprimé en mètres). Un modificateur de +10 doit être appliqué sur le tir.

CP : Courte portée (exprimée en mètres).

LP : Longue portée (exprimée en mètres). Un modificateur de -10 doit être appliqué sur le tir.

PE : Portée extrême (exprimée en mètres). Un modificateur de -20 doit être appliqué sur le tir.

Rch : Il s'agit de la cadence de tir de l'arme. Le premier chiffre représente le nombre de rounds nécessaire pour charger l'arme. Il peut y avoir deux chiffres selon que les servants de l'arme sont deux ou trois. Le chiffre venant derrière le + représente le round durant lequel l'arme peut tirer.

Ser : C'est le nombre nécessaire de servants permettant de faire fonctionner l'arme à sa cadence de tir normale.

Tromblon d'affût : (voir LPC p. 13) Il s'agit d'un très grand tromblon au canon long et évasé. Il est généralement monté sur pivot et fixé sur le bastingage du navire. C'est une arme meurtrière utilisée contre des cibles humaines.

Le tromblon d'affût ne tire pas une balle, mais une gerbe de plomb pouvant atteindre plusieurs personnes formant un groupe. Il faut donc lancer 1D6 pour déterminer le nombre de personnes touchées au sein d'un même groupe. La puissance de ce type de munitions varie considérablement selon la portée. Le tromblon d'affût est sujet aux problèmes d'ignition.

Couleuvrine : Il s'agit d'un petit et long canon. Il est suffisamment léger pour pouvoir être monté sur un solide pivot à la manière d'un tromblon d'affût. Sa munition est un boulet de 8 à 16 livres (c'est à dire entre 4 et 8 kilos). La couleuvrine est soumise aux mêmes règles que les canons.

Canons : Les canons embarqués sur les navires de l'époque

généralement être considérés comme des cibles cachées derrière un abri léger (modificateur de -10). Les modificateurs de la colonne Modif. tir du tableau 1 doivent également être pris en compte.

Le second type de tir correspond à l'utilisation d'armes lourdes telles que les canons, balistes et catapultes. Ces tirs ne visent pas des individus, mais le navire lui-même. Leur objectif est de détruire ou d'immobiliser le navire adverse, même si la puissance des munitions peut causer des pertes parmi l'équipage. Pour ce second type de tir, c'est donc une table de localisation spéciale qui doit être utilisée (voir ci-dessous). De même, les modificateurs de la colonne Modif. tir du tableau 1 s'appliquent à ce type de tir.

Pour l'utilisation des armes lourdes, le MJ devra veiller à être logique en ne permettant que le tir des pièces dont la ligne de tir croise un adversaire. C'est pour cette raison que l'emplacement exact de ces armes doit être défini dans la description de chaque navire et que la position des différents navires doit également être déterminée avec précision durant tout le combat.

Nous vous présentons ici la description des armes les plus fréquemment utilisées sur les navires du Vieux Monde.

Les dégâts de ces armes dépendent largement de la distance à laquelle se trouve la cible. C'est pourquoi des dommages différents apparaissent dans le tableau suivant selon la portée utilisée.

sont montés sur de lourds affûts de bois rendus mobiles par quatre larges et petites roues. Fixés au moyen d'épais cordages sur le pont ou dans les entreponts, ils tirent à travers les sabords de la coque. Les attaches courantes permettent le recul, ramenant la bouche du canon à l'intérieur. Après avoir été chargé, le canon doit être repoussé à travers le sabbord avant la mise à feu afin d'empêcher la fumée d'envahir l'entrepont. La puissance des canons est exprimée en livres (environ 500 grammes) selon le poids de la munition.

Ces armes sont sujettes aux problèmes d'ignition. Le réchauffement des canons est encore un grave inconvénient à cette époque. Au terme de quinze tirs consécutifs, la chaleur rend difficile et dangereuse l'utilisation de ce type d'armes. Le nombre de tirs pourra être monté à trente si un servant additionnel refroidit régulièrement le fût du canon au moyen de seaux d'eau remontés de la mer par les sabords. Toute

tentative au-delà de ce nombre aura 50% de chances de causer l'explosion du canon ou de la poudre au moment du chargement, infligeant à 1D3 servants un toucher automatique.

A la fameuse question sur la durée nécessaire pour que le fût du canon refroidisse, le MJ devra lui-même trouver la réponse exacte selon les conditions spécifiques et les efforts des servants pour accélérer ce délai. Il faudra en moyenne une demi-heure à une heure avant de pouvoir à nouveau tirer consécutivement de 10 à 20 fois.

Baliste : Les balistes sont de plus en plus délaissées au profit des canons. Si elles sont meurtrières contre des cibles humaines, elles manquent souvent de pouvoir de destruction sur les navires.

Catapulte : Plus encombrantes que les canons et moins performantes de façon générale, les catapultes ne sont que rarement utilisées sur des navires. Pourtant, on en trouve encore parfois sur les galères de guerre.

Le tir en cloche des catapultes reste moins précis que le tir des balistes et des canons. C'est pourquoi, tout tir de catapulte est soumis à un modificateur additionnel de -10. De plus, les catapultes ont une portée efficace minimum de 30 mètres. Aucune cible ne pourra être atteinte en deçà de cette portée.

Effets des dégâts sur un navire

Lorsque le tir d'une arme lourde touche un navire, la localisation de l'impact pourra être déterminée grâce au tableau ci-dessous. La colonne utilise pour lire le résultat de 1D100 dépend de la position du navire cible par rapport à la ligne de tir. Les effets des dégâts découleront largement de la localisation touchée.

