

# Pavillon Noir : les postes à bord

Version totalement erratée de la section du livre de base sur les postes à bord d'un navire, à partir du [message](#) de Renaud Maroy, plus les corrections orthographiques et typographiques évidentes. Tout simplement parce que les modifications sont bien trop nombreuses pour gribouiller sur son propre livre en arbres morts.

L'on pourra noter que le résultat n'est pas parfait, le poste d'état-major d'aumônier n'est toujours pas cité par exemple, ni la notion de maistrance (ce que Maroy appelle « Officiers-mariniers »).

À bord d'un navire, quel qu'il soit, chacun occupe une fonction bien spécifique, avec ses devoirs, ses droits, ses responsabilités, mais aussi sa place dans la hiérarchie : le poste. Aucun marin n'est inutile à bord et chacun trouve son occupation au sein de l'équipage, en fonction de ses capacités.

Certains postes sont plus prestigieux que d'autres, comme les postes de commandement ou ceux des maîtres, mais tous les postes doivent être pourvus. En effet, jamais un équipage ne prendrait la mer sans être au complet, car ce serait aller droit vers une mort certaine. Lors d'un combat, les marins sans commandement se rendent, et un navire sans charpentier ni calfat est assuré de couler...

Seuls les passagers n'assument aucune fonction particulière, et même votre personnage finira probablement par occuper un poste, faisant sans doute même partie du commandement. Ses Caractéristiques le prédisposent à certains postes plus qu'à d'autres. Ces aptitudes sont mesurées par les six Valeurs de commandement (Capitaine, Second, Canonnier, Quartier-maître, Maître d'équipage, Maître canonnier), qui sont égales à la moyenne des deux Caractéristiques essentielles pour le poste. Il existe en fait une Valeur de métier par poste à bord, mais les Valeurs de commandement sont les plus importantes.

*Exemple : La Valeur de commandement pour le poste de Second est égale à la moyenne de l'Adaptabilité et de l'Expression. Le second doit en effet donner des ordres d'une parfaite clarté et prendre, en tant que responsable de la tactique à bord, des décisions rapides pour s'adapter au mieux aux conditions imposées par le climat ou le combat. Avec 4 en Adaptabilité et 3 en Expression, la Valeur de Second de N'Serengi est égale à  $3,5 = 4$ , ce qui n'est pas brillant. En revanche, sa Valeur de Maître canonnier, moyenne de la Perception et de la Force, est égale à 6. Bien que ce ne soit pas exceptionnel, c'est le poste qui convient le mieux à ce personnage.*

Du fait de la concurrence et des aléas du destin, votre personnage pourra assumer son poste tout de suite ou après quelques années de mer, après qu'il ait prouvé ses capacités. En effet, un personnage incompetent peut mettre en danger l'ensemble de l'équipage, et personne ne le laissera obtenir un poste seulement parce qu'il en a envie.

Vous trouverez ci-dessous une description de chaque poste, avec pour chacun d'entre eux les Caractéristiques et Compétences jugées essentielles (1) ou seulement importantes (2).

## LE COMMANDEMENT

### CAPITAINE

*« Roberts aurait sans doute combattu avec l'énergie du désespoir, si la mort ne l'avait touché. Un paquet de mitraille l'atteignit au cou ; il tomba sur un canon, sur quoi un certain Stephenson, lâchant la barre, courut à lui et en ne voyant pas sa blessure, lui ordonna en jurant de se relever et de combattre en homme. Quand il comprit son erreur et vit que son capitaine était mort, il fondit en larme. Les hommes jetèrent le cadavre de Roberts par-dessus bord, ainsi qu'il le leur avait plus d'une fois demandé en cas de malheur. [...]*

*« Roberts semblait avoir été l'âme de sa troupe ; lui mort, elle perdit tout courage. Beaucoup abandonnèrent leur poste, et tous négligèrent stupidement de se défendre ou de fuir. Quand le grand mât tomba sous les boulets, on n'eut plus qu'à se rendre. »*

*Daniel DEFOE, Les Chemins de Fortune.*

Le capitaine représente l'âme du navire. En tant que tel, il est responsable de la stratégie, de son navire et du succès de la mission qui lui a été confiée. Indispensable à la cohésion de l'équipage, il n'a de compte à rendre à personne dans les situations critiques et peut abattre sur-le-champ les récalcitrants. Une lourde responsabilité pèse toutefois sur ses épaules, même s'il ne bénéficie comme privilège que de l'admiration de ses hommes sur les navires pirates. S'il tombe au combat, les hommes se rendent. S'il se montre incompetent, il ne récolte que le mépris et l'assemblée peut à tout moment le sanctionner pour couardise, incompetence ou abus d'autorité, et l'abandonner sur une île déserte conformément aux clauses de la chasse-partie... Le capitaine est le meilleur et le plus féroce des hommes à bord. Il doit son élection à son charisme, à son expérience et à sa science de la navigation.

Sur les navires marchands ou les bâtiments de la marine royale, le capitaine est le seul maître à bord après Dieu, disposant d'un droit de vie et de mort sur chacun de ses hommes, sans être obligé de justifier ses ordres. Il occupe un grade élevé difficile à atteindre ; pour y parvenir, l'aspirant de marine compte sur ses compétences, acquises sur le tas, mais aussi sur la chance et sur de solides relations.

Les ordres du capitaine sont brefs et concis. Ils s'adressent au second lorsqu'ils concernent une manœuvre à entreprendre,

au pilote lorsqu'il s'agit de faire la route et au timonier lorsqu'il assume lui-même la fonction de pilote. Tous les jours, le capitaine fait le point sur la route à suivre en compagnie du pilote. Il tient à jour le livre de bord, en collaboration avec ses officiers de quart. Il délègue les questions d'ordre technique au second et se concentre sur la tactique. La qualité de ses décisions est essentielle : il doit mettre en œuvre des solutions rapides et efficaces afin de mener l'équipage à la victoire. Il galvanise les troupes par des harangues où la fougue et la rage le disputent à l'humour.

