

LES CHIENS DE MER

Un Supplément pour le Jeu de Rôle SOLOMON KANE

Inspiré de l'Œuvre de Robert E. Howard



Olivier Legrand

LES CHIENS DE MER

Un Supplément pour le Jeu de Rôle **SOLOMON KANE**

Inspiré de l'Œuvre de **Robert E. Howard**

I : Les Corsaires de Sa Majesté

L'Histoire et l'Aventure	p 3
Pirates et Gentilshommes	p 3
Sir Francis Drake, l'Aigle des Mers	p 5
Sir Richard Grenville et le Revenge	p 7
La Défaite de l'Armada	p 8
Jouer un Chien de Mer	p 10

II : Vaisseaux & Batailles

Caravelles et Galions	p 11
Règles de Combat Naval	p 13
Les Héros dans la Tourmente	p 14
Navires et Tempêtes	p 15

Ecrit par **Olivier Legrand**. Supplément révisé en 2024.

Couverture : La Dernière Bataille de Sir Richard Grenville, par Archibald Webb.

*La première version de ce supplément fut initialement publiée en décembre 2005, sous la forme d'un long article dans le premier numéro des **Songes d'Oberon**, webzine gratuit de [La Cour d'Oberon](#).*

I : LES CORSAIRES DE SA MAJESTÉ

L'Histoire et l'Aventure

« Tes souvenirs remontent à loin, Ben Allardine... tu me connaissais avant que la Fraternité des boucaniers ne devienne une bande sanguinaire de pirates et d'assassins. J'ai eu affaire avec ton ancien capitaine, comme nous nous en souvenons tous les deux... sur l'Île de la Tortue, puis au large du cap Horn... »

Les Épées de la Fraternité

Pirates et boucaniers font partie intégrante de l'univers de Solomon Kane. Ils sont au centre des *Épées de la Fraternité*, une des plus célèbres nouvelles mettant en scène le Puritain vengeur, et sont également évoqués dans d'autres nouvelles. Sur ce sujet comme sur beaucoup d'autres, Howard préféra la licence dramatique à l'exactitude historique, quitte à commettre au passage quelques anachronismes...

Qu'importe ! Dans le monde de Solomon Kane, l'Histoire n'est qu'une toile de fond, et c'est l'Aventure qui occupe le devant de la scène.

L'image traditionnelle du pirate, popularisée par les films de cape et d'épée ou par des romans comme *L'Île au Trésor*, doit beaucoup aux flibustiers des Antilles, les fameux Frères de la Côte, lesquels ne commencent véritablement à faire parler d'eux que dans les années 1630-1640, soit un bon demi-siècle après la période durant laquelle les aventures de Solomon Kane sont censées se dérouler.

A l'époque de Kane (les années 1570 à 1600), pirates et corsaires sévissent déjà depuis longtemps dans l'Atlantique, que ce soit aux abords des côtes européennes ou en haute mer. C'est à ces précurseurs, et tout particulièrement aux fameux *chiens de mer* anglais, que cet article est consacré.

En Europe comme ailleurs, la piraterie est, semble-t-il, aussi ancienne que la navigation elle-même... Il existe ainsi une véritable piraterie traditionnelle, fortement ancrée chez les populations côtières, notamment en Bretagne et en Cornouailles ; elle peut être le fait de pêcheurs devenant, à l'occasion, naufrageurs mais peut également être dirigée par quelque seigneur local, un peu à la façon des barons-brigands du moyen-âge.

Ainsi, au XVI^{ème} siècle, au Pays de Galles et en Cornouailles, il existe de véritables réseaux de piraterie, soutenus et parfois même organisés par la petite noblesse locale. On trouve trace de cette réalité dans la nouvelle *Les Épées de la Fraternité*, où Kane affronte une bande de redoutables écumeurs des mers ayant partie liée avec un gentilhomme dévoyé du Devonshire, qui leur offre asile et protection sur ses terres.

La piraterie va connaître un développement spectaculaire dès le XVI^{ème} siècle, à partir du moment où les Européens prennent conscience des formidables profits engendrés par le commerce des épices et de l'or du Nouveau Monde, commerce sur lequel, dans un premier temps, l'Espagne exerce un monopole quasi-total. Certains états encouragent alors de façon plus ou moins officielle la pratique de la « course », c'est à dire la capture et le pillage de navires marchands espagnols revenant des Amériques, chargés de richesse.

C'est ce mot, « course », qui est à l'origine de « corsaire » mais, en pratique, il est impossible d'effectuer une distinction marquée entre les corsaires « légaux », mandatés par un état, et les pirates opérant hors-la-loi. « Course » est donc, le plus souvent, synonyme de « piraterie ».

Pirates et Gentilshommes

« Quoi ? Aurais-tu oublié le bon vieux temps, lorsque nous harcelions les Espagnols des Açores jusqu'à la Mer des Caraïbes et dans l'autre sens ? Coutelas et canonade ! Par les os de tous les saints, rouge fut notre activité ! Tu n'as tout de même pas oublié Jeremy Hawk ! »

L'Épervier de Basti

Rapidement, la piraterie va devenir une véritable forme de guerre entre l'Espagne et ses ennemis, à commencer par l'Angleterre. Résolue à briser la toute-puissance de l'Espagne, la reine Elisabeth I^{ère} va encourager de façon active la conduite d'expéditions dirigées contre les navires espagnols croisant dans l'Atlantique.

L'organisation et le commandement de ces expéditions vont être confiées à ce que la langue anglaise de cette époque nomme des privateers, terme généralement traduit par corsaires mais qui correspond davantage à indépendant, voire à franc-tireur.



Sir Martin Frobisher

Le parfait exemple du Chien de Mer élisabéthain

Qui sont ces fameux *privateers*? La plupart d'entre eux sont des nobles qui possèdent leurs propres navires; d'autres sont plutôt des « *gentilshommes de fortune* », des aventuriers ambitieux recrutés par l'aristocratie anglaise en vertu de leur expérience maritime ou guerrière. Même lorsque le navire n'est pas commandé par un aristocrate, son propriétaire est presque toujours un membre de la noblesse. En pratique, c'est l'ensemble de ces *privateers* qui forme l'ossature de la marine de guerre anglaise. On est donc encore bien loin de Barbe Noire ou de Long John Silver.

