



Navires, bateaux & pirates

Aide de jeux

Le Moyen-âge n'est pas réputé pour ses navigateurs audacieux. Pourtant, il l'époque, les mers n'étaient pas désertes et les voies de communication maritimes étaient indispensables à l'expansion du commerce et de la culture. Les possibilités de scénarios pour Jeux de rôle offertes par les navires et les bateaux sont illimitées. Mais encore faut-il savoir comment on naviguait en ce temps là...



Le point sur la navigation médiévale

Les grandes terreurs de la mer

Depuis le déluge, la mer apparaît comme un élément hostile. On l'a imaginée peuplée de monstres innombrables qui n'ont pour seul but que de dévorer le navigateur imprudent. Sirènes, serpents de mer, baleines mangeuses d'hommes sont autant d'adversaires qui ont déjà fait bien des victimes (les marins qui ne sont jamais revenus!). Et puis, les éléments sont capricieux, les tempêtes ne sont pas rares et les vents changent souvent. Or, il a fallu très longtemps pour découvrir que l'on pouvait utiliser la voile autrement que par vent arrière. Enfin, c'est bien connu, il ne faut pas oublier que la terre est plate: si l'on va trop loin dans une direction, on ne peut que basculer par dessus le bord du monde ...

La mer source de richesse

Ce n'est pas la pêche qui représente le principal intérêt de la mer au Moyen-âge. Bien sûr, elle est toujours très pratiquée, à l'aide de petites embarcations côtières et de filets grossiers, mais elle ne vient qu'en second parmi les attraits du large.

En effet, la mer constitue d'abord une extraordinaire « route » pour les conquêtes militaires et le commerce. Les croisades n'ont été possibles que grâce à un formidable « pont maritime » qui permettait de joindre la Terre Sainte, sans risquer les mille périls des contrées barbares qui la séparent d'Europe. En ce qui concerne le commerce, il ne faut pas négliger l'importance économique de l'importation et de



l'exportation. La mer médiévale grouillait de bâtiments chargés d'épices, d'or, de drogues et de matières premières. Ce trafic a vite fait de développer les grands ports antiques (Marseille, Alexandrie, etc ...) et les marchands ont vu leur richesse prendre des proportions inimaginables.

La prudence ou la grande aventure?

La plupart des navires médiévaux pratiquaient le cabotage, évitant de s'éloigner trop des côtes, par crainte de se perdre en pleine mer.

Allant de port en port, tout en restant en vue de la terre, ils étaient les colporteurs des régions maritimes. Parfois même, quand les conditions s'y prêtaient, ils remontaient l'embouchure des fleuves pour s'enfoncer dans les terres.

Seuls quelques esprits aventureux osèrent quitter la sécurité du rivage pour s'élancer vers la pleine mer. Parmi eux, les vikings qui pillèrent et colonisèrent tout le nord de l'Europe, grâce à leurs fiers drakkars. Mais, ils n'étaient que l'exception qui confirme la règle. Bien que les sciences de la navigation, mises au point par les Arabes, permettaient aussi aux marins de la Méditerranée de couper au plus court.

Techniques de construction navale

Les bateaux médiévaux en bois étaient souvent très fragiles et peu manœuvrables. Il fallut attendre de longs siècles avant qu'une embarcation soit jugée assez solide pour se risquer sur l'Océan.

Les navires furent longtemps dotés d'avirons-gouvernails hérités de l'Antiquité. Mais, sur la fin, les gouvernails d'étambot (nos gouvernails classiques) firent leur apparition. Grossiers et peu efficaces, ils représentaient cependant déjà un net progrès.

Les voiles, elles-mêmes, restèrent longtemps identiques à celles du passé. Grandes et carrées, elles ne permettaient pas beaucoup de manœuvres et l'on perdait souvent plus de temps à attendre que les vents soient favorables, qu'à naviguer. Pourtant, au sud de l'Europe, elles devinrent progressivement triangulaires, « latines » (de l'italien « alla trina » « au trois coins »), et la manœuvrabilité des vaisseaux en fut considérablement augmentée. Quand tous les progrès du Moyen-âge atteignirent leur point culminant, une nouvelle ère s'ouvrit: celle des « Grandes Découvertes ».

Comment se repérer

En pleine mer, on se sert du sablier pour mesurer le temps écoulé et estimer sa position quand on manque de points de repère. Evidemment, la nuit, les étoiles permettent de savoir où l'on est, mais le jour il faut s'en remettre à des instruments « solaires » comme l'astrolabe, qui deviendra plus tard le sextant.