**Caractéristiques.** 1) Charisme, Érudition. 2) Adaptabilité Expression.

**Compétences.** 1) Balistique, Connaissances nautiques, Hydrographie, Meneur d'hommes, Navigation, Connaissance de la signalisation, Tactique. 2) Connaissance spé. (Géographie), Lire/Écrire, Arme à feu (Pistolet), Armes blanches (Rapière ou Sabre).

**Devoirs.** Le capitaine n'a pas droit à l'échec. Si la corde sanctionne invariablement le pirate qui s'est laissé capturer, c'est la cour martiale qui attend les capitaines défailants dans la marine marchande ou militaire. Ils préfèrent généralement sombrer avec leur navire plutôt qu'affronter le déshonneur. Pour le capitaine pirate, il est une faute plus grave que l'incompétence. S'il transgresse le principe d'égalité et s'arroge des privilèges, il se condamne lui-même à la corde ou au peloton d'exécution. Ainsi, il s'acquitte de son quart de nuit, comme tous les autres officiers à bord.

**Droits.** Le capitaine bénéficie de deux parts de prise lors de la répartition du butin. Le navire, propriété de l'équipage tout entier, ne lui appartient pas.

**Intérêt de sa fonction.** Même s'il se montre moins omniprésent que le second, le capitaine est l'homme le plus important à bord. Son mépris des privilèges renforce l'affection que lui porte l'équipage, même s'il se sait menacé de sanction au moindre faux pas. S'il prend des décisions en suivant son propre intérêt, il finira sans aucun doute sur une île déserte. Il doit toujours s'efforcer de servir les intérêts et le bien-être du groupe, quoi qu'il lui en coûte sur le plan personnel.

#### Quelques exemples d'ordres :

- x Au second : « Un grain arrive, faites réduire la toile ! »
- x Au canonier : « Chargez la batterie bâbord à mitraille, sans ouvrir les sabords ! »
- x Au pilote : « Préparez la route jusqu'à quelques lieues de Mérida, où nous pourrons faire de l'eau ! »
- x Au timonier : « La barre dessous, cap Nord Nordet, arrondissez le cap Corrientes ! »

## SECOND, OU « PREMIER LIEUTENANT »

Le second ou commandant en second (« premier lieutenant » sur un navire de guerre) est responsable à bord des manœuvres nautiques. Il transmet les ordres évasifs du capitaine (et ne s'adresse jamais directement aux hommes), mais ne se contente pas de cela : il détaille au maître

d'équipage les tâches qui doivent être réalisées, sans toujours en saisir la finalité : ce n'est que par l'exécution d'ordres apparemment sans lien que se réalise une stratégie et qu'apparaît au grand jour le génie du capitaine.

Outre sa capacité à faire face à n'importe quelle situation, il doit être en mesure de prendre des initiatives, tout en rapportant les faits importants au capitaine. Aucune manœuvre, aucune situation nautique n'a donc de secret pour le second. Si le poste de capitaine réclame génie et charisme, celui du second nécessite science et clarté. Les seconds incompétents ne font pas longtemps illusion avant d'être marronnés. Un ordre irréfléchi ou inadéquat peut faire sombrer le navire et coûter la vie à bon nombre d'hommes d'équipage.

Sur les navires de guerre, le second peut rester à son poste jusqu'à l'âge de la retraite sans jamais atteindre le grade de capitaine. Le second d'un équipage pirate peut se concentrer sur la bonne marche du navire tandis le quartier-maître s'occupe de la discipline.

**Caractéristiques.** 1) Adaptabilité, Expression. 2) Perception, Charisme.

**Compétences.** 1) Connaissances nautiques, Meneur d'hommes, Pratique nautique, Connaissance de la signalisation, Tactique. 2) Connaissance des navires, Connaissance spé. (Géographie), Lire/Écrire, Hydrographie, Arme à feu (Pistolet), Armes blanches (Rapière ou Sabre).

**Devoir.** Le second est responsable de la manœuvre. Il ne se soucie pas de la répartition des tâches parmi les matelots (travail du maître d'équipage). En cas d'échec ou d'inefficacité, il répond de ses fautes devant l'assemblée.

**Droits.** Le second bénéficie d'une part et demie de prise.

**Intérêt de sa fonction.** L'expérience, le savoir technique et l'assurance du second en font un personnage respecté de tous, y compris du capitaine.

#### Quelques exemples d'ordres :

- x Au maître d'équipage pour virer de bord : « Brasse carré. Choque les écoutes. Timonier, la barre dessus ! »
- x Alors que le navire commence à changer d'amure : « Timonier, virez lof pour lof. Brasse derrière, et leste ! Souque les écoutes de grand-voile, les amures au croc de lof ! »

### MARINE DE GUERRE

Tout Français se destinant au métier de marin doit se déclarer dès l'âge de 16 ans aux autorités. Les engagés sur les navires de guerre sont ensuite tirés au sort parmi les conscrits. Pour devenir officier sur un navire marchand, il faut avoir servi pendant au moins une campagne sur un navire du roi.

Ceci peut donner l'occasion aux PJ, avant de devenir pirates, de vivre des aventures sur un navire de guerre, pourquoi pas dans les Indes Orientales, à défendre les rares comptoirs français contre les Anglais et les Hollandais. Ils peuvent aussi assurer la sécurité et la légalité de la traite des Noirs.

