



# L'ART SUBTIL DU PILOTAGE

## L'art subtil du pilotage

*UNE AIDE DE JEU POUR TALISLANTA*



Ludopathes  
Les Zéditeurs

# L'ART SUBTIL DU PILOTAGE

## INTRODUCTION

Piloter un véhicule quel qu'il soit ne présente pas en situation normale de problème particulier si une personne à bord possède la compétence Pilotage avec la spécialisation appropriée. Bien sûr, si vous êtes malmenés en plein milieu d'une tempête provoquée par une aberration climatique ou encore pris en chasse par une bande de pirates des airs, votre situation se trouve soudain nettement plus compliquée !

Ce document aborde de manière générale les subtilités et les différents aspects qui peuvent être pris en compte pour évaluer comment se comporte l'équipage d'un véhicule et ses passagers. Le texte reste volontiers très général pour convenir au maximum de situations possibles et comporte de nombreux aspects techniques. Tous ne sont pas nécessaires pour gérer la manœuvre d'un simple fiacre, ou d'un canot à voile avec deux personnes embarquées, et un Faucheur avisé choisira d'appliquer ou non les règles suivantes.

Toutes les informations contenues dans l'Art subtil du pilotage supposent que le lecteur possède le Livre des Règles de Talislanta auquel il est fait régulièrement référence sous la forme de renvois indiqués comme suit : (T, p. XX). Certaines informations données ici précisent et/ou complètent ce qui figure déjà dans cet ouvrage.

## ÉTAPE UN : DIF DE LA MANOEUVRE

La plupart des tests pour manœuvrer les véhicules sont confrontés à un DIF circonstanciel dépendant de plusieurs facteurs. Vous en trouverez la liste ci-dessous : ils sont cumulatifs mais ne s'appliquent pas forcément en tout type d'occasion. Des indications sur leurs conditions d'utilisation sont exposées pour chacun des facteurs.

## CONDITIONS CLIMATIQUES

**DIF applicable :** tous les tests à bord.

Se reporter à la colonne de droite du tableau des DIF circonstanciels (T, p. 64). Notez qu'aucun pilote ne prendra la voie des airs ou ne quittera le port avec des DIF circonstanciels climatiques de -11 ou pire. Si un vaisseau des vents est en vol dans de telles conditions, la meilleure solution est d'essayer d'atterrir. Un bâtiment maritime cherchera, quant à lui, à gagner le large pour éviter de se briser sur les côtes.

## CONDITIONS DE LUMINOSITÉ

**DIF applicable :** tous les tests à bord requérant l'utilisation de la vue.

Se reporter à la colonne de gauche du tableau des DIF circonstanciels (T, p. 64). Aucun pilote sensé ne se risquera à gagner la voie des airs avec des DIF de luminosité de -11 ou pire. Avec une visibilité si faible, la meilleure solution consiste à naviguer au ralenti.

## ÉTAT DU VÉHICULE

**DIF applicable :** tous les tests de Pilotage, de réparation et aux tests des hommes d'équipage.

### AVARIES DU VÉHICULE

État du véhicule	PV perdus	DIF
Intact ou quasi	1 à 10%	0
Légèrement endommagé	11 à 20%	-3
Endommagé*	21 et 50%	-5
Grièvement endommagé**	51 à 80%	-7
Quasiment détruit***	81 à 99%	-10

\* : véhicules bridés à la vitesse de croisière.

\*\* : véhicules fonctionnent au ralenti.

\*\*\* : véhicules aériens commencent à chuter vers le sol. La chute s'effectue en accélération constante de 50 m/rd (soit 50 m au premier round, 100 m au suivant, etc.). Véhicules maritimes commencent à couler à la vitesse de 2 m/rd. Véhicules terrestres ralentissent de 5 m/rd jusqu'à immobilisation.

## ÉQUIPAGE INSUFFISANT

**DIF applicable :** tous les tests de Pilotage et aux tests des hommes d'équipage.

Chaque type de véhicule suppose un nombre d'hommes d'équipage minimum pour manoeuvrer dans les meilleures conditions. Les indications données dans la colonne E du tableau des véhicules (T, p. 283) indique le nombre maximum de personnes pouvant embarquer à bord d'un bâtiment (et non le nombre de personnes minimum requises pour la manoeuvre). La moitié de ce nombre, arrondi à l'entier inférieur, correspond au nombre minimum d'hommes d'équipage requis pour manoeuvrer le véhicule.

SOUS-EFFECTIF	
État de l'équipage	DIF
Équipage inférieur de 25% au minimum requis	-5
Équipage inférieur de 50% au minimum requis	-7
Équipage inférieur de 75% au minimum requis	-10
Pilote seul	Manoeuvre impossible*

\* : sauf pour les véhicules manoeuvrables par une personne (charriot, canot à voile, etc.). Au premier changement de vent, à la première vague un peu haute, au premier virage, le pilote d'un bâtiment un tant soit peu grand (une vedette des vents, une barge ou tout véhicule marin) se trouve dans l'incapacité de réagir : le bâtiment chavire, se renverse, coule ou se disloque.

