

Parillon Noir

À feu et à sang

CRÉDITS

AUTEUR

Renaud Maroy

CORRECTIONS

Raphaël Bombayl

MAQUETTE

Cyrielle Renaud ; réimpression Damien Coltice

EQUIPE RÉDACTIONNELLE

La « *Brotherhood of the Coast* » :

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

ILLUSTRATIONS

Franck Drevon, Vincent Leone, Jean Baptiste Reynaud, Christophe Swal, Baptiste Payen, Anne Rouvin.

REMERCIEMENTS

Un grand merci à Fabien Niñoles pour son idée de table numérique, ainsi qu'à Eric Bergbauer pour ses illustrations de navires. BBE remercie Cyrielle et Raph pour la disponibilité lors du rush final, Elodie pour le prêt de l'appartement, Renaud évidemment, ainsi que nos familles et nos amis pour le soutien moral indispensable.

TESTEURS

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

À Ichraf, dont la douce voix sait faire taire le pirate qui sommeille en moi.

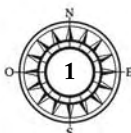
EDITION

Réimpression de « À feu et à sang » par Grafo, Novembre 2006 pour Black Book Editions.

51 avenue Cervantes 48970 Basauri, Espagne

Dépot légal : Novembre 2006

ISBN : 2-915847-02-9

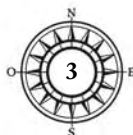


Sommaire

Crédits	01	<i>Nauffrage</i>	57
Sommaire	02	Chapitre 4 : À l'abordage !	58
Introduction	04	I FAIRE UNE PRISE	58
Chapitre 1 :	05	<i>À la recherche d'une proie</i>	58
I STRUCTURE DU NAVIRE	05	<i>Voile en vue !</i>	58
<i>Armature</i>	05	II LE COMBAT NAVAL	60
<i>Coque</i>	06	<i>Le branle-bas de combat</i>	60
<i>Gréement</i>	06	<i>Faire parler la poudre...</i>	61
II SALLES ET ÉQUIPEMENTS	10	<i>Bord à bord</i>	64
<i>Cale</i>	10	<i>Au cœur du combat</i>	64
<i>Entrepont</i>	15	III MAÎTRES DU NAVIRE	66
<i>Pont</i>	17	<i>Le sort de l'équipage vaincu</i>	66
III ATELIERS ET SALLES DE TRAVAIL	19	<i>Le sort du navire capturé</i>	67
<i>Artillerie</i>	19	<i>Inventaire du butin et réapprovisionnement</i>	68
<i>Équipements divers</i>	20	IV L'ATTAQUE DES VILLES À L'ÉPOQUE	69
IV ENTRETIEN DU NAVIRE	22	DE LA FLIBUSTE	69
<i>Entretien de la coque</i>	22	<i>Prendre un guide</i>	69
<i>Réparations</i>	22	<i>Passer par la terre</i>	69
<i>Outils et techniques</i>	23	<i>Venir par la mer</i>	70
<i>Amélioration du navire</i>	24	<i>Les défenses</i>	70
Chapitre 2 : Les loups de mer	25	<i>La ville tombe</i>	71
I LA VIE QUOTIDIENNE À BORD	25	Chapitre 5 : Traits de réputation	73
<i>Le marin</i>	25	I ACQUÉRIR DES TRAITS DE RÉPUTATION	73
<i>L'équipage et son navire</i>	27	II TRAITS DE RÉPUTATION GÉNÉRAUX	74
<i>L'organisation à bord</i>	27	<i>Combat</i>	74
<i>Les repas</i>	29	<i>Personnel</i>	76
<i>Les divertissements</i>	29	<i>Groupe</i>	78
<i>Les lois et la justice à bord</i>	34	III TRAITS DE RÉPUTATION DE POSTE	79
<i>L'apprentissage et l'entraînement</i>	37	<i>Cambusier/Coq</i>	79
<i>Les parasites et la vermine</i>	40	<i>Canonnier</i>	80
II LA NAVIGATION	41	<i>Capitaine</i>	80
<i>Le travail du capitaine et du pilote</i>	41	<i>Chef de pièce</i>	81
<i>La signalisation</i>	42	<i>Chirurgien</i>	81
<i>L'approche de la terre</i>	43	<i>Gabier</i>	82
<i>Les conditions de navigation</i>	44	<i>Maîtres charpentier, voilier et calfat</i>	82
III RECRUTEMENT	46	<i>Maître d'équipage</i>	82
<i>Association</i>	46	<i>Maître canonnier</i>	83
<i>L'équipage de prise (pirates uniquement)</i>	46	<i>Mousse</i>	83
<i>Le recrutement dans les ports</i>	47	<i>Pilote</i>	83
Chapitre 3 : Événements	49	<i>Quartier-maître</i>	84
I ESCALES	49	<i>Second</i>	84
<i>Le port</i>	49	<i>Simple matelot/Servant de pièce</i>	85
<i>Le mouillage</i>	50	<i>Vigie</i>	85
<i>Hiverner</i>	51	Chapitre 6 : Règles d'Actions de groupe	86
II APPROVISIONNEMENT	52	I INTRODUCTION AUX ACTIONS DE GROUPE	86
<i>Dans les ports</i>	52	<i>Deux approches différentes</i>	86
<i>Sur les navires de prise</i>	53	<i>Utiliser les Actions de groupe au cours de la partie</i>	87
<i>Au mouillage</i>	54	II PRINCIPE DE BASE	90
III À LA GRÂCE DE DIEU...	56	<i>Les Compétences de groupe</i>	90
<i>Le rationnement et la famine</i>	56	<i>Tests d'Actions de groupe</i>	92
<i>La mort</i>	57	<i>Système d'Actions de groupe</i>	94
		<i>Exemples de Compétences de groupe</i>	97