En réaction, en 1568, l'Espagne instaure un blocus maritime concernant le commerce des métaux précieux, blocus que seules les flottes les mieux armées peuvent espérer forcer.

On assiste alors à une escalade du conflit, qui se transforme bientôt en une guerre maritime à grande échelle. Afin de permettre à sa marine de guerre de recruter un maximum d'hommes, la reine Elisabeth fait gracier tous les pirates. En 1582, la marine de guerre anglaise est forte d'environ quinze mille hommes; en 1603, à la mort de la souveraine, leur nombre sera estimé à plus de cinquante mille !

Les expéditions des corsaires élisabéthains sont mises sur pied comme de véritables opérations commerciales (des *ventures*, diraient les Anglais), impliquant souvent plusieurs associés regroupés autour de l'investisseur principal...

Dans tous les cas, ces opérations se déroulent avec l'accord, officiel ou tacite, de la Couronne. Leur organisation est, là encore, assez différente de l'image que nous nous faisons des attaques de pirates. Les navires des *privateers*, généralement plus petits que ceux qui seront utilisés par les flibustiers du XVII^e siècle, opèrent le plus souvent en flottilles de quatre ou cinq bâtiments, dont les capitaines agissent de façon (plus ou moins) concertée.

Les autres différences les plus remarquables concernent principalement l'après-expédition. A cette époque, l'Espagne est la seule nation à posséder des colonies dans les Caraïbes. Il n'y existe à cette époque aucun « port de pirates » (comme la fameuse Ile de la Tortue) susceptible d'accueillir de façon durable nos francs-tireurs : chaque expédition implique donc, tôt ou tard, un retour vers les côtes anglaises, voyage qui s'avère souvent bien plus périlleux qu'à l'aller.

Quant au partage du butin, il se fait d'abord entre les gentilshommes et leurs associés (investisseurs, capitaines etc.) puis, ensuite, entre les hommes d'équipage – on est donc bien loin des fameuses méthodes de partage égalitaire qui seront en usage, plus tard, chez les Frères de la Côte et les pirates des Caraïbes.

Après la guerre, nombre de ces marins, sans emploi, se livreront aux pillages des navires dans les ports anglais, pour s'embarquer finalement à bord de navires pirates.

Il existe donc bel et bien, dès cette époque, une véritable « fraternité » des pirates anglais, forte de plusieurs navires et, selon toute probabilité, de plus d'un millier d'hommes : c'est à cette Fraternité, antérieure à celle (beaucoup plus célèbre) des Frères de la Côte que la citation placée au début de cet article fait allusion.

Peu à peu, les pirates anglais s'éloignent des rivages européens, afin d'échapper à la marine de leur pays, pour gagner les cieux plus propices des Antilles... où l'or des Amériques est, littéralement, à portée de main.

Comme l'observe un des hommes de l'Épervier des Mers dans *Les Épées de la Fraternité* :

« Les beaux jours de la Fraternité tirent à leur fin sous ces climats. Les Caraïbes sont plus sûres pour nous... »

L'Aigle des Mers

Drake leur fit face à tous, tel un lion blessé, avec sa tête léonine rejetée en arrière :

« Oseriez-vous braver ma parole de loi, et dire que ce traître ne doit pas mourir ? »

Et ses capitaines n'osèrent pas affronter son regard, et chaque homme retint sa langue.

La Tache Sombre

Le plus célèbre de ces corsaires anglais est sans aucun doute Sir Francis Drake, qui fut tour à tour pirate, explorateur, gentilhomme et amiral.

Né vers 1542 dans le Devonshire, Drake débute très tôt sa carrière de marin. En 1567, âgé d'une vingtaine d'années, il participe à une expédition de Sir John Hawkins, son cousin, vers l'Afrique, dans le but d'y acheter des esclaves et diverses marchandises et de les revendre ensuite dans les colonies du Nouveau Monde.

Au large de Veracruz, leur flotte est attaquée par les Espagnols, qui capturent ou envoient par le fond presque tous leurs navires. Drake et Hawkins parviendront néanmoins à s'échapper de justesse, non sans avoir assisté au terrible supplice de plusieurs de leurs compagnons.

Dès lors, Drake va vouer une haine farouche aux Espagnols et n'aura de cesse de guerroyer contre eux. Dans les années qui suivent, Drake et ses hommes mènent plusieurs campagnes de pillage contre les colonies espagnoles du Nouveau Monde. C'est là qu'il commence à se forger une solide réputation de guerrier, de navigateur et de meneur d'hommes. Bientôt, les Espagnols le surnomment *El Draque* - le dragon.

En 1577, il s'embarque pour un tour du monde, une circumnavigation, comme en disait alors. C'est un exploit insensé, qu'aucun marin anglais n'a réussi jusqu'alors... Pour mettre toutes les chances de son côté, il n'hésite pas à faire enlever un pilote portugais – qui sera ensuite débarqué sur un rivage, une fois le Pacifique atteint. Au cours de ce périlleux voyage, Drake devra mater une tentative de mutinerie – un épisode qu'Howard raconte dans le court récit en vers *La Tache Sombre* et sur lequel il n'est pas inutile de s'attarder.



Sir Francis Drake

La circumnavigation de Drake n'était pas qu'un voyage d'exploration et devait également servir de prétexte à diverses attaques contre les possessions espagnoles – ce que Drake ne révéla qu'à ses plus proches compagnons de voyage, dont un certain Sir Thomas Doughty. Ce dernier en avisa secrètement Lord Burleigh, un des hauts personnages du royaume et l'ennemi personnel de Drake. Furieux de ne pas avoir été mis dans la confidence, et redoutant peut-être que les initiatives privées de Drake ne finissent par déclencher une guerre totale entre l'Angleterre et l'Espagne, Burleigh usa de toute son influence pour empêcher l'expédition – en vain. En dernier recours, il persuada Doughty de tout mettre en œuvre pour la faire échouer.