L'ennui, c'est quand le ciel est couvert. Heureusement, les marins arabes ont ramené de Chine une étrange technique que la science ne peut expliquer. Il suffit de ficher une aiguille dans une cheville de bois que l'on pose dans un vase rempli d'eau. On passe ensuite une pierre d'aimant au dessus de l'aiguille, et quand on la retire, l'aiguille, « miraculeusement », désigne le nord ...

EMBARCATIONS ET HOMMES

Voici trois types de navires médiévaux qui se prêtent très bien au jeu de rôle,

LA TRIERE

La victoire en ramant

Vaisseau de guerre antique par excellence, la galère reste le bateau de prédilection pour tous les combats navals jusqu'à l'aube du XVIIème siècle. Rarement mise à l'épreuve au cours du Moyen-âge, les grandes batailles du passé (Salamine, Actium, etc ...) lui ont gardé tout son prestige et il était impossible de ne pas parler d'elle. Plutôt que de décrire les modèles purement médiévaux, assez classiques, voici quelques détails concernant la trière (ou trirème), fleuron de la flotte de l'Antiquité. Pourquoi ce choix? Parce que les romans d'heroic fantasy se réfèrent beaucoup plus souvent aux navires antiques qu'à ceux du Moyen-âge, il suffit de relire Michael Moorcock pour s'en convaincre ...

Plus de 40.000 rameurs, soldats et marins étaient nécessaires pour équiper les 200 trières qu'Athènes possédait au Vème siècle avant J.C., C'est grâce à elles que fut remportée la bataille de



Marathon (490 av. J.C.) et que la célèbre cité grecque régna pendant plus d'un siècle sur la mer Egée. Enorme bateau de guerre en bois de pin (avec une quille en chêne) de 40 mètres de long sur 6m de large, la trière peut accueillir dans ses flancs jusqu'à 170 rameurs répartis en trois rangs, d'où son nom. Sa proue est invariablement dotée d'un éperon renforcé de métal, destiné à éventrer les embarcations ennemies. Elle est conçue pour naviguer aussi bien à la voile, qu'à la rame. Mais la précision requise pour les manœuvres de combat impose l'utilisation des rames.

L'équipage

- **Gordam, le Triérarque.** Le commandant de la trière est un vieux marin rompu à toutes les astuces du combat en mer. Grand, musclé et barbu, il sait se faire obéir au doigt et à l'œil, car la moindre fausse manœuvre pendant une attaque peut signifier la perte du vaisseau. Comme la plupart des guerriers embarqués, il ne porte qu'une armure de cuir, moins dangereuse si, par malheur, il devait tomber à l'eau. Son arme de prédilection est un court sabre adapté aux combats dans les lieux encombrés (un pont de navire est rarement très dégagé).

- **Simra, le timonier.** C'est à ce petit homme borgne, sec et nerveux qu'incombe la réussite des manœuvres. Très adroit et d'un aplomb hors du commun, il a déjà fait ses preuves au cours de nombreux engagements.

Au moment de l'attaque, il hurle ses ordres aux « bancs de nage » (les rameurs pour qu'ils ne nuisent pas à la rectitude de la course du navire).

- **Huldon et Gartien, les joueurs de tambours et de flûtes.** Leur formation musicale n'a rien d'extraordinaire, comparée à l'entrain qu'ils développent dès qu'ils commencent à jouer. En effet, ils doivent donner la bonne cadence aux rameurs afin qu'ils ne se fatiguent pas trop vite. Leurs « compositions » sont invariablement entraînantes et rythmées ...

- **Les rameurs.** Très peu vêtus (ils ont rarement froid!), ils sont répartis sur trois rangs et chargés de rames de longueurs inégales (celles du banc supérieur font plus de 3 mètres de long), qu'ils ont reçues au moment de leur engagement, ainsi qu'un coussin de cuir.

Note: au cours de l'Antiquité, les rameurs étaient très rarement des esclaves (trop peu motivés!), mais au cours de l'ère médiévale, on a vu apparaître progressivement dans leurs rangs des criminels de droit commun (les galériens) condamnés à purger leurs peines en ramant. Cette tradition s'est maintenue jusqu'au XIXème siècle.