## FORCE ET SENS DU VENT

**DIF applicable :** véhicules utilisant le vent comme force motrice. S'applique sur tous les tests de Pilotage et aux tests des hommes d'équipage.

Naviguer avec «vent arrière» peut être difficile si les vents sont violents et que la proue du navire tend à s'enfoncer dans l'eau, s'abaissant au point d'inonder les ponts et les soutes et où les voiles claquent et réagissent de façon anarchique, faisant souffrir les mâts. Les considérations sur les voiles et la mâture sont également valables pour les navires des vents.

Le DIF consécutif de la force des rafales est donc cumulatif de celui du sens du vent.

LE VENT	
Sens et force du vent	DIF
Vent contraire	-5
Vent de côté	-3
Dans le sens du vent	0
Rafales de 50 à 74 km/h	-5
Rafales de 75 à 99 km/h	-7
Rafales de 100 km/h et plus	-10

## VITESSE D'UN BÂTIMENT

**DIF applicable :** tous les tests de Pilotage et aux tests des hommes d'équipage.

ALLURES DU VÉHICULE	
Vitesse actuelle du véhicule	DIF
Ralenti	+5
Croisière	0
Vitesse de pointe	-5


## ÉTAPE DEUX : ORGANISER LA MANOEUVRE

Un pilote risque rapidement d'être soumis à un DIF circonstanciel élevé. Sachant que certaines manoeuvres qu'il va devoir effectuer imposent également un DIF particulier. Le pilotage des véhicules tournerait probablement au fiasco, si l'équipage n'était pas là pour faciliter le travail de celui qui tient la barre.

Le pilote est un personnage incontournable à bord de tout véhicule, mais il n'est pas forcément seul à jouer un rôle dans la manoeuvre. Ce chapitre expose de manière générale comment fonctionne un équipage. Évidemment, plus le bâtiment est grand, plus son équipage doit-être numériquement important.

Lorsqu'un test de Pilotage quelconque est requis à bord d'un véhicule, il faut déterminer quels sont les DIF auquel ce test se confronte. Évidemment, la première question est de savoir quand il est nécessaire d'effectuer un test.

**1) En situation de calme (long voyage, croisière) :** un test de Pilotage est requis au décollage ou à l'atterrissage pour les véhicules aériens. Ou lorsque les



véhicules maritimes entrent dans les ports et gagnent les embarcadères ou quittent la rade. Un test est également requis pour tous les types de véhicules pour chaque journée de voyage.

**2) En situation de stress (éviter un naufrage, course-poursuite, combat, etc.) :** un test de Pilotage est obligatoire pour chaque manoeuvre. Une manoeuvre demande un round complet pour être exécutée et requiert l'attention exclusive du pilote. Ce dernier n'est pas autorisé à effectuer d'autres actions durant le même round, à l'exception d'un test d'Observation ou de Commandement ; mais il souffre dans ce cas du malus applicable aux actions multiples (T, p. 96).

Quelle que soit la situation à bord, le test de Pilotage est toujours effectué en dernier, car le DIF final imposé au pilote dépend des actions de son équipage.

Les tests fixant le DIF final de la manoeuvre sont donc effectués dans l'ordre suivant. Il est précisé pour chacun quel est l'objet du test et quelles sont les conséquences du succès ou de l'échec.

## COORDONNER LES ACTIONS DE L'ÉQUIPAGE

Seul maître à bord après les dieux (ou les diables), le capitaine coordonne tous les travaux de l'équipage sur les bâtiments importants et/ou à caractère militaire.

À bord des plus petits véhicules, ce rôle se confond souvent avec celui du pilote qui mène le véhicule et les hommes de bord.

Même les équipages les plus réduits comptent souvent un ou deux officiers : le bosco qui dirige la manoeuvre, et le second du capitaine en charge de la discipline des hommes et du roulement des quarts à bord. Les officiers ont pour mission de relayer à tout l'équipage les ordres du capitaine. À bord des véhicules les plus importants, le nombre des officiers peut considérablement augmenter, avec de véritables spécialisations comme l'artillerie ou l'ingénierie.

Le capitaine peut coordonner plus ou moins de subordonnés selon les règles définies pour la compétence Commandement (T, p. 81).

Le but du capitaine et des officiers est d'assurer le fonctionnement harmonieux d'un équipage, parti-

culièrement dans l'adversité : engagés dans un combat, dans le tourment des tempêtes, etc.