Une fois les navires parvenus en haute mer, Doughty tenta d'inciter l'équipage à se mutiner contre Drake, sans succès. Aux abords du détroit de Magellan, l'expédition jeta l'ancre dans la baie de Saint-Julian, à l'endroit même où Magellan avait lui-même réprimé une mutinerie de ses propres hommes. Bien décidé à faire un exemple, Drake fit mettre Doughty aux arrêts et organisa un rapide tribunal, composé d'un jury de douze hommes et placé sous son autorité. Accusé de trahison et de mutinerie, Doughty fut promptement décapité. Justice était faite.

Revenons à Drake et à sa circumnavigation. Lorsqu'il franchit le détroit de Magellan (situé entre l'extrémité australe de l'Amérique du Sud et la Terre de Feu), son navire est déporté par le vent jusqu'à 57 degrés sud, ce qui lui permet de supputer l'existence d'un passage au sud du fameux détroit – il s'agit du futur Cap Horn...

Remontant vers le Nord, Drake en profite pour piller les colonies espagnoles situées sur la côte ouest des Amériques. A son retour en Angleterre, trois ans après son départ, il sera accueilli de façon triomphale et anobli par la reine Elisabeth, qui fait de lui *Sir Francis Drake*.

En 1585, il commande de nouvelles expéditions contre les colonies espagnoles. Manquant de peu un énorme convoi d'or, il met à sac les ports de Saint Domingue, Carthagène et Sainte Augustine. En 1587, alors que l'Armada se prépare à lancer sa colossale offensive contre l'Angleterre, Drake attaque par surprise le port de Cadix. Par cette incroyable action d'éclat, menée sans l'assentiment de la reine, il parvient à s'emparer de l'or des Indes Espagnoles mais aussi à détruire une partie appréciable de la flotte ennemie, y compris de nombreux navires en construction. Pour les Espagnols, ce dernier exploit de Drake constitue une véritable déclaration de guerre. En 1588, bien décidé à remporter une victoire définitive, Philippe II lance son Armada à l'assaut des côtes anglaises.

Au cours de la titanesque bataille qui s'ensuit, Drake, promu vice-amiral de la flotte, se distingue aux côtés d'autres marins illustres, comme John Hawkins et Martin Frobisher, en parvenant notamment à capturer le vaisseau amiral des Espagnols : lorsque le capitaine de ce navire apprend que son adversaire n'est autre que le terrible El Draque, il décide de se rendre immédiatement et sans condition...

Celui que ses compatriotes surnomment l'Aigle des Mers meurt en 1596, emporté par la maladie, alors qu'il mène une nouvelle campagne de pillage contre les colonies espagnoles du Nouveau Monde.

Comme on peut le voir, la limite qui sépare le corsaire du pirate, ou le gentilhomme de l'aventurier, est, à l'époque, fort ténue.

Dans *La Tache Sombre*, Howard dépeint un Drake despotique et cruel, qui se retranche derrière « *sa parole de loi* » pour assouvir ses rancunes personnelles ; Kane, qui sert alors sous ses ordres, le lui fait observer, n'hésitant pas à défier son autorité devant ses hommes.

Mis aux arrêts et emprisonné « *dans une cale infecte* », Kane parvient à s'évader et se glisse dans la cabine de Drake pour le menacer de sa dague – sans le tuer mais pour lui signifier qu'il aurait pu le faire, s'il l'avait voulu. Il ne fait aucun doute qu'après un tel coup d'éclat, Kane a prestement quitté l'équipage de Drake pour devenir un aventurier indépendant... mais il retrouvera la marine de Sa Majesté quelques années plus tard, lorsqu'il servira sous les ordres d'un autre célèbre aventurier anglais au service de la reine Elisabeth, Sir Richard Grenville.

Sir Francis Drake, l'Aigle des Mers

« Drake leur fit face à tous, tel un lion blessé, avec sa tête léonine rejetée en arrière :

« Oseriez-vous braver ma parole de loi, et dire que ce traître ne doit pas mourir ? »

Et ses capitaines n'osèrent pas affronter son regard, et chaque homme retint sa langue. »

La Tache Sombre

Drake fut sans doute le plus illustre des corsaires de Sa Majesté. Tour à tour pirate, explorateur, gentilhomme et amiral, il se rendit notamment célèbre par sa *circumnavigation* (tour du monde), par son rôle dans la défaite de l'Invincible Armada et par diverses actions de piraterie contre les Espagnols... mais aussi par l'exécution de Sir Thomas Doughty, évoquée par Howard dans *La Tache Sombre*, court récit en vers où Drake est représenté comme un capitaine despotique et cruel, qui se retranche derrière « *sa parole de loi* » pour assouvir ses rancunes personnelles. Le profil qui suit le représente vers 1590, après son anoblissement et la défaite de l'Armada espagnole.

Traits et Valeurs

Force	8	Rapidité	9
Adresse	8	Physique	8
Instinct	10	Endurance	9
Volonté	10	Sang-froid	10

Fortunes

Meneur d'Hommes	Grand Voyageur
Aristocrate	Navigateur Chevronné
Aigle des Mers	

Combat à l'Épée

Rapidité 9, Attaque 9*, Défense 7

Tir au Pistolet

Rapidité 9, Tir 8

Points de Destin : 3 **

* Ce score intègre un bonus de +1 dû à l'exceptionnelle qualité de l'épée.

** Ces points reflètent le statut de personnage historique de Sir Francis Drake, dont la destinée et la mort restent évidemment soumises à l'Histoire...

La Fortune *Aigle des Mers* reflète la prodigieuse renommée de Drake, dont le seul nom suffit à faire trembler les capitaines espagnols les plus aguerris. En termes de jeu, Drake a le pouvoir d'inspirer la terreur chez les Seconds Couteaux ennemis qui ratent leur test de Valeur.



Sir Richard Grenville

Grenville et le Revenge

« Une lueur apparut dans les yeux froid de Kane, telle une ombre passant sur la surface d'un lac gelé.

- Je me souviens, mais nous n'étions pas à bord du même navire. Je me trouvais avec Sir Richard Grenville. Tu faisais voile avec John Bellefonte.

- En vérité ! s'écria Hawk, avec un juron. (...) Mais Sir Richard est au fond de l'océan et Bellefonte en Enfer... »

L'Epervier de Basti

Issu d'une famille de la gentry de Cornouailles, Richard Grenville voit le jour en 1542 et fait ses premières armes en Hongrie, en 1566, où il combat les troupes turques.