III TABLES D' ACTIONS DE GROUPE	98	II DESCRIPTION DES NAVIRES	148
<i>Actions numériques</i>	98	<i>Barge</i>	149
<i>Actions non numériques</i>	100	<i>Barque</i>	149
IV EXEMPLES D' ACTIONS DE GROUPE	102	<i>Berckois</i>	150
<i>Ruse</i>	102	<i>Bisquine</i>	150
<i>Manœuvre (en mer)</i>	104	<i>Brick</i>	151
<i>Habilité/Manœuvre (à terre)</i>	107	<i>Brigantin</i>	151
<i>Combat</i>	108	<i>Catalane</i>	152
<i>Artillerie</i>	110	<i>Chaloupe</i>	152
V EXEMPLES D' ACTIONS DE MEMBRES ESSENTIELS	112	<i>Chasse Marée</i>	153
<i>Soins de groupe (chirurgien)</i>	112	<i>Chebec</i>	153
<i>Réparations et constructions (artisans)</i>	113	<i>Cotre</i>	154
<i>Navigation (capitaine, pilote)</i>	114	<i>Dundee, dit aussi Gabare</i>	154
<i>Vigie et moucheurs</i>	116	<i>Felouque</i>	155
VI GESTION DE L'ÉQUIPAGE	117	<i>Flûte</i>	155
<i>Le recrutement</i>	117	<i>Galion</i>	156
<i>Expérience de l'équipage</i>	119	<i>Goélette Balaou</i>	156
<i>Gestion des groupes</i>	119	<i>Goélette Franche, dite aussi Pilote ou Patache</i>	157
<i>Le moral</i>	120	<i>Goélette à Hunier, dite Schooner</i>	157
<i>La popularité</i>	121	<i>Hourque</i>	158
Chapitre 7 : Règles tactiques	122	<i>Lougre</i>	158
I COMBAT DE GROUPE	122	<i>Poon de Hollande</i>	159
<i>Le contexte</i>	122	<i>Petit Prao</i>	159
<i>Système</i>	124	<i>Sloop, dit aussi Cheloup</i>	160
II COMBAT NAVAL	125	<i>Tartane</i>	160
<i>Les bases</i>	125	<i>Frégate trois-mâts barque</i>	161
<i>Les éléments essentiels</i>	126	<i>Frégate trois-mâts carré, dite Corvette</i>	161
<i>Déroulement du tour</i>	137	<i>Frégate trois-mâts goélette</i>	162
III UTILISER UN PLAN POUR LE COMBAT NAVAL (OPTIONNEL)	133	<i>Deux-ponts trois-mâts barque</i>	162
<i>Que tracer sur le plan ?</i>	133	<i>Deux-ponts trois-mâts carré</i>	163
<i>Au cours du combat</i>	135	<i>Galiote à bombes</i>	163
IV CONSEILS TACTIQUES	136	<i>Galère royale</i>	164
<i>Avantage de position</i>	136	<i>Galéasse</i>	164
<i>Tactiques de tir</i>	137	<i>Trois-ponts</i>	165
<i>Subterfuges</i>	138	Le dernier voyage du Griffon (Le Hollandais volant, Ep. 1)	166
<i>Quelques tactiques spéciales</i>	139	I INTRODUCTION	166
<i>Tactiques de groupe</i>	140	II SAVANNAH SOUND	167
Chapitre 8 : Les navires	141	III LA HAVANE	171
I CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES	141	IV SUR LES LIEUX DU NAUFRAGE	173
<i>Informations générales</i>	141	La Fontaine de jouvence (Le Hollandais volant, Ep. 2)	179
<i>Réserves</i>	142	I INTRODUCTION	179
<i>Charge</i>	142	II LA COLÈRE DES NATCHEZ	180
<i>Encombrement (optionnel)</i>	142	III LE GRAND SOLEIL	181
<i>Possessions</i>	143	IV LES EAUX HERBEUSES	184
<i>Localisations et Niveaux de dommages</i>	143	Glossaire	186
<i>Mâturation</i>	144	Pavillon Noir - La révolte : Errata	188
<i>Coque</i>	146	Le navire	189
<i>Équipage</i>	147	L'équipage	191