## CANONNIER, OU « SECOND LIEUTENANT »

Le canonnier est un lieutenant aux ordres du second, responsable à bord des tirs d'artillerie. C'est souvent un ancien chef de pièce, choisi pour sa parfaite maîtrise technique. Sur un navire de guerre, cet officier est nommé « second lieutenant ». Au combat, il précise au maître canonnier les ordres du capitaine, et définit la tactique de tir et de recharge en tenant compte de ses directives. La recharge et le pointage des pièces s'effectuant plusieurs minutes avant le tir, il doit anticiper intelligemment les mouvements du navire et les conditions de tir. Il indique donc aux chefs de pièces l'inclinaison à donner aux canons en fonction de la gîte et de l'orientation du navire, de la position de la cible et de la force du vent. Il doit déterminer s'il est préférable d'effectuer un tir groupé ou un tir « à coup sûr », attaque moins puissante mais plus précise.

Il est aussi responsable du maintien de l'ordre au milieu de la terreur et de la fumée qui règnent dans l'entrepont, tout en rassurant les hommes - coupés du reste de l'équipage - en les tenant informés de la situation. Il informe ses supérieurs d'une éventuelle carence en hommes, des dégâts subis par la batterie ou de l'apparition de voies d'eau.

Lorsque le navire n'est pas impliqué dans un combat, le canonnier dirige les exercices afin d'aguerrir les artilleurs et leur donner les automatismes nécessaires dans le feu de l'action, un entraînement indispensable mais qui coûte cher en poudre et en boulets.

Les navires de guerre comptent entre 1 et 5 lieutenants en plus du second. Ils se répartissent entre les différents mâts pour le commandement de la manœuvre et entre les différentes batteries pour le commandement des canons. Ils sont assistés dans leur tâche par les enseignes.

Les navires marchands ou de guerre de la taille d'un côtre ou plus petits sont commandés par un lieutenant et non par un capitaine.

**Caractéristiques.** 1) Perception, Expression. 2) Charisme.

**Compétences.** 1) Balistique, Connaissances nautiques, Meneur d'hommes, Artillerie (Recharge de pièces), Tactique. 2) Lire/Écrire, Armes à feu (Mousquet), Artillerie (Pointage de pièces), Compétences de combat.

**Devoirs.** Comme tous les officiers, le canonnier effectue son quart de nuit. Au combat, il s'efforce de respecter les temps de recharge exigés par le capitaine.

**Droits.** Le canonnier bénéficie d'une part et demie de prise lors du partage du butin.

**Intérêt de sa fonction.** Le canonnier est seul maître de l'artillerie à bord du navire. Il peut se signaler par des exploits, s'il lui prend l'idée de briser le gouvernail adverse, d'abattre les haubans ou de faucher le commandement ennemi. Lors d'un combat naval, son rôle est plus important que celui du second.

**Quelques exemples d'ordres :**

x Au maître canonnier : « Double charge. Pointez à ricochets à 300 mètres, plein entrepont, gîte nulle ! »

## ENSEIGNE

L'enseigne est sur un navire de guerre un membre de l'état major. Avant de devenir officier d'un navire de guerre, un jeune officier doit passer par le poste d'enseigne. Alors qu'il n'est pas encore très expérimenté, il transmet les ordres entre les membres du commandement et apprend ainsi le fonctionnement du navire. Alors qu'il acquiert plus d'expérience, l'enseigne assiste un lieutenant en commandant une partie de la manœuvre ou de l'artillerie par exemple en arrière d'un mât alors que le lieutenant commande en avant du mât. Ce sont des enseignes qui assument le poste de lieutenant sur les navires de guerre de la taille d'un côtre, d'un sloop ou d'un lougre.

**Caractéristiques et Compétences.** Celles des membres du commandement ci-dessus.

## ASPIRANT DE MARINE, OU GARDE DE LA MARINE, DIT « GARDE-MARINE »

Les navires de guerre embarquent des gardes-marines lorsqu'ils embarquent également des soldats. Les gardes-marines, ou aspirant de marine hors de France, sont des apprentis officiers montant à bord des navires de guerre pour compléter leur formation avant de devenir enseignes. Les gardes-marines font partie de l'état major et sont des soldats d'élite, rompus à l'escrime.

**Caractéristiques et compétences.** Celles de l'officier dont il espère accéder aux fonctions.

**Devoirs.** Les gardes-marines sont à bord pour apprendre. Comme ils sont jeunes, leurs devoirs sont avant tout là pour modérer leur tendance au manque de discipline. Ainsi il leur est interdit de s'attrouper, de s'asseoir sur les canons, d'entretenir des rapports personnels avec les matelots ou les soldats.

**Droits.** Il n'y a pas de gardes-marine hors des navires de guerre.

## CHIRURGIEN-MAJOR

Sur les navires de guerre de la taille d'une goélette ou plus grand, le premier chirurgien, appelé chirurgien-major, fait partie de l'état major et mange donc à la table des officiers. C'est lui qui soigne les membres de l'état major malades, et qui commande les second-chirurgiens et aides-chirurgiens.

**Caractéristiques, compétences, etc.** Cf. Chirurgien.

# LES OFFICIERS-MARINIERS

## MAÎTRE D'ÉQUIPAGE OU « PREMIER-MAÎTRE », DIT « BOSCO »

Ancien gabier qui connaît parfaitement le navire et chacune de ses manœuvres, le bosco assure le lien entre les hommes et le commandement, et est chargé du détail de la mise en œuvre des ordres du second. Il organise les gabiers et les simples matelots en groupes, assignés aux tâches précises de chacune des manœuvres. Il se doit de leur enseigner celles-ci, et de les expliciter si nécessaire. Il s'efforce de créer un climat de compétition amicale propre à motiver ses hommes. Au combat, il organise les groupes et coordonne leurs actions. Il assigne un rôle à chacun des hommes de sa bordée en fonction de ses qualités : tireur, sabreur, grenadier, moucheur...