En 1577, il devient sheriff de Cornouailles, poste de haute responsabilité qui lui ouvrira la voie de l'anoblissement, pour services rendus à la Couronne – en pratique, il contribua fortement à la mise au pas de nobles catholiques locaux opposés à la Reine Elisabeth.

Il connaît néanmoins, à cette époque, quelques déconvenues – notamment lorsque la Reine lui refuse l'autorisation d'organiser un voyage de circumnavigation, honneur qu'elle réservera à Francis Drake. Mais Grenville n'abandonne pas pour autant ses ambitieux projets maritimes.

En 1585, il commande le premier voyage vers la fameuse île de Roanoke, située au large des côtes de l'actuelle Virginie, île qui est alors pressentie pour devenir la première colonie anglaise du Nouveau Monde.

En 1587, il participe activement à la défense des côtes anglaises contre les vaisseaux espagnols, en Cornouailles et dans le Devon. Après la défaite de l'Invincible Armada, de 1588 à 1590, il contribuera également à mater la révolte qui gronde dans le comté de Munster, en Irlande.

Mais la menace espagnole est encore vive ; il importe donc d'empêcher Philippe de reconstruire une Armada capable de lancer une nouvelle attaque contre l'Angleterre.

C'est dans ce contexte qu'en 1591, Sir Richard s'embarque à bord du *Revenge* pour intercepter les navires espagnols croisant entre les Açores et l'Espagne... mais il tombe dans une embuscade et se retrouve face à une quinzaine de vaisseaux espagnols lourdement armés.

La bataille qui s'ensuivra durera une quinzaine d'heures. Mortellement blessé, Grenville tentera de faire exploser son navire plutôt que de subir le déshonneur de se rendre aux Espagnols ; il en sera empêché par ses officiers et mourra à bord d'un navire ennemi...

Cette bataille épique est évoquée par Robert E. Howard dans le superbe poème *Solomon Kane's Homecoming* :

« Sir Richard Grenville était assis là-bas ; dans la fumée et les flammes il quitta ce monde,

Nous étions à un contre cinquante-trois, pourtant nous leurs rendions coup pour coup.

De l'aube écarlate jusqu'à l'aube écarlate, nous avons tenu tête aux Espagnols.

Les morts jonchaient nos ponts, nos mâts avaient été emportés par les boulets.

Nous les avons repoussé de nos lames brisées, écarlates furent bientôt les vagues ;

La mort grondait dans la fumée des canons lorsque Richard Grenville trépassa.

Nous aurions dû faire sauter le navire et nous enfoncer dans les flots. »

Sir Richard Grenville, Héros Anglais

Ce personnage historique est évoqué plusieurs fois dans les aventures de Solomon Kane, qui combattit à ses côtés. Gentilhomme et « chien de mer » au service de l'Angleterre, il connut une fin tragique en 1591, évoquée par Howard dans le poème *Solomon Kane : La Fin du Voyage*.

« Sir Richard Grenville était assis là-bas ; dans la fumée et les flammes il quitta ce monde,

Nous étions à un contre cinquante-trois, pourtant nous leurs rendions coup pour coup.

De l'aube écarlate jusqu'à l'aube écarlate, nous avons tenu tête aux Espagnols.

Les morts jonchaient nos ponts, nos mâts avaient été emportés par les boulets.

Nous les avons repoussé de nos lames brisées, écarlates furent bientôt les vagues ;

La mort grondait dans la fumée des canons lorsque Richard Grenville trépassa.

Nous aurions dû faire sauter le navire et nous enfoncer dans les flots. »

Sir Richard reviendra sous forme de fantôme dans le récit en vers *Le Retour de Sir Richard Grenville* pour aider Kane contre une horde d'ennemis. Le profil ci-dessous représente Sir Richard Grenville vers 1590, peu avant sa mort.

Traits et Valeurs

Force	9	Rapidité	9
Adresse	9	Physique	9
Instinct	9	Endurance	12
Volonté	10	Sang-froid	10

Fortunes

Aristocrate	Meneur d'Hommes
Bretteur Accompli	Navigateur Chevronné
Vétéran Aguerri	Grand Voyageur

Combat à l'Épée

Rapidité 11, Attaque 12*, Défense 9

Tir au Pistolet

Rapidité 9, Tir 9

Points de Destin : 3 **

* Ce score intègre un bonus de +1 dû à l'exceptionnelle qualité de l'épée.

** Ces points reflètent le statut de personnage historique de Sir Richard Grenville, dont la destinée et la mort restent évidemment soumises à l'Histoire...

Si Drake et Grenville sont les seuls chiens de mer historiques mentionnés dans les aventures de Kane, l'Angleterre élisabéthaine eut à son service beaucoup d'autres écumeurs des mers aux noms fameux, comme **Sir John Hawkins**, qui fut tour à tour négrier, pirate, armateur et amiral, **Sir Martin Frobisher**, dont la destinée fluctua de succès en infortunes, jusqu'à sa mort au siège de Crozon, aux côtés des Huguenots français, ou encore le célèbre **Sir Walter Raleigh**, homme de mer, de guerre et d'intrigue, qui fut un des personnages les plus puissants d'Angleterre, avant emprisonné et finalement pendu, sous le règne de Jacques Ier.

Tous ces hommes, par leurs exploits et leurs exactions, contribuèrent à faire de l'Angleterre la première puissance maritime d'Europe – et tous, sur terre ou sur mer, participèrent à la prodigieuse défaite de l'Invincible Armada espagnole, écrivant ainsi une des pages les plus glorieuses de l'Histoire de l'Angleterre.

La Défaite de l'Armada

Afin de mettre un terme aux incessantes attaques des pirates anglais contre ses navires marchands ainsi qu'au soutien militaire qu'apporte l'Angleterre aux rebelles protestants des Pays-Bas, Philippe II décide, en 1588, de lancer sa flotte à l'assaut des côtes anglaises. Le nom espagnol de cette flotte est « *la felicissima armada* », que l'on pourrait traduire par « la flotte la plus favorisée par la fortune » - un nom qui dut, après coup, paraître bien ironique, au regard du désastre qu'elle allait subir...