- **Les soldats.** Ils sont plus ou moins nombreux, selon les trières. Parmi eux, on trouve: des fantassins cuirassés, des archers lourds ou légers et des volontaires plus ou moins bien armés. Leur rôle est d'aborder le navire adverse, ou bien d'arroser son pont avec des projectiles, en tentant de viser le Triérarque ou le Timonier ennemis.

Les naufrageurs

La piraterie a existé de tous temps, mais au Moyen-âge, c'est une nouvelle forme de banditisme qui se développe: les naufrageurs.

Tentés par les richesses transportées par les navires qui longent leurs côtes, de braves paysans ont décidé un jour de devenir des aventuriers. La nuit, ils eurent l'idée de faire croire aux bateaux qui passaient au large qu'il existait un port dans une zone côtière composée de récifs. Pour cela, ils allumèrent des grands feux et certains, plus rusés encore, attachèrent des fanaux à des animaux qui, en se déplaçant, renforçaient l'illusion de l'existence d'un port à fort trafic. La plupart du temps, les capitaines se laissaient abuser et venaient échouer leur bateau sur les rochers, où les naufrageurs les attendaient pour exterminer l'équipage et piller la soute.

Au combat

Deux tactiques sont principalement employées au cours d'un affrontement:

-Longer le navire adverse pour briser d'un coup toutes les rames d'un de ses flancs.

-Eperonner le vaisseau ennemi en se lançant dessus à pleine vitesse. Pour cela, il est bien souvent nécessaire d'avoir immobilisé le bateau en brisant ses rames.

La trière était souvent dotée d'équipements divers destinés à renforcer son efficacité (voir dessins). On peut ainsi citer les catapultes et les balistes employées pour envoyer de la poix et des traits



enflammés sur les navires ennemis, car sur l'eau, le feu reste encore le pire des dangers ! ...

LE DRAKKAR

Le conquérant des mers

Trop sous-estimé aujourd'hui, le drakkar est une merveille d'architecture navale. Fin et racé, il est le type idéal du vaisseau de pleine mer médiéval. C'est lui qui a permis à la civilisation viking de prendre son essor et de rayonner sur tout le nord de l'Europe et jusqu'en Amérique, découverte bien avant Christophe Colomb. Il est au cœur même de la culture nordique, à la fois instrument de conquête sans pareil et cercueil dans lequel on couche les grands guerriers morts au combat.

La supériorité du drakkar

Il est quasiment parfait dès le VII^{ème} siècle de notre ère et sa mise au point donne le signal de départ de l'expansion viking. Dès lors, les Nordiques ne se limitent plus au cabotage côtier et se lancent dans de grandes traversées (il ne leur fallait pas plus d'un mois pour rejoindre l'Amérique). Mais qu'est-ce qui fait du drakkar un bateau si exceptionnel?

D'abord sa construction, qui est très rapide. Faits de chêne et de pin, ses bordages sont montés à « clins », c'est à dire que chaque planche débord sur la précédente, ce qui confère une grande souplesse à la coque. Celle-ci est ensuite calfatée à l'aide de fibres végétales goudronnées. Ensuite sa polyvalence, car le drakkar est capable de naviguer partout (mer, fleuve, rivière), même là où les autres navires ne peuvent pas aller à cause de quilles trop proéminentes. Résistant, il supporte sans encombre les longs voyages et les tempêtes.

Enfin, sa vitesse et sa maniabilité, dues au mariage heureux des voiles et de la rame lui permettent toutes les audaces. En outre, le drakkar est très léger car il ne supporte pas de cabines d'habitation. C'est la voile qui, repliée en forme de tente (le mat est amovible), abrite l'équipage pour la nuit. Et il ne faut pas oublier cet équipage. Composé de marins-guerriers libres, il est toujours très soudé et efficace. Les vikings n'ont-ils pas d'ailleurs été célébrés comme les «plus terribles guerriers de l'Europe Médiévale»?