Le meneur de jeu devra veiller à ce que la détermination de la localisation touchée respecte la logique. Ainsi, par exemple, un drakkar ne possède ni gaillard ni dunette.

Localisation	Proue	Poupe	Bord
Carène	01-03	01-03	01-03
Coque	04-31	04-27	04-27
Gouvernail	-	28-39	28-29
Gaillard	32-64	-	30-41
Dunette	-	40-67	42-63
Mât/vergues	65-84	68-86	64-85
Gréements/voiles	85-00	87-00	86-00

Carène : La coque du navire a été touchée juste en dessous de la ligne de flottaison.

Si les dégâts infligés sont supérieurs à la Résistance du navire, une voie d'eau est ouverte. Se trouvant en dessous de la ligne de flottaison, celle-ci est irréparable compte tenu de la pression de l'eau s'engouffrant à l'intérieur. Le bateau coule donc en un nombre de tours égal à Rx10, moins la Force du coup.

Si les dégâts sont inférieurs à la Résistance du navire, traitez le coup comme un coup à la coque.

Coque : La coque a été touchée au-dessus de la ligne de flottaison, endommageant la charpente du navire. Retirer normalement les dégâts aux points de Blessure du navire.

Les points de Blessure d'un navire peuvent descendre en dessous de zéro et doivent donc encore être comptabilisés en deçà. Lorsqu'un navire atteint zéro points de Blessure et moins, la coque casse, créant ainsi une ou plusieurs voies d'eau. Le bateau coule en un nombre de tour égal à Rx10, moins le nombre de points de Blessure perdus en dessous de

zéro.

Pendant ce laps de temps, des réparations de fortune peuvent éventuellement être faites. Un test de Construction peut être effectué tous les 15 tours par chaque groupe d'au moins deux personnes pouvant participer aux réparations. Chaque réussite fait récupérer un point de Blessure au navire.

Si le navire possède des rames, il y a 50% de chances que quelques-unes soient endommagées, entraînant une perte supplémentaire de 1 point de MR.

Si le navire possède des sabords d'où sortent des canons et que le coup vient par le bord, il y a 20% de chances qu'un canon soit détruit et que 1D3 servant(s) subisse(nt) un coup d'une force égale à 2D6, touché(s) par l'explosion et les éclats de bois et de fer.

Gouvernail : Les dégâts infligés ne sont pas retirés aux points de Blessure, mais à la MA du bateau. Si la manœuvrabilité du navire atteint zéro, ce dernier ne peut plus virer ni se diriger et est condamné à dériver. Tout navire possédant des rames gardera tout de même une MA minimum égale à 5 fois le second chiffre de son MR.

Gaillard : Le coup a touché les superstructures avant du navire, n'occasionnant que des dommages superficiels. En revanche, le MJ pourra estimer que des personnages ou membres d'équipage se trouvant dans le gaillard peuvent être atteints.

Le MJ devra donc déterminer si quelqu'un se trouve approximativement sur la trajectoire du tir. Si cela est le cas, le personnage devra réussir un test de risque ou subir les dégâts du tir. Le personnage touché devra toutefois ajouter à son Endurance la Résistance du navire.

Dunette : Le coup a touché les superstructures arrières du navire, n'occasionnant que des dommages superficiels.

Le MJ pourra estimer que des personnages ou membres d'équipage se trouvant dans la dunette peuvent être atteints.

Le MJ devra donc déterminer si quelqu'un se trouve approximativement sur la trajectoire du tir. Si cela est le cas, le personnage devra réussir un test de risque ou subir les dégâts du tir. Le personnage touché devra toutefois ajouter à son Endurance la Résistance du navire.

Mât/vergues : Un mât et ses vergues ont été cassés par le coup. Les dégâts infligés (c'est-à-dire une fois soustrait la Résistance du navire) doivent être divisés par dix et retirés à chacun des chiffres du MV du navire. Ces dégâts sont trop importants pour être réparés en mer.

Chaque membre d'équipage présent pour le besoin des manœuvres dans la mâture du mât touché devra réussir un test de risque ou chuter et subir un coup d'une force égale à 2D6.

Gréements/voiles : Le coup traverse les voiles et les gréements sans toucher de mât ou de vergue. Les dégâts infligés (c'est-à-dire une fois soustrait la résistance du navire) doivent être divisés par dix et retirés à chacun des chiffres du MV du navire. Ces dégâts restent toutefois réparables si le navire possède des voiles et des cordages de rechange.

Chaque membre d'équipage présent pour le besoin des manœuvres dans la voilure, sur le trajet du projectile devra réussir un test de risque ou chuter et subir un coup d'une force égale à 2D6.

L'abordage

Pour aborder un ennemi, un navire doit tout d'abord parvenir à s'approcher suffisamment près de sa cible. L'approche finale est soumise à un test de manœuvre selon la procédure décrite plus haut. Cette manœuvre peut être recommencée chaque

round en cas d'échec à moins que le navire ennemi parvienne à se désengager par la réussite d'un autre test de manœuvre.

Dès la réussite de l'abordage, les combattants du navire attaquant peut s'apprêter à monter à l'assaut du bâtiment ennemi. La difficulté de cette action dépend à la fois de la distance exacte entre les navires et de la différence de tirant d'eau entre ces derniers. On estimera que les ponts des deux navires se trouvent à 1D4 mètre(s) l'un de l'autre.

Trois types d'action peuvent alors être effectués par les personnages participant à l'abordage.

Les combattants peuvent se contenter de bondir d'un pont sur l'autre. Dans ce cas, le MJ utilisera la procédure de bond décrite dans WJRF (p. 75). Si le tirant d'eau du navire cible est supérieur à celui du navire attaquant, chaque tranche de 30 cm de différence diminuera de 1 mètre la distance de saut.