Le plan d'invasion est simple : le Duc de Parme, qui commande les forces espagnoles des Pays Bas (alors placés sous la domination de l'Espagne), doit rassembler une force d'invasion sur la côte néerlandaise de la mer du Nord.

Or, les navires transportant ces troupes ne peuvent espérer atteindre les côtes anglaises que s'ils sont escortés par les lourds vaisseaux de guerre de l'Armada.

Mais, dès le départ, ce plan comporte une faille incroyable : suite au décès du grand amiral Santa Cruz, survenu deux ans plus tôt, Philippe II a confié le commandement de son Armada au Duc de Medina Sidonia, un aristocrate s'étant illustré par ses exploits militaires, mais sans la moindre expérience de la mer.

Medina Sidonia lui-même tente de convaincre son souverain d'accorder cet honneur à un homme plus qualifié mais le monarque, aveuglé par son arrogance, refuse de revenir sur sa décision. Il commet alors une erreur dont il est loin d'imaginer les conséquences...



A la fin du mois de Mai 1588, l'Armada, forte d'environ 130 navires et de 30 000 hommes (dont près de 20 000 soldats), part de Lisbonne (alors sous contrôle espagnol), voguant vers la Manche. La flotte anglaise, quant à elle, totalise environ 200 navires et 15 000 hommes ; c'est une flotte composite, rassemblant des navires de guerre royaux, des navires marchands et des vaisseaux de *privateers*.

Le 29 Juillet, au large des côtes françaises, l'Armada essuie une première défaite face à une partie de la flotte anglaise ; deux jours plus tard, un autre affrontement entre navires anglais et espagnols, non loin des côtes de Cornouailles, se solde à nouveau par une victoire de l'Angleterre. Le 4 Août, les Anglais remportent une troisième bataille, cette fois-ci près des côtes du Dorset.

Ces premiers affrontements, s'ils ne causent pas de pertes décisives dans les rangs des Espagnols, permettent aux Anglais de capturer des prisonniers qui leur livreront des informations cruciales sur l'Armada, son commandement et son artillerie. Dans la nuit du 7 au 8 Août, les Anglais font dériver vers les navires espagnols, ancrés à Calais, des barques remplies d'explosifs et de matières inflammables : cette ruse prend les Espagnols par surprise, semant un chaos indescriptible dans leurs rangs.

Dès le lendemain, au large de Gravelines, débute l'engagement final. Affaiblie mais surtout désorganisée, l'Armada subit pendant des heures la canonnade anglaise, sans pouvoir riposter de manière efficace ni parvenir à se mettre en position d'abordage – ce qui, compte tenu de la supériorité manifeste de leurs troupes, leur aurait sans aucun doute permis d'infléchir le cours des événements...

L'Espagne avait les meilleurs soldats, mais les Anglais avaient les meilleurs canons.

Prise sous un feu incessant, l'Armada tente de se dégager, mais un vent venu du sud se met à souffler, poussant les navires espagnols vers le nord, c'est à dire vers l'ennemi.

Incapable de rallier les côtes hollandaises ni de regrouper la centaine de navires qui lui reste, Medina Sidonia décide de regagner l'Espagne par la seule route qui s'offre à lui, c'est-à-dire en contournant l'Ecosse puis l'Irlande...

Mais le sort s'acharne sur la *felicissima armada* : de terribles tempêtes jettent de nombreux navires sur les côtes d'Irlande, où les rescapés seront promptement massacrés. La défaite est totale, irrémédiable, historique.

Il s'en fallut de peu, cependant, pour que la victoire anglaise ne se transforme en débâcle : au terme de la dernière bataille, on s'aperçut que les réserves de munitions du royaume étaient pratiquement épuisées. Privés de leurs fameux canons, les vaisseaux anglais n'auraient plus été en mesure de tenir les navires espagnols à distance, s'ils étaient revenus...

L'affrontement aurait alors très certainement tourné à l'avantage des troupes espagnoles, à la fois plus nombreuses et plus aguerries.

Quant aux troupes du Duc de Parme, si elles avaient pu débarquer, elles seraient sans doute venues rapidement à bout des défenses côtières anglaises... Mais les navires espagnols ne revinrent jamais, et les troupes du Duc ne passèrent jamais la Manche.

Dieu, le Destin ou peut-être le Diable, était décidément du côté des Anglais...

Jouer un Chien de Mer

Par les yeux de Satan, nous avons vécu comme des rois dans les îles, attaquant et pillant les navires marchands et les galions chargés de trésors. Puis a surgi un navire de guerre espagnol qui nous a cruellement harcelés. Un boulet de canon a envoyé Bellefonte rejoindre son maître, le Démon ; quant à moi, étant le second, je suis devenu capitaine. Mais un coquin de Français nommé La Costa n'était pas de cet avis... ma foi, je l'ai fait pendre à la grande vergue ; ensuite nous avons filé vers le sud... »

L'Épervier de Basti

Dans *Solomon Kane*, tout aventurier anglais possédant la Fortune *Navigateur Chevronné* peut faire partie (ou avoir fait partie) des chiens de mer de Sa Majesté la reine Elisabeth. D'autres Fortunes, comme *Aristocrate*, *Grand Voyageur* ou *Meneur d'Hommes* peuvent s'avérer fort utiles mais ne sont pas indispensables.

L'Expérience de la Mer

La Fortune *Navigateur Chevronné* donne à votre personnage une grande expérience de la mer.

En dehors des diverses connaissances qu'elle confère, cette Fortune peut aussi se traduire, en termes de jeu, par un bonus de +2 sur tous les tests de Sang-froid effectués pour affronter les diverses formes d'adversité et de danger qu'un vaisseau peut rencontrer sur l'océan : tempêtes (voir règles de base, p 37), vents contraires, passages difficiles, récifs périlleux etc.

Alliés et Rivaux

Il peut également être intéressant de doter votre chien de mer d'un allié et d'un rival célèbres au sein de la turbulente marine de Sa Majesté.