Dans ce type de situation, le capitaine doit effectuer un test de CHA + Commandement (DIF -5). Ce test est modifié par le DIF mentionné dans le tableau d'attitude (T, p. 70), en fonction des relations que le capitaine entretient avec son équipage. Enfin s'ajoutent les DIF circonstanciels précédemment exposés propres aux conditions climatiques, à l'état du véhicule et au manque éventuel d'hommes d'équipage.

Pour chaque degré de succès, le capitaine confère un bonus de +1 durant un round à tous les tests des membres de l'équipage. À l'échelle stratégique comme dans un combat naval, ou pour commander le déploiement d'une flottille, ce bonus couvre une heure.

Les officiers sont les relais indispensables des ordres au sein des équipages les plus nombreux. Ils jouent souvent un rôle majeur dans la qualité d'exécution des manoeuvres. Le Faucheur peut leur demander un jet de CHA + Commandement (DIF -5) modifié par les bonus éventuels conférés par le capitaine pour améliorer l'impact des ordres.

L'absence du capitaine à bord engendre un DIF -3 additionnel à tous les autres tests de l'équipage.

## LUTTER CONTRE LE CLIMAT

Le DIF inhérent aux conditions climatiques peut être anticipé. Des tests d'INT + Astromancie permettent d'anticiper les changements météorologiques (T, p. 76), afin de changer de cap ou de prendre les mesures nécessaires pour se mettre à l'abri. En revanche, ce test ne sert à rien si le véhicule est déjà engagé dans la tourmente (blizzard, vent de sable, inondation, etc.), le DIF circonstanciel climatique ne pourra pas être annulé ou même atténué.

## LUTTER CONTRE UNE FAIBLE LUMINOSITÉ

Le DIF inhérent aux conditions de luminosité peut éventuellement être diminué ou annulé par des mesures diverses : objet enchanté de Révélation, pilote doué de l'avantage «Vision nocturne» (T, p. 24), globes astromantiques phantasiens (T, p. 286) fonctionnels à bord, etc.

## LUTTER CONTRE LE DÉLABREMENT DU VÉHICULE

Le DIF subi par le bâtiment après des avaries peut être contrarié grâce au savoir-faire du technomancien, du charpentier ou de l'ingénieur de bord. Ces spécialistes peuvent mener sur le moment des réparations d'urgence ou a posteriori, organiser une remise en état générale du véhicule abîmé.

### RÉPARATIONS D'URGENCE

Un test de DEX + Artisanat : charpenterie de marine ou un test de DEX + Ingénierie : construction navale ou Technomancie. Chaque avarie est traitée indépendamment et un seul jet est autorisé pour la compenser (colmater un trou dans la coque, réparation d'une voile ou d'une roue, etc.). Le DIF imposé à ces tests est égal au total des dommages encaissés sur une seule avarie. Par tranche de succès sur le test, le réparateur rend 1 PV au navire pour la scène (durée d'un abordage, l'affrontement contre un événement climatique, etc.). À l'inverse, un échec critique inflige un ID 3 au bâtiment. Les réparations d'urgence prennent au minimum 5 rounds.

### RÉPARATIONS

Le meilleur moyen de remettre un véhicule endommagé en état de marche est de pouvoir prendre le temps de mener un chantier de réfection avec tous les matériaux nécessaires.

La coordination des réparations à mener sur l'ensemble des dommages reçus par le véhicule est sanctionnée par un seul test d'INT + Ingénierie : construction navale ou Technomancie.

Le DIF de ce test est égal au total des dommages encaissés par le véhicule. Ce DIF est multiplié par un et demi si les dommages sont compris entre 51 et 80% des PV totaux du bâtiment et multiplié par deux si les dommages excèdent les 80%. Un succès partiel lui permet de récupérer jusqu'à 50% des PV perdus et un succès l'intégralité des dommages.

Un second test de DEX + Artisanat : Charpenterie de marine ou DEX + Ingénierie : construction navale ou Technomancie, fixe à son tour la vitesse des réparations. Un seul test est effectué pour l'ensemble des dommages reçus. Le DIF imposé à ce jet est équivalent au total des dommages encaissés par le véhicule. Chaque tranche de succès permet de lui rendre +3 PV par journée (10 h) investie à réparer. Une fois le plafond des PV déterminés par la coordination des réparations atteint, le chantier prend fin.

## INCENDIE

Les individus à bord exposés à un incendie subissent évidemment les mêmes désagréments que ceux exposés dans le Livre des Règles (T, p. 97).

Pour les véhicules composés de bois, les dommages de nature incendiaire s'avèrent redoutables. Les feux, naturels ou d'origine magique, peuvent persister plusieurs rounds avant d'être éteints.

Chaque round passé à éteindre un incendie permet de diminuer l'ID qu'il inflige au véhicule, d'un point par personne consacrant un round entier à la tâche. Les dommages de nature incendiaires sont applicables aux véhicules sans tenir compte de leur IP.

