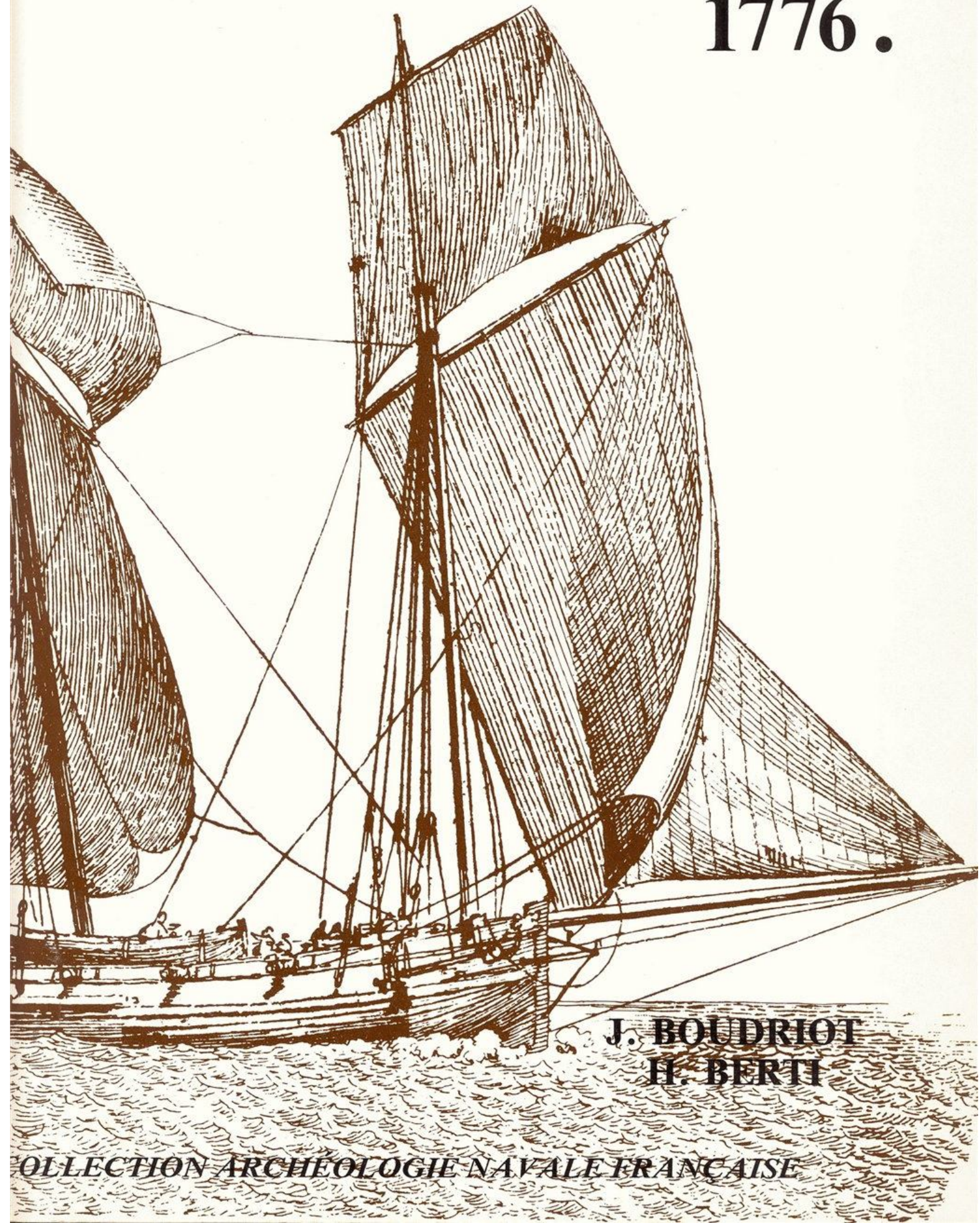


LE COUREUR

1776.



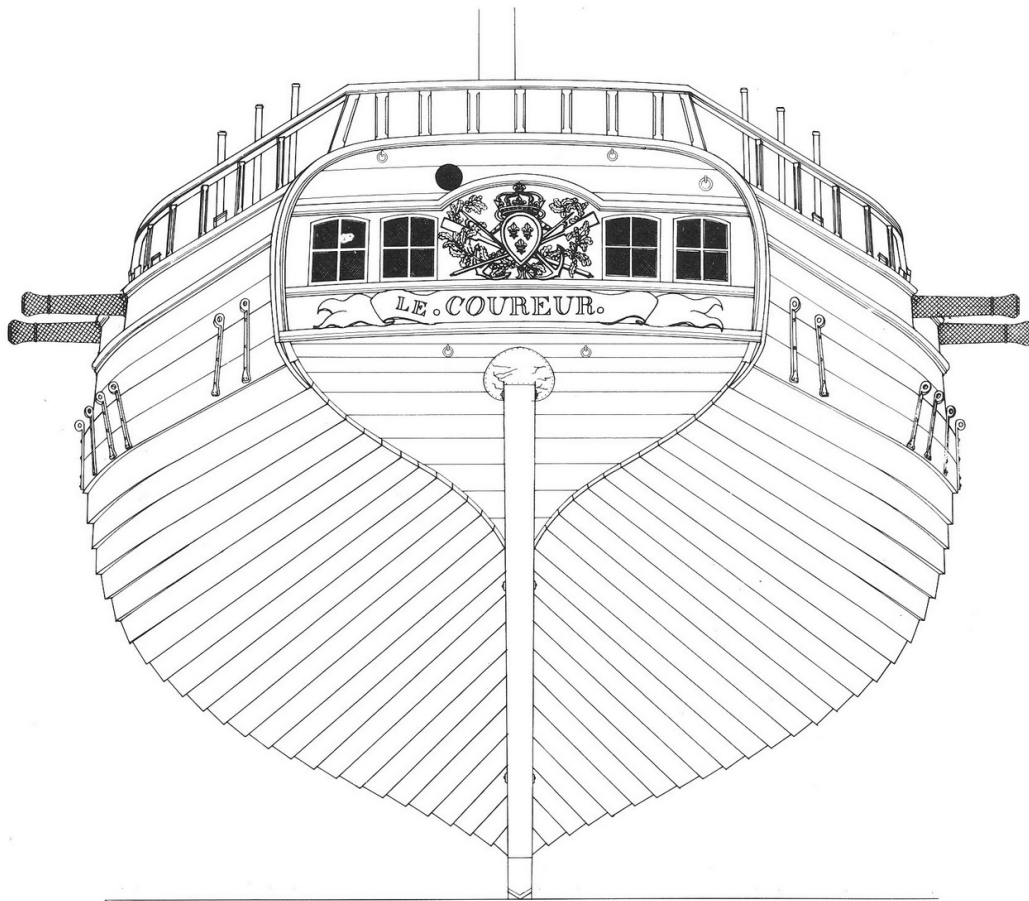
J. BOUDRIOT
H. BERTI

COLLECTION ARCHEOLOGIE NAVALE FRANÇAISE

LOUGRE

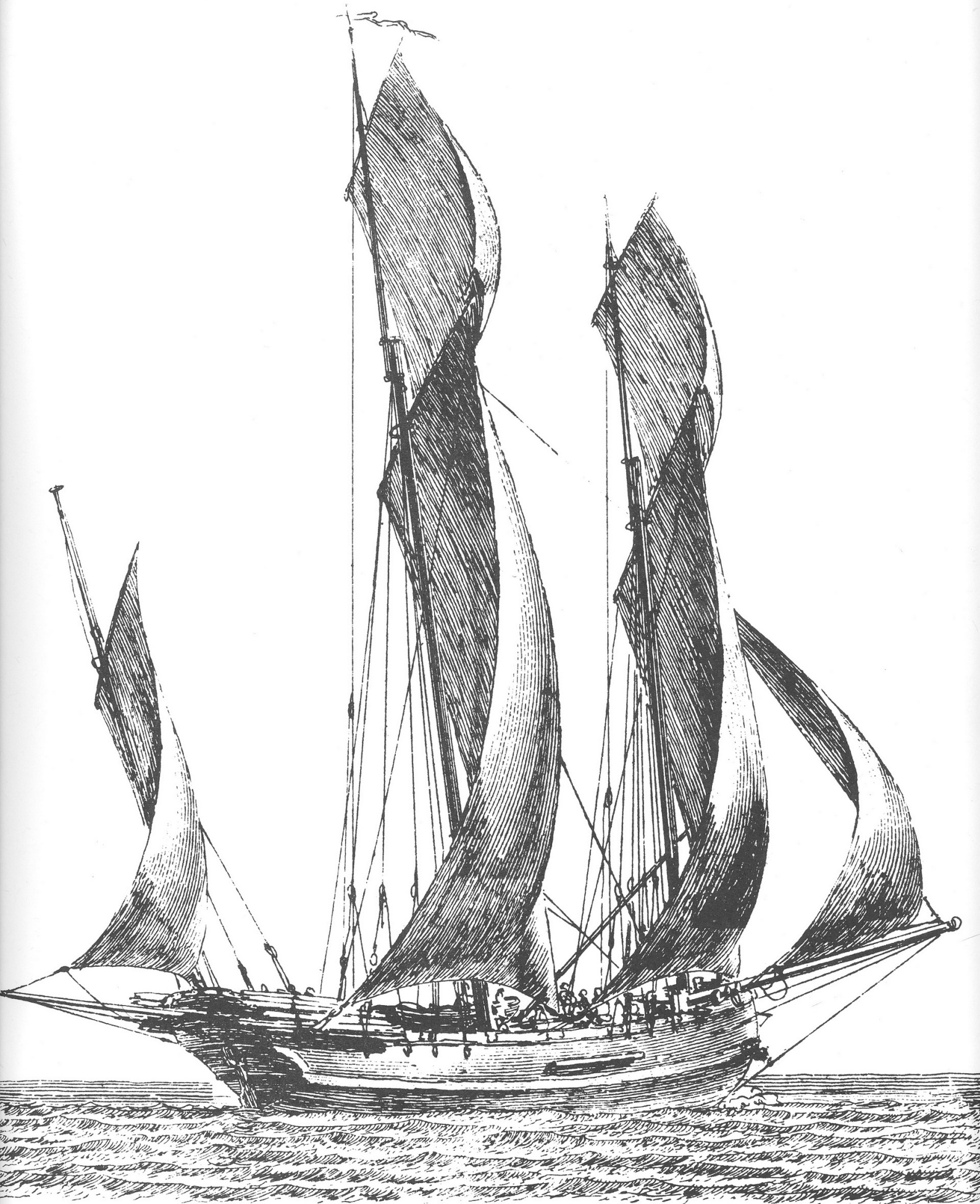
LE COUREUR

1776



COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE

LE COUREUR



Lougre vu par la hanche de Tribord vent large

JEAN BOUDRIOT - HUBERT BERTI

LOUGRE

LE COUREUR

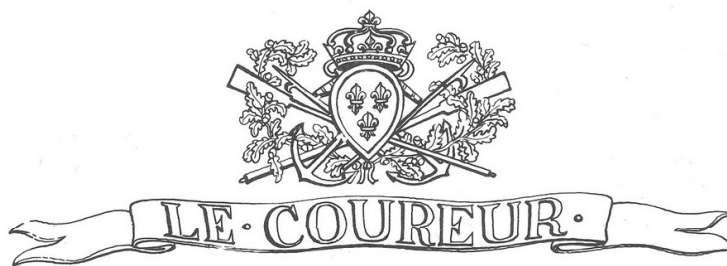
1776

Du constructeur D. DENÿS

MONOGRAPHIE

ACCOMPAGNÉE DE 7 PLANCHES AU 1/48

Édité par A.N.C.R.E. - 15, avenue Paul-Doumer - 75116 Paris
COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE



INTRODUCTION

Avec les monographies du Cygne et du Cerf, nous vous avons proposé un brick et un cotre ; il était logique d'envisager un lougre, voilà qui est fait avec le Coureur et plus tard nous compléterons cette suite avec une goélette.

Parmi les divers lougres de la marine royale, nous avons choisi le Coureur qui, associé à la Belle Poule (frégate de 12) a livré le premier combat de la guerre d'Amérique, le 17 juin 1778. Pour établir cette monographie, nous disposons des plans d'origine et des dessins relevés sur le Coureur après sa capture ; par contre, nous n'avons pas retenu le modèle du Coureur, faisant partie des collections du Musée de la Marine, ce modèle étant une reconstitution réalisée au XIX^e siècle, présentant de sensibles différences avec les documents d'origine.

Le lougre a été gréé d'après la table septième du traité de la mâture par Forfait, cette table se rapporte au Chasseur et à l'Espiègle ayant respectivement 72 et 60 pieds de long, nous avons établi une moyenne pour le Coureur dont la longueur est de 66 pieds.

Dans la partie historique de la monographie, nous avons traité de la voile dite au tiers et du chasse-marée dont est directement issu le lougre ; l'évolution de ce dernier dans la marine royale est étudiée avec notamment la reproduction de plans et documents anciens. Une iconographie commentée se rapportant au chasse-marée et au lougre a été rassemblée.

Nous avons ensuite présenté la carrière du Coureur grâce aux rôles d'équipage et la relation de son combat courageux mais malheureux de juin 1778.

Enfin, les commentaires techniques des planches et la nomenclature terminent cette première partie de la monographie, la seconde étant constituée par les planches.

Comme vous avez déjà pu le constater, nous avons le souci de placer le bâtiment, sujet de la monographie, dans son contexte à la fois technique et historique, ceci devant donner tout leur intérêt aux modèles que nous vous proposons de réaliser. Et pour ceux ne pratiquant pas le modélisme, les monographies doivent être autant de « mémoires » traitant de l'archéologie navale française.

J.B.

H.B.

LA VOILE AU TIERS

La voile carrée ou rectangulaire dont la vergue est fixée au milieu de sa longueur sur le mât est la formule la plus simple donc primitive de l'établissement d'une voile (voir Bateau de Lanvéoc Neptunia n° 153).

Lorsque le vent agit par le travers et avec quelque force sur une voile carrée, la vergue de celle-ci a tendance à l'élever sous le vent, prenant ainsi de l'obliquité. Nous pensons que ce changement de position a incité à déplacer le point de fixation de la vergue sur son mât, le meilleur effet étant obtenu en plaçant ce point au tiers de l'envergure de la vergue, ce partage permettant d'avoir sous le vent les deux tiers de la voile.

Cette simple mutation de la voile carrée, en voile dite au tiers (1) améliore singulièrement son efficacité aux allures par vent de travers. Mais, en contrepartie, cette asymétrie de la voile au tiers oblige lors d'un virement de bord, à l'amener tout bas, démarrer la drisse de la vergue et changer la voile de côté, ceci explique la limitation de la voile au tiers à de petits bâtiments.

Notons au passage que la voile latine ou triangulaire, vraisemblablement issue également de la voile carrée (2) de l'antiquité, présente les mêmes inconvénients pour les virements de bord.

Le changement de bord d'une voile au tiers se dit *muder*, tréluher, gambier ou gambiller. Si la force du vent le permet, l'on peut se dispenser de muder en acceptant que le vent plaque la toile sur le mât.

La voile au tiers doit être manœuvrée avec beaucoup de précaution et discernement, dès que sa surface prend de l'importance. Ainsi, un changement subit de la direction du vent ou une erreur de manœuvre faisant agir brutalement le vent sur la face avant de la voile, coiffant ou masquant le bâtiment, celui-ci, dans la plupart des cas, chavire (3).

Quand le vent souffle bon frais, l'on substitue à la voile au tiers, une autre voile dite *taille-vent* envergure de même, la surface est inférieure de moitié et caractéristique principale du *taille-vent*, il s'amure au pied du mât.

Il est difficile, si ce n'est impossible, de situer l'apparition de la voile au tiers; la citation la plus ancienne que nous avons relevée figure dans un lexique de termes maritimes (manuscrit 19.111, conservé à la Bibliothèque nationale), ce document est anonyme et non daté, mais nous supposons qu'il a été rédigé par un constructeur dunkerquois à la fin du XVII^e siècle ou au tout début du XVIII^e (4).

L'iconographie maritime française est bien pauvre, et c'est sans succès que nous l'avons consultée avec l'espoir de recueillir une représentation ancienne de la voile au tiers.

Dans l'album de Jouve daté de 1679 (5), la voile au tiers est absente, cependant les représentations de petits bâtiments pour la pêche et le cabotage sont très nombreuses. Mais cet album traite seulement des bâtiments du littoral atlantique, de La Roche-Bernard au Pyrénées. Si cette vaste zone ignore au XVII^e siècle la voile au tiers, l'on peut supposer qu'il n'en était pas de même pour le littoral breton.

Par contre, nous ne pensons pas que la voile au tiers ait été employée en mer du Nord, compte tenu de l'utilisation si fréquente des voiles à livarde et à corne.

Bref, nous limitons la zone d'utilisation de la voile au tiers au XVII^e siècle et pour la première moitié du XVIII^e siècle, à notre littoral s'étendant de la Basse-Bretagne au Cotentin.

Mais nous convenons ne pouvoir affirmer que la voile au tiers soit « née en Bretagne » et que son usage soit généralisé antérieurement au XVII^e siècle. Bien des recherches devraient être effectuées et il serait intéressant qu'elles aient lieu également outre-Manche.

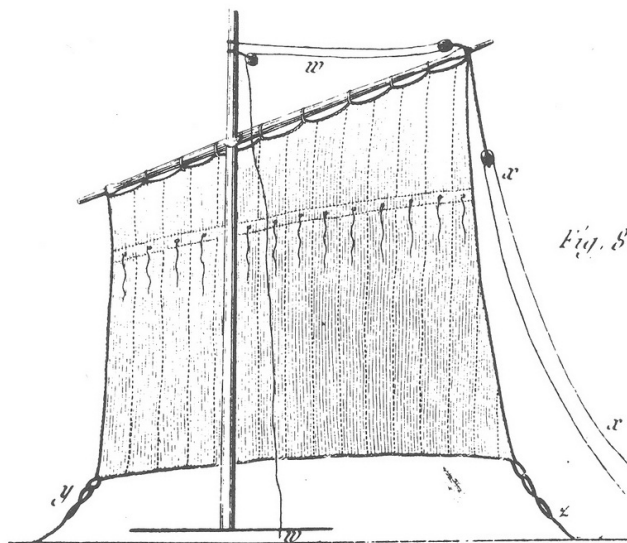
Le grément de la voile au tiers, si elle ne présente pas trop d'étendue est fort simple. La vergue est apiquée sous un angle de 60 à 70° avec la flèche du mât, celui-ci est appuyé par quelques haubans pouvant se décrocher afin de mieux orienter la voile, ces haubans sont généralement à palan, un étai, également à palan, s'ajoute aux haubans.

La vergue est hissée jusqu'à environ un pied en dessous du rouet sur lequel passe sa drisse; celle-ci pouvant être complétée par un palan. Une herse en cordage constitue le racage. Les ralingues font office de bras et balancine, la voile ne porte qu'une écoute et une amure.

Lorsque la voile au tiers a plus d'étendue, il faut que sa vergue soit soutenue sous le vent par une balancine et orientée également sous le vent par un bras.

La voile peut comporter de véritables boulines lorsque sa surface ne permet pas d'utiliser une simple perche (6).

L'examen des illustrations doit vous permettre de constater la grande légèreté du grément des bâtiments portant des voiles au tiers, et ceci même pour de grands lougres de guerre.



Ce petit dessin de voile au tiers ou à bourcet est extrait du traité du grément de Lescalier. Signalons que la voile dite « de bélandre » peut s'apparenter à la voile au tiers, mais nous la considérons comme une voile latine dont on aurait supprimé la partie avant.

Précisons que le bélandre, bâtiment de charge, typiquement hollandais, peut se comparer au brigantin, à la réserve de l'utilisation de cette voile en trapèze long dite de bélandre, au lieu de la brigantine.

LE CHASSE-MARÉE

Ce terme peut surprendre, mais il faut savoir que sous l'Ancien Régime, le mot marée signifiait poisson frais, et celui de chasse, capturer, prendre.

Le chasse-marée est donc un petit bâtiment se rendant sur les lieux de pêche pour recevoir des bateaux pêcheurs leurs prises, afin d'en effectuer la distribution ou la revente dans les lieux de consommation. Cette fonction complémentaire nécessite des bâtiments très bons marcheurs en raison de la nature périssable de leur chargement.

L'utilisation de la voile au tiers est donc parfaitement justifiée, alors qu'à l'époque, la plupart des bateaux pratiquant la petite pêche sont fidèles à l'ancestrale voilure carrée.

Pour illustrer notre propos, nous donnons un extrait d'un très intéressant mémoire consacré à la pêche à la sardine, document rédigé en 1736 et conservé aux Archives nationales Fonds marine, série C⁵, liasse 32 (7).

Les dictionnaires de marine ne donnent le mot chasse-marée que très tardivement (à la fin de l'Ancien Régime) mais cela ne signifie pas pour autant que le mot ne figure pas dans les sources manuscrites dès le début du XVIII^e siècle; de patientes recherches devraient permettre de recueillir des attestations que l'on peut espérer dès le milieu du XVII^e siècle.

Si la petite marine du XIX^e siècle et plus particulièrement dans sa seconde moitié, a fait l'objet d'excellentes publications, antérieurement, il n'en est pas de même, il faut reconnaître que les informations sont, non seulement rares, mais surtout difficiles à dégager. Cependant, nous disposons d'un traité manuscrit de construction rédigé de 1752 à 1762 par un constructeur rochefortais (A.N. Fonds marine, cote G 246) essentiellement consacré à la marine royale, mais où figurent des renseignements sur des bâtiments de pêche de l'époque.

A priori, les indications fournies par ce manuscrit permettent de bien définir le chasse-marée ou barque bretonne de la première moitié du XVIII^e siècle. Exploitant les données de l'auteur (8), nous avons établi les plans schématiques d'un chasse-marée ou chaloupe bretonne de 44 pieds. Ces dessins sont accompagnés de commentaires directement tirés du manuscrit Morineau. Le gréement a été établi en complétant les indications du manuscrit avec les données de la table sixième du traité de la mâture de Forfait.

Diverses gravures ou dessins de P. Ozanne, complètent les plans de ce chasse-marée. Enfin, un choix parmi l'iconographie maritime du XIX^e siècle permet de suivre l'évolution et surtout la généralisation de la voilure au tiers au XIX^e siècle, période où elle se rencontre sur l'ensemble de notre littoral ponantais (9).

Ainsi, la voile au tiers n'est plus exclusivement réservée aux chasse-marées bretons d'origine, mais à toute une variété de bâtiments dont le plus représentatif sera la *bisquine* (10).

(1) Voile au tiers, sous-entend dont la vergue est fixée au tiers de son envergure. Equivalent du terme voile au tiers voile à *bourcet*, l'explication étymologique fait défaut, et l'on peut faire le rapprochement avec le mot *bourcet* désignant sur le Ponant le mât de misaine, en supposant que l'on commença à utiliser la voile au tiers sur le mât de misaine à la manière de la voile latine dite polacre sur le mât de trinquet (équivalent du mât de misaine sur la méditerranée).

(2) Le terme carré, s'applique également à une voile de forme rectangulaire.

(3) Chavirer se dit de préférence *cabaner* ou encore *capoter*; ce dernier terme s'applique surtout à de petits bâtiments.

(4) A l'article voile, voici ce qu'écrivit l'auteur: « Il y en a encore des voiles carrées dont la vergue n'est point attachée au mât par le milieu mais plus avancée d'un côté que d'autre. »

(5) Voir Éditions de Neptunia.

(6) Se reporter à l'illustration, bateau de Plougastel.

(7) La série C⁵ concerne uniquement les pêches; elle comporte 60 volumes ou liasses. Indispensable pour l'étude de la « petite marine »; cette série est en cours d'exploitation, ce dont nous nous félicitons (mémoire de maîtrise et thèse de M. Benoît Coutancier).

(8) Morineau (mort en 1764); sous-constructeur 1720, constructeur en 1732, termine sa carrière en 1761 ayant obtenu le titre de constructeur en chef des vaisseaux du roi au port et département de Rochefort.

(9) En Méditerranée, l'usage de la voile au tiers est limité; l'on peut cependant citer le *trabaccolo*. Par contre, en Extrême-Orient, la voile au tiers est couramment utilisée.

(10) Nous vous recommandons l'excellent ouvrage de M. Le professeur V. Le Bot, consacré aux bateaux des côtes de la Bretagne nord dont le chapitre traitant de la bisquine est remarquable.



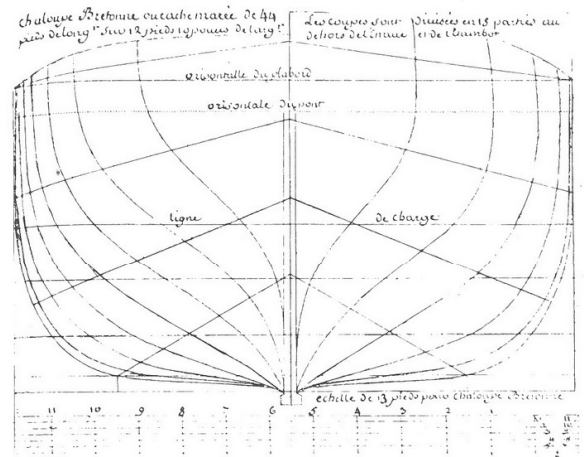
« Pendant la pêche de la sardine à Belle-Isle, au Port-Louis, à Concarneau, des chasse-marée de 4 à 8 tonneaux achètent le poisson; ils viennent notamment du Morbihan, de Carnac, de Quiberon. La sardine est placée sur de la fougère, salée avec du sel blanc et fin; le poisson en vrac, sans être disposé sur une trop grande épaisseur. Cette sardine est portée à Nantes, La Rochelle, Bordeaux et, lorsque le vent leur permet d'arriver en deux ou trois jours, ils font un excellent profit; mais lorsque dix ou douze chasse-marée arrivent à la fois, à Bordeaux par exemple, et autant le lendemain, les bénéfiques s'en ressentent. L'on estime à 150 le nombre de chasse-marée faisant le transport et le commerce de la sardine. Et, comme on la pêche jusqu'en décembre à Douarnenez, Camaret, Crozon, et que l'on commence en mai ou juin, les chasse-marée sont à la mer pendant tout ce temps. Il faut ajouter qu'ils peuvent encore prolonger leur activité en vendant des sardines salées de deux mois dans le Saintonge et le Poitou où on les préfère ainsi aux sardines pressées en baril.

Les équipages des chasse-marée sont composés de six à huit hommes et naviguent de jour et de nuit, par des temps souvent très rudes, mais « l'avidité du gain leur fait tout entreprendre et tout oser ». Cette navigation forme des matelots bien meilleurs que ceux occupés à la pêche à la sardine dont l'équipage de chaque chaloupe est composé de quatre hommes, qui ne sont souvent que des laborieux, des ouvriers et autres gens de peine qui, pendant la belle saison, deviennent pêcheurs de sardines.

A.N. Fond marine, Série C⁵, liasse 32

Le point diagonal de la ligne du fort avant pris de l'intersection de la 1^{re} -
 verticale de la structure de l'anneau avec la parallèle latérale de la 1/2 long -
 sera de 8 pouces par pris de la dite 1/2 largeur ou de 153 1/2 parties de 200 -
 celui du point de la ligne du fort arrière sera de 7 pouces 2 1/2 lignes par pris de la
 dite demy largeur qui sera les 2/3 ou 120 parties de 200 -
 Construction des coupes d'une Chaloupe Bretonne
 à porter quarrement du vray milieu sur les lignes verticales

| N ^o | Partie de l'arrière | | | | Partie de l'avant | | | |
|----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------------|
| | 1 ^{re} Lisse | 2 ^e Lisse | 3 ^e Lisse | 4 ^e Lisse ou plaboard | 1 ^{re} Lisse | 2 ^e Lisse | 3 ^e Lisse | 4 ^e Lisse ou plaboard |
| 112 | 124 | 185 | 199 | 200 | 124 | 185 | 199 | 200 |
| 1 | 118 | 181 1/2 | 197 1/2 | 199 | 115 | 179 1/2 | 197 | 198 |
| 2 | 107 1/2 | 171 1/2 | 184 | 195 1/2 | 65 1/2 | 163 1/2 | 188 1/2 | 191 |
| 3 | 99 1/2 | 156 | 187 1/2 | 193 | 51 | 153 1/2 | 171 1/2 | 174 1/2 |
| 4 | 73 | 136 | 177 1/2 | 186 | 42 1/2 | 93 1/2 | 129 | 144 |
| 5 | 51 | 109 1/2 | 161 | 173 1/2 | 13 1/2 | 44 1/2 | 82 1/2 | 90 1/2 |
| 6 | 30 | 75 1/2 | 104 | 154 | | | | |
| 7 | 10 | 27 | 85 | 108 | | | | |



Pages du manuscrit consacrées au chasse-maree, le dessin des coupes transversales a été utilisé pour la représentation de l'ensemble de la coque figurant à la page suivante.

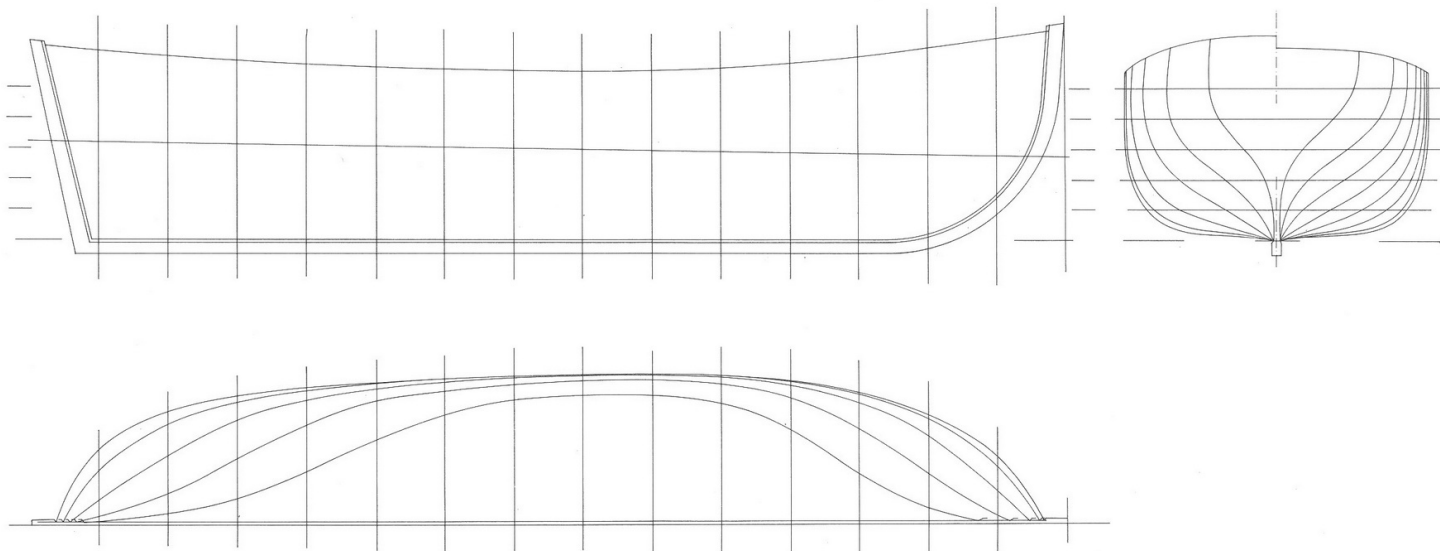


Dessin à la plume et lavis. Au premier plan, un coffre d'amarrage ou caisse flottante ou encore bague; celle-ci a six côtés (modèle conforme au département de Brest), gondronnée et soigneusement calfatée, la caisse est doublée et maillonnée; mouillée sur une ancre avec câble-chaîne. Bien visible, sur le dessin, la grosse boucle en fer ou bague sur le dessus de la caisse, servant à l'amarrage des vaisseaux. A droite de la caisse, un bateau de Plougastel, chasse-maree très utilisé sur la rade de Brest.

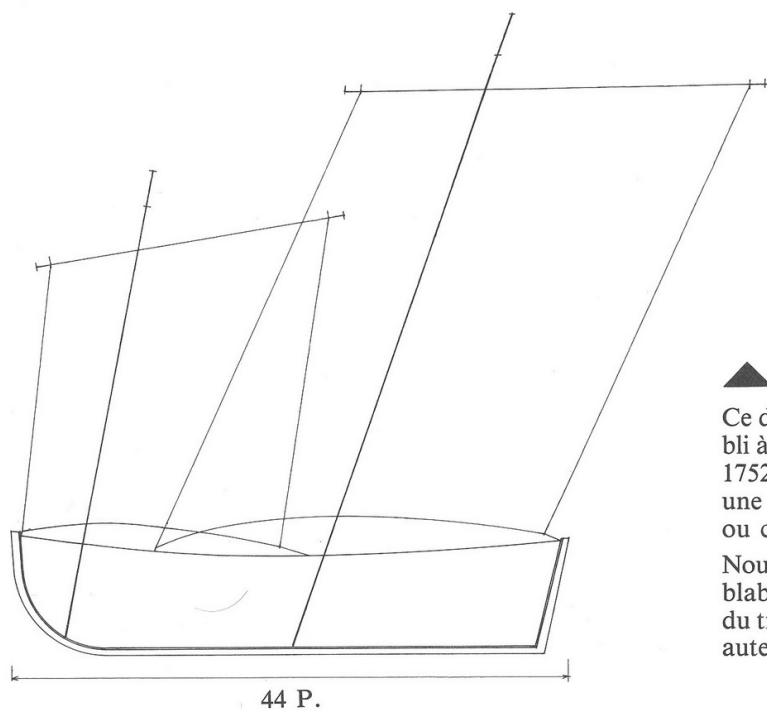
Le grand mât fortement incliné porte un étai, sur lequel la partie haute de la voile vient se plaquer.

Sur le dessin, la drisse de la vergue de grand-voile est bien visible, remarquez sa fixation tout à fait sur l'arrière, ceci permettant d'appuyer la tête du mât.

A l'arrière-plan, vaisseaux au mouillage, portant le pavillon tricolore à bandes égales probablement conforme au décret de Mai 1794.

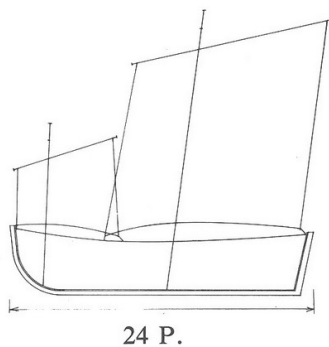
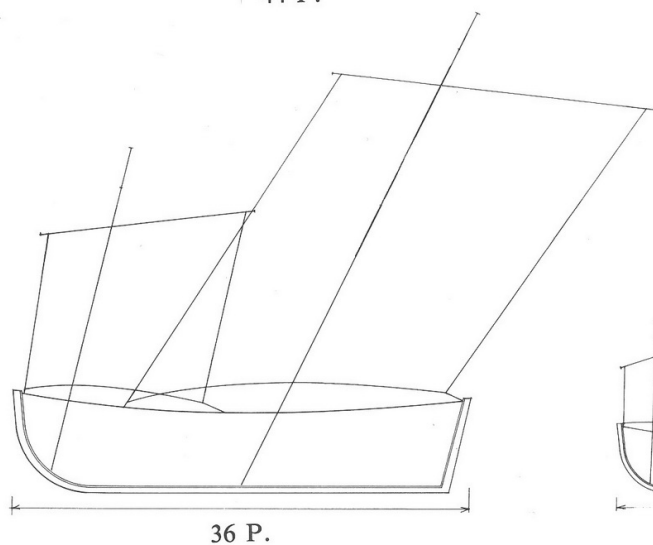


Coque de chasse-marée d'après Morineau.
(échelle du centième).