Si la distance entre les deux navires reste trop importante pour permettre de bondir en toute sécurité, certains combattants et matelots peuvent tenter de rapprocher les bords des deux navires au moyen de gaffes et de grappins. Le MJ devra alors additionner 30 à la somme des caractéristiques Force de tous les personnages participant à cette action, puis retirer les

caractéristiques Résistance des deux navires. 1D100 devra alors être lancé sous la valeur du résultat de cette opération. Un test sera autorisé à chaque round. Les bords des navires se rapprocheront à chaque réussite d'une distance égale à 10 cm par personnage participant à l'action.

Une autre manière d'aborder consiste à jeter un grappin dans les gréements du navire adverse, puis à sauter d'un pont sur l'autre en s'agrippant à la corde. Le lancer du grappin est soumis à un test sous la CT. Une fois le grappin accroché, on considère que le saut est dès lors automatiquement réussi.

Notes sur les armures

Les marins comme les combattants embarqués n'utilisent généralement pas d'armure lourde. L'encombrement et le poids des armures de fer rendent quasiment impossible les mouvements et déplacement dans les gréements et la mâture. De même, le port d'une armure de fer représente un risque considérable si le porteur tombe à l'eau. Il lui sera en effet considérablement difficile de nager, encombré d'un tel carcan de métal.

LA DISCIPLINE ET LES MUTINERIES

En mer, il n'y a qu'un seul maître à bord après Manann : le capitaine.

Durant les longues traversées, la promiscuité de la vie quotidienne sur un navire et le caractère parfois difficile des marins rendent indispensable le maintien d'une discipline de fer. Il s'agit pour tous d'une question de survie dans un milieu naturellement hostile.

De fait, l'océan fait partie de ces endroits encore inexplorées, étrangers à l'homme. Le milieu marin est donc toujours largement considéré comme un lieu fantastique et dangereux, sujet de nombreuses craintes superstitieuses propres à effrayer les enfants et les gens simples. Les légendes de monstres marins et d'ouragans infernaux sont légion et certaines sont incontestablement inspirées de faits réels.

La mer est le royaume de Manann. Tous ceux qui entrent dans son domaine doivent un grand respect au dieu des océans. La plupart des navires accueillent un petit oratoire dédié à Manann et tous les équipages sont accompagnés d'au moins un de ses initiés ou prêtres. Le rôle de ces aumôniers est d'attirer la protection de Manann et de conseiller et éclairer le capitaine du navire en cas de problème. Ils sont également les confesseurs de l'équipage et veillent ainsi à ce que soit évité l'un des plus terribles dangers de la navigation : la mutinerie.

Les règles élémentaires de discipline

La discipline indispensable à la survie d'un équipage et de son navire est la cause de bien des traditions et rituels qui se rapprochent beaucoup de l'esprit militaire. Toutes ces pratiques s'articulent bien évidemment autour du capitaine, autorité principale du navire et garant de la sécurité de toutes les personnes embarquées. Il est fréquemment épaulé dans sa tâche par des officiers en second. Le bosco est, lui, l'intermédiaire entre les officiers et l'équipage.

Les règles de discipline suivantes sont donc unanimement respectées sur tous les navires civils ou militaires, à l'exception de certains bâtiments pirates :

Un sacrifice doit être adressé à Manann dans un temple avant chaque départ d'un navire.

Une prière doit être faite à Manann par chaque marin prenant

son quart (c'est-à-dire le temps pendant lequel il est assigné à un poste).

Le capitaine doit être systématiquement salué de façon martiale à son passage.

L'arrivée du capitaine sur le pont est annoncée à haute voix par le bosco ou un matelot de quart ("Le capitaine rejoint le pont!"). La même procédure est applicable lorsque le capitaine quitte le pont ("Le capitaine quitte le pont!").

Il est interdit à tout membre d'équipage et passager (excepté le bosco et les officiers) de se rendre à la cambuse ou à la sainte-barbe s'il n'en ont pas reçu l'autorisation expresse de la part d'un officier. Cette règle permet d'éviter les vols de nourriture et d'eau dans la cambuse et sert à prévenir les mutineries (pour la sainte-barbe).

Les membres d'équipage d'un navire civil n'ont généralement pas le droit de porter d'armes en dehors d'un simple et indispensable poignard. Toutes les armes sont stockées dans la sainte-barbe et distribuées en cas de combat. Il s'agit, là encore, d'un moyen d'éviter les bagarres mortelles et les mutineries.

Les membres d'équipage n'étant pas de quart sont consignés dans les entreponts et sur le pont. Afin de ne pas gêner les manœuvres, il leur est interdit de monter dans les gréements, sur les mâts ou sur les superstructures du navire (gaillard et dunette).

Le capitaine est le maître absolu à bord dans le respect de Manann et de ses commandements. Aucune loi n'est au-dessus de lui et il est donc libre de juger et condamner chaque membre d'équipage ou passager selon ses propres critères.

Punitions et supplices

Afin de faire respecter la discipline à bord d'un navire, le capitaine et ses officiers doivent parfois être amenés à punir les marins (et plus rarement les passagers). Voici donc, ci-dessous, les punitions et supplices les plus fréquemment utilisés sur les bâtiments du Vieux Monde. La punition appliquée dépendra largement de la faute, mais aussi du caractère du capitaine.

Les fers : Le condamné est enchaîné dans la basse cale du

navire. Si cette peine mène rarement jusqu'à la mort, elle est particulièrement éprouvante. Le condamné est en effet enfermé et attaché dans l'obscurité la plus complète. Son corps baigne dans quelques dizaines de centimètres d'eau stagnante, régulièrement frôlé par le passage des rats quand il n'est pas mordu par les plus voraces d'entre eux.