Matelot dans l'âme, il s'est démarqué de ses compagnons par ses Compétences. Il connaît parfaitement la personnalité des hommes qui constituent sa bordée. Il les regroupe harmonieusement et mêle efficacement nouveaux et anciens afin d'assurer une parfaite transmission du savoir. Ses violents coups de triques et ses coups de pied bien placés stimulent les traînants et ravivent l'ardeur des pleutres au combat.

Les navires important comptent deux maîtres d'équipage. Le maître d'équipage est assisté d'un ou de plusieurs – par ordre décroissant de responsabilité – seconds-maîtres, contremaîtres, bossemans, quartiers-maîtres. Sur les navires pirates le quartier-maître n'est pas sous le commandement des précédents et a un rôle tout autre.

**Caractéristiques.** 1) Adresse, Expression. 2) Charisme, Force.

**Compétences.** 1) Connaissances nautiques, Enseignement, Intimidation, Pratique nautique, Compétences de combat. 2) Athlétisme, Empathie.

**Devoirs.** Le maître d'équipage est chargé de veiller à la bonne exécution des manœuvres.

**Droits.** Le maître d'équipage reçoit une part et quart de prise.

**Intérêt de sa fonction.** Le maître d'équipage fait partie du commandement tout en restant proche des matelots. On ne lui demande pas d'être un chef hors pair mais surtout d'être un excellent marin et d'assurer l'efficacité des manœuvres.

## PATRON

Le patron est un maître d'équipage vétérans ayant acheté ou à qui un armateur a confié un esquif de la taille d'un sloop au maximum pour faire de la navigation côtière. Il remplit à bord le rôle d'officier de quart et celui de maître d'équipage.

**Caractéristiques, Compétences, etc.** Cf. Maître d'équipage.

## MAÎTRE CANONNIER

Le maître canonnier est le meilleur artilleur du bord, qui connaît les soixante-dix ordres nécessaires à la charge et au

pointage. Il veille à l'approvisionnement en gargousses de poudre et éventuellement à l'entretien des braseros destinés à chauffer les boulets rouges. Ses hommes (la seconde bordée de l'équipage) sont répartis en petites unités servant chacune une pièce d'artillerie, auxquelles il transmet en les précisant les ordres du canonnier, tout en corrigeant leurs erreurs. Tout comme le maître d'équipage, il a souvent recours aux coups de trique pour faire régner la discipline, et ses ordres doivent percer le vacarme des canons...

Marin aguerri, le maître canonnier est souvent un excellent gabier qui assiste le maître d'équipage en dehors des combats.

Le maître canonnier a suivi une formation d'apprenti canonier dans les ports. Un navire compte un maître canonier par batterie de bordée, plus un si le navire compte également des canons de gaillard – posés sur le pont. Il a sous ses ordres des seconds-canoniers et des aides-canoniers, qui ne sont autre que les chefs de pièce.

**Caractéristiques.** 1) Perception, Force. 2) Résistance, Adresse.

**Compétences.** 1) Artillerie (Recharge de pièces, Pointage de pièces), Connaissances nautiques, Enseignement, Intimidation, Pratique nautique, Compétences de combat. 2) Athlétisme, Empathie.

**Devoirs.** Le maître canonnier est responsable de l'entraînement de ses hommes, du tir et de l'arrimage des canons.

**Droits.** Le maître canonnier reçoit une part et quart de prise.

**Intérêt de sa fonction.** Comme le maître d'équipage, le maître canonnier fait partie du commandement tout en restant proche des matelots. Lui aussi a avant tout besoin d'être efficace, sans être un leader né.

### CONCURRENCE

Un maître d'équipage ou un maître canonnier doit s'effacer durant l'assemblée devant un homme plus compétent que lui. Ce concurrent lui prend non seulement son poste, mais aussi sa place au conseil. Le pirate doit prouver ses compétences, sa motivation et son courage pour reprendre sa place...

## QUARTIER-MAÎTRE

Quartier-maître est à bord des navires non pirates le plus bas grade d'officier-marinier de manœuvre, un grade équivalent à celui de chef de pièce, et on en trouve jusqu'à 15 sur un deux-ponts. Le quartier-maître est un ancien gabier ou timonier qui a été choisi par le capitaine pour devenir officier-marinier.

Il connaît toutes les ficelles de la voile ainsi que celles de la vie à bord. Ancien timonier, il prend la barre sur les navires pirates lors des moments difficiles, placé sous les ordres du second et du pilote. Pour suivre le cap donné par ce dernier, il compense la dérive, se montre attentif aux variations du vent et surveille l'état de la mer. Il mène alors une lutte impitoyable contre le froid et le sommeil.

Simple avocat des matelots auprès du capitaine sur les navires marchands et militaires, il représente un véritable contre-pouvoir sur les navires pirates. Tour à tour juge, avocat,

président de l'assemblée et ambassadeur de l'équipage, le quartier-maître est au centre de la vie sociale de l'équipage et incarne les pouvoirs législatifs et judiciaires, alors que le capitaine prend en charge l'exécutif. Après avoir servi au moins dix ans sur un navire, il a été élu démocratiquement par l'équipage pour dissuader le capitaine - dont il est l'égal, mis à part au combat - d'agir en maître absolu.

Le quartier-maître est un fin psychologue et un bon orateur. Il rassemble le conseil pour prendre les décisions urgentes et l'assemblée pour déterminer les choix stratégiques. Il octroie les tours de parole, arbitre les conflits et se charge de faire comprendre aux officiers que le pouvoir est aux mains de l'ensemble de l'équipage. Nul ne lui coupe la parole ni ne remet en doute sa bonne foi. À l'inverse, il défend le capitaine s'il est injustement mis en accusation. Aimé de tous, il est souvent élu comme nouveau capitaine lorsque l'équipage se scinde en deux.