L'allié représente un illustre personnage, auprès (ou sous les ordres) duquel l'aventurier a eu l'honneur de naviguer et, probablement, de combattre. Pour connaître son identité, lancez un dé (d6) et consultez la table suivante :

Alliés et Rivaux

- 1 = Sir Francis Drake
- 2 = Sir Richard Grenville
- 3 = Sir John Hawkins
- 4 = Sir Martin Frobisher
- 5 = Sir Walter Raleigh
- 6 = Au choix du joueur

Les rivalités étaient très fréquentes dans les rangs des *privateers* élisabéthains, que ce soit pour des questions d'honneur, de gloire ou d'or, et votre aventurier n'échappe pas à la règle

Pour connaître l'identité de l'illustre chien de mer dont il s'est attiré l'inimitié, procédez de la même façon que pour l'allié. Si vous obtenez le même nom, pas besoin de relancer le dé : un tel résultat indique que l'allié d'hier est devenu un ennemi, suite à quelque sérieux contentieux.

Voici comment chacun de ces illustres individus est susceptible d'être perçu par ses alliés, mais aussi par ses rivaux :

DRAKE

Alliés : Intrépide, audacieux, meneur d'hommes.

Rivaux : Cruel, despotique, rancunier.

GRENVILLE

Alliés : Vaillant, loyal, toujours fidèle à sa parole.

Rivaux : Orgueilleux, impulsif, obstiné.

HAWKINS

Alliés : Pratique, ingénieux, plein de ressources.

Rivaux : Cupide, manipulateur, opportuniste.

FROBISHER

Alliés : Déterminé, patient, navigateur hors pair

Rivaux : Entêté, aigri, malchanceux.

RALEIGH

Alliés : Ambitieux, visionnaire, homme d'esprit.

Rivaux : Vaniteux, arriviste, beau parleur.

II : VAISSEAUX ET BATAILLES



Caravelles et Galions

Navires Elisabéthains

La plupart des navires de cette époque sont dotés de trois ou quatre mâts, avec des voiles carrées et triangulaires (dites *voiles latines*). Les voiles carrées prennent plus de vent, ce qui permet au navire d'avancer plus rapidement ; les voiles latines, en revanche, peuvent permettre à un navire de voyager contre le vent, ce qui le rend beaucoup plus manœuvrable.

En combinant les deux types de voiles, les navires de l'ère élisabéthaine sont donc à la fois relativement rapides et faciles à manœuvrer.

Il existe, déjà à cette époque, de nombreux types de navires, possédant chacun ses particularités, ses avantages et ses points faibles.

Dans le cadre d'un jeu de rôle comme *Solomon Kane*, on peut ranger les vaisseaux capables d'affronter les rigueurs de l'océan atlantique en deux grandes catégories : les navires marchands et les navires de guerre.

Navires Marchands

Les navires marchands sont conçus pour transporter d'importantes cargaisons. A cause du danger constant que représentent les pirates, la plupart possèdent au moins quelques canons, destinés à un usage défensif.

En temps de guerre, le nombre de ces pièces peut augmenter considérablement.

C'est dans cette catégorie que l'on trouve les caravelles, navires à la silhouette élancée, surtout utilisés par les Portugais et les Espagnols, mais aussi des navires beaucoup plus massifs.

De manière générale, plus un navire marchand est volumineux, plus sa capacité de transport est importante et moins il est facile à manœuvrer.

Navires de Guerre

Le vaisseau de guerre le plus puissant et le plus emblématique de cette époque est le galion.

La particularité du galion est de pouvoir transporter des canons lourds (jusqu'à soixante par vaisseau !), lui permettant d'attaquer les navires ennemis à grande distance. Véritable citadelle flottante, il reste néanmoins plus rapide que les navires marchands les plus lourds.

Les galions anglais, plus agiles et mieux armés que les galions espagnols, jouèrent un rôle décisif dans la victoire de 1588 contre l'Armada (voir chapitre précédent). Le fameux *Revenge*, qui fut commandé par Drake puis par Grenville, était un navire de ce type.

L'équipage d'un galion tourne généralement autour de 250 hommes, le strict minimum étant égal à un dixième de ce chiffre.



Les Navires en Jeu

En termes de jeu, un navire est défini par quatre caractéristiques chiffrées :

Sa **Puissance de Feu**, qui dépend directement du nombre et de la qualité de ses canons.

Sa **Résistance**, qui représente la solidité et la robustesse de sa coque.

Sa **Mobilité**, qui reflète la facilité avec laquelle il peut être manœuvré.

La **Combativité** de son équipage, qui représente à la fois la valeur guerrière, la discipline et le courage des hommes servant à bord.

Ces caractéristiques interviennent en cas de combat entre deux navires (voir ci-dessous). Elles peuvent être testées sur 2d6, exactement comme les valeurs d'un personnage.

Navire Marchand Typique

Puissance de Feu	5 *
Résistance	7
Mobilité	7

** Ceci suppose que le navire possède des canons.*

Un navire d'une qualité exceptionnelle pourra bénéficier d'un +1 en Résistance ou en Mobilité, à la discrétion du meneur de jeu.

Lorsqu'un navire marchand est reconverti en vaisseau de guerre, sa Puissance de Feu et sa Résistance peuvent être augmentées en baissant sa Mobilité. On peut, par exemple, faire monter la Puissance de Feu à 7 (+2) en faisant descendre la Mobilité à 5 (-2). Ces ajustements ne peuvent entraîner aucune valeur au-dessous de 5 ou au-dessus de 10.

Vaisseau de Guerre Typique

Puissance de Feu	8
Résistance	9
Mobilité	6

Là encore, un navire exceptionnel (comme le fameux *Revenge*) pourra bénéficier d'un +1 dans une ou plusieurs de ses valeurs.

On peut également décider d'augmenter la Puissance de Feu de +1 ou de +2, au détriment de la la Mobilité, avec les mêmes limites que ci-dessus. A l'inverse, il est possible de réduire la Puissance de Feu pour améliorer la Mobilité.