Le condamné est généralement nourri une fois par jour d'un peu de pain et d'eau douce. Le matelot apportant la nourriture n'a pas le droit de parler au condamné. La longueur de la peine peut varier d'une journée à la durée de la traversée.

Tout personnage mis aux fers devra tester son sang-froid chaque jour et gagner 1 point de folie en cas d'échec. Si le condamné est blessé, chaque plaie a 20% de chances cumulatives de s'infecter chaque jour (20% le premier jour, 40% le second jour, 60% le troisième, etc.).

Le fouet : La peine varie généralement entre 5 et 30 coups de fouets (toucher automatique, D -2), pouvant donc parfois aller jusqu'à la mort du condamné. Bien souvent, le but de cette peine n'est pas de blesser ou tuer le fautif : pour le capitaine, il s'agit surtout de montrer au reste de l'équipage ce qu'il en coûte de désobéir. C'est pour cette raison que la peine est donnée publiquement devant tout l'équipage assemblé.

La cale humide (ou Colère de Manann) : C'est sans aucun doute le plus cruel des supplices, même s'il n'entraîne pas forcément la mort du condamné. Comme pour le fouet, il s'agit d'une peine publique à laquelle tout l'équipage doit assister. Une longue corde est passée sous l'étrave du navire et descendue jusque sous la carène, dans l'eau, faisant le tour de la coque. Sur chacun des bords du navire, la corde est passée dans des anneaux permettant de la faire glisser. Le condamné est alors attaché à la corde sur un bord, à l'extérieur de la coque. Le supplice consiste à tirer la corde par l'autre bord, faisant ainsi descendre le condamné dans les flots. Le supplicé attaché passe sous la carène du navire pour être finalement remonté de l'autre côté de la coque. Le passage dans l'eau peut durer jusqu'à deux ou trois minutes, se soldant le plus souvent par la noyade du condamné. La plus ou moins grande vitesse du passage sous la carène dépend des instructions du capitaine.

Tout personnage subissant la cale humide devra tester son sang-froid. En cas d'échec, le personnage panique et commence à se noyer, perdant 1 point de Blessure à chaque round. En cas de réussite, le personnage garde son calme et parvient ainsi à retenir sa respiration. Il ne subit aucun dommage pendant un nombre de rounds égal à son Endurance, puis perd ensuite 1 point de Blessure à chaque round suivant.

Le supplicé n'est généralement condamné qu'à un seul passage. On estime en effet que s'il a survécu, c'est qu'il a été gracié par Manann.

Il peut toutefois arriver qu'un condamné ait des ennemis au sein de l'équipage. Dans ce cas, il arrive quelquefois qu'un nœud soit discrètement fait sur la corde utilisée pour le supplice. Le passage du cordage sera alors bloqué à un moment donné quand le nœud rencontre les anneaux placés sur chaque bord, condamnant le supplicé à une mort certaine.

La pendaison : Pour les fautes les plus graves, le condamné est pendu jusqu'à ce que mort s'en suive à l'une des vergues du navire. La pendaison est également toujours publique. Sur décision du capitaine, le corps peut être laissé pendu quelques jours avant qu'il ne soit finalement jeté à la mer au terme d'une courte cérémonie dédiée à Manann et Mórr.

Troubles et mutineries

Chaque navire dispose d'une caractéristique Dis qui permet d'illustrer la discipline régnant à bord. La valeur de cette caractéristique peut considérablement varier selon différents types d'évènements pouvant survenir à bord.

Si la valeur de cette caractéristique est comprise entre 1 et 10, le MJ devra estimer qu'il y a de fortes tensions au sein de l'équipage et que les compétences des officiers et du capitaine sont largement remises en cause. Cette situation générera automatiquement et régulièrement des bagarres, des conflits et des règlements de compte. Le MJ peut considérer qu'il y a 30% de chances par jour qu'une faction minoritaire de l'équipage tente une mutinerie si une occasion se présente.

Si cette caractéristique atteint zéro, c'est une faction majoritaire de de l'équipage qui essaiera de se mutiner à la première occasion.

Pour gérer une mutinerie, le MJ doit garder à l'esprit les points suivants :

- Les mutineries restent des phénomènes qui n'interviennent que rarement hors du cadre des longues traversées en pleine mer qui constituent incontestablement pour les membres d'équipage des épreuves aussi difficiles psychologiquement que physiquement.
- Les mutins seront systématiquement considérés comme des criminels et recherchés comme tels par les autorités de leur pays à moins que ne soit mise en évidence une preuve indiscutable de pratiques illégales exercées par le capitaine (piraterie, trafic, meurtre). La preuve de la folie d'un capitaine peut également permettre de gracier les mutins. Le plus souvent, les mutins seront donc condamnés à devenir des hors-la-loi n'ayant plus que la piraterie pour leur permettre de survivre.
- Une mutinerie ne se déclenche jamais si le meneur des mutins n'a pas l'assurance d'avoir, au minimum, un tiers de l'équipage à ses côtés.
- Le premier objectif des mutins est de trouver le moyen de s'armer. Leur première action sera donc souvent l'assaut ou la prise, discrète si possible, de la sainte-barbe.

Une fois armés, la cible prioritaire des mutins est systématiquement le capitaine. Celui-ci éliminé, l'équipage entier n'aura pas d'autre choix que d'accepter la réussite de la mutinerie et tous devront alors se mettre d'accord sur la nomination (illégale, rappelons-le) d'un nouveau capitaine ainsi que sur l'avenir du navire.