Enfin, le quartier-maître représente l'équipage à terre. Il est chargé du recrutement portuaire, s'efforce de rallier les équipages de prise et traite avec les gouverneurs, tâche qui exige courage et détermination.

**Caractéristiques.** 1) Charisme, Perception. 2) Adaptabilité, Adresse, Expression, Résistance.

**Compétences.** 1) Meneur d'hommes, Connaissances nautiques, Connaissance spé. (Droit), Empathie, Enseignement, Pratique nautique, Persuasion, Timonerie. 2) Compétences de combat.

**Devoirs.** Le quartier-maître dirige l'assemblée, défend les hommes et protégeant leurs intérêts, arbitre les différends et fait exécuter les sentences. En tant que timonier, il tient la barre dans les moments critiques exigeant doigté et expérience.

**Droits.** Le quartier-maître touche une part et demie de prise lors de la répartition du butin. Il est le premier à monter sur une prise, dont le butin reste sous sa garde jusqu'à distribution.

**Intérêt de sa fonction.** Le quartier-maître est le garant du bon fonctionnement de la petite société formée par l'équipage. Sa fonction ne se borne pas à la gestion de la vie sociale puisqu'il démontre courage et compétence dans son rôle de timonier occasionnel.

#### IMPLACABLE

Si nos pirates commettent un crime à l'encontre de l'équipage ou s'ils se montrent incompetents, le quartier-maître reste intraitable, même s'il est leur ami le plus cher. Si le quartier-maître se montre partial dans un tel jugement, il subira la même peine que les fautifs.

#### PILOTE, OU « MAÎTRE PILOTE », OU

##### « PREMIER-PILOTE »

Le pilote est à la fois navigateur, hydrographe, géographe et cartographe. Il conseille donc le capitaine en matière de navigation. Sept ans d'étude sont nécessaires pour pouvoir briguer ce poste important.

Tandis que le timonier compense la dérive due au vent en fonction de ses ordres, le pilote essaie de prévoir les écarts de route consécutifs aux courants et au louvoyage. Il ne prend les commandes du navire qu'en rivière, où les échouements sont fréquents. Grâce à ses connaissances en hydrographie, le pilote est capable de déterminer la position des bancs de sables en fonction des courants et de la forme des côtes. En étudiant le rythme des marées, il évalue les risques de passage sur des hauts-fonds. Posté sur le beaupré, il sonde régulièrement le fond. Enfin, sa connaissance de la météorologie lui permet d'informer le capitaine de l'approche d'un grain ou de la qualité d'un mouillage. Les cartes marines ne sont pas fiables mais en les comparant aux journaux de bord et à ses propres relevés, le pilote peut obtenir d'excellents résultats. Il connaît les endroits les plus propices au mouillage, les îles riches en eau potable et les territoires peuplés par les Indiens. Le pilote fait le point à l'estime en déterminant la direction suivie et la vitesse, puis il compare ces résultats avec le point fait à midi au soleil ou la nuit grâce à l'étoile polaire.

Le pilote est assisté d'un second-pilote et d'aides-pilotes. Alors qu'il reste le plus souvent aux côtés du timonier, à qui il prodigue ses conseils, lui ou ses subordonnés s'occupent des panneaux de signalisations, de relever la vitesse avec le loch ou encore de sonder le fond dans une baie, une passe ou une rivière.

Parfois, ce poste est assumé par le capitaine. Lors des grandes explorations, les pilotes s'arrachent à prix d'or et sont encensés par les capitaines et même les monarques !

**Caractéristiques.** 1) Érudition, Pouvoir. 2) Adaptabilité, Expression, Perception.

**Compétences.** 1) Cartographie, Connaissance spé. (Géographie), Hydrographie, Navigation. 2) Connaissances nautiques, Connaissance des navires, Lire/Écrire.

**Devoirs.** Le pilote est responsable de la navigation, des prévisions météorologiques, de l'analyse des courants et du positionnement des récifs.

**Droits.** Outre la part et quart perçue lors du partage du butin, le pilote se voit remettre les journaux de bord, les cartes et les instruments de navigation trouvés sur les prises.

**Intérêt de sa fonction.** L'action du pilote est vitale lors du combat naval : sa connaissance des fonds et du vent permet au capitaine d'appliquer sa stratégie en toute connaissance de cause. Son assistance est d'autant plus précieuse que les pilotes se font rares.

#### LES TROIS MAÎTRES ARTISANS :

##### CHARPENTIER, CALFAT, VOILIER

Les trois maîtres artisans entretiennent le navire et peuvent, au besoin, en construire un à partir des débris d'un naufrage ou d'un navire existant. Le charpentier est responsable de la structure, le calfat de l'étanchéité, et le voilier des voiles et des cordages. Sans eux, le navire tomberait en ruine et ne pourrait survivre à un combat naval. Ils ont sans doute dû travailler dix années durant en tant qu'assistants avant d'obtenir ce poste d'importance. Sous les ordres du second, leur travail est

incessant. Il faut parfois des mois pour faire disparaître les séquelles d'un combat naval. Lorsque les réparations urgentes ont été effectuées, ils s'attellent à régler d'innombrables petits détails. Chaque fois qu'ils le peuvent, ils étudient l'évolution du navire dans le vent ou la vague et procèdent à d'infimes mais nombreuses modifications. L'expérience venant, tout maître en vient à rêver de concevoir son propre navire.