L'Equipe

En termes de jeu, l'équipage d'un navire est défini par une valeur globale de Combativité, qui reflète à la fois son entraînement militaire, sa discipline et son courage. En pratique, cette Combativité collective est, à la base, égale à la valeur de Combat des PNJ de second plan qui composent l'équipage :

Simple marins	5
Combattants de fortune (ex : pirates)	6
Combattants entraînés (ex : soldats anglais)	7
Combattants d'élite (ex : soldats espagnols)	8

Cette Combativité de base peut ensuite être modifiée par l'état des troupes :

Très supérieures en nombre à l'ennemi	+1
Bien mieux équipées que l'ennemi	+1
Commandées par un Meneur d'Hommes	+1*

* Ce bonus passera même à +2 si les troupes sont commandées par l'Aigle des Mers (Drake) ou par tout autre capitaine possédant une Fortune reflétant une réputation

La Combativité de l'équipage joue bien sûr un rôle capital dans les règles de combat naval détaillées page suivante.

Règles de Combat Naval

« Nous nous sommes battus durant une demi-journée. Après les avoir battus et repoussés, nous avons constaté que nous n'avions presque plus de poudre ; la moitié de nos hommes étaient morts et le bateau était sur le point de se dégager des récifs pour s'enfoncer sous nos pieds et couler dans l'océan... »

L'Épervier de Basti

Les règles suivantes permettent de gérer, de façon simplifiée et dynamique, les affrontements pouvant survenir, sur mer, entre navires ennemis. Un engagement entre deux navires peut passer par trois phases successives : la poursuite, la canonnade et l'abordage.

La Poursuite

Le navire attaqué peut tenter d'échapper à son assaillant, afin de se mettre hors de portée de ses canons. Pour cela, il doit réussir un test de Mobilité. Si le test est manqué, son adversaire peut utiliser ses canons : on passe alors à la phase suivante. Si le test est réussi, le navire assaillant doit, lui aussi, tester sa Mobilité. S'il manque ce test, le navire fugitif réussit à se mettre définitivement hors de portée.

La Canonnade

A partir du moment où les navires sont à portée de tir, ils peuvent échanger des coups de canon. L'initiative dépend de la manœuvrabilité du navire : le vaisseau avec la Mobilité la plus élevée peut tirer le premier. On teste alors sa Puissance de Feu. Si le test de Puissance de Feu est réussi, le navire adverse subit de sérieux dommages et perd 2 points de Résistance. Si le test est manqué, les dommages infligés restent sans conséquence notable.

Les dégâts occasionnés à la Résistance d'un navire se reportent également sur la Combativité de son équipage, qui baisse du même nombre de points ; cette baisse de Combativité représente à la fois les pertes humaines et l'effet des tirs de canon ennemis sur le moral des troupes.

Un navire dont la Résistance tombe à 0 est envoyé par le fond ... et ce qui reste de son équipage avec lui ! Si un héros se trouve à bord, il devra alors faire un test de survie (voir *Les Héros dans la Tourmente*, page suivante).

L'Abordage

Un navire à portée de canon peut tenter de venir à l'abordage. Pour ce faire, il doit réussir un test de Mobilité. Le navire attaqué, de son côté, peut tenter d'échapper à l'abordage en réussissant un test similaire. Si le test de l'assaillant est réussi et que celui du navire attaqué est manqué, l'abordage peut avoir lieu : les combats qui s'ensuivent peuvent alors être réglés selon les règles données ci-dessous pour les affrontements au corps à corps.

Les corps à corps qui surviennent en cas d'abordage sont de sanglantes et chaotiques mêlées, qui n'ont pas grand chose à voir avec les combats singuliers traités dans les règles de *Solomon Kane*. Pour ce type d'affrontement, on estimera qu'un assaut ne représente pas quelques secondes, mais plusieurs minutes d'action frénétique et meurtrière.

A l'intérieur d'un assaut, il est nécessaire de distinguer le sort de la masse des combattants (représentée par les pertes de Combativité de l'équipage) et celui des héros (c'est à dire des personnages-joueurs et des éventuels PNJ de premier plan) qui s'y trouvent impliqués.

Un assaut de corps à corps entre deux groupes de combattants peut être résolu ainsi.

Lors de l'assaut, on teste sur 2d6 la Combativité des deux camps. Un test réussi signifie que le camp ennemi subit de lourdes pertes et voit sa Combativité baisser de 2 points.

Ainsi, selon les résultats des tests de Combativité, la confrontation peut donc se solder par de lourdes pertes dans les deux camps (si chaque camp réussit son test) ou dans un seul d'entre eux (une réussite et un échec), ou encore par une situation incertaine (deux échecs, soit aucune perte de Combativité de part et d'autre).

Défaite, Capture et Sabordage

Pour vaincre définitivement l'ennemi, il faut amener sa Combativité à 0.

Un équipage dont la Combativité est réduite à 0 est vaincue ; cela ne signifie pas que tous ses hommes ont été exterminés, mais que ceux qui sont encore vivants ne sont plus en état (ou plus assez nombreux) pour se battre et n'ont donc d'autre choix que la reddition. Le navire tombe alors aux mains de l'ennemi, qui peut décider de le capturer ou de l'envoyer par le fond.

Les Héros dans la Tourmente

Les règles qui précèdent permettent de déterminer le cours global d'une bataille, ainsi que le sort de la masse des combattants.

Le sort des personnages-joueurs (et des PNJ de premier plan) impliqués dans la bataille doit, quant à lui, être résolu de façon individuelle. On utilise alors le système détaillé ci-dessous.

Ces règles sont (en toute logique) similaires à celles du système de bataille terrestre décrit dans le supplément *A Feu et à Sang*.

Tests de Bataille

Lorsqu'un héros (ou un PNJ de premier plan) participe à une bataille de grande ampleur, chaque test de Puissance de Feu ou de Combativité effectué par l'ennemi doit être suivi d'un test de bataille qui détermine le sort du personnage au cours de cet assaut.

Ce test est un test d'Endurance. Il a donc plus de chances d'être réussi si le personnage est indemne, et avantage les personnages dotés d'une Force et d'une Volonté supérieures à la moyenne, ainsi que les Vétérans Aguerri.

Si l'armée du personnage a réussi son test de Combativité lors de cet assaut, le test de bataille est résolu comme une épreuve (0) d'Endurance. Si, en revanche, son armée a subi de lourdes pertes (et perdu 2 points de Combativité), le test de bataille est résolu comme une prouesse (-2).

Si le personnage porte une armure, il reçoit un bonus de +2 sur son test de bataille.