C'est le MJ qui doit gérer l'évolution de la caractéristique Dis, dont la valeur doit rester secrète pour les joueurs. Les PJ pourront toutefois se rendre compte d'une baisse notable de discipline en étant éventuellement témoins de bagarres et de disputes ou en prêtant l'oreille à certaines rumeurs.

Les modificateurs suivants applicables à la Dis et les évènements qui y sont liés pourront aider le MJ dans sa tâche. Ces modificateurs s'appliquent à la caractéristique tant que la cause subsiste ou jusqu'à la fin de la traversée. Certains modificateurs, marqués d'un P, doivent être considérés comme permanents pour l'équipage concerné.

- Il y a eu des vols de nourriture et/ou d'eau : -5
- Les réserves de vivres sont presque épuisées alors que le navire est en pleine mer : -10
- Le navire est attaqué par des pirates : -10
- Un passager a offensé Manann ou négligé un de ses

commandements sans avoir été puni : -10

- Un marin a commis une faute grave et n'a pas été puni : -10
- Le navire semble perdu en pleine mer : -15 à -30 (à estimer selon la gravité de la situation)
- Le navire a essuyé une tempête (cela est souvent considéré par les marins comme un signe envoyé par Manann) : -5 P
- Le capitaine ou l'un de ses officiers a offensé publiquement Manann ou négligé un de ses commandements : -20 P
- Un albatros est retrouvé mort sur le navire (signe de malédiction pour les adeptes de Manann) : -15 P
- Le capitaine ordonne un deuxième passage en cale

humide pour un même supplicé : -10 P

- Le capitaine a ordonné un supplicé considéré comme injustifié par l'équipage : -10 P
- Le capitaine a ordonné un supplicé considéré comme justifié par l'équipage : +5 P
- Une cérémonie est donnée à bord en l'honneur de Manann : +5 P (ce bonus ne peut s'appliquer qu'une fois par traversée)
- Le navire parvient à destination sans encombre : +5 P
- Le navire a subi d'importantes avaries : +5 à +10 (aucun mutin ne voudrait récupérer une épave)
- Le navire fait escale ou arrive à destination et l'équipage va pouvoir partir en bordée : +10
- etc.

EXEMPLES DE NAVIRE DU VIEUX MONDE

Bateau de pêche moyen

Ce type de navire reste très répandu dans le Vieux Monde, bien que d'une conception assez vieille. Le profil présenté ci-dessous correspond plutôt à un navire du nord du Vieux Monde. Dans la mer du sud, ce type de navire aura sans doute un peu plus de bancs de rameurs et des voiles tiléennes.

Type : nef. Nombre de mâts : 1
Vocation : navire de pêche. Type de voiles : carrées.
Longueur : 10 m. Capacité : 10 T.
Largeur : 4 m. Équipage : 15 hommes.
Tirant d'eau : 1 m. Combattants : 0.
Nombre de rames : 10 (5 par bord). Armement : non.

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/3/5	0/0	25	7	25	10	50

Navire marchand kislevan/norscan

Compte tenu des conditions météorologiques capricieuses de la mer des griffes, les nefes de Kislev et de Norsca possèdent souvent quelques bancs de rameurs qui permettent au navire de continuer sa route malgré l'absence de vent ou un fort vent debout. Ces nefes nordiques sont également assez larges afin d'assurer une meilleure stabilité.

Type : nef. Type de voiles : carrées.
Vocation : navire marchand. Capacité : 50 T.
Longueur : 20 m. Équipage : 50 hommes.
Largeur : 7 m. Combattants : 0.
Tirant d'eau : 1 m 20. Armement : non.
Nombre de rames : 20 (10 par bord).
Nombre de mâts : 1

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/3/5	2/3	35	6	20	10	50

Grosse nef marchande

Ce type de navire est sans doute encore le plus répandu dans les mers du Vieux Monde. Peu manœuvrable et assez lent, il possède toutefois le gros avantage de pouvoir embarquer une très importante quantité de marchandises tout en ne nécessitant qu'un équipage réduit.

Type : nef. Type de voiles : carrées
Vocation : navire marchand. Capacité : 150 T.
Longueur : 25 m. Équipage : 25 hommes.

Largeur : 8 m. Combattants : 0
Tirant d'eau : 1 m 50. Armement : non.
Nombre de rames : 0
Nombre de mâts : 2

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/3/5	0/0	25	7	25	10	50

Caraque moyenne

La caraque est un navire de conception très récente qui surpasse en tous points les nefes. Étroit et élevé sur l'eau, c'est un navire très rapide par rapport à sa masse. Ses gréements et sa voilure sont toutefois beaucoup plus complexes que sur une nef et nécessitent donc un équipage plus important et plus compétent.

Les caraques commencent depuis quelques années à détrôner la suprématie des nefes et même des caravelles. Avec ce dernier type de navires, la caraque est tout à fait adaptée aux longues traversées, de plus en plus fréquentes avec le développement d'un commerce intercontinental.

Type : caraque. Type de voiles : carrées/tiléennes.
Vocation : navire d'exploration/navire marchand. Capacité : 150 T.
Longueur : 30 m. Équipage : 80 hommes.
Largeur : 8 m. Combattants : 0
Tirant d'eau : 2 m 30. Armement : non.
Nombre de rames : 0
Nombre de mâts : 3

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
3/5/8	0/0	35	7	25	15	50

Galère marchande tiléenne/arabe

La mer du Sud est relativement fermée et les trajets y sont souvent assez courts, restant généralement du cabotage. La galère est donc un type de navire particulièrement adapté à ces conditions. C'est le type de navire le plus répandu dans le sud. Les pratiques de l'esclavage, encore largement répandue dans le sud du Vieux Monde et l'Arabie, permettent de plus de bénéficier d'un nombre impressionnant de rameurs à des coûts négligeables.