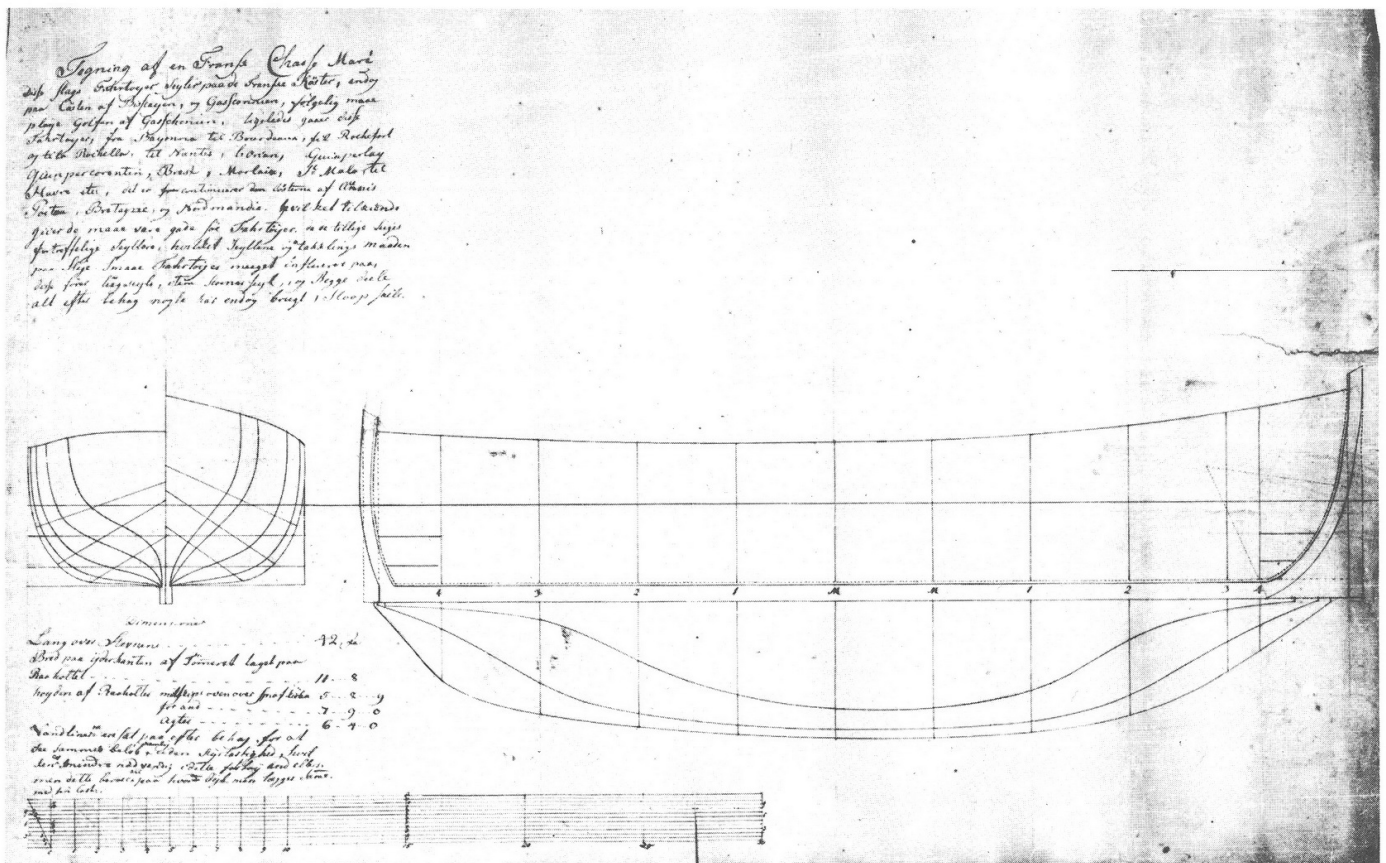


Ce dessin de coque d'un chasse-marée de 44 pieds a été établi à partir des données du manuscrit Morineau, rédigé entre 1752 et 1762. Nous avons donc, sans risque d'interprétation, une bonne définition d'une coque de « chaloupe bretonne ou chasse-marée » de la première moitié du XVIII^e siècle.

Nous avons établi un schéma de voilure sur deux coques semblables de 36 et 24 pieds de longueur, en suivant la table 6 du traité de la mâture de Forfait. Toujours d'après le même auteur, nous avons gréé la coque de 44 pieds.



Gréements suivant Forfait.



PLAN D'UN CHASSE-MARÉE FRANÇAIS

Au cours de nos publications, nous avons déjà cité les archives royales danoises, riches en plans français du XVIII^e siècle et début du XIX^e, complétant heureusement les plans conservés dans nos propres archives.

Parmi les plans français existants à Copenhague, nous avons extrait ceux d'un grand lougre (voir plus loin) et d'un chasse-marée. Ce plan de coque exécuté au XVIII^e siècle est un rare exemple s'ajoutant aux dessins de Morineau.

La longueur de ce chasse-marée est de 42 pieds, sa largeur de 11 pieds 8 pouces (le pied français est égal à 0,325 mètre et le pied danois à 0,314 mètre), compte tenu de l'échelle du document, il est difficile d'apprécier s'il s'agit de pieds français ou danois.

Voici la traduction du texte danois figurant sur ce plan :
Cette sorte de bâtiment navigue le long des côtes françaises, côte de Biscaye et de Gascogne et, de plus, il traverse le golfe de Gascogne.

Ces bâtiments vont de Bayonne à Bordeaux, Rochefort, La Rochelle, Nantes, Lorient, Quimperlé, Quimper-Corentin, Brest, Morlais, Saint-Malo vers Le Havre, etc. et continuent le long de l'Aunis, Poitou, Bretagne et Normandie.

Ceci prouve qu'ils doivent être de bons bâtiments, excellents

à la mer ; les voiles et le gréement ont sur ces petits bateaux beaucoup d'importance. Certains portent des voiles carrées, d'autres sont grésés en goélette et quelques-uns ont même été grésés en sloop.

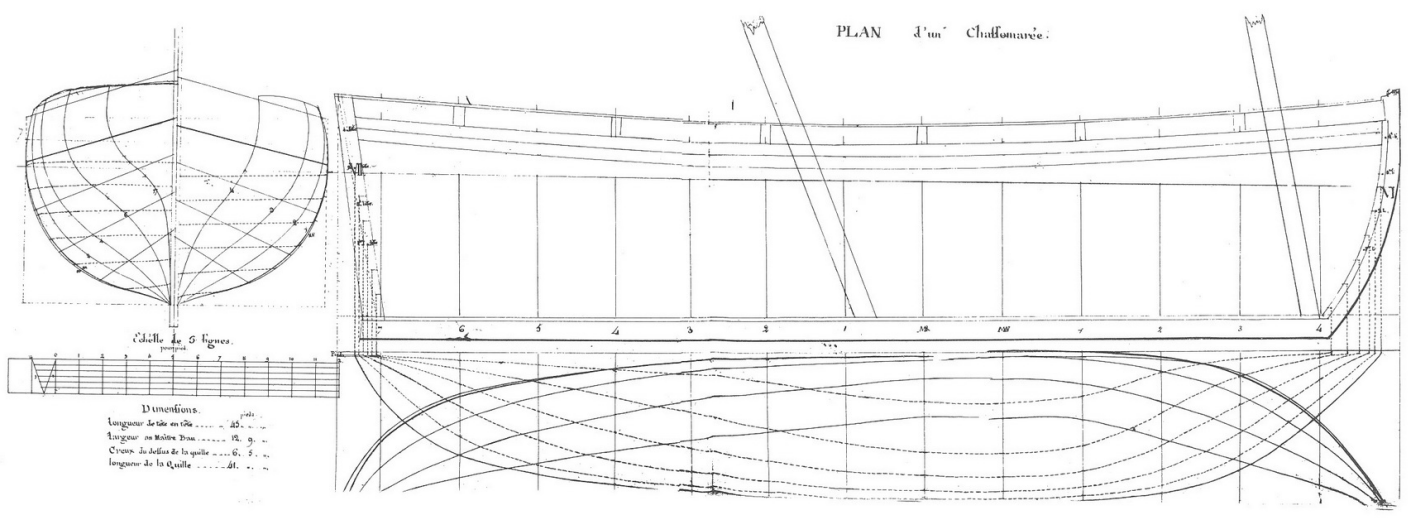
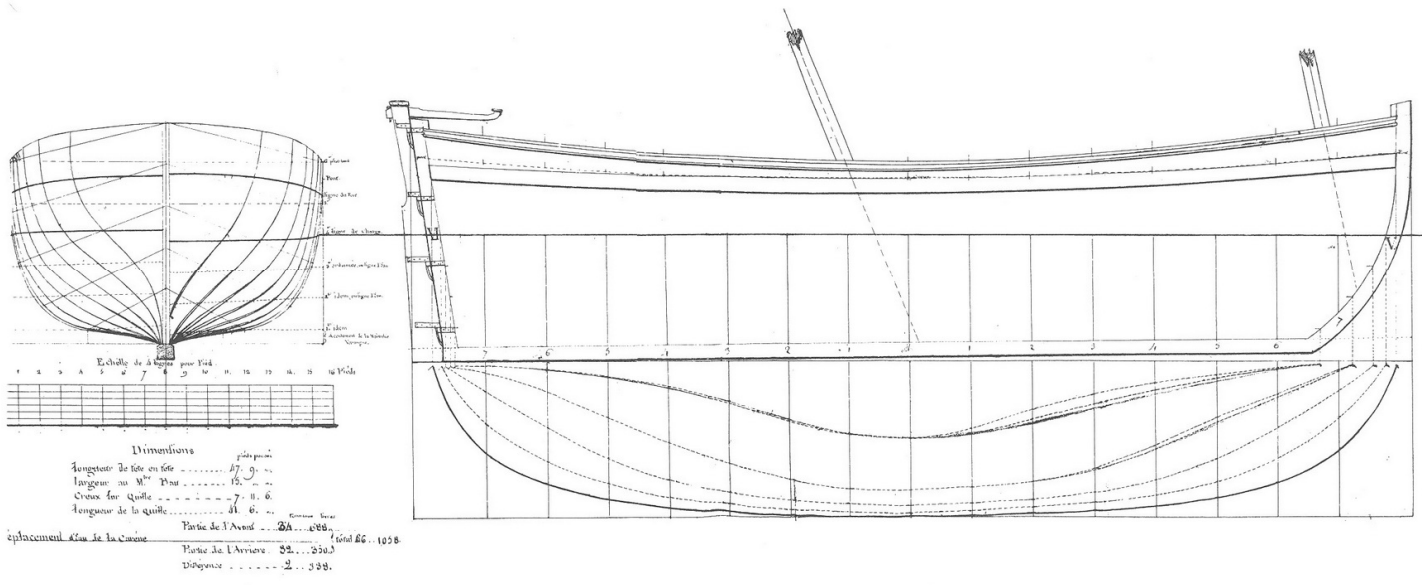
Sur ce document, sont indiquées les principales dimensions : longueur totale 42 pieds, largeur au maître-bau 11 pieds 8 pouces, le relèvement au-dessus de la quille est au maître de 5 pieds 8 pouces, 9 lignes, à l'avant 7 pieds 9 pouces, à l'arrière 6 pieds 4 pouces.

Suivent quelques considérations sur les lignes d'eau que la qualité du document n'a pas permis de déchiffrer.

Ce plan a été établi au XVIII^e siècle et probablement dans les années 1750. Le commentaire indique tout à la fois la généralisation du chasse-marée sur notre littoral du ponant jusqu'au Havre, et l'usage de gréements auriques.

Cela incite à penser que la voile au tiers n'est pas le seul type de gréement du chasse-marée ; observation pouvant s'appuyer sur quelques gravures de P. Ozanne et les propos de M. de Bave (voir plus loin).

Nous devons cette traduction à l'amabilité de M. Henning-Henningsen, directeur du musée de la Marine de Helsingor (Danemark).



Ces deux plans de chasse-marée sont conservés aux archives du port de Rochefort (sous-série 2 G²). Ils proviennent des papiers de H. Penevert (voir monographie du navire négrier Aurore) et ont été dressés entre la fin de l'Ancien régime et le début du XIX^e siècle.

Les deux bâtiments ont une longueur variant de 2 pieds 9 pouces mais le chasse-marée de 45 pieds (dessin inférieur) présente un relèvement de varangues plus prononcé et des façons plus « taillées ». L'allongement est de 3,53 au lieu de 3,18 pour le chasse-marée de 47 pieds 9 pouces.

Le diamètre des mâts plus important pour le bâtiment de 45 pieds, laisse supposer un gréement plus étendu.

Nous avons ici deux témoignages, relativement anciens, montrant les variantes possibles sur une même formule.

La comparaison avec le « cache-marée » de Morineau, permet de juger d'une évolution vers plus de finesse des carènes, tout au moins à partir de ces exemples.

Nous nous sommes limités à des exemples datant de l'Ancien régime, mais l'on pourra consulter d'autres plans de chasse-marée, pour une période moins ancienne, notamment dans le livre du constructeur boulonnais Sauvage.

Ce devis numérique d'un chasse-marée est tiré du registre SH 321 conservé au Service historique de la marine à Vincennes.

Ce document doit dater du début du XIX^e siècle et concerne un petit bâtiment de 33 pieds.

Ce devis chiffré permet le tracé rigoureux de la coque et ces trois feuillets suffisent au charpentier. Cette « traduction chiffrée » du plan est bien plus pratique et rigoureuse que ce dernier.

Devic d'un Chasse-marié

| | | | |
|----------------------------------|----|---|---|
| Longueur Totale | 33 | 1 | 1 |
| Largeur au Milieu | 10 | | |
| Coups au plat-bord de la quille | 5 | 7 | 1 |
| hauteur du pont de dessus quille | 5 | 5 | |
| hauteur de la quille | | 7 | |
| Profondeur de la Rablure | | 1 | 3 |

Gabaris de l'Étrave.

| hauteur prise sur la quille | Distance de l'Étrave | Largeur à l'Étrave |
|-----------------------------|----------------------|--------------------|
| à 1 | 4 | 6 |
| à 2 | 5 | 4 |
| à 3 | 4 | 6 |
| à 4 | 6 | 6 |
| à 5 | 6 | 6 |
| à 6 | 6 | 6 |

Le Bedant de l'Étrave n'est pas compris de l'Étrave de la quille à 2. 6 deff.

Gabaris de l'Étamot.

| | | |
|--|----|--|
| Quille | 11 | |
| Largeur sur la quille | 10 | |
| de dessus la quille à 3-10- de la jff. l'air | 3 | |
| Largeur | 7 | |
| hauteur de dessus quille au il Coupe la jff. l'air | 7 | |
| Largeur à la Côte jusqu'à la Rablure | 6 | |

Division des Couplets.

| | | | |
|---|---|---|---|
| De la jff. l'air de l'étrave au 7 ^{em} | 1 | 9 | 6 |
| du 7 ^{em} au 6 ^{em} | | 9 | 6 |
| De 6 ^{em} avant au 6 ^{em} arrière au maître seulement | 2 | 5 | |
| de 6 ^{em} arrière à la perpendiculaire | 1 | 5 | |

Construction du maître.

| hauteur | Largeur | Portions du Maître |
|---------|---------|--------------------|
| à 0 | 1 | 3 |
| à 1 | 2 | 6 |
| à 2 | 3 | 9 |
| à 3 | 4 | 12 |
| à 4 | 5 | 15 |
| à 5 | 6 | 18 |
| à 6 | 7 | 21 |
| à 7 | 8 | 24 |
| à 8 | 9 | 27 |
| à 9 | 10 | 30 |
| à 10 | 11 | 33 |
| à 11 | 12 | 36 |
| à 12 | 13 | 39 |
| à 13 | 14 | 42 |
| à 14 | 15 | 45 |
| à 15 | 16 | 48 |
| à 16 | 17 | 51 |
| à 17 | 18 | 54 |
| à 18 | 19 | 57 |
| à 19 | 20 | 60 |
| à 20 | 21 | 63 |
| à 21 | 22 | 66 |
| à 22 | 23 | 69 |
| à 23 | 24 | 72 |
| à 24 | 25 | 75 |
| à 25 | 26 | 78 |
| à 26 | 27 | 81 |
| à 27 | 28 | 84 |
| à 28 | 29 | 87 |
| à 29 | 30 | 90 |
| à 30 | 31 | 93 |
| à 31 | 32 | 96 |
| à 32 | 33 | 99 |
| à 33 | 34 | 102 |
| à 34 | 35 | 105 |
| à 35 | 36 | 108 |
| à 36 | 37 | 111 |
| à 37 | 38 | 114 |
| à 38 | 39 | 117 |
| à 39 | 40 | 120 |
| à 40 | 41 | 123 |
| à 41 | 42 | 126 |
| à 42 | 43 | 129 |
| à 43 | 44 | 132 |
| à 44 | 45 | 135 |
| à 45 | 46 | 138 |
| à 46 | 47 | 141 |
| à 47 | 48 | 144 |
| à 48 | 49 | 147 |
| à 49 | 50 | 150 |
| à 50 | 51 | 153 |
| à 51 | 52 | 156 |
| à 52 | 53 | 159 |
| à 53 | 54 | 162 |
| à 54 | 55 | 165 |
| à 55 | 56 | 168 |
| à 56 | 57 | 171 |
| à 57 | 58 | 174 |
| à 58 | 59 | 177 |
| à 59 | 60 | 180 |
| à 60 | 61 | 183 |
| à 61 | 62 | 186 |
| à 62 | 63 | 189 |
| à 63 | 64 | 192 |
| à 64 | 65 | 195 |
| à 65 | 66 | 198 |
| à 66 | 67 | 201 |
| à 67 | 68 | 204 |
| à 68 | 69 | 207 |
| à 69 | 70 | 210 |
| à 70 | 71 | 213 |
| à 71 | 72 | 216 |
| à 72 | 73 | 219 |
| à 73 | 74 | 222 |
| à 74 | 75 | 225 |
| à 75 | 76 | 228 |
| à 76 | 77 | 231 |
| à 77 | 78 | 234 |
| à 78 | 79 | 237 |
| à 79 | 80 | 240 |
| à 80 | 81 | 243 |
| à 81 | 82 | 246 |
| à 82 | 83 | 249 |
| à 83 | 84 | 252 |
| à 84 | 85 | 255 |
| à 85 | 86 | 258 |
| à 86 | 87 | 261 |
| à 87 | 88 | 264 |
| à 88 | 89 | 267 |
| à 89 | 90 | 270 |
| à 90 | 91 | 273 |
| à 91 | 92 | 276 |
| à 92 | 93 | 279 |
| à 93 | 94 | 282 |
| à 94 | 95 | 285 |
| à 95 | 96 | 288 |
| à 96 | 97 | 291 |
| à 97 | 98 | 294 |
| à 98 | 99 | 297 |
| à 99 | 100 | 300 |

Ouverture des Couples prise suivant l'obliquité des Lisses

| De l'axe au maître | 1 ^{re} Lisse | 2 ^{de} Lisse | 3 ^{de} Lisse | 4 ^{de} Lisse |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| au 1 ^{er} | 1 | 11 | 3 | 6 |
| au 2 ^{de} | 1 | 9 | 3 | 6 |
| au 3 ^{de} | 1 | 7 | 2 | 10 |
| au 4 ^{de} | 1 | 3 | 2 | 4 |
| au 5 ^{de} | 1 | 3 | 1 | 6 |
| au 6 ^{de} | 1 | 3 | 1 | 6 |

Plat-bord.

| de l'axe au maître | 1 ^{re} Lisse | hauteur | Largeur |
|--------------------|-----------------------|---------|---------|
| au 1 ^{er} | 5 | 0 | 5 |
| au 2 ^{de} | 4 | 10 | 5 |
| au 3 ^{de} | 4 | 6 | 9 |
| au 4 ^{de} | 4 | 2 | 6 |
| au 5 ^{de} | 3 | 6 | 6 |
| au 6 ^{de} | 2 | 4 | 6 |

Aboutissement des Lisses dans la Rablure prise dans la Perpendiculaire d'Étamot.

| | |
|-----------------------|---|
| 1 ^{re} Lisse | 9 |
| 2 ^{de} Lisse | 7 |
| 3 ^{de} Lisse | 6 |
| 4 ^{de} Lisse | 5 |

Ouverture des Couples de l'arrière prise suivant l'obliquité des Lisses

| De l'axe au maître | 1 ^{re} Lisse | 2 ^{de} Lisse | 3 ^{de} Lisse | 4 ^{de} Lisse |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| au 1 ^{er} | 2 | 7 | 4 | 4 |
| au 2 ^{de} | 2 | 5 | 4 | 3 |
| au 3 ^{de} | 2 | 4 | 3 | 10 |
| au 4 ^{de} | 1 | 6 | 3 | 3 |
| au 5 ^{de} | 1 | 10 | 2 | 5 |
| au 6 ^{de} | 1 | 3 | 1 | 3 |
| au 7 ^{de} | 1 | 2 | 1 | 2 |

Plat-bord.

| de l'axe au maître | hauteur | Largeur |
|-------------------------|---------|---------|
| au 1 ^{er} | 5 | 7 |
| au 2 ^{de} | 5 | 7 |
| au 3 ^{de} | 5 | 7 |
| au 4 ^{de} | 4 | 7 |
| au 5 ^{de} | 6 | 8 |
| au 6 ^{de} | 6 | 8 |
| au 7 ^{de} | 6 | 8 |
| hauteur dans la Rablure | 6 | 8 |

La définition de l'étrave, et de l'étambot est évidente, de même la répartition des couples.

Le contour extérieur du maître-couple est donné par abscisses et ordonnées ; onze points sont ainsi fixés et par un certain nombre d'entre-eux vont passer des lisses dont l'obliquité est déterminée par des points définis, sur l'axe latitudinal, correspondant de la perpendiculaire élevée au milieu de la largeur de la quille.

Suivant l'obliquité des lisses, et en partant de l'axe latitudinal des distances sont données et portées sur les lisses et ainsi sont définis les contours de chaque couple (suivant le milieu de leur largeur).

Ces divers exemples et le texte extrait du traité de construction de Morineau, permettent nous le pensons une bonne connaissance du chasse-marié au XVIII^e siècle. Connaissance « illustrée » par une iconographie marquée par le talent et le sens de l'observation d'un témoin exceptionnel Pierre Ozanne.

Aboutissement des Lisses à l'Étrave prise de la perpendiculaire.

| | | |
|-----------------------|----|---|
| 1 ^{re} Lisse | 1 | 6 |
| 2 ^{de} Lisse | 16 | 6 |
| 3 ^{de} Lisse | 7 | 3 |
| 4 ^{de} Lisse | 6 | 6 |

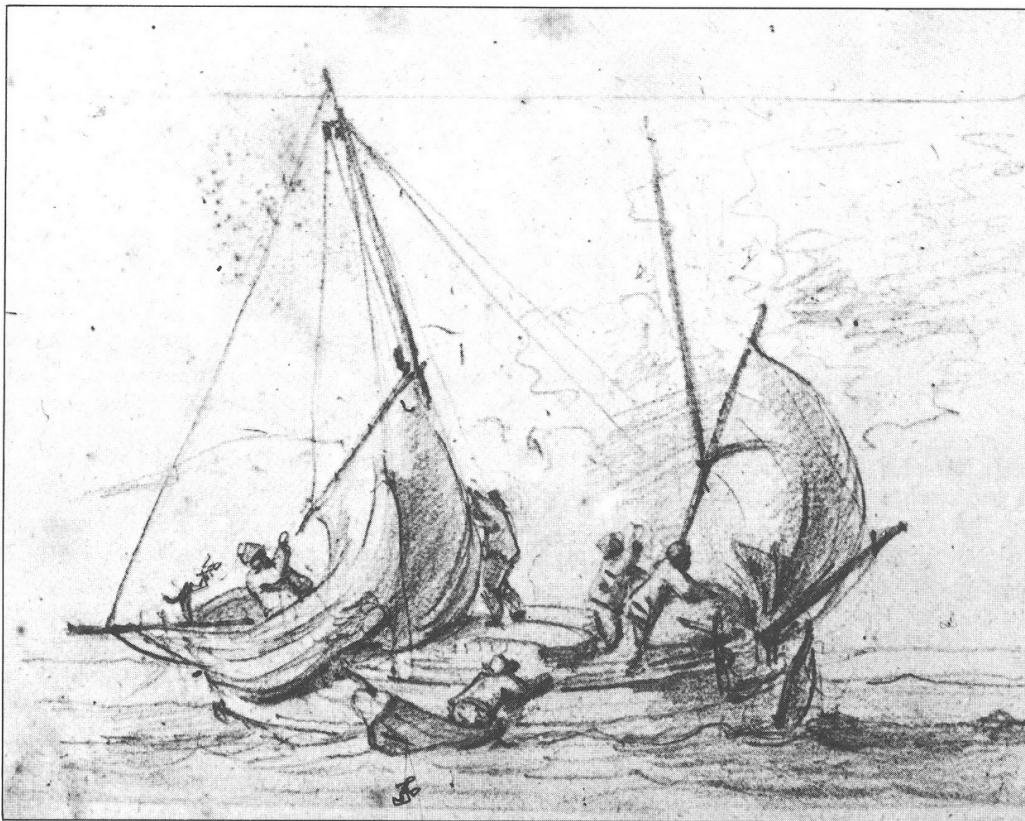
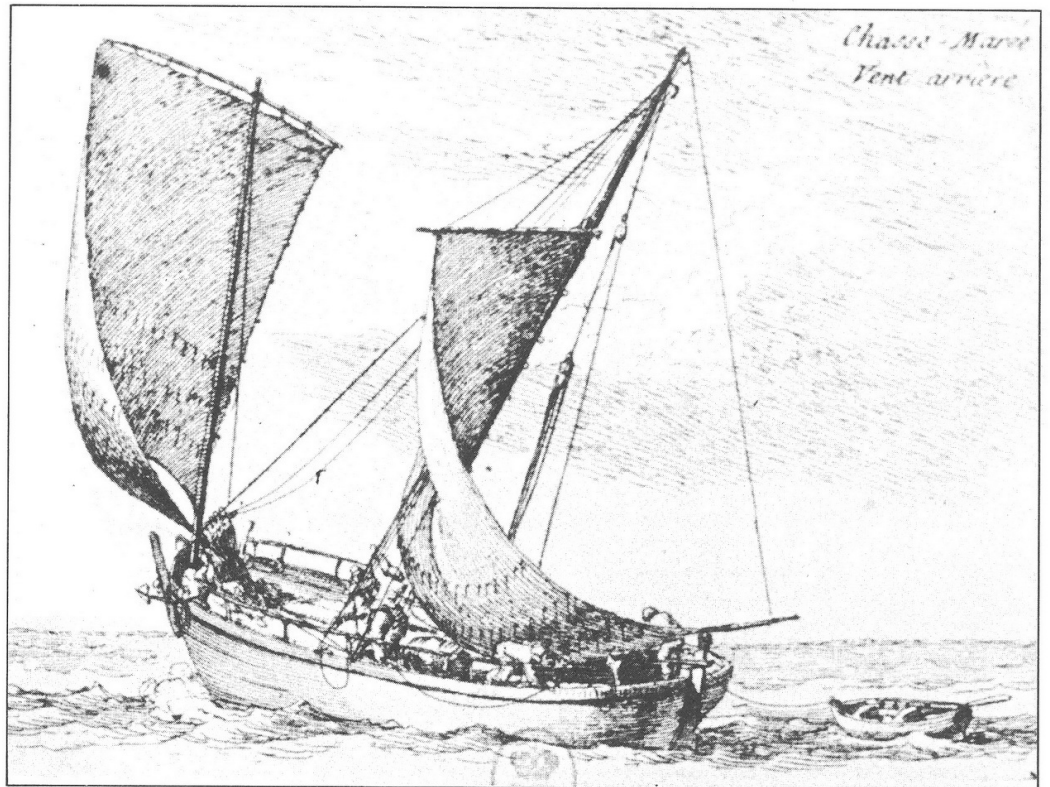
Autre Distribution des Couplets.

| | | |
|---|----|--|
| Des 2 ^{es} Chasse au 6 ^{de} | 2 | |
| De 6 ^{de} au 5 ^{de} et jusqu'au 6 ^{de} arrière y compris au maître | 2 | |
| De 6 ^{de} à la perpendiculaire de l'Étamot | 1 | |
| Longueur Totale | 24 | |

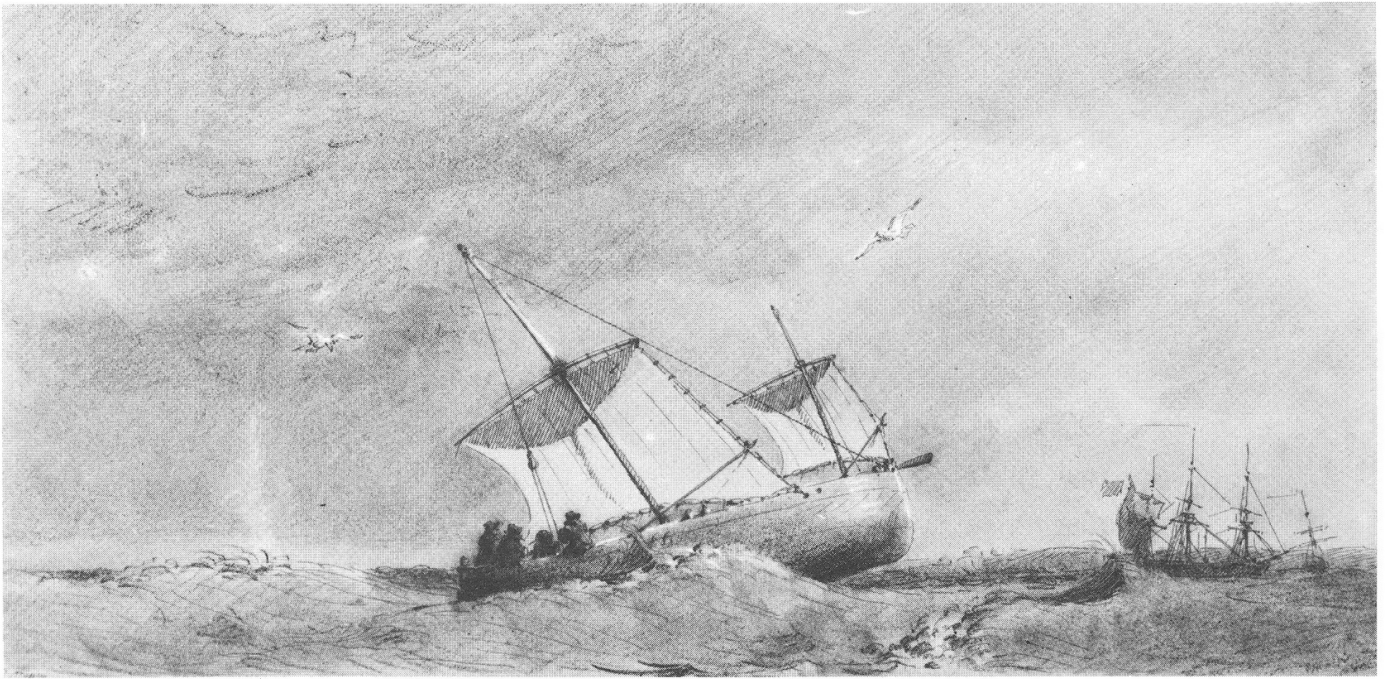


Très intéressante gravure d'un chasse-marée, à gréement mixte, mettant en cause : chasse-marée = gréement au tiers.

En effet, voici une manière de résoudre le problème des changements de bord ; l'amure de la voile de bourcet est au pied du mât de misaine et la voile du grand mât est à corne et baume. A remarquer la voile d'étai affalée sur le pont.



Remarquable croquis à rapprocher du document précédent. L'arrière de ce petit bâtiment semble plat, le grand mât porte une véritable brigantine dont on aperçoit le support de baume sur le couronnement; noter également comment la toile est ramassée, le canot renversé sur le pont, les hommes étouffant la voile de bourcet et il faut remarquer la présence d'un beaupré, plus destiné à l'étai de misaine qu'à un foc.

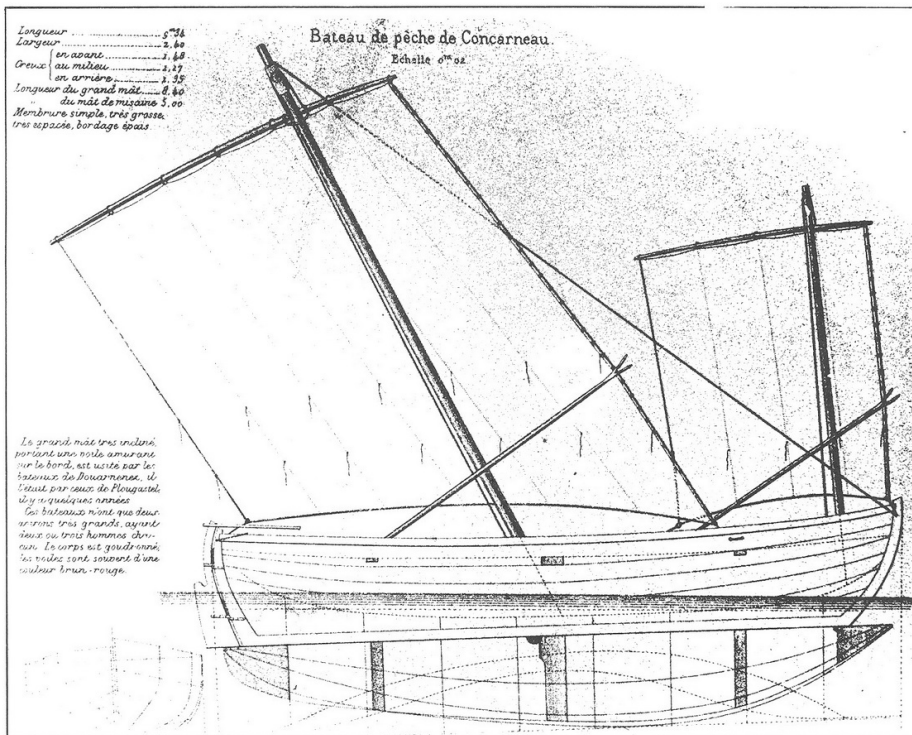


Bateau de Plougastel au plus près, dessin au fusain dur avec de légers rehauts à la craie blanche.

Intéressant document montrant la simplicité du gréement. Le mât de misaine ne comporte ni étai, ni hauban, ceci s'expliquant par sa petite longueur, la vergue de misaine a été abaissée compte tenu que trois ris sont pris, voyez le collier en cordage formant racage, la drisse de vergue passant sur le rouet logé dans une caisse façonnée à la tête du mât. Les ralingues de chute de la voile comportent des œilletons au travers desquels passe un cordage permettant d'appuyer l'extrémité fourchue d'une perche servant de bouline.

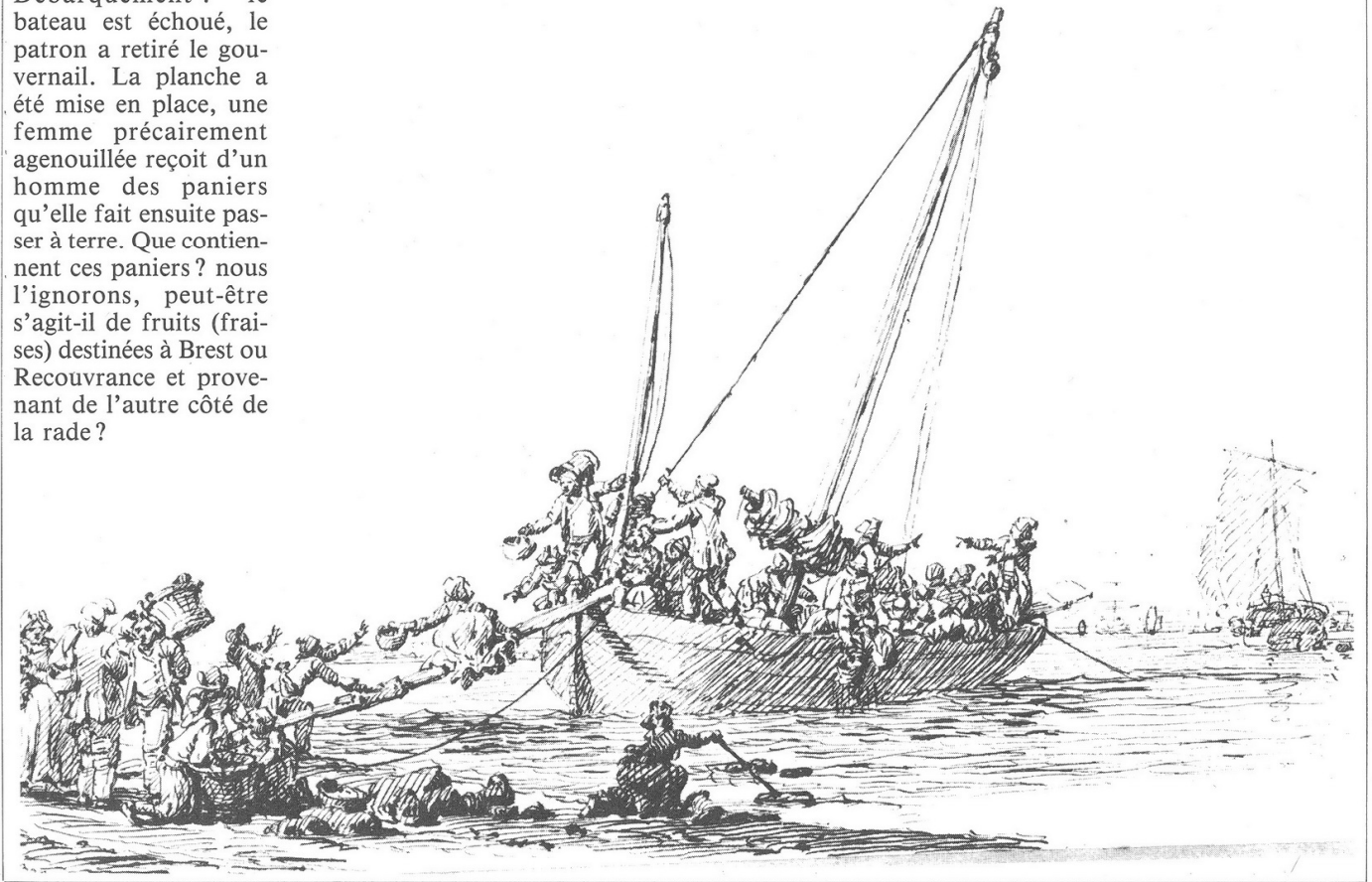
Le grand mât est appuyé par un étai frappé sur la tête de l'étrave. La drisse de la vergue est à palan et frappée vers la poupe. L'on distingue bien la « perche bouline », la bordure de la voile avec une partie de la toile serrée par des garrettes de ris (la voile comporte en partie basse quatre à cinq bandes de ris).

Le vent doit être frais et grand frais (29 et 36 km/heure), tous les ris sont pris, le bateau déjauge fortement, les hommes sont groupés à la poupe, la mer est forte si l'on en juge avec le mouvement des bâtiments au mouillage.



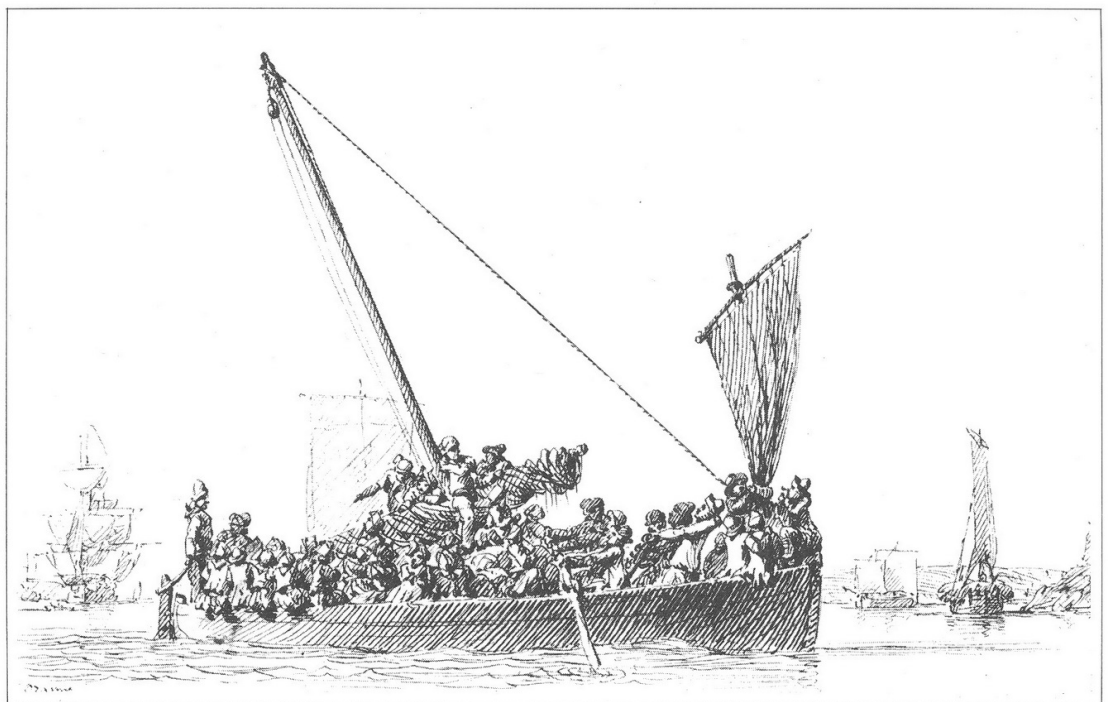
Plan extrait des «Souvenirs de marine conservés». Ce document est à rapprocher des représentations de P. Ozanne. D'après l'amiral Paris (écrivant vers 1880), ce type de bâtiment encore usité à Douarnenez ne l'est plus à Plougastel.

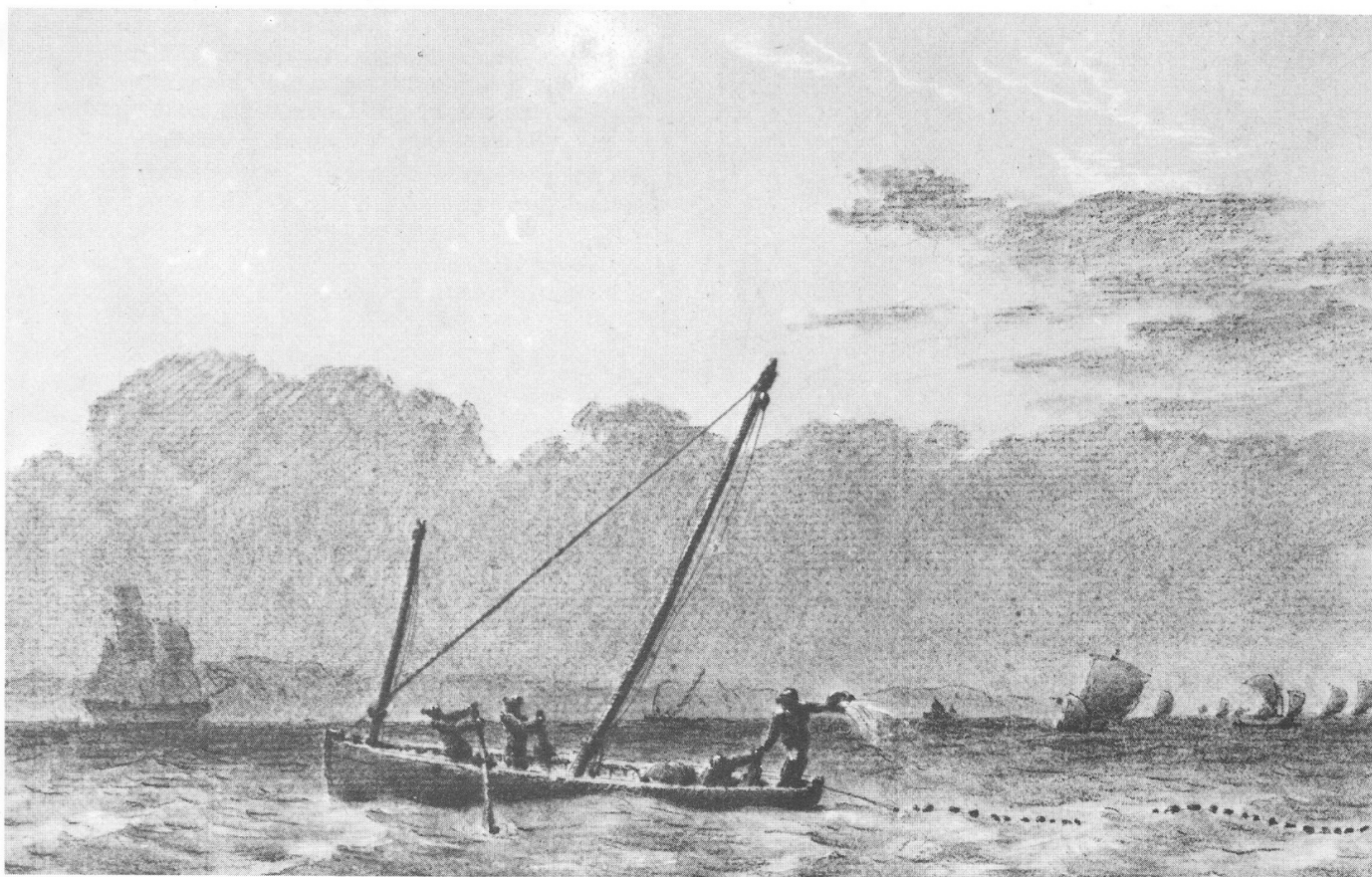
Débarquement : le bateau est échoué, le patron a retiré le gouvernail. La planche a été mise en place, une femme précairement agenouillée reçoit d'un homme des paniers qu'elle fait ensuite passer à terre. Que contiennent ces paniers ? nous l'ignorons, peut-être s'agit-il de fruits (fraises) destinées à Brest ou Recouvrance et provenant de l'autre côté de la rade ?



Ces dessins à la plume montrent à l'évidence le rôle de bateau de passage joué en rade de Brest par le bateau de Plougastel, conjointement avec celui de Lanvéoc, l'un d'eux figure à l'arrière-plan d'un des dessins.

Sur le dessin, remarquez l'entassement des passagers, les femmes à l'arrière, assises sur le plat-bord, le temps le permettant.

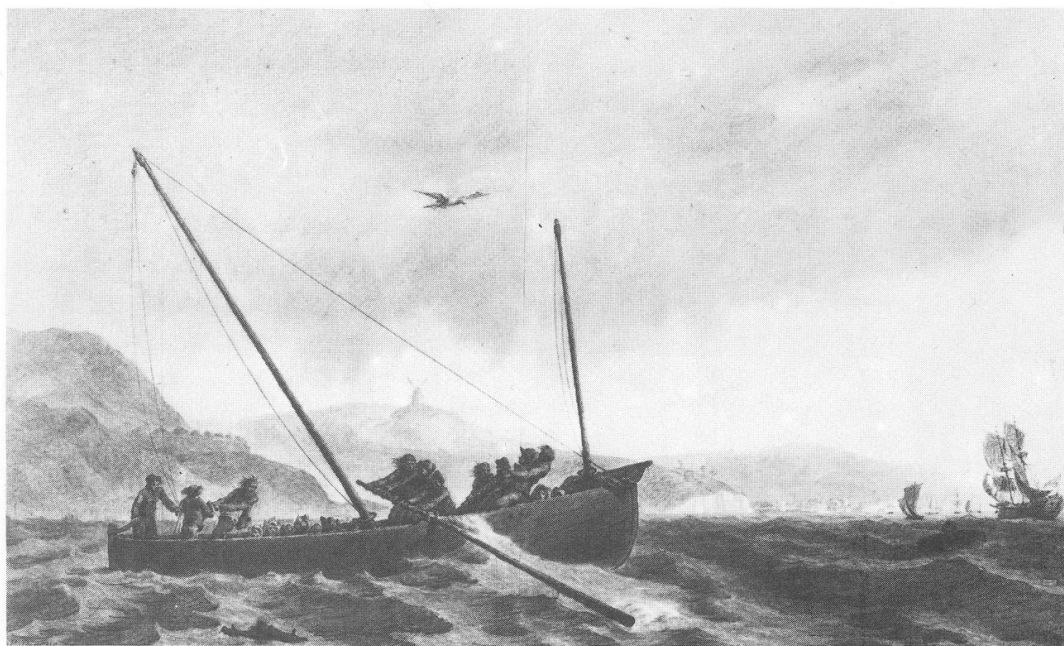




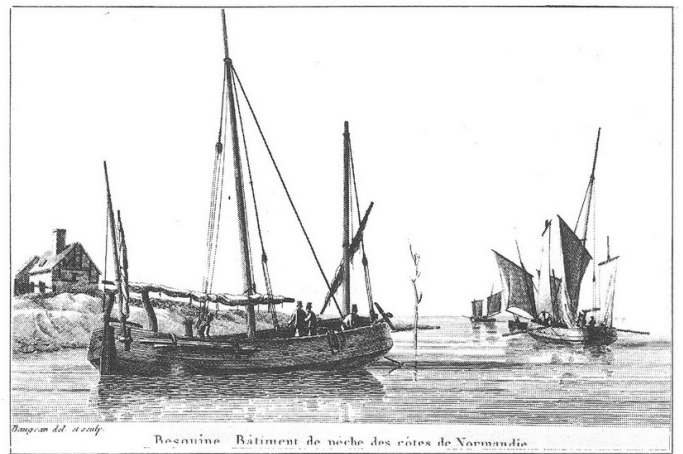
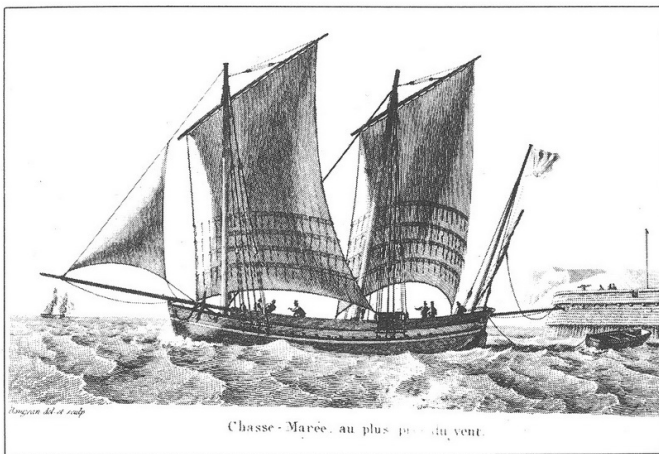
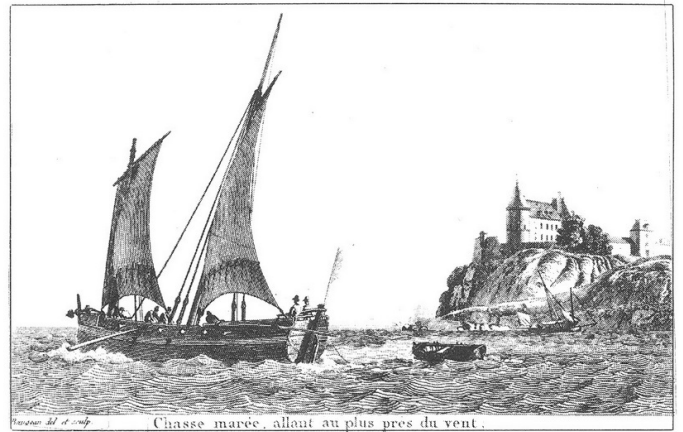
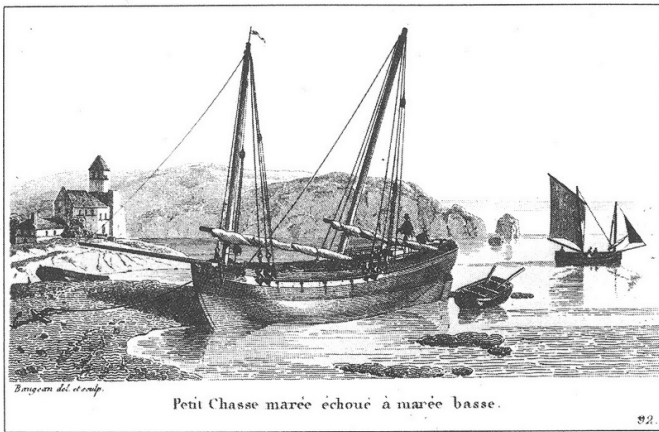
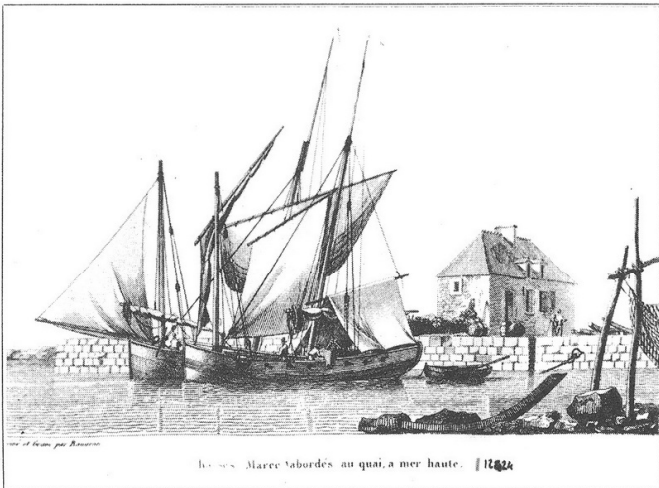
▲ Bateau de Plougastel pratiquant la pêche, sur la poupe, un homme amorce probablement pour la pêche à la sardine avec de la rogue.

L'équipage est de quatre hommes, deux sont aux avirons. Les voiles ont été amenées et l'on constate que mâture et gréement se bornent à bien peu.

▼ Bateau de Plougastel faisant le passage de la rade. Remarquez les femmes assises sur le fond du bateau, les coiffes et têtes dépassent le plat-bord ; la plupart des passagers sont groupés en arrière du grand mât. A tribord, trois hommes sur un grand aviron, à bâbord, quatre et sur l'arrière également à bâbord, en avant du patron à la barre, deux hommes semblent agir sur un aviron ; l'on peut supposer que le bateau vire de bord.



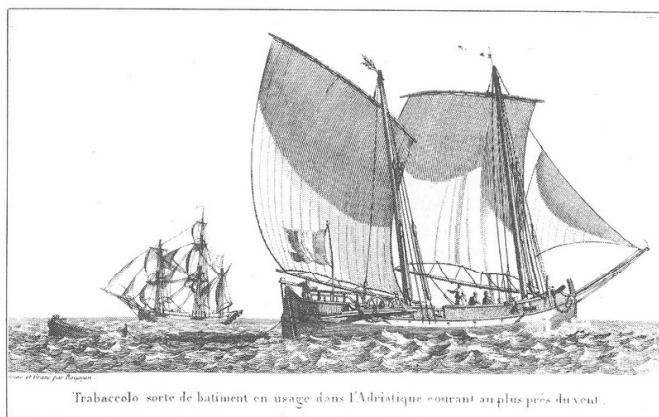
Toute la toile a été amenée au pied des mâts ; l'on distingue l'anneau de racage, la drisse de la vergue de misaine, la drisse de vergue de grand-voile avec son palan dont la poulie est à joindre, la caisse de tête de mât, enfin l'étai de grand mât. Au total, le gréement se borne à trois manœuvres (un étai, deux drisses).



Sur la page de gauche, nous avons réuni six reproductions de gravures de J.-J. Baugean, tirées du recueil publié en 1812 et d'un autre recueil plus important publié à partir de 1817 et sur une durée prolongée si l'on en juge par les types de bâtiments figurant dans les dernières livraisons.

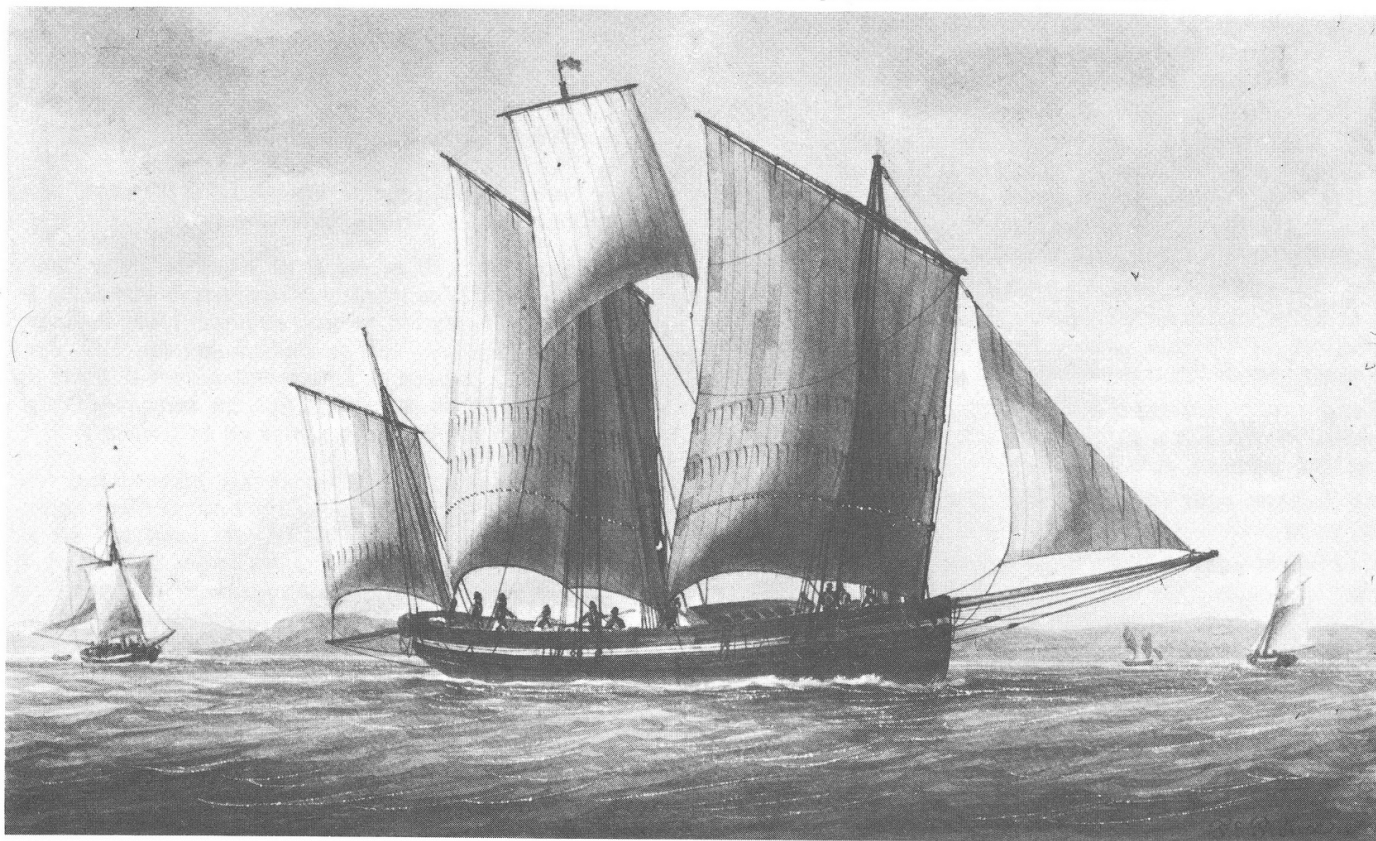
Parmi ces représentations, figurent des chasse-marée à arrière rond, d'autres à arrière plat. A relever la dénomination de *besquine* pour un bâtiment normand.

L'œuvre de J.-J. Baugean contient de nombreuses gravures de chasse-marée, ce qui atteste la généralisation du gréement au tiers sur notre littoral ponantais dans les premières décennies du XIX^e siècle.



Cette gravure de Baugean, datant du premier Empire, illustre le passage sur le Levant de la voile au tiers, plus précisément en Adriatique, avec cet exemple de *trabaccolo*, ce petit bâtiment porte le pavillon français effectuant probablement des transports militaires.

Remarquez la vergue basse sur laquelle est lacée la bordure de la voile, ceci mis à part, vous pouvez constater la similitude de gréement avec le chasse-marée.



Aquarelle de F. Roux, le bâtiment représenté est dénommé chasse-marée, mais l'on constate au XIX^e siècle que l'on emploie indifféremment le terme chasse-marée et lougre avec peut-être une préférence pour ce dernier.

Vous remarquerez la présence de bonnettes maillées à la misaine et la grand-voile, complétant les deux bandes de ris, le tape-cul n'en comporte qu'une. Au grand mât, un hunier non gréé au tiers, cette voile carrée ne peut donc se border sur la vergue de grand-voile, mais sur le plat-bord.

Le long des vergues sur l'avant, les rabans de ferlage. Les vergues (sauf celle de tape-cul) comportent une jumelle au portage sur le mât.

Le canot est placé « en écharpe » entre les deux mâts.

A l'arrière-plan, à gauche, un cote avec fortune carrée, le point d'amure de la brigantine a été cargué pour faire mieux porter la fortune carrée.

Cet article est tiré de *L'Encyclopédie méthodique*. Monumentale publication, commencée en 1782 et se poursuivant dans la première moitié du XIX^e siècle (Environ 160 volumes de texte, plus les volumes de planches).

Aux Arts et Métiers, sont consacrés 16 volumes dont 3 de planches. L'article « Marchand de marée » figure dans le tome IV, deuxième partie. Nous vous recommandons la lecture de ce texte. Vous serez informé de l'essentiel concernant la pêche sous l'Ancien régime et surtout de sa commercialisation. Enfin l'éthymologie du terme « chaffe-marée » longtemps obscure est fournie ici. Ainsi ce sont les forains voiturant le poisson, qui sont à l'origine du nom donné aux petits bâtiments rapide transportant le poisson à partir des lieux de pêche.

MARCHAND DE MARÉE

Les marchands forains, nommés autrement chaffe-marée, & qui fournissent à Paris la provifion de marée, sont les Picards & les Normands. Les poiffons qu'ils apportent, font, les foles, raies, barbues, trubots, vives, maquereaux, harengs, merlans, limandes, éperlants & autres femblables.

Toutes les côtes de France font abondantes en poiffons excellents; mais il n'y a que la Picardie & la Normandie qui en fournissent à Paris à caufe de leur proximité de cette capitale; le poiffon de mer ne pouvant fouffrir le transport au-delà de trente à quarante lieues, fans se corrompre.

On distingue deux fortes de pêcheurs parmi ceux qui vont à la pêche pour la marée fraîche; favoir, les dreigeurs & les pêcheurs à l'hameçon: ceux-ci peuvent pêcher pendant toute l'année; les autres doivent attendre la faifon.

Les dreigeurs picards obfervent quatre faifons: la première, depuis la chandeleur jufqu'à pâques, pour les foles, raies, turbots, barbues, &c.

La feconde pour la pêche des maquereaux, depuis mai jufqu'en juillet.

La troifième, depuis juillet jufqu'en octobre, pour les limandes, les petites foles & les petites raies.

Et la quatrième, depuis octobre jufqu'à Noël pour les harengs.

Les pêcheurs normands ne comptent que deux principales faifons, la dreige pour les vives, dont la pêche fe fait en carême, & la pêche des maquereaux à la fin d'avril; continuant dans les autres faifons celle des foles, limandes, merlans, &c. dont ils deffinent la plus grande partie pour Paris; le refte fe conformme à Rouen, & dans le refte de la province.

Il fe fait en été & en automne, à l'embouchure de la Seine, vers Rouen & proche Caudebec, la pêche des éperlans.

Au printemps & en été on fait encore dans les rivières, telles que la Loire, la pêche des alofes & des pucelles.

Les marchands forains qui voiturent à Paris & vendent en gros le poiffon de mer frais, portent le nom de chaffe-marée, parce qu'ils chaffent devant eux plufieurs chevaux chargés de poiffons enfermés dans des mannequins ou paniers d'ofier, qu'on nomme des torquettes, & dont la forme eft ronde ou longue.

Comme la chaffe ou la marche des marchands forains fe fait prefque toujours de nuit, ils pendent une groffe clochette au col de leur premier cheval, pour avertir les autres de le foivre.

Il n'eft point permis à ces marchands forains de varier la forme & la grandeur de leurs paniers; ils doivent être très-égaux, marqués d'une fleur de lis, & étalonnés fur un échantillon qu'on conferve dans la chambre des vendeurs de marée, dont les jurés ont foin d'envoyer des modèles aux vanniers qui réfident fur les ports de mer, afin qu'ils s'y conforment dans la fabrique de leurs paniers.

Indépendamment de l'étalonnage, chaque panier doit avoir une étiquette de l'efpèce de poiffon qu'il contient, afin qu'on en puiiffe faire l'adjudication à l'infpection du premier panier de chaque forte, & qu'on n'ait pas befoin de les ouvrir tous, lorfqu'il eft queftion de les vendre ou de les lotir.

Le poiffon doit être vendu le même jour qu'il arrive, depuis Pâque jufqu'à la Saint-Remi. Après ce tems, les marchands forains font les maîtres de les garder deux jours.

Après la vente de leur poiffon, les chaffes-marée n'ont pas befoin d'attendre le paiement des particuliers, parce qu'il y a une caiffe établie qui leur en paie le prix comptant, moyennant un droit modique qu'on leur retient; ce qui fait qu'ils peuvent repartir auffitôt pour préparer & amener de nouvelles provifions tant fur des chevaux que fur des charrettes.

Les marchandes de marée font les femmes qui font placées à la halle de la marée, & qui dans les autres marchés de la ville de Paris, détaillent tout le poiffon qu'on y apporte, fans former de corps, ni communauté.

Des jurés-vendeurs de marée & de poiffons d'eau douce furent d'abord fixés au nombre de dix pour la ville de Paris, par l'édit de leur création du mois de juillet 1507; ils furent enfuite répandus, par l'édit du mois de janvier 1583, dans toutes les villes, bourgs & bourgades, havres & ports du royaume où fe fait la vente du poiffon de mer, avec l'attribution d'un fol par livre des ventes qu'ils feroient.

A Paris leurs principales fonctions font de procéder aux ventes, de recevoir les enchères, de délivrer aux derniers enchériffeurs le poiffon de mer, de rebuter celui qui eft de mauvaise qualité, de tenir regiftre des ventes & délivrances, des jours de l'arrivée du poiffon, des noms de ceux à qui il appartient & à qui il a été vendu; d'être refponfables des ventes, même de faire les avances des deniers dus par les acheteurs.

Au mois de mai 1708, le nombre des jurés-vendeurs de poiffon d'eau douce, fut fixé à foixante & dix, avec l'attribution non-feulement du fol pour livre, mais encore de dix-huit deniers dont jouiffoient les vendeurs de marée, à qui on promettoit une indemnité.

Les droits de ces nouveaux établis confifoient à faire une bourfe commune, à avoir les mêmes droits que les vendeurs de marée, & encore à véfiter & eftimer tout le poiffon qui arrive par terre ou par eau, à fceller & cacheter les bacs, boutiques, bafcules, bouticlores, & autres vaiffeaux fervant à amener du poiffon, jufqu'à ce que les marchands foient convenus des droits; il eft néanmoins déféré auxdits marchands-conducteurs & propriétaires, de s'en tenir à l'eftimation des vendeurs, ou de leur abandonner le poiffon pour l'eftimation.

COMBAT DU LOUGRE LE COUREUR CONTRE LE COTRE ANGLAIS ALERT

M. de Rosily, le 3 août 1778.

Combat du lougre le Coureur, commandant Rosily, avec un cutter anglais bien supérieur en artillerie.

M. de la Clocheterie, commandant la Belle-Poule, parti de Brest le 15 juin, ayant sous ses ordres la frégate la Licorne, la corvette, l'Hirondelle et le lougre le Coureur que je commandais. Nous nous trouvâmes le 17 juin, sur les dix heures du matin, à vue de la flotte de l'amiral Keppel; M. de la Clocheterie nous fit signal de virer de bord et l'amiral signala à toute sa flotte de nous chasser.

L'Hirondelle et la Licorne n'étant pas en état de nous suivre, M. de la Clocheterie leur fit signal de prendre chasse suivant l'aire de vent la plus favorable à leur marche, et continua sa route au plus près.

Je n'avais pas le quart de la quantité de voile que j'aurais pu mettre, ne voulant pas aller plus vite que la Belle-Poule m'en tenant toujours très près un peu de l'avant au vent. Le cotre anglais joignit M. de la Clocheterie et, après lui avoir parlé, retourna à la frégate et ils firent route tous deux pour continuer leur chasse. Ayant reconnu qu'il m'était très supérieur, je m'approchai à portée de la voix de la Belle-Poule et demandais à M. de la Clocheterie quelle avait été sa conversation avec le cotre, afin de pouvoir m'y conformer. Il me répondit qu'il ne parlait qu'Anglais et qu'il avait été obligé de s'en retourner faute de pouvoir se faire entendre, qu'il n'y avait qu'une frégate avec lui et qu'il était en état de leur répondre en cas qu'ils voulussent l'attaquer ne pouvant être joint que par eux.

Je vis alors qu'il fallait me préparer à tout événement, que je ne devais pas prendre chasse puisque je n'en avais pas l'ordre et que d'ailleurs l'eusse-je eu; du moment que la Belle-Poule eût été attaquée par les deux, je ne l'aurais sûrement pas souffert ou j'aurais été blâmé à juste titre; parce que ce cotre aurait attaqué la Belle-Poule par derrière en hanche du même côté que la frégate anglaise pendant que cette dernière l'aurait combattue par le travers empêché de tirer sur le cotre qui l'aurait dégragée et lui aurait tué beaucoup de monde, ce qui aurait rendu le combat trop désavantageux pour la Belle-Poule.

Pour être plus à même de manœuvrer, je grayai mon grand hunier, mais je le mis à faire culer pour ne pas m'éloigner de la frégate, augmentant de voile pour contre-balancer l'effet contraire de cette voile.

L'Aréthuse joignit la Belle-Poule, et le cotre se présenta le long de mon bord sous le vent.

Ce bâtiment a soixante-douze pieds de long, vingt-six pieds de large, douze canons de six livres de balle, douze perriers et armé de quatre-vingts hommes. Sa force l'a fait admettre au rang de ce qu'ils appellent (sloops of war) corvette, il n'y a pas de vaisseau de soixante-quatorze aussi fortement bastingué. Au moment du combat, on ne pouvait voir un seul homme.

Dans mon lougre, l'épaisseur du bâtiment n'est pas d'un pouce et demi; je n'avais point de bastingage; nous étions découverts jusqu'à la boucle du soulier. J'avais huit canons de deux livres de balle, deux de trois, six perriers, cinquante hommes tout compris.

Le capitaine me dit en anglais d'aller trouver l'amiral Kep-

pel, je fis d'abord semblant de ne pas l'entendre; il me le fit répéter en mauvais français par plusieurs de ses gens, je lui dis que non et, prenant le porte-voix, je lui dit en anglais qu'il n'avait point à se donner tant de peine parce que j'étais décidé à ne point y aller et à ne faire que ce que ma frégate ferait. Pendant la conversation, à mesure que l'un des deux bâtiments culait ou allait de l'avant; de l'autre, nous nous suivions avec les canons.

L'Aréthuse se trouvant très en arrière de la Belle-Poule par-dessous le vent, je vis notre frégate changer sa route. M. de la Clocheterie voulant apparemment changer la mauvaise position où il se trouvait, je m'adressais au capitaine du cotre qui lui dit d'arriver parce que ma frégate le faisait et que, comme il me gênait, s'il ne se prêtait pas à ma manœuvre, je l'aborderais, mettant en même temps mon gouvernail à faire arriver, il regarda vers les frégates et fit aussi arriver.

Les frégates «se tirant» du canon, la mitraille même de l'Aréthuse tomba très près de nous. Je tirai aussitôt ma volée sur le cotre qui me riposta sur le champ. Nous continuâmes pendant quelque temps le combat à petite portée de pistolet, ayant toujours chacun notre hunier sur le mât. (Je ne voulus pas faire de voile parce qu'étant sûr d'être pris, si j'avais suivi les frégates qui combattaient en faisant route, le cotre se serait encore trouvé à même d'aider l'Aréthuse aussitôt qu'il m'aurait enlevé.) Car c'est le hasard qui m'a fait combattre aussi longtemps que je l'ai fait, mon équipage à découvert, comme il était sûr d'être détruit en un quart d'heure, mon bonheur vint de l'avoir abordé voici comment : voyant qu'à la distance où j'étais mes boulets de deux ne faisant aucun effet sur son bastingage et qu'avec ses canons il coupait toutes mes voiles et mon grément car il n'avait encore tué ni blessé personne, l'idée me vint de l'aborder; je le proposai à mon équipage qui parut le désirer, mais je ne pus l'élonger comme j'aurais voulu, parce que, après avoir fait une arrivée pour l'approcher, je voulus faire servir mon grand hunier pour faire revenir le bâtiment au vent pour me présenter de long en long avec lui : seule position où nous aurions pu passer à bord; je ne pus point l'exécuter, mes boulines et bras ayant été coupés et le bâtiment n'allait pas assez vite de l'avant pour que le gouvernail seul fit l'effet prompt qui se trouvait nécessaire; le vent était devenu presque calme. Je ne pus l'aborder que par le bossoir, mon beaupré croisant le sien, mon bâtiment un peu effacé.

Dans cette position, il ne pouvait tirer aucun de ses canons de l'arrière, il était très difficile de passer à son bord et on peut dire même impossible. Je voulus pourtant l'élonger. Ses canons de l'avant et ses perriers particulièrement qui dominaient en dessus de son bastingage qui était élevé de cinq pieds (balayaient) le gaillard d'avant. Je profitais de ce que mes canons étaient à barbettes n'ayant pas de bastingage, ce qui me permettait de les pointer presque dans le sens de la longueur du bâtiment; je fis une décharge générale de mes canons et de mes fusils et criai à l'abordage!

Mon maître-pilote affronta avec hardiesse le feu roulant qui se faisait devant, mais fut suivi de peu de monde. Pour que mes gens ne se déconcertassent pas si je leur avais donné le temps de la réflexion, je fis faire un cri de Vive le Roy et reprendre avec vivacité les canons.

Je combattis une heure et demie bord à bord dans cette position, le combat avait commencé à 7 heures et j'amenai à 9; je coupais la vergue de bome en deux endroits, j'abimai toutes ses manœuvres et voiles et lui donnai quelques coups à l'eau, mais jamais ne pus entamer son bastingage.

Tous mes coups de fusils furent inutiles. Ne pouvant distinguer un seul homme à son bord, le capitaine m'a dit n'avoir eu que deux hommes de tués et deux de blessés; je fus obligé de me rendre faute de ressource ayant calme plat et, d'ailleurs, mes voiles étaient toutes abîmées, surtout mon foc qui était tout criblé, n'ayant plus ni amure, ni écoute; mon bâtiment avait été percé à l'eau en dix ou douze endroits; mon gréement était tout haché et le *Monarque* et le *Vaillant* s'étaient, pendant tout ce temps, rapprochés de nous avec leurs canots.

On me fit passer avec une partie de l'équipage à bord du premier; je restai jusqu'à ce que j'eus joins l'amiral Keppel et alors on m'envoya, avec une partie de l'équipage, à bord du *Sandwich*; arrivé à Portsmouth, je fus envoyé à bord de la *Princesse Amélie* où je rejoignis MM. de la Pallas et de la Licorne; je les trouvai avec leurs équipages et d'où on nous a débarqué, le 4 de juillet pour nous envoyer à Tresfort-Ampsire. On voulut nous faire signer un procès-verbal où on nous dénommait prisonniers. Nous l'avons refusé et avons fait écrire dans ce même procès-verbal que nous ne reconnaissons point prisonniers ayant été arrêtés en temps de paix, mais que dans le lieu où l'on nous mettrait, nous nous conformerions aux lois du pays, nous y comportant avec la tranquillité que l'on doit s'attendre de la part des officiers du roi.

Je n'eus heureusement que trois hommes de tués et sept de blessés mais mortellement, ce sont presque tous des officiers marinières. J'attribue le peu de monde que j'ai eu de tué et de blessé à avoir abordé le bâtiment; il n'a pu se servir de tous ses canons et, d'ailleurs, il n'avait pour ainsi dire que ses perriers et sa mousqueterie qui pouvaient me tuer du monde et avec lesquels ils ont tiré trop haut faisant que regarder au-dessus de leur bastingage pour viser; quant au bâtiment, ils l'ont extrêmement maltraité. Ses canons tiraient dans la soute à voile, la cuisine et la cale. Les boulets passaient de part en part, mon mât de misaine y a été même touché avec la mitraille.

Si j'avais été à une certaine distance de lui, il aurait rasé tout mon pont et m'aurait nécessairement détruit mon monde. Ses canons étaient chargés d'un boulet de six, d'un paquet de mitraille et d'une boîte de fer-blanc remplie de balles. Ce sont des canons courts renforcés qu'ils appellent « double fortifié », excellents dans ces petits bâtiments et qui peuvent se charger jusqu'à la gueule sans risquer de les faire crever.

Je n'aurais jamais pu être joint si j'eusse voulu fuir, ayant un avantage considérable sur tous les bâtiments quelconques. J'avais adopté, depuis peu, un nouveau gréement qui avait été trouvé si avantageux, tant pour la célérité de la manœuvre que pour la marche. Dans ma dernière croisière, sous les ordres de la *Danaé*, que M. le comte Dorvillier s'était décidé à me prendre pour sa découverte.

Elle apercevait les bâtiments de la tête de ses mâts, nous faisait signal de chasse et je les joignais avec une vitesse incroyable; je me suis vu chasser six bâtiments qu'elle avait aperçus à midi au vent, ne pouvant les voir de mon bâtiment, les avais joints à 6 heures du soir malgré qu'ils forçassent de voiles au plus près et laisser la *Danaé* à quatre lieues sous le vent à moi. Je n'ai jamais vu dans cette croisière aucun bâtiment de quelque espèce que ce fût que je ne l'aie gagné, j'avais encore l'avantage quand j'ai sorti sous les ordres de la *Belle-Poule* d'être espalmé de frais.

Je cite ceci pour faire voir que j'étais le maître de n'être point pris et que si je l'ai été, ce n'est que par subordination et dévouement réel au service.



Comme l'explique M. de Rosily, le *Coureur*, malgré sa supériorité de marche, ne pouvait se séparer de la *Belle-Poule*; il lui fallait malgré la faiblesse de son armement(*) affronter le cotre anglais. Si le coureur n'avait pas « neutraliser » le cotre, celui-ci agissant de concert avec l'*Aréthuse*, ces deux bâtiments auraient eu un avantage décidé contre la frégate française.

Ceci peut justifier le combat sans espoir mené par le *Coureur* contre un adversaire bien armé et surtout entièrement à l'abri des faibles coups pouvant lui être portés.

La tentative d'abordage aurait-elle pu réussir? C'est douteux, nos hommes devant se hisser par-dessus le bastingage de l'*Alert* et affronter un équipage bien plus nombreux.

Fort heureusement pour le *Coureur*, sa position ayant abordé son adversaire le préserva des effets de son artillerie et l'action semble avoir été « statique ».

L'équipage français hésite et finalement refuse l'abordage, l'équipage anglais, lui, s'abrite prudemment derrière son bastingage et, pendant une heure et demie, l'on échange de part et d'autre, de manière sporadique et probablement désordonnée, un feu de mousqueterie et d'artillerie relativement inefficace. L'arrivée de deux vaisseaux anglais fait cesser cet engagement, le *Coureur* est capturé mais la *Belle-Poule*, qui a réussi à faire rompre le combat à la frégate anglaise, échappe au gros des forces anglaises (**).

L'on peut supposer que le combat du *Coureur* opposant son artillerie, d'un calibre insignifiant, au 12 canons de 6 livres est à l'origine de la décision prise d'augmenter l'artillerie de nos cotres et, en conséquence, leurs dimensions (voir monographie du *Cerf*).

(*) Lacour-Gayet, dans son ouvrage la Marine sous Louis XVI, précise que le *Coureur* est armé de 10 canons. En réalité, l'artillerie est limitée à 8 canons, six du calibre de deux livres et deux du calibre de trois.

(**) Voir monographie de la frégate la *Belle-Poule*.

MONOGRAPHIE DU COUREUR

Commentaires des planches et notes

Avec les pages qui suivent nous passons à la monographie, en en commentant les planches. Nous avons jugé intéressant pour le lecteur de reproduire l'ensemble des planches de la monographie en les réduisant du 1/48^e au 1/96^e, cette échelle est encore suffisante pour apprécier les détails. Et le cas échéant des modélistes peuvent entreprendre le modèle du *Coureur* à cette petite échelle. Les amateurs auront commodément sous les yeux la « description graphique » du lougre, ceci complétant la partie historique.

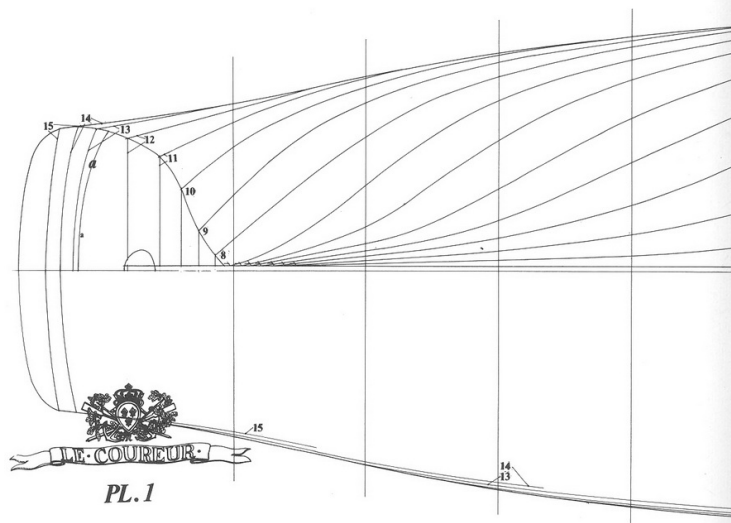
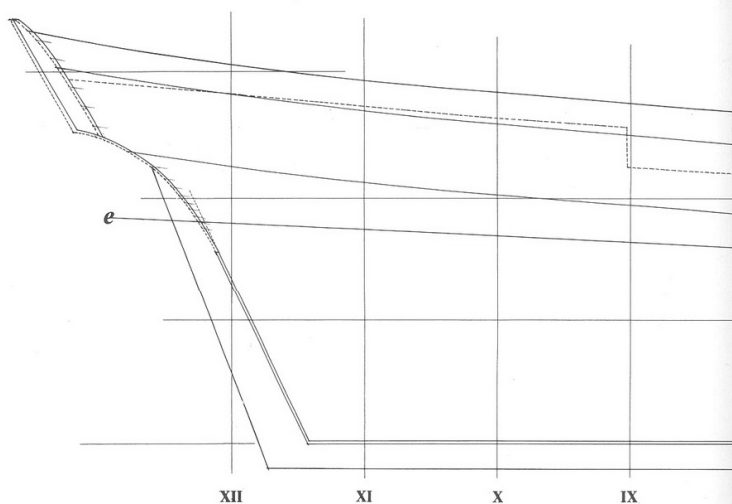


PLANCHE I.

DEFINITION DE LA COQUE

Les quatre dessins de cette planche sont établis en ne tenant pas compte du bordage; donc « sur membrure ».

Ceci explique le tracé de la rablure, sur la quille, l'étrave et l'étambot. A la poupe, l'épaisseur du bordage sur la voûte et le tableau est figurée par un tireté.

L'élévation schématique donne le profil de l'étrave et de l'étambot, la largeur de celui-ci comprenant le faux étambot (voir pl. III). La ligne de flottaison est tracée en *ef* et présente une forte différence. Au-dessus un trait gras indique le dessus de la ceinture. Le dessous de la lisse correspondant aux seuillets des sabords est tracé.

Quinze sections horizontales, à raison d'une par pied, définissent avec précision le volume de la coque. La section zéro correspond à la naissance ou dessous de la rablure de la quille. Pour ne pas surcharger l'élévation, seules les section 5 et 10 ont été repérées. Le livet du pont ou dessus des baux correspond au tracé tireté et l'on remarquera un décrochement au droit de la section IX.

Les sections transversales avant figurent en haut et à droite de la planche. L'on retrouve les mêmes lignes correspondant à celles tracées sur l'élévation schématique, à la réserve de

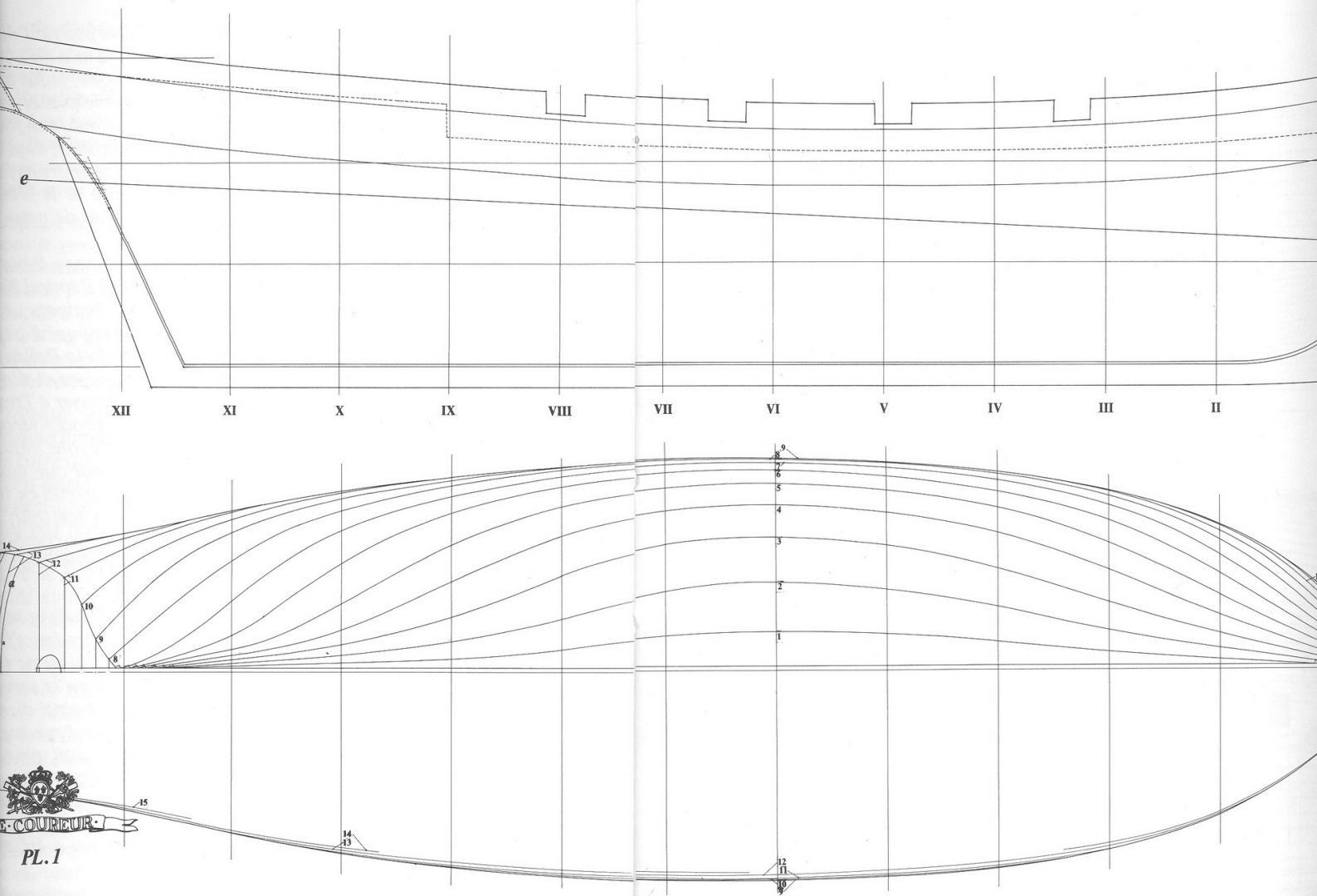
la ligne de flottaison qui n'a pas été représentée. Le livet de pont est repéré sur le profil extérieur de la membrure, par les points et il importe de tracer une petite droite horizontale afin de situer ces points sur le profil intérieur de la membrure.

(Nous rappelons que le livet correspond à l'intersection d'un plan passant par le dessus des baux avec la surface intérieure de la membrure).

Les sections transversales arrière sont placées sous les précédentes et appellent les mêmes observations. Le contour de la poupe est tracé et l'arête existant entre la voûte et le tableau figure sur ce dessin.

Les sections horizontales sont placées sous et à l'aplomb de l'élévation schématique. La partie supérieure du dessin donne les sections placées au-dessous du fort de la carène et la partie inférieure de ce même dessin, les sections placées au-dessus du fort.

Les sections 8 à 15 se retournent sur la poupe. L'on remarquera que la voûte ne présente pas de bouge vertical. Par contre le tableau comporte un bouge vertical et horizontal relativement prononcé. L'arête entre la voûte et le tableau est repérée : *a*.



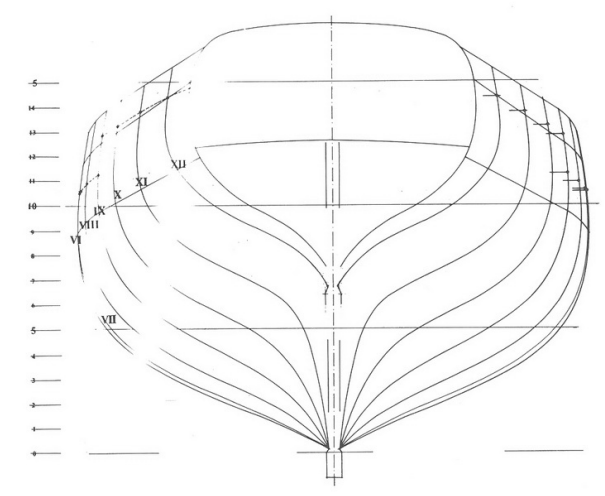
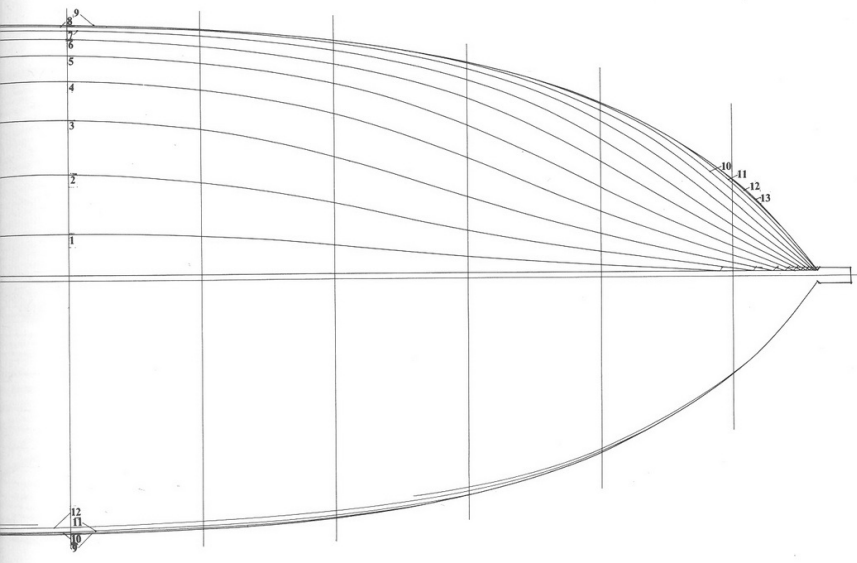
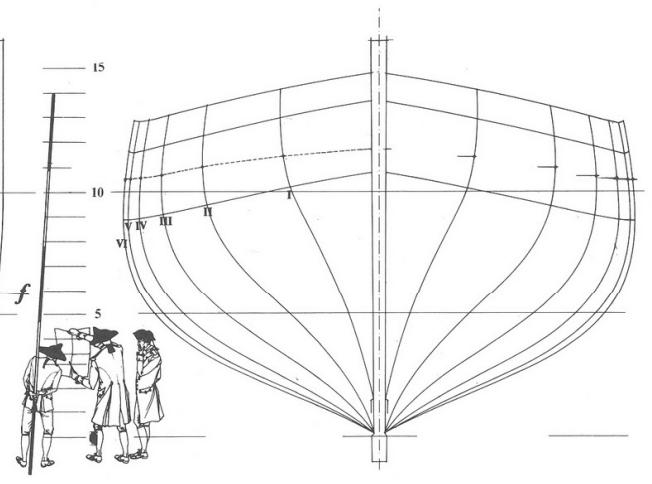
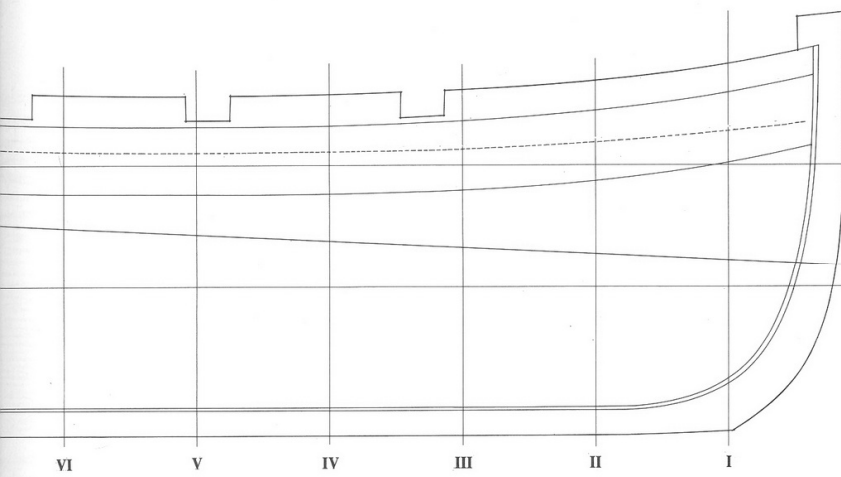
ne de flottaison qui n'a pas été représentée. Le livet de est repéré sur le profil extérieur de la membrure, par points et il importe de tracer une petite droite horizontale afin de situer ces points sur le profil intérieur de la membrure.

us rappelons que le livet correspond à l'intersection d'un passant par le dessus des baux avec la surface intérieure de la membrure).

sections transversales arrière sont placées sous les préntes et appellent les mêmes observations. Le contour de poupe est tracé et l'arête existant entre la voûte et le tableau est tracé sur ce dessin.

sections horizontales sont placées sous et à l'aplomb de la coupe schématique. La partie supérieure du dessin donne les sections placées au-dessous du fort de la carène et la partie inférieure de ce même dessin, les sections placées au-dessus du fort.

sections 8 à 15 se retournent sur la poupe. L'on remarque que la voûte ne présente pas de bouge vertical. Par contre le tableau comporte un bouge vertical et horizontal très prononcé. L'arête entre la voûte et le tableau est repérée : *a*.



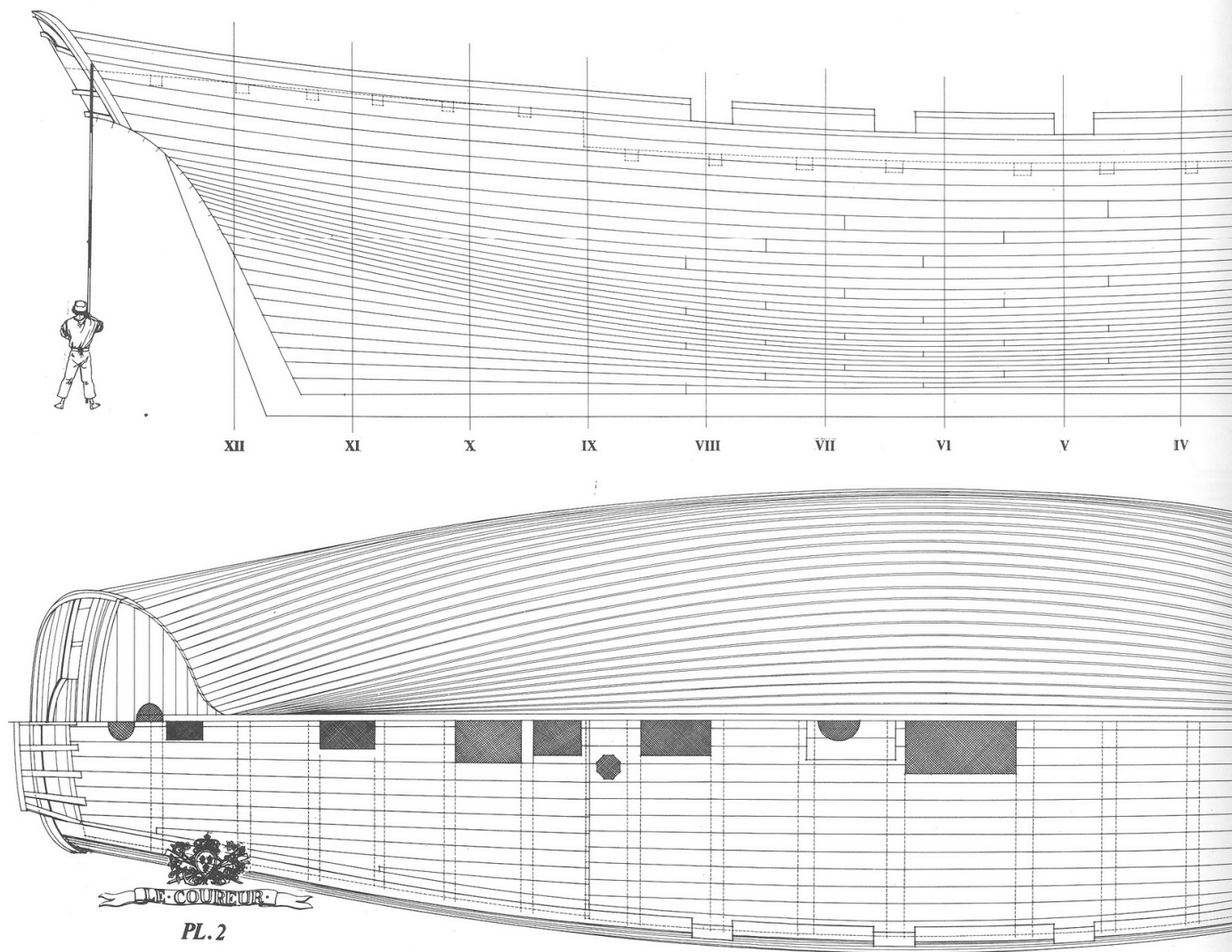


PLANCHE II. BORDAGE DE LA COQUE

Le lougre est bordé à clins, jusqu'au dessous de la ceinture, et ensuite à franc-bord. En ce qui concerne le bordage à clins, nous reprenons les explications déjà données dans la monographie du cotre *Le Cerf*. La largeur moyenne des virures est de l'ordre de 25 cm, épaisseur 4 cm, la longueur est variable (le tarif de réception des bois prévoit une longueur de 18 à 60 pieds soit 6 à 20 m environ). L'on compte 24 virures sous la ceinture, mais ce nombre n'a rien d'absolu.

Les bordages inférieurs sont recouverts par les bordages supérieurs de 54 à 40 mm. Une bande d'étoffe de grosse laine dite frise est écrasée entre les deux bordages et assure l'étanchéité. Entre la membrure, dans l'axe des mailles, le recouvrement est serré par des clous rivés en dedans sur bague, ou à vis avec des écrous (parfois, l'on cloue directement sur la membrure). Les éléments constituant la membrure sont entaillés de manière à recevoir les bordages. Ceux-ci doivent bien porter l'un sur l'autre sur leur recouvrement ceci pouvant obliger à retoucher légèrement le bordage supérieur sur la largeur du recouvrement.

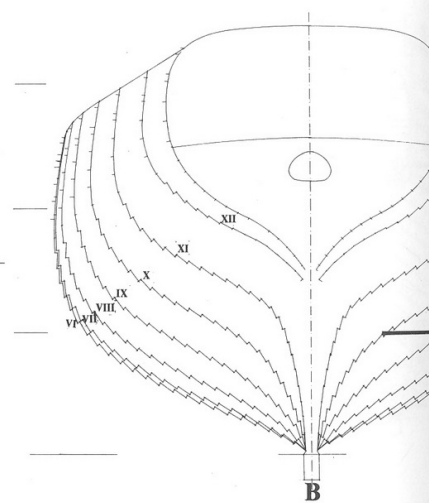
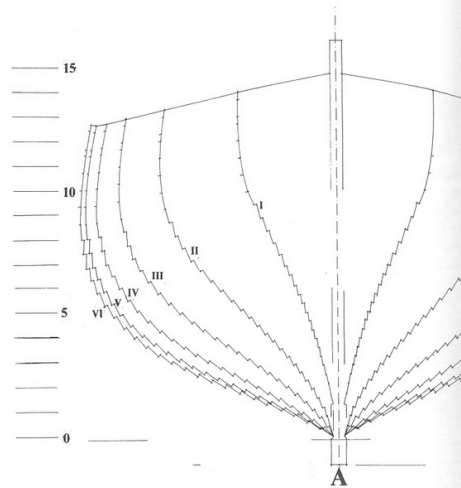
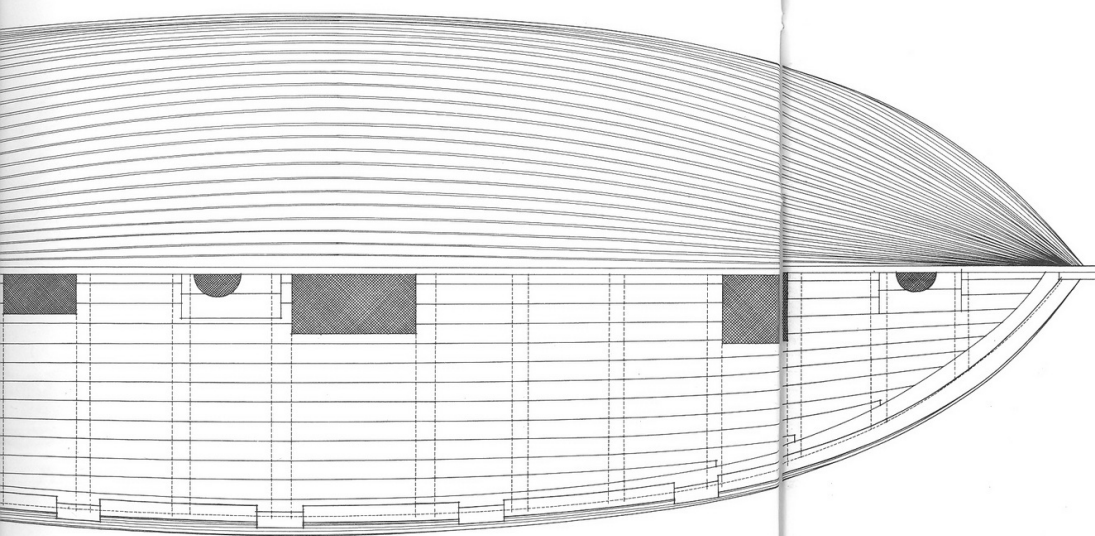
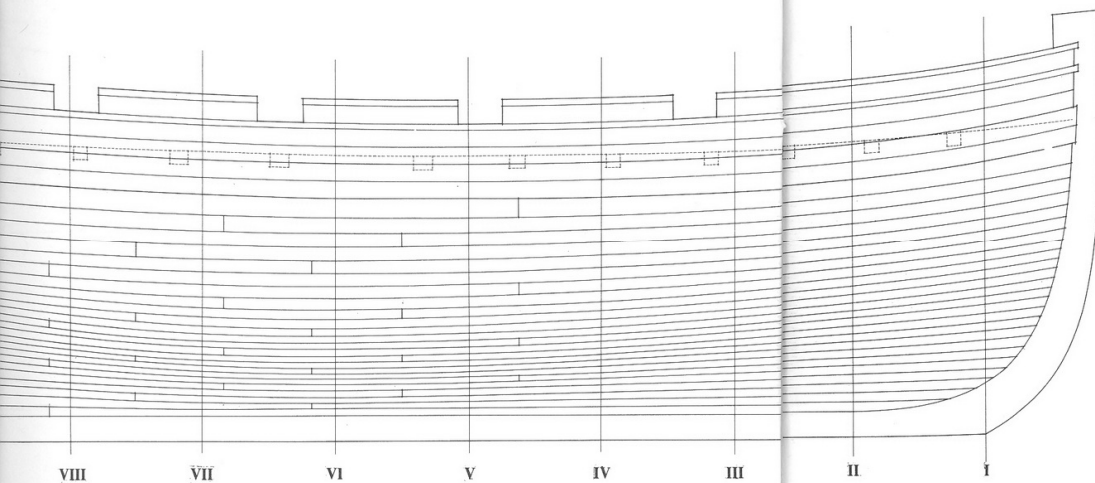
A environ 0,65 m de la rablure de l'étrave et de l'étambot où une partie seulement des virures aboutissent dans sa rablure et sur la voûte, le recouvrement se transforme progressivement en un joint incliné intéressant toute l'épaisseur du bordage.

Le dessin accompagnant ce texte, permet de bien comprendre cette « transformation » du joint.

Le galbord est cloué sur la rablure de la quille et deux clous fixent les extrémités des virures dans les rablures d'étrave et d'étambot.

Sur l'élévation, toutes les virures du bord sont dessinées. Le plat-bord est recoupé par les quatre sabords. Un tracé tireté indique le livet du pont et les baux sont tracés.

Le dessin repéré A reprend le tracé des sections transversales avant donné pl. I, mais avec les entailles correspondant à chaque virure du bordage à clins et un trait repère signale les virures du bordage à franc-bord, celui-ci correspondant aux deux virures de la ceinture, aux trois autres virures supérieures ainsi qu'aux deux cordons.



environ 0,65 m de la rablure de l'étrave et de l'étambot
 une partie seulement des virures aboutissent dans sa
 rablure et sur la voûte, le recouvrement se transforme pro-
 gressivement en un joint incliné intéressant toute l'épaisseur
 du bordage.

Le dessin accompagnant ce texte, permet de bien compren-
 dre cette « transformation » du joint.

Le bordage est cloué sur la rablure de la quille et deux clous
 immobilisent les extrémités des virures dans les rablures d'étrave
 et d'étambot.

Sur l'élévation, toutes les virures du bord sont dessinées. Le
 bordage est recoupé par les quatre sabords. Un tracé tireté
 indique le livet du pont et les baux sont tracés.

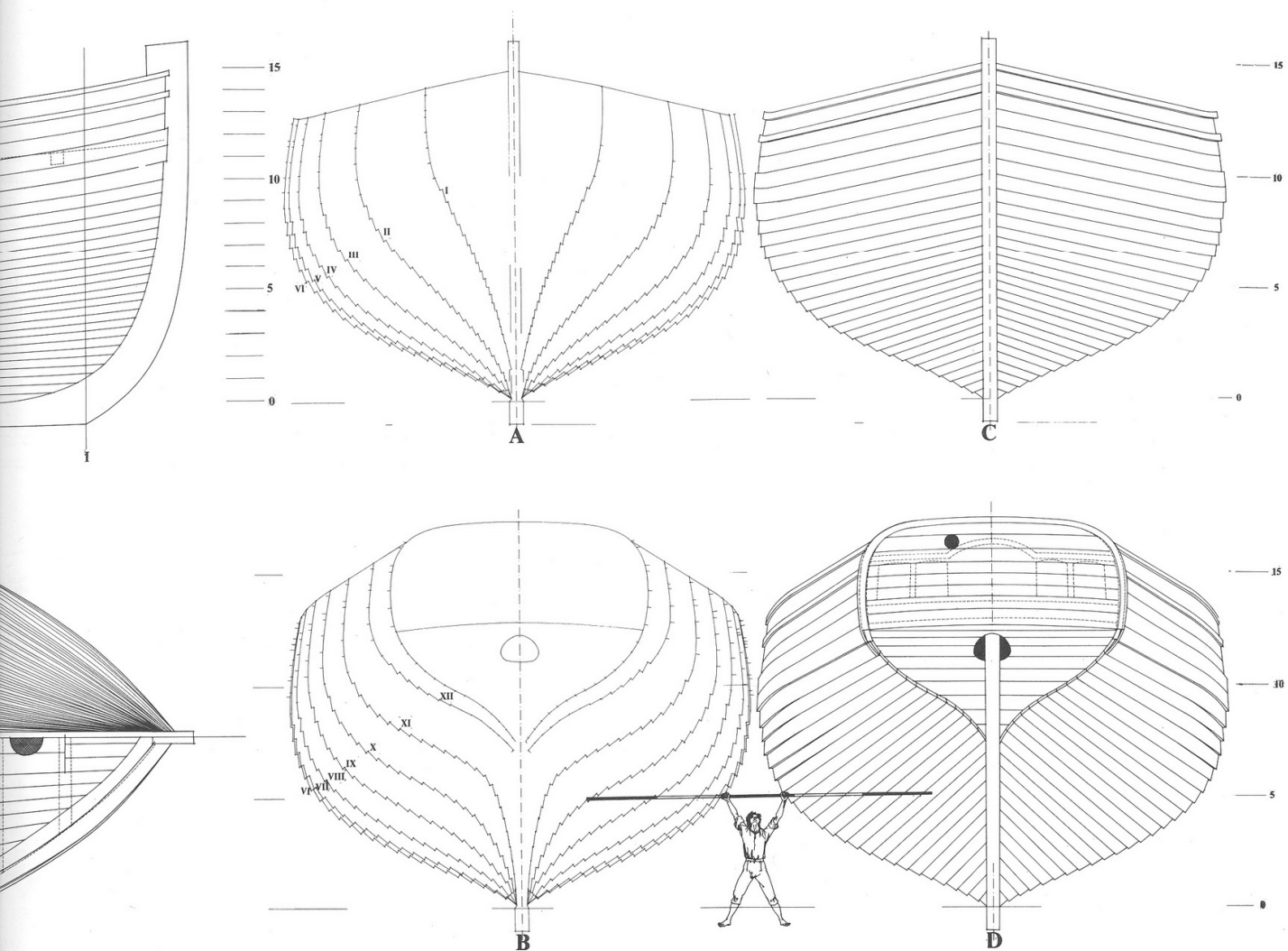
Le dessin repéré A reprend le tracé des sections transversales
 donné pl. I, mais avec les entailles correspondant à
 chaque virure du bordage à clins et un trait repère signale
 les virures du bordage à franc-bord, celui-ci correspondant
 aux deux virures de la ceinture, aux trois autres virures supé-
 rieures ainsi qu'aux deux cordons.

Le dessin repéré C représente le lougre bordé vu de l'avant.
 Le dessin repéré B est analogue au dessin A mais concern
 les sections transversales arrière.

Le dessin repéré D représente le lougre bordé vu de l'arrière.
 L'on distingue bien les extrémités des bordages cloués sur
 le pourtour de la voûte ou écusson deux clous immobiliser
 chaque virure sur les estains celles-ci débordent de l'épais-
 seur des bordages de l'écusson, qui finissent en sifflet contre
 ce débord.

L'écusson (voûte) et le tableau sont bordés transversalement.
 notez les deux ouvertures pour la jaumière et le passage
 à l'extérieur du bordage. Un cintre forme le contour
 du bout-dehors du tape-cul. Un cintre forme le contour
 du bout-dehors du tableau et vous remarquerez que la
 partie basse de ce cintre présentant une moindre épaisseur
 est clouée sur la dernière virure à clin.

Sous l'élévation bordée, à l'aplomb de celle-ci, un dessin
 représente la coque vue par en dessous. Ceci permet de juger
 du mouvement des virures à clins et de leur épaisseur. L



Le dessin repéré C représente le lougre bordé vu de l'avant. Le dessin repéré B est analogue au dessin A mais concerne les sections transversales arrière.

Le dessin repéré D représente le lougre bordé vu de l'arrière. L'on distingue bien les extrémités des bordages cloués sur le pourtour de la voûte ou écusson deux clous immobilisent chaque virure sur les estains celles-ci débordent de l'épaisseur des bordages de l'écusson, qui finissent en sifflet contre ce débord.

L'écusson (voûte) et le tableau sont bordés transversalement, notez les deux ouvertures pour la jaumière et le passage à babord du bout-dehors du tape-cul. Un cintre forme le contour en fer à cheval du tableau et vous remarquerez que la partie basse de ce cintre présentant une moindre épaisseur est clouée sur la dernière virure à clin.

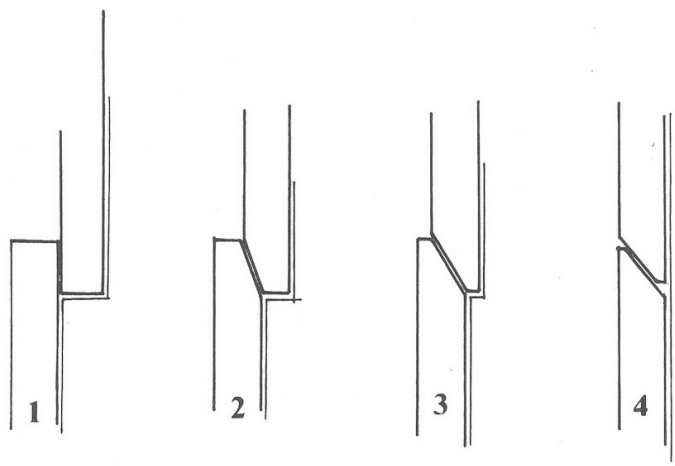
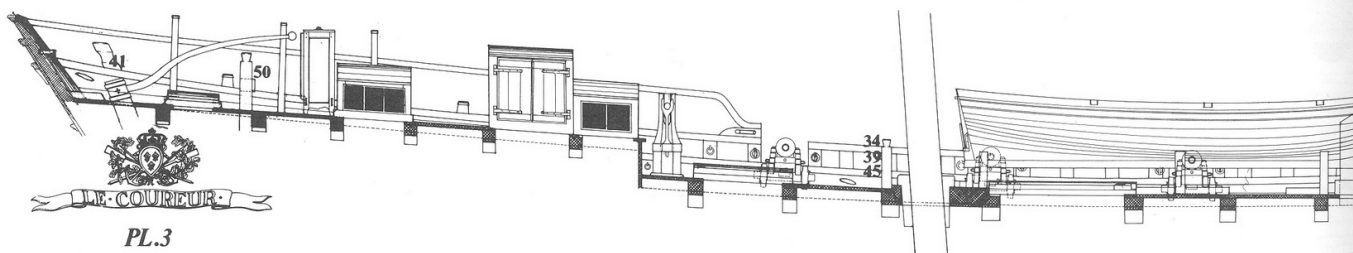
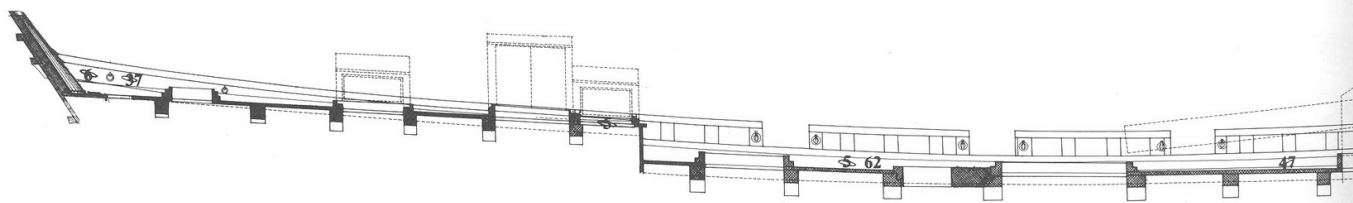
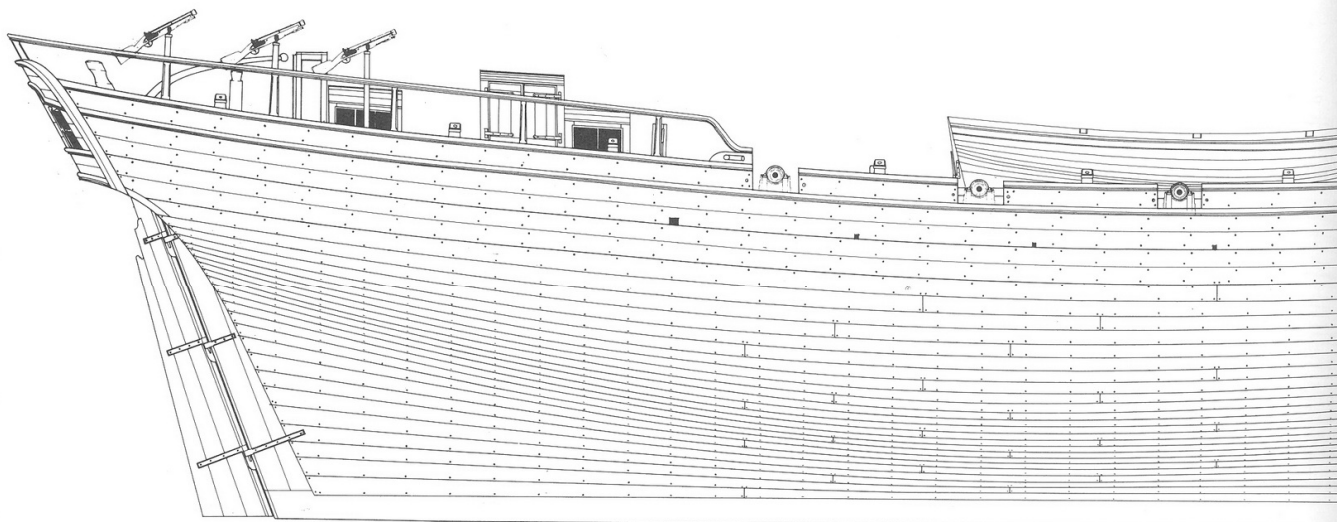
Sous l'élévation bordée, à l'aplomb de celle-ci, un dessin représente la coque vue par en dessous. Ceci permet de juger du mouvement des virures à clins et de leur épaisseur. La

« transformation » des joints est bien visible sur l'écusson. La vue par en dessous de la poupe montre le contour du tableau, et les divers cordons qui moulurés décoreront la poupe.

La partie inférieure du dessin représente la vue par dessus de la coque. Les baux sont indiqués par un tracé tireté, les diverses ouvertures conditionnent leurs emplacements.

En partant de l'avant, le mât de misaine, l'écoutille pour l'équipage, la grande écoutille, le grand mât, l'écoutille dite aux vivres, les pompes, une claire-voie, l'échelle des officiers, une autre claire-voie, l'écoutille pour la soute du maître canonier, enfin la jaumière.

Vous remarquerez l'exécution du bordage du pont, avec ses virures se terminant en pointe sur la fourrure de gouttière. Le plat-bord, recoupé par les sabords est représenté ainsi que les petits montants de poupe formant retour de la balustrade (voir pl. IV).



En 1 exécution du clin à l'ordinaire, en 2 l'on réalise une légère coupe en sifflet ou biseau, des parties se recouvrant, en 3 cette disposition est plus prononcée, et la surépaisseur du bordage supérieur sur le bordage inférieur diminuée en conséquence. Enfin en 4, à l'aboutissement dans la rabure, toute surépaisseur est supprimée, les bordages se terminent comme pour le franc-bord, à la réserve d'un joint biais.

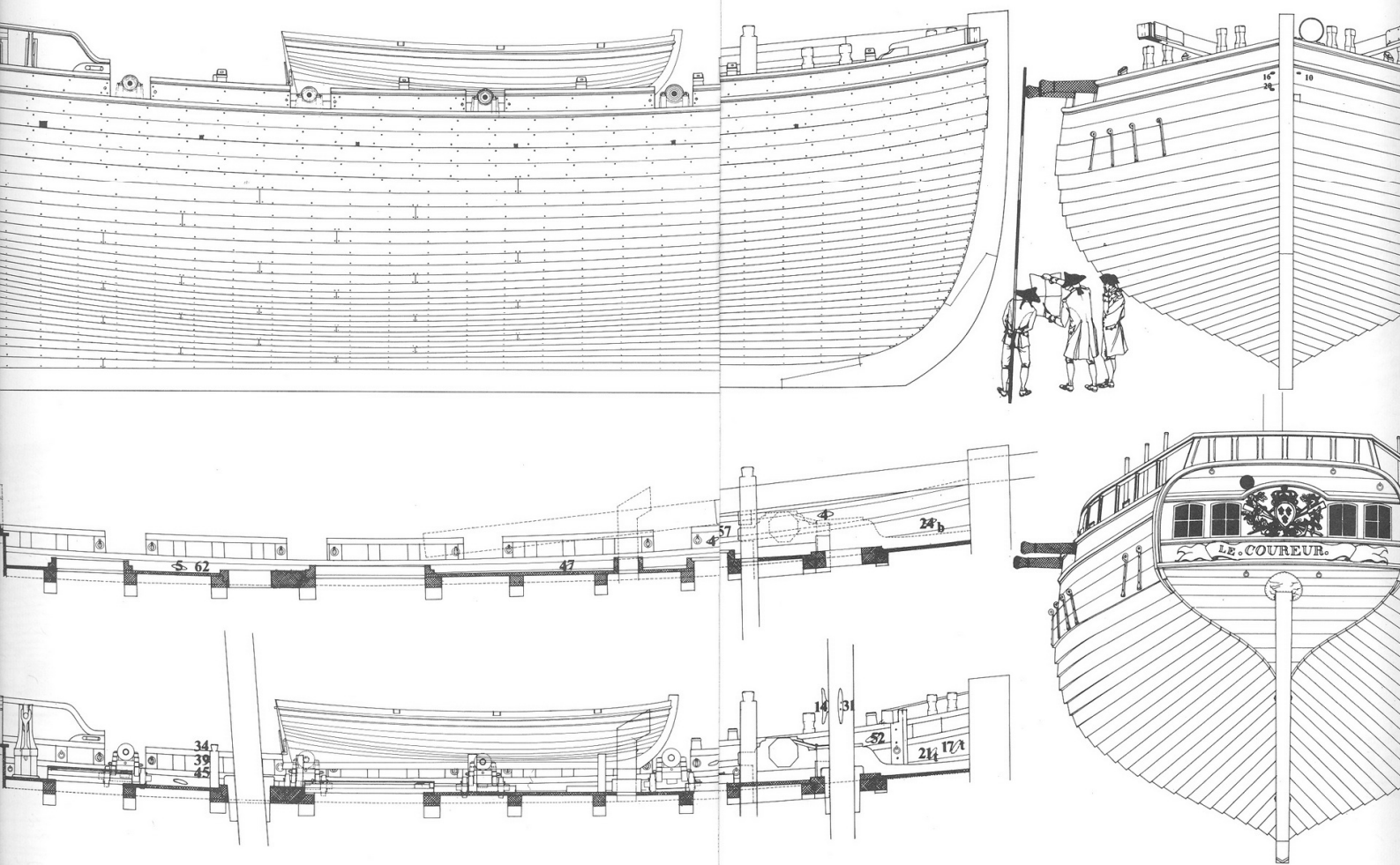


PLANCHE III. ACCASTILLAGE DE LA COQUE

L'élévation longitudinale de la coque représente celle complètement accastillée, à la réserve des ferrures des haubans (voir pl. VII) et des bas-mâts. Le beaupré est en place. Les canons sont au sabord et le canot sur ses chantiers (le gouvernail retiré). Vous remarquerez la présence de chandeliers destinés aux grands avirons. Ces chandeliers au nombre de neuf de chaque bord, ont leur tête renforcée par un fer plat et biaisé afin de faciliter l'inclinaison obligée des avirons. Sur l'arrière d'autres chandeliers de moindre section portent des espingoles. Le gouvernail à barre franche est en place, il comporte trois pentures et vous remarquerez que le couteau est directement pratiqué sur l'étambot.

Sur le plat-bord, à partir de l'étrave : deux apotureaux, la branche extérieure du bossoir ; un taquet aidant à l'immobilisation de cette branche, deux autres apotureaux ou patins pour le service des ancres. L'on remarquera l'absence d'échelles, les câbles des ancres frappés sur le guindeau, passant sur le plat-bord, reposant sur des coussins en bois tendre

En 1 exécution du clin à l'ordinaire, en 2 l'on réalise une légère coupe en sifflet ou biseau, des parties se recouvrant, en 3 cette disposition est plus prononcée, et la surépaisseur du bordage supérieur sur le bordage inférieur diminuée en conséquence. Enfin en 4, à l'aboutissement dans la rabure, toute surépaisseur est supprimée, les bordages se terminent comme pour le franc-bord, à la réserve d'un joint biais.

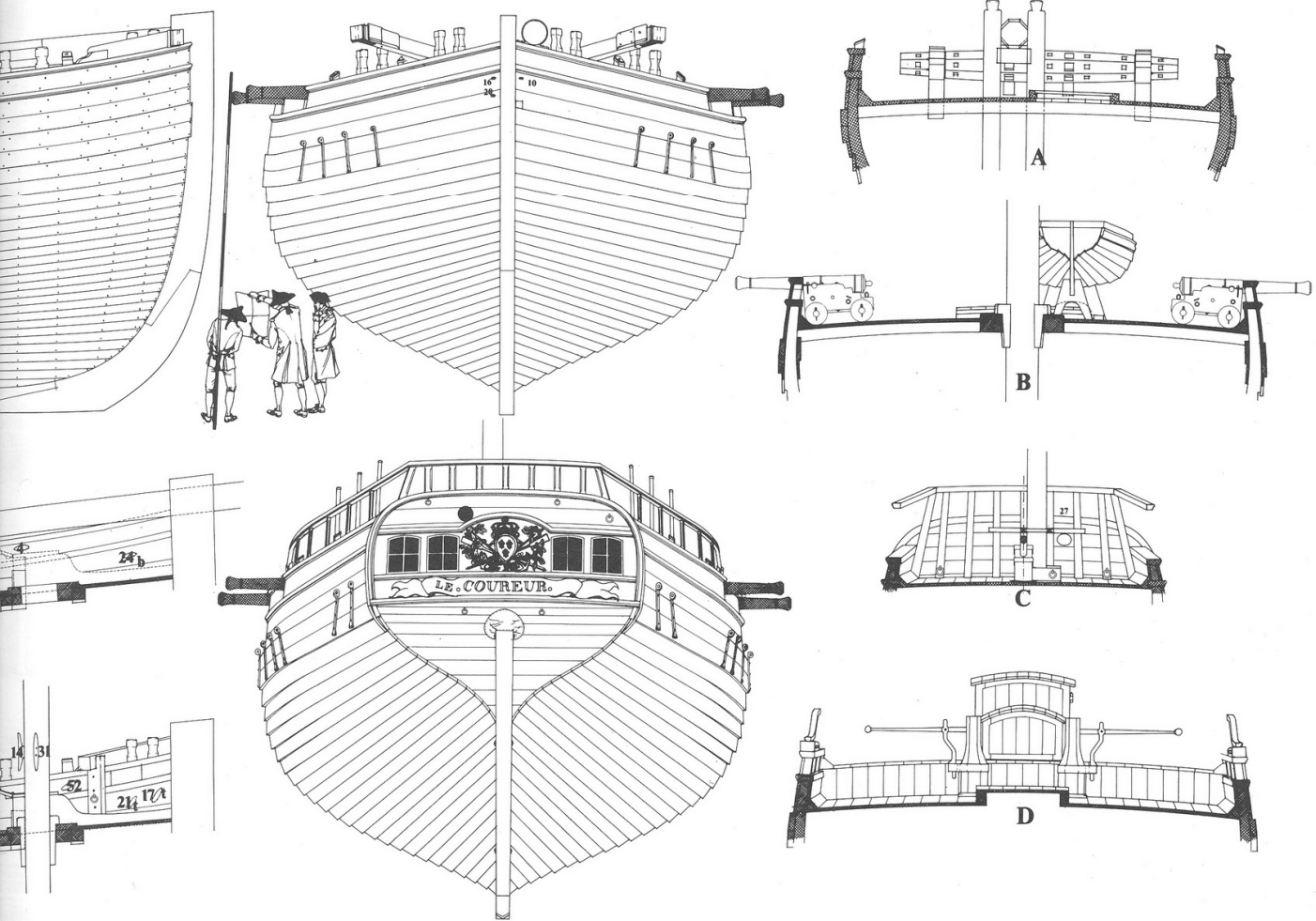


PLANCHE III. ACCASTILLAGE DE LA COQUE

L'élévation longitudinale de la coque représente celle-ci complètement accastillée, à la réserve des ferrures des haubans (voir pl. VII) et des bas-mâts. Le beaupré est en place. Les canons sont au sabord et le canot sur ses chantiers (le gouvernail retiré). Vous remarquerez la présence de chandeliers destinés aux grands avirons. Ces chandeliers au nombre de neuf de chaque bord, ont leur tête renforcée par un fer plat et biaisé afin de faciliter l'inclinaison obligée des avirons. Sur l'arrière d'autres chandeliers de moindre section portent des espingoles. Le gouvernail à barre franche est en place, il comporte trois pentures et vous remarquerez que le couteau est directement pratiqué sur l'étambot.

Sur le plat-bord, à partir de l'étrave : deux apotureaux, la branche extérieure du bossoir ; un taquet aidant à l'immobilisation de cette branche, deux autres apotureaux ou patins, pour le service des ancres. L'on remarquera l'absence d'écubiers, les câbles des ancres frappés sur le guindeau, passent sur le plat-bord, reposant sur des coussins en bois tendre ou

des badernes. Un pouliot est placé à l'arrière du dernier sabord pour l'écoute de misaine. Enfin, près de la poupe un patin.

Deux coupes longitudinales donnent l'accastillage intérieur au-dessus du pont. Sur la coupe supérieure, l'on remarquera le livet du pont, permettant d'apprécier le bouge de celui-ci, la coupe est effectuée suivant l'axe longitudinal du lougre.

Au-dessus de la lisse correspondant aux seuillets des sabords, une partie des allonges de la membrure est visible, en raison de l'absence de vaigrage entre les sabords. Des allonges forment le côté des sabords et reçoivent des chevilles à boucle et croc pour le service des canons.

Le beaupré est représenté dans ses deux positions extrêmes. Sur la coupe placée au-dessous de la précédente, toutes les installations se trouvant sur le pont sont représentées. Nous nous contentons de les énumérer, ces éléments étant décrits avec la planche V. En partant de l'étrave : le bossoir, le mât

de misaine avec ses coins, le guindeau, l'étambrai du beaupré, l'écoutille de l'échelle de l'équipage, la cheminée en tôle des cuisines (à bâbord), les canons au sabord, le premier sur l'avant est du calibre de 3 livres les autres de 2. Le canot est placé sur ses chantiers, sur tribord afin de permettre le recul du beaupré. Sous le canot la grande écoutille avec échancrures du panneau dans ses angles avant pour le passage des câbles, le grand mât et derrière celui-ci un bitton, l'écoutille aux vivres, les pompes. Derrière les pompes un décrochement permet de surélever le pont et d'augmenter la hauteur des logements des officiers. Une claire-voie est accolée sur l'avant du capot de la grande échelle réservée aux officiers, une autre claire-voie éclaire les logements car les chassis de la poupe sont factices. Derrière la claire-voie l'habitacle double, un bitton et l'écoutillon de la petite soute du maître canonier. Il est à remarquer qu'il n'existe aucune installation fixe pour les commodités de l'état-major et de l'équipage.

La vue de l'avant du lougre, permet de constater que le beaupré est placé sur bâbord, les emplacements du canot et de la cheminée des cuisines ne doivent pas gêner son recul. Un collier en fer plat soudé sur une plate-bande, elle-même chevillée sur le plat-bord immobilise le beaupré dont le pied est engagé dans l'étambrai s'élevant derrière le guindeau.

Les branches des bossoirs sont dessinées, une galoche est rapportée contre la face intérieure des branches. Les patins, chandeliers sont visibles et les ferrures pour les haubans de misaine représentées. A bâbord un arc-boutant ferré à deux crocs est destiné à l'amure de misaine, cet accessoire est visible en y portant quelque attention notamment sur la gravure de P. Ozanne figurant au début du texte de la monographie. Mais c'est à tribord, cette anomalie est due au retournement pour la gravure du dessin original (voir sa reproduction V. 74, tome IV, page 349), sont également et pour la même raison représentés à tribord le beaupré et le canot à bâbord.

La vue arrière permet de juger de l'élégante forme en cœur de la poupe. Au centre les armes de France, de part et d'autre les chassis simulés, les formes de la poupe ne permettent pas l'installation de logements, mais uniquement d'une petite soute. Par ailleurs le niveau du bordage du pont arrive à mi-hauteur de ces chassis factices.

La mèche du gouvernail oblige à déporter sur bâbord le mât de tape-cul, dont le bout-dehors passe au travers du bordage du tableau.

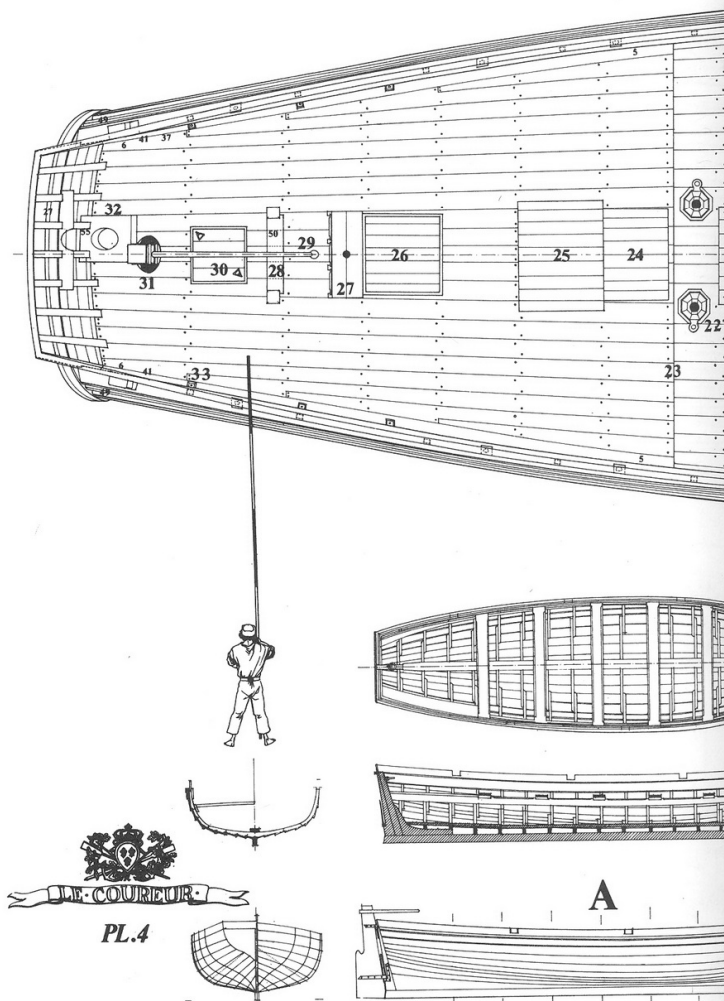
Vous pouvez remarquer : la balustrade, les chandeliers d'avirons et d'espingoles, les ferrures pour les haubans de grand mât et tape-cul, enfin la braie obturant la jaumière du gouvernail.

Une suite de coupes transversales partielles complète les précédents dessins.

A. Cette coupe montre le guindeau et l'étambrai du beaupré dont la section sur la partie arrière est octogonale, une traverse formant coussin supporte le beaupré, celui-ci est placé nous le rappelons à bâbord contre l'étrave ceci explique l'emplacement décalé sur bâbord de l'étambrai et sur tribord de l'écoutille correspondant à l'échelle de l'équipage. Petit détail : remarquez le talus des chandeliers d'aviron.

B. Le canot unique embarcation du bord est placé sur deux chantiers surélevés afin de ne pas gêner le passage des câbles. Les canons sont au sabord, celui-ci n'est que partiel disposition dite en barbette, laissant les hommes à découvert.

C. Elévation du tableau vu de l'intérieur, sur les jambettes



sont cloués les bordages du tableau et leur tête reçoit la maincourante. La tête de la mèche du gouvernail est visible et pour l'installation du tape-cul, il faut se reporter à la planche VII.

D. Ce dessin montre l'importance du décrochement du pont ou ravalement pratiqué sur l'arrière du lougre. La coupe est faite suivant l'écoutille aux vivres, derrière celle-ci les pompes, les capots de la claire-voie et de la grande échelle.

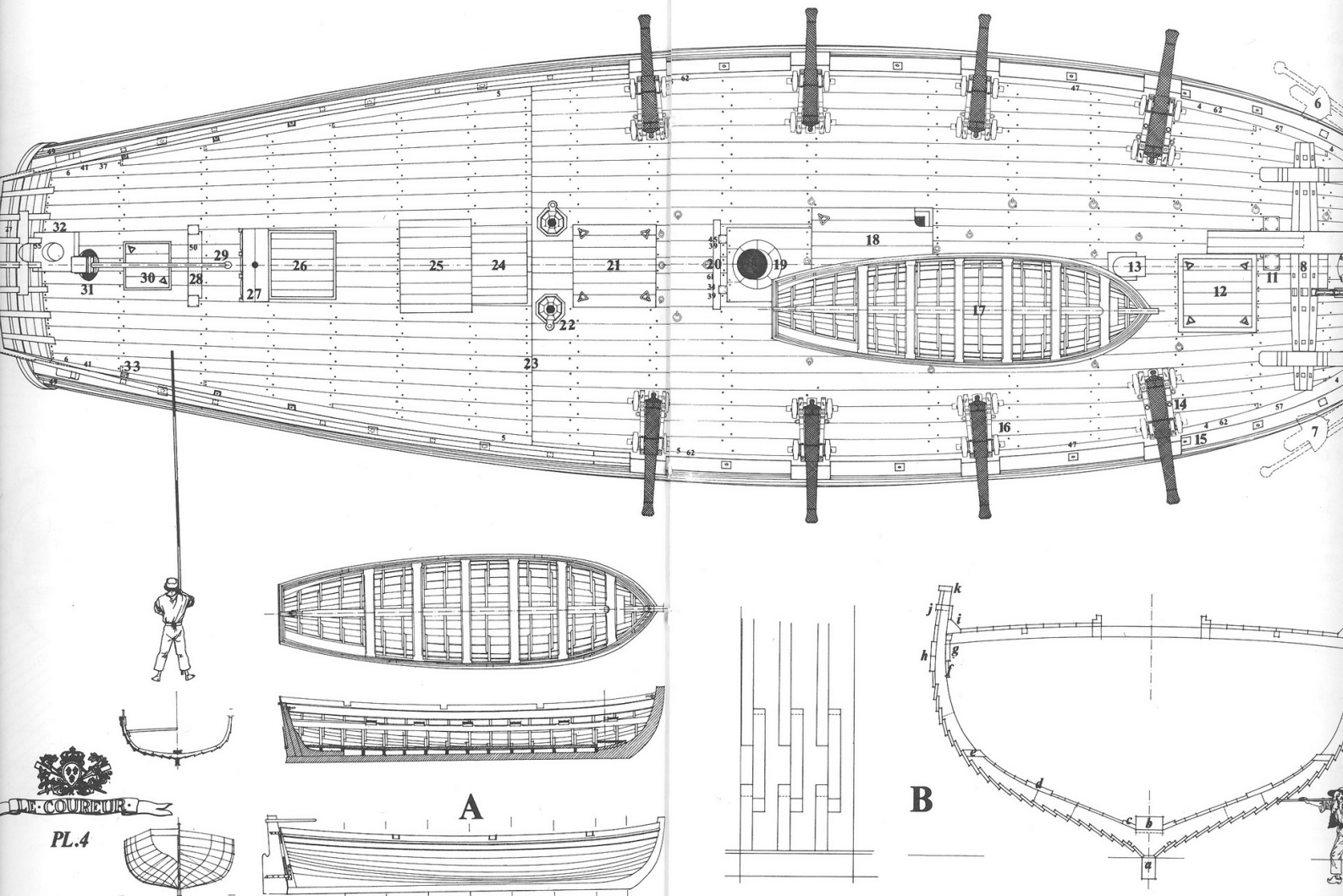


PLANCHE IV. ACCASTILLAGE DE LA COQUE (suite)

La vue en plan du pont, montre les diverses installations et la nomenclature permet d'identifier tout ce qui figure sur le pont.

1. Beupré à bâbord de l'étrave, fixé par un collier en fer plat chevillé sur le vibord. Le beupré doit coulisser librement dans ce collier.
2. Courbe de renfort placée juste sous le plat-bord.
3. Deux patins de chaque bord, entre ceux-ci passe le câble des ancres \varnothing 78 et 69 mm, soit à l'échelle du modèle 1,6 et 1,45 mm.
4. Bout-dehors ferré portant deux crocs destinés à l'armement de misaine. Cet accessoire d'après les divers documents est placé à bâbord contre l'étrave et permet de mieux établir la voile (ce bout-dehors est l'équivalent du minot ou porte-lof).
5. Bossoir à deux réas, complétés par une galoche.
6. Ancre bâbord du poids de 900 livres, entalinguée à un câble de 8 pouces de circonférence (216 mm).

ont cloués les bordages du tableau et leur tête reçoit la main-
durante. La tête de la mèche du gouvernail est visible et
pour l'installation du tape-cul, il faut se reporter à la plan-
che VII.

. Ce dessin montre l'importance du décrochement du pont
du ravalement pratiqué sur l'arrière du lougre. La coupe est
prise suivant l'écouille aux vivres, derrière celle-ci les pom-
pes, les capots de la claire-voie et de la grande échelle.

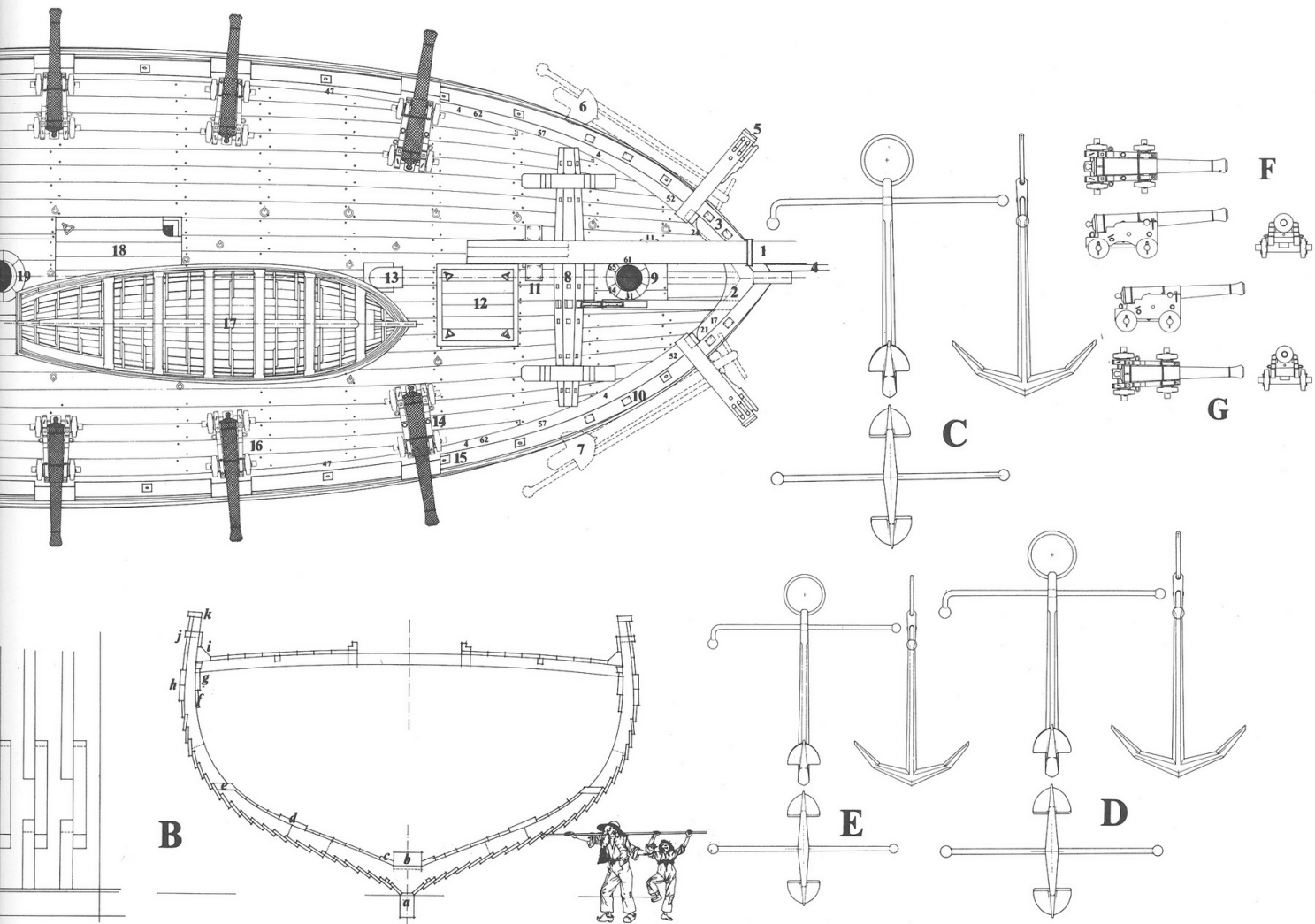


PLANCHE IV. ACCASTILLAGE DE LA COQUE (suite)

La vue en plan du pont, montre les diverses installations et la nomenclature permet d'identifier tout ce qui figure sur le pont.

1. Beaupré à bâbord de l'étrave, fixé par un collier en fer plat chevillé sur le vibord. Le beaupré doit coulisser librement dans ce collier.
2. Courbe de renfort placée juste sous le plat-bord.
3. Deux patins de chaque bord, entre ceux-ci passe le câble des ancres \varnothing 78 et 69 mm, soit à l'échelle du modèle 1,6 et 1,45 mm.
4. Bout-dehors ferré portant deux crocs destinés à l'amure de misaine. Cet accessoire d'après les divers documents est placé à bâbord contre l'étrave et permet de mieux établir la voile (ce bout-dehors est l'équivalent du minot ou porte-lof).
5. Bossoir à deux réas, complétés par une galoche.
6. Ancre bâbord du poids de 900 livres, entaliguée à un câble de 8 pouces de circonférence (216 mm).

7. Ancre tribord du poids de 1200 livres, câble de 9 pouces (243 mm). Ces ancres à poste sont simplement traversées, le jas mobile en fer permet de l'allonger contre la verge. L'encombrement est limité, et des serre-bosses immobilisent la verge et le jas contre le vibord, grâce aux patins et des boucles. Une autre disposition plus provisoire consiste à passer une patte à l'intérieur du vibord en laissant l'organeau saisi par la bosse de bout.
8. Guindeau, voir sa description planche V.
9. Mât de misaine, sa situation dans l'axe oblige à déporter le beaupré.
10. Patins pour diverses manœuvres notamment des ancres.
11. Etambrai du beaupré, permettant d'avancer ou reculer celui-ci.
12. Panneau de l'avant, une échelle à usage de l'équipage est placée dans cette écouteille.
13. Cheminée des cuisines, l'encombrement du pont ne permet pas d'installer sur celui-ci la caisse des cuisines (voir

monographie du Cerf). Celle-ci est placée sur la plate-forme de la cale.

14. Canons de 3 livres, le premier canon de chaque bord est de ce calibre (\varnothing de l'âme 2 pouces 9 lignes 10 points soit environ 76 mm).
15. Chandelier pour les grands avirons de 35 pieds manœuvrés par quatre hommes. Ces chandeliers sont au nombre de neuf de chaque bord, mais a priori ils ne peuvent être tous armés, ceci excédant les moyens en effectifs.
16. Canons de 2 livres, véritable artillerie miniature, Le Coureur dispose de six de ces petits canons (\varnothing de l'âme 2 pouces 5 lignes 8 points soit environ 67 mm).
17. Canot du bord (son armement est généralement placé à l'intérieur, les bancs ayant été retirés ou non). Le canot est saisi sur ces chantiers par trois risses (V. 74, t. III, p. 217).
18. Panneau de la grande écouteille, des échancrures sont pratiquées sur les angles avant pour le passage des câbles.
19. Grand mât.
20. Bitton pour diverses manœuvres.
21. Panneau de l'écouteille arrière, dite aux vivres.
22. Pompes de cale.
23. Décrochement ou ravalement du pont.
24. Claire-voie.
25. Capot de l'échelle des officiers.
26. Claire-voie.
27. Habitacle.
28. Bitton pour diverses manœuvres.
29. Barre du gouvernail.
30. Ecoutille.
31. Jaumière.
32. Billot, formant carlingue du tape-cul.

A. Canot du bord, celui-ci n'appelle pas d'observation particulières. Il faut remarquer que son encombrement est incompatible avec l'utilisation de deux canons tribord à moins de déplacer le canot ou de le mettre en remorque.

B. Coupe sur le maître-couple. Ce dessin montre l'essentiel de la structure du Coureur et l'on peut juger de la légèreté de celle-ci. La membrure a sur le droit 7 pouces (18,9 cm) et la maille est de 14 pouces*. Les éléments de la membrure présentent un recouvrement de l'ordre de 2 pieds (65 cm) varangue et genoux - genoux et allonge. Le vaigrage intérieur est partiel s'arrêtant à un accotar, placé entre les mailles à mi-hauteur des genoux. Au-dessus la membrure reste apparente, et le vaigrage reprend avec une sous-serre et la bauquière. L'on remarquera la forte section de la carlingue, et des serres-d'empatture.

- a : Quille, celle-ci ne comporte pas de rablure, mais seulement un chanfrein recevant le galbord.
- b : Carlingue entaillée sur les varangues.
- c : Bordage amovible pour la visite des anguilliers.
- d : Serres d'empatture en un ou deux éléments.
- e : Accotar garnissant les mailles.
- f : Sous-serre.
- g : Bauquière.
- h : Ceinture constituée de deux virures.
- i : Fourrure de gouttière.
- j : Grande Lisse.
- k : Plat-bord.

L'on remarquera la légèreté de la charpente du pont, l'absence d'hiloire dont le rôle de liaison serait illusoire en raison du décrochement du pont. Pas de lattes ou barrotins entres les baux. Bref l'échantillon du Coureur est minimum.

C. Le Coureur dispose de deux grandes ancrs de 1200 livres, l'une au bossoir de tribord, l'autre dans la cale placée à la verticale le long de l'épontille avant de la grande écouteille. Les ancrs sont à jas mobile en fer, disposition imitée des anglais et très pratique pour de petits bâtiments, en effet les jas élongeant la verge, l'encombrement est bien moindre qu'avec l'habituel jas fixe en bois (voir gravures de P. Ozanne).

D. Ancre d'affourche de 900 livres au bossoir de bâbord.

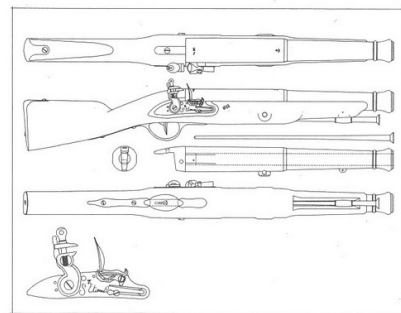
E. Deux ancrs à jet de 450 livres, celles-ci peuvent être placées à plat sur le pont par exemple en avant ou en arrière de la grande écouteille. Des savates de bois tendre doivent garnir les pattes et des bridures, grâce à des chevilles à boucle, immobilisent les ancrs.

F. Canons de 3 livres. L'artillerie de petit calibre a été dessinée grâce à un manuscrit ayant été rédigé par le Sr Maritz, responsable des fontes, pour la marine. Les tables de construction ne donnent pas le tracé des canons inférieurs au calibre de 4. Grâce à ce manuscrit inédit il a été remédié à ceci.

G. Canon de 2 livres. Mêmes observations que pour le canon de 3. Toute cette artillerie est en fer fondu.

* Le devis d'échantillon des bois du Chasseur, indique une largeur de membrure sur le droit au bout des varangues de 6 pouces diminuant à 5 pouces au fort. La maille au fond est de 8 pouces 1/4 et de 10 pouces au fort.

Espingole à canon en bronze, monté sur bois. Echelle du dessin 1/24^e (document établi par P. Salf).



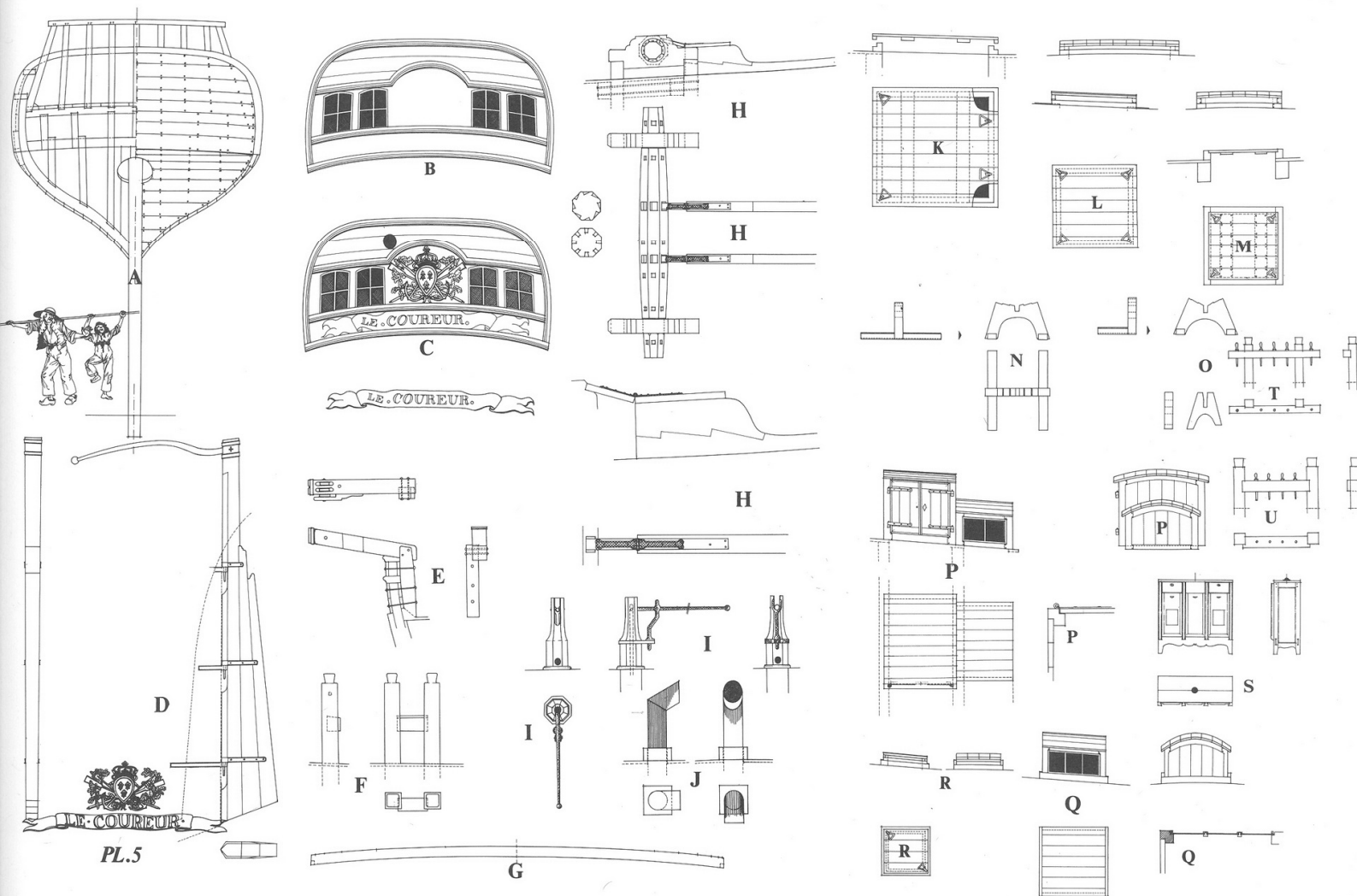


PLANCHE V. DÉTAILS - DIVERS ÉLÉMENTS D'ACCASTILLAGE

A. Structure et bordage de la poupe.

La structure de l'écusson est constituée de barres verticales s'assemblant sur les estains et une barre transversale de plus forte section correspondant à la partie supérieure de la voûte. Des jambettes intermédiaires s'écartent avec les premières et s'assemblent avec le dernier bau du pont (remarquez que l'emplacement de ce bau est à mi-hauteur des chassis ceux-ci simulés ne sont en réalité qu'un décor). Enfin d'autres jambettes constituent l'ossature du tableau, et prolongées forment les montants de la balustrade en retour sur la poupe complétant le couronnement.

B. Décor en vraie grandeur à l'échelle du modèle du décor de la poupe.

Dans la vue arrière du Coureur, pl. III l'inclinaison ou quête du tableau, ne donne pas la véritable dimension dans le sens

vertical des éléments. Le dessin B a été établi suivant un plan parallèle au tableau, les éléments verticaux ne sont donc pas raccourcis. Cependant il n'a pas été tenu compte du bouge du tableau, produisant une légère déformation, la « mise à plat » du tableau se traduisant par un petit élargissement du cintre, avec une courbure un peu différente, de même pour les corps de moulure. Compte tenu de l'échelle du modèle nous n'avons pas effectué ce développement.

C. L'architecture de la poupe est complétée par le décor aux armes de France, sur attributs maritimes dont ancres en sautoir. Une banderolle en bois sculptée porte en caractères romains le nom du lougre.

D. Détail du gouvernail (pour l'exécution des ferrures, l'on peut se reporter aux autres monographies, notamment celle du Cerf).

E. La position des bossoirs oblige à les réaliser en deux éléments, l'angle formé par les deux branches étant proche de 90 degrés. La branche verticale est solidement chevillée au vibord ainsi qu'à la branche horizontale, avec laquelle elle s'assemble grâce à une entaille. La branche horizontale fixée à son extrémité arrière, s'appuie sur le plat-bord et n'est pas soutenue par une courbe (nous avons respecté les indications figurant sur le plan du N.M.M.). Le bossoir porte deux réas complétés par une galoche, pour l'utilisation de celle-ci voir notamment le tome IV du V. 74.

F. Etambrai du beaupré, composé de deux forts montants et d'une traverse, formant coussin sur lequel repose le beaupré. La section de celui-ci sur sa partie arrière est octogonale. Une clef en fer analogue à une paille de bitte, pourrait immobiliser le dessus du beaupré, mais nous n'avons pas eu connaissance de cet accessoire. La clef du beaupré vient s'appuyer sur la face avant des montants et limite son recul.

G. Maître-bau, nous rappelons que la largeur des autres baux étant moindre, il suffit de recouper à la demande les extrémités, le tracé du maître-bau servant ainsi à tous les baux.

H. L'importance du Coureur ne justifie pas pour lever les ancrs d'un cabestan, un guindeau suffit. Cet accessoire est également dénommé vindas. C'est un treuil horizontal, dont la mèche ou moyeu est reçue à ses extrémités dans deux fortes pièces plates sorte de flasques. La section de la mèche est octogonale, sauf sur l'épaisseur des flasques où elle est nécessairement circulaire. Les flasques sont solidement chevillés à des baux du pont. Une suite de trous carrés sont pratiqués sur les faces de la mèche. L'on compte une suite de six percements permettant à autant d'hommes d'agir sur le guindeau. Ils effectuent un effort d'autant plus important qu'ils agissent de tout le poids de leur corps. Avec le cabestan l'effort par homme est bien moindre, mais ceux-ci peuvent agir en bien plus grand nombre et le mouvement du cabestan (treuil vertical) est continu, ce qui n'est pas le cas du guindeau. Les barres doivent s'engager d'une mortaise (amolette) à une autre et avec ensemble, la mèche étant immobilisée par deux élinguets ou cliquets lorsque les barres sont déplacées. Un détail à l'échelle du 1/24 montre l'installation des élinguets (ou linguets) pièce de bois articulée grâce à une charnière en fer plat, l'extrémité arrière du linguet parfois ferrée, s'engage dans les crans pratiques sur la mèche au droit des linguets.

L'on remarquera, que la position du beaupré ne permet pas de pratiquer de mortaises à son emplacement.

Le guindeau, servant de grande bitte, il doit être solidement appuyé, par ses flasques et les linguets, ceux-ci sont solidarisés avec de forts taquets ou courbes.

Enfin nous ajouterons que le diamètre des câbles, ne justifie pas l'emploi de tourne-vire, une suite de boucles pour bosses de la grande écouteille au guindeau et en avant de celui-ci, facilite la manœuvre des câbles. A noter que ceux-ci font un ou deux tours sur la mèche, étant immobilisé par une bridure*.

I. Pompes de cale, au nombre de deux, elles sont entièrement en bois. Un cerclage en fer supporte la fourche de la bringuebale, simple levier amovible dont la longueur permet à plusieurs hommes d'agir. Le fonctionnement de la pompe est identique à celui des pompes dites royales (voir T. II, V. 74), la lumière des pompes dégorge un peu au-dessus du bordage du pont et des dales volantes, constituées de trois planches, conduisent l'eau aux dalots.

J. Cheminée en tôle des cuisines, placées sous le pont sur l'avant du poste de l'équipage.

K. Panneau de la grande écouteille, celle-ci était souvent dénommée grand panneau. Les dessins des divers panneaux sont explicites et n'appellent pas de remarques, l'on constatera cependant qu'ils sont à emboîtement avec feuillure extérieure, ceci pour d'évidentes raisons d'étanchéité. Le grand panneau comporte sur ses angles avant une échancrure destinée au passage des câbles. Chaque échancrure doit permettre le cas échéant le passage de deux câbles. Généralement la longueur de câble destinée à être mouillée est préparée en plets sur le pont.

L. Panneau de l'écouteille arrière, dite aux vivres.

M. Panneau de l'écouteille de l'échelle de l'équipage, souvent ouverte, notamment en raison de l'emplacement des cuisines, elle peut être à caillebotis et dans ce cas protégée le cas échéant avec un prélat.

N.O. Chantiers du canot, ils doivent être établis en tenant compte du passage des câbles tribord et de l'emplacement du grand panneau. Ceci en raison notamment du déplacement sur tribord du canot pour permettre le recul du beaupré.

Ceci explique que les chantiers soient surélevés.

P. Dôme ou capot de la grande échelle réservée aux officiers. La porte à deux battants s'ouvre comme à l'habitude à tribord. Le dôme est précédé d'une claire-voie adossée contre celui-ci.

Q. Claire voie arrière. L'absence d'ouverture sur la poupe oblige à éclairer les logements des officiers par des claires-voies. L'encombrement des claires-voies est relativement important, car elles tirent leur jour latéralement.

R. Panneau de l'écouillon de la petite soute arrière, destinée aux rechanges du maître-canonnière.

S. Habitable double, celle-ci est fixée sur le pont par des sabots cloués recevant les pieds de l'habitable et des boucles permettant le passage de petits cordages convenablement bridés.

T. Bitton du grand mât.

U. Bitton du tape-cul.

* Il faut penser à l'impossibilité de dépasser les tours de câble sur le guindeau. A l'approche du mouillage pour prendre la bitture, il faut détaliner le câble de l'organeau ou filer l'autre extrémité frappée dans la cale sur une boucle ou autour du pied du grand mât. L'on apprécie suivant les sondes la longueur de câble à mouiller et l'on passe les tours sur le guindeau, étaliquant ensuite ou faisant faire à nouveau dormant suivant les cas à l'extrémité du câble choisie.

L'usage d'une tourne-vire et de bittes évite ces manœuvres, mais semble rarement suivi.

PLANCHE VI. MATURE ET GARNITURE

Sur cette planche sont réunis les divers éléments de la mâture et un certain nombre de dessins de détail. Les figures repérées de D à L sont à l'échelle du 1/24^e, les autres dessins étant comme l'ensemble des planches de la monographie à l'échelle du 1/48^e.

1. Grand mât.
2. Mât de misaine. En pointillé indication des blins et du mât de hune. Vue de ce même mât de face, montrant la clef bloquant le pied sur le blin inférieur et le rouet pour drisse de basse-vergue.
3. Mât de beaupré. A son pied sa section est octogonale, remarquez les deux mortaises pour le passage de la clef. Celle-ci suivant la sortie plus ou moins grande du beaupré, forme arrêt en s'appuyant sur la face avant de l'étambrai et limite ainsi le recul du beaupré.
4. Mâtereau de tape-cul.
5. Mâtereau de grand hunier.
6. Mâtereau de petit hunier.
7. Bout-dehors du tape-cul.
8. Vergue de grand voile, son renfort placé au tiers présente une section octogonale, une double goujure est pratiquée pour le racage et la drisse, les taquets sont relativement courts en raison de l'absence de ris en partie haute de la voile.
9. Vergue de misaine.
10. Vergue de tape-cul.
11. Vergue de grand hunier.
12. Vergue de petit hunier.
13. Grands avirons. Ceux-ci sont en principe au nombre de dix-huit. Ils sont manœuvrés par quatre hommes. Les avirons grâce à un dame sont supportés par les chandeliers. Très embarrassants ces avirons sont placés soit sur le pont contre le canot, soit de chaque bord sur l'arrière reposant sur des chandeliers en fer établis à l'extérieur de la muraille.

A. Palan à itague pour les haubans de bas-mât.

Le Coureur, ne comporte pas de porte-hauban. Des lattes en fer plat (largeur 150/100^e - épaisseur 35/100^e), chevillées à la muraille portent un œillet recevant le croc d'une tige en fer rond (\varnothing 50/100^e), terminée à son autre extrémité en boucle engagée dans, la cosse de la poulie inférieure du palan. Le retour du garant du palan se tourne sur un taquet à cornes cloué à l'intérieur du vibord.

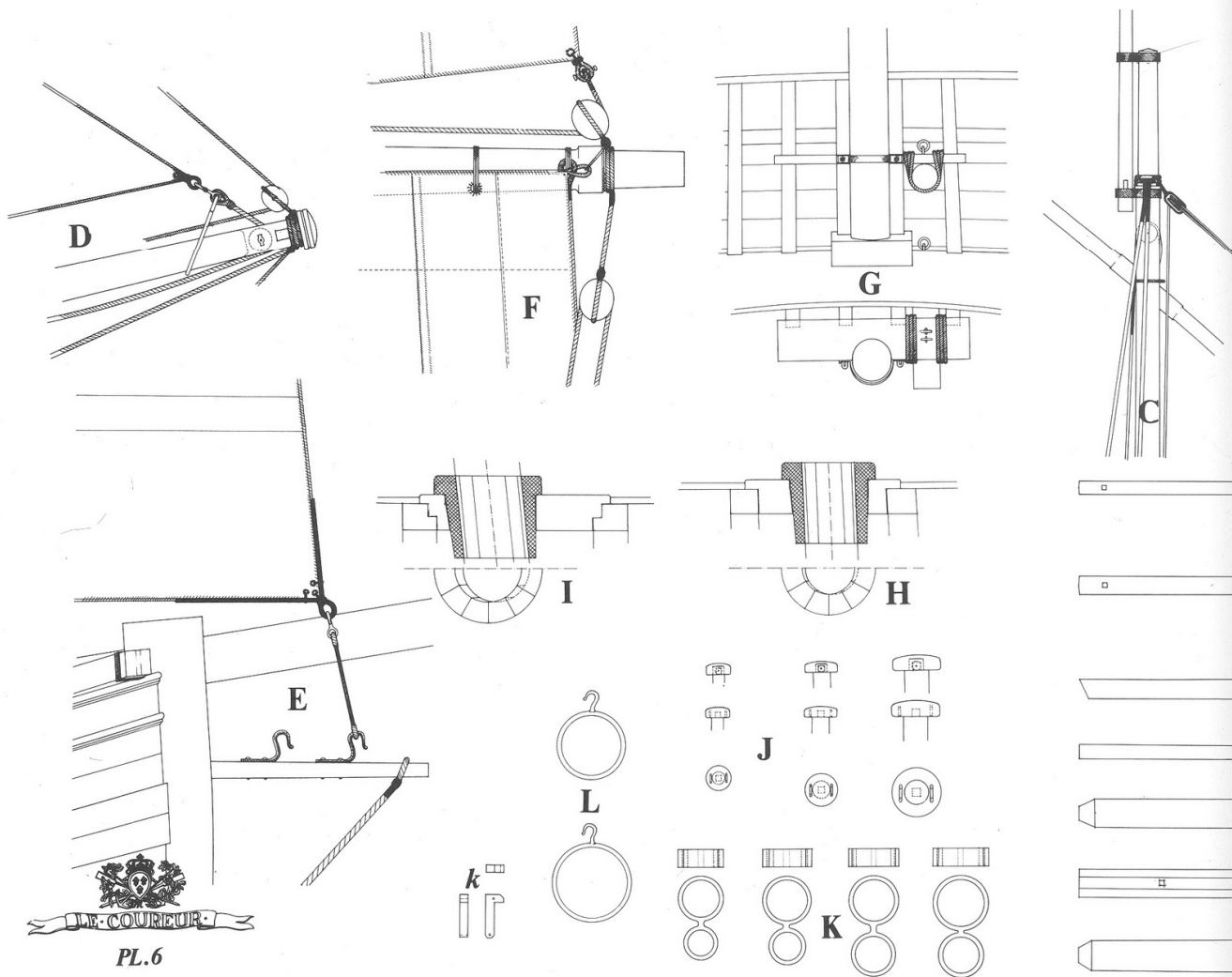
L'itague est entièrement fourrée et l'extrémité qui n'estrope pas la poulie supérieure du palan porte un croc analogue à celui décrit plus haut et se fixe de même sur une plate-bande en fer.

Ce type de hauban, très répandu en Méditerranée est dit « à colonne » ce terme signifiait pendeur dans le grément latin. L'avantage de ces haubans est de se dépasser facilement ce qui est indispensable pour trélucher. Le réglage en tension s'effectue commodément, mais ce type de hauban ne permet pas l'installation d'enfléchures.

B. Détail du capelage du grand mât.

Au-dessus d'une couronne ou collier en cordage, placée sur le blin inférieur, afin de ménager les manœuvres dormantes, la boucle de l'étai est mise en place. Puis la paire de pendeurs tribord, ensuite celle de bâbord. Le racage est constitué par une sorte d'estrope, logée dans une des goujures du renfort de la vergue. Cette estrope porte dans son pli, une cosse en fer, maintenue par une bridure. Un rocambeau en fer, porte un croc recevant la cosse, ce croc est moucheté et l'ensemble constitue le racage, conçu de manière à faciliter le déplacement de la vergue lorsque l'on tréluche. Un cale-bas peut faciliter la descente du rocambeau.

La seconde goujure du renfort de la vergue est entourée par l'extrémité de la drisse, repliée sur elle-même par une épissure. La drisse passe sur le rouet enchassé à la tête du mât et fait retour sur le pont en étant complétée par un palan. L'étai et les pendeurs sont fourrés sur six à huit pieds et la drisse sur toute sa longueur.



C. Capelage du mât de misaine, l'étai est constitué par le palan de drisse du foc, dont l'estrope à longues branches de la poulie supérieure forme une boucle aiguilletée autour du mât. Au-dessus la paire de pendeurs tribord puis celle de bâbord. Pour les surplus même observations que précédemment.

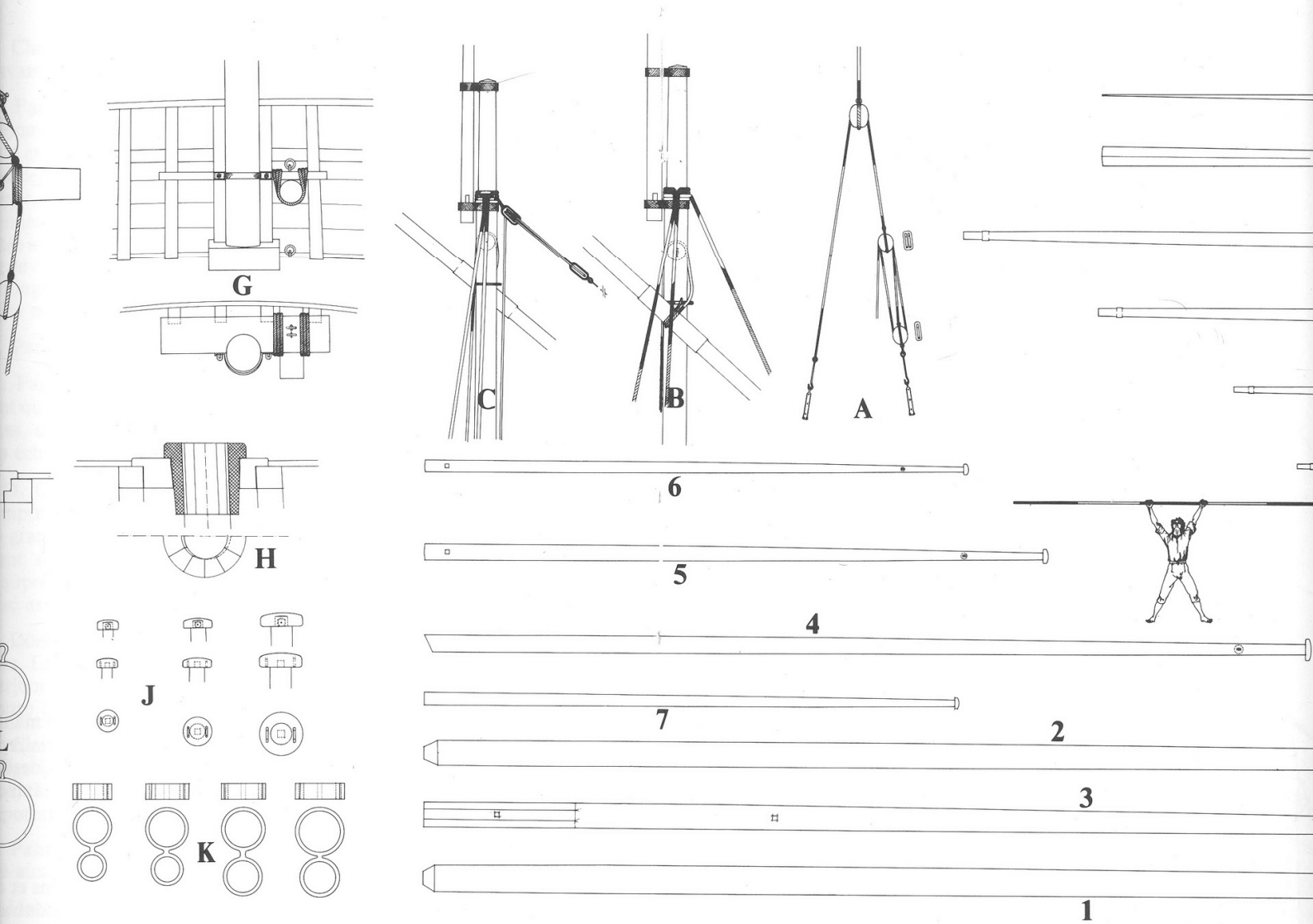
D. Détail de l'extrémité du beaupré. L'amure du foc porte une cosse en fer au travers de celle-ci passe une petite boucle soudée au rocambeau de beaupré. Cette même boucle porte un croc, passant dans l'œillet du point du foc. L'amure passe sur le rouet d'extrémité du beaupré et revient à bord en passant au travers d'un trou. L'étai du mâtereau de petit hunier passe sur le rouet d'une poulie simple capelée sous la pomme du beaupré et revient à bord. Le capelage comporte également le collier de la barbe-jean (sous-barbe) et celui des haubans.

E. Détail de l'amure de misaine. Un arc-boutant permet de porter plus en avant l'amure de la voile et de mieux établir celle-ci. Cet arc-boutant placé à bâbord contre l'étrave porte deux crocs en fer permettant la fixation du point de la

misaine, par l'intermédiaire d'un bout de cordage fourré portant une cosse à son extrémité basse et un croc à l'autre. Les deux branches d'un hauban assujettissent cette sorte de portelof pouvant être complétées par une barbe-jean.

F. Détail du point supérieur des basses-voiles. La voile est confectionnée comme à l'habitude (voir V 74, t. III) l'on remarquera les rabans de faix, pointure et croisure. Ici les bras de la vergue sont doubles, ceci nécessite une poulie simple dont l'estrope à longue branche entoure le taquet par un pli refermé par une bridure. L'écoute de hunier passe sur une poulie simple encoquée sur le taquet, élongeant ensuite la vergue, passe sur une autre poulie simple, près du racage et rejoint le pont en suivant le mât.

G. Détail du pied de tape-cul. La base de ce mâtereau est engagée dans un billot formant carlingue, reposant sur le bordage du pont et fixé à la charpente. Une sorte de traversin croisant les montants de poupe est chevillé sur ceux-ci et porte une échancrure recevant le mâtereau. Un demi-collier en fer plat combiné avec des chevilles à tête plate et mor-



isaine, par l'intermédiaire d'un bout de cordage fourré portant une cosse à son extrémité basse et un croc à l'autre. Les deux branches d'un hauban assujettissent cette sorte de porte-faix pouvant être complétées par une barbe-jean.

Détail du point supérieur des basses-voiles.

La voile est confectionnée comme à l'habitude (voir V 74, III) l'on remarquera les rabans de faix, pointure et croquerie. Ici les bras de la vergue sont doubles, ceci nécessite une poulie simple dont l'estrope à longue branche entoure le point de fixation par un pli refermé par une bridure.

Le bout-dehors de hunier passe sur une poulie simple encochée sur un taquet, élongeant ensuite la vergue, passe sur une autre poulie simple, près du racage et rejoint le pont en suivant le bas-mât.

Détail du pied de tape-cul. La base de ce mâtereau est engagée dans un billot formant carlingue, reposant sur le pont et fixé à la charpente. Une sorte de traversin croisant les montants de poupe est chevillé sur ceux-ci et porte une échancrure recevant le mâtereau. Un demi-collier en fer plat combiné avec des chevilles à tête plate et mor-

taise, bloque grâce à des goupilles le mâtereau dans son échancrure.

Le bout-dehors placé à bâbord, passe sous le traversin et est immobilisé par une suite de tours de cordage entrecroisés.

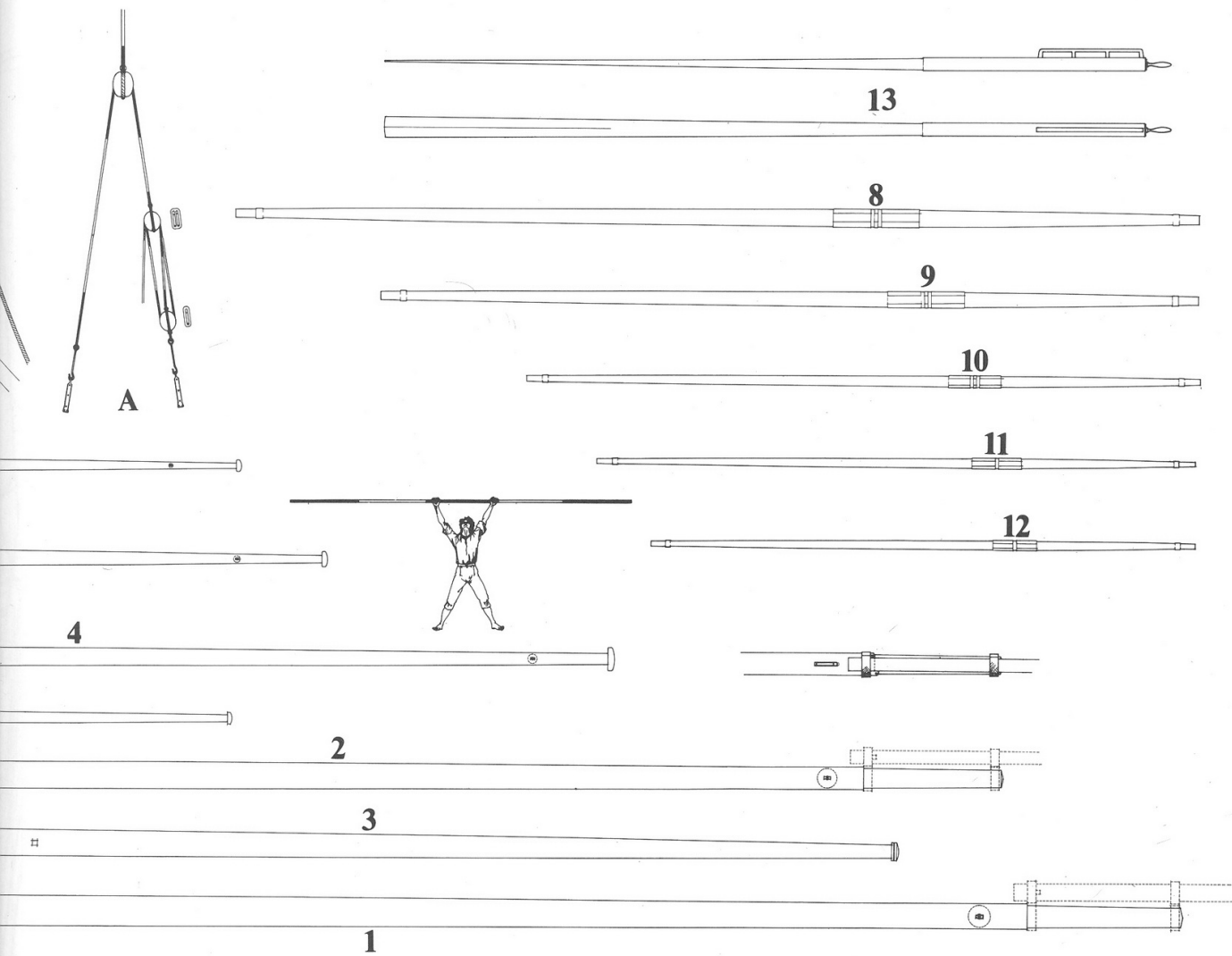
H. Coins du mât de misaine.

I. Coins du grand mât.

J. Pommes des trois mâts du Coureur, chaque pomme porte deux petits rouets destinés aux drisses de pavillons notamment de signaux. Le pavillon de nationalité est porté sur le tape-cul.

K. Blins en fer plat garnissant les têtes de bas-mât et destinés à recevoir les matereaux de hune bloqués sur le dessus du blin inférieur avec une clef en fer, k.

L. Rocambeaux des bas-mât, celui de beaupré comporte un œillet au lieu d'un croc.



taise, bloque grâce à des goupilles le mâtereau dans son échancrure.

Le bout-dehors placé à bâbord, passe sous le traversin étant immobilisé par une suite de tours de cordage entrecroisés.

H. Coins du mât de misaine.

I. Coins du grand mât.

J. Pommes des trois mâts du Coureur, chaque pomme porte deux petits rouets destinés aux drisses de pavillons notamment de signaux. Le pavillon de nationalité est porté au tape-cul.

K. Blins en fer plat garnissant les têtes de bas-mât et destinés à recevoir les matereaux de hune bloqués sur le dessus du blin inférieur avec une clef en fer, k.

L. Rocambeaux des bas-mât, celui de beaupré comporte un œillet au lieu d'un croc.

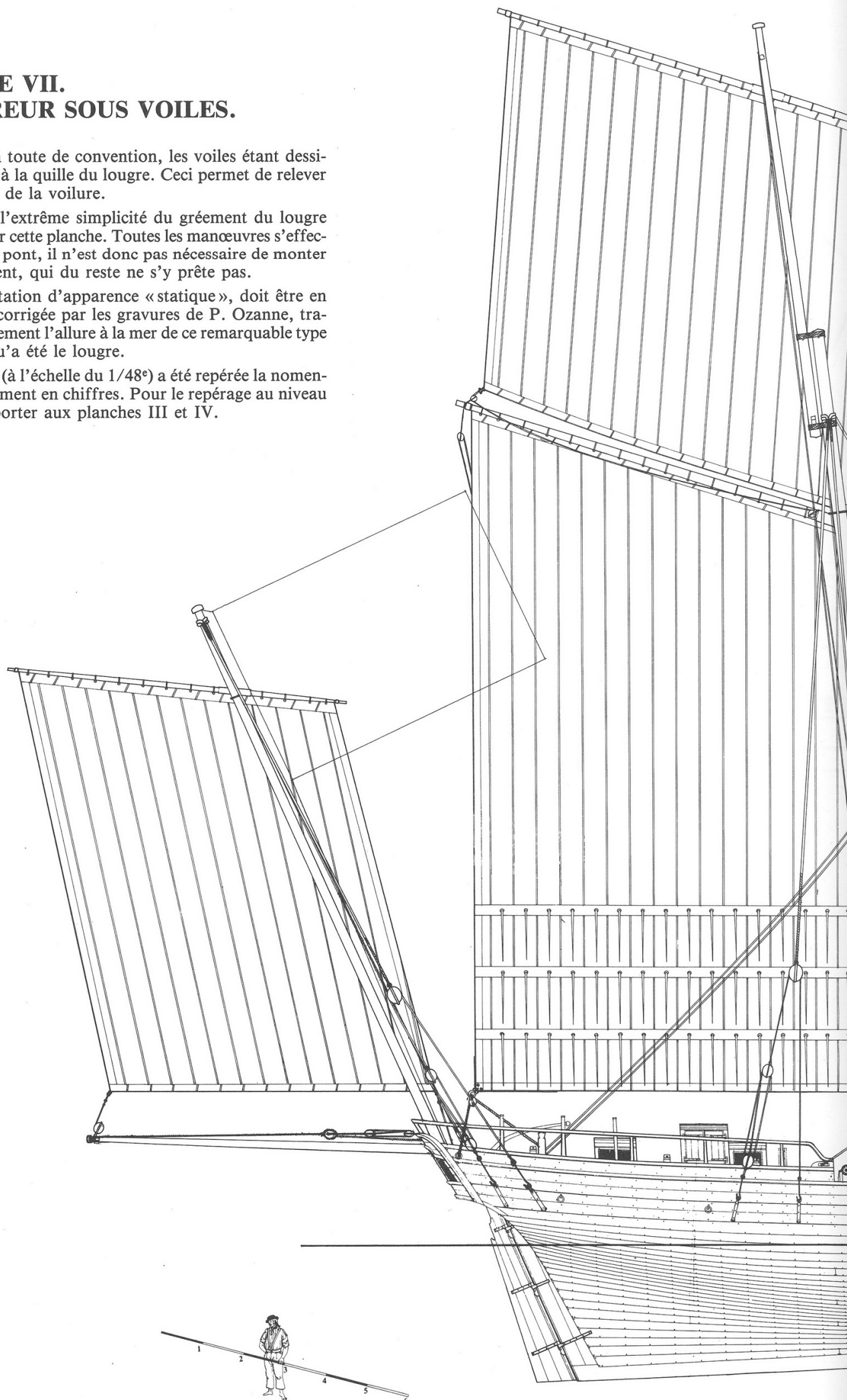
PLANCHE VII. LE COUREUR SOUS VOILES.

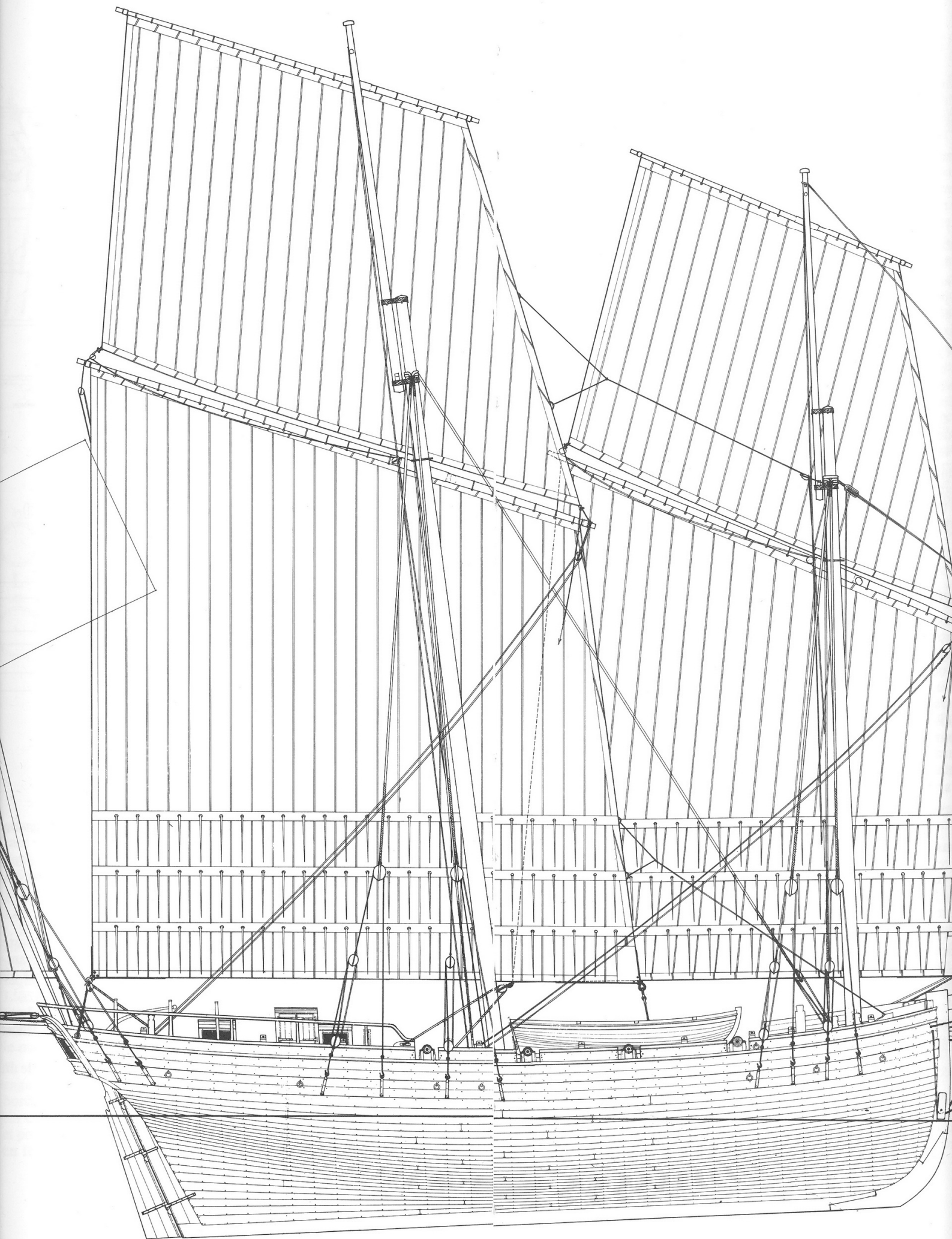
Représentation toute de convention, les voiles étant dessinées parallèles à la quille du lougre. Ceci permet de relever les dimensions de la voilure.

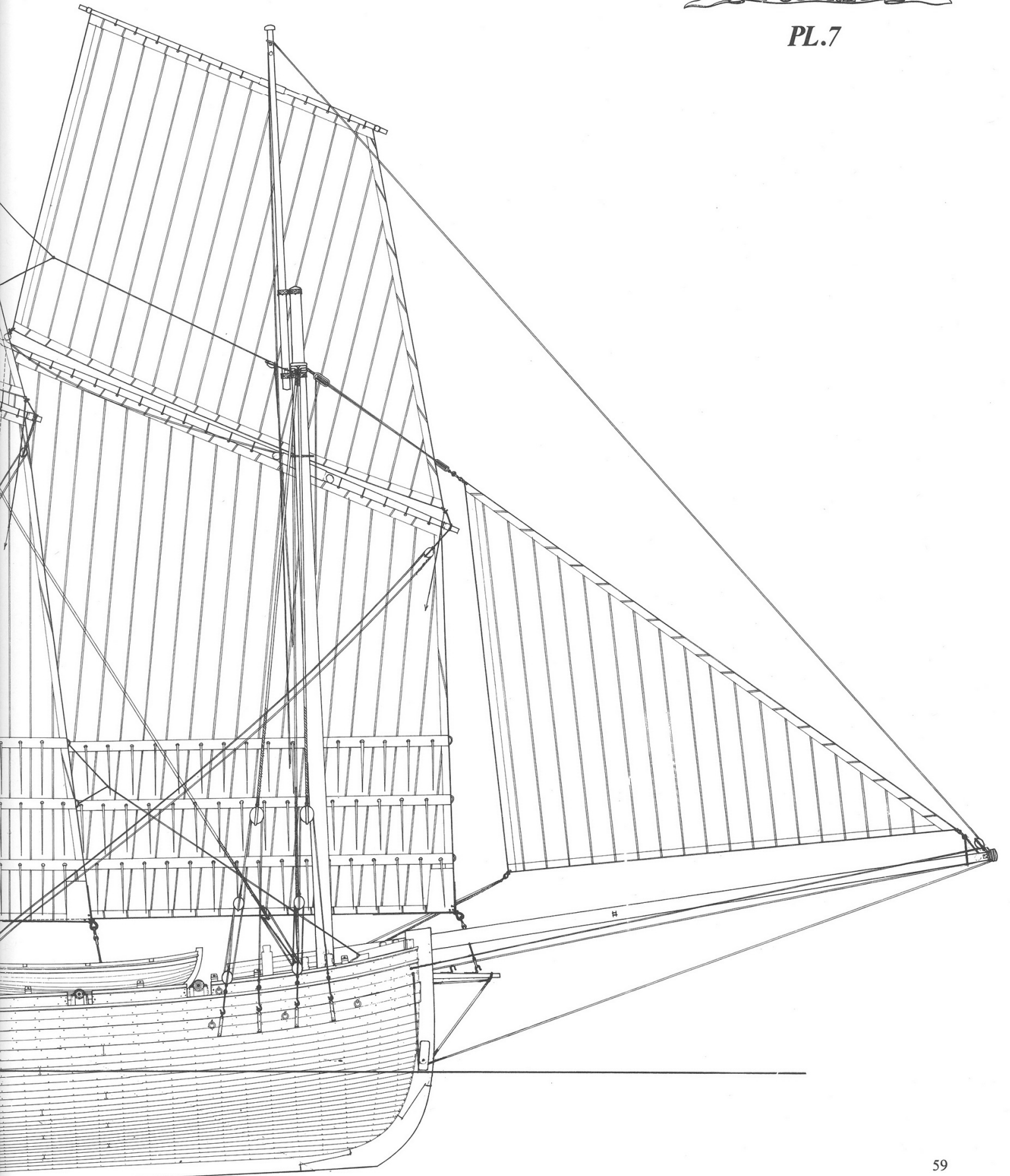
La légèreté et l'extrême simplicité du gréement du lougre apparaissent sur cette planche. Toutes les manœuvres s'effectuent depuis le pont, il n'est donc pas nécessaire de monter dans le gréement, qui du reste ne s'y prête pas.

Cette représentation d'apparence « statique », doit être en quelque sorte corrigée par les gravures de P. Ozanne, traduisant parfaitement l'allure à la mer de ce remarquable type de bâtiment qu'a été le lougre.

Sur l'élévation (à l'échelle du 1/48^e) a été repérée la nomenclature du gréement en chiffres. Pour le repérage au niveau du pont se reporter aux planches III et IV.







NOTES SUR LE GREEMENT DU COUREUR

Mâts

Sur le cercle des blins inférieurs des bas-mâts il est d'abord placé en garniture une couronne en cordage, premier élément du petit capelage. Pour le mât de misaine il est placé au-dessus de cette garniture l'œillet formé par les deux branches de l'estrope de la poulie supérieure du palan de drisse du foc. Ensuite un autre œillet est formé par les branches des deux pendeurs tribord pour haubans, puis de même à bâbord.

Le capelage du grand mât est analogue, au-dessus de la couronne en garniture est placé l'œillet de l'étai, puis celui des pendeurs tribord et enfin ceux de bâbord.

Le capelage du tape-cul se borne à l'œillet du pendeur de bâbord et au-dessus de celui de tribord. Deux petits taquets retiennent ces deux œillets.

Toutes ces manœuvres sont fourrées. L'extrémité des pendeurs estrope une poulie à un seul rouet, sur celui-ci passe une itague estropant elle-même à une extrémité une poulie double et portant à l'autre une cosse correspondant à la boucle d'un croc en fer à longue tige, croché sur l'œillet d'une plate-bande en fer chevillée sur la coque.

A la poulie double correspondant une autre poulie mais simple dont l'estrope comporte une cosse pour un croc à longue tige identique à celui déjà cité. Un garant frappé au cul de la poulie simple, forme en passant sur les rouets de la poulie double de l'itague, un palan permettant la tension à la demande de ce type particulier de hauban. Les garants de tous ces palans passent sur une poulie de retour placée sur la fourrure de gouitière et se tournent sur un taquet à cornes cloué sur la membrure.

L'étai du mât de misaine est constitué par le palan de drisse du foc, dont la poulie simple est crochée sur une cosse au point supérieur du foc. Le garant frappé au cul de la poulie simple passe sur les rouets de la poulie double (déjà citée) du capelage, descend le long du mât, passe sur une poulie de retour au pied de celui-ci et se tourne sur un taquet à cornes cloués sur le mât. La ralingue prolonge le palan de drisse et au point d'amure du foc, une cosse reçoit le croc de l'œillet d'un rocambeau; ce même œillet porte une cosse pour l'amure, celle-ci passe sur un réa enchâssé à l'extrémité du beaupré, élonge celui-ci, passe au travers d'un trou gainé de plomb à bâbord de l'étrave et se tourne sur un taquet à cornes cloué sur le bordage du pont. Cette suite de manœuvres joue le rôle d'étai.

L'étai du grand mât capelé comme nous l'avons vu sur la tête de celui-ci, se dirige vers le pied du mât de misaine. L'extrémité de l'étai comporte une cosse dans laquelle se croche l'estrope de la poulie simple d'un palan, dont la poulie double est crochée à une boucle au pied du mât de misaine, le garant fait retour et se tourne sur un taquet à cornes cloué sur le mât de misaine.

Le tape-cul ne comporte pas d'étai, ceci étant justifié notamment par l'inclinaison des haubans.

Si le Coureur porte un étai à son petit mât de hune, cette manœuvre se dirige vers la pomme du beaupré, passe sur le rouet d'une petite poulie simple aiguilletée à l'extrémité du beaupré, élonge celui-ci comme l'amure de foc, passe dans un trou à tribord et se tourne sur un taquet.

Le grand mât de hune du Coureur ne comporte pas d'étai dans le cas contraire cette manœuvre fixée un peu en dessous de la pomme, se dirige vers le pied du mât de misaine passe sur un poulie de retour et se tourne sur elle-même.

Le beaupré comporte une sous-barbe simple, se dirigeant vers l'étrave et passant sur le rouet d'une galoche clouée sur l'étrave à tribord, un peu au-dessus de la flottaison, la sous-barbe remonte et passant sur une mortaise, pénètre à l'intérieur et se tourne sur un taquet.

En variante, la sous-barbe peut comporter un petit palan évitant la galoche d'étrave.

La grande longueur du beaupré lorsque sa sortie est maximum peut obliger à appuyer son extrémité par un hauban de chaque bord, celui-ci portant une cosse pour permettre une fixation sur l'œillet d'une cheville placée sur la joue du lougre grâce à un aiguilletage.

L'arc-boutant pour l'amure de misaine, placé à bâbord de l'étrave est appuyé par les deux branches d'un hauban faisant dormant sur une boucle fixée à bâbord sur l'étrave passant ensuite sur une cosse placée sur l'extrémité du bout-dehors et revenant à tribord, au travers d'une mortaise pour se tourner à l'intérieur sur un petit taquet.

Le bout-dehors du tape-cul comporte un pendeur frappé à son extrémité et estropant une poulie simple dans laquelle passe une manœuvre fixée à une boucle à tribord et se terminant par un petit palan sur bâbord.

Vergues.

Les basses vergues de grand mât et misaine, portent à leur renfort une double goujure, sur l'une est estropée un cordage épissé portant dans son pli une cosse recevant le croc d'un rocambeau en fer, ceci constitue le racage. Sur l'autre goujure, la drisse forme un œillet, remonte sur un rouet encastré sous le capelage redescend le long du mât, estrope la poulie double d'un palan dont la poulie simple est crochée sur une boucle à l'étambrai du mât, le garant du palan se tourne pour le mât de misaine sur un taquet à corne cloué sur celui-ci. Pour le grand mât le garant du palan de drisse est frappé sur le bitton.

Mêmes dispositions pour la vergue de tape-cul. Pour mieux amener les vergues des cale-bas peuvent être utilisés.

Les basses vergues sauf celle de tape-cul, comportent des bras, ceux-ci sont simples, encoqués sur les taquets. Les bras de la vergue de misaine, viennent se tourner sur le bitton placé à l'arrière du grand mât. Les bras de la grande vergue se tournent sur le bitton arrière où sur des taquets proches du couronnement.

En variante, les bras des basses vergues peuvent être doubles. Dans ce cas un pendeur au taquet estrope une poulie simple, le bras fait dormant à proximité de son point de retour.

L'ensemble des vergues est dépourvu de balancines, cependant sur deux modèles (voir page 35), vous pouvez remarquer l'équivalent des drisses de pic, comme pour la corne d'un cotre (voir monographie du Cerf).

Nous avons examiné avec une grande attention, les gravures de P. Ozanne et ce sont elles qui nous ont guidé pour établir le grément du Coureur. Ceci explique l'absence de balancine pour les vergues, et de galhaubans pour les mâteaux de hune, etc.

Les petites vergues de hune, ne comportent qu'une simple drisse, passent sur un réa encastré dans le mâtereau, cette drisse pour le hunier de misaine se tourne sur un taquet fixé à l'intérieur du vibord, et pour le hunier de grand mât au bitton arrière.

Voiles.

Elles sont façonnées comme à l'habitude (voir V 74, t. III), l'on remarquera la présence aux deux voiles majeures de trois bandes de ris en partie basse. Cette position est évidente car dans un lougre l'on ne monte pas dans le grément. Les voiles dites carrées sont enverguées de la manière courante avec rabans de faix, de pointure et de croisure. L'ensemble de la voilure ne comporte pas de cargues.

- L'amure de misaine est simple, à bâbord elle est portée par un des deux crocs de l'arc-boutant, il en est de même pour tribord. En variante, l'amure peut être crochée sur la tête de l'étrave, mais la voile risque d'être moins bien établie. L'écoute est double, elle passe sur le rouet d'une poulie simple, retenue par un quinçonneau passant dans l'œillet du point de la voile. Le dormant de l'écoute de misaine est fixé à une boucle, placée un peu en dessous du plat-bord sur l'avant du dernier sabord. L'écoute fait retour pour se tourner sur un taquet à l'intérieur du vibord, ou sur le bitton. Ceci sur chaque bord.

La misaine ne comporte pas de bouline, une longue perche terminée en fourche, joue le rôle de bouline.

- L'amure de grand'voile, se tourne sur un taquet de chaque bord, ce taquet à cornes est cloué à l'intérieur du vibord entre les deux premiers sabords avant.

L'écoute est double, son dormant est croché à une boucle chevillée sur la muraille à l'extérieur, un peu en avant du cintre, la manœuvre passe dans la poulie simple du point de la voile et vient se tourner sur le bitton arrière.

En variante les écoutes des voiles majeures peuvent être complétées par des palans. Leur point de retour peut varier et les emplacements donnés n'ont rien d'absolu. La grand'voile comporte une bouline à deux branches correspondant aux pattes de ris supérieures.

La bouline se dirige vers l'avant et se tourne à un taquet à l'intérieur du vibord près du bossoir.

- L'amure du tape-cul est crochée au pied de ce mâtereau. L'écoute simple passe dans une poulie à l'extrémité du bout-dehors ou sur un rouet encastré dans celui-ci, élonge le bout-dehors et se tourne sur un taquet cloué sur le tape-cul.

- L'écoute de foc est double, elle se tourne sur deux taquets cloués à l'intérieur du vibord.

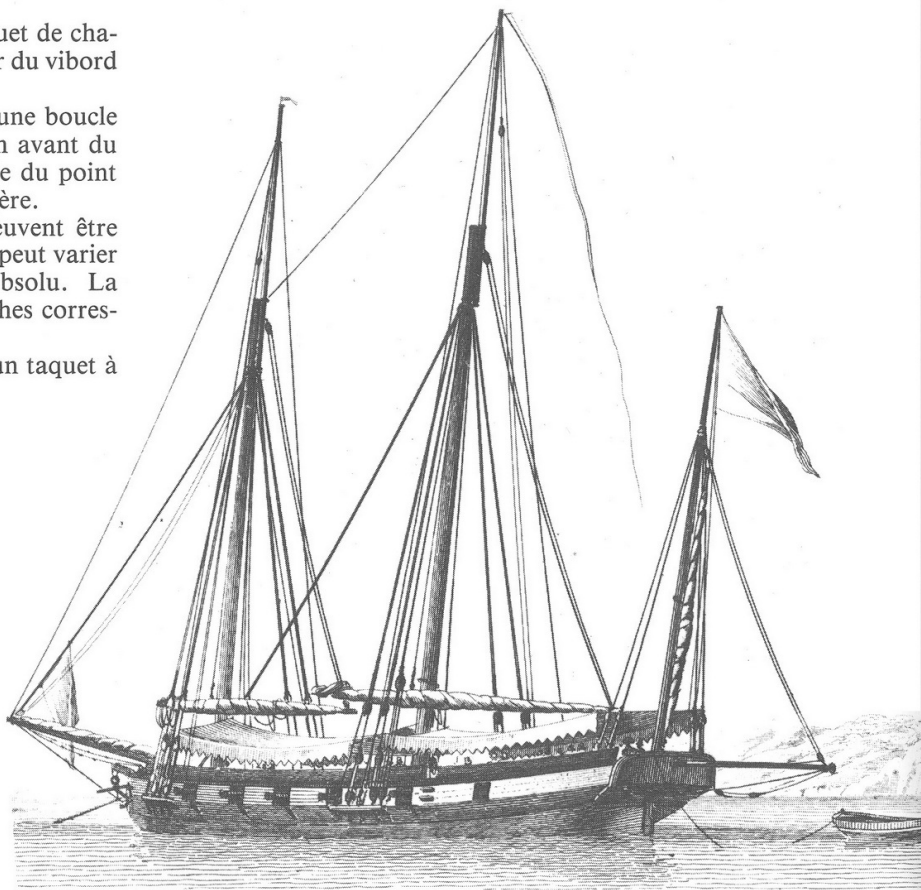
- Les écoutes des huniers passent sur une poulie simple frappée au taquet de basse-vergue où sur un rouet enchâssé dans celui-ci élongent la vergue, passent sur une autre poulie simple frappée au renfort de la vergue. Les écoutes descendent le long du mât et se tournent sur le bitton du grand mât et pour le mât de misaine sur un taquet au pied de celui-ci.

- Les amures des huniers font dormant à demeure sur le taquet de basse-vergue, passent dans une cosse placée au point d'amure du hunier et reviennent se tourner sur un taquet à l'intérieur du vibord.

Si le tape-cul porte un hunier les dispositions sont analogues.

Il faut noter que sur les gravures de P. Ozanne, écoutes et amures de huniers sont absentes. Si cet artiste ne fait pas figurer ces manœuvres, cela supposerait que les points inférieurs des huniers sont frappés sur les taquets de basse-vergue. Pour établir les huniers il est donc indispensable d'amener les basses-vergues, mais ceci n'est qu'une hypothèse qui nous laisse peut-être à tort sceptique.

- Seul le grand hunier comporte une bouline, celle-ci à deux branches passe sur une poulie au capelage du mât de misaine, élonge celui-ci et se tourne sur un taquet au pied du mât.



Lougre au mouillage.

NOMENCLATURE GREEMENT.

- 1 / Haubans misaine.
- 2 / Haubans grand mât.
- 3 / Haubans tape-cul.
- 4 / Poulies retour et taquets garants palans haubans misaine.
- 5 / Poulies retour et taquets garants palans haubans grand mât.
- 6 / Poulies retour et taquets garants palans haubans tape-cul.
- 7 / Palan de drisse foc.
- 8 / Amure foc.
- 9 / Rocambeau foc.
- o 10 / Passage amure foc.
- 11 / Taquet amure foc.
- 12 / Etai grand mât.
- 13 / Palan étai grand mât.
- 14 / Taquet garant palan étai.
- 15 / Etai petit mât de hune.
- o 16 / Passage étai petit mât de hune.
- 17 / Taquet étai petit mât de hune.
- 18 / Sous-barbe beaupré.
- 19 / Galoche sous-barbe.
- o 20 / Passage sous-barbe.
- 21 / Taquet sous-barbe.
- 22 / Haubans beaupré
- 23 / Hauban arc-boutant.
- 24 / Taquet hauban arc-boutant.
- 25 / Pendeur bout-dehors tape-cul.
- 26 / Itague bout-dehors.
- 27 / Palan itague bout-dehors et taquet.
- 28 / Rocambeau vergue misaine.
- 29 / Drisse vergue misaine.
- 30 / Palan drisse vergue misaine.
- 31 / Taquet garant palan drisse misaine.
- 32 / Drisse grand vergue.
- 33 / Palan drisse grand vergue.
- 34 / Retour garant palan drisse.
- 35 / Drisse vergue tape-cul.
- 36 / Palan drisse vergue tape-cul.
- 37 / Retour garant palan vergue tape-cul.
- 38 / Bras vergue misaine.
- 38 / Retour bras vergue misaine.
- 40 / Bras grand vergue.
- 41 / Retour bras grand vergue.
- 42 / Amure misaine.
- 43 / Ecoute misaine.
- o 44 / Dormant écoute misaine.
- 45 / Retour écoute misaine.
- 46 / Amure grand'voile.
- 47 / Taquets amure grand'voile.
- 48 / Ecoute grand'voile.
- 49 / Dormant écoute grand'voile.
- 50 / Retour écoute grand'voile.
- 51 / Bouline grand'voile.
- 52 / Taquets boulines grand'voile.
- 53 / Amure tape-cul.
- 54 / Ecoute tape-cul.
- 55 / Taquet écoute tape-cul.
- 56 / Ecoute foc.
- 57 / Tournage écoute foc.
- 58 / Ecoutes des huniers.
- 59 / Amures des huniers.
- 60 / Poulies retour écoutes huniers.

- 61 / Retour écoutes huniers.
- 62 / Retour amures huniers.
- 63 / Bouline grand hunier.
- 64 / Poulie retour bouline grand hunier.
- 65 / Retours bouline grand hunier.
- Aboutissement sur le pont.

Diamètre des manœuvres et dimensions des poulies à l'échelle du modèle (1/48^e). (en 1/100^e de mm)

Etai grand mât : 120/100^e.
 Garant palan étai grand mât : 65/100^e - poulie long. 650/100^e.
 Garant palan drisse foc : 65/100^e - poulies long. 650/100^e.
 Etai petit hunier : 40/100^e - poulie sur beaupré 400/100^e.
 Pendeurs haubans grand mât et misaine : 100/100^e - poulies long. 800/100^e.
 Itagues pendeurs : 65/100^e.
 Garants palans itagues : 65/100^e - poulies long. 650/100^e.
 Pendeurs haubans tape-cul : 70/100^e - poulie long. 650/100^e.
 Itagues pendeurs : 50/100^e - poulies long. 500/100^e.
 Garants palans itague : 40/100^e - poulies long. 400/100^e.
 Drisses basses vergues : 100/100^e.
 Garants palans drisses : 65/100^e - poulies long. 650/100^e.
 Drisse vergue tape-cul : 50/100^e.
 Garant palan drisse : 35/100^e - poulie long. 350/100^e.
 Drisses huniers : 45/100^e.
 Sous-barbe beaupré : 65/100^e.
 Garant palan sous-barbe : 40/100^e - poulies long. 400/100^e.
 Haubans beaupré : 50/100^e.
 Pendeurs bout-dehors tape-cul : 50/100^e.
 Ecoutes basses voiles : 100/100^e.
 Ecoute tape-cul : 50/100^e.
 Amures huniers : 35/100^e.
 Ecoutes huniers : 35/100^e - poulie long. 350/100^e.
 Bouline grand voile : 45/100^e.
 Bouline grand hunier : 25/100^e - poulie long. 250/100^e.
 Drisses pavillons : 20/100^e.

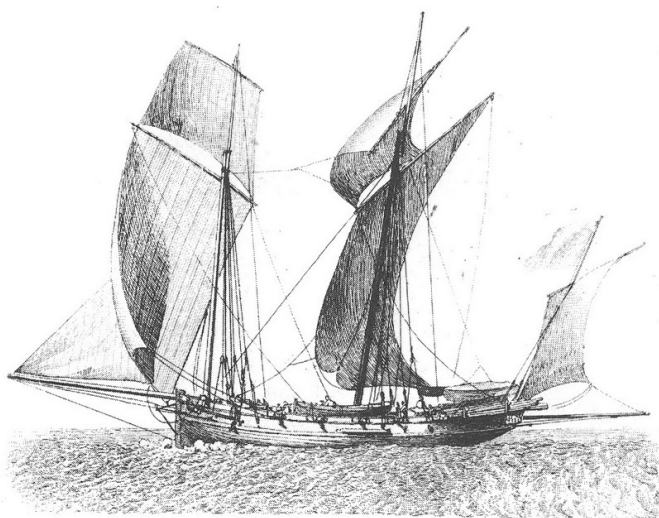


TABLE SIXIÈME

CHASSE-MARÉES, BATEAUX DE PÊCHE, ET LAMANEURS.

| | 36 pieds. | | | 24 pieds. | | |
|---|-----------------------------|------------------|------------------|-----------------------------|------------------|------------------|
| Longueur de ces Bâtimens. | 0.300 | | | 0.259. | | |
| Rapport de leur largeur à leur longueur. | 0.300 | | | 0.259. | | |
| Rapport des dimensions des Mâts avec la largeur des Navires. | Long. | Diam. | Flèche. | Long. | Diam. | Flèche. |
| Grand mât. | 3.870. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 3.586. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Mât de misaine. | 2.442. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 2.069. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Rapport des dimensions des vergues avec la largeur des Navires. | Long. | Diam. | Bouts. | Long. | Diam. | Bouts. |
| Grande vergue. | 0.712. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.678. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Vergue de misaine. | 0.474. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.357. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Vergue de tapecul. | 0.368. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.405. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Rapport de la position des Mâts avec la longueur des Navires. | | | | | | |
| Grand mât. | au milieu. | | | 0.022 en arrière du milieu. | | |
| Mât de misaine. | 0.415 en avant du milieu. | | | 0.389 en avant du milieu. | | |
| Pente du grand mât. | 6 po. par pied. | | | 5 po. par pied. | | |
| Pente du mât de misaine. | 3 po. par pied. | | | 4 po. par pied. | | |
| Rapport de la surface de la voilure à celle du parallélogramme circonscrit au plan de flottaison. | 2.408. | | | 2.172. | | |
| Avec le taillvent. | 1.609. | | | 1.071. | | |
| Rapport de la position du centre de voilure, relativement à la verticale, avec la largeur du Navire. | 0.189 en arrière du milieu. | | | 0.181 en arrière du milieu. | | |
| Avec le taillvent. | 0.096. idem. | | | 0.042. idem. | | |
| Rapport de la position du centre de voilure, relativement au plan de flottaison, avec la largeur des Navires. | 1.439. | | | 1.186. | | |
| Avec le taillvent. | 1.146. | | | 1.113. | | |

Nota. Souvent on ne donne aux bateaux passagers ou de plaisance, grés en chaffe-marée, qu'une mâture réglée comme ci-dessus, & un tapecul à livarde qui se règle comme il suit:

| | Long. | Diam. | Flèche. | Long. | Diam. | Flèche. |
|--|-----------------|------------------|------------------|-----------------------------|------------------|------------------|
| Rapport des dimensions du mât de tapecul à la largeur des Navires. | 1.429. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 1.100. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Rapport de la surface de la voilure avec celle du parallélogramme circonscrit au plan de flottaison. | 1.089. | | | 0.920. | | |
| Rapport de la position du centre de voilure, relativement à la verticale, avec la largeur des Navires. | au vrai milieu. | | | 0.035 en arrière du milieu. | | |
| Rapport de la position dudit centre, relativement au plan de flottaison, avec la largeur des Navires. | 0.997. | | | 0.987. | | |

Reproduction des tables 6 et 7 du Traité de la Mâturation de M. Forfait (Paris 1788).

NOTE SUR LES COULEURS DU COUREUR

A priori les couleurs utilisées sont celles habituelles à la marine royale, mais nous n'avons pas disposé d'un document original donnant la nature et la quantité des couleurs employées.

La carène doit être traitée en blanc de manière à dépasser très légèrement la ligne de flottaison*. Ensuite la coque est peinte en noir, jusqu'à et y compris la ceinture. Au-dessus ocre jaune, la lisse, le plat-bord en noir ainsi que la balustrade, mais un bleu foncé peut se substituer au noir. L'étrave l'étambot et le gouvernail en noir au-dessus de la flottaison.

La poupe a sa voûte en noir, les cordons de moulures y compris le cintre en jaune de naples. Les carreaux des chassis factices en noir et la menuiserie en blanc.

La plate-bande au-dessous des chassis en ocre jaune, la banderole en bleu, les lettres en blanc. Le tympan du tableau en ocre jaune. Pour faire ressortir le décor aux armes du Roi les fards entre les chassis en noir et le décor sculpté en bleu et jaune de naples ou or.

Le bordage du pont n'est pas peint. Toutes les parties métal-

TABLE SEPTIÈME

VOGUES OU VOÛTES

| | 72 pieds. | | | 60 pieds. | | |
|---|--|------------------|------------------|-------------------------------|------------------|------------------|
| Longueur de ces Bâtimens. | 0.288. | | | 0.248. | | |
| Rapport de leur largeur à leur longueur. | 0.288. | | | 0.248. | | |
| Rapport des dimensions des Mâts avec la largeur des Navires. | Long. | Diam. | Ton. | Long. | Diam. | Ton. |
| Grand mât. | 3.609. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 3.455. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Mât de misaine. | 3.176. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 2.739. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Beaupré. | 2.794. | $\frac{1}{11}$. | n. | 2.649. | $\frac{1}{11}$. | n. |
| Mât de tapecul. | 2.313. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 1.888. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Grand mât de hune. | 1.794. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 1.091. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Petit mât de hune. | 1.470. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 1.051. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Rapport des dimensions des Vergues avec la longueur des Navires. | Long. | Diam. | Bouts. | Long. | Diam. | Bouts. |
| Grande vergue. | 0.742. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.573. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Vergue de misaine. | 0.61. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.454. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Vergue du grand hunier. | 0.495. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.424. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Vergue du petit hunier. | 0.429. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.393. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Vergue du tapecul. | 0.379. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. | 0.364. | $\frac{1}{11}$. | $\frac{1}{11}$. |
| Bout dehors de tapecul. | 0.420. | $\frac{1}{11}$. | n. | 0.364. | $\frac{1}{11}$. | n. |
| Rapport de la position des Mâts avec la longueur des Navires. | | | | | | |
| Grand mât. | 0.072 en arrière du milieu. | | | 0.040 en arrière du milieu. | | |
| Mât de misaine. | 0.396 en avant du milieu. | | | 0.364 en avant du milieu. | | |
| Du tapecul. | Le plus près qu'on peut du couronnement. | | | | | |
| Pente du grand mât. | 1 po. $\frac{1}{2}$ par pied. | | | 1 po. par pied. | | |
| Pente du mât misaine. | 8 lignes par pied. | | | 4 lignes par pied. | | |
| Pente du tapecul. | 2 po. $\frac{1}{2}$ par pied. | | | 2 po. par pied. | | |
| Pente du beaupré relativement à l'horizon. | 3 po. par pied. | | | 1 po. $\frac{1}{2}$ par pied. | | |
| Rapport de la surface de la voilure à celle du parallélogramme circonscrit au plan de flottaison. | 5.242. | | | 4.037. | | |
| Rapport de la position du centre de voilure, relativement à la verticale, avec la longueur des Navires. | 0.037 en avant du milieu. | | | 0.024 en arrière du milieu. | | |
| Rapport de la position dudit centre, relativement au plan de flottaison, avec la largeur des Navires. | 1.902. | | | 1.576. | | |

K 2

liques en noir et en ocre rouge pour les divers éléments d'accastillage figurant sur le pont y compris les affûts des canons.

Le canot intérieurement ocre rouge à l'extérieur carène blanc, surplut de la coque ocre, cordons de moulure jaune.

La partie du beaupré en arrière de l'étrave en noir, la tête des bas-mâts en noir ainsi que la base des matériaux de hune recouvrant ceux-ci. Les pannes en jaune claire.

Les vergues en noir. Et tout ce qui n'est pas cité reste en bois naturel.

Les voiles ton bis ou légèrement roux, toutes les manœuvres brun moyen.

A l'évidence, les couleurs de la coque et de la mâturation ne sont que des propositions, dont on peut s'écarter, mais sans introduire d'autres couleurs.

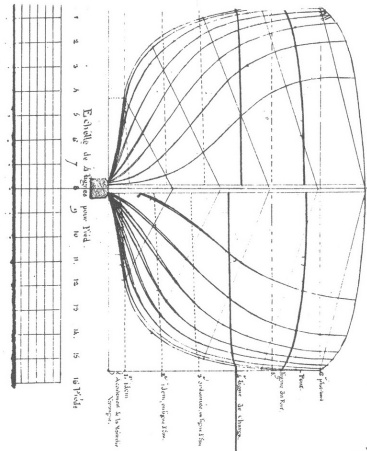
* Pour améliorer le sillage du lougre sa carène devait être fréquemment suiffée, ou espalmée.

Nous exprimons notre gratitude à M. le Capitaine de Vaisseau F. Bellec, Directeur des Musées de la Marine, à M. J.-P. Busson Conservateur en chef des archives, et bibliothèques de la Marine à M. M. Fardet Conservateur des archives du port de Rochefort ainsi qu'à leurs collaborateurs pour l'aide indispensable qu'ils nous ont apportée pour la réalisation de cette monographie.

Crédit photographique : Musée de la Marine - Paris

Planches réalisées par  **Agrandissime**
ANGOULÊME
Composition Charente-Photogravure - Angoulême
Impression : Imp. SIFAC - Angoulême





Dimensions

Longueur de l'axe en l'air 117, 9

Longueur au M^e Rouf 13, 9

Creuse sur le quille 7, 11, 6

Longueur de la quille 11, 6

Partie de l'Avant 2A 2B 2C 2D 2E 2F 2G 2H 2I 2J 2K 2L 2M 2N 2O 2P 2Q 2R 2S 2T 2U 2V 2W 2X 2Y 2Z

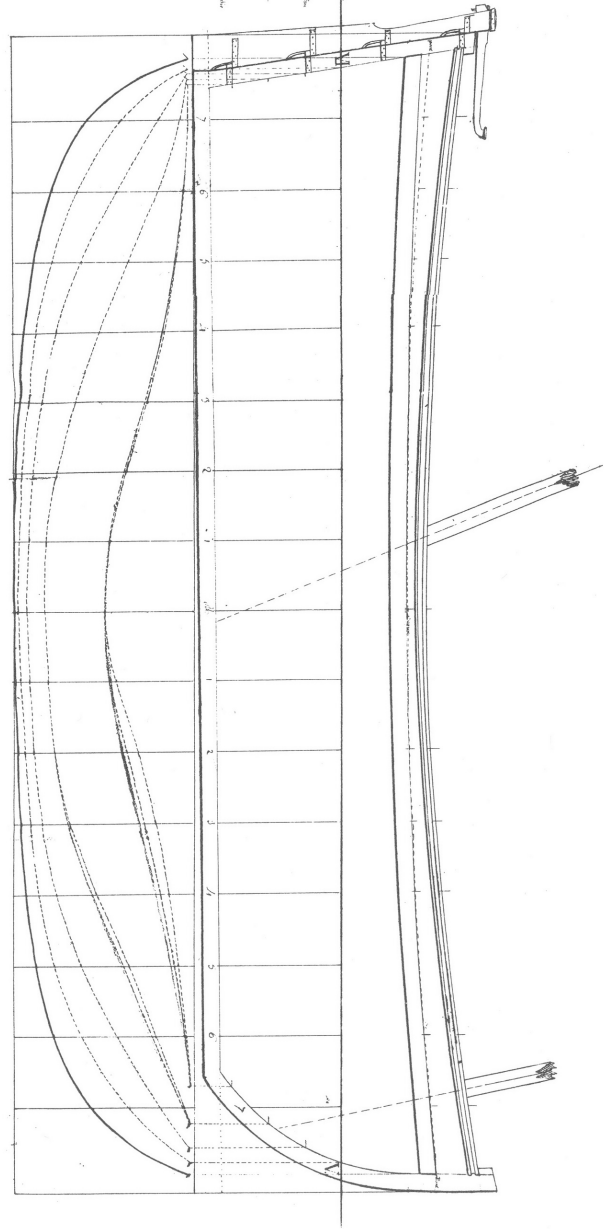
Partie de l'Arrière 3A 3B 3C 3D 3E 3F 3G 3H 3I 3J 3K 3L 3M 3N 3O 3P 3Q 3R 3S 3T 3U 3V 3W 3X 3Y 3Z

Echelle de 1/1000

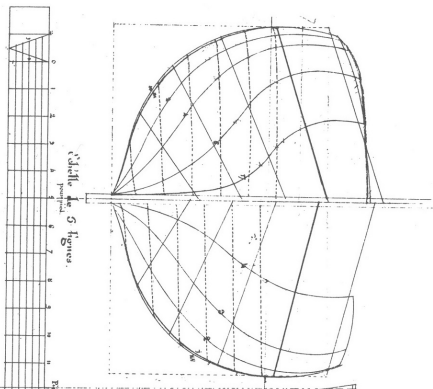
Épaisseur de la Coque 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Épaisseur de l'Arrière 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Épaisseur de l'Avant 2 3 4 5 6 7 8 9 10



PLAN d'un Châlonnière.



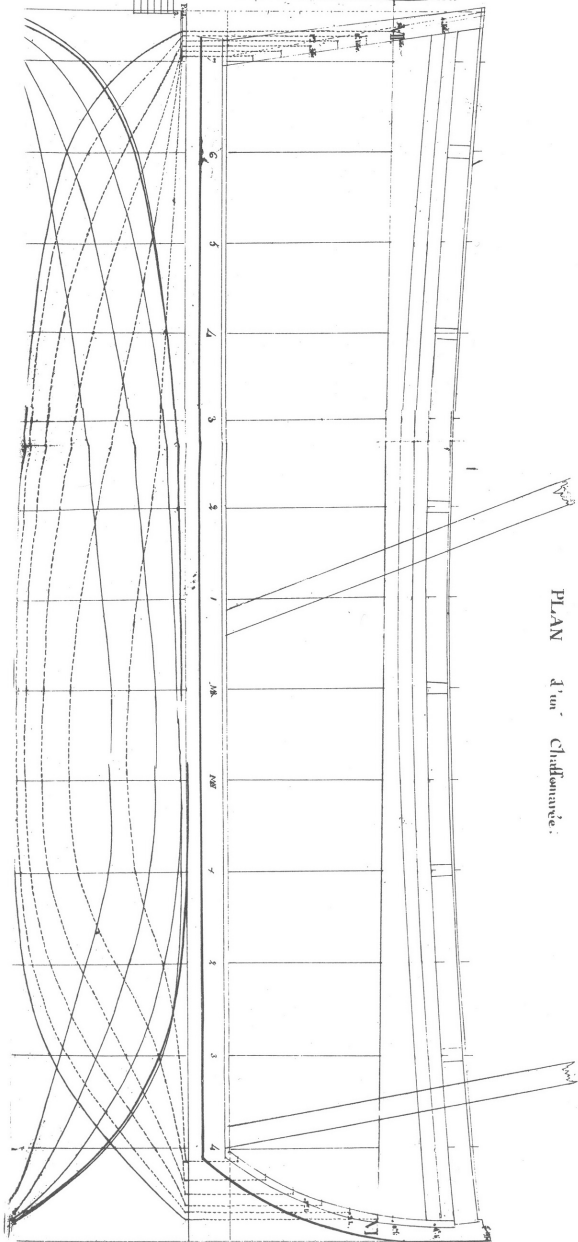
Dimensions

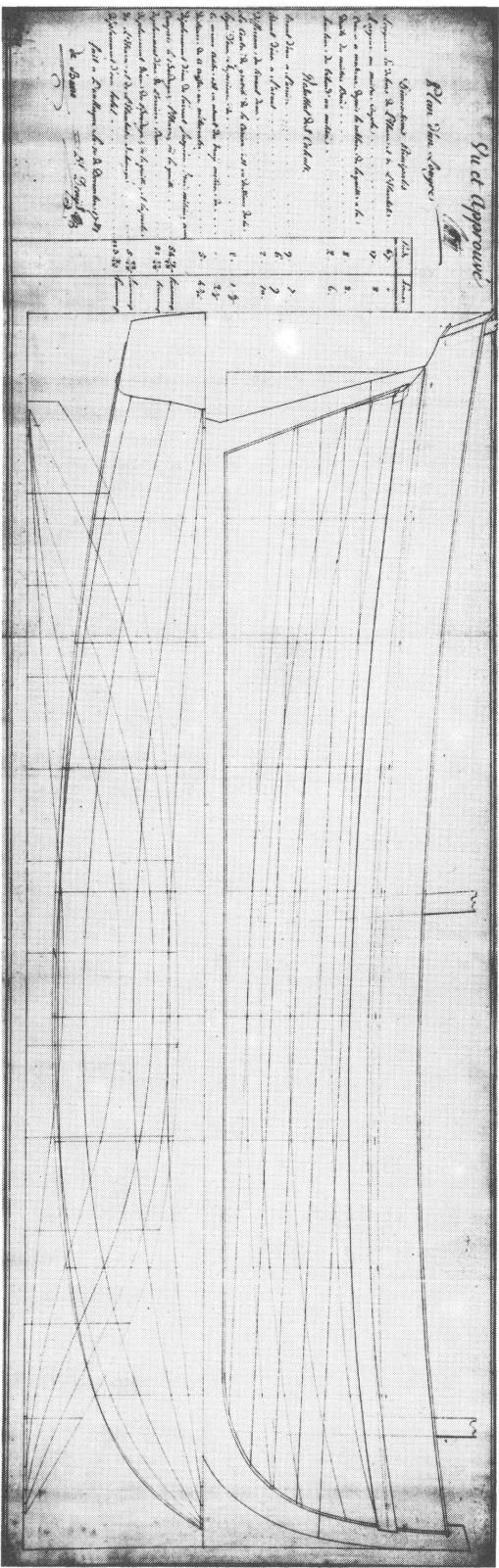
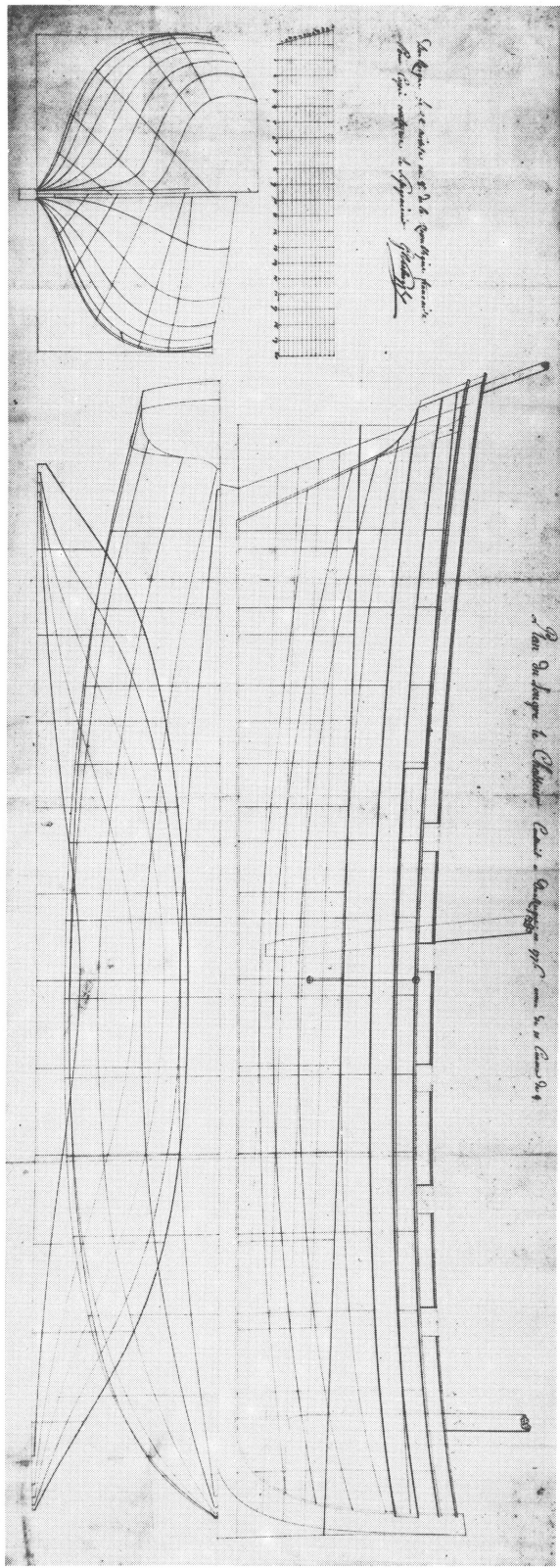
Longueur de l'axe en l'air 117, 9

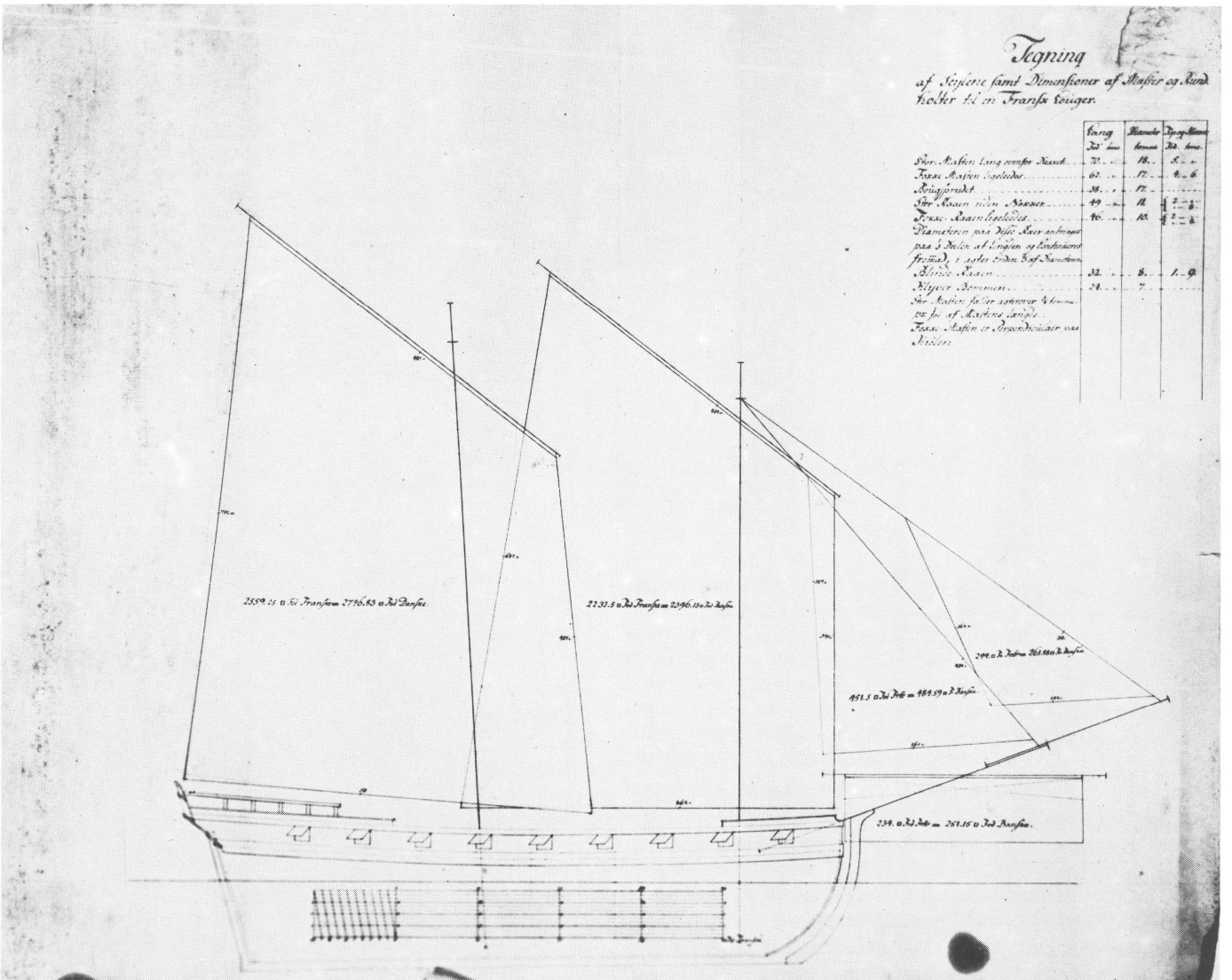
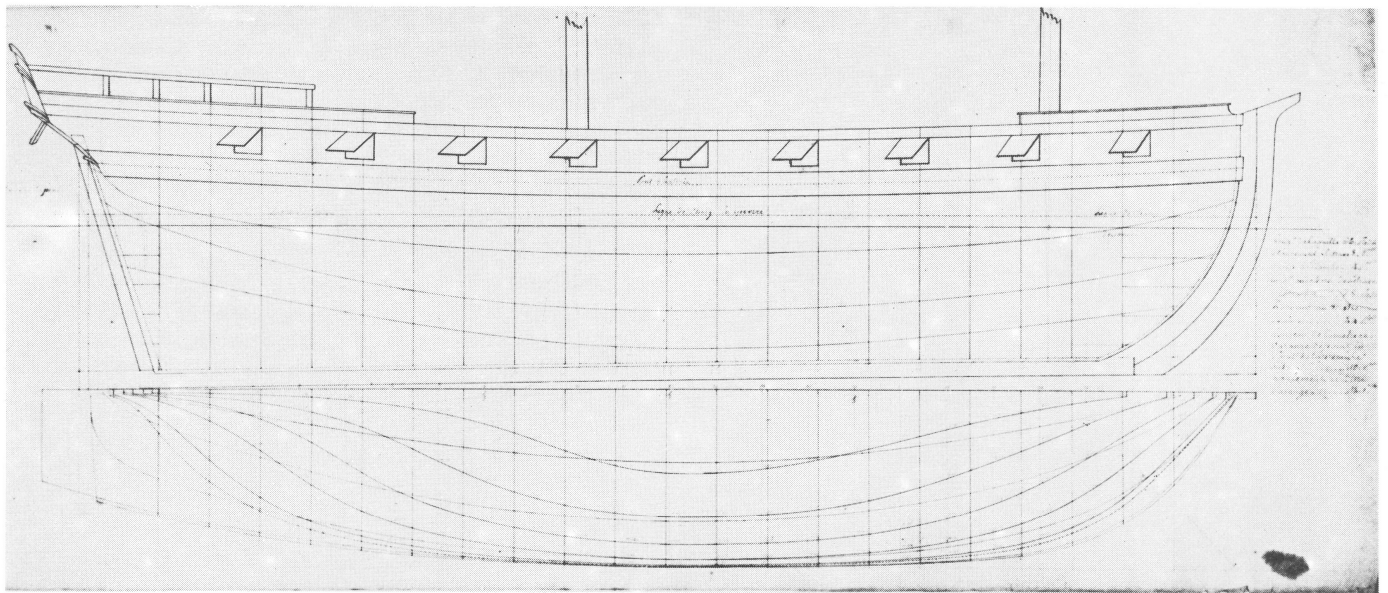
Longueur au M^e Rouf 13, 9

Creuse sur le quille 7, 11, 6

Longueur de la quille 11, 6







Archives royales danoises.
Références des plans : Reg. 138 n° a + b

La monographie du *Cerf* avait permis de traiter de la **brigantine**, la monographie du *Coureur* est consacrée à la **voile au tiers** ; nous estimons ces deux publications complémentaires car concernant l'introduction de la "petite marine" dans la marine royale au cours des années précédant la guerre d'Amérique.

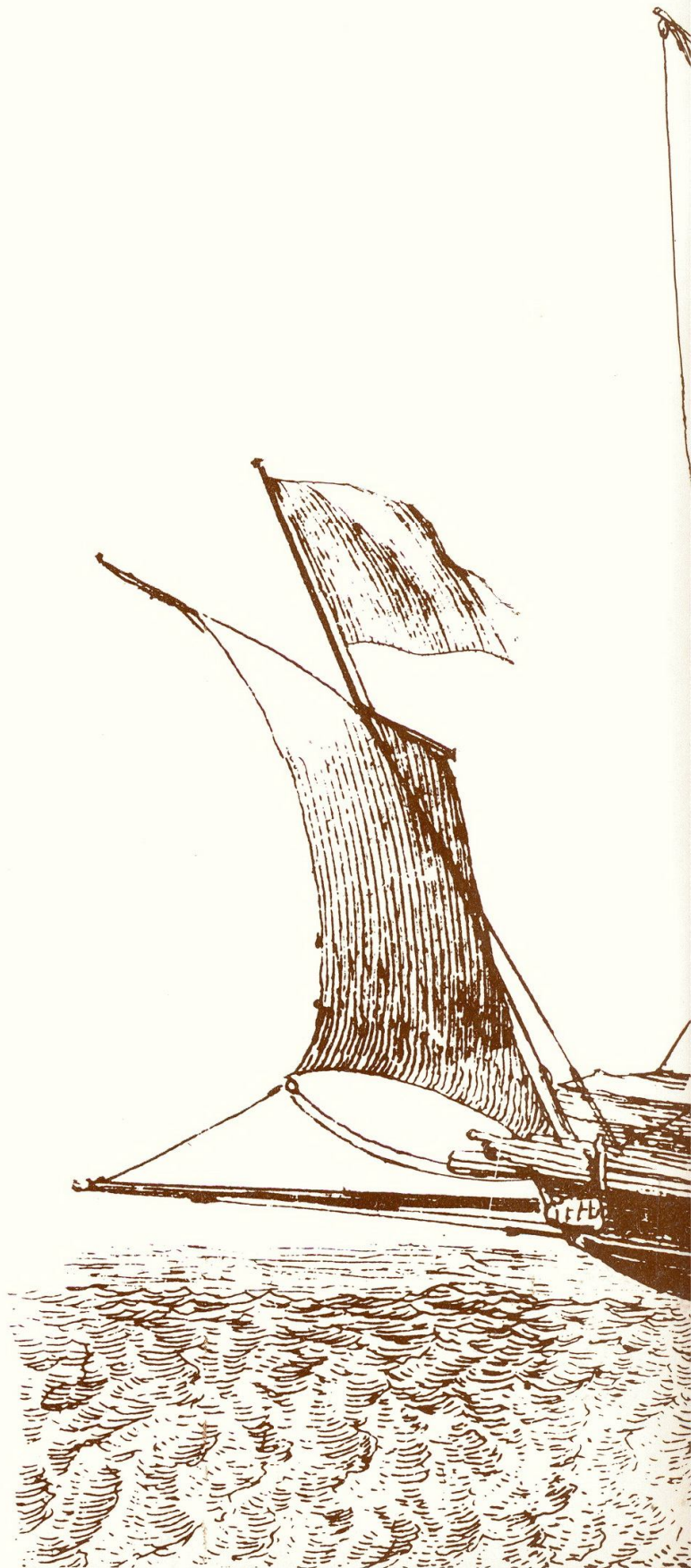
Après avoir présenté la voile au tiers, nous étudions le chasse-marée puis, directement issu de celui-ci, le lougre, notamment dans la marine royale avec l'excellent exemple du *Coureur* illustré par son combat avec le cotre anglais *Alert*.

Pour la plupart de nos monographies, nous choisissons un type de bâtiment particulier (frégate de 18, brick de 24, cotre, galiote à bombe, lougre), désirant organiser ainsi par catégorie l'évolution de l'architecture navale française.

Aux données historiques, font suite les données techniques : commentaires des planches et nomenclature concernant ces planches au nombre de 7. Ceci constituant la deuxième partie de la monographie.

Bref, la rédaction de cette monographie est analogue aux précédentes, avec le même souci de "remonter aux sources" et de s'adresser tout à la fois aux modélistes et aux érudits en leur proposant un travail que nous désirons inédit.

J.B. - H.B.



LE C

LE COUREUR 1776

COLLECTION ARCHEO