L'équipage

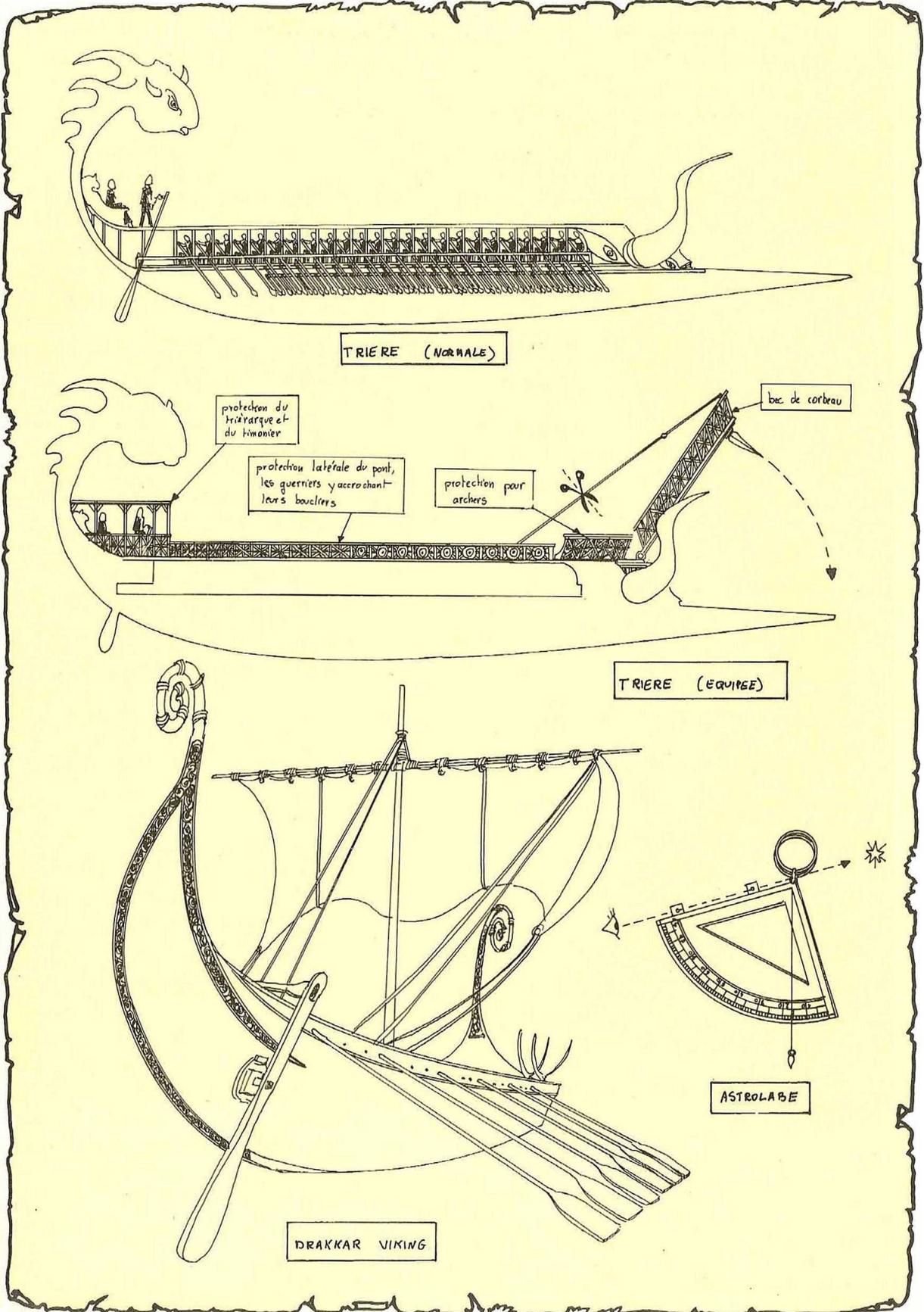
- **Thorsen, le chef du navire.** Ce guerrier farouche sait reconnaître sa route dans la course des étoiles. Il est le capitaine et le chef de guerre du bateau. Ses ordres ne sont jamais contredits et il a droit de vie ou de mort sur ses hommes. Vêtu d'une cotte d'écaillés et armé d'une hache et d'un bouclier rond, il est réputé pour son courage et son intelligence.