Type : galère. Type de voiles : tiléennes.
Vocation : navire marchand. Capacité : 300 T.
Longueur : 40 m.

Largeur : 11 m.
 Tirant d'eau : 2 m.
 Nombre de rames : 70 (35 par bord).
 Nombre de mâts : 2

Équipage : 180 hommes dont 140 rameurs.
 Combattants : 30 hommes.
 Armement : non.

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/3/6	1/2	25	7	30	10	50

Navire pirate estalien

La galère reste encore dans la mer du sud le type de navire le plus fréquemment utilisé par les nombreux pirates. Certains écumeurs ont toutefois compris l'avantage qu'ils avaient à utiliser des navires rapides et extrêmement manœuvrables, comme la caravelle. Au large des côtes estaliennes, bretonniennes et albiennaises, les équipages pirates préfèrent de loin, aujourd'hui, posséder une caravelle ou une petite caraque, navires qu'ils peuvent, de plus, lourdement armer.

Type : caravelle.
 Vocation : navire pirate.
 Longueur : 20 m.
 Largeur : 7 m.
 Tirant d'eau : 1 m 30.
 Nombre de rames : 0
 Nombre de mâts : 3
 Type de voiles : carrées/tiléennes.

Capacité : 35 T + armement.
 Équipage : 20 hommes.
 Combattants : 25 hommes + les membres d'équipage, également combattants.
 Armement : 8 canons de 24 livres (4 par bord), 2 coulevrines (installées sur la dunette), 1 petite baliste (installée sur le gaillard).

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
4/7/9	0/0	45	6	20	15	35

Drakkar norscan

Le drakkar reste toujours le navire de guerre traditionnel des Norscans. C'est un bateau léger et rapide capable de naviguer dans des conditions difficiles et d'effectuer d'importantes traversées.

Les quelques récents essais du Roi Gustav de faire construire pour son armée des caraques ne sont pas prêts de remettre en question la suprématie des drakkars dans la mer des Griffes, même si ce type de navire n'est pas réellement adapté aux combats maritimes.

Type : drakkar.
 Vocation : navire de guerre.
 Longueur : 25 m.
 Largeur : 5 m.
 Tirant d'eau : 1 m.
 Nombre de rames : 30 (15 par bord).
 Nombre de mâts : 1

Type de voiles : 1 grande voile carrée.
 Capacité : NA
 Équipage : 70 hommes.
 Combattants : tous les membres d'équipage sont combattants.
 Armement : non.

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/4/6	3/5	50	6	15	20	60

Galère de guerre tiléenne/estaliennne

Les galères sont de moins en moins utilisées à des fins militaires, n'étant plus à la hauteur des voiliers armés de canons comme les caravelles ou les caraques. Encore en service dans la mer du Sud, elles sont aujourd'hui principalement utilisées pour le déplacement et le débarquement de troupes.

Type : galère.
 Vocation : navire de guerre.
 Longueur : 42 m.
 Largeur : 6 m.
 Tirant d'eau : 1 m 60.
 Nombre de rames : 60 (30 par bord).
 Nombre de mâts : 2

Type de voiles : tiléennes.
 Capacité : 40 T + armement.
 Équipage : 170 hommes (dont 120 rameurs).
 Combattants : 50 hommes (auxquels il faut généralement ajouter les 120 rameurs, également combattants).
 Armement : 1 pal à l'avant, 1 catapulte sur le château avant, 2 petites balistes sur le château arrière.

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/4/7	2/3	30	9	30	10	65

Galion bretonnien/estalien

Le galion est la version militaire d'une caraque. Il en existe de tailles très différentes et certains, encore rares, peuvent accueillir jusqu'à cinquante canons. De conception encore récente, ce type de navire est incontestablement le plus redoutable des adversaires.

L'équipage, les combattants et artilleurs qui y sont embarqués sont aujourd'hui considérés comme la fine fleur de l'armée moderne.

Type : caraque.
 Vocation : navire de guerre.
 Longueur : 35 m.
 Largeur : 10 m.
 Tirant d'eau : 2 m 40.
 Nombre de rames : 0
 Nombre de mâts : 3

Type de voiles : carrées/tiléennes.
 Capacité : 100 T + armement.
 Équipage : 120 hommes.
 Combattants : 120 hommes dont 48 artilleurs.
 Armement : 16 canons de 33 livres (8 par bord), 7 coulevrines (3 sur le gaillard, 4 sur la dunette).

MV	MR	MA	R	B	Cmp	Dis
2/5/7	0/0	30	8	30	15	70

LA LANGUE BLEUE

Lexique des principaux termes

La langue bleue, ou jargon des marins, doit être considérée comme une nouvelle compétence faisant partie des langages secrets. Les initiés et prêtres de Manann pourront acquérir cette compétence au prix de 100 PE, ainsi que tous les personnages accomplissant une carrière liée à la navigation (matelot, combattant embarqué, navigateur, capitaine de navire, etc.).

Allure : Situation d'un navire à voile par rapport à la direction du vent. Il existe quatre allures principales : le plus près, le large, le grand large, l'arrière.

Le plus près : Le vent souffle latéralement vers l'avant du navire. L'angle entre la direction du vent et celle du navire n'exerce pas 67°.

Le large : Cette allure se situe entre le plus près et le grand large. La direction du vent est perpendiculaire ou presque à la direction du navire.

Le grand large : Le vent arrive de façon oblique vers l'arrière du navire.

L'arrière : Le vent souffle sur l'arrière du bateau.