Les dommages incendiaires ne peuvent jamais être réparés à 100% et nécessitent souvent le remplacement des pièces très abîmées ou partiellement détruites. Chaque dommage de nature incendiaire diminue ainsi le maximum de PV du véhicule jusqu'au changement des pièces défectueuses.

### COÛT DES RÉPARATIONS

Les réparations qui doivent être effectuées sur un véhicule ont également un coût matériel. Celui-ci est proportionnel aux avaries subies. Deux facteurs doivent être pris en compte dans ce calcul : le prix original du véhicule et l'importance des dommages subis (exprimé en pourcentage de perte de PV).

Le pourcentage de perte de PV est multiplié par le prix de base du véhicule puis divisé par 100. Pour des dommages compris entre 51 et 80 %, le Faucheur multiplie le coût en lumen par un et demi. Pour des dommages allant de 81 à 99 %, le Faucheur multiplie le coût des réparations par deux. Dans ce cas, il devient presque avantageux de racheter un véhicule.

**Ex :** Pour un véhicule valant 1000 lumens à l'origine et ayant perdu 50 % de ses PV, le coût des réparations sera de 500 lumens. Le même véhicule endommagé à 70 % coûterait 950 lumens à réparer (700 lumens x 1,5).

Ce coût indicatif peut fluctuer selon la disponibilité des matériaux nécessaires aux réparations et ne tient pas compte de la main d'oeuvre éventuelle. Cette précision est importante notamment pour les réparations nécessitant des compétences comme la Thaumaturgie et la Technomancie (comme les générateurs de vents ou les appareils de lévitation).



## LUTTER CONTRE LE SOUS-EFFECTIF

Les hommes d'équipage restants peuvent diminuer l'impact de ce DIF pour le pilote en effectuant un test de DEX + Athlétisme. Un seul test est effectué pour tout l'équipage, selon les principes d'une action collective (T, p. 66). Chaque degré de succès diminue le DIF, imposé par la carence de membres d'équipage, de deux points.

*Ex : à bord d'un bâtiment où 75% de l'équipage est manquant, les hommes restants obtiennent un succès sur leur test. Le DIF normalement applicable sur les tests de manoeuvre tombe de -10 à -6.*

## ATTÉNUER LES MALUS DE LA VITESSE

Le DIF inhérent à la vitesse de pointe d'un bâtiment peut être amoindri si un copilote consacre une journée en situation de calme, un round en situation de stress, à aider directement le pilote. Il peut effectuer un test d'INT + Astromancie (Pilotage fonctionne en compétence de substitution à -3). Chaque degré de succès réduit le DIF découlant de la vitesse d'un point.

## LUTTER CONTRE UN VENT DÉFAVORABLE

Le DIF inhérent au vent peut être amoindri pour faciliter la tâche du pilote, et ce de deux manières :

### 1) L'équipage :

Il peut diminuer l'impact du vent sur les manoeuvres. Il s'agit alors d'être habile et malin, de savoir comment plier une voile ou la déployer pour qu'elle remplisse sa fonction au mieux, de bien saisir le sens et la force du vent pour donner la bonne tension aux cordages, etc. C'est l'observation autant que l'expérience qui permettent alors aux marins d'assister le pilote.

Un seul test de DEX + Observation est effectué pour tout l'équipage, selon les principes d'une action collective (T, p. 66). Ce test est distinct de celui qui sert à compenser un éventuel sous-effectif. Chaque degré de succès diminue le DIF imposé par le vent d'un point.

### 2) Le copilote :

Si un homme à bord est assez compétent et consacre son temps (journée ou round selon les nécessités) à aider directement le pilote (en étudiant des cartes, et en mesurant attentivement et fréquemment les conditions atmosphériques par exemple), il peut effectuer un test d'INT + Astromancie (Pilotage fonctionne en compétence de substitution à -3). Ce test est distinct de celui éventuellement requis pour compenser la vitesse du bâtiment. Chaque degré de succès diminue de 2 le DIF découlant du vent.

## ÉTAPE TROIS : NÉGOCIER LA MANOEUVRE

Le rôle du pilote est de manoeuvrer le navire. En situation de calme, son travail se cantonne à décoller, accoster et maintenir le cap durant un voyage. Dans des situations plus tendues, il devient la personne clé sur qui repose la réussite des manoeuvres plus ou moins complexes. S'il est assisté d'un copilote, ce dernier a pour mission de lui donner des informations visant à simplifier ces manoeuvres... Le cas échéant (pilote incapacité ou tué, changement de quart), le copilote relaie ou remplace le pilote en fonction.