Le charpentier entretient et répare l'entrepont, même s'il doit pour cela s'exposer à la mitraille ennemie, mais aussi les canons. Il taille les pièces de bois nécessaires à la remise en état du gréement. Pour améliorer le navire, il installe des avirons, s'efforce d'augmenter la résistance de l'entrepont sans alourdir la structure, augmente le nombre de canons ou leur calibre. Le capitaine doit parfois modérer ses ardeurs en rejetant bon nombre de ses propositions !

Le calfat assure l'étanchéité de la coque. Pour cela, il procède régulièrement au « calfatage », en introduisant de force de l'étope entre les lattes de bordé à l'aide d'un maillet et d'un couteau. Lorsque les œuvres vives sont percées par des boulets, il aveugle les voies d'eau à la hâte. Une fois par an, le calfat dirige le carénage, activité de groupe consistant à débarrasser la coque des algues, coquillages et autres intrus qui ralentissent sa marche.

Le voilier s'assure du bon état de la toile et du cordage. Il remet à neuf les voiles endommagées et s'efforce d'améliorer leurs qualités véliques.

Chacun des trois maîtres est assisté d'un second charpentier/calfat/voilier - sur les trois-mâts seulement - et de plusieurs aides charpentiers/calfats/voiliers.

#### Caractéristiques :

- × Charpentier. 1) Adresse, Résistance. 2) Force, Perception.
- × Calfat. 1) Perception, Résistance. 2) Force.
- × Voilier. 1) Adaptabilité, Adresse. 2) Résistance, Perception.

**Compétences.** 1) Calfatage (Calfat), Connaissances nautiques, Connaissance des navires, Artisanat (Charpenterie) (Charpentier), Vigilance, Artisanat (Voilerie) (Voilier). 2) Ingénierie navale, Compétences de combat.

**Devoirs.** Les artisans, assistés de leurs aides, sont chargés de l'entretien du navire.

**Droits.** Les maîtres touchent chacun une part et quart de la prise lors de la répartition du butin.

**Intérêt de leurs fonctions.** Les maîtres font en général partie du conseil. Leurs compétences spécifiques, qu'ils sont les seuls à posséder, inspirent le respect et l'admiration de tout l'équipage. Les maîtres sont en mesure de modifier profondément un navire, de construire de toute pièce une embarcation ou de concevoir des armes redoutables.

## CHEF DE PIÈCE OU AIDE-CANONNIER

Les chefs de pièces sont responsables de leur canon et ont sous leurs ordres de deux à douze servants de pièces. Ils pointent les

pièces d'artillerie selon les ordres du maître canonnier, tandis que les servants effectuent la recharge.

Le poste de chef de pièce est souvent rempli par un gabier. La science du tir en mer n'a rien à voir avec celle mise en œuvre par un artilleur terrestre. En mer, l'expérience et l'intuition priment sur la technique car l'arme et la cible sont constamment en mouvement. Tandis que les servants de pièces soulèvent la culasse, le chef de pièce règle la hausse du canon en ajustant un coin de mire, plusieurs minutes avant la mise à feu. Il doit anticiper la position future des deux navires. Son propre navire se trouvant rarement dans une position optimale, le chef de pièce s'efforce de faire feu au moment le plus opportun sans pouvoir rectifier sa visée entre deux tirs rapprochés...

**Caractéristiques et Compétences.** Voir « Artilleur : servant de pièce », ci-dessus.

**Devoirs.** Outre la direction des servants de pièce, le chef de pièce est responsable de l'arrimage de son canon. En se libérant, il ravagerait inmanquablement l'entrepont.

**Droits.** Le chef de pièce reçoit une part de prise lors du partage du butin.

**Intérêt de sa fonction.** Le poste de chef de pièce a infiniment plus d'intérêt que celui de servant. Un boulet bien placé peut emporter un mât, le gouvernail ou la tête du capitaine adverse... et mettre ainsi rapidement fin au combat.

## LES SURNUMÉRAIRES

### CHIRURGIEN

Le chirurgien est responsable du soin des blessés et des malades de l'équipage, ce qui n'est pas une mince affaire vu la violence des combats et les dangers des territoires hostiles des Caraïbes ! Certes, la médecine de l'époque est rudimentaire, et le chirurgien est parfois obligé de couper une jambe ou un bras, mais entre ça et perdre la vie... Sauveur de vie ou rival de la Mort, le chirurgien fait souvent figure de sorcier aux yeux des hommes d'équipage. Placé sous les ordres directs du capitaine, il lui rapporte les pertes, les maladies et l'état des blessés. Lorsque c'est nécessaire, le capitaine tient compte de ses remarques pour établir la route.

Le chirurgien apporte aux matelots les soins quotidiens, soit dans leur hamac lorsque leur cas est bénin, soit dans sa cabine lorsque leur état est jugé plus grave. Au cours du combat naval, tout est mis en œuvre pour le protéger. Pour lui, les hostilités s'engagent une fois la bataille achevée. Il prépare alors des onguents, de l'alcool et fait rougir des fers en prévisions des amputations. Cette intervention des plus fréquentes est le seul moyen dont il dispose pour éviter aux blessés une mort atroce par extension de la gangrène.

Outre ses instruments de chirurgien, le chirurgien possède un registre décrivant les pathologies les plus courantes et la composition de nombreux onguents. Ces derniers sont soit concoctés par ses soins soit récupérés dans le coffre à pharmacie des navires de prise. Le chirurgien reste impuissant

face à l'épidémie. Il concentre tous ses efforts sur la prévention de cette catastrophe tant redoutée.

Le chirurgien est assisté d'un second-chirurgien – sur les gros navires – et d'aides-chirurgiens, dont la nécessité se fait sentir au moment du combat naval. Il est également aidé d'un apothicaire si le chirurgien n'est pas médecin. Le transport des blessés est organisé entre les matelots, les artilleurs, les mousques et novices, mais également les gens du munitonnaire – cambusier, maîtres-valets, coq, boulanger, boucher.

