

emporter la mer qui est en dessous. Victimes de telles pertitions, nombre de marins se sont ainsi retrouvés en plein désert, en forêt ou au sommet d'une montagne.

Les pertitions jaunes, déchirures d'arrivée, sont les moins dangereuses. On ne risque pas de s'y perdre véritablement. Mais elles sont souvent accompagnées de tourbillons.

Les manœuvres

VUE/Navigation permet de voir les courants, à la coloration de la mer, à la forme des vagues, à l'aspect de l'écume. Permet d'en apprécier la force, la largeur, la courbure, la tête, la queue, la présence de pertitions.

ODORAT-GOÛT/Navigation permet, olfactivement, de sentir le vent. On peut en déduire s'il vient de la côte ou du large. On peut sentir s'il promet d'être stable ou s'il n'est que passager, s'il va forcer ou mollir, s'il annonce une bourrasque, un calme plat, une tempête, etc.

Bon nez, bon œil ! tels sont donc les attributs du marin, les clés essentielles de la navigation. Lorsque la nuit est claire, VUE/Astrologie permet également de repérer les couchers et levers des étoiles et de maintenir un cap approximatif, mais uniquement en ce qui concerne les directions est-ouest. La latitude est un concept incertain : seuls s'en étonneront ceux qui pensent que les rêves des Dragons sont des planètes.

EMPATHIE/Navigation permet de décider des manœuvres précises à accomplir dans chaque cas : hisser telle voile ou l'affaler, changer tel cordage de position, etc. Le jet de dés n'est joué que par un seul : celui qui dirige la manœuvre (le capitaine).

Si l'ajustement final est positif, le jet n'est jamais réellement joué. C'est un cas de routine où l'on considérera la réussite automatique. S'il est de zéro ou négatif, il doit par contre être joué normalement. Noter qu'un véritable «capitaine», digne de ce nom, doit avoisiner les +10 en Navigation. En cas d'échec, fausse manœuvre, le navire encaisse à zéro ; en cas d'échec total, il encaisse à +3 (voir ci-après les dommages). Puis la manœuvre peut être recommencée.

A partir du moment où l'ordre donné est correct, l'exécution des manœuvres ne requiert aucun jet de dés de la part de l'équipage.

La difficulté du jet est à décider cas par cas par le scénario. Noter toutefois qu'un

ajustement final positif ne suppose une réussite automatique que pour les manœuvres. Le jet doit toujours être joué, quel que soit l'ajustement, quand il s'agit de voir un courant ou de sentir un vent.

Les vaisseaux

Les vaisseaux sont définis par les caractéristiques suivantes :

Résistance. C'est leur résistance aux intempéries et aux chocs, leur endurance, leur solidité. A zéro point de résistance, un vaisseau perd directement des points de structure. Les points de résistance perdus peuvent être réparés en mer. 25% d'un équipage normal peuvent réparer 1d6+1 points de résistance par heure. Il faut toutefois que le matériel nécessaire soit présent : calfat, cordages, pièces de bois, etc... Un vaisseau ne peut emporter un nombre de points de réparation supérieur à sa structure.

Structure. C'est la matière-même du vaisseau, ses points de vie. A zéro point de structure, un vaisseau coulé ou n'est plus qu'une épave inutilisable. Les points de structure perdus ne peuvent être réparés qu'en cale sèche.

Vitesse. C'est la vitesse du navire obtenue grâce au vent quand la voileure est utilisée. Les navires de *Rêve de Dragon*, de type antique-médiéval ont généralement des voiles carrées, parfois de longues voiles triangulaires montées sur antenne. Ils ne connaissent que 3 allures : vent arrière ; trois-quarts arrière ;

de travers. Ils ne peuvent jamais remonter le vent au près. La vitesse de chaque navire est exprimée par 3 chiffres, x/y/z, qui représentent respectivement les vitesses des trois allures possibles. Ces chiffres sont à multiplier par la force du vent, pour obtenir la vitesse réelle exprimée en boucles.

Dans le port d'Esparlongue, Nitouche et Brucelin se sont embarqués à bord du Homard Cramoisi. Ce vaisseau a comme caractéristique de vitesse : 4/3/1. Supposons qu'il souffle un vent de force 4. Par vent arrière, le Homard Cramoisi filera à une vitesse de 4 x 4 = 16 boucles (soit 16 km/h draconique, soit encore, exprimé dans un autre jargon, une vitesse de 4,3 nœuds) ; par trois-quarts arrière, il filera à 3 x 4 = 12 boucles ; et par vent de travers, à 1 x 4 = 4 boucles.

A la vitesse due au vent peut toujours s'ajouter ou se soustraire la force d'un courant.

Si le Homard Cramoisi a le vent arrière, mais remonte un courant de force 10, sa vitesse tombera à 16 - 10 = 6 boucles. S'il prend le vent de travers en descendant un courant de force 8, sa vitesse sera 4 + 8 = 12 boucles.

Bonus rames. Le premier nombre, entre parenthèses, (x), indique le nombre de paires de rames nécessaires pour obtenir la vitesse indiquée. Les deux nombres suivants, +y/+z, expriment directement la vitesse en boucles quand le bateau est propulsé de toute la force de ses rames et représentent respectivement la simple et double cadence. La simple cadence coûte 2 points de fatigue par période de 60 minutes à chaque rameur (4 points par heure), la double

Quelques embarcations types

Les modèles suivants sont donnés à titre d'exemple et pour fixer un ordre de grandeur en ce qui concerne les caractéristiques (structure, résistance, etc). Ils peuvent naturellement être soumis à de multiples variations.

	Résistance	Structure	Vitesse (boucles)	Bonus rame	Manœuvrabilité	Équipage (hommes)	Prix (sols)
Canot	14	6	—	(2)/+3/+5	—	1	10
Barque	20	10	3/2/1	(4)/+4/+6	0/0/-4	4	30-50
Drakkar	28	12	3/2/1	(10)/+10/+14	0/-2/-4	8	150-200
Nef	30	14	5/4/2	—	0/-3/-4	12	400-600
Galère	36	14	2/2/1	(16)/+12/+16	0/-4/-6	10	400-600

Note. La manœuvrabilité et le nombre d'hommes d'équipage ne s'appliquent qu'à l'utilisation des voiles, pas des rames. Pour drakkar et galère, le nombre de rameurs est du double du nombre de paires de rames.