Le test s'effectue sous DEX ou PER + Pilotage. Le DIF de base applicable à ce test est égal à l'intégralité des DIF circonstanciels évoqués tantôt, modifiés par les succès ou les échecs des autres membres de l'équipage dans leurs tâches.

À ce DIF circonstanciel s'ajoute celui de la manoeuvre qu'essaie d'effectuer le pilote.

Le résultat du test de pilotage s'interprète de cette façon :

**Échec critique :** le pilote perd le contrôle du véhicule qui part en vrille, chavire, ou heurte un bâtiment, un autre véhicule, une créature, etc. Le véhicule encaisse immédiatement un ID 10 (sans IP).

Toutes les personnes à bord doivent effectuer un test de FOR + Athlétisme. Dans le cas d'une réussite, elles parviennent à garder leur équilibre ou se cramponnent à quelque chose de solide. Sur un succès partiel, elles chutent et encaissent un ID 1, ou un ID 2 dans le cas d'un échec. En cas d'échec

critique, elles peuvent être éjectées ou passer par-dessus bord (si leur position à bord le permet), ou encaisser un ID 4 et être assommées pour une minute (10 rd).

**Échec** : la manoeuvre du pilote échoue. À moins qu'il n'obtienne un succès sur un nouveau test immédiat de DEX + Pilotage (DIF -5), le véhicule ralentit d'une allure et encaisse un ID 5 (sans IP).

Si le véhicule était à vitesse de pointe, il chavire, se retrouve immobilisé, et les passagers se testent contre la chute ; sauf si le pilote parvient à obtenir un succès sur un nouveau test immédiat de DEX + Pilotage (DIF -10).

**Succès partiel** : la manoeuvre réussit, mais au prix d'un ralentissement du véhicule. La distance maximum couverte durant ce round est égale à la moitié de son allure actuelle. Si la manoeuvre consistait à

accélérer ou suppose une allure constante (ex. : se maintenir à hauteur d'un autre véhicule), le véhicule encaisse un ID 5 (sans IP) au lieu de ralentir.

**Succès** : la manoeuvre réussit à l'allure actuelle du véhicule.

**Succès critique** : idem ci-dessus. Le pilote bénéficie en plus d'un bonus de +5 à son prochain test de Pilotage.

**Succès héroïque** : idem ci-dessus. Le pilote bénéficie d'un bonus supplémentaire de +10 à son prochain test de Pilotage.

MANOEUVRES	
Manoeuvre tentée	DIF au test de Pilotage
Maintenir son allure	0
Atterrir/décoller/quitter la rade/s'amarrer	-3
Accélérer/décélérer d'un cran	-3
Accélérer/décélérer de deux crans	-5
Virage sec	-3
Slalom/virage à angle droit	-5
Demi-tour	-7
Aborder*	-7
Éperonner**	-7
Looping (à priori impossible)	-21***
Véhicule aérien : descente en piqué/contrôler sa chute	-5
Se maintenir à hauteur d'un véhicule	DEX ou PER + Pilotage du pilote adverse.
Dépasser un véhicule	Opposition active contre DEX/PER + Pilotage du pilote adverse.
Esquiver une manoeuvre ennemie	Opposition active contre DEX + Pilotage du pilote adverse
Esquiver un tir ennemi	Opposition active contre PER + Artillerie de l'artilleur ennemi

\* : nécessite d'avoir réussi au round précédent une manoeuvre «se maintenir à hauteur d'un véhicule». Si la manoeuvre réussit, les deux véhicules encaissent un ID 5 (sans IP). Il est impossible d'aborder un navire sans grappins, et des passerelles sont souvent indispensables pour passer les bords. Cette manoeuvre peut être esquivée.

\*\* : nécessite de réussir au round précédent une manoeuvre «se maintenir à hauteur d'un véhicule». Si la manoeuvre réussit, le véhicule qui éperonne encaisse un ID 5 et sa cible un ID 10. Ces dommages sont appliqués sans IP. Cette manoeuvre peut être esquivée.

\*\*\* : uniquement pour les véhicules aériens. Tous les passagers à bord ne se retenant pas sont projetés dans le vide. Le pilote, à moins d'employer des moyens de stabilisation magique (Mode Mouvement par exemple), ne peut maintenir son cap et perd le contrôle du véhicule.

# INFORMATIONS DIVERSES

## LE DÉPLACEMENT DES VÉHICULES (ET À BORD)

Les véhicules terrestres sont incapables de franchir des pentes dont l'inclinaison est supérieure à 50°. Ils sont obligés de contourner ce type d'obstacle. Les véhicules aériens ne peuvent pas effectuer des descentes en piqué ou des ascensions à plus de 70° d'inclinaison : au-delà, ils se renversent ou partent en vrille. Les véhicules maritimes confrontés à des creux de vague de plus de 70° (uniquement dans des lieux où les courants sont particulièrement violents et en période de tempête) chavirent automatiquement.