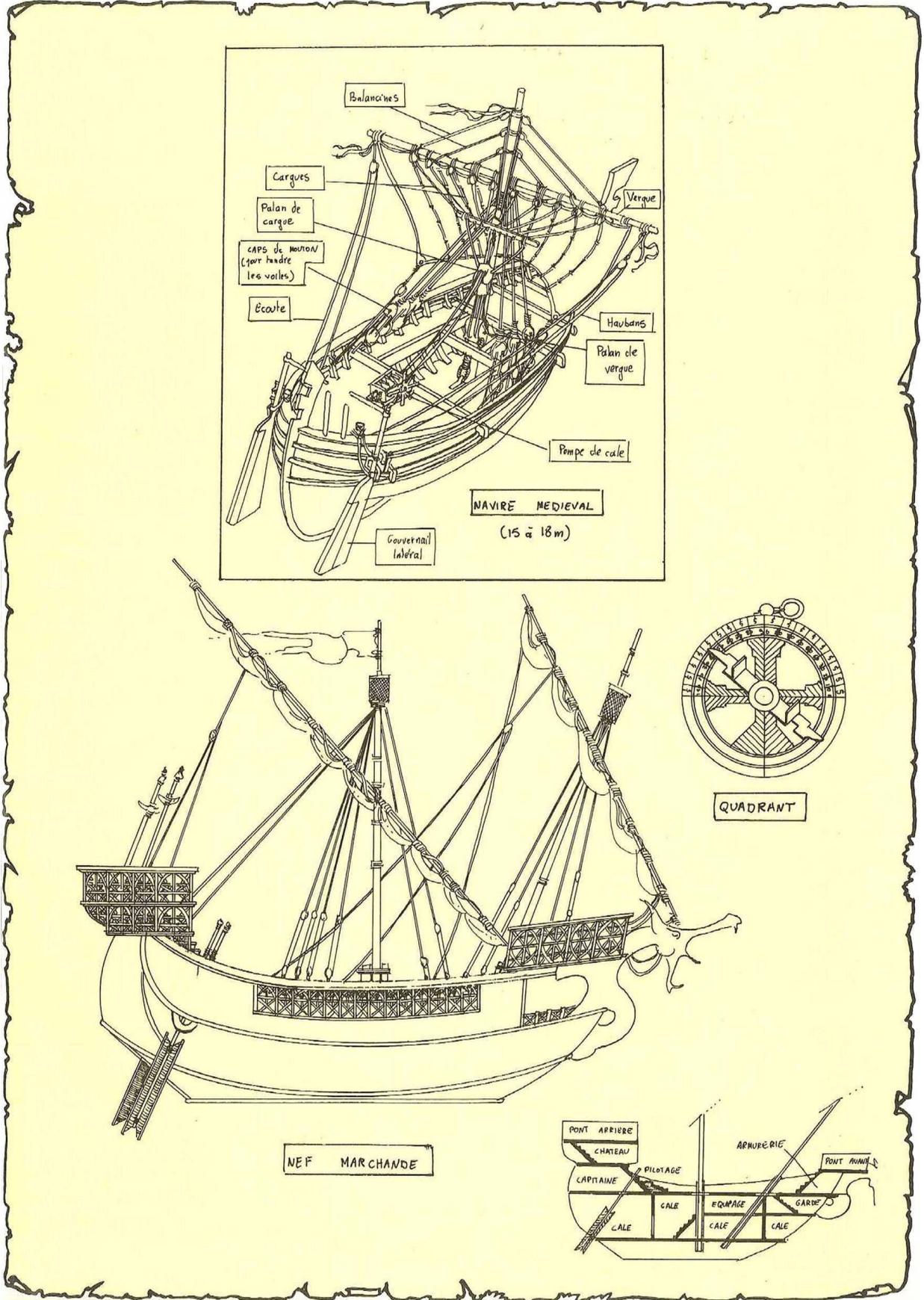
- **Les hommes d'équipage (une trentaine).** A la fois marins et guerriers, ils savent se montrer aussi sauvages au combat, que disciplinés à bord. Très soumis à Thorsen, ils ne se mutineront jamais.

LA NEF MARCHANDE

Un vaisseau de haut bord

La galère n'est pas une solution parfaite en ce qui concerne le commerce maritime. Trop lourde, du fait de son équipage important, elle ne permet pas de transporter beaucoup de marchandises. Au fil des siècles, elle va se transformer, diminuant le nombre des rames, augmentant sa surface de voile. C'est ainsi qu'apparaît le Knorr, un drakkar sans avirons et doté d'une grande voile carrée. Enfin c'est au tour de l'ancêtre des caravelles et des galions de surgir sur la scène des mers nordiques : la nef ou « nave ».