Blessures, Capture et Reddition

Si le test est manqué, le personnage est *blessé*. Un héros blessé lors d'une bataille perd 2 points d'Endurance ; les autres effets de sa blessure ne se manifesteront qu'après coup, une fois la bataille terminée.

Chaque fois qu'un héros est *blessé* au cours d'une bataille rangée, il a de fortes chances d'être capturé par l'ennemi. A priori, ceci se produit automatiquement, sauf si le héros fait preuve d'une *bravoure* exceptionnelle ou est en *rage guerrière* (voir ci-dessous pour ces deux cas de figure).

Un héros qui se bat dans une armée dont la Combativité tombe à 0 n'a d'autre choix que de rendre s'il veut garder la vie sauve.

Bravoure et Héroïsme

A la fin d'un assaut, juste après son test de bataille, un héros peut tenter de faire preuve d'un courage guerrier exceptionnel, grâce à un exploit (-4) en Volonté. Si le personnage est un *Vétéran Aguerri*, cet exploit (-4) se transforme en prouesse (-2).

Un héros ayant réussi son *test de bravoure* pourra tenter un exploit (-4) avec sa valeur d'Attaque. Si ce *test d'héroïsme* est réussi, le personnage fait à lui seul perdre 1 point de Combativité à l'ennemi.

Si le personnage a été blessé au cours de cet assaut, la réussite du *test de bravoure* lui évitera en outre d'être capturé par l'ennemi.

Rage Guerrière

Au cours d'une bataille, un héros peut décider d'entrer en *rage guerrière* si ses blessures ont réduit son Endurance sous le seuil fatidique de 4. Il récupère alors temporairement tous ses points d'Endurance perdus et ne perdra qu'un seul point d'Endurance (au lieu de 2) pour chaque blessure subie (voir règles de base).

Un héros en état de rage guerrière ne sera jamais capturé par l'ennemi s'il manque son test de bataille et réussit automatiquement ses *tests de bravoure*. Il reçoit également un bonus de +2 sur ses *tests d'héroïsme*. Sa rage guerrière dure jusqu'à la fin de la bataille ; le personnage en subit ensuite le contrecoup, selon les règles habituelles (*Solomon Kane*, p 18).

Tests de Survie

Au cours d'une bataille maritime, ce test spécial n'est effectué que si le navire à bord duquel le personnage se trouve est envoyé par le fond (c'est-à-dire si la Résistance du navire a été réduite à 0). Ce test est une épreuve Physique (avec une pénalité de -2 si le personnage est alourdi par le port d'une armure).

Si ce test est réussi, le rescapé réussit à surnager et à s'accrocher à quelque planche de salut. Selon la situation, il pourra alors être secouru par un navire allié ou capturé par l'ennemi (au choix du meneur de jeu) ; dans un cas comme dans l'autre, il survit.

Si ce test est manqué, cependant, le personnage ne pourra avoir la vie sauve que grâce à la dépense d'un point de Destin.

Navires et Tempêtes

Les Tempêtes en Jeu

Dans un jeu comme *Solomon Kane*, une tempête ne doit pas être traitée comme des événements aléatoires, mais comme une péripétie à part entière – au même titre, par exemple, qu'une confrontation avec des adversaires. C'est donc au meneur de jeu (et à lui seul) de décider si (et quand) un navire est confronté à la fureur des éléments. Les règles de *Solomon Kane* donnent de rapides règles pour gérer en jeu les effets des tempêtes en mer (p 37). Cette section présente un système un peu plus élaboré, qui prend en compte la Résistance des navires.

Lorsqu'un navire est pris dans une tempête, on procède à une série de tests afin de déterminer s'il parvient (ou non) à affronter les éléments déchaînés - et avec quelles conséquences.

Cette série de tests pourra être effectuée une, deux ou trois fois de suite, en fonction de la violence de la tempête. Là encore, cette décision reste entièrement soumise à l'appréciation du meneur de jeu. La durée d'une tempête importe peu en termes de jeu ; selon les circonstances et les besoins du scénario, chaque série de tests pourra représenter entre plusieurs heures et une journée entière de lutte contre les éléments.

Test du Capitaine

Une tempête met tout d'abord à l'épreuve le Sang-froid du capitaine du navire, avec un bonus de +2 s'il possède la Fortune *Navigateur Chevronné* (ce qui sera presque toujours le cas).

Si ce test est réussi, le navire parvient à braver la tempête sans faire courir trop de risques à son équipage et à ses passagers, grâce au Sang-froid du capitaine. En cas d'échec, en revanche, la situation risque fort de s'aggraver (voir *Test de Résistance* ci-dessous).

Tests de Péril

Chaque personnage-joueur ou PNJ de premier plan qui se trouve sur le pont du navire (y compris le capitaine lui-même) doit tester sa valeur de Physique, avec un bonus de +2 pour les *Navigateurs Chevronnés*.

En cas d'échec, le personnage passe par-dessus bord (voir *Noyade*, p 37 de *Solomon Kane*).

Si l'équipage inclut des Seconds Couteaux dont le meneur de jeu souhaite déterminer le sort de façon aléatoire, il pourra également effectuer des tests de péril pour ces personnages, en utilisant leur valeur de Combat.

Test de Résistance

Ce test n'est effectué que si le capitaine a raté son test (voir ci-dessus). Dans le cas contraire, la Résistance du navire n'a pas besoin d'être testée. Si le test de Résistance est réussi, le navire tient bon. Si, en revanche, le test est manqué, le navire fait naufrage... Chaque personnage important se trouvant à bord doit alors effectuer un test de survie, avec les mêmes règles et les mêmes conséquences que lorsqu'un navire est envoyé par le fond (voir page précédente).

Naufrages

Le sort exact d'un navire qui fait naufrage dépend du meneur de jeu ; selon les besoins de l'aventure, le navire peut sombrer corps et biens, se fracasser sur des récifs ou s'abîmer sur le rivage de quelque île mystérieuse... Le sort des PNJ qui se trouvent à son bord est lui aussi placé entièrement entre ses mains.

De même, lorsque les personnages sont sauvés par leur Destin, le meneur de jeu devra déterminer s'ils sont rejetés sur un rivage, secourus par un autre navire etc.