Les allures de déplacement des véhicules mentionnés dans le chapitre équipement du Livre des Règles (T, p. 283) correspondent aux distances maximum couvertes en un round. Cette distance est parcourue si le pilote obtient un succès ou mieux sur son test de Pilotage. Sur un succès partiel, il ne couvre que la moitié de la distance prévue. Dans les cas d'échec, le véhicule doit ralentir d'une allure et peut se retrouver immobilisé s'il était au ralenti. Dans les cas d'échec critique (en considérant que les autres aléas mentionnés ci-dessus ont été évités), le véhicule a été immobilisé.

Les véhicules sont sujets aux limites de changement de cadence (T, p. 68).

Les véhicules terrestres sont aussi sujets aux DIF circonstanciels dépendant de la nature du terrain. Ce DIF s'ajoute aux autres DIF circonstanciels mais il n'est pas possible d'en diminuer l'impact. Les tests de DEX consécutifs de DIF de terrain supérieurs à -4 ne sont pas requis pour le véhicule, mais pour chaque personne à bord. Les limitations d'allure mentionnées ne sont pas applicables aux passagers (T, p. 68) mais le sont au véhicule.

Les individus embarqués peuvent effectuer leur déplacement indépendamment de celui du véhicule, mais doivent obtenir des succès ou mieux sur des tests de DEX + Athlétisme pour rester debout si les DIF circonstanciels applicables à l'équipage sont supérieurs à -4.

Pour les individus se déplaçant dans les cordages ou les mâts des véhicules qui en possèdent, on prend en compte l'allure d'escalade.

## ACCIDENTS ET ÉCHECS CRITIQUES

Servir sur un véhicule comporte un certain nombre de risques, souvent mortels. Sans compter les maladies (scorbut, etc.) et l'ingestion de nourriture avariée, un navire (des vents, des sables ou sillonnant les mers) est un endroit dangereux, que ce soit lors d'une attaque ou en raison des conditions climatiques. Il n'est pas rare de perdre un ou plusieurs membres d'équipage lors d'un voyage. Voici quelques exemples de situations qui peuvent se produire à bord et qu'un Faucheur pourra mettre en scène suite à l'échec critique d'un personnage.

Chute occasionnée suite à la rupture d'un cordage lors d'un changement de voile (lors de mauvais temps on doit monter pour mettre des voiles plus petites et plus solides) ;

Blessure occasionnée par le choc avec un objet (poulie, tonneau, quille, planche, cabestan, etc.) qui s'est détaché ou arraché ;

Asphyxie suite à un incendie (provoqué par l'ignition de la voilure en combat ou conséquence d'une bougie mal éteinte) dans un lieu confiné ;

Électrocution consécutive de la foudre (incident ponctuel sur les bateaux des vents, rare autrement) ;

Personnage arraché au pont et jeté par-dessus bord par une rafale de vent ou une vague particulièrement forte ;

Incidents lors de manoeuvres (pluie battante rendant le pont et les outils glissants, brouillard givrant en altitude, brouillard causant un manque de visibilité, etc.) ;

Nausée, évanouissement, coma voire mort provoquée par le choc thermique consécutif de brusques changements d'altitude à bord d'un véhicule aérien ;

Enseveli (ou écrasé) sous les décombres d'un pont ou d'un mât s'affaissant lors d'un combat ;

Chute et fracture provoquée par le choc d'un atterrissage de fortune ou au moment d'un abordage.



# NOTIONS D'ARTILLERIE

Certains véhicules, notamment ceux employés par les forces militaires, sont équipés d'armes de siège. Il s'agit en général des versions les plus légères des balistes, des catapultes, des lance-feu ou des hurlants lourds (T, p. 272). Étant donné l'espace que prennent ces machines de guerre, les véhicules marchands n'en possèdent généralement qu'un ou deux. Ils sont normalement solidement attachés ou directement intégrés dans la structure du véhicule et ne peuvent faire feu que dans une seule direction : c'est donc au pilote et à son équipage d'offrir un «angle de tir» exploitable à ses canonnières.

Les pièces d'artillerie sont généralement disposées le long des flancs du véhicule, sur le pont ou dans l'entrepont. Les bâtiments de guerre les plus importants possèdent aussi un engin de siège sur leur gaillard avant et un autre sur le pont arrière. Seuls quelques hurlants lourds de bateau possèdent un châssis amovible : on ne les trouve habituellement qu'à bord des vaisseaux des dunes militaires dracartans ou dans les galions des vents cymriliens. Ces appareils sont des prises de guerre inestimables.

## UTILISATION DES ARMES DE SIÈGE

Lors d'un combat entre véhicule, un tir ne peut être effectué que si l'arme de siège est face à sa cible.