L'équipage

- **Sollanth, le capitaine.** Un homme mince à la peau tannée par le vent du large, qui réside dans le «château» de poupe. Il connaît parfaitement les fonds, les côtes et les ports de l'Europe et du Moyen-Orient. Il lui arrive parfois de travailler pour son propre compte, mais il préfère louer son navire à de riches marchands. Sollanth ne porte pas d'armure, car ce n'est pas un homme de guerre, mais il ne se sépare jamais d'un grand coutelas, qui lui sert à tailler les filins et peut à l'occasion le protéger de la faune des ports.

- **Uldrach, le navigateur.** Formé à l'école des grands savants orientaux, ce jeune homme à l'apparence réfléchie possède sur le bout des doigts l'astronomie et toutes les techniques modernes de navigation. Pour l'aider dans sa tâche de timonier, il possède un trésor sur lequel il veille jalousement: une aiguille magnétique montée sur pivot et protégée par un boîtier (en italien: «bossolo») de bois ouvragé. Grâce à ce prodige de la magie, il sait toujours où est le nord. En outre, il dispose d'une excellente copie d'une carte antique réalisée par un maître enlumineur. Dans ces conditions, il lui est presque impossible de s'égarer.

- **Ermion d'Estral, marchand-armateur.** Gros homme au regard rusé, ce marchand sait qu'il peut tirer de la mer des profits bien plus élevés qu'il ne le pourrait en restant à terre. A chaque port où il descend, Ermion vend ses marchandises au cours le plus élevé et en achète de nouvelles à bas prix. Spéculant ainsi depuis bien des années, il s'est constitué une fortune enviable qu'il garde dans une cassette dissimulée sous sa paille dans le « paradis ».

- **Denzo Brazh-Ekuhm, matelot.** Ancien pêcheur qui voulait voir du pays, le vieux Denzo a déjà visité la moitié des tavernes des ports du monde connu. Son métier ne lui a pas apporté la richesse, mais il n'en a cure: il connaît maintenant suffisamment de légendes pour agrémenter des centaines de veillées.

La découverte de l'Amérique

Installé en Islande à la fin du Xème siècle, après que son père Thorvald ait été exilé en Norvège suite à un assassinat. Erik le rouge ne put refréner son tempérament de sanguinaire et tua un jour 3 personnes ce qui le contraignit à s'enfuir vers l'ouest.

Grâce aux souvenirs d'un ancien marin, Gunnbjorn Ulf Krokason; Erik avait entendu parler d'îles et de rochers inconnus qui existaient en direction' de l'occident. C'est ainsi qu'il découvrit une terre accueillante dont la végétation, due à un radoucissement exceptionnel du climat, lui inspira le « Groenland» (« Terre Verte »). Cette contrée fut rapidement colonisée par d'autres Islandais en quête d'un pays d'asile.

Un peu plus tard, un colon groenlandais, un certain Bjarni, se perdit dans le brouillard alors qu'il rentrait d'un voyage commercial en Norvège. Il s'enfonça trop loin vers l'ouest et aperçut « un territoire plat et boisé » mais refusa d'y débarquer et fit demi-tour pour rentrer au Groenland.

Ce fut un des fils d'Erik le Rouge, nommé Leif qui devait décider d'aller explorer ces territoires nouveaux au delà des mers. Il s'embarqua à bord du même drakkar qu'avait employé Bjarni et ... Il semblerait bien qu'il ait découvert l'Amérique ...

Une tentative de colonisation du « Vinland » (la nouvelle terre) fut rapidement entreprise. Malheureusement, des différends s'élevèrent entre les vikings et les « indigènes » (des indiens ?) et tout le monde dut rentrer précipitamment. Quelques siècles plus tard, un certain Christophe Colomb décida de chercher vers l'ouest une nouvelle route pour les Indes ...



LES INSTANTANES

- En route pour le bout du monde!

De passage dans un port, les aventuriers sont accostés par un certain Medrol, un vieux bonhomme tout ridé qui se présente comme étant un savant de renommée universelle. Il a l'intention d'affréter un navire à destination du « bout du monde » quoi que cela puisse être. Malheureusement, les marins sont des gens peureux, c'est bien connu, et il cherche des hommes d'équipage que l'expédition n'effraye pas.

-Note pour le Meneur: Medrol a acheté une petite nef en assez mauvais état. Comme il n'a pas réussi à trouver de capitaine acceptant de s'embarquer avec lui, il a l'intention de diriger lui-même son navire. Malheureusement, ses connaissances livresques ne remplacent pas toujours avantageusement l'expérience. Au cours du voyage, les personnages pourront rencontrer des créatures mythiques, des terres inconnues peuplées d'indigènes aux mœurs étranges et, pourquoi pas, le « bout du monde ». Après tout, tout est possible avec les jeux de rôle ...