Amarre : Cordage servant à maintenir et/ou amener à quai un navire. On distingue l'amarre de pointe à la proue et l'amarre de garde à la poupe.

Amener : Action de descendre une voile, une vergue ou un pavillon.

Ampoulette : Petit sablier utilisé pour mesurer la vitesse du navire à l'aide de la ligne du Loch. Le sable met trente secondes à s'écouler, temps au terme duquel la ligne de loch est remontée.

Amure : Manœuvre courante retenant le point inférieur d'une voile carrée du côté d'où vient le vent. Sur une voile tiléenne, le point d'amure est l'angle inférieur avant.

Artimon : Mât arrière d'un voilier en comportant deux ou plus (mât d'artimon). Nom de la voile portée par le mât du même nom (voile d'artimon), souvent de type tiléenne sur les voiliers du Vieux Monde.

Bâbord : Côté gauche du navire lorsque l'on regarde vers la proue.

Bachis : Coiffe portée par les matelots ayant au moins un an d'ancienneté sur un navire.

Bâtiment : Synonyme de navire.

Beaupré : Mât placé obliquement à travers la proue d'un voilier.

Bordée : Distance parcourue entre deux virements de bord lorsque le navire louvoie pour remonter le vent. Les marins disent également qu'ils tirent une bordée lorsqu'ils descendent à terre pour boire et s'amuser.

Bosco : Chef d'équipage et chef de manœuvre. Le bosco répète les ordres des officiers et veille à ce qu'ils soient exécutés correctement.

Bout (prononcé boute) : Cordage ou corde. Les mots "corde" ou "cordage" ne sont jamais prononcés par les marins qui considèrent superstitieusement qu'ils portent malheur. Cette superstition est tenue, ainsi que beaucoup d'autres, comme un commandement de Manann.

Cabestan : Treuil à axe vertical employé pour toutes les manœuvres exigeant de gros efforts.

Cabotage : Navigation le long des côtes, par opposition à la navigation au long cours.

Caboter : Faire du cabotage.

Cambuse : Magasin du navire contenant les vivres et le vin.

Cambusier : Responsable de la gestion de la cambuse.

Caraque : Grand navire étroit et très élevé sur l'eau.

Caravelle : Navire rapide et de petit tonnage.

Carène : Partie immergée de la coque d'un navire.

Cargue : Cordage servant à ramener et plier une voile contre sa vergue.

Carguer : Action de remonter et plier une voile.

Carré : Pièce du navire servant de salon et de salle à manger aux officiers d'un navire.

Charivari : Chant entonné traditionnellement par les marins lors des manœuvres. Les paroles, imaginées par l'équipage, dressent un portrait satirique et moqueur d'un des leurs, généralement du bosco ou des officiers (faire un charivari au capitaine, faire un charivari au bosco).

Connaissance : Déclaration écrite de l'ensemble des marchandises chargées à bord d'un navire.

Coupée : Endroit par lequel on monte à bord ou on descend du navire (échelle de coupée, passerelle de coupée).

Debout (vent debout) : Se dit d'un vent soufflant à l'opposé de la direction du navire. Le vent debout oblige un navire à voile à louvoyer en naviguant au plus près.

Déferlante : Vague extrêmement brutale.

Démâter : Enlever, abattre ou perdre violemment la mâture.

Drakkar : Navire de guerre norscan mû par rames ainsi que par une unique voile. Il doit son nom à la tête de proue qui représente le dieu Drakko, seigneur des dragons.

Dromon : Navire léger et rapide mu par rames, répandu dans la mer du Sud et notamment très utilisé en Arabie.

Dunette : Superstructure fermée placée à l'arrière du pont principal d'un navire (parfois également nommée château arrière).

Écoutille : Ouverture rectangulaire permettant d'accéder aux entreponts et aux cales.

Erre : Vitesse que garde le navire une fois les voiles carguées et/ou les voiles ramenées.

Étrave : Pièce massive de bois formant la limite avant de la carène.

Flamme : Pavillon long et étroit hissé au sommet du plus haut mât. Chaque navire important possède une flamme qui est l'équivalent d'un blason et permet donc de le reconnaître. Des flammes particulières et additionnelles peuvent être hissées lorsque certaines personnalités importantes sont à bord d'un navire (amiraux, souverains, prêtres importants, etc.). De fait, tout prêtre de haut rang du culte de Manann possède sa propre flamme.

Foc : Voiles triangulaires disposées entre le mât d'artimon et le beaupré (petit foc, grand foc).

Forcir : Se dit d'un vent dont la puissance augmente (contraire de mollir).

Gaffe : Perche munie d'un croc et d'une pointe métallique, utilisée pour accrocher, accoster, etc.

Gaillard : Superstructure fermée placée à l'avant du pont principal d'un navire (parfois également nommé château avant).

Galéasse : Navire à voile et à rames, plus fort et plus lourd que la galère.

Galère : Navire à voile et à rames rarement répandu dans la mer du Sud. On distingue, selon le nombre de rangs de rameurs, les birèmes (deux rangs), trirèmes (trois rangs) et

quadrirèmes (quatre rangs).

Gîte : Inclinaison du navire sur l'un de ses bords, sous l'action du vent ou de la houle (prendre du gîte à bâbord ou à tribord).

Gréement : Ensemble des cordages, manœuvres et poulies servant à maintenir et manœuvrer les voiles et mâts d'un navire.

Guindeau : Treuil à axe horizontal servant à descendre ou remonter la chaîne d'ancre.

Hunier : Voiles carrées situées au-dessus des basses voiles (grand hunier, hunier de misaine).