C'est toujours l'individu possédant le score le plus élevé dans la compétence Artillerie qui résout les tests attaques des armes de siège. Il effectue un test de PER + Artillerie.

Les DIF applicables à ce test sont les mêmes que ceux d'une attaque à distance classique (T, p. 90) : portée, couvert, allure de la cible et du tireur (en l'occurrence celle du véhicule), gabarit de la cible, luminosité, climat. Le gabarit des véhicules est toujours considéré comme E.

Chaque pièce d'artillerie demande une équipe pour être employée (on parle de servants d'artillerie). Le nombre idéal de servants figure dans la colonne «Équipe» du tableau «Armes de sièges» figurant p. 272 du Livre des Règles. Cette équipe doit compter au minimum un individu compétent

dans la compétence Artillerie (T, p. 80). Il est possible de se servir d'une pièce d'artillerie avec un nombre de servants inférieur à celui requis. Le test de l'artilleur subit alors un DIF -1 additionnel par servant manquant. En outre, le temps de chargement d'une pièce augmente d'un round par servant manquant.

Si le terrain est particulièrement accidenté, le DIF qui en découle est également appliqué.

Si l'équipe des servants est incomplète, le test souffre d'un DIF -3 additionnel par homme manquant. Dans ce cas, le temps de rechargement est également augmenté d'un round.

Notez que les projectiles des armes de siège effectuent une trajectoire globalement rectiligne jusqu'à leur portée longue, avant de descendre progressivement jusqu'à toucher le sol à la limite de leur portée extrême. Ceci peut être important pour les combats aériens.

Un artilleur peut effectuer un tir localisé sur une partie précise de la structure d'un véhicule adverse en se soumettant aux DIF du tableau ci-dessous.

## COORDONNER PLUSIEURS PIÈCES D'ARTILLERIE

Un seul artilleur peut donner des directives pour plusieurs équipes, mais chaque test d'attaque est considéré comme une action multiple (T, p. 96) et fait l'objet d'un test distinct.

Afin de faciliter la tâche de l'artilleur, un officier peut coordonner le tir simultané de plusieurs armes de siège, du moment qu'elles se trouvent sur le même bord que lui, grâce à la compétence Commandement (T, p. 81). Le DIF du test de Commandement est de -3 par arme de siège. Chaque degré de succès supprime le malus d'action multiple pour les tests d'attaque du chef artilleur.

## TIR LOCALISÉ

On considère habituellement qu'un tir d'artillerie vise simplement un véhicule dans son ensemble : le plus souvent, il s'agit de la coque, élément certes le plus exposé mais aussi le plus solide. Pour ce type de tir, l'IP du véhicule s'applique intégralement. Mais un artilleur vicieux sait pertinemment que tout véhicule possède des points faibles : les mâtures



n'ont pas la résistance des coques par exemple.

Un navire est un ensemble complexe de machineries, de planches de bois, de poutres aux dessins élaborés et de voilures. Il est toutefois possible d'effectuer un tir localisé contre cinq «localisations» citées ci-dessous, susceptibles de l'endommager plus gravement qu'un tir conventionnel. Si l'artilleur opte pour un tir localisé, le DIF du gabarit de la cible est remplacé pour celui indiqué ci-dessous.

TIR LOCALISÉ		
Localisation	IP applicable	DIF
Coque	4/5 IP total	-5
Voiles	0	-7
Mâts	1/5 IP total	-10
Réacteur	20	-7/-15 (oeil)
Hommes embarqués	na	spécial

#### LA COQUE

Il s'agit ici de viser un bâtiment maritime en dessous de sa ligne de flottaison. Bien que les bords au niveau de la ligne de flottaison des bateaux maritimes, gaos notamment, sont en général renforcés pour éviter d'être coulés par une salve d'artillerie chanceuse, ces points névralgiques sont généralement moins résistants que d'autres. Pour les vaisseaux des vents et les véhicules terrestres, cela revient à percer la coque en correspondance des structures portantes du véhicule pour endommager les poutres maîtresses courant sur toute la longueur du pont.

#### LES VOILES

Un bâtiment dont les voiles sont détruites (ce qui se produit lorsqu'un ID global égal à 1/5 des PV totaux du véhicule est infligé à cette localisation précise) est immobilisé (véhicules terrestres) ou commence à dériver au gré des courants marins ou aériens. Quelques rares navires qui possèdent des réacteurs ou des générateurs de vent peuvent continuer à se déplacer jusqu'à épuisement de leur (coûteuse) réserve de cristaux. À bord des véhicules des armateurs les plus riches où ceux de type militaire, les voiles sont traitées au retardateur pour feu syndran (T, p. 319) afin d'éviter les incendies.