**Caractéristiques.** 1) Adresse, Perception. 2) Adaptabilité, Érudition.

**Compétences.** 1) Chirurgie, Connaissance spé. (Anatomie), Herboristerie, Médecine, Premiers soins. 2) Lire/Écrire, Armes blanches (Dague), Empathie, Persuasion.

**Devoirs.** Le chirurgien s'efforce de maintenir en vie toute personne à bord du navire.

**Droits.** Le chirurgien reçoit tout l'or nécessaire à l'approvisionnement de sa trousse de soin. Il touche une part et quart de prise, plus une prime de dix pièces de huit par personne sauvée, somme qui vient arrondir considérablement son traitement.

**Trousse de soin.** La trousse du chirurgien du bord constitue pour l'équipage un trésor inestimable. Des vies dépendent de sa bonne utilisation et du renouvellement attentif des médicaments qu'elle contient. Une épidémie ou un combat naval a tôt fait d'épuiser toutes ses ressources. Ce trousseau de soin comprend les éléments suivants :

- × Instruments de chirurgie : une scie, un large éventail de couteaux fins et aiguisés aux formes et aux tailles variées, des pinces pour écarter les chairs et attraper les balles... Les opérations sont pratiquées sans anesthésie et les instruments ne sont ni lavés ni stérilisés entre deux opérations... Maintenant enlevez votre chemise !
- × Alcool : rares sont les chirurgiens qui utilisent l'alcool pour laver les plaies. L'alcool est administré en grande quantité aux blessés sur le point d'être amputés, un anesthésiant à l'efficacité limitée que le chirurgien associe à un morceau de cuir placé entre les dents.
- × Herbes et baumes : médicaments reconnus par les académies de médecine du vieux continent, ces préparations venues d'Europe sont particulièrement difficiles à renouveler. Incapables de s'approvisionner, les chirurgiens de bord n'hésitent pas à s'inspirer des médecines indiennes et à expérimenter les vertus curatives des plantes des Caraïbes.
- × Matériel d'herboristerie : matériel indispensable à tout chirurgien désireux d'exploiter les plantes médicinales, afin de préparer décoctions et baumes.

### CHIRURGIEN OU MÉDECIN ?

À l'époque, la chirurgie n'est pas une spécialisation médicale. Le diplôme de médecin n'est délivré par une université qu'après de longues années d'études. Il existe donc très peu de

médecins dans la marine, car ils y sont mal payés. Au mieux, le chirurgien est un étudiant en médecine n'ayant pas terminé son cursus, au pire, il s'agit du barbier ou du boucher...

## CAMBUSIER OU COMMIS AUX VIVRES

Un trois-ponts de la royale transporte plusieurs milliers de tonnes de vivres, d'eau et de bois à brûler. Même sur un modeste navire, la maintenance de ce chargement nécessite du temps et beaucoup de minutie. Le cambusier tient le compte des réserves, qu'il ordonne avec science et soin lors de l'embarquement et du voyage, afin de préserver l'assiette horizontale du navire : les produits les plus lourds sont stockés au fond de la cale et les denrées périssables doivent rester accessibles. Pour faciliter le travail du calfat, le cambusier veille à aménager un passage entre les tonneaux et la coque.

Il accommode les vivres frais, salés ou séchés et fabrique les tonneaux pour les stocker. Il se charge aussi d'informer les officiers chaque fois qu'une denrée vient à manquer ou qu'une occasion se présente de renouveler les stocks. De temps à autre, il organise des battues destinées à liquider les rats à bord.

Le cambusier est assisté par un second commis aux vivres – sur les trois-mâts – et des maîtres-valets. Sur les navires de guerre, il a également un tonnelier sous ses ordres, fonction qu'il assume sur les autres navires.

**Caractéristiques.** 1) Force, Érudition. 2) Adaptabilité, Perception.

**Compétences.** 1) Connaissances nautiques, Intendance, Persuasion. 2) Cuisine, Intimidation.

**Devoirs.** Le cambusier est responsable du chargement, de l'arrimage, de la conservation et du renouvellement des stocks à bord.

**Droits.** Le cambusier touche une part de prise.

**Intérêt de sa fonction.** Comme les autres matelots, le cambusier participe à la manœuvre, tire au canon et saute à l'abordage. C'est aussi le marin le mieux nourri, privilège non négligeable !

## COQ

Le coq prépare la nourriture des matelots, ce qui n'est pas une mince affaire sur un gros navire. Sur les plus petits, soit les hommes se relaient pour faire la tambouille, soit le cambusier s'en charge. Sachant préparer viandes, poissons, mais aussi plantes et fruits, ce cuisinier tient bien souvent entre ses mains le moral de l'équipage. Rien de tel qu'un bon repas arrosé de tafia pour mettre du baume au cœur des matelots dans les moments difficiles !

Si les flibustiers se contentaient de leur sempiternel plat de bœuf salé, de mil bouilli et de pimentade, les pirates exigent de la variété. Ce régime est rendu possible grâce aux produits de luxe saisis sur les navires de prise. Le coq est alors porté aux nues, ce qui l'aide à oublier qu'il a récemment craint pour sa vie pour quelques livres de viande avariée. Son travail devient particulièrement ingrat lorsque le manque de vivres

commande de rationner l'équipage. Les cambusiers de la royale réalisent de confortables profits en vendant des rations supplémentaires de mauvais rhum à des prix prohibitifs. De tels comportements n'ont pas leur place sur un navire pirate.

On trouve également un boulanger, qui prépare le pain quotidien, et un boucher, qui découpe la viande des animaux transportés - sur la majorité des navires non pirates. Sur les navires pirates, ces fonctions sont assumées par le coq pour limiter la division du butin.