- Aller jusqu'à bon port

Les aventuriers sont engagés par une guildes de marchands. Ils doivent monter à bord d'un navire de transport à destination d'un port lointain, afin de découvrir pourquoi les cinq précédents vaisseaux ne sont jamais arrivés au terme de leur voyage.

-Note pour le Meneur: Izdir, le timonier, est un traître vendu à une bande de naufrageurs et de pirates. Il essaiera de détourner le navire de sa route, pour le conduire jusqu'à un îlot entouré de brisants. Là, il prévient par un signal ses complices et tentera d'échouer l'embarcation. S'il en est empêché, les personnages pourront bientôt admirer les « charmes » d'une galère pirate lancée à leur poursuite ...

MYSTÈRES DE LA MER AVANT LA POUDRE

A l'époque où l'artillerie n'existait pas*. Les armes lourdes sont alors de deux sortes: les catapultes et les balistes. La catapulte est prévue pour le tir courbe. Un solide bras pivote autour d'un axe horizontal à l'aplomb du cadre vertical. Le bras et l'axe sont reliés par un écheveau de cordes (ou mieux de nerf d'animaux). Pour armer, le bras est ramené à l'horizontale, ce qui tend l'écheveau. Au tir, l'écheveau se détend avec une force considérable. Au départ d'un coup, l'engin décolle de 50 cm ! Une catapulte moyenne (cadre de 3,5 m x 1,5 m) envoie un projectile de 5 kilos à 300 m, avec une cadence de tir de 12 coups à l'heure, et nécessite cinq servants. Les plus grosses expédient 30 kilos de caillasses (en un ou plusieurs blocs) à 350 m.



Conçue pour le tir tendu, la baliste ressemble à une grosse arbalète, sauf que les deux bras sont indépendants. Chacun de ces bras est muni d'un écheveau. Une baliste moyenne est capable d'envoyer un javelot long de 1,60 m et pesant 4 kilos à 400 m ! Il ne demande que deux servants, et sa cadence de tir est également de 12 coups à l'heure. Ces deux types de machine fonctionnent donc sur le principe de la torsion d'un écheveau de fibres (cordes, nerfs ...). Elles sont d'une mise en œuvre délicate, a fortiori en mer. Le montage de tels engins, le réglage de la tension de leurs Gordes et la visée ne sont convenablement réalisés que par des artilleurs expérimentés. Elles craignent par dessus tout la pluie et les embruns, qui les rendent inutilisables car l'eau détend les écheveaux. Des servants consciencieux les gardent bien au sec, et en possèdent de nombreux jeux de rechange.



*C'est le cas dans la plupart des univers AD&D®, D&D et Pathfinder. La poudre a bien été inventée dans les Royaumes Oubliés, mais n'y est pas d'un usage courant.

EN VRAC

Tout ce que vous ignorez sur les pirates

Pirate vient du grec peiran, « peiran » qui signifie essayer. Cela décrit bien l'homme. La carrière du pirate était un mélange d'extrême violence, de froid calcul, de bombance et d'orgies débridées.

- Un jeune romain fut capturé par des pirates qui estimèrent sa rançon à dix talents. Le prisonnier protesta qu'elle en valait bien cinquante. L'argent versé, il partit en proférant des menaces. Les pirates ne s'en soucièrent pas jusqu'au jour où le jeune homme - qui se nommait Jules César - s'empara de leur refuge avec quatre galères et condamna ses cidevant ravisseurs au dernier supplice.

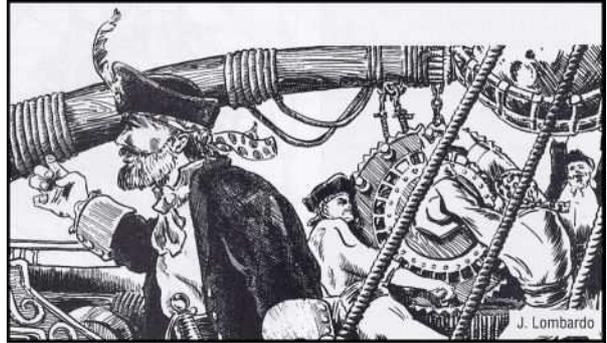
- L'arme traditionnelle de la galère antique est l'éperon destiné à couler les navires ennemis. Rome innova en équipant les siens du corbeau : une passerelle mobile fixée à la proue. À l'abordage, le corbeau s'abaissait à l'horizontale, une pointe fixée sous la passerelle se fichait dans le pont ennemi, et la légion partait à l'attaque.