#### LES MÂTS

Il est possible de démâter un bâtiment, c'est-à-dire d'arracher ses mâts, ce qui revient le rendre ingouvernable. Cette situation se produit lorsqu'un ID global égal à 1/5 des PV totaux du véhicule est infligé à cette localisation précise. Une attaque localisée contre les mâts touche aussi les voiles.

Un succès critique ou mieux arrache directement

un mât. Sur les bâtiments volants, chaque famille de mâts (c'est-à-dire l'ensemble des 4 mâts en ligne : sur les deux côtés, sous la coque et sur le pont) doit donc recevoir 4 tirs au but pour être détruite.

#### LES RÉACTEURS

Certains véhicules possèdent des générateurs de vents (T, p. 282), des machineries complexes assimilables à des réacteurs. Ces appareils prennent le relais des voiles lorsque le vent est absent et sont indispensables pour contrecarrer les dérives des gros bâtiments volants. Ces machineries sont très souvent externes et visibles.

Durant les manoeuvres les plus compliquées ou nécessitant une grande vitesse d'exécution, les capitaines n'hésitent pas à s'appuyer sur le surplus de puissance des réacteurs, notamment pour se mettre en ligne, en formation ou sous un angle de tir adéquat.

Priver un véhicule de ses générateurs de vent, c'est réduire d'autant sa mobilité. Si un capitaine a abattu sa voilure pour ne se servir que de ses réacteurs, son bâtiment devient alors inutilisable le temps que les voiles soient de nouveau hissées. Les bâtiments de guerre et les véhicules appartenant aux armateurs les plus influents possèdent parfois des générateurs de rechange entreposés dans les soutes, mais cela reste exceptionnel.

Un tir d'artillerie peut mettre un réacteur hors d'état, ce qui se produit lorsqu'un ID global égal à 1/5 des PV totaux du véhicule est infligé à cette localisation précise. En visant l'oeil du générateur (plus exactement la bouche) en faisant traverser un projectile au travers de la grille de protection, il est même probable de le détruire complètement. Un tir aussi précis entraîne l'explosion du générateur de vent et un ID équivalant à ses PV dans les 3 m autour. Cet ID diminue ensuite de 3 par mètre supplémentaire depuis le centre de l'explosion.

#### LES HOMMES EMBARQUÉS

Les hommes d'équipage et les combattants embarqués sont présents pour manoeuvrer et défendre le véhicule. Sans eux, le plus redoutable des bâtiments de guerre est un tas de bois joliment sculpté. Prendre pour cible les hommes à bord d'un véhicule fonctionne de la même façon qu'une attaque à distance classique (T, p. 90), mais les hommes sur le pont supérieur ou dans les mâts bénéficient toujours d'un couvert de 50% minimum. Ceux qui se trouvent dans l'entrepont où les soutes ne peuvent faire l'objet d'une attaque directe.

# TABLES DES MATIÈRES

## INTRODUCTION .....P. 2

## ÉTAPE 1 : DIF DE LA MANOEUVRE .....P. 2

- Conditions climatiques .....p. 2
- Conditions de luminosité .....p. 2
- État du véhicule.....p. 2
- Équipage insuffisant.....p. 3
- Force et sens du vent .....p. 3
- Vitesse d'un bâtiment.....p. 3

## ÉTAPE 2 : ORGANISER LA MANOEUVRE.P. 3

- Coordonner les actions de l'équipage.....p. 4
- Lutter contre le climat .....p. 4
- Lutter contre une faible luminosité .....p. 4
- Lutter contre le délabrement du véhicule .....p. 5
- Lutter contre le sous-effectif .....p. 6
- Atténuer les malus de la vitesse.....p. 6
- Lutter contre un vent défavorable.....p. 6

## ÉTAPE 3 : NÉGOCIER LA MANOEUVRE..P. 6

## INFORMATIONS DIVERSES .....P. 8

- Le déplacement des véhicules (et à bord).....p. 8
- Accidents et échecs critiques.....p. 8

## NOTIONS D'ARTILLERIE.....P. 9

- Utilisation des armes de siège .....p. 9
- Coordonner plusieurs pièces d'artillerie.....p. 9
- Tir localisé .....p. 9

## TABLES DES MATIÈRES.....P. 11

## CRÉDITS

**Auteurs :** Laurent Dutheil, Alexandre Gay, Yann Bruzzo et Patrick Trempond

**Illustrateurs :** Pulpe du Poulpe (Maroon et Law)

**Relecteurs :** Le Zgal, Alexandre Gay

**Maquette :** Patrick Trempond et Laurent Dutheil

Le jeu de rôle original Talislanta et son cadre sont Copyright © 1987 Stephan Michael Sechi.  
Tous droits réservés.

Version française originale Copyright © 2006 Ludopathes Éditeurs. Utilisé avec permission,  
sous licence de Stephan M. Sechi. Tous droits réservés.