**Caractéristiques.** 1) Force, Perception. 2) Adaptabilité, Érudition.

**Compétences.** 1) Artisanat (Cuisine), Armes blanches (Hache, Dague), Vigilance. 2) Intendance, Herboristerie.

**Devoirs.** Le coq est chargé de nourrir l'équipage avec ce que le cambusier lui fournit.

**Droits.** Le coq touche une part de prise.

**Intérêt de sa fonction.** Comme le cambusier, le coq participe aux activités de l'équipage à la manœuvre... tout en étant très bien nourri. Lors des combats, certains peuvent même se montrer extrêmement habiles, tranchet en main...

## LES MATELOTS ET LES ARTILLEURS

En réalité, les marins se relaient aux postes de matelots, sur le pont, et d'artilleurs, dans l'entrepont. Nul n'est exclusivement affecté à une fonction précise, bien que certains puissent se spécialiser avec le temps (voilà pourquoi vous trouverez plusieurs profils de Compétences différents). Un bon marin doit être polyvalent.

### SIMPLE MATELOT ET GABIER

Situé à la base de la hiérarchie du bord, le matelot se contente d'obéir aux ordres du maître d'équipage : restant sur le « tillac » (le pont), il manœuvre les amures, les écoutes et les bras des basses vergues. Il mouille l'ancre, la remonte au grand cabestan et participe à la recharge de pièce lors du combat naval, en tant que servant de pièce.

Les gabiers forment l'élite des matelots. Un homme sur dix seulement remplit ces fonctions. Suspendus à plus de trente mètres dans le gréement, ils redoutent le jour où une mauvaise blessure les clouera définitivement sur le pont. Quelles que soient les conditions de navigation, les gabiers sont habitués à se tenir en équilibre au-dessus du vide sur le marchepied de vergue pour carguer les voiles et prendre des ris. C'est aussi dans la mâture qu'ils manœuvrent les bras de vergue et envoient les voiles.

**Caractéristiques.** 1) Adaptabilité, Adresse, Force.

**Compétences.** 1) Acrobatie/Escalade (Gabiers), Connaissance des marins, Pratique nautique, Compétences de combat. 2) Connaissances nautiques, Athlétisme.

**Droits.** Le matelot touche une part de prise et une récompense pour chaque membre de commandement abattu. Le premier homme qui annonce une voile reçoit les plus beaux pistolets trouvés à bord de la prise.

**Intérêt de sa fonction.** Le poste de simple matelot présente peu d'intérêt, il faut bien le reconnaître. Tout juste permet-il d'apprendre le métier de marin. Le gabier, en revanche, appartient à l'élite des hommes du bord. Au cours de l'abordage, les matelots peuvent briller par une action d'éclat et améliorer leur statut au sein de l'équipage.

### ARTILLEUR : SERVANT DE PIÈCE

La fonction d'artilleur est la plus technique et la plus effrayante à bord. Confinés dans l'entrepont, abrutis par le bruit de la canonnade et aveuglés par la fumée âcre, les artilleurs doivent faire preuve d'un sang froid à toute épreuve.

Simple matelot, le servant de pièce assume peu de responsabilités. Au cours de la canonnade, plusieurs servants de pièce s'escriment autour de chaque canon. Robustes et résistants, ils exécutent les soixante-dix temps de la charge sous les ordres du maître canonier. Plus leurs mouvements sont coordonnés, plus la recharge sera rapide.

**Caractéristiques.** 1) Force, Adresse, Perception, Résistance.

**Compétences.** 1) Artillerie (Pointage de pièces, Recharge de pièces), Compétences de combat. 2) Balistique, Meneur d'hommes, Pratique nautique, Vigilance.

**Droits et Intérêt de sa fonction.** Voir « Simple matelot et gabier », ci-dessus.

### VIGIE

Choisie parmi les gabiers et installée sur la hune, la vigie inspecte l'horizon et les alentours du navire en quête de terres, de voiles, de bancs de sable ou de récifs, avec une vue et un instinct remarquables. Cette tâche fatigante nécessite une rotation régulière (quarts de quatre heures). Sur les navires pirates, ce poste est très prisé, car la vigie gagne les meilleurs pistolets trouvés sur la prise. De plus, la hune est un poste idéal pour « moucher » au mousquet les commandants du navire adverse.

Grâce aux informations de la vigie, le capitaine peut chasser une proie en prenant l'avantage du vent, lui tendre une embuscade, etc. La vigie est chargée de déterminer la nature et la nationalité de l'ennemi, son allure et l'importance de sa cargaison. Elle dénombre également les canons adverses avant la longue-vue du capitaine.

**Caractéristiques.** 1) Perception, Adresse. 2) Adaptabilité, Résistance.

**Compétences.** 1) Acrobatie/Escalade, Connaissance des navires, Pratique nautique, Armes à feu (Mousquet), Vigilance. 2) Compétences de combat, Athlétisme.

**Droits et Intérêt de sa fonction.** Voir « Simple matelot et gabier », ci-dessus.

## MOUCHEUR

Tandis que ses camarades gabiers se lancent à l'abordage en se balançant au bout d'une drisse, le moucheur ajuste un à un les membres du commandement ennemi à l'aide de son mousquet. Privé de son capitaine, l'ennemi désorienté ne tarde jamais à se rendre. Certains moucheurs s'entraînent au maniement de la

grenade, à leurs risques et périls. Toute maladresse dans le lancer peut se révéler dramatique et occasionner des pertes dans ses propres rangs.

**Caractéristiques et Compétences.** Voir « Vigie », ci-dessus.

**Droits et Intérêt de sa fonction.** Voir « Simple matelot et gabier », ci-dessus.