Ligne de Loch : Triangle en bois attaché à une longue corde comportant des nœuds à distance régulière. La ligne de Loch est jetée à l'arrière du bateau pendant trente secondes. Le nombre de nœuds se déroulant permet d'estimer de façon précise la vitesse du bateau.

Lof : Côté d'un navire qui se trouve frappé par le vent. Virer lof pour lof signifie virer vent arrière.

Louvoyer : Naviguer contre le vent en tirant des bordées, c'est-à-dire en virant d'un bord, puis d'un autre, de façon à naviguer au plus près.

Manœuvres : Partie des gréements. On distingue deux types de manœuvres :

Les manœuvres courantes sont des cordages mobiles servant à l'orientation des vergues, à carguer les voiles ou à les border.

Les manœuvres dormantes sont les cordages fixes servant à maintenir et soutenir les mâts (haubans, bas-haubans, galhaubans).

Manœuvrier : Marin assigné à un type spécifique de tâche ou de manœuvre (manœuvriers de voiles, manœuvriers de vergues, manœuvriers de pont).

Misaine : Mât vertical situé le plus en avant d'un voilier, entre le beaupré et le grand mât (mât de misaine). Nom des voiles portées par le mât du même nom (voile de misaine, hunier de misaine).

Mouillage : Emplacement où un navire peut jeter l'ancre en toute sécurité.

Nef : Navire à voiles répandu dans le Vieux Monde, plus large et moins haut que la caraque. Contrairement à cette dernière, les nefes possèdent rarement plus de deux mâts.

Nid de pie : Plate-forme située en haut du mât de misaine où se place généralement la vigie.

Nœud : Unité de vitesse des navires mesurée à l'aide de la ligne de Loch. Environ égale à 1,85 km/h, nous considérerons par simplicité que le nœud, dans le Vieux Monde, est égal à 2 km/h.

Pavillon rouge : Pavillon pouvant être hissé avant une bataille maritime pour signifier à l'adversaire qu'il n'y aura pas de quartier et qu'aucun prisonnier ne sera fait.

Portulan : Carte marine, indiquant seulement à cette époque la position des ports et le contour des côtes.

Pot-au-noir : Front d'une tempête. Sur mer, cela prend souvent la forme d'une sorte de haut mur noir avançant sur l'horizon et pouvant se déplacer très rapidement.

Poupe : Arrière d'un navire, à l'opposé de la proue.

Proue : Partie avant d'un navire, à l'opposé de la poupe.

Roulis : Mouvement d'oscillation du navire d'un bord sur l'autre, par opposition au tangage.

Sabord : Ouverture dans la coque du navire, munie d'un dispositif de fermeture étanche. Les sabsords sont utilisés comme prises d'air et/ou pour le passage des bouches de canon.

Sainte Barbe : Divinité mineure associée au culte de Manann, patronne des combattants embarqués. Par extension, la Sainte Barbe est devenue le nom de la pièce où sont enfermées les réserves d'armes, de poudre et de munitions.

Sextant : Instrument permettant de mesurer la hauteur des astres dans le ciel ainsi que leurs déplacements. On peut déduire de ces mesures la position du navire.

Tangage : Mouvement d'oscillation du navire dans le sens de sa longueur, par opposition au roulis.

Timonier : Marin chargé de tenir la barre d'un navire.

Tirant d'eau : Distance entre le pont principal et la ligne de flottaison. Le tirant d'eau varie selon la charge embarquée dans le navire.

Tirer à boulet rouge : Tirer au canon avec pour munition des boulets chauffés au rouge sur des braseros. Les boulets rouges sont utilisés pour leur capacité incendiaire. En terme de règles, chaque réussite d'un tir au boulet rouge doit être suivi d'un test de risque. En cas d'échec à ce test, un début d'incendie se déclare sur le navire touché.

Tribord : Côté droit du navire lorsque l'on regarde vers la proue.

Vergue : Pièce de bois cylindrique et effilée à ses extrémités, placée en travers d'un mât afin de soutenir et orienter les voiles. Les vergues portent généralement les mêmes noms que les voiles qu'elles soutiennent (grande vergue, vergue de grand hunier, vergue de misaine, vergue du hunier de misaine, vergue d'artimon, etc.).

Voile : On distingue trois principaux types de voiles utilisées sur les navires du Vieux Monde.

La voile carrée est principalement répandue dans le nord du Vieux Monde. Elle est avantageuse sur les gros navires qui ont besoin d'une énorme poussée.

La voile tiléenne, ou triangulaire, permet une plus grande manœuvrabilité, même si sa surface est généralement moins importante. La vergue maintenant ce type de voile passe de façon oblique en travers du mât.

La voile de type aurique est trapézoïdale, maintenue en haut comme en bas par deux vergues appelées bômes s'articulant autour du mât. Les bômes ne sont pas fixés en travers du mât, mais en partent. La voile aurique, plus petite que les deux autres, offre en revanche une grande manœuvrabilité et permet une navigation souple et rapide à l'allure au plus près. Elle ne reste pourtant pas très répandue dans le Vieux Monde.

Le nom de chaque voile dépend principalement du mât sur lequel elle se trouve fixée (grande voile, voile d'artimon, voile de misaine). Les nefes, caravelles et caraques possèdent généralement plus d'une voile par mât. On distingue alors les basses voiles (généralement les plus grandes) des huniers, placés au-dessus. Parmi les plus grands et récents navires du Vieux Monde, certains possèdent encore des petites voiles placées au-dessus des huniers. On les nomme les perroquets.

Plus que simplement assurer la propulsion du navire, certaines voiles aident considérablement à la direction du navire, servant d'auxiliaires au gouvernail. C'est notamment le cas de la voile d'artimon ainsi que des focs.