Introduction

LA HARANGUE DU QUARTIER-MAÎTRE

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

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

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

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

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

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

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

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



Chapitre 1 : Le navire archétype

I STRUCTURE DU NAVIRE

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

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

A. O. CEXMELIN, *Les Flibustiers du Nouveau Monde*.

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

Les marins sont attachés à leur navire comme à une véritable personne, et vont jusqu'à lui prêter une personnalité et une âme propre. Merveilles d'architecture et d'ingénierie navale, les navires des XVII^e et XVIII^e siècles évoquent des termes poétiques, piochés ici et là au fil des romans d'aventure ou des films de pirates : grand mât, sabords, Sainte Barbe, gouvernail... Pourtant, qu'il est difficile de distinguer le mât de misaine du mât d'artimon !

Pour vous aider à mettre en scène cet élément capital de vos campagnes et à planter le décor, voici donc la description complète d'un navire type, de la poupe à la proue, et de la cale au sommet de son mât le plus haut... Plus loin dans ce chapitre, vous trouverez également la présentation de la vie à bord et les divers travaux nécessaires à l'entretien du navire.

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

Note : vous retrouverez l'ensemble des termes techniques dans le glossaire, page 190.



ARMATURE

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

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

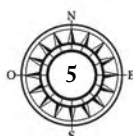
De la quille partent **les couples**, qui ressemblent aux côtes d'une gigantesque cage thoracique et donnent à la coque sa forme et sa solidité. Les extrémités des couples, situées de part et d'autre du navire, sont reliées par de grosses pièces de bois horizontales, **les baux**, sur lesquels sont clouées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

Ouvrant la vague à l'avant du navire, **l'étrave** est une poutre de bois qui part de la quille. Par extension, on appelle aussi « étrave » la coque située autour de cette pièce. L'étrave peut être bombée, afin de porter des charges, ce qui offre l'avantage d'éviter « d'enfourner », c'est-à-dire de plonger dans la vague. Au contraire, une étrave fine fend plus facilement la vague au près. Lorsque deux navires s'abordent, ils évitent de se heurter de front, afin de ne pas endommager leurs étraves. Une telle avarie ralentit considérablement le bâtiment et risque de lui faire prendre l'eau. Sur les galères, l'étrave est parfois pourvue d'un éperon, pour perforer la coque ennemie à pleine vitesse.

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

RESSOURCES DE BOIS

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





COQUE

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

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

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



GRÉEMENT

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

LES MÂTS

Un navire comprend entre un et quatre mâts.

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

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

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

Le mât d'artimon est le plus petit des trois mâts. C'est le mât situé le plus près de la poupe du navire.

BRICK OU GOÉLETTE ?

Le brick est un navire possédant deux mâts dont le plus grand est celui de devant. On appelle alors le mât avant le grand mât et le mât arrière le mât d'artimon. Les goélettes ont aussi deux mâts, mais le mât de devant, appelé mât de misaine, est plus court que celui de derrière, appelé grand mât.

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

QUÊTE

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

LES VOILES

Sur un navire, chaque voile porte un nom, en fonction du mât qui la porte et de sa place sur ce mât :

Sous le beaupré, on trouve souvent des voiles carrées : la « civadière » et, derrière elle, la « contre-civadière ». À l'extrémité du beaupré est gréé un petit mât vertical, le « mâtereau de beaupré », qui porte aussi une voile. Ce système est remplacé au XVIII^e siècle par le « foc », voile triangulaire tendue entre l'extrémité du beaupré et le mât de misaine. On trouve derrière lui le « petit foc », puis la « trinquette », fixée directement sur l'étrave.

Le mât de misaine porte, en allant de la plus basse voile à la plus haute, la « misaine », le « petit hunier », le « petit perroquet », le « petit cacatois » et la « petite perruche » (si, bien sûr, le mât comporte autant de voiles). On peut aussi rajouter des « bonnettes » au bout des voiles carrées, afin d'en augmenter encore la surface. Ces bonnettes portent le nom des voiles qu'elles prolongent : bonnettes de misaine, bonnettes de petit hunier, etc. Les voiles les plus hautes ne peuvent pas être agrandies par des bonnettes, car leur accès est plus difficile.

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

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

Seuls les plus gros navires – ou les navires les plus toilés – porteront toutes les sortes de voiles. Celles-ci donnent aussi leur nom aux tronçons de mâts ainsi qu'aux vergues qui les supportent : « mât de misaine », « mât de petit hunier », « mât de perroquet », « vergue de grand-voile », etc.

TYPES DE VOILES

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