- La galère fut abandonnée à la fin du XIXe siècle car ses flancs ne pouvaient loger une artillerie capable de tenir en échec celle des grands voiliers ; 36 galères hispano-génoises furent repoussées par les canons d'un seul voilier français.

- Dans la marine française de l'ancien régime, la puanteur que dégageait la chiourme était telle que les officiers des galères s'en protégeaient en passant sur leur visage des mouchoirs parfumés.

- Les plus célèbres pirates de la Méditerranée étaient les barbaresques, rançonneurs et esclavagistes basés à Tunis et à Alger du XVIe au début du XIXe siècle. Tous n'étaient pas arabes; on trouvait de tout dans leur rang, y compris des japonais et des amérindiens ! Leur navire était le chebec, idéal pour les razzias à terre comme pour la course au large.

- Armé de 10 à 30 canons, le chebec était le plus rapide de tous les voiliers (et en cas de panne de vent, l'équipage pouvait le manœuvrer à la rame). Son faible tirant d'eau lui permettait d'approcher les plages d'assez près pour qu'il soit possible d'y débarquer sans chaloupe. Servi par un équipage intrépide, le chebec n'hésitait pas à s'attaquer aux gros morceaux, et une traversée de l'Atlantique ne l'effrayait pas.



- Le jeu de plateau Barbe Noire (de Richard Berg) est truffé d'informations intéressantes. On y apprend que le pirate français Emmanuel Wynne fut le premier à adopter le fameux « pavillon noir » : une tête de mort sur deux tibias entrecroisés. À l'origine, on le hissait pour indiquer à l'équipage ennemi qu'il aurait la vie sauve s'il acceptait de se rendre. Wynne avait ajouté un sablier sur son pavillon, probablement pour signifier à l'ennemi qu'il devait accepter son offre sans délai. Si la réponse se faisait attendre, on hissait le pavillon rouge qui signifiait « pas de quartier ». Certains pirates parmi les plus célèbres utilisaient une version « personnalisée » du pavillon noir. Quelch avait orné le crâne d'un foulard et d'un anneau sur le crâne. D'autres lui substituaient un squelette entier, tandis que Kennedy y ajoutait la silhouette d'un pirate tenant un sabre et une coupe. Le cœur, la lance, les sabres entrecroisés ou le bras armé d'un sabre figuraient sur de nombreux pavillons. Mais Frederick Mission avait renoncé à tous ces emblèmes pour écrire simplement sur le sien : « liberté ». On dit que le pirate Edward Low coupa les deux oreilles d'un prisonnier et l'obligea à les manger. La marine anglaise embarquait des molosses sanguinaires qu'on



lâchait sur le pont des navires ennemis lors des abordages.

L'amiral Nelson mit fin à cette pratique: dans l'ivresse du combat, les chiens ne distinguaient pas toujours les amis des ennemis.

Au XXe siècle, les pirates n'ont pas disparu. Les yachts de plaisance en sont souvent victimes. D'après la revue Mer, 500 rapt et 1500 meurtres auraient été commis entre 1980 et 1984 aux Antilles. En 85, un pétrolier fut arraisonné par une vedette rapide dans le détroit de Malacca. L'équipage, surpris, n'eut pas le temps de mettre en batterie ces armes anti-abordage remarquables que sont les lances à incendie. Les pirates ligotèrent tout le monde, s'emparèrent des 19500 \$ contenu dans le coffre-fort, et disparurent dans la nuit.

Plus dangereuses peut-être que les pirates, voici les épaves dérivantes : imaginez un navire qui se retourne en sombrant. Ce faisant, une poche d'air se trouve enfermée. Dans certaines conditions, l'épave garde une très légère flottabilité positive. Elle flotte donc, à fleur d'eau, presque invisible, prête à arracher l'étrave d'un vaisseau malchanceux. On nomme ces objets des derelicts.

D'après Pierre Zaplotny.



DnD 2011

Texte : Cyril Rayer & Brigitte Brunella
Illustrations et Plans : Stéphane Truffert
Image de TSR
Mise en ligne : Syrinity