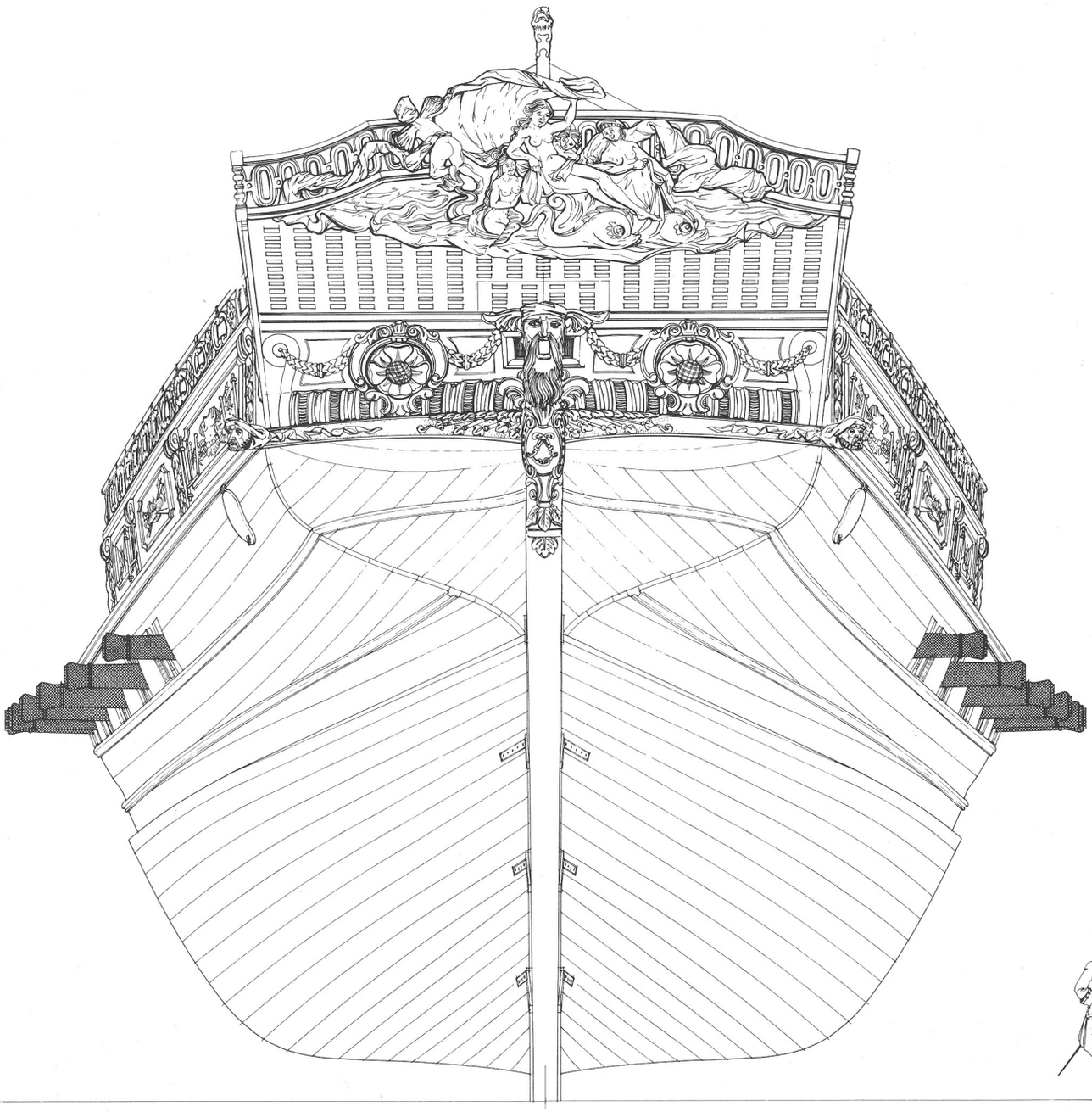
CHÉBECS ET BÂTIMENTS MÉDITERRANÉENS

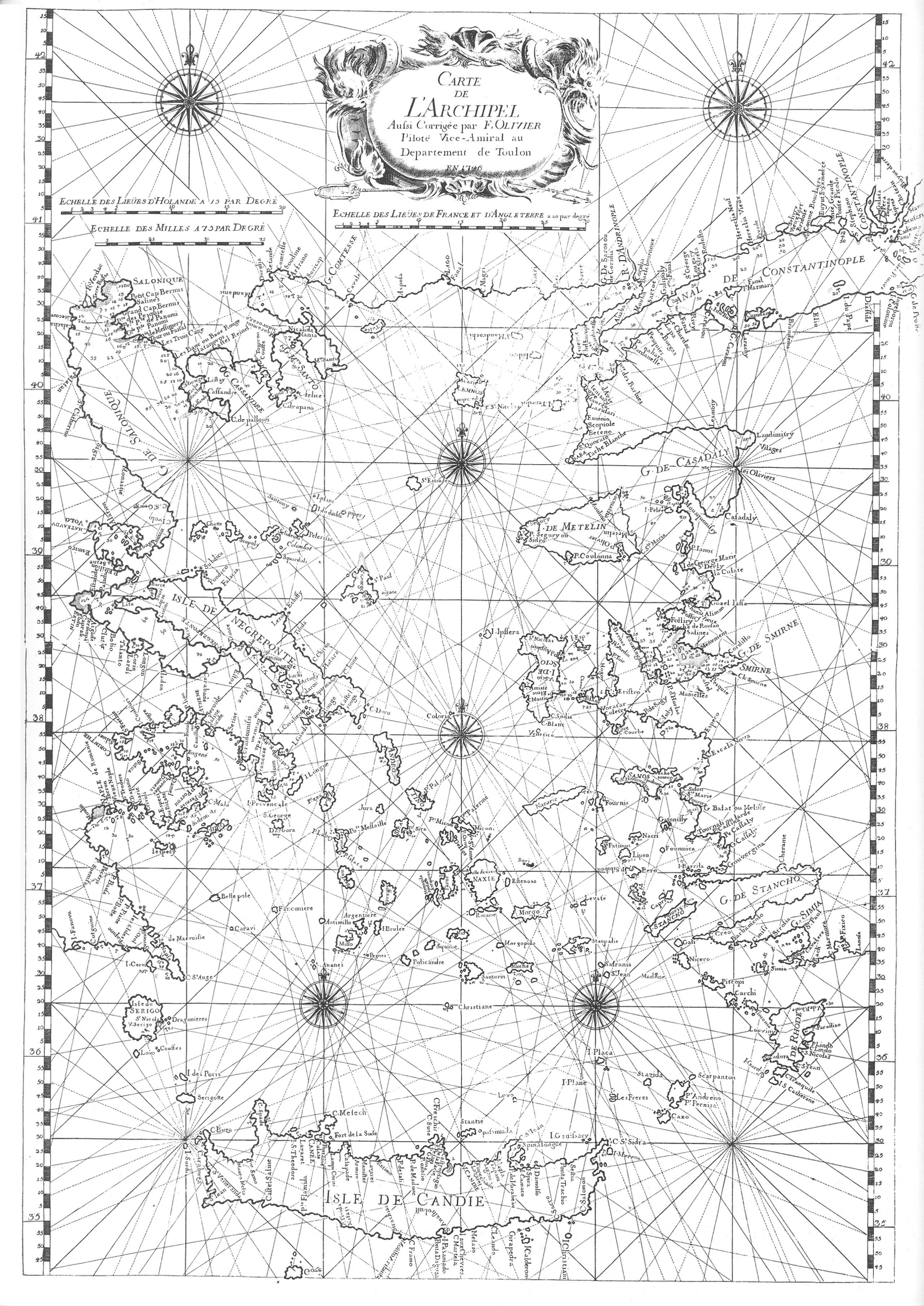
LE REQUIN

1750





COLLECTION ARCHÉOLOGIQUE NAVALE FRANÇAISE


CARTE
DE
L'ARCHIPEL
Aussi Corrigée par F. OLIVIER
Pilote Vice-Amiral au
Departement de Toulon
EN 1776
ECHELLE DES LIEUES D'HOLANDE A 15 PAR DEGRE
ECHELLE DES LIEUES DE FRANCE ET D'ANGLETERRE a 20 par degre
ECHELLE DES MILLES A 75 PAR DEGRE
CANAL DE CONSTANTINOPLE
G. DE CASADALY
G. DE SMIRNE
G. DE STANCHO
ISLE DE NEGREPONTE
ISLE DE CANDIE
G. DE SALONIQUE
SALONIQUE
SMIRNE
NAXIE
Christiane
Coloris
Cerigotte
Cassandre
Cafadaly
Les Oliviers
Landimitry
Stazida
Scarpanton
Caxo
Carchi
Nicero
Simia
Pisco
Fournis
Nacri
Fatimos
Lipso
Fourmica
Eero
Gatonisty
Balat ou Melisse
Salon
Tournal ou Javele
Le Cassaly
Gouvergina
Cherame
Escala Nova
Guzel Iasa
Follity Vieux
Roche de Roufan
Salines
Erisitro
Manisses
Vacatar
Coletes
Sodia
Blanc
Vetetico
Ipsera
Scio
Amiste
Mostic
Cordillo
Chesmine
Coulonna
Sidero
Segury ou Olivier
Metelin
Mercelin
Monquionisty
Cafadaly
Landimitry
Villages
Scopiole
Becheno
Roche Blanche
Les Freres
Andreno
Pernisa
Scarpanton
Stazida
Placa
Plane
Lindo
Nicolas
Rhodes
Paradiso
Louvimo
Gardino
Cranquide
Caderine
Sidra
Grandisany
Spinalonge
Stantie
Paximada
Meleck
Burza
Fort de la Sude
Isle du Serigo
Dragonieres
Couffes
Serigotte
Isles des Ports
Cerigotte
Belle pole
Caravi
Argentiere
Antimillo
Brulee
Millo
Pegnes
Squine
Policandre
Ananes
Santurin
Morgopole
Morgo
Stampalie
Safrania
St Jean
Madone
Levate
Levee
Fanconniere
Marvoisie
Cerigo
St Ange
Isle de Romanie
Isle de Candie
Isle de Negrepont
Isle de Metelin
Isle de Rhodes
Isle de Stancho
Isle de Simia
Isle de Naxie
Isle de Scio
Isle de Samos
Isle de Patmos
Isle de Lango
Isle de Stampalie
Isle de Nicaria
Isle de Fermo
Isle de Calderon
Isle de Christiani
Isle de Gozo
Isle de Malte
Isle de Cerigo
Isle de Cerigotte
Isle de Candie
Isle de Negrepont
Isle de Metelin
Isle de Rhodes
Isle de Stancho
Isle de Simia
Isle de Naxie
Isle de Scio
Isle de Samos
Isle de Patmos
Isle de Lango
Isle de Stampalie
Isle de Nicaria
Isle de Fermo
Isle de Calderon
Isle de Christiani
Isle de Gozo
Isle de Malte

JEAN BOUDRIOT - HUBERT BERTI

CHÉBEC DE 24 CANONS

LE REQUIN

1750

DU CONSTRUCTEUR MAJORQUIN

JOSEPH CAUBET

BÂTIMENTS MÉDITERRANÉENS
CHÉBECS DE LA MARINE ROYALE
ET
MONOGRAPHIE

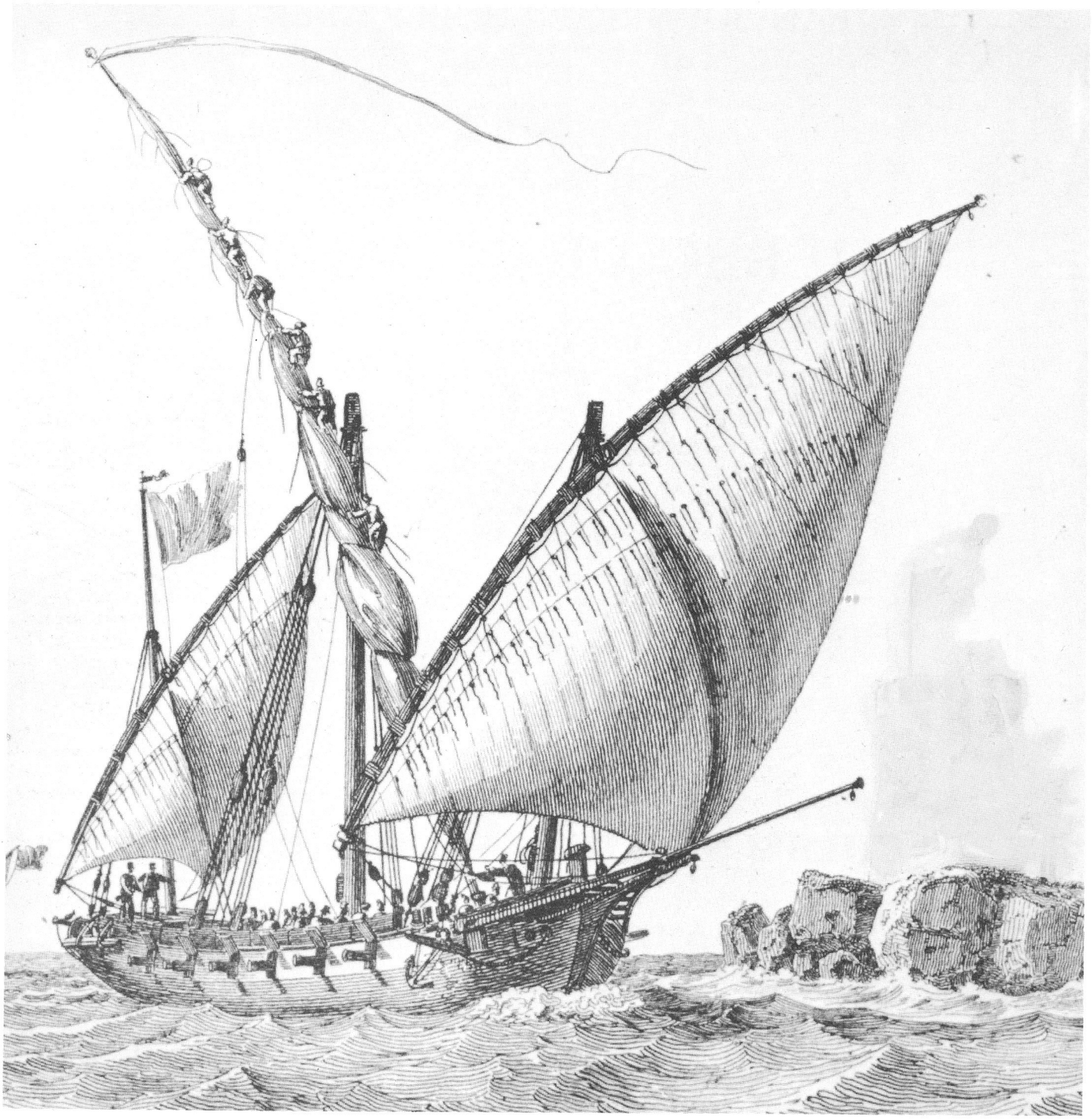
22 planches au 1/48e



1987

Édité par A.N.C.R.E., 15, avenue Paul Doumer, 75116 Paris

COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE



A.N.C.R.E. — Société civile — 15, avenue Paul Doumer, 75116 Paris
Tous droits de reproduction même partielle par quelque procédé que ce soit réservés pour tous pays
© Copyright A.N.C.R.E. — Société civile — Modèle déposé sous le numéro I.S.B.N. 2-903 179-07-7



A nos lecteurs

Depuis longtemps nous envisagions une étude d'un bâtiment typiquement méditerranéen. L'existence au milieu du XVIIIe siècle dans la marine royale, de chébecs, imposait le choix de l'un d'entre eux. Compte tenu de l'évolution du gréement de ces bâtiments, nous avons retenu l'un des quatre chébecs construits à Toulon en 1750, et plus précisément le Requin dont les plans nous sont parvenus, ainsi que le modèle. Notre présentation reste conforme à nos habitudes, cependant comme vous pourrez le constater, ce n'est pas une simple brochure qui accompagne les planches, mais un véritable volume, dont l'importance est justifiée par le sujet.

Nous avons pensé qu'il était nécessaire de faire précéder la partie historique de cette monographie, par quelques considérations sur divers bâtiments méditerranéens. La « famille » est nombreuse et nous limiterons notre propos aux bâtiments utilisés à Toulon par la marine royale ; en y ajoutant les navires qui sont par rapport au chébec sa version au commerce. Avec les pages qui vont suivre nous ne souhaitons que « fixer les idées », sans prétendre à une savante analyse de cette marine de la méditerranée, moins caractérisée que l'on pourrait le croire par la voile latine.

Peut-être certains parmi vous s'étonneront qu'il ne soit pas traité de la galère, à ceci nous répondrons que l'importance de ce sujet ne permettait pas de l'inclure dans cet ouvrage, même traitée sommairement. Aussi nous nous contenterons de la demi-galère, en espérant que la galère fera l'objet d'une grande publication dans les années à venir.

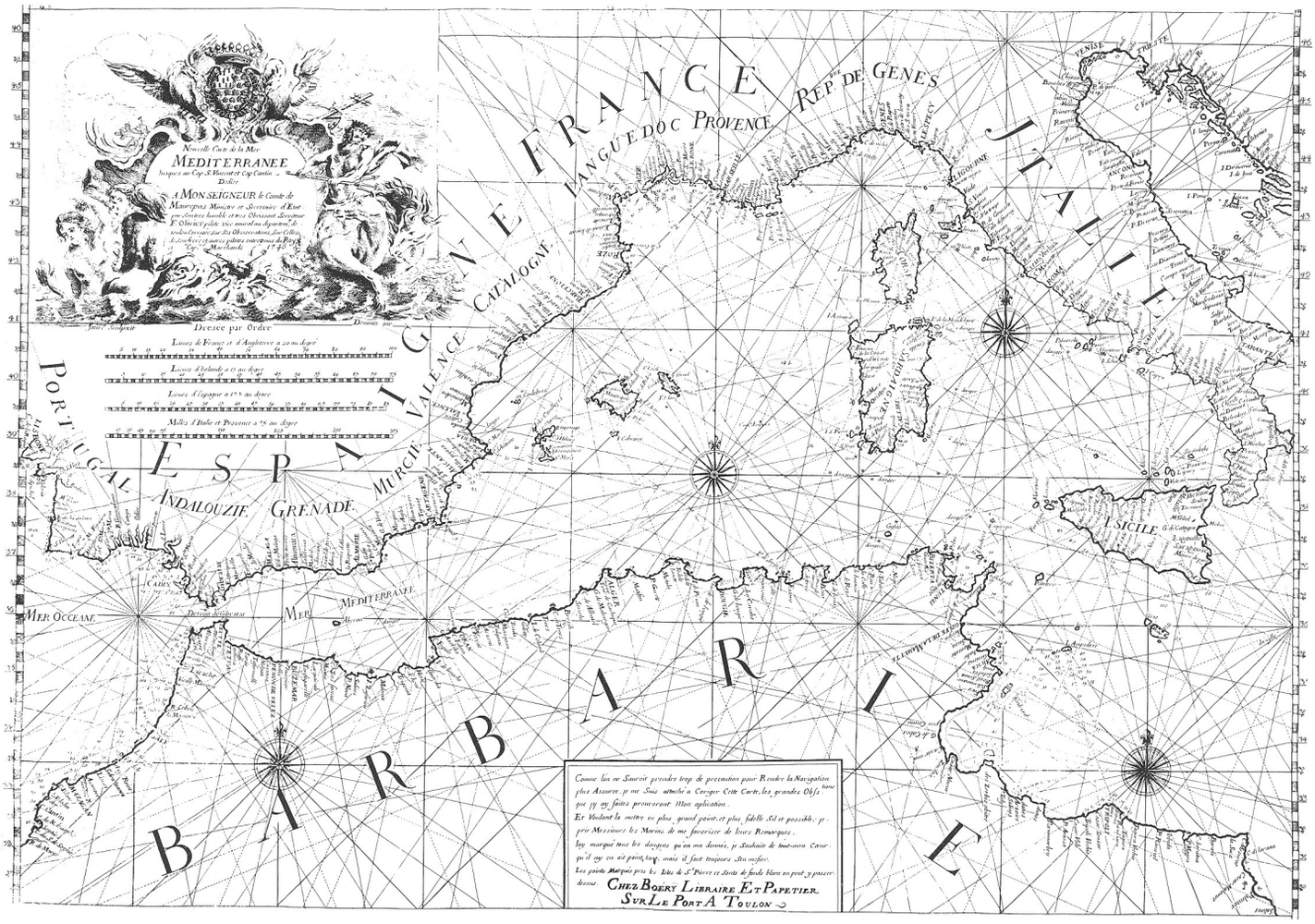
Après ces généralités, nous passerons à l'étude historique du chébec dans la marine royale, traitant de son adoption et de son évolution, avec des observations sur le gréement des chébecs. Ensuite dans un ordre logique nous prendrons un exemple type pour une description détaillée, l'exemple choisi étant le Requin 1750-1770. Puis nous suivrons l'active carrière de ce chébec terminant ainsi la partie historique de cet ouvrage. Nous avons fait une grande part à l'iconographie et bien des documents présentés sont inédits, de même des emprunts à divers manuscrits.

La seconde partie comme à l'habitude est consacrée aux commentaires des nombreuses planches représentant le Requin, explications suivies des règles du gréement latin, d'une nomenclature et de diverses notes. Enfin de nombreuses photos du modèle d'époque du Requin terminent ce volume accompagnant les plans de ce chébec.

Nous préciserons nos sources, elles témoignent de notre constant souci, de vous proposer un travail basé uniquement sur des documents d'époque en écartant toutes informations dites de seconde main.

Confiant dans l'accueil que vous voudrez bien réserver à notre nouvelle publication, avec le souci d'accroître vos connaissances. Sensible à votre fidélité nous vous exprimons nos encouragements et notre sympathie.

J.B. *H.B.*



Définitions sommaires de bâtiments du levant

Comme nous l'annonçons dans l'avertissement, nous avons pensé qu'il était utile de débuter la partie historique de cette monographie, avec la définition de divers bâtiments méditerranéens. Nous consacrons à ces définitions une trentaine de pages. Il est évident qu'il n'est possible en ces quelques pages que de donner une définition élémentaire. Notre propos est limité à neuf types de navires, propres au littoral français du levant. Nous avons souhaité différencier au mieux ces bâtiments, en dégageant leurs caractéristiques essentielles. Mais nous n'avons pas entrepris de recherches pour établir l'origine et l'évolution antérieurement au XVIIe siècle de cette marine typiquement méditerranéenne, de même pour les noms de ces bâtiments.

Nous souhaitons que nos définitions de base encouragent des recherches et études que le sujet justifie. Cependant à notre avis, un tel sujet doit être traité sur l'ensemble du bassin méditerranéen, d'où son ampleur. Les matériaux ne manquent pas et des études ponctuelles ont déjà été effectuées.

Nous avons dans la mesure du possible évité d'avoir recours pour l'iconographie à des sources par trop connues, telles que les planches de l'ouvrage de Chapmann ou des « Souvenirs de marine conservés » de l'Amiral Paris. Ces ouvrages n'en gardent pas moins leur intérêt qui est grand.

Nous constatons que les différences entre ces bâtiments ne sont pas toujours bien évidentes, tout au moins pour nous. Nous avons ainsi quelque peine à distinguer une galiote à rames d'un brigantin ou une polacre d'une barque latine. Peut-être un peu arbitrairement nous avons établi deux classes de bâtiments, suivant qu'ils utilisent couramment ou occasionnellement leurs avirons. Mais sachez qu'en Méditerranée, tous les navires y compris les frégates du Roi utilisent l'aviron. Nous avons distingué les bâtiments propres à la course ou au commerce, en les classant par ordre d'importance. Mais encore une fois rien n'est absolu, une felouque peut pratiquer le cas échéant la course et un chébec le commerce, même si à l'origine ils n'ont pas été conçus pour ces activités.

Vous constaterez que bâtiment méditerranéen ne signifie pas systématiquement : voile latine, la livarde est en usage et ceci depuis l'Antiquité*, la voile carrée peu à peu s'impose et l'emporte sur la voile latine, vous pourrez suivre ceci avec l'iconographie que nous vous proposons.

---

* Voir monographie du Cerf.

Réflexions sur la voile latine

C'est la plus vieille des voiles modernes. Toutes les voiles longitudinales sont ses filles ou ses petites-filles d'une manière ou d'une autre.
Pour ajouter à son mystère, son origine n'est pas bien connue. Certains ont cru l'apercevoir sur des vases décorés de la Rome antique et les manuscrits byzantins l'ont représentée de façon très précise dès le IXe siècle.
Elle a été durant des siècles la voile de Méditerranée occidentale, mais, engin de guerre, elle fut aussi celle du bassin oriental.
Par là, elle fut la voile des grandes civilisations. Son aire géographique correspond à celui de trois grandes religions. A partir du XIIe siècle ce fut la voile des Croisades, elle sera aussi celle des conquêtes turques aussi bien que celle des Reïs d'Alger, de Tunis ou de Tripoli. Les sociétés antagonistes de cette mer fermée l'ont utilisée à leur profit à tour de rôle ou simultanément avec autant de bonheur.
Elle ira très loin sur les océans, et pour Quirino de Fonseca, le Portugais, les caravelles latines seront « les navires de la découverte »... étant à peu près les seuls grâce à leur voilure à remonter, modestement, au vent.
C'est la voilure des Catalans, celle des Provencaux, des Vénitiens de la Serenissime. C'est aussi celle des Royaumes italiens aussi bien que celle de Byzance, des Turcs et des Barbaresques... finalement elle a plus uni que divisé. Pour nous c'est la voile d'oc, de l'occitan, pour moi c'est celle de mon enfance disparue et je n'en parle jamais avec objectivité. Elle fut, des siècles durant, associée et même bien liée au travail de la rame. Les galères du Roy nous ont enseigné les mystères de leurs grandes antennes et de leurs voiles gigantesques, aux bannières déployées, proclamant dans une effrayante splendeur la grandeur du souverain.
Cette association lui valut de connaître d'étranges tribulations. Les Russes et les Danois l'introduisirent en Baltique, cette Méditerranée du Nord, où des conditions de navigation bien particulières lui permirent de prospérer... avec la rame à laquelle elle était attachée. Il est étonnant d'entendre parler de « Reale » russe, il y en eut pourtant en mer Noire comme en Baltique. Que dire des « shebeck » de même origine, armés sous les couleurs des tsars, qui, rames aidant, et fort discrètement, continuèrent à naviguer durant la première moitié du XIXe siècle.
Les Latins contribuèrent activement à son expansion. Espagnols et Portugais l'emmenèrent aux Amériques et jusqu'au port de San Francisco à la fin du XIXe siècle où les premières photos nous montrent la forêt de mats des « paranzellas » venues avec les pêcheurs italiens de leur Méditerranée natale. Elle se retrouva dans des endroits très inattendus : sur les « US Sloop » des grands lacs américains vers 1803 et équipa avec distinction les « pinnaces » de la Royal Navy.
François Baudouin qui est encore plus que moi l'un de ses fidèles, a si bien parlé de sa manœuvre que je ne saurais en dire plus.
C'est par essence la voile des situations disymétriques. Quand elle est à poste, le navire possède « une bonne main » et une autre qui est moins bonne. Elle n'a aucune stabilité dans un plan vertical, son équilibre est rétabli à grand renfort de manœuvres aux noms totalement ignorés du Ponant : oste, orse, cargue d'avant, son vocabulaire hermétique, qui est un de ses charmes cachés, aidant à propager sa vérité première. « Si tu ne me connais pas, ne me touche pas ». Elle a connu une multitude de variantes : ajout de bonnettes lacées chez les Maltais et les Siciliens. Quart coupé chez les Arabes aussi bien que dans le Sud de l'Espagne, gréement complexe chez les uns, totalement dépouillé chez les autres, elle fut finalement plutôt complaisante.
Elle a même pris souvent des formes en avance sur son temps et ses antennes alignées conduisent à penser au gréement houari. Mais, au vent arrière, elle reste la seule voile que je connaisse pouvant être établie, antenne croisée, au vent de son mât.
Elle fut un extraordinaire moyen de commerce. Elle équipa les galères marchandes de Venise, les pinques génoises, les rapides felouques la gréèrent durand des décennies après avoir abandonné la livarde. Elle équipa les grands tartanes, ces caboteurs du levant, les allèges d'Arles elles-mêmes et les étonnantes barques du Léman la conservèrent jusqu'à leur fin. Enfin il convient de rappeler qu'elle se trouva sur toutes les dunettes du Ponant durant une paire de siècles.
C'est aussi la voile d'élection des chébecs, la voile de ces étranges navires, petits-cousins des galères, dont les constructeurs habitèrent une île : Majorque. Tout amoureux des gréements latins a quelque part, dans sa tête et dans son cœur, un chébec, toutes voiles dehors, courant grand largue tribord amures par un bel après-midi ensoleillé de Méditerranée.
Depuis longtemps j'aime embarquer sur les bateaux de rêve. Sur celui-ci tout spécialement qui connu l'étrange destin d'aller en pêche, de faire la course, et quelle course (!) aux mains du Captan Toni Barcelo, le seul amiral de chébecs ayant navigué et de terminer sa carrière en honnête caboteur. Certains eurent même l'outrecuidance, au début d'un siècle d'efficacité et de machines de conserver jusqu'au bout leurs grandes antennes. L'un d'entre eux restera celui de mon rêve. Mais ne vous ai-je pas déjà parlé quelque part, du « Corazou de Jésus » du patron Mayol ? ?

René Burlet

Nous remercions Monsieur R. Burlet qui a eu l'amabilité de rédiger ce texte, en exprimant ses « sentiments » sur la voile latine et ils sont grands. Il admet ne pas être objectif, mais l'amour est-il compatible avec l'objectivité ? Ainsi l'opposition séculaire entre voile dite latine et voile carrée continuet-elle à exister dans le domaine de l'archéologie navale suscitant hypothèses et discussions, mais sans risque de noyade. Précisons que l'historien A. Zysberg et R. Burlet effectuent de remarquables études sur les galères de France.

Port de Toulon XVII-XVIIIe siècles Bâtiments méditerranéens		**Utilisation**		**Propulsion**	
		Militaire	Commerce	Aviron	Voile
A	Felouque	non	oui	oui	oui
	Galiote à rames	oui	non	oui	oui
	Brigantin	oui	non	oui	oui
	Demi-galère	oui	non	oui	oui
B	Tartane	non	oui	non	oui
	Barque latine	oui	oui	oui	oui
	Polacre	non	oui	non	oui
	Pinque	non	oui	non	oui
	Chébec	oui	non	oui	oui

Les bâtiments de la classe A, possèdent une carène les rendant relativement aptes à l'utilisation d'avirons. Ceux de la classe B ont une carène peu favorable à l'usage d'avirons. Les bâtiments destinés à la guerre pratiquent essentiellement la course. Pour tous les bâtiments de la classe A, la voile est le mode de propulsion principal et à fortiori pour ceux de la classe B.

FELOUQUE

Une définition précise de ce type de bâtiment est donnée par B. Ollivier, aussi nous contenterons nous de la reproduire in extenso. « C'est un petit bâtiment de rame extrêmement léger qui va aussi à voiles et sert au commerce dans les mers de la méditerrannée. Les felouques ont 30 à 56 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot ; leur plus grande largeur à l'endroit du carreau [*1] est de 6 pieds 4 pouces, à 6 pieds 6 pouces dans les felouques de 50 à 56 pieds ; de 6 pieds 2 à 6 pieds 4 pouces dans les felouques de 45 à 50 pieds ; de 6 pieds à 6 pieds 2 pouces dans les felouques de 40 à 45 pieds et de 5 pieds 8 pouces à 6 pieds dans les felouques au-dessous de 40 pieds. Le creux des grandes felouques comme des petites est d'environ 2 pieds et demi. La longueur de leur quille est égale à huit neuvième ou à sept huitième parties de leur longueur de l'étrave à l'étambot. La différence de la longueur de la quille à la longueur de l'étrave à l'étambot divisée en quatre parties égales, trois de ces parties donnent l'élancement de l'étrave et la quatrième la quête de l'étambot. La hauteur de l'étrave des felouques est double de la hauteur du creux au milieu où excède le double de quelques pouces. La hauteur de l'étambot est égale ou a peu près égale au trois quarts de la hauteur de l'étrave. Le plat à la maîtresse varangue est égal à la moitié de la plus grande largeur ; l'acculement de cette varangue c'est-à-dire le relèvement de son escouat [*2] est d'un ou deux pouces.

Les felouques sont aiguës en avant et en arrière et leurs fonds tiennent de la construction des galères ; elles ont 10 à 18 bancs qui les traversent diamétralement et nagent cinq à huit avirons de pointe d'un bord, et six à neuf de l'autre bord, avec un seul homme à chaque aviron. Les avirons passent par une ouverture carrée pratiquée dans les fargues [*3]. Il y a à la poupe des felouques une chambre découverte entourée de caissons comme dans les canots et une tille [*4] à l'avant.

La quille des felouques a 4 pouces de largeur de haut en bas et deux pouces et demi d'épaisseur, de même que l'étrave et l'étambot. Les varangues et fourcats ont un pouce et demi en carré et sont placés à 8 ou 9 pouces les uns des autres ; les genoux ont un pouce et demi en carré au pied et un pouce un quart à la tête ; ils sont assemblés avec les varangues et fourcats comme les genoux des canots ; le carreau a 6 pouces de largeur et un pouce et demi d'épaisseur ; il est placé au milieu ; à la hauteur du creux en arrière à la hauteur de l'étambot et en avant 18, 20 ou 22 pouces plus haut qu'au milieu. Il y a des fargues de chaque côté élevées sur le carreau 12 à 13 pouces ; les ouvertures pratiquées dans ces fargues pour l'établissement des avirons ont 1 pied de longueur et 6 à 7 pouces d'hauteur, à mesurer du dessus de la fargue, en sorte que le porte toulet se trouve 6 à 7 pouces au-dessus du carreau. Les bancs ont 5 à 6 pouces de largeur et 1 pouce et demi à 2 pouces d'épaisseur ; ils sont appuyés et liés aux côtés de la felouque comme dans les canots.

Les felouques ont un éperon semblable à celui des galères ; il a 2 pieds et demi à trois pieds de long. Ces bâtiments ont un ou deux mâts qui portent chacun une voile latine ou plus communément une voile en livarde. Les felouques qui n'ont qu'un mât en avant un bout hors pour amurer le foc. Le grand mât est placé comme dans les canots sur la troisième varangue de l'avant emmortaisé dans la carlingue et appuyé contre un des bancs. Le mât de trinquet est posé en avant du premier banc et a son étambrai sous le plancher qui couvre la tille. »

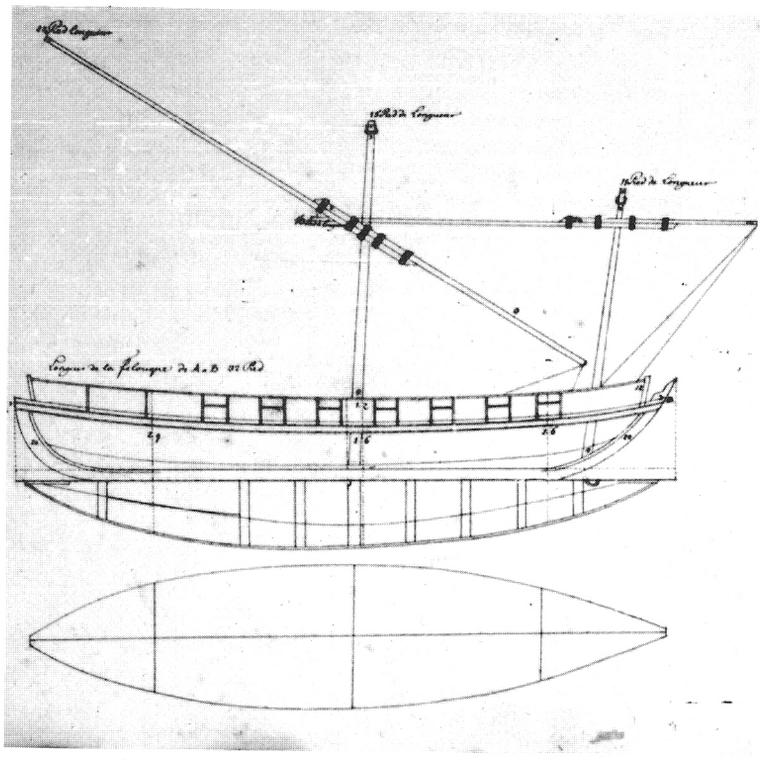
Desroches (1687) ne fait que citer la felouque, Saverien (1758) se contente de quelques lignes, en précisant que la felouque peut à volonté porter son gouvernail à l'étrave ou à l'étambot !

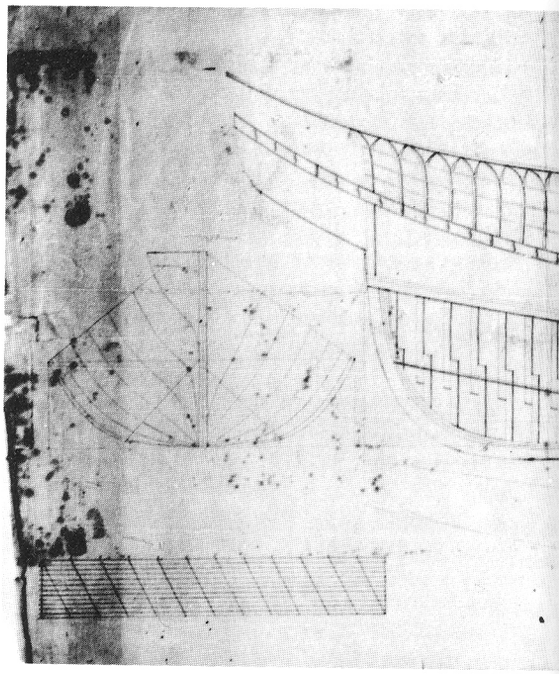
Il faut attendre l'encyclopédie méthodique (1786) pour disposer d'une véritable définition de la felouque dans un ouvrage imprimé. Cette définition tardive permet d'apprécier l'évolution de la felouque depuis la définition de B. Ollivier, antérieure de près de cinquante ans. Le texte de ce dernier est fort bien illustré par Jouve dans son album (1679) ou par Gueroult du Pas (1709).

La définition de 1786 peut à la rigueur être illustrée avec les felouques napolitaines de Baugean (1817).

L'on retiendra de cette définition que dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, la felouque augmente de dimensions, que le gréement latin, porté sur deux mâts est préféré à la livarde d'un mât unique. Enfin, la description d'une felouque armée

Document conservé aux Archives royales danoises. Plan d'une felouque de 32 pieds, avec deux arbres portant voile latine. L'on remarquera l'absence du petit éperon sur cette représentation, au demeurant fort intéressante.





quart à la tête ; ils sont assemblés avec les varangues et rcats comme les genoux des canots ; le carreau a 6 pou- de largeur et un pouce et demi d'épaisseur ; il est placé milieu ; à la hauteur du creux en arrière à la hauteur de ambot et en avant 18, 20 ou 22 pouces plus haut qu'au ieu. Il y a des fargues de chaque côté élevées sur le car- u 12 à 13 pouces ; les ouvertures pratiquées dans ces far- s pour l'établissement des avirons ont 1 pied de longueur à 7 pouces d'hauteur, à mesurer du dessus de la fargue, sorte que le porte toulet se trouve 6 à 7 pouces au-dessus carreau. Les bancs ont 5 à 6 pouces de largeur et 1 pouce lemi à 2 pouces d'épaisseur ; ils sont appuyés et liés aux és de la felouque comme dans les canots.

felouques ont un éperon semblable à celui des galères ; 2 pieds et demi à trois pieds de long. Ces bâtiments ont ou deux mâts qui portent chacun une voile latine ou plus mmunément une voile en livarde. Les felouques qui n'ont un mât en avant un bout hors pour amurer le foc. Le nd mât est placé comme dans les canots sur la troisième angue de l'avant emmortaisé dans la carlingue et appuyé tre un des bancs. Le mât de trinquet est posé en avant premier banc et a son étambrai sous le plancher qui cou- la tille. »

roches (1687) ne fait que citer la felouque, Saverien (1758) ontente de quelques lignes, en précisant que la felouque t à volonté porter son gouvernail à l'étrave ou à ambot !

aut attendre l'encyclopédie méthodique (1786) pour dis- er d'une véritable définition de la felouque dans un rage imprimé. Cette définition tardive permet d'appré- l'évolution de la felouque depuis la définition de B. Olli- , antérieure de près de cinquante ans. Le texte de ce nier est fort bien illustré par Jouve dans son album (1679) par Gueroult du Pas (1709).

définition de 1786 peut à la rigueur être illustrée avec les uques napolitaines de Baugean (1817).

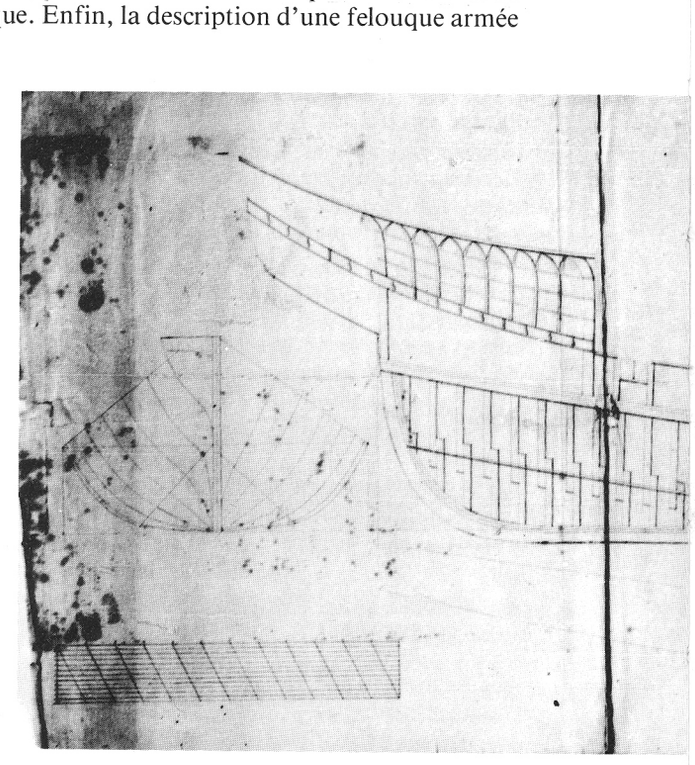
n retiendra de cette définition que dans la seconde moi- du XVIIIe siècle, la felouque augmente de dimensions, que réement latin, porté sur deux mâts est préféré à la livarde n mât unique. Enfin, la description d'une felouque armée en guerre, n'est-elle pas la conséquence d'un abandon pa les nations du littoral ouest de la méditerranée du briganti et de la galiote à rames ?

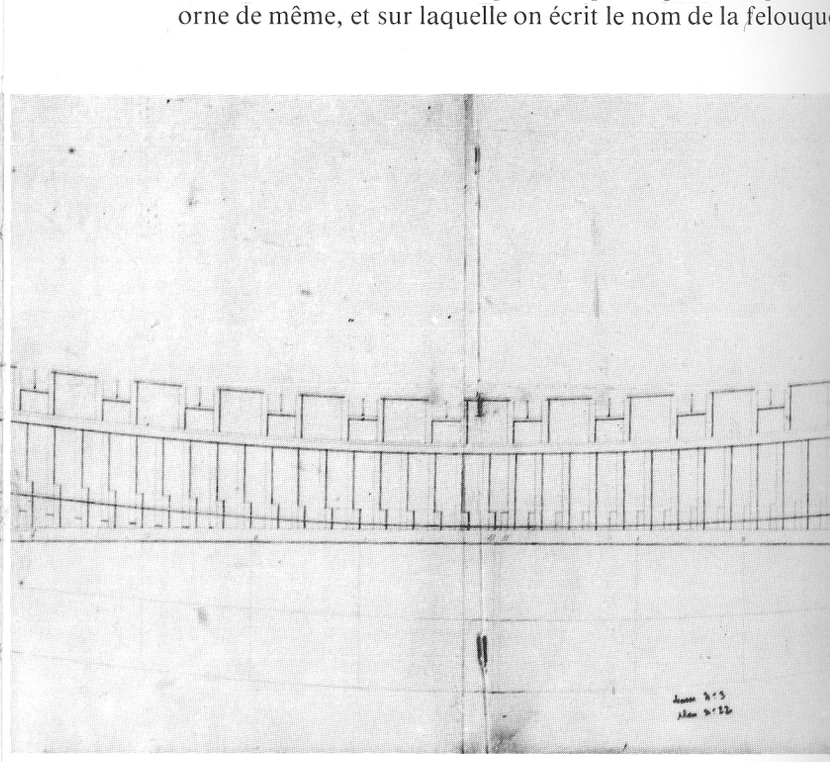
Voici le texte de la description figurant dans l'encyclopéd méthodique, partie marine.

« Bâtiment de la méditerranée qui va à voiles et à rames, qui, pour la forme et le gréement, a quelque rapport ave une galère ; cependant il est beaucoup plus petit. Les felou ques portent ordinairement douze avirons par bande : elle ont, comme les galères, deux mâts appelés arbre de mest et arbre de trinquet ; tous les deux penchés sur l'avant, d'env ron trois degrés, avec deux voiles triangulaires ou voiles lat nes, enverguées par leur plus grand côté à une antenne q est beaucoup plus longue que le mât ; en saillie, sur l'avan est une longue pièce de bois rond, ou mâtereau solideme établi, et nommé la flèche, dont l'usage est d'amurer la voi de trinquet, et de manœuvrer les cordages de l'avant.

Une felouque armée en guerre est très forte à proportion d sa grandeur ; elle porte deux canons de deux sur l'avant, trente-deux pierriers, qui sont tenus sur des chandeliers d fer, plantés dans le platbord, tout autour du bâtiment. L pont est percé de douze petites écoutilles de chaque bor répondant à chacun des douze avirons ; les rameurs ne so point assis sur des bancs comme dans la plupart des bâtimen à rames ; mais, ayant ôté les panneaux qui recouvrent l écoutilles, ils s'asseyent sur les traversins des écoutilles, posent leurs pieds sur d'autres traversins ou pièces de boi établies à ce dessein en travers du bâtiment, à moitié de hauteur de la cale. Au milieu de la cale est un corridor, de chaque bord douze petites soutes, une pour chaq rameur.

Le logement du capitaine est à l'arrière ; il est formé par u toile goudronnée ou peinte, portant sur des cerceaux de boi et on l'appelle le carrosse. On y pratique des caissons pou servir en même temps de lits, de bancs et d'armoires ; les deu planches qui forment les deux côtés de ce carrosse, sont nom mées les ailes : on les peint ou sculpte de divers ornement elles saillent considérablement en dehors de la poupe, et so jointes, à leurs extrémités, par une petite planche que l'o orne de même, et sur laquelle on écrit le nom de la felouqu





en guerre, n'est-elle pas la conséquence d'un abandon par les nations du littoral ouest de la méditerranée du brigantin et de la galiote à rames ?

Voici le texte de la description figurant dans l'encyclopédie méthodique, partie marine.

« Bâtiment de la méditerranée qui va à voiles et à rames, et qui, pour la forme et le gréement, a quelque rapport avec une galère ; cependant il est beaucoup plus petit. Les felouques portent ordinairement douze avirons par bande : elles ont, comme les galères, deux mâts appelés arbre de mestre et arbre de trinquet ; tous les deux penchés sur l'avant, d'environ trois degrés, avec deux voiles triangulaires ou voiles latines, enverguées par leur plus grand côté à une antenne qui est beaucoup plus longue que le mât ; en saillie, sur l'avant, est une longue pièce de bois rond, ou mâtereau solidement établi, et nommé la flèche, dont l'usage est d'amurer la voile de trinquet, et de manœuvrer les cordages de l'avant.

Une felouque armée en guerre est très forte à proportion de sa grandeur ; elle porte deux canons de deux sur l'avant, et trente-deux pierriers, qui sont tenus sur des chandeliers de fer, plantés dans le platbord, tout autour du bâtiment. Le pont est percé de douze petites écoutilles de chaque bord, répondant à chacun des douze avirons ; les rameurs ne sont point assis sur des bancs comme dans la plupart des bâtiments à rames ; mais, ayant ôté les panneaux qui recouvrent les écoutilles, ils s'asseyent sur les traversins des écoutilles, et posent leurs pieds sur d'autres traversins ou pièces de bois, établies à ce dessein en travers du bâtiment, à moitié de la hauteur de la cale. Au milieu de la cale est un corridor, et de chaque bord douze petites soutes, une pour chaque rameur.

Le logement du capitaine est à l'arrière ; il est formé par une toile goudronnée ou peinte, portant sur des cerceaux de bois ; et on l'appelle le carrosse. On y pratique des caissons pour servir en même temps de lits, de bancs et d'armoires ; les deux planches qui forment les deux côtés de ce carrosse, sont nommées les ailes : on les peint ou sculpte de divers ornements ; elles saillent considérablement en dehors de la poupe, et sont jointes, à leurs extrémités, par une petite planche que l'on orne de même, et sur laquelle on écrit le nom de la felouque.

En ce même endroit, est pratiqué un siège appelé bancasse, destiné au timonnier qui se place par conséquent en arrière du gouvernail, et manœuvre la barre en sens contraire, lorsqu'on ne veut pas incommoder les personnes qui sont dans le carrosse par le mouvement de la barre du gouvernail. »

Dimensions principales d'une felouque

	pds.	po.
Longueur	51	4
Largeur	11	2
Creux	3	3
Élancement de l'étrave	7	0
Élancement de l'étambord en rond	6	0
Hauteur du pont de l'avant	6	2
Idem. de l'arrière	5	3
Longueur de la lisse d'hourdy	4	0
Longueur de la maîtresse varangue	4	0
Son acculement	0	0

*1 Carreau ou lisse de plat-bord, généralement moulurée.

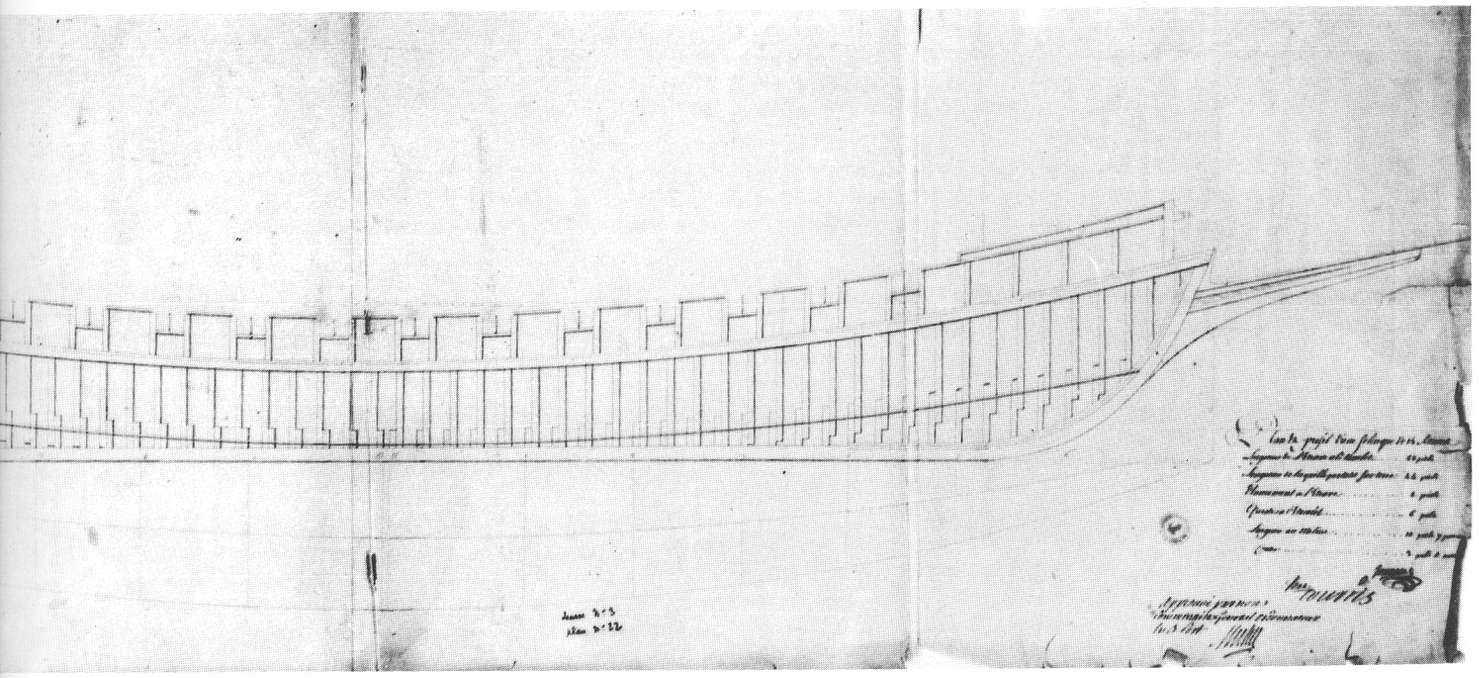
*2 Planches ou bordages mobiles, permettant une surélévation au-dessus du plat-bord. L'on utilise des montants postiches donc amovibles fixés dans le plat-bord et comportant des rainures, dans lesquelles on place à coulisse les fargues.

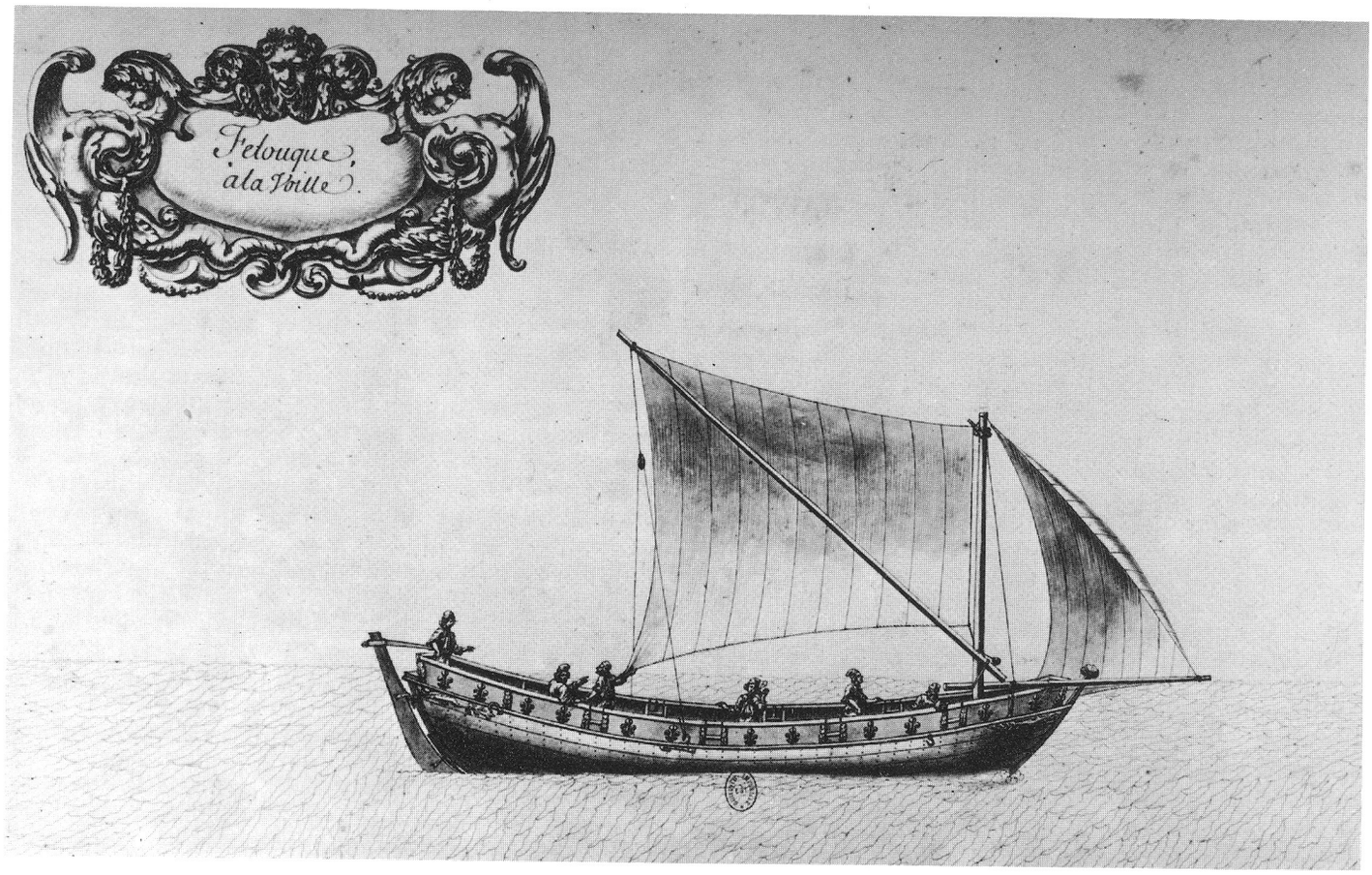
*3 Escouat, est un terme propre aux bâtiments de la méditerranée et désigne l'équivalent des serres d'empatture, ces pièces longitudinales s'entaillent sur la membrure.

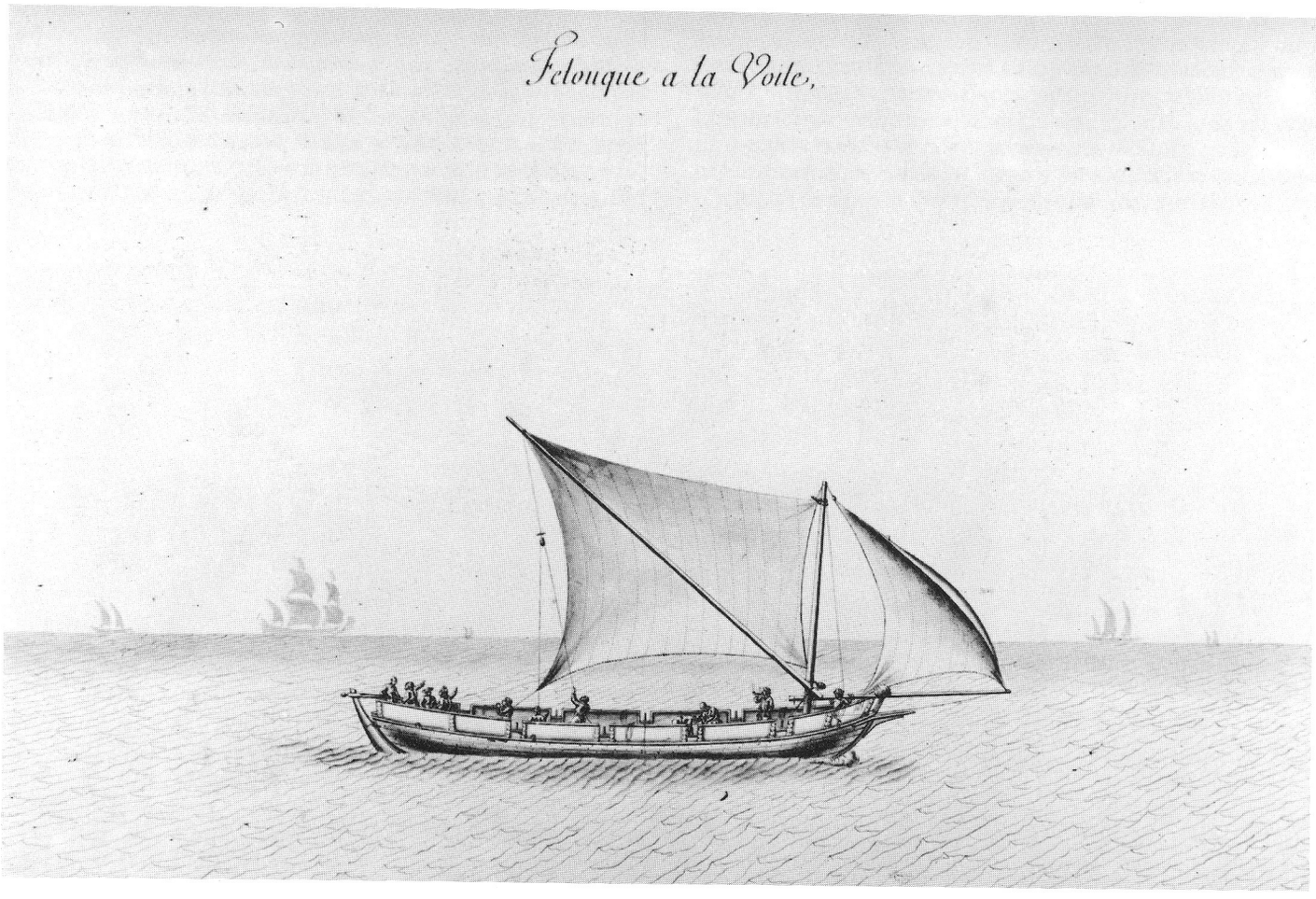
*4 La Tille est une petite chambre couverte, aménagée sur l'avant de petits bâtiments non pontés.

* Noter à la fin du texte, la disposition adoptée pour la manœuvre de la barre du gouvernail.

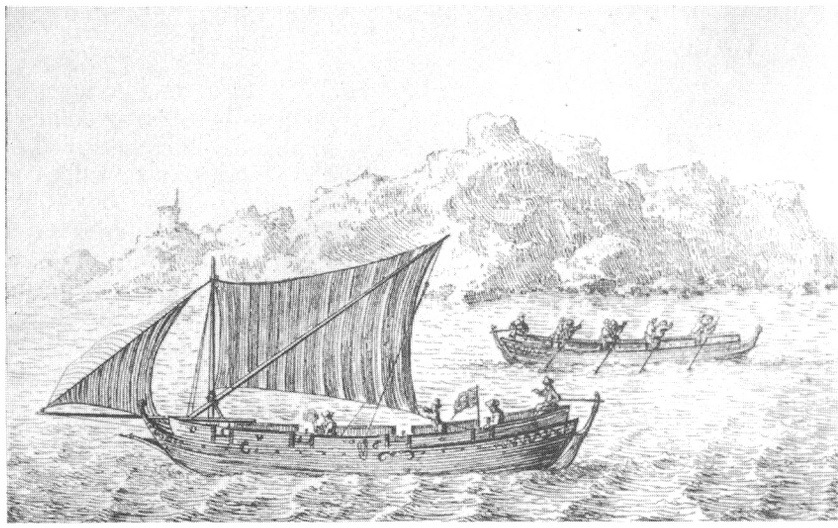
Document fort intéressant conservé aux Archives du port de Toulon (1 L 442.3.22). Ce plan est celui de la felouque Espion (1758-1769), à notre connaissance c'est le seul exemple de ce type de bâtiment, conservé dans nos archives. Sans trop s'avancer l'on peut supposer qu'au XVIIe siècle, nos felouques présentaient les mêmes dispositions et proportions. Ce plan bien précieux, renseigne parfaitement sur les volumes de la coque et la charpente, et l'on peut apprécier une dimension aussi significative que l'espacement des toulets, de même les largeurs des bancs, suivant leurs emplacements.




Felouque,
a la Voille.

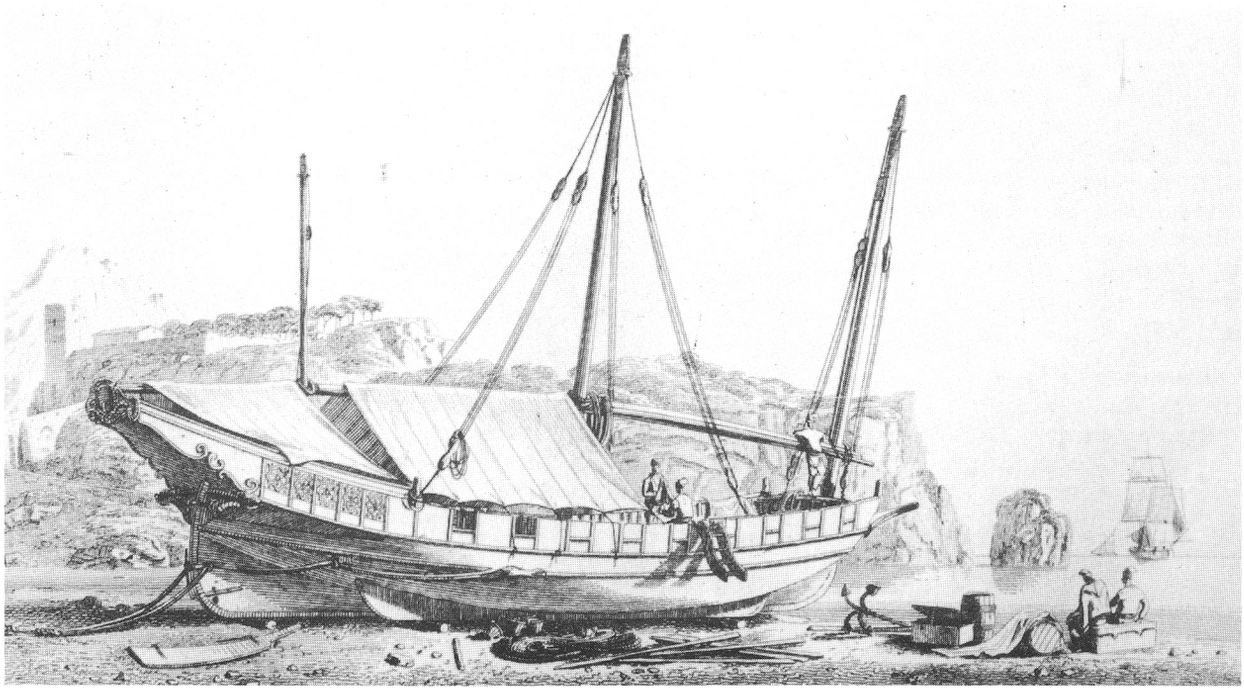

Felouque a la Voile,

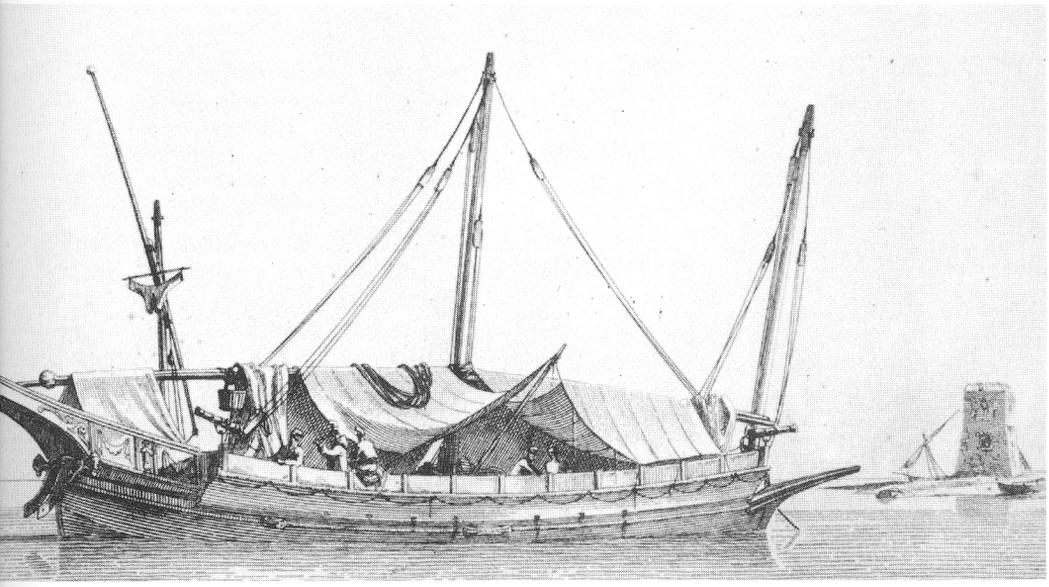
Ces deux représentations présentent la même facture, celle comportant un cartouche est tirée de l'album de Jouve daté de 1679. Si l'on fait le rapprochement avec la description donnée en 1740-1745 par B. Ollivier l'on constate que les petites felouques n'ont pas évolué depuis le XVIIe siècle.



Dans son recueil Gueroult donne une représentation de la felouque identique à celle figurant dans l'album de Jouve. L'on peut se demander si Gueroult n'a pas travaillé à partir de l'album de Jouve.

Baugean dans son recueil publié à partir de 1817 en livraisons successives, donne deux représentations tardives de felouques napolitaines, dont la longueur doit être proche de 60 pieds. Cette grande felouque est à rapprocher de la description de 1786. L'on remarquera la poupe avec ses ailes, les quilles latérales pour le halage à terre et le gréement à trois arbres.





BRIGANTIN

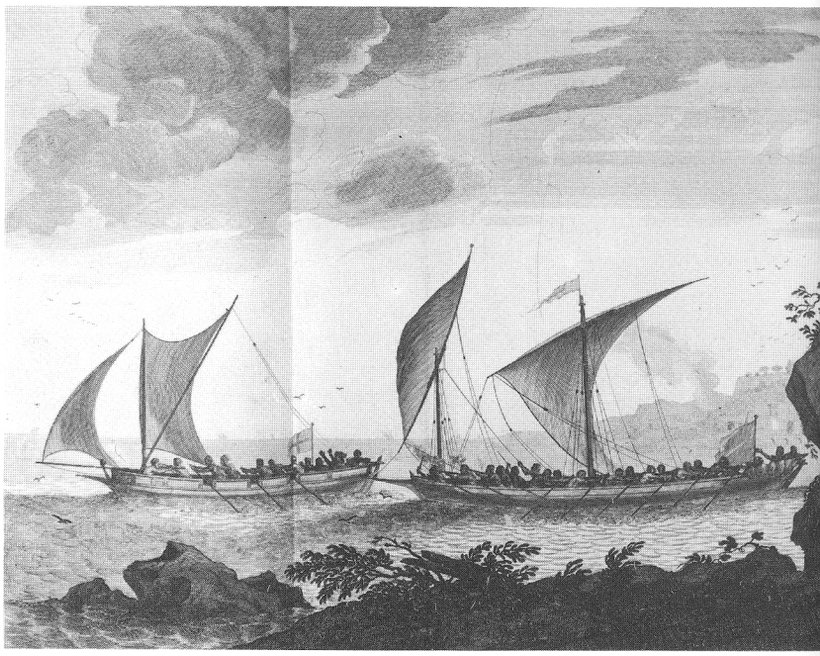
Ce qui peut distinguer ce type de bâtiment des plus grandes felouques, c'est sa destination guerrière, la felouque bâtiment léger étant à priori dévolu au commerce. Desroches, cité le brigantin sans donner la moindre caractéristique. Mais nous disposons du texte de B. Ollivier.

« C'est un petit bâtiment de rame qui va aussi à voiles et qui sert dans la méditerranée pour la course. Les brigantins ont 45 à 50 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot ; les autres dimensions et leurs fonds sont les mêmes que dans les galiotes à rame. Ils n'ont point de pont, mais 12 à 15 bancs qui les traversent diamètralement à l'endroit où devrait être le pont, et au-dessous desquels on fait des soutes de chaque côté contre le bord comme dans les felouques. Il y a dans la poupe des brigantins une chambre découverte et entourée de caissons comme celle des canots, et en avant un éperon semblable à celui des galiotes à rame. Ils ont 12 à 15 avirons par bande avec une seul homme à chaque aviron et sont mâtés comme les galères, c'est-à-dire qu'ils ont un arbre de mestre et un arbre de trinquet qui portent chacun une voile latine ou une voile à livarde. La force des brigantins consiste en quelques pierriers établis sur l'avant et sur l'arrière et en leur mousqueterie. »

Saverien dans son dictionnaire publié en 1758, donne la définition suivante. Espèce de galiote ou vaisseau de bas-bord, sans couvertes ou ponts, allant à voiles et à rames. Il a douze rames de chaque côté, et un rameur à chacune. Les corsaires le préfèrent à tout autre bâtiment de mer, parce qu'il est léger et que chaque matelot y est soldat.

Proportions ordinaires d'un brigantin.

Longueur de l'étrave à l'étambot	51 pieds	
Hauteur de l'étrave	3 pieds	3 pouces
Quête de l'étrave	3 pieds	3 pouces
Hauteur de l'étambot	3 pieds	9 pouces
Quête de l'étambot	1 pied	6 pouces
Largeur du maître gabarit	7 pieds	6 pouces
Creux ou hauteur du fond de cale	3 pieds	
Largeur des bancs		5 pouces
Distance d'un banc à l'autre	2 pieds	3 pouces
Hauteur et longueur du bacalas *	1 pied	
Élévation du dragan *	1 pied	3 pouces
Longueur du dragan	3 pieds	6 pouces



La reproduction tirée de Passebon (vers 1690) n'est donnée que pour mettre en évidence la différence entre la felouque ici génoise, bâtiment marchand et le brigantin navire de course.

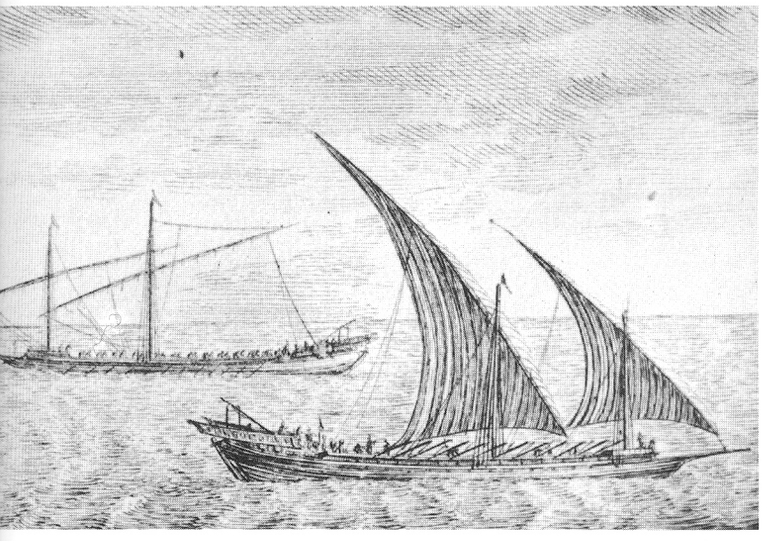
Pour la mâture du brigantin l'on donne communément à la longueur du grand mât la moitié de la distance de l'étrave à l'étambot et à sa vergue la distance entière. Le mât de misaine a un quart de moins que le grand mât, et sa vergue une fois et demie la longueur de son mât !

Les illustrations de Jouve, reprises par Gueroult s'accordent assez bien avec ces définitions et appuient la définition d'un bâtiment essentiellement conçu pour la guerre de course.

Le terme de brigantin ne figure pas dans l'Encyclopédie méthodique.

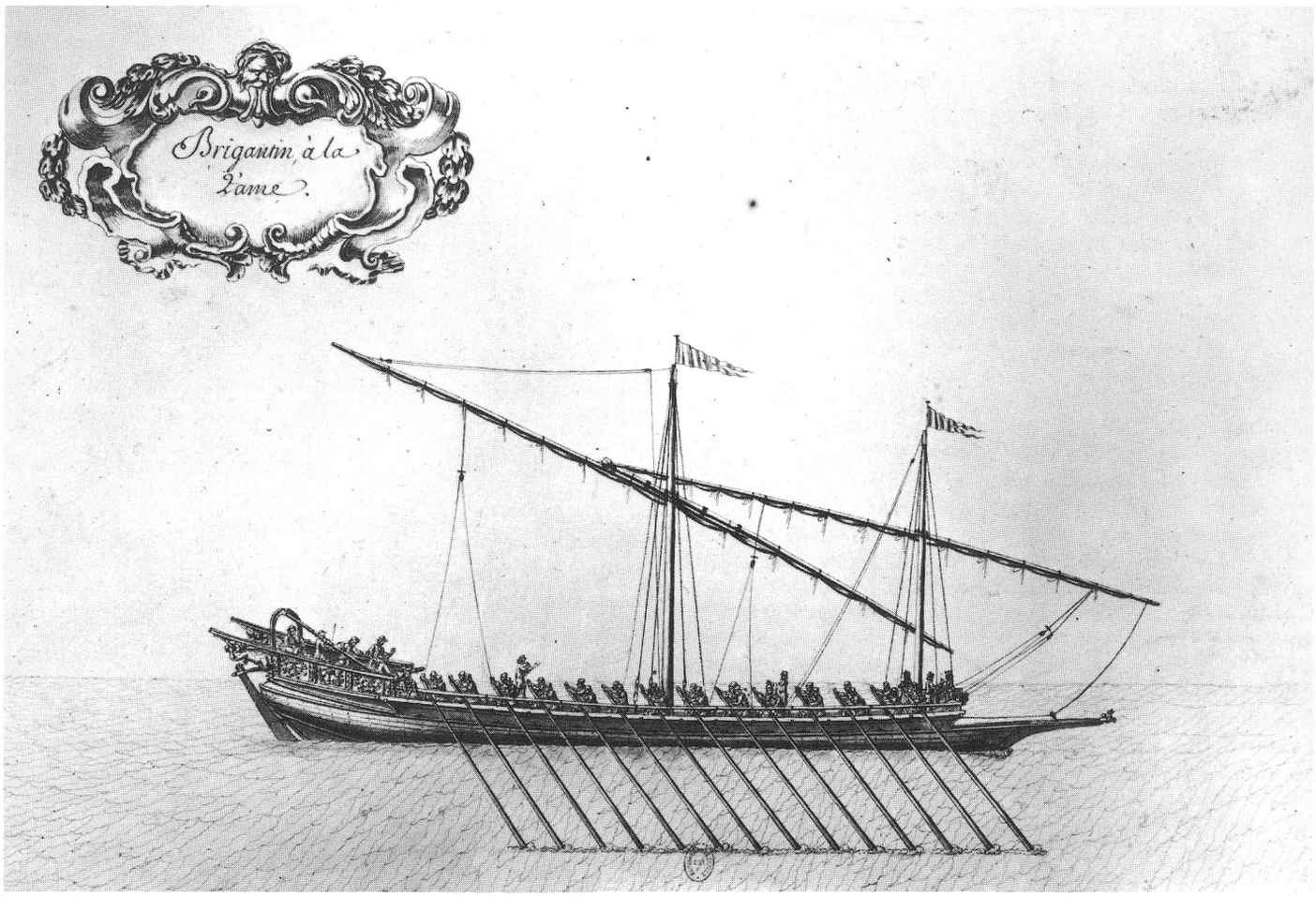
---

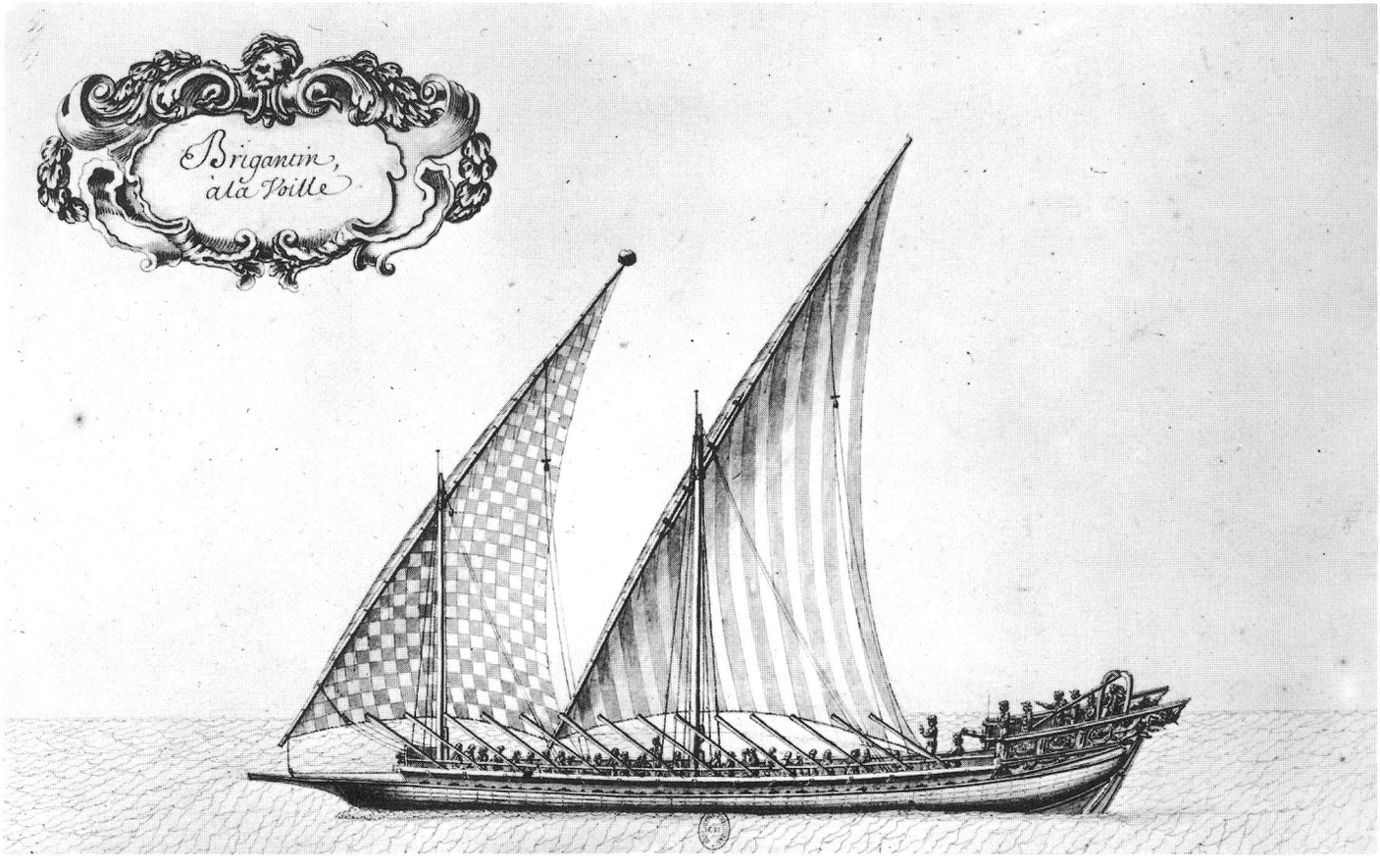
* Bacalas, terme propre aux galères et désignant des pièces qui se clouent sur la couverture de la poupe. Dragan, extrémité de la poupe d'une galère. A noter que la longueur du bacalas doit être bien supérieure à 1 pied.



Jouve illustre fort bien le brigantin, l'exemple donné borde quatorze avirons, l'on remarquera sur l'avant deux petits canons pouvant tirer en chasse, étant protégés par un fronteau, sur l'arrière deux pierriers ou canons à queue. Gréement latin avec voiles à laizes de coton blanc et bleu, et jeu de damiers.

Gueroult, emprunte la représentation de Jouve, ceci explique le « retournement » de la gravure. Celle-ci assez médiocre porte une légende assimilant le brigantin à une demi-galère !


Brigantin, à la
Tame.


Brigantin,
à la Voille

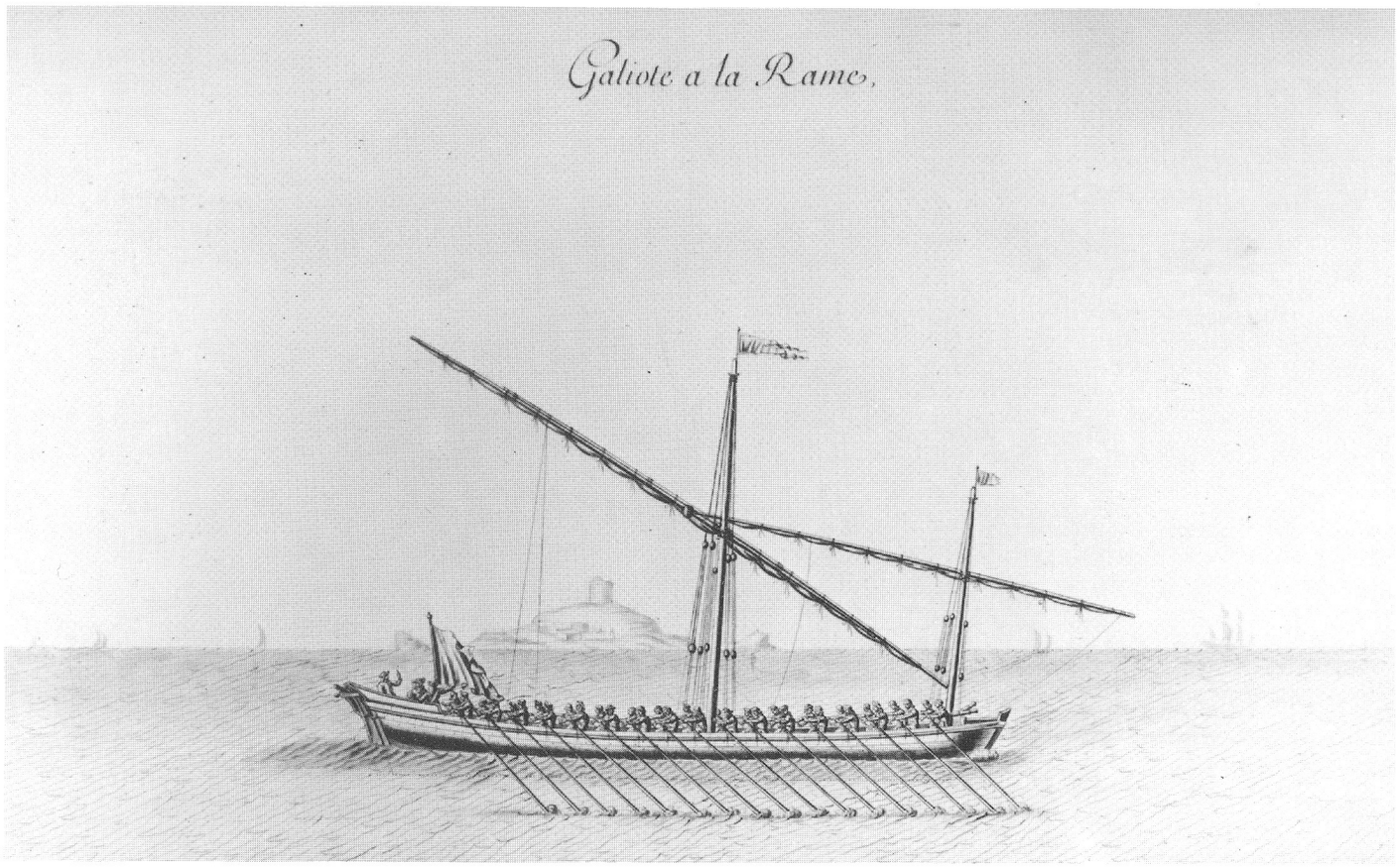
GALIOTE A RAMES

Peut être considérée comme la version au levant de la barque longue du ponant, tout au moins d'après les albums de Jouve.
La description de B. Ollivier est très proche, de celle qu'il donne pour le brigantin. Mais la représentation de Jouve permet de constater, que la galiote n'est en fait qu'une grande chaloupe, dont les fonds doivent être comparables à ceux d'une galère, mais dont les œuvres mortes dans leur simplicité n'empruntent rien aux galères.
B. Ollivier décrit la galiote comme un bâtiment de guerre qui va à la voile et à rames et qui sert à la garde des côtes. Il précise qu'il ne faut pas confondre la galiote avec la demi-galère, mais malheureusement ne décrit pas cette dernière. « Les galiotes à rame ont environ 60 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot, 51 pieds de longueur de quille, 5 à 6 pieds d'élancement à l'étrave, 3 pieds et demi à 4 pieds de quête à l'étambot, 10 pieds de largeur et 3 pieds 3 pouces de creux. Leurs fonds sont semblables à ceux d'une galère. Elles ont 16 à 17 bancs disposés comme dans les canots et nagent 16 à 17 avirons de chaque côté avec un homme à chaque aviron. Elles portent plusieurs pierriers en avant et en arrière et c'est dans ces pierriers et dans la mousqueterie que consiste leur force. La quille des galiotes à rame à 6 pouces de largeur de haut en bas et 3 pouces d'épaisseur. Les varangues et fourcats ont 2 pouces en carré et les genoux un pouce et demi. La carlingue a 8 pouces de largeur au milieu et 3 pouces aux extrémités ; son épaisseur est de 3 pouces et elle est endentée d'un pouce. Les bordages de fond ont un pouce d'épaisseur, le carreau 2 pouces et les vaigres 2 pouces et demi, elles sont endentées d'un pouce. Il y a de chaque côté sous les bancs, des soutes pour les vivres comme dans les felouques et en arrière une chambre comme dans les canots.

Les galiotes sont mâtées comme les galères, c'est-à-dire qu'elles ont un arbre de mestre et un trinquet qui portent chacun une voile latine. On y met aussi quelque fois une voile en livarde au lieu d'une voile latine. Ces bâtiments ne naviguent que dans la méditerranée. »
Saverien considère la galiote comme une petite galère très légère, servant à la course. Portant un seul mât et ayant de 16 à 20 bancs, avec un seul homme par rame « *qui deviennent soldat quand il le faut, quittant la rame pour prendre le fusil.* » La longueur donnée pour la galiote est de 50 pieds, largeur 12 pieds, hauteur au milieu 5 pieds 8 pouces. L'armement consiste en deux pierriers. Cette description quelque peu différente de celle d'Ollivier ne met pas en cause la destination de la galiote qui est la guerre.
Enfin l'encyclopédie méthodique (1783-1786) se contente d'indiquer que la galiote est barbaresque, qu'il s'agit d'une petite galère avec laquelle les Marocains, Algériens, Tunisiens, Tripolitains font la course. Ceci permet de supposer que la galiote est abandonnée par des nations comme la France, l'Espagne ou les états de l'Italie.

*

Cette représentation, la seule dont nous disposions, permet de constater que la galiote vue par Jouve est une grande et longue chaloupe, bordant quatorze avirons et gréée à deux arbres. Contrairement au brigantin aucune recherche dans les œuvres mortes, le décor si caractéristique est absent. La poupe est carrée, bref nous nous permettons de définir la galiote comme « la version pauvre » du brigantin. Ceci d'après les représentations de Jouve.



DEMI-GALÈRE

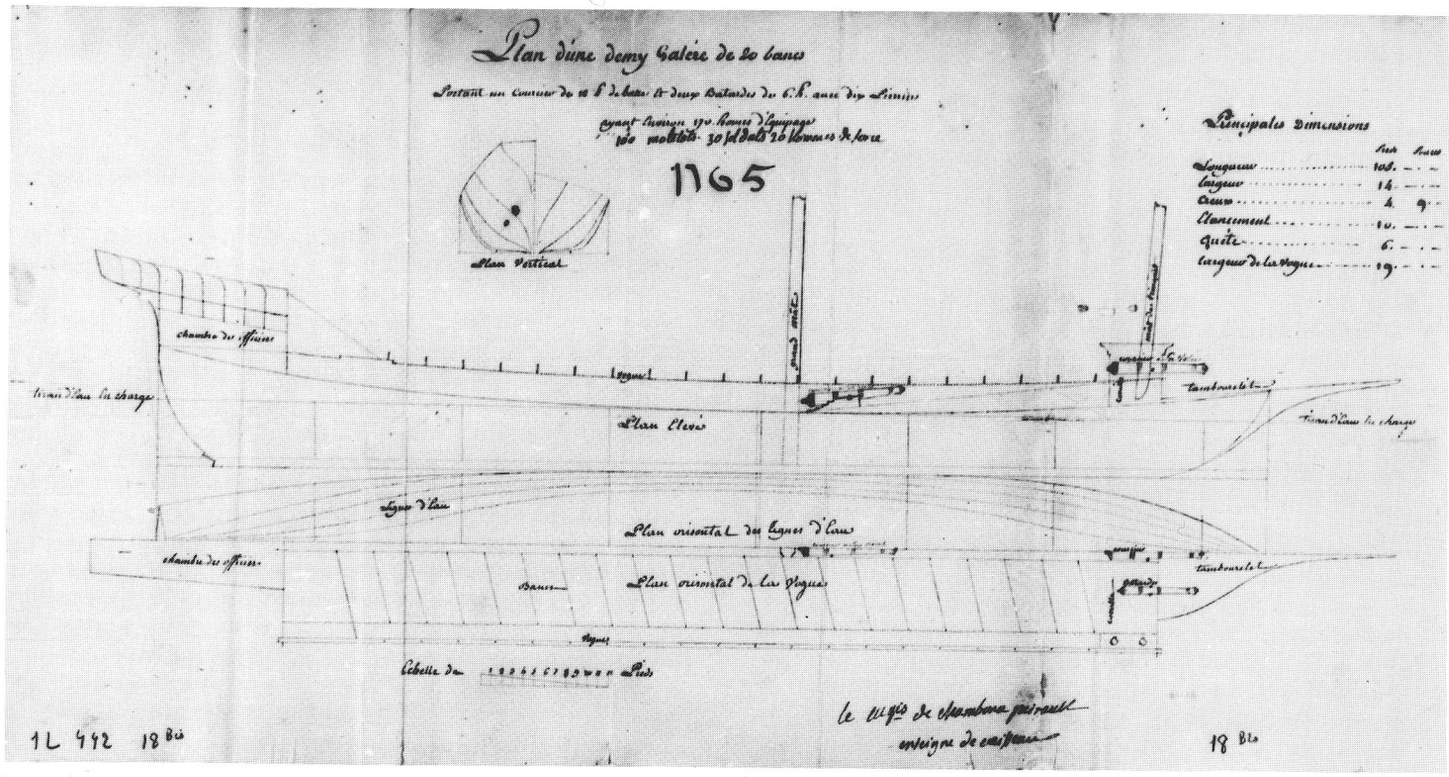
Nous devons reconnaître que nous manquons d'informations sur ce type de bâtiment. Les archives du port de Toulon, malgré une prospection méthodique, ne nous ont pas apporté de renseignements, sauf un plan sommaire. C'est, nous le supposons, dans les archives italiennes ou espagnoles que doit exister une bonne documentation.

Le terme demi-galère, ne doit pas faire illusion, car ce bâtiment est de dimensions bien supérieures à la moitié de celles de la classique galère, ainsi la longueur d'une galère Sensille (terme espagnol signifiant simple) est de 144 pieds et 108 pieds pour la demi-galère, largeur 18 pieds et 14 pieds. Le nombre de bancs est de 26 à 5 hommes par banc, sur la demi-galère 20 bancs probablement à 3 hommes. Ceci de chaque bord. Ces petites galères présentent les mêmes formes de carène que les sensilles et sont gréées de même à deux arbres, portant voile latine. Leur artillerie se limite à un coursier de 12 livres, flanqué de chaque bord d'une bâtarde de 6 livres, c'est ce que nous apprend le plan des archives de Toulon, à cette modeste artillerie s'ajoutent dix pierriers.

Regrettant que Blaise Ollivier ait omis dans son grand dictionnaire, le terme demi-galère, voilà le peu que nous pouvons indiquer pour ce type de bâtiment relativement ignoré, et non cité dans les dictionnaires français de marine.

Cette gravure de Baugean illustre fort bien la demi-galère, certes elle est tardive. L'on remarquera le gréement à trois arbres, généralisé sur nos galères dès la fin du XVIIe siècle. L'artillerie bien visible comporte un coursier et deux bâtardes, sur la plate-forme (canille) couvrant cette artillerie, deux petites pièces sont mises en batterie. L'on peut compter une dizaine de rames de chaque bord, ceci semble peu et c'est plutôt une quinzaine de rames qui devaient normalement border cette demi-galère probablement génoise.

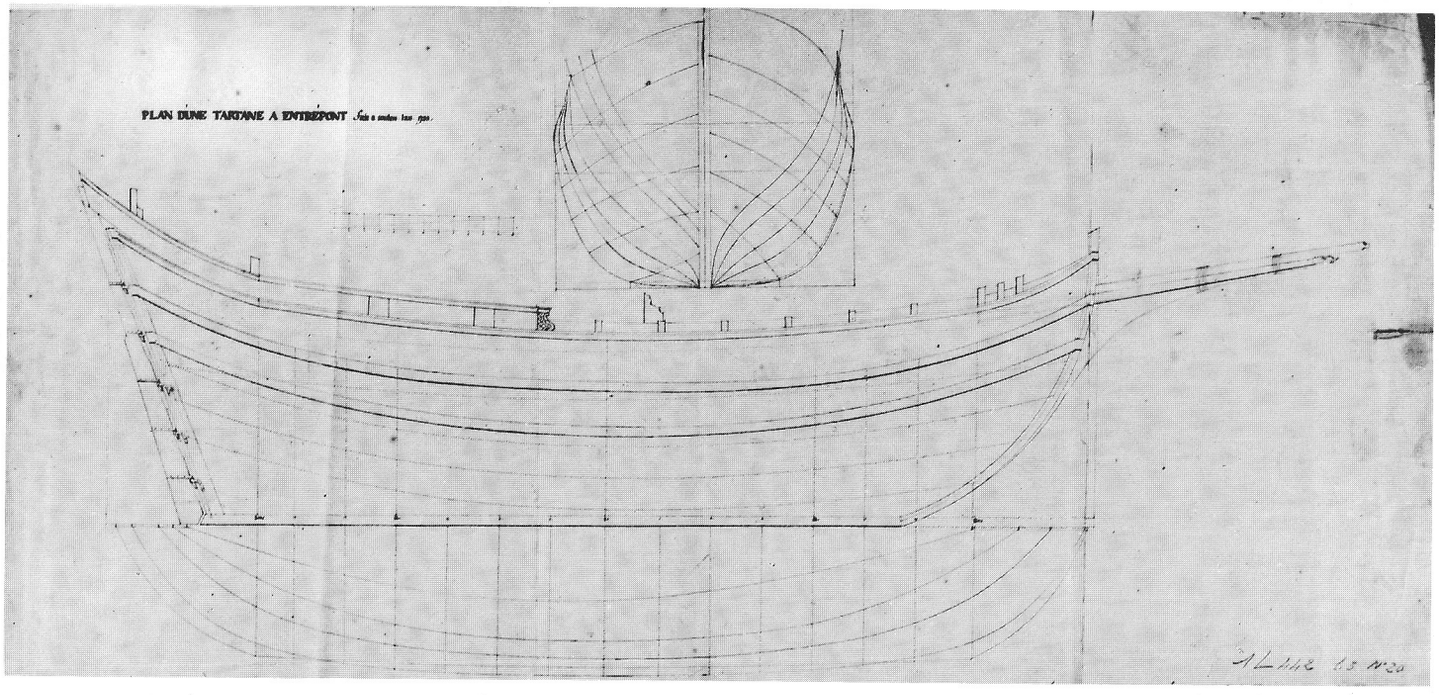




Ce plan est conservé aux archives du port de Toulon, réf. L.442-18bis. Seul document connu de ce type de bâtiment. L'on remarquera la très grande similitude avec la classique galère. Les indications concernant l'équipage précisent 170 hommes, mais la ligne inférieure ramène cet effectif à 150 hommes (100 matelots, 30 soldats, 20 hommes de force). Il ne semble donc pas que des galériens figurent parmi l'équipage. L'on peut supposer qu'il en est de même pour la Découverte et la Chasse (1741-1771). Construites en 1742 à Toulon, ces bâtiments présentent des dimensions moindres que celles figurant sur ce plan, longueur 97 pieds 1/2 et l'armement est borné à un canon de 6 livres et deux canons de 2 livres.*

* *Sauf si le terme homme de force équivaut à galérien ?*

Ce plan de tartane à entrepont est conservé aux Archives du port de Toulon (1 L 442-3-20) document datant probablement de la seconde moitié du XVIIIe siècle. L'on remarquera les formes bien pleines de la carène, propres à un bâtiment de charge. Cette tartane d'une longueur d'une soixantaine de pieds à la flottaison doit avoir un port en lourd de 75 à 80 tonneaux. Port relativement important qui doit justifier d'un gréement à deux arbres.



TARTANE

Ce sont des bâtiments forts répandus en Méditerranée où ils assurent l'essentiel du petit cabotage. Voici la définition la plus complète figurant dans le Traité de Blaise Ollivier rédigé dans les années 1740 (Service historique de la Marine à Vincennes - cote SH 314). « C'est un bâtiment de charge du port de 75 à 130 tonneaux qui sert au commerce dans la Méditerranée. Les tartanes ont de 56 à 70 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot, leur largeur est de 3 pouces 4 à 5 lignes par pied de longueur, leur creux au milieu est de 4 pouces et demi à 5 pouces par pied de largeur. La longueur de leur quille est de 8 pouces par pied de longueur de l'étrave à l'étambot ; la différence entre ces deux longueurs divisée en quatre parties égales, trois de ces parties donnent l'élancement de l'étrave et la quatrième la quête de l'étambot. La hauteur à toute œuvre au milieu égale au quart de la longueur de la quille. La hauteur de l'étrave est égale à une fois et deux tiers la hauteur à toute œuvre ; la hauteur de l'étambord est 18 à 24 pouces moins grande que la hauteur de l'étrave.

Le plat à la maîtresse varangue est de 6 pouces 6 lignes par pied de largeur ; cette varangue n'a point d'acculement, mais seulement 2, 3 ou 4 pouces de relèvement à l'escouat (terme méditerranéen pour désigner le point où se termine la longueur du plat de la maîtresse varangue). Les fonds des tartanes sont semblables à ceux des barques latines excepté qu'à l'endroit de la lisse du fort, elles sont aiguës en arrière comme en avant. Les tartanes ont un pont qui règne de l'avant à l'arrière et qui est ouvert en avant du mât par une écoutille qui s'étend en long du bâtiment et qui sert à l'embarquement des marchandises.

Dans quelques tartanes le pont est coupé en arrière à 7 ou 8 pieds de l'étambot pour faire à un ou deux pieds au-dessous du niveau de ce pont le plancher de la chambre de poupe. Et dans les tartanes où le pont n'est point coupé, cette chambre est élevée au-dessus du pont. On ne fait ordinairement un second pont à ces bâtiments que quand ils sont destinés pour de longs voyages hors de la Méditerranée. Les tartanes ont un éperon dont la longueur est égale au trois quatorzième parties de la longueur de l'étrave à l'étambot.

Les pièces dont elles sont composées sont les mêmes que dans les barques à voiles latines et elles ont aussi les mêmes dimensions.

La mâture des tartanes consiste en un seul mât nommé arbre de mestre qui porte une antenne à laquelle est attachée une voile latine quand le temps est beau, mais dans la tempête on amène l'antenne et on met en sa place deux vergues, l'une au-dessus de l'autre qui portent chacune une voile carrée. L'équipage des tartanes est de trois à dix hommes excepté quand on les arme en course ou pour garde-côte, en ce cas elles ont jusqu'à 80 hommes d'équipage et portent plusieurs pierriers établis le long du bord comme dans les barques à voiles latines. »

Ces divers exemples tirés des mêmes recueils que ceux cités dane les deux pages précédentes, montrent une variante de tartanes. L'augmentation du tonnage justifie d'un gréement à deux arbres. Dans son dictionnaire publié en 1758 A. Saverier (biblio J. Polak 8677) défini ainsi la tartane. « C'est une barque dont on se sert sur la Méditerranée, qui ne porte qu'un arbre de mestre ou un grand mât et un mât de misaine. Lorsqu'il fait beau, sa voile est à tiers-point [*1], et on fait usage d'une tréou [*2] de fortune dans le gros temps.

Cette mâture forme la principale différence qu'il y a de ce bâtiment avec une barque. Je dis la principale différence, parce que les dimensions de ces deux bâtiments ne sont point semblables comme on en jugerai en comparant celles d'une barque avec les suivantes. »

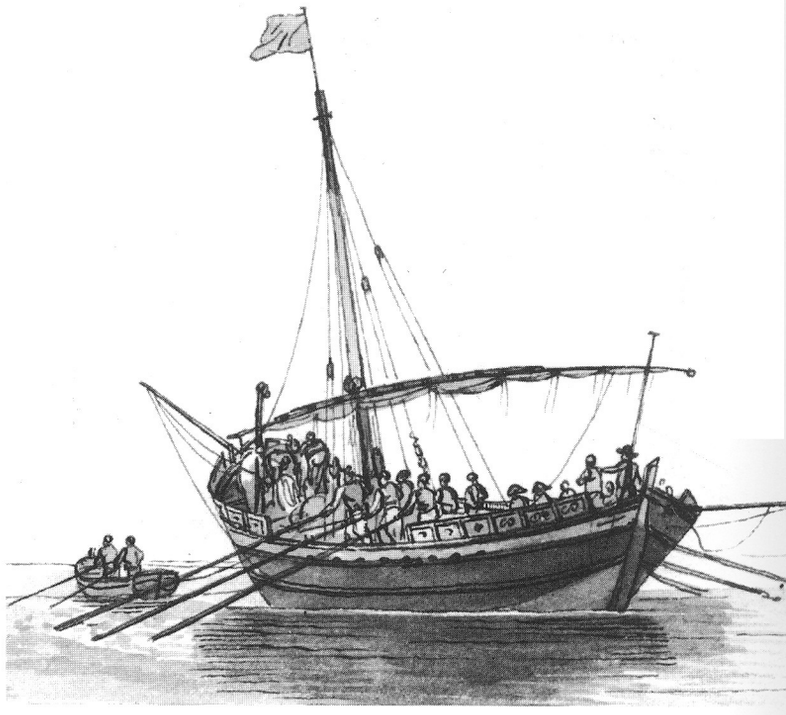
Proportions d'une tartane

	Pieds	Pouces
Longueur de quille portant sur terre	38	
Épaisseur de la quille		5 1/2
Largeur de la quille		7 1/2
Hauteur de la façon de l'arrière	3	3 1/2
Hauteur de la façon de l'avant	3	3 1/2
Hauteur du premier querat* en avant	9	
Hauteur du second querat en avant	11	
Hauteur de l'étrave	12	
Hauteur de l'étambot	14	3
Quête de l'étambot	4	6
Hauteur du premier querat en arrière	9	
Hauteur du second querat en arrière	11	
Largeur de la préceinte		4
Largeur du maître-gabarit	15	
Hauteur du premier querat au milieu	4	
Hauteur du fard de cale	7	
Hauteur du plat-bord	9	

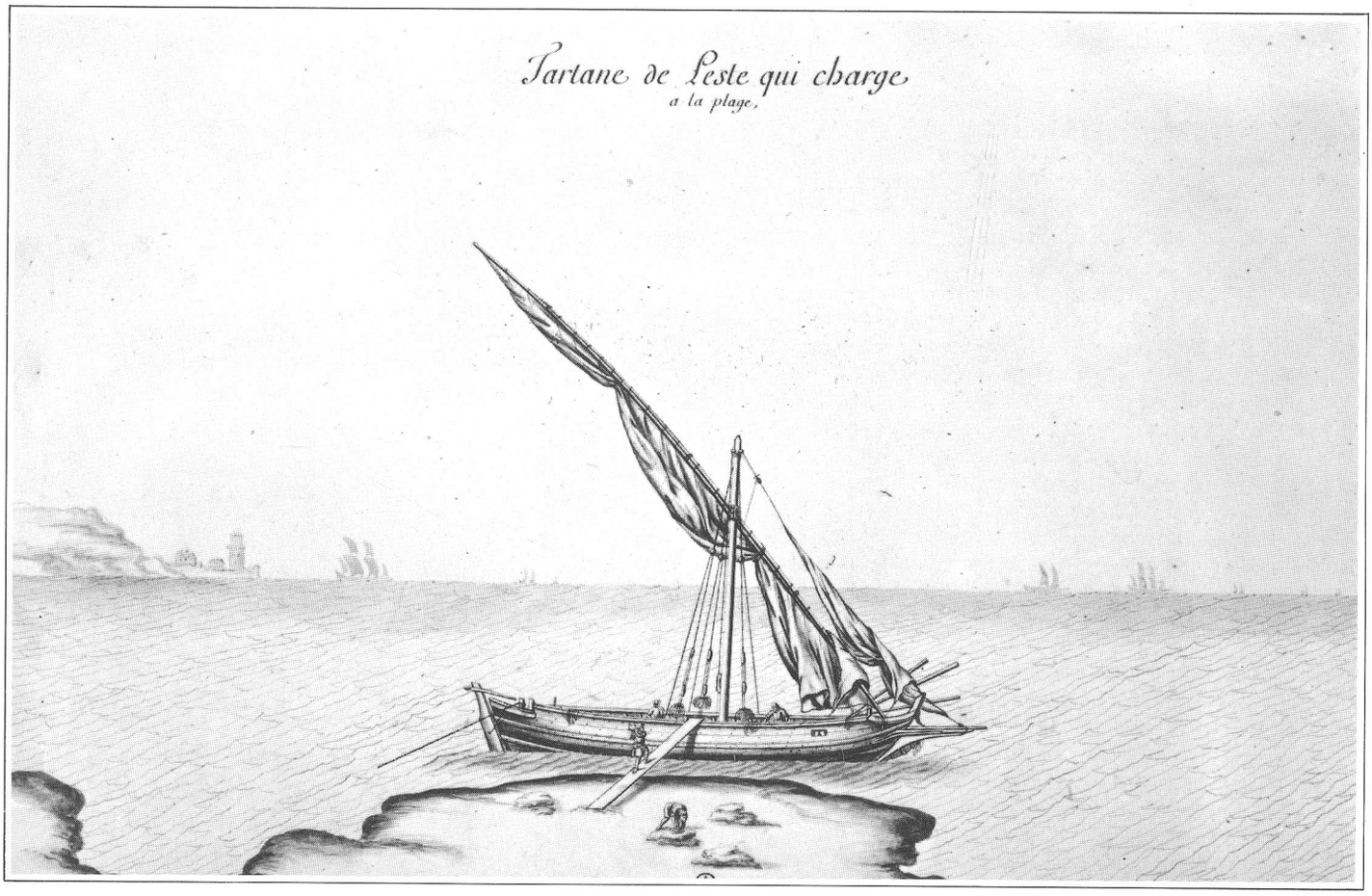
* Partie du bordage comprise entre la quille et la première préceinte.

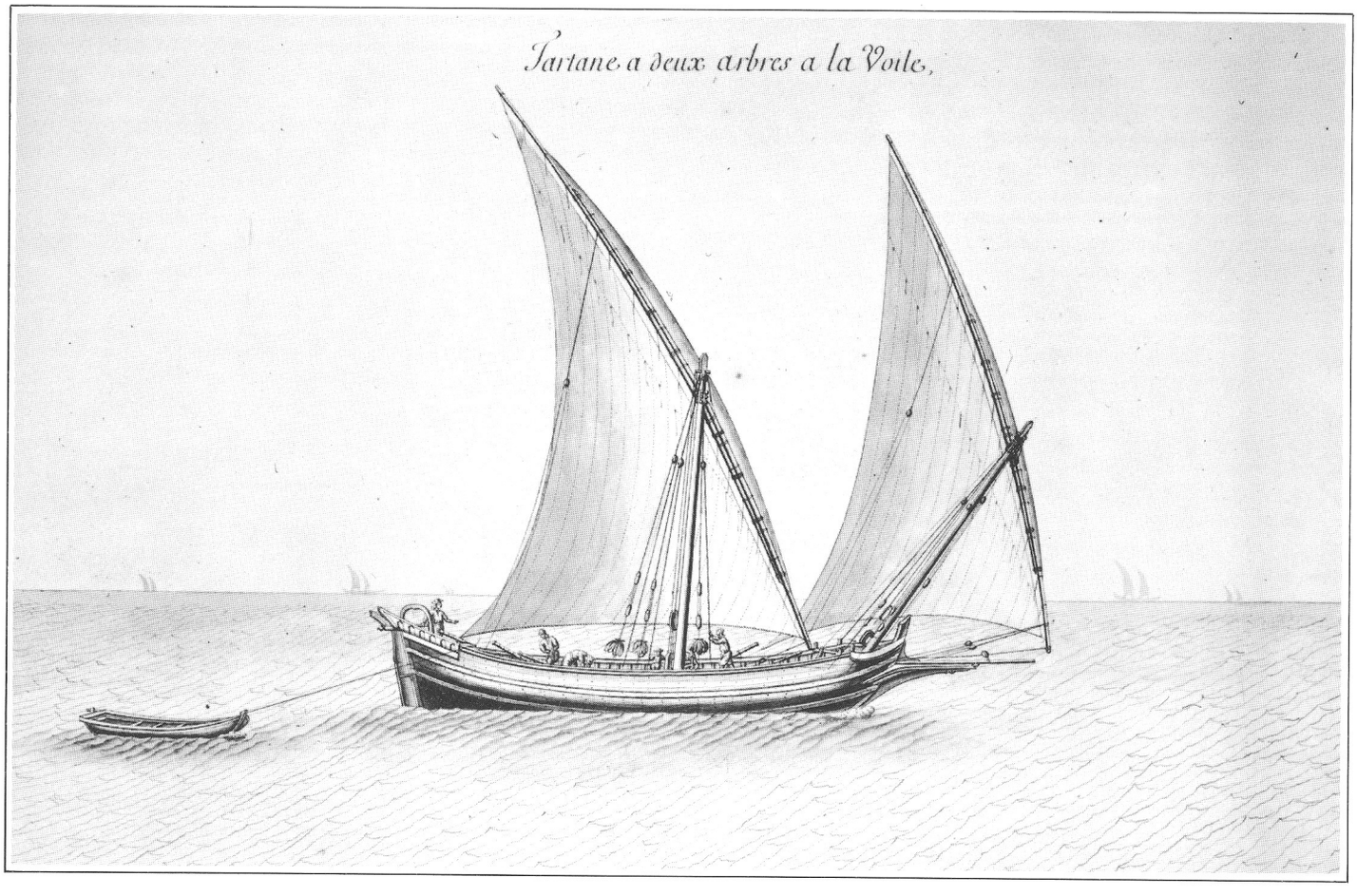
*1 Terme signifiant voile latine donc à trois pointes.

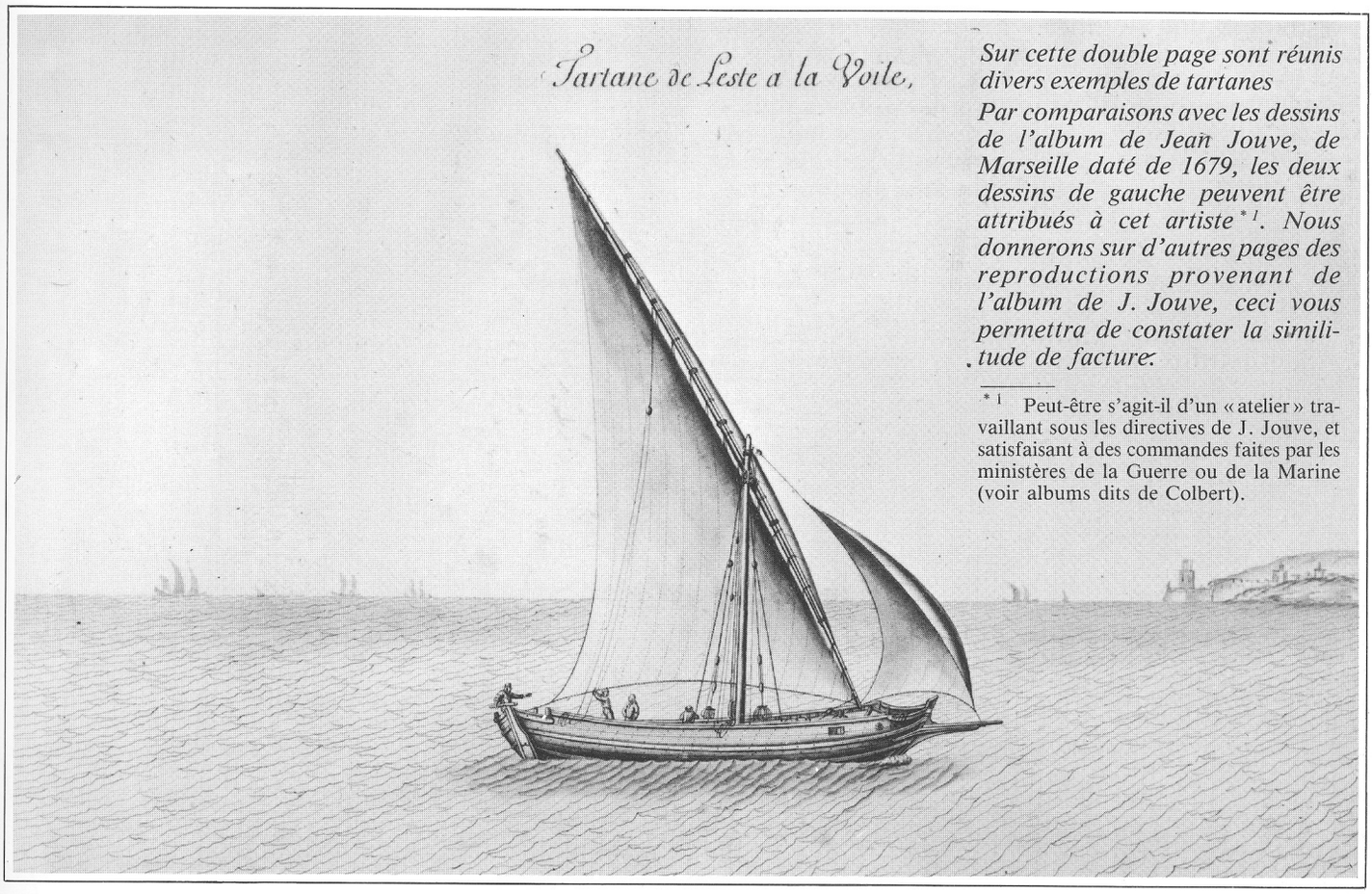
*2 Tréou, voile carrée pour le gros temps.



Ce dessin lavé de J. Vernet, montre bien l'usage d'avirons sur une tartane. Il s'agit probablement d'une manœuvre pour appareiller. Des fargues ont été retirées afin de mettre en place des avirons, chacun étant manœuvré par un seul homme. Le canot remorque la tartane, celle-ci relativement haute sur l'eau semble lège.


Tartane de Leste qui charge
a la plage.


Tartane a deux arbres a la Voile.



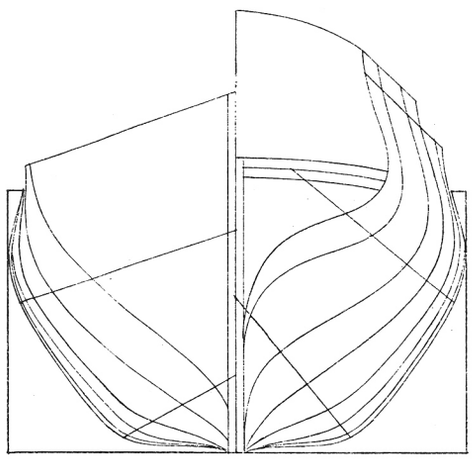
Sur cette double page sont réunis divers exemples de tartanes

Par comparaisons avec les dessins de l'album de Jean Jouve, de Marseille daté de 1679, les deux dessins de gauche peuvent être attribués à cet artiste [*1]. *Nous donnerons sur d'autres pages des reproductions provenant de l'album de J. Jouve, ceci vous permettra de constater la similitude de facture.*

[*1] Peut-être s'agit-il d'un « atelier » travaillant sous les directives de J. Jouve, et satisfaisant à des commandes faites par les ministères de la Guerre ou de la Marine (voir albums dits de Colbert).



Tartane.



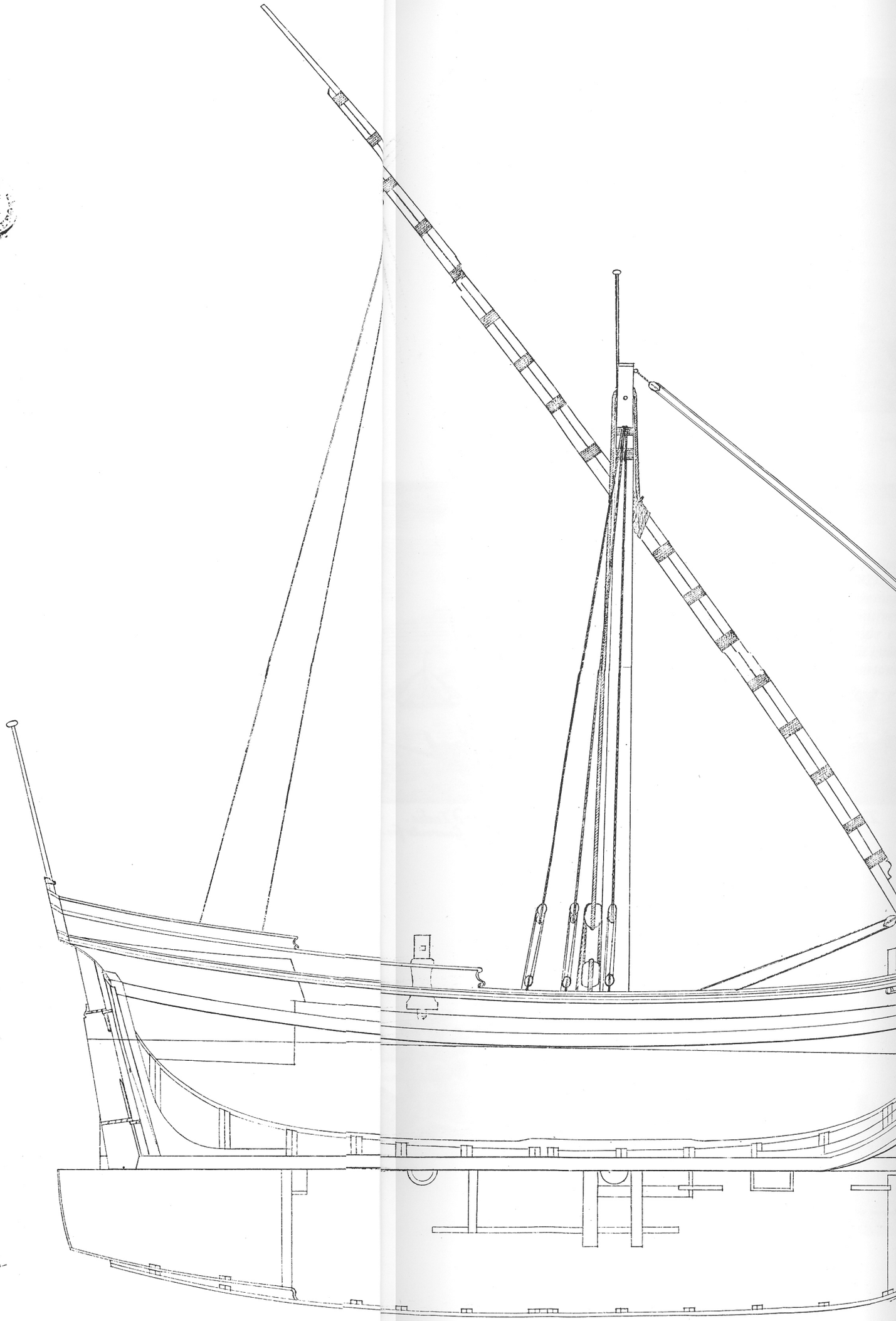
Echelle

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 Pieds

Dimensions principales

	Pieds	Pouces	Lignes
Longueur de l'Etrave à l'Etambot	41	8.	0.
Largeur au Maître Couple	13.	0.	0.
Creux à la Maîtresse Varle à la Ligne Droite	6.	2.	0.
Quête de l'Etambot	1.	9.	0.
Etancement de l'Etrave	7.	8.	0.

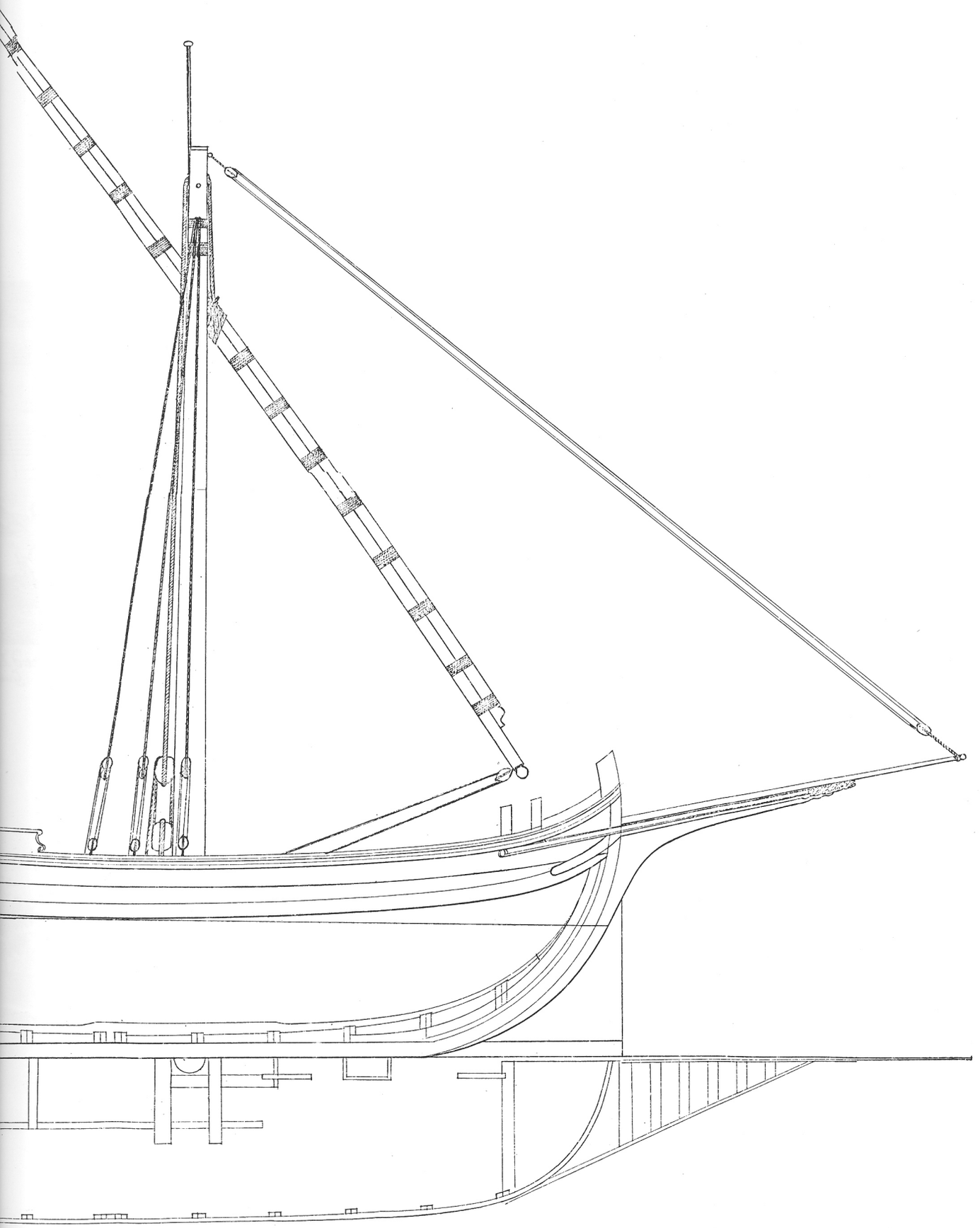
Tartane.

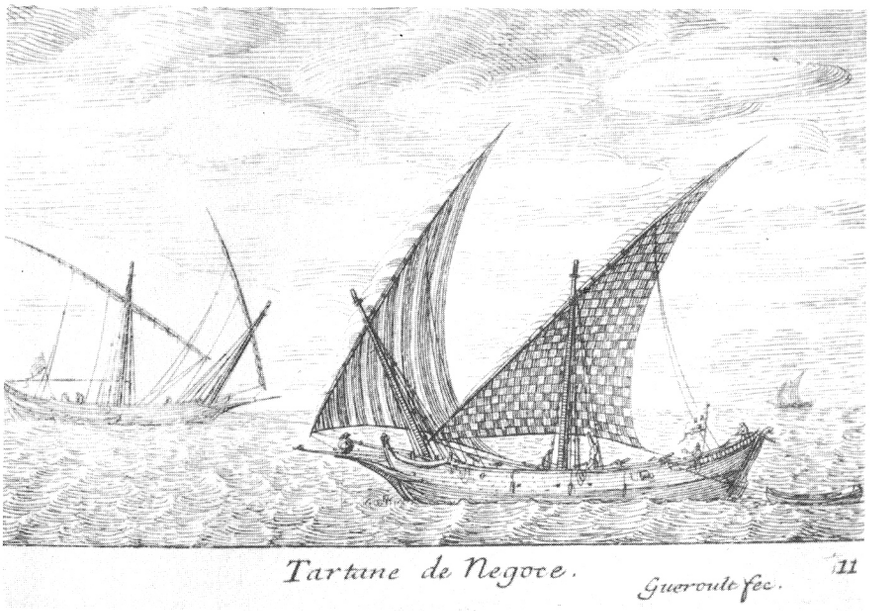


16 17 18 Lign

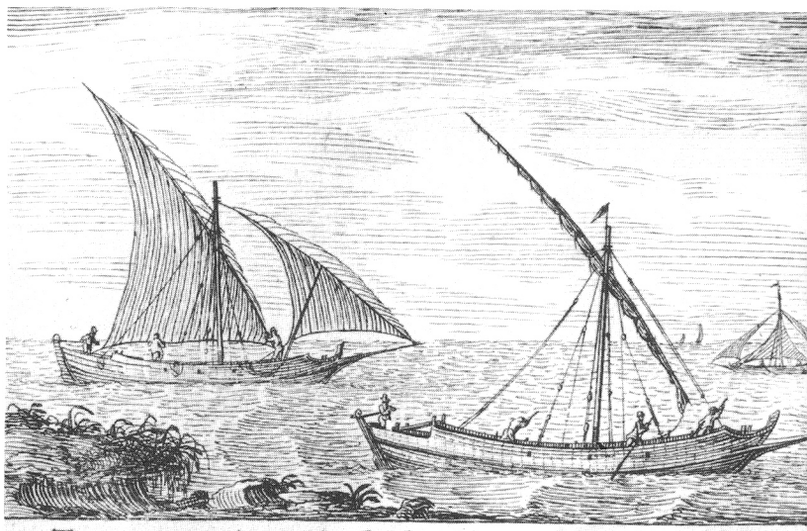
	Pieds	Pouces	Lignes
	41	8.	0.
	13.	0.	0.
	6.	2.	0.
	1.	9.	7.
	7.	8.	0.

Ce dessin est conservé aux archives du port de Rochefort, et provient des « papiers Penevert ». Il est singulier que ce constructeur rochefortais s'intéressa à ce type de bâtiment. Mais le document n'en est pas moins excellent et son caractère inédit nous l'a fait préférer à la figure 998 de l'Encyclopédie méthodique, empruntée à l'ouvrage de F. de Chapman. Nous pensons que ce plan a été tracé par H. Penevert entre 1815 et 1820.



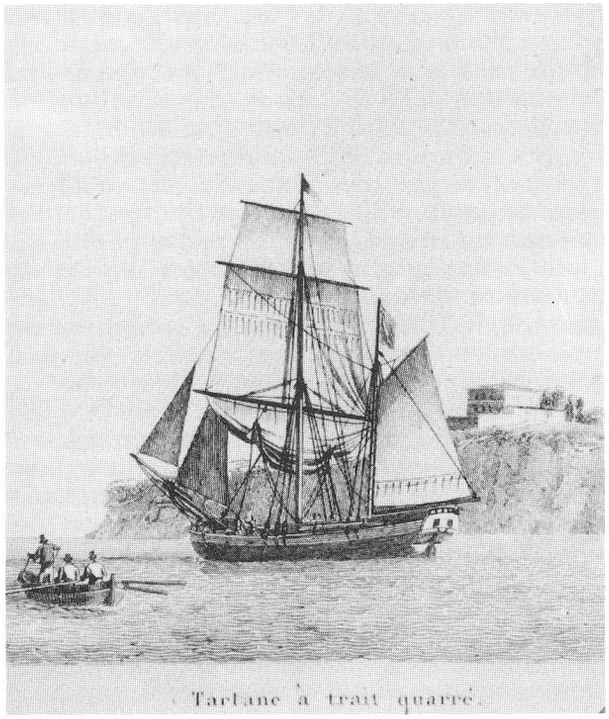


Dans son dictionnaire publié en 1687, Desroches défini ainsi la tartane : nom d'une barque de la Méditerranée, que l'on navigue avec une voile latine et une trinquette. Définissant ainsi ce dernier terme : voile triangulaire que l'on met à l'avant de certains vaisseaux.
Cette courte définition correspond très exactement aux dessins de Jouve, ainsi qu'à la gravure tirée du recueil de Guéroult du Pas. L'on peut constater la parfaite similitude entre ces représentations séparées par une quarantaine d'années.
Les tartanes étaient utilisées au port de Toulon, notamment comme bateau lesteur. Elles effectuaient le transport des vivres, des poudres, etc., pour les vaisseaux armés dans la petite rade de Toulon.
L'on remarquera sur la gravure de Guéroult du Pas, à l'arrière plan, une tartane dérivant en travers du vent afin de manœuvrer son filet, la voilure est établie en conséquence.

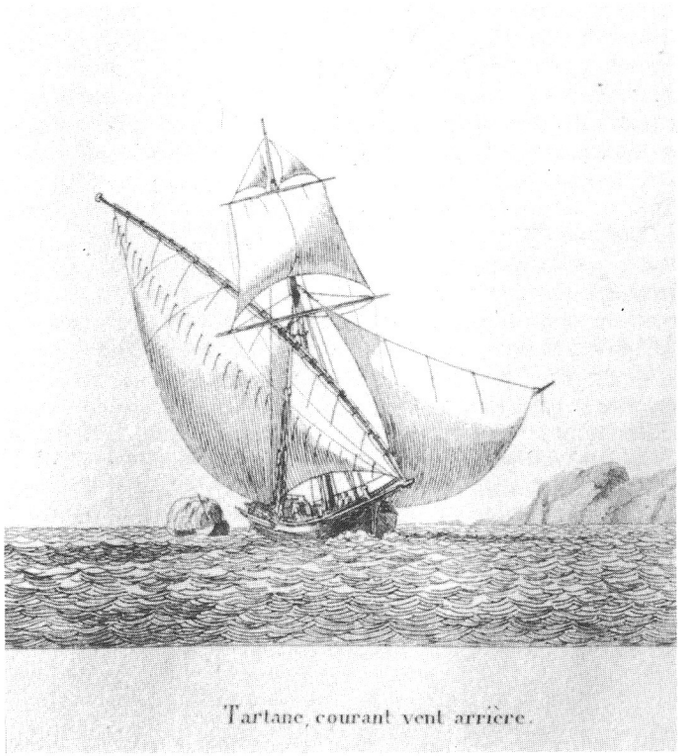




La légende de cette aimable gravure, prête à confusion, il faut lire : amenant sa polacre, c'est-à-dire son foc, et non remorquant son annexe.



Cette petite gravure est tirée du deuxième recueil de J.-J. Baugean publié à partir de 1817 (biblio. J. Polak n° 482).
Voici un exemple typique d'un abandon total d'un gréement d'origine. Même si la coque conserve les formes primitives, ce qui est difficile à apprécier, un gréement hybride est adopté. Si cette gravure n'était pas légendée, il ne serait guère possible d'identifier ce bâtiment comme étant une tartane.



Cette gravure provient du recueil de J.-J. Baugean, publié à partir de 1802 (voir bibliographie J. Polak 479).
L'artiste a représenté la tartane, avec un hunier comportant une vergue sèche. Établies sur la vergue du hunier des ailes de pigeon, petites voiles peu courantes et même insolites sur une tartane. L'on peut se demander si ce n'est pas une fantaisie de J.-J. Baugean [*2]. *L'arbre de la tartane doit être prolongé par une flèche pour recevoir cette voilure complémentaire.*
Vous remarquerez, en remorque une petite barge chargée de fourrage.

[*2] Ces singularités se retrouvent sur d'autres types de bâtiments. A signaler également une petite représentation (pl. 38 du même recueil) à l'arrière plan d'une tartane avec tape-cul en brigantine. Cette dernière disposition est reprise par le Vice-amiral Willaumetz, dans son dictionnaire publié en 1820 (Biblio. J. Polak n° 9597) avec la définition suivante : Petit bâtiment de la Méditerranée portant un arbre de mestre, un *tape-cul* et un beaupré. Le dictionnaire de Bonnefoux (biblio. J. Polak n° 952) reprend la même définition en 1847.

LA BARQUE LATINE

Si au XVIIIe siècle et sur le ponant le terme barque est générique, au levant il s'applique qu'à une seule sorte de bâtiment qu'il s'agisse de barque pour la guerre ou pour le commerce. Ce type de bâtiment ne se rencontre qu'en Méditerranée et nous en possédions au port de Toulon depuis le XVIIe siècle. Les états de la marine citent quatre grandes barques pour la guerre en 1675 mais sans en indiquer les noms, de même en 1689, à cette date il n'en est cité que deux. En 1719, figurent sur l'état, nommément citées, avec leurs caractéristiques deux barques : la Conception, construite à Majorque et le St-Jean-Gaëtan construit à Marseille ; ces bâtiments devaient être relativement anciens puisqu'ils sont remplacés en 1728 par la Sibylle et la Légère construites à Toulon par Blaise Coulomb (1665-1741) assisté de l'un de ses fils Jacques-Luc Coulomb (1713-1791). La Sibylle sera perdue par naufrage en 1742 et remplacée par l'Hirondelle * construite par le maître Augustin Scolaro de Malte. Celle-ci sera à son tour remplacée en 1770 par l'Éclair, dernier bâtiment de ce type dans la marine royale.

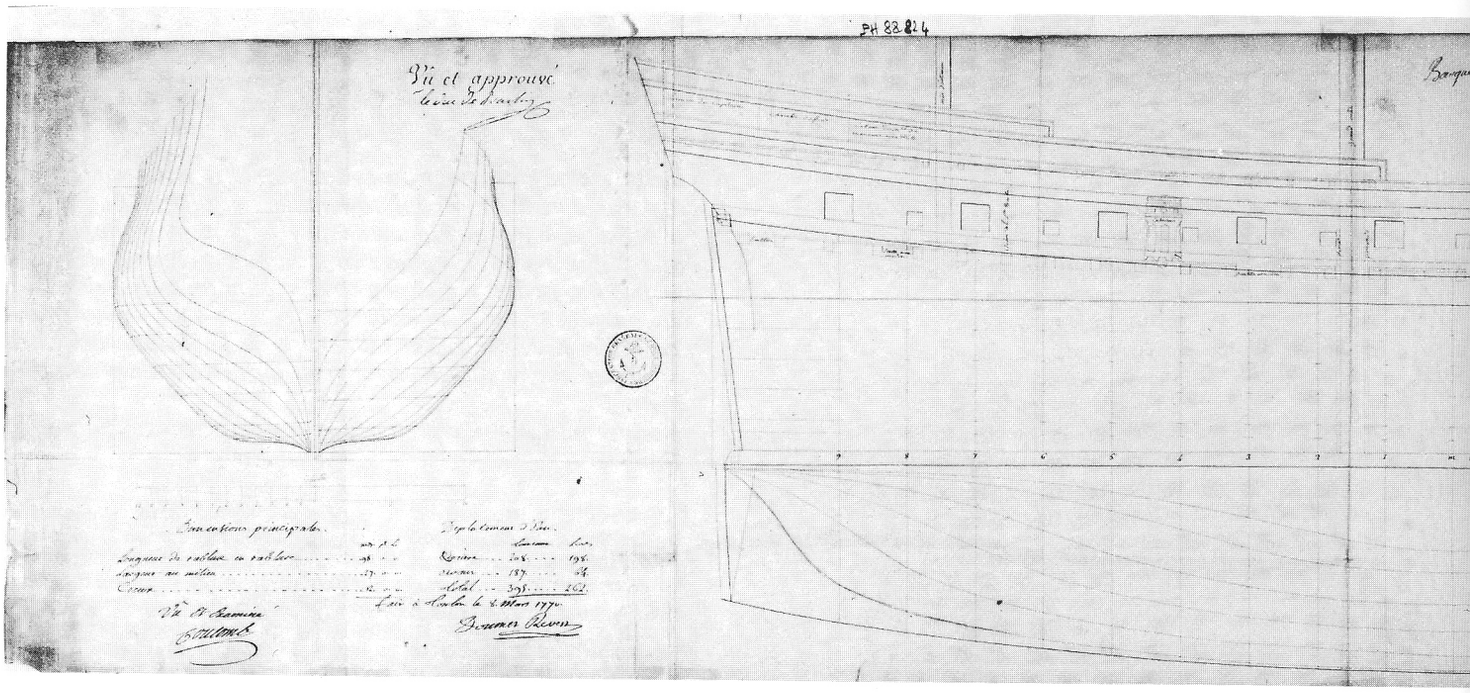
Voici maintenant une courte description d'une barque latine, ou italienne comme l'on disait parfois. Ces bâtiments étaient propres à la guerre et au commerce ; ainsi ils faisaient le service de garde-côtes et des marchandises le long de notre littoral méditerranéen. Les barques latines étaient à peu près de la force d'une corvette et assimilées à cette sorte de bâtiment. La longueur pour celles de la marine royale pouvait atteindre une centaine de pieds, ceci à la flottaison, le rapport longueur/largeur est d'environ 3,5, le creux sensiblement inférieur à la demi-largeur habituelle. La rentrée comme pour tous les petits bâtiments est peu prononcée, la tonture est accentuée surtout sur l'avant, et l'étrave présente un grand élancement. L'arrière est large et analogue à celui d'une corvette. Les barques n'ont qu'un pont, pas de faux-pont, un très petit gaillard à l'avant pour y loger les cuisines. Un gaillard important sur l'arrière prolongé jusqu'au grand mât et une demi-dunette. L'artillerie est placée sur le pont, pouvant être complétée par des pierriers disposés sur les gaillards. Les barques pouvant utiliser des avirons, des sabords de nage sont ouverts entre les sabords de l'artillerie. Cette description s'applique plus précisément à une barque de guerre, elle est complétée par la légende accompagnant le plan de l'Éclair. Pour les barques latines destinées au commerce, lisez les commentaires accompagnant les reproductions des dessins de Jouve, et des gravures de Guéroult, Baugean.

En résumant l'on peut considérer que la coque d'une barque est assez semblable à celle d'une corvette, sauf sur l'avant très méditerranéen, par son profil et l'existence d'un berthelot, sorte de flèche légère, plus légère que l'éperon et peut être survivance de l'antique rostrum.

Le gréement des barques est à l'origine entièrement latin et ses trois mâts portent des antennes avec voiles triangulaires. Ce gréement va progressivement s'altérer, tout d'abord et ceci dès le début du XVIIIe siècle, en utilisant un jeu de voiles carrées avec leurs vergues, pour le mauvais temps (voir commentaire aquarelle de A. Roux). L'usage des grandes voiles latines n'était pas toujours possible : à l'allure largue ou vent arrière ces voiles portent mal.

Le premier établissement de la voilure de la Légère et de la Sibylle fut modifié et ces bâtiments portèrent en permanence des voiles carrées. En effet, en 1742 le Conseil de marine fait savoir à l'intendant du port de Toulon, M. de Villeblanche, que les barques du Roi avaient rendu peu de service dans les dernières campagnes par suite du changement apporté à leur mâture ; on pense même que cela est la seule cause de la lenteur de leur marche et que ces modifications pouvaient avoir causé la perte de la Sibylle. On demanda à M. de Villeblanche de faire mâter en latin la barque l'Hirondelle, alors en chantier à Toulon et de l'établir avec des arbres de mestre et de trinquet comme auparavant. Au cas où les officiers feraient des difficultés pour conduire ces bâtiments avec cette mâture, l'intention du Roi est d'en destiner le commandement à d'autres (AN. Fonds marine G.47).

C'est une information intéressante puisqu'elle prouve que la Légère et la Sibylle portaient un gréement carré à leur mât de misaine (ou trinquet) ainsi qu'au grand mât (ou mestre), la gravure de Gueroult (barque-vaisseau) doit représenter les caractéristiques de ce gréement qui n'a plus rien de latin, l'arbre de trinquet est établi verticalement et porte basse voile et hunier ; l'arbre de mestre porte également deux étages de



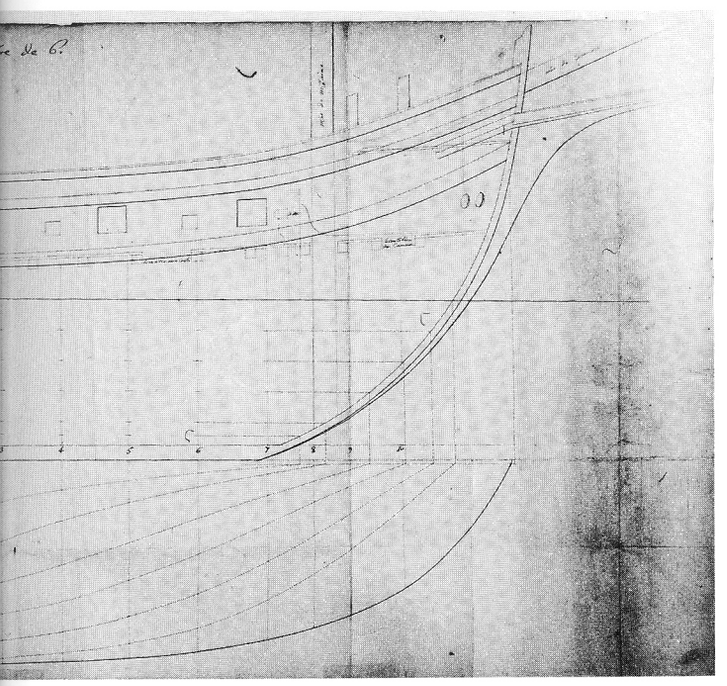
Date	Nom	Constructeur	Longueur*	largeur	Creux	Artillerie
16 - 1730	Conception	—	68 pi.	20 pi.	8 pi. 9 po	10 canons de 6 livres
16 - 1719	St-Jean Gaëtan	—	65 pi.	18 pi. 6 po	8 pi. 3 po	8 canons de 6 livres
1728 - 1742	Sibylle	Blaise Coulomb	76 pi.	23 pi. 3 po	8 pi.	14 canons de 4 livres
1726 - 1763	Légère	Blaise Coulomb	76 pi.	23 pi. 3 po	8 pi.	14 canons de 4 livres
1742 - 1774	Hirondelle	A.N. Scolaro	98 pi.	27 pi.	12 pi.	18 canons de 6 livres
1770 - 1793	Éclair	Doumet-Revest	98 pi.	27 pi.	12 pi.	18 canons de 6 livres

* Longueur de rablure en rablure à la flottaison.
L'on constate l'augmentation progressive de l'importance des barques.
La Légère condamnée en 1765 n'étant pas remplacée, à partir de cette date le port de Toulon ne disposera plus que d'une seule barque.

voiles carrées ; il n'y a que l'arbre de méjane ou artimon qui garde sa petite voile triangulaire surmontée d'une voile carrée. Ainsi les barques du Roi, ont même abandonné leur polacre ou voile latine de l'arbre de trinquet fortement incliné sur l'avant.

Pourquoi ces transformations ? Tout simplement parce que l'on préfère à ces immenses voiles latines, la fragmentation en deux et même trois voiles carrées, comme pour les vaisseaux du ponant ; cela facilitant la manœuvre qui ne nécessite plus d'hommes parfaitement entraînés et, si ces bâtiments perdaient une grande partie de leur marche au plus près, cela évitait une bande excessive propre au gréement, rendant la navigation pénible.

Donc facilité de manœuvre, voilure plus favorable aux allures grand largue et vent arrière et meilleure habilité font préférer le gréement carré au gréement latin. Mais c'en est fini de l'élégance de ces bâtiments, et de leur marche au plus près. Dans quelle mesure les ordres de la Cour ont-ils été suivis pour le gréement de l'Hirondelle ? Nous l'ignorons. Ce que par contre l'on peut constater, c'est que la position verticale des trois mâts de l'Éclair (voir plan), atteste d'un gréement entièrement carré, tel que l'exemple déjà cité de la « barque-vaisseau » de Guéroult. La représentation d'une barque de la Méditerranée, d'après le traité du gréement de Lescallier (1791) est une figuration « optimiste » car cette barque conserve sa polacre.



En novembre 1775, les ingénieurs-constructeurs du port de Toulon, rédigent un mémoire à l'intention du Ministre concernant le projet de construction d'une barque. Ce document, dans sa conclusion condamne les barques latines de guerre et va provoquer leur abandon au profit de très classiques corvettes, déjà bien amorcé avec la disparition du gréement latin. L'abandon définitif des bâtiments type méditerranéen dans la marine royale était souhaité par les ingénieurs-constructeurs peu à l'aise dans la conception de ces bâtiments nécessitant « un art qui n'est que de pratique locale ».

* La barque l'Hirondelle avait fait l'objet en 1753, d'une intéressante expérience, tentée avec succès par l'officier de port le St-Landré. Cette expérience consistait à soulever la barque à l'aide de pontons, afin de mettre le bâtiment au sec pour radouber sa carène.

Plan de la barque l'Éclair (SHM série D1). Ce document daté de mars 1770 est signé de l'ingénieur-constructeur Doumet-Revest.

Ce bâtiment (1770-1795) ne comporte qu'un seul pont dont vous distinguez les baux. Les installations sur ce pont sont les mêmes que sur les bâtiments classiques ; en partant de la poupe : écoutillon des rechanges du maître-canonnier ; écoutille de la soute à poudre ; cloisons de la Sainte-Barbe ; cloche du cabestan ; écoutille aux vivres ; grand-mât entouré de deux pompes ; grand panneau ; écoutille des câbles ; grandes bittes ; écoutillon des rechanges du maître d'équipage.

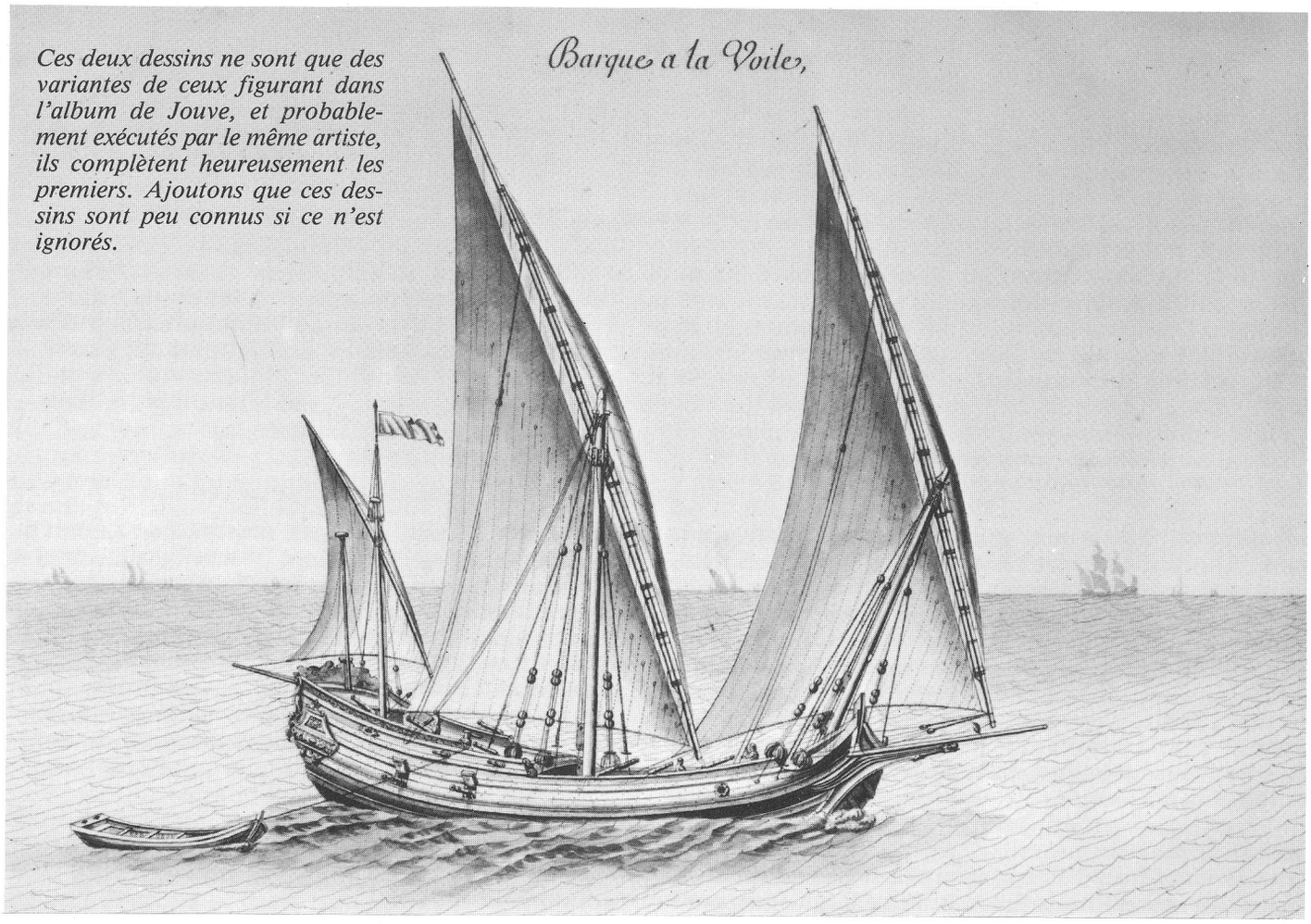
Au-dessus du pont, sur l'arrière, un gaillard prolongé en avant du grand mât. Sur l'avant, un gaillard très court pour l'installation des cuisines et la manœuvre des ancres.

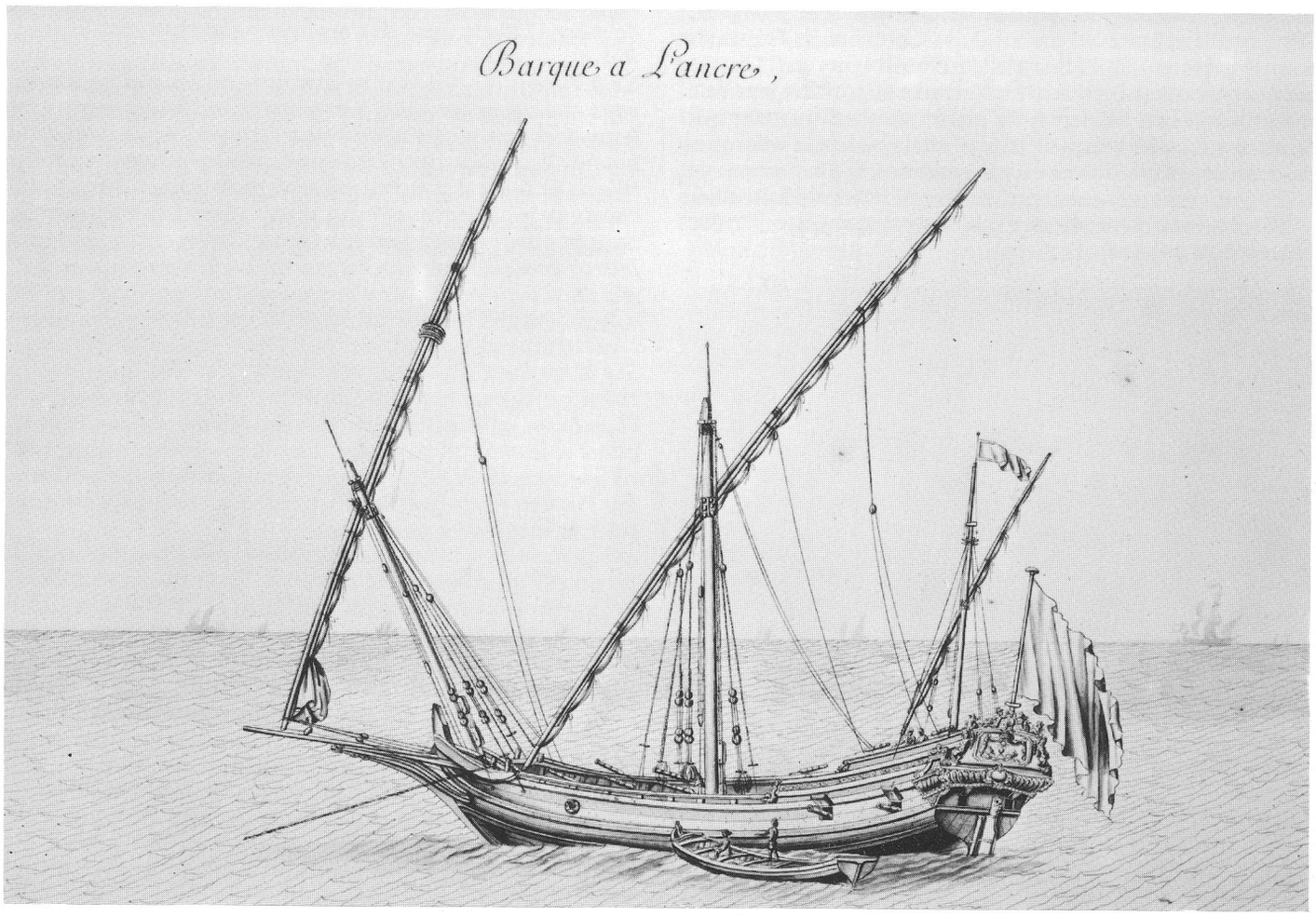
Sur le gaillard d'arrière, une dunette ; contre la poupe, la chambre du commandant ; en avant, et de chaque bord une chambre d'officier, et contre celles-ci, une cabane pour le pilote et le maître d'équipage. La roue du gouvernail est placée entre ces deux cabanes, donc en arrière du mât d'artimon. Sur l'avant, remarquez les deux écubiers et deux apotureaux pour la manœuvre des ancres.

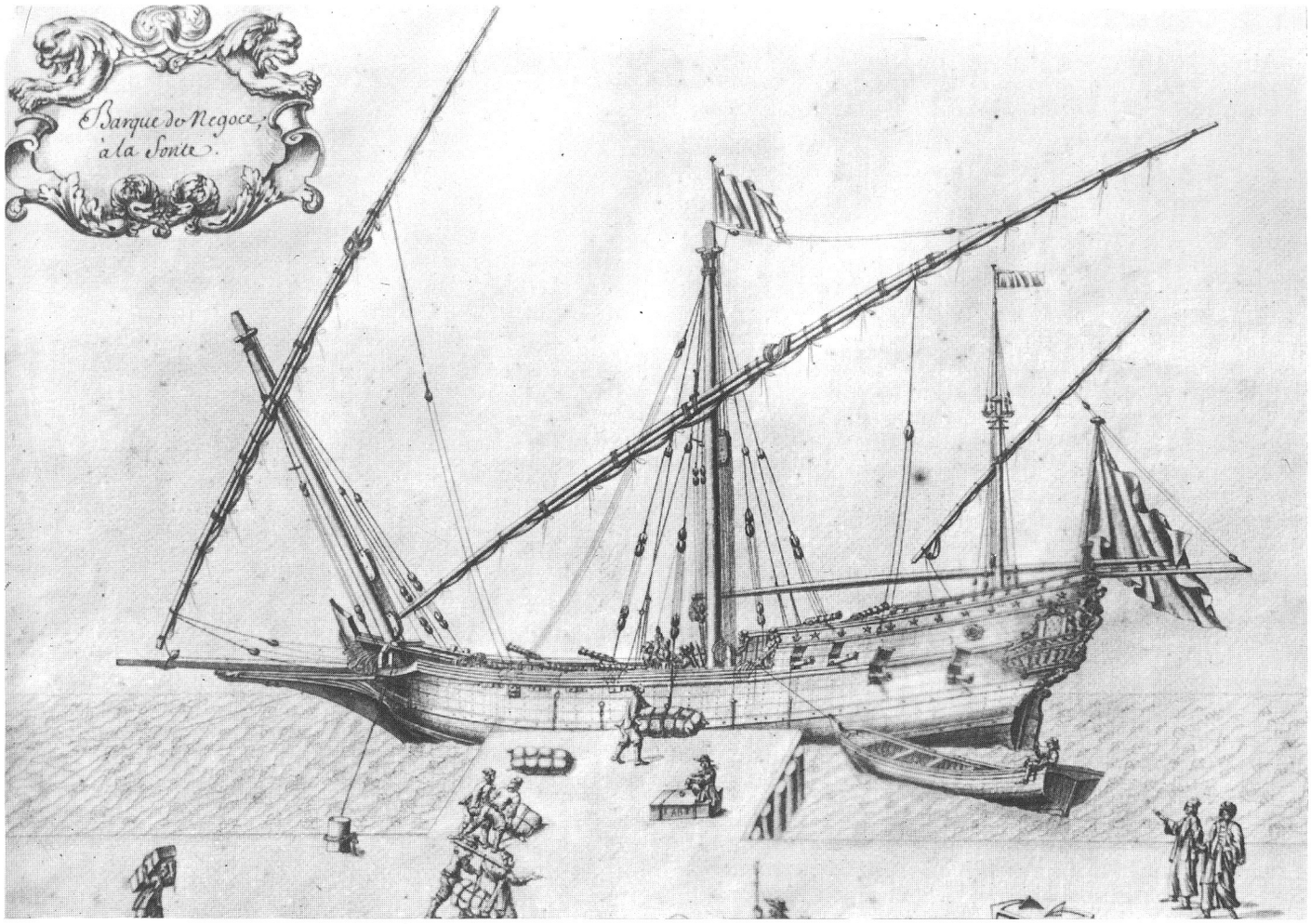
Les préceintes accusent un relèvement très prononcé vers la proue et l'on compte une préceinte basse sous les sabords, deux préceintes dont une fait plat-bord et, sur l'arrière, deux lisses de rabattue. La poupe comporte une voûte sur la lisse d'hourdi et, au-dessus de cette lisse, sont ouverts deux sabords de retraite ; le tableau présente une quête sensible. A la proue, l'étrave est prolongée par une taille-mer formant la partie centrale de la flèche dont la saillie est appuyée par deux écharpes : l'ensemble constituant le berthelot.

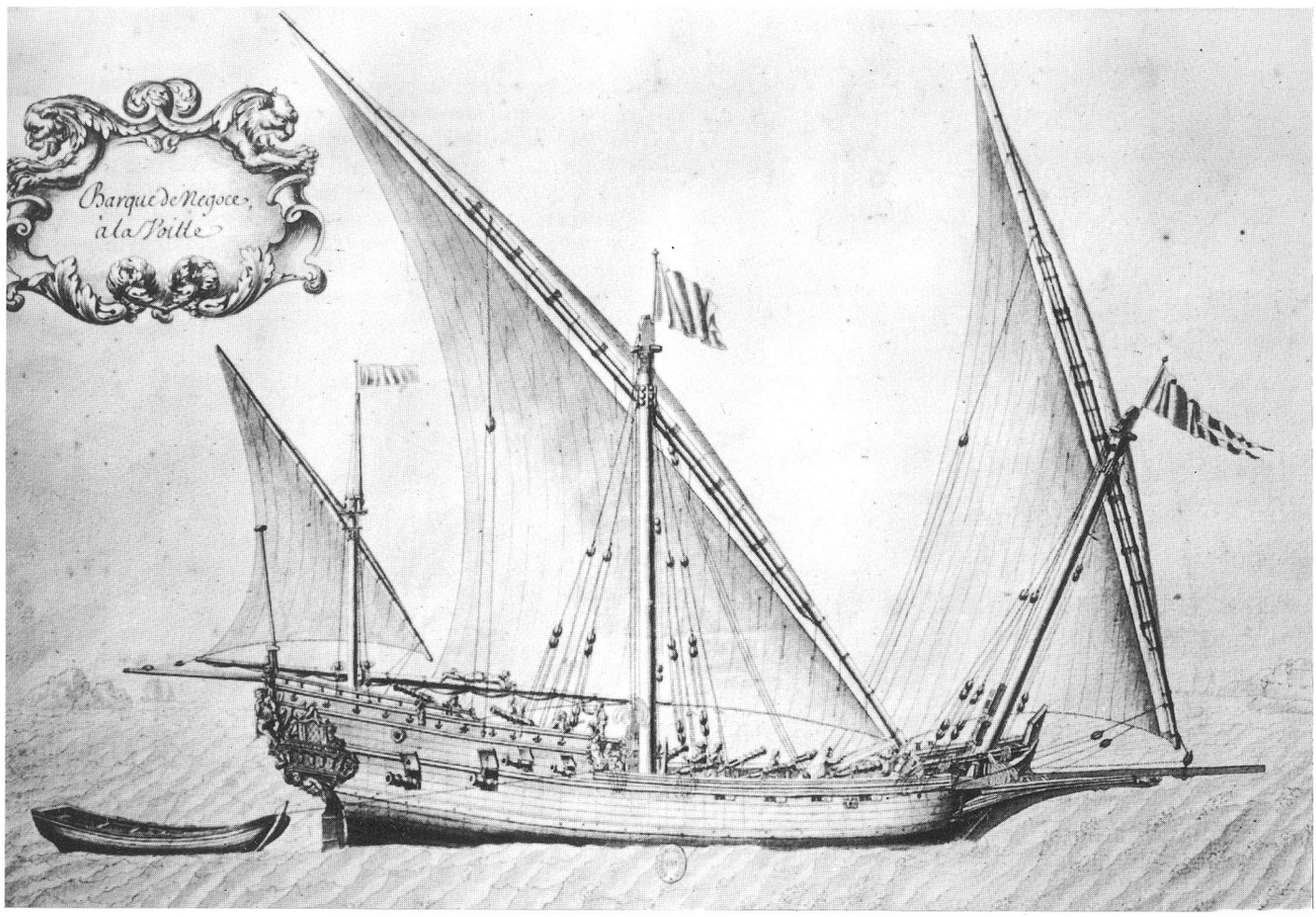
Vous pouvez compter les 9 sabords pour canons de 6 livres et, dans l'entre-deux des sabords, de très petits sabords pour avirons, d'un usage si fréquent en Méditerranée pour aider à la manœuvre de bâtiments lorsqu'ils sont de petit échantillon.

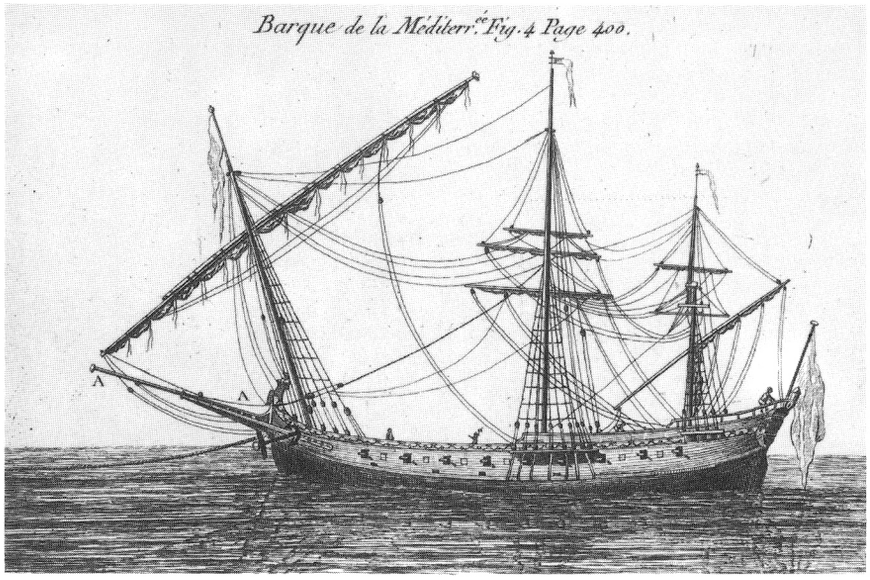
Ces deux dessins ne sont que des variantes de ceux figurant dans l'album de Jouve, et probablement exécutés par le même artiste, ils complètent heureusement les premiers. Ajoutons que ces dessins sont peu connus si ce n'est ignorés.



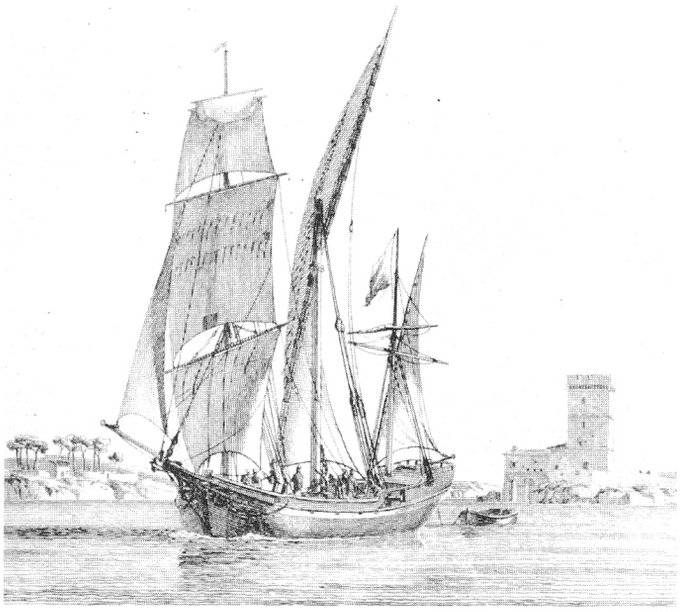



Barque de Negoce,
à la Sonte.


Barque de Negoce,
à la Voille.

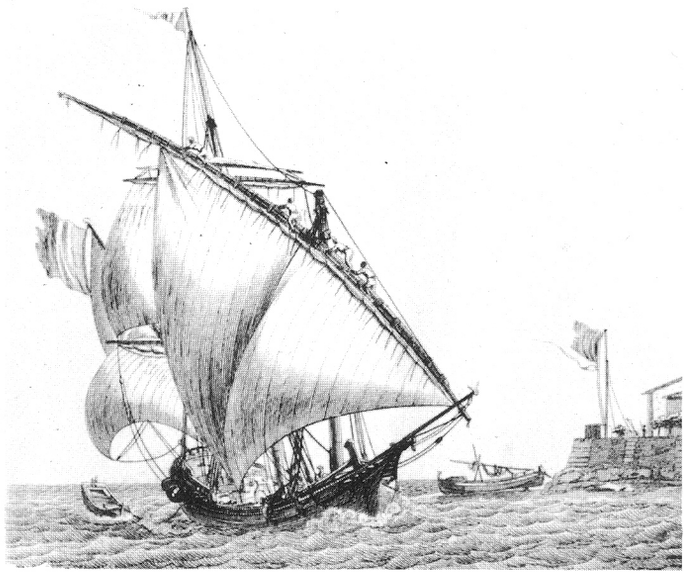


Cette gravure figure dans le traité du gréement de Lescallier, ouvrage publié en 1791. Cette barque de guerre de nationalité indéterminée a conservée la voilure du polacre (voir description de ce navire), l'on remarquera le grand mât à pible, disposition qui sera étudiée dans les pages consacrées aux chébecs, ce mât porte basse voile, hunier, perroquet. Le mât d'artimon comporte un artimon aurique, un perroquet de fougue. Ce mât en deux parties comporte une petite hune.



Cette reproduction est tirée du recueil de Beaugean, nous l'avons retenue pour donner un exemple de gréement carré limité au mât de misaine, à remarquer un beaupré avec foc, le mât d'artimon à pible, et un artimon latin.

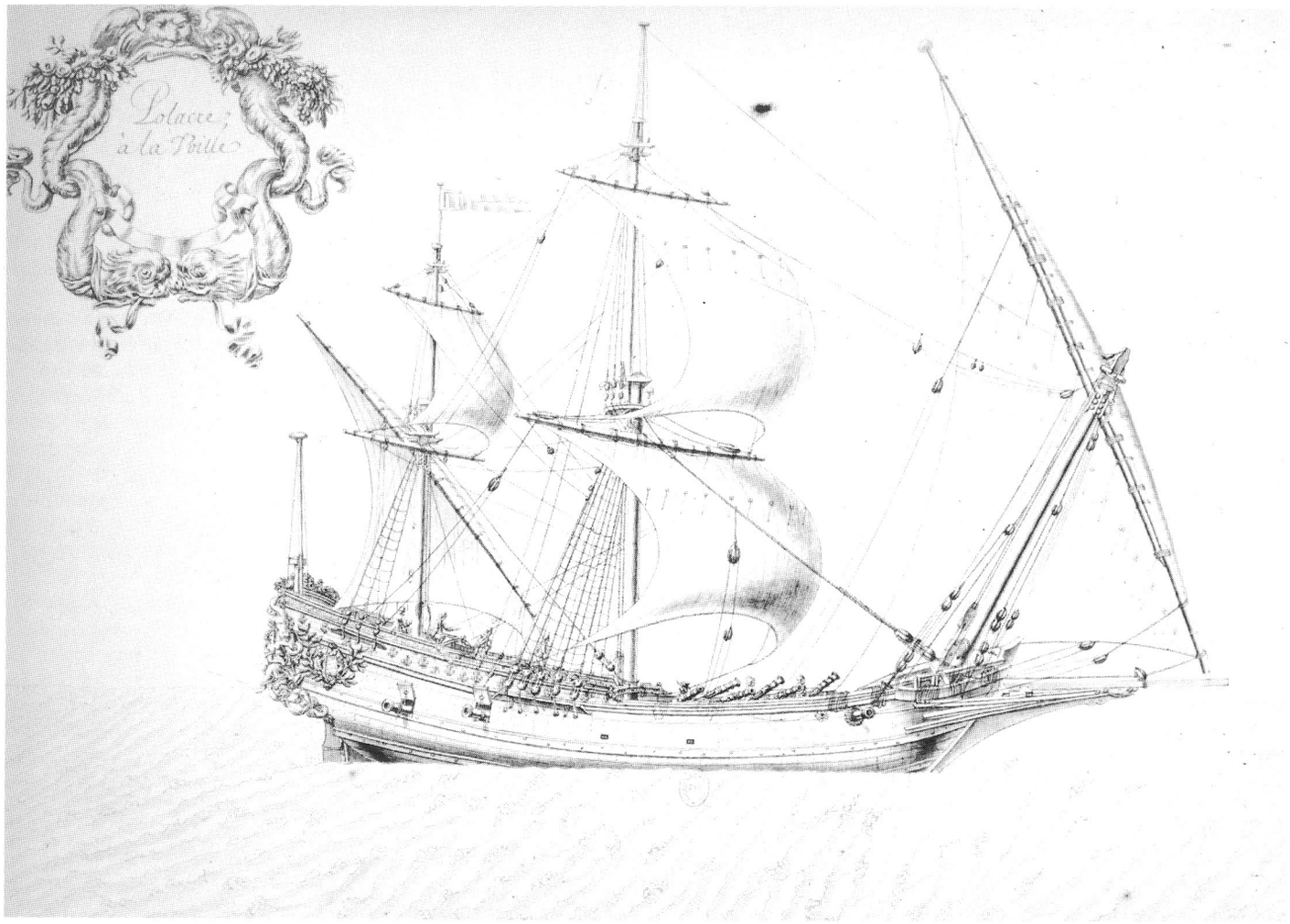
Cette barque provençale (recueil Beaugean), gréée en polacre est surtout intéressante, pour sa représentation de la prise de ris de la polacre, les hommes à califourchon sur l'antenne, s'aidant de bouts ? viennent de prendre le ris si particulier des voiles latines, la bande de ris étant non pas parallèle à l'antenne, mais proche de celle-ci en partie basse et s'en écarte en allant vers son sommet (ceci est visible sur diverses illustrations). L'on remarquera le perroquet serré, un ris pris sur le hunier, et le ris de la grande voile également pris ce qui est peu fréquent.

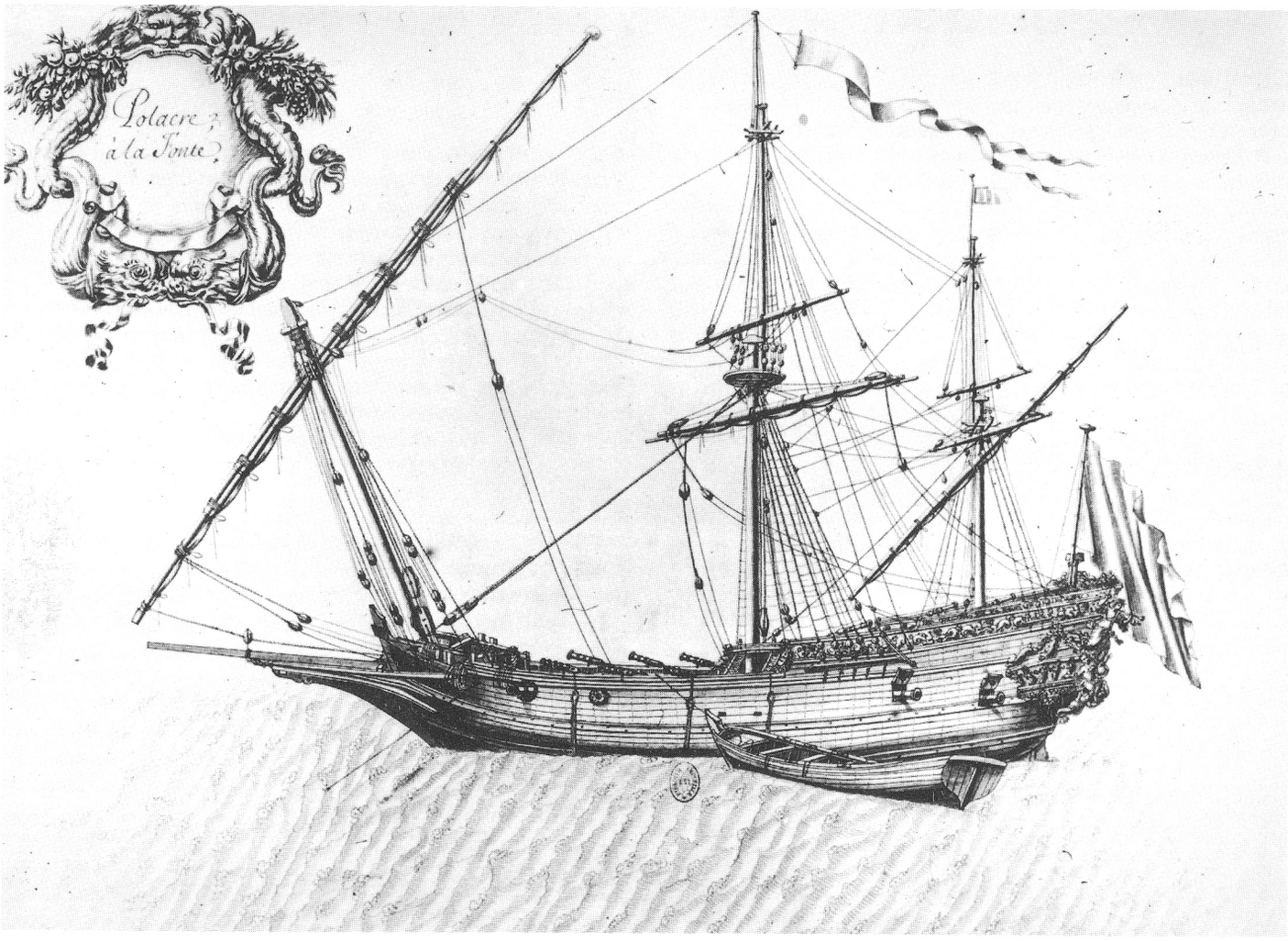


POLACRE

Ce bâtiment est destiné au commerce. Navire de charge, sa grandeur et sa construction l'apparentent de fort près à la barque. Seul son gréement différentie la polacre de la barque, en effet dès le XVIIe siècle si ce n'est avant, il est adopté une formule mixte consistant à adopter un gréement carré pour l'arbre de mestre. Le mât de misaine ou de trinquet conserve sa voile latine dont le nom est polacre*, le maintien de celle-ci explique la dénomination du navire. La polacre va dans le cours du XVIIIe siècle, abandonner tout gréement latin, comme en témoigne notamment l'illustration tirée du dictionnaire de Lescallier, publié en 1777 (1re édition). Ainsi la mutation est complète et la polacre n'est plus qu'une coque de barque, portant le gréement classique des navires à trois mâts du ponant. La voile polacre ayant disparu, il n'en reste que le nom propre au bâtiment, qui ne peut s'expliquer que si l'on connait son gréement d'origine. Voici un exemple de l'évolution du langage maritime ; une voile donne son nom à un bâtiment, puis elle disparaît et le nom n'apparaît donc plus comme justifié.
La polacre illustre bien dès le XVIIe siècle, l'abandon progressif par les navires marchands européens du gréement latin. Celui-ci réclamant un équipage particulièrement qualifié et plus nombreux que pour le gréement carré.

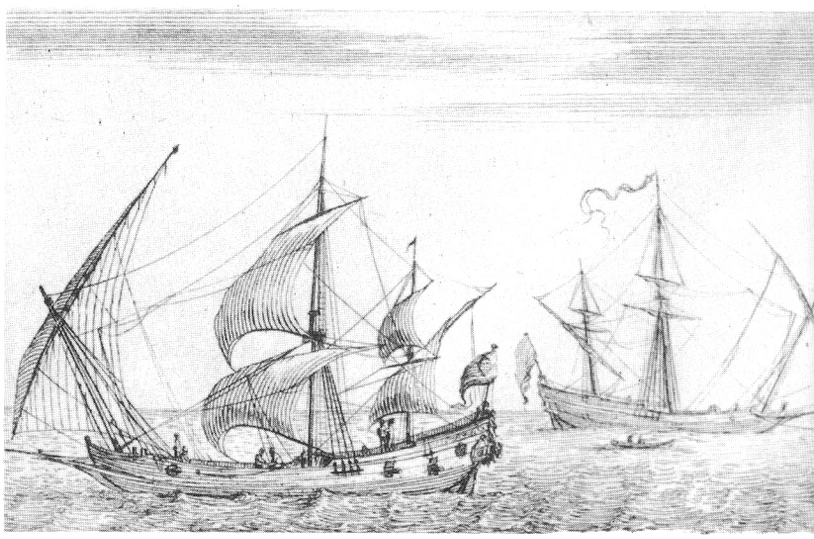
Si l'on compare ce dessin avec celui de la barque, l'on constate que les coques de ces deux bâtiments sont identiques ; cependant la polacre n'a pas de sabord de nage, n'utilisant pas d'aviron, ce point pouvant la distinguer de la barque.
Le porte-haubans de l'arbre de mestre ne permet pas de placer d'artillerie, celle-ci se trouve installée sur l'avant et l'arrière, les canons au nombre de trois sont complétés par trois pierriers, ceci de chaque bord. La course pratiquée par ceux que l'on dénomme à l'époque « barbaresques » sévit de manière quasi permanente en méditerranée et impose une artillerie aux navires marchands.
Vous pouvez remarquer deux petits rectangles noirs au-dessus de la ceinture, ils représentent les dalots pour les pompes et le pont.
Cette polacre d'origine ayant abandonné le latin à son arbre de mestre garde la voile latine de l'avant dite polacre. Remarquez l'absence de bouline et l'installation de faux-bras avec patte d'oie sur la vergue de hunier. Ces manœuvres aboutissent à une poulie double dont le pendeur est capelé sur le calcet de l'arbre de trinquet.



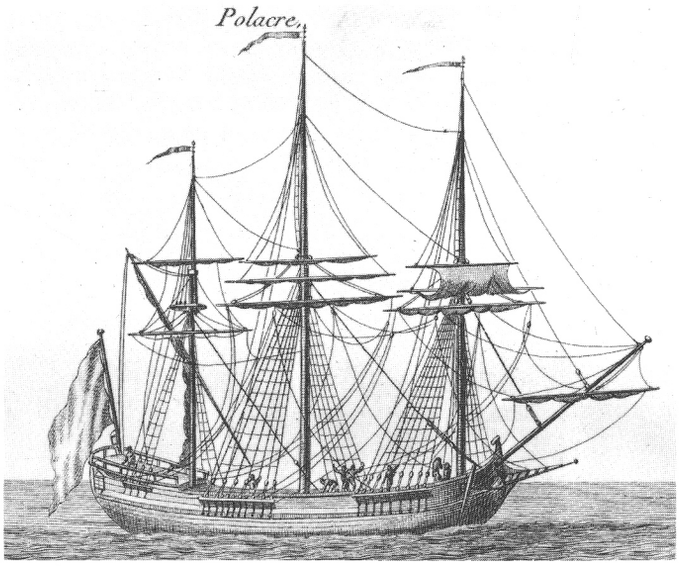


Ce dessin complète celui représentant la polacre sous voile. Toujours soigneusement exécuté, vous pouvez l'examiner attentivement. Remarquez le dogue d'amure, les défenses constituées par des bouts de cordages. En avant du premier canon, un écubier fort sommaire, simple trou au travers de la muraille, disposition identique sur la barque. En vous aidant d'une loupe vous constaterez que le mât de hune est placé sur l'arrière du grand mât, disposition que l'on constate encore au milieu du XVIIIe siècle (voir monographie de la Salamandre), le mât de perroquet de fougue est placé conformément aux usages du ponant en avant du mât d'artimon. La forme des chuquets des bas-mâts est particulière et sa symétrie permettrait de supposer, qu'elle permet de placer le mât de hune en avant ou en arrière du bas-mât ? Le chuquet portant deux échancrures fermées par des demi-colliers en fer. Les chuquets des mâts de perroquet présentent l'aspect habituel.

Cette représentation tirée du recueil de Gueroult est semble-t-il directement inspirée du dessin de Jouve. Un point de détail à relever, le mât de hune est placé sur l'avant du grand mât et la flèche du mât de hune sert de mât de perroquet.



* Le terme polacre s'utilise également pour désigner le foc placé éventuellement en avant de la voile latine de mestre. Cette polacre étant assurée sur un bout-dehors prolongeant le berthelot.



Cette gravure tirée de l'ouvrage de Lescallier montre la Polacre, au dernier stade de son évolution, seule la coque rappelle le navire d'origine.

PINQUE

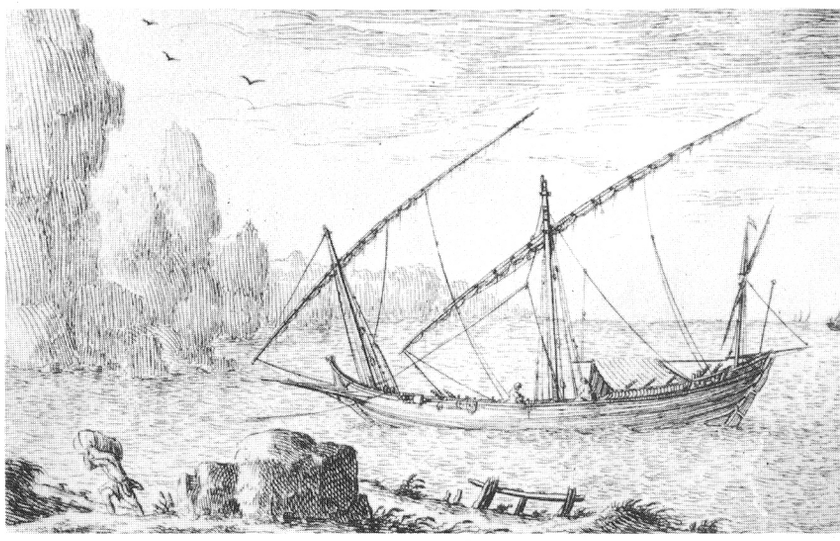
Dans son album daté de 1679, Jouve ne donne pas de représentation de pinque et Desroches en 1687 ne cite pas ce bâtiment pour la méditerranée. Peut-on supposer que la pinque est un terme particulier apparu au début du XVIIIe siècle pour désigner une barque ayant conservé son gréement primitif ? Ce qui est certain, c'est que la pinque jusqu'au XIXe siècle restera fidèle au gréement latin, tout en disposant d'un gréement carré seulement utilisé lorsque le temps ou l'allure le justifiait.

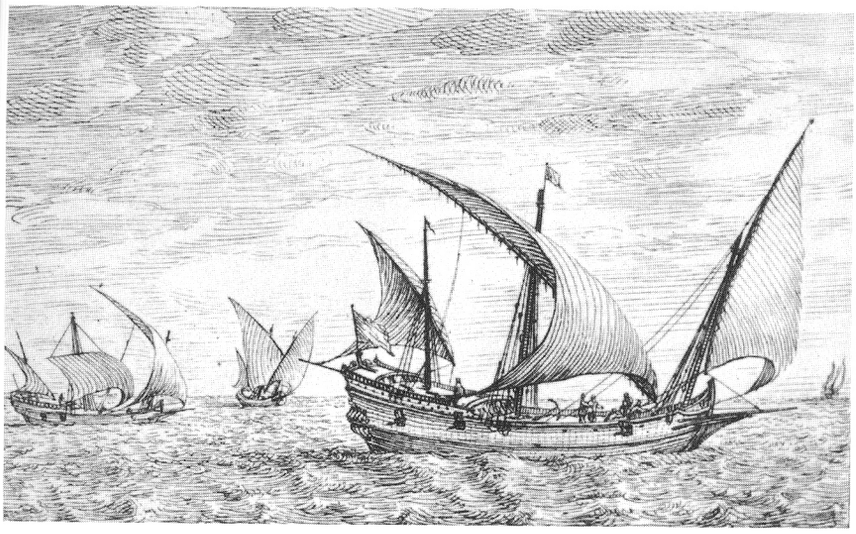
La pinque est comme la polacre, destinée uniquement au commerce. Ce qui distingue la pinque de la polacre est, d'après B. Ollivier une poupe beaucoup moins large. Précisons à nouveau que les coques de la barque et de la polacre sont presque identiques. La pinque peut être considérée comme la version marchande du chébec, ce dernier essentiellement destiné à la guerre. La pinque est beaucoup moins rase sur l'eau, son avant fort renflé et ses fonds moins fins, étant faits pour porter. Elle ne va pas à l'aviron et porte rarement des canons. Précisions données dans l'Encyclopédie méthodique.

Dans ses souvenirs de marine conservés, l'Amiral Paris donne deux plans de pinques tardives, documents auxquels ont pourra éventuellement se reporter.

* Suivant les auteurs le terme pinque est employé soit au masculin soit au féminin, nous avons retenu cette dernière acception.

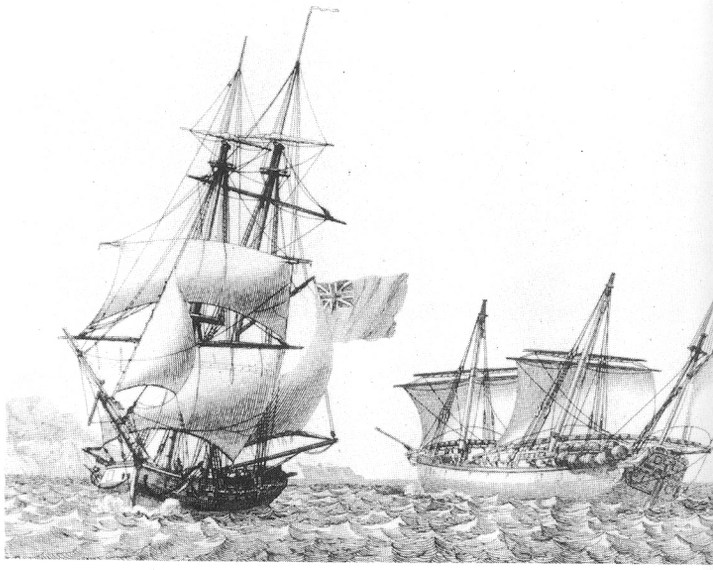
Cette représentation d'après Guéroult, montre une petite pinque avec gréement entièrement latin. Il en est de même pour les autres reproductions de gravures (Baugean). La légende indique que la pinque est quelquefois armée en guerre. L'absence d'avirons, l'artillerie limitée ici à quelques pierriers, cela laisse sceptique sur une telle utilisation.



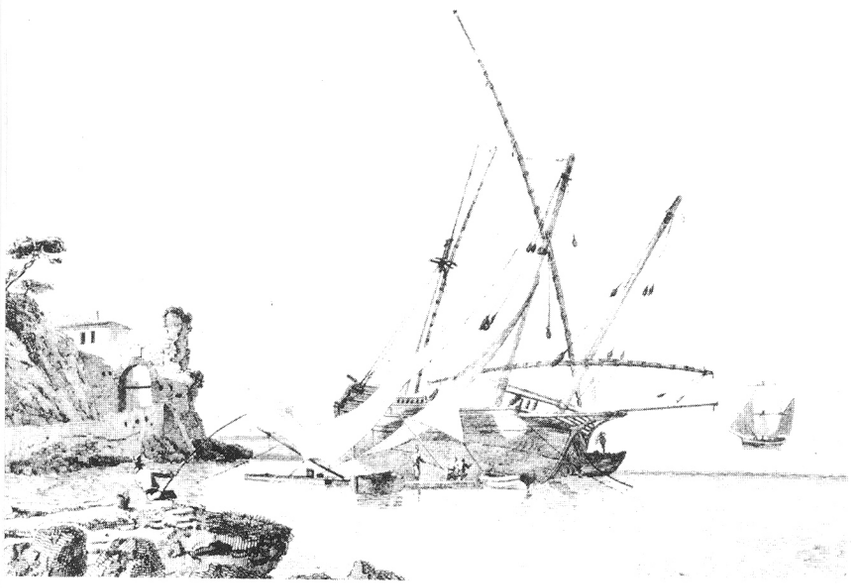


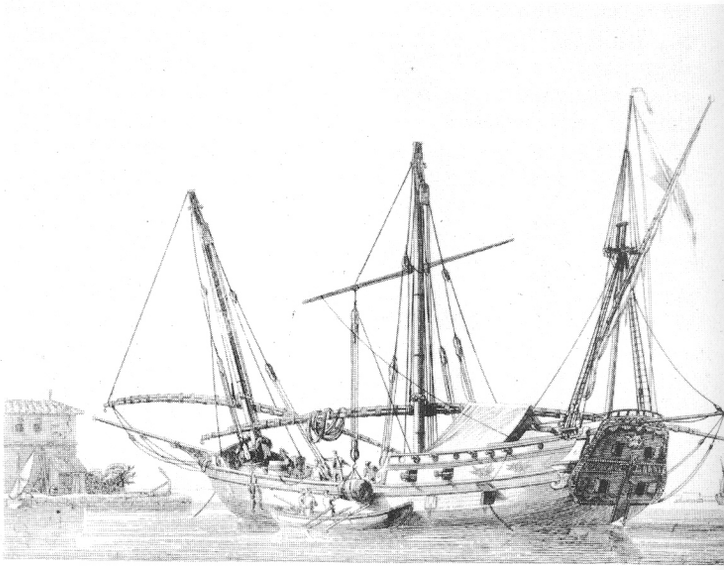
Cette représentation permet de juger de l'utilité du bout-dehors de la poupe permettant d'amurer le point de l'artimon compte tenu de l'emplacement du mât situé fort près de la poupe.

La force du vent a obligé cette pinque à utiliser son gréement carré, les huniers sont serrés. Vous pouvez distinguer le gréement latin entièrement amené, sauf pour l'artimon. Habitude propre aux pinques, l'arrimage contre le bord et à l'extérieur d'une partie de la cargaison contenue dans les futailles, des boucauts ou des balles.



La pinque complètement lège est abattue pour l'entretien de sa carène. Pour effectuer cette opération, la chaloupe dûment lestée est utilisée avec un fort palan frappé au calcet de l'arbre de mestre. Seul de petits bâtiments peuvent être abattus de cette manière rudimentaire. Des voiles d'appoint, sorte de bonnettes utilisées notamment à l'aide de bout-dehors, sont ici destinées à protéger la carène de l'ardeur du soleil.



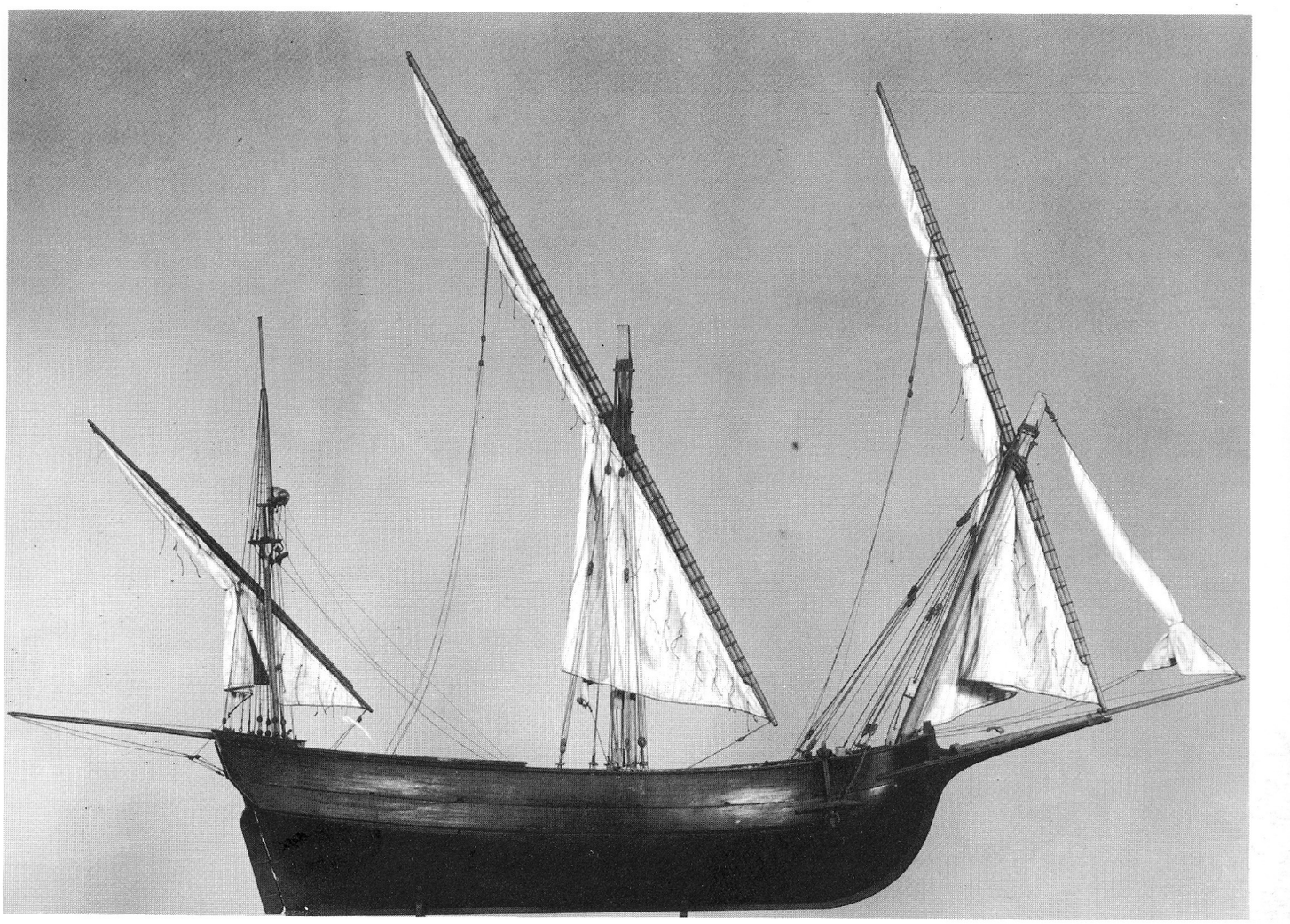


Cette grosse pinque, doit comporter un faux pont, ceci en raison de la présence de sabords. Ce document est intéressant car il montre comment à l'aide d'une vergue l'on remédie à la difficulté, si ce n'est l'impossibilité d'utiliser une antenne pour effectuer des manutentions.

Cette reproduction permet d'apprécier les bandes de ris propres aux voiles latines. Des voiles complémentaires sont parfois établies entre les arbres de mestre et de trinquet et sur un bout-dehors prolongeant l'éperon.



Ce modèle de pinque fait partie des collections du Musée de la marine, ce modèle doit dater les années 1880-1890, comme bien d'autres modèles représentant « la petite marine ». Réalisations dues à l'initiative du Conservateur de l'époque l'amiral Paris. Voir également dans ses albums de « Souvenirs de marine conservés » les plans de la pinque « la Fileuse » construite à Marseille en 1778 et ceux d'une pinque génoise datés de 1800.



CHÉBEC

L'orthographe varie suivant les auteurs : xebeck, xebeque, chabec, chébec, nous avons retenu le dernier terme, celui-ci était le plus courant. Ce type de bâtiment est quelque peu négligé dans nos dictionnaires. Même Blaise Ollivier, dans son volumineux dictionnaire, ouvrage manuscrit déjà cité, ne fait pas état du chébec. Et cependant il nous a fourni comme vous l'avez constaté maintes informations sur d'autres bâtiments propres à la Méditerrannée.

Il faut attendre le dictionnaire de Lescallier (1re édition 1777) pour qu'une description détaillée du chébec soit donnée, la voici in extenso « Espèce de bâtiment de la Méditerranée, destiné ordinairement pour la guerre, et portant de 14 à 22 canons en une seule batterie. Ces bâtiments vont à voiles et à rames. Ils ont un petit sabord pour les avirons dans chaque intervalle des sabords des canons : ils s'en servent pour avancer sur l'ennemi, ou pour faire route pendant le calme. Leur construction est fine et les rend propres à aller avec une grande vitesse sous voiles, et à naviguer dans l'occasion à l'aide des avirons. Les proportions d'un chébec de 20 canons suffiront pour en donner quelque idée. Le gréement qui est propre aux chébecs est de porter trois mâts ; un d'artimon fort près de l'arrière, qui comme ceux des trait-quarrés a une petite hune, et un chouquet pour le passage d'un mât de perroquet de fougue qui se guinde au-dessus, un grand mât à calcet presque au milieu du bâtiment, et un mât de trinquet à calcet. Ce dernier est penché sur l'avant ; ils portent sur trois antennes, trois voiles latines proportionnées à chacun de ces trois mâts ; et comme ces voiles présentent trop de surface au vent pendant la tempête, ils ont chacun deux voiles quarrées qui se gréent, lorsqu'il vient du mauvais temps. Ils n'ont point d'éperon ni de beaupré ; mais en avant de l'étrave est un long berthelot ou flèche qui sert à manœuvrer les cordages de l'avant.

Quoique ce soit là la manière propre de gréer les chébecs, on a imaginé depuis peu de leur donner le grand mât, et le mât de misaine à pible, et un beaupré, et de donner à chacun de ces mâts les mêmes voiles qu'à un vaisseau, avec cette différence qu'elles s'amènent toutes sur la vergue basse ; c'est là plus proprement le gréement des polacres. Les avantages que l'on a pensé retirer de cette façon de gréer des chébecs, sont de pouvoir ménager plus ou moins de voiles suivant la force du vent, et de les manœuvrer plus facilement que les voiles latines, dont les antennes sont dures à manœuvrer et sujettes à se casser, surtout lorsqu'on n'en a pas une grande expérience. Mais il s'y trouve quelques désavantages : le beaupré qu'on ajoute aux chébecs dans cette manière de les gréer charge trop l'avant de ces bâtiments, qui est maigre, et qui n'est pas destiné par la construction primitive à résister à un aussi grand effort. La position des mâts étant changée, on risque de faire perdre aux chébecs ainsi gréés et mâtés la plupart de leurs bonnes qualités : de plus avec ce gréement les chébecs ne peuvent plus aller aussi lestement sous l'effort des avirons, parce que leur mâture élevée, leurs vergues, et leur plus grand nombre de cordages, présentent alors au vent une plus grand résistance. Il est reconnu que les chébecs lorsqu'ils sont mâtés et gréés en polacres, perdent une partie de l'avantage de leur marche.

*

Proportions d'un Chébec de 20 canons.

	pieds	pouces
Longueur	119	
Largeur	31	
Creux	10	8
Rentrée du maître-couple au plat-bord	0	
Longueur de la maîtresse varangue	7	9
Acculement de la maîtresse varangue		4
Élancement de l'étrave	14	
Quête de l'étambot	8	3
Hauteur de l'étrave	22	6
Hauteur de l'étambot	24	6
Relèvement du pont à l'avant	4	1
Id. à l'arrière	5	7
Différence du tirant d'eau	1	
Longueur de la lisse d'hourdy	20	8
Hauteur de la lisse d'hourdhy, au haut du couronnement	7	9
Saillie des ailes en dehors de la perpendiculaire de l'étrave	16	4
Longueur de la flèche en dehors de la perpendiculaire de l'étambot	29	
Largeur du coltis à plat-bord	7	
Hauteur des façons de l'arrière	8	
Id. de l'avant	4	
Le centre du grand mât est en arrière du vrai milieu, de	2	6
Distance de la perpendiculaire de l'étambot au centre du mât d'artimon	10	6

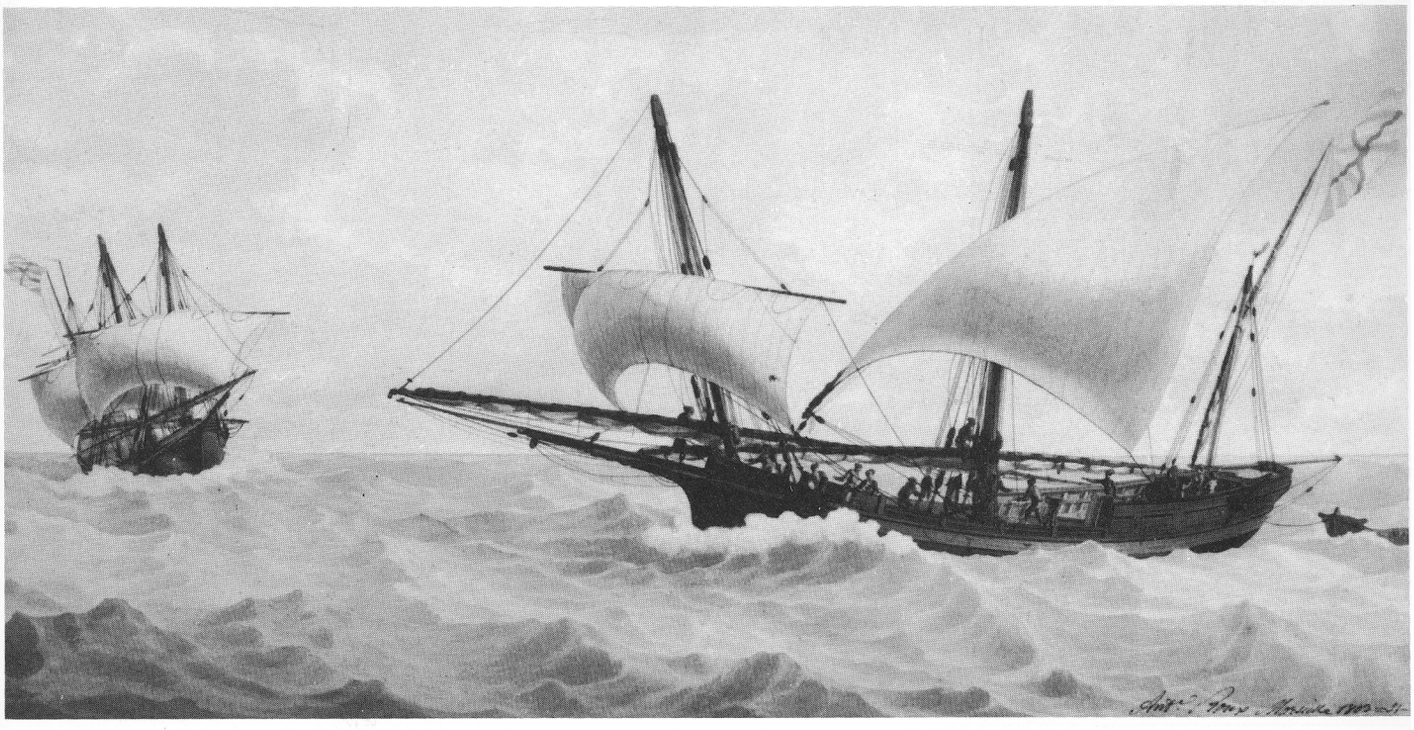
Le pied du mât de l'avant, ou de trinquet, est établi sur le portant-sur-terre de la quille, et passe à 5 pieds 1/2 en dedans du haut de l'étrave, faisant avec l'horizon un angle d'environ 76 degrès.

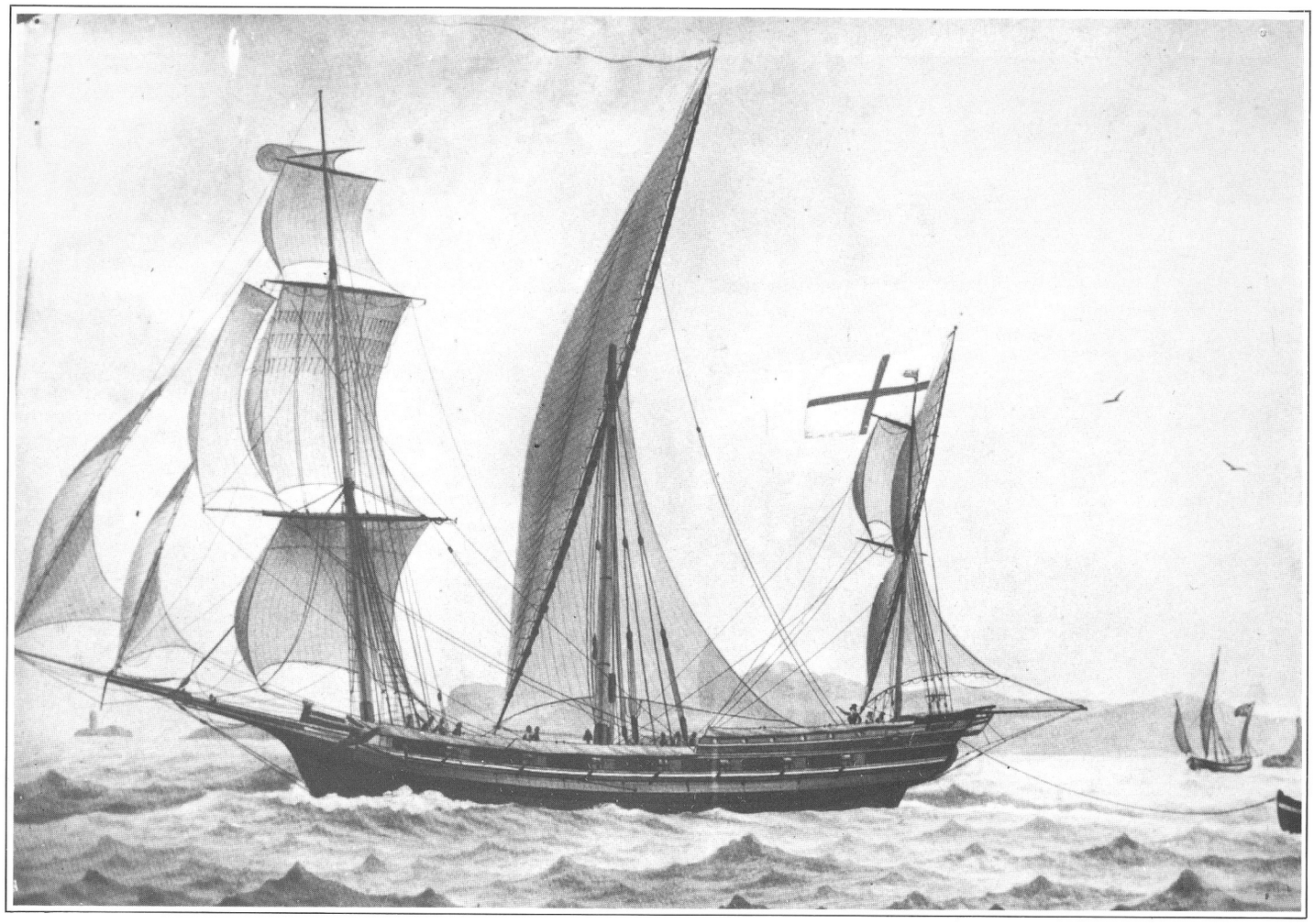
L'Encyclopédie méthodique en 1783 reprend presque mot à mot la définition de Lescallier.

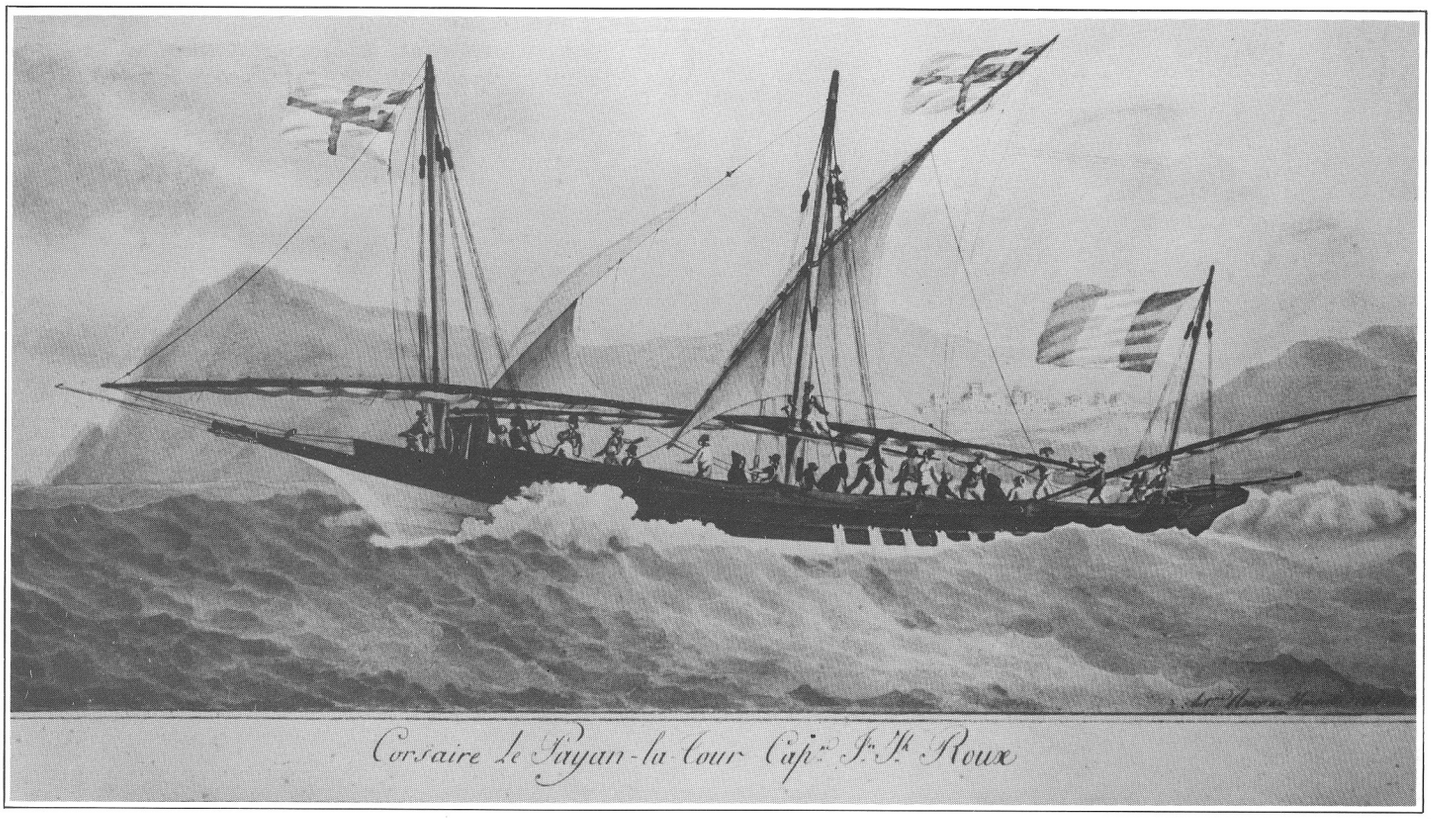
L'Ange Gardien, aquarelle d'Antoine Roux datée de 1809. Si l'on compte sept sabords, seuls deux paraissent armés et ce chébec arbore le pavillon de Provence, ceci supposerait qu'il n'est pas en course ? Bel exemple de gréement purement latin, seul l'arbre de méjane, porte un perroquet de fougue, bordé sur sa vergue sèche, cette petite voile est serrée. Ces aquarelles d'époque ont une valeur d'authenticité, que ne peuvent avoir celles exécutées par le fils François Roux dans les années 1880.

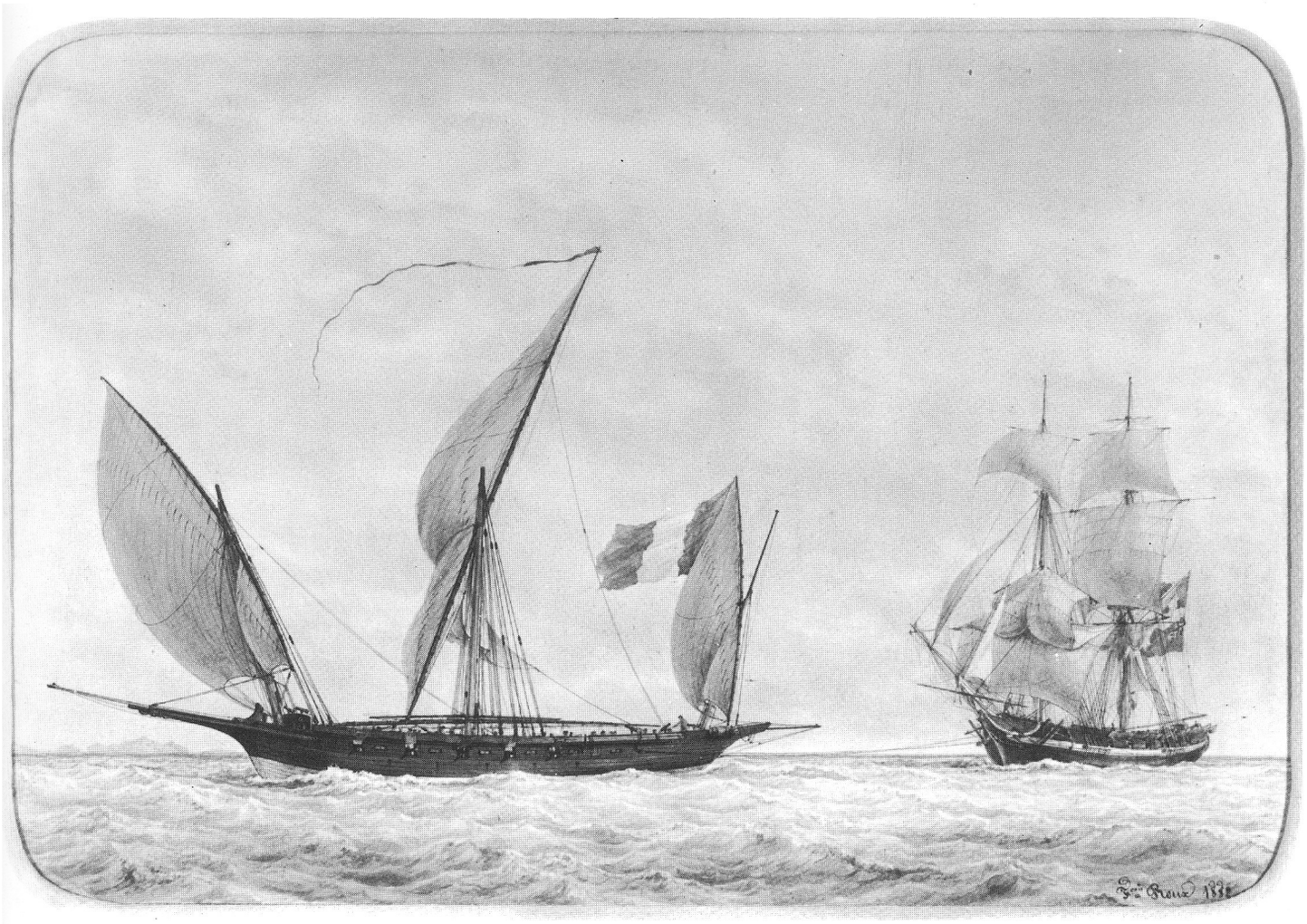
Aquarelle de Antoine Roux datée de 1803, ce petit chébec n'est pas nommé, à priori il ne pratique pas la course, mais navigue au commerce sous le pavillon de Provence.
Fort bon exemple de voilure de mauvais temps, les grandes antennes ont été amenées, remplacées à l'arbre de misaine par une voile carrée le tréou, et à l'arbre de mestre par le maraboutin. A l'arrière plan un autre chébec, ne porte que des basses voiles carrées (pas de maraboutin). L'on remarquera la présence d'un cabestan, deux ancres devant l'arbre de mestre et un sabord armé en avant de la demi-dunette ; l'embarcation est à la remorque, voyez sur l'avant le traversin à oreilles, disposition propre au levant pour le service des ancres.


L'Ange Gardien Capne Barthelemy Calmarino d'Alassio






Corsaire Le Payan-la-Tour Capne. Jn. Jh. Roux



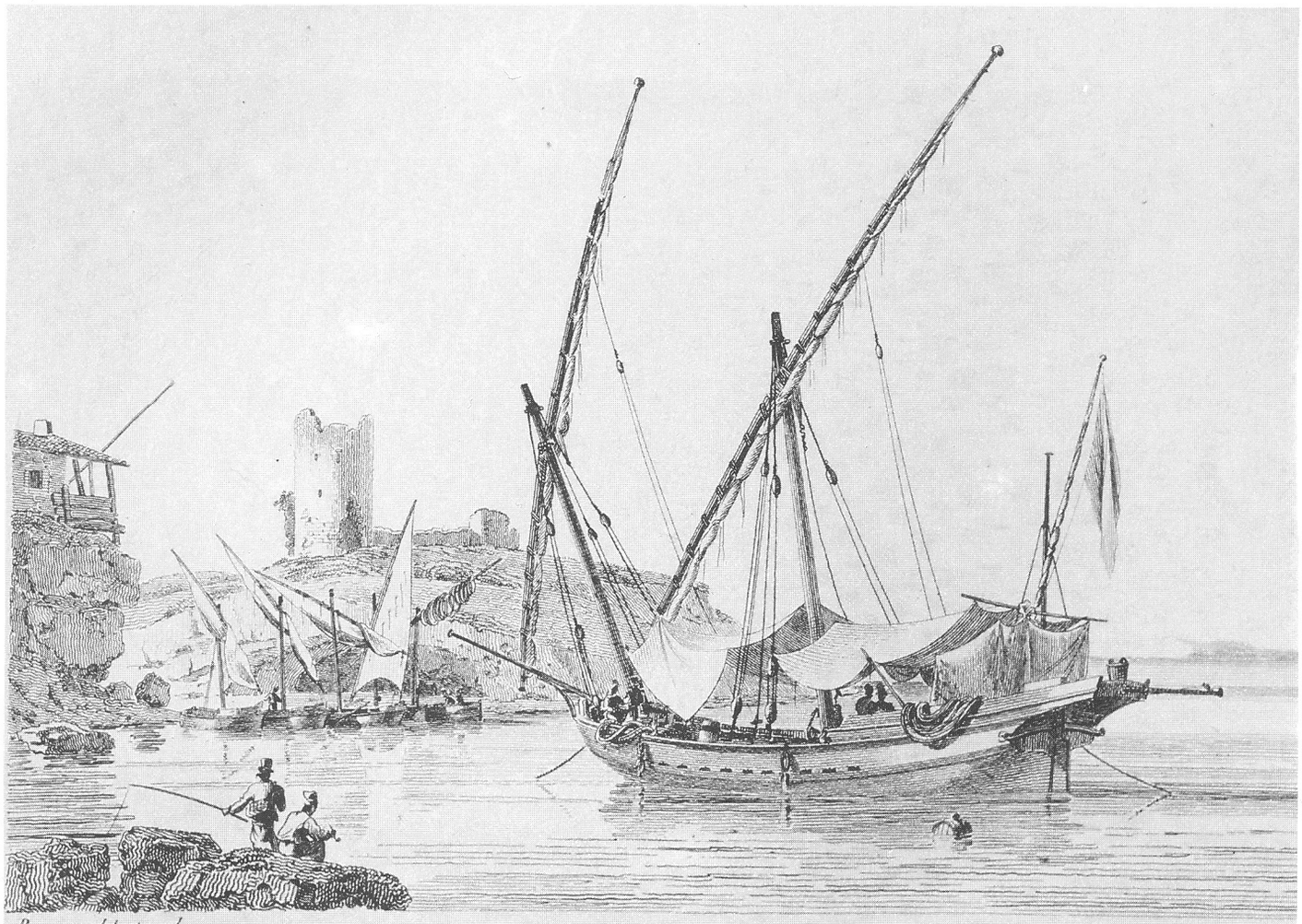
Ce grand chébec toujours sous le pavillon de Provence, est un intéressant cas de gréement carré pour le mât de misaine, celui-ci à pible, porte même un cacatois ou perroquet volant, voyez également la bonnette de hunier à babord. Un véritable beaupré permet d'établir deux focs et l'étai bien nécessaire pour cette ambitieuse mâture. L'artillerie comporte 14 canons, ceci témoigne de l'importance de ce chébec à voilure mixte. Cette aquarelle est probablement de A. Roux et doit dater de la fin du Premier Empire.

Le corsaire le Payan-la-Tour, témoigne de l'utilisation du chébec pour la course sous le Premier Empire. Cette aquarelle d'Antoine Roux datée de 1811, appartient à Monsieur Edouard l'Horset, nous le remercions de nous avoir autorisé à reproduire cet excellent document.
Il s'agit d'un petit bâtiment, son armement probablement modeste est masqué par un pavois en toile, formant fargue, ce qui n'empêche pas le chébec d'embarquer de l'eau, si l'on en juge par celle qui s'évacue des dalots.
Le temps est médiocre, la mer relativement « mâle », l'antenne de trinquet a été déposée avec sa voile, de même celle de mestre, à celle-ci se substitue l'antenne de maraboutin, un foc ou polacre a été établi entre les arbres avant.*
L'antenne de méjane est amenée. Sous cette voilure réduite à l'allure largue, le chébec du capitaine Julien Joseph Roux nous donne un excellent exemple de gréement latin et une très intéressante représentation du pavillon de Provence, blanc traversé d'une croix bleue, combiné avec le pavillon de Marseille au franc-quartier d'azur, chargé d'une croix blanche.

L'Étoile de Bonaparte par François Roux exécutée en 1882, a moins de valeur que l'aquarelle précédente, n'étant pas contemporaine de l'événement représenté (prise d'un brick anglais), l'on remarquera le pavillon français placé au-dessus du pavillon anglais sur la capture. Il s'agit d'un chébec armé de 12 canons de 6 ou 8 livres, le mantelet du sabord arrière étant abaissé, l'on ignore s'il est armé ou non. Comme il convient pour un corsaire, le chébec est gréé entièrement latin, et très légèrement. L'on remarquera la position des antennes, celle de trinquet porte à bideau, l'autre est à bon bord, la voile de méjane est aussi à bideau, mais l'on constate que la surface de toile est réduite, l'antenne s'appuyant sur son mât plie sensiblement. L'allure est proche du vent arrière et voici un bon exemple de voiles en oreilles de lièvre.
L'antenne de maraboutin et sa voile reposent sur le pont, ainsi qu'une petite vergue peut-être pour une voile carrée dite tréou destinée le cas échéant à l'arbre de trinquet.

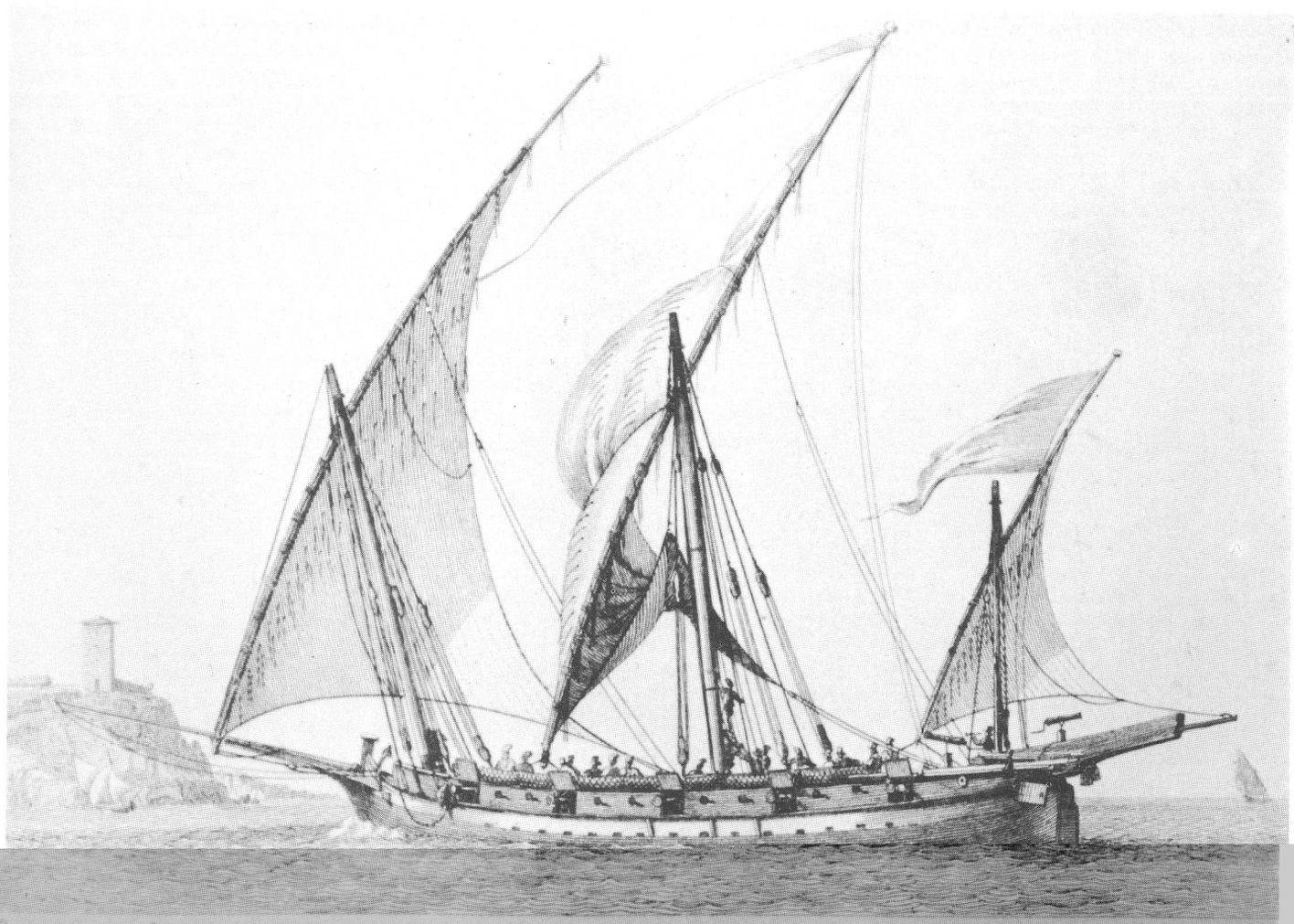
*

* Le terme polacre s'appliquait à ces voiles d'étais.

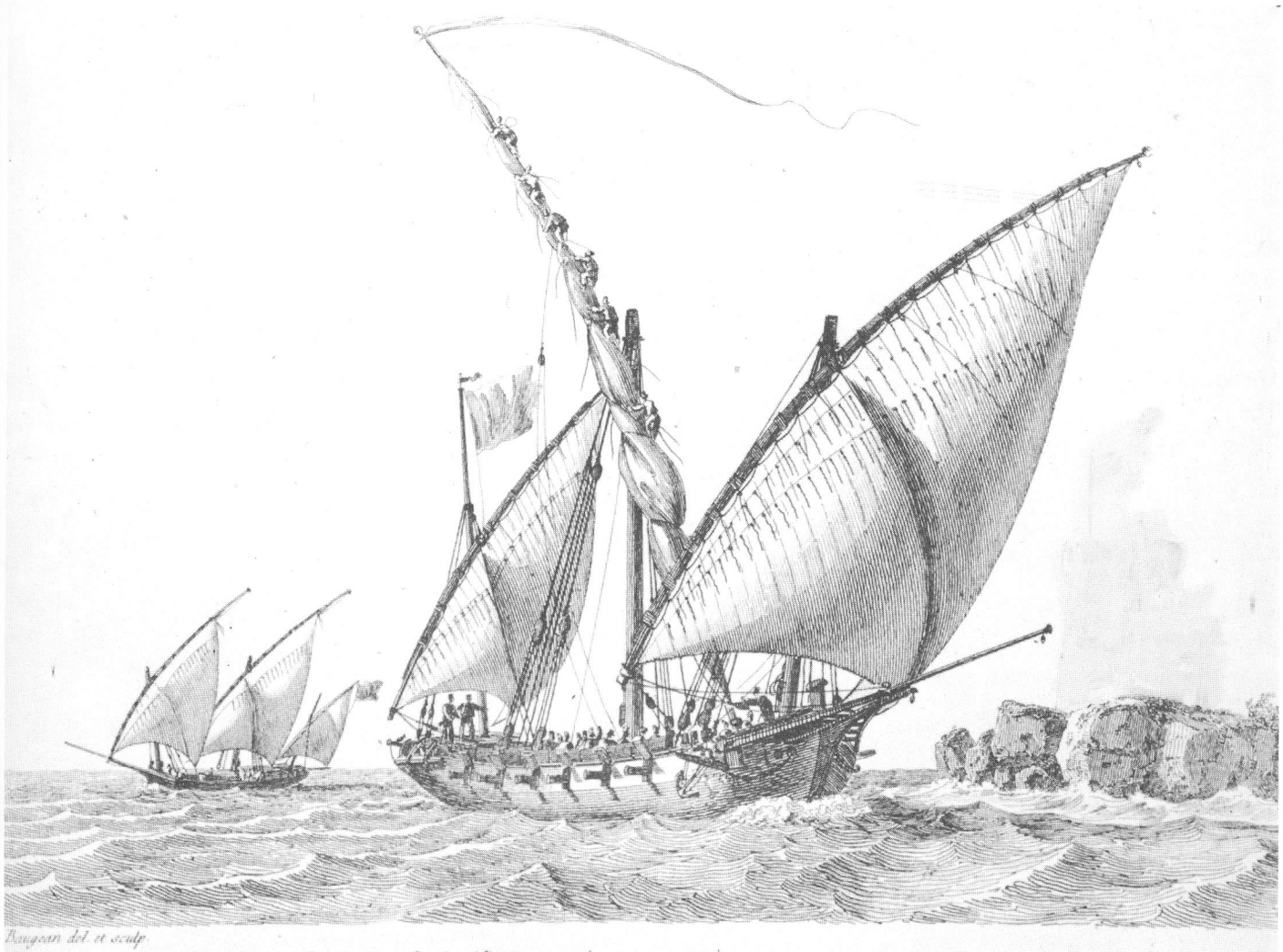


Baugean del. et sculp.

Petit Chebeck au mouillage.



Chebec espagnol a voiles latines, courant vent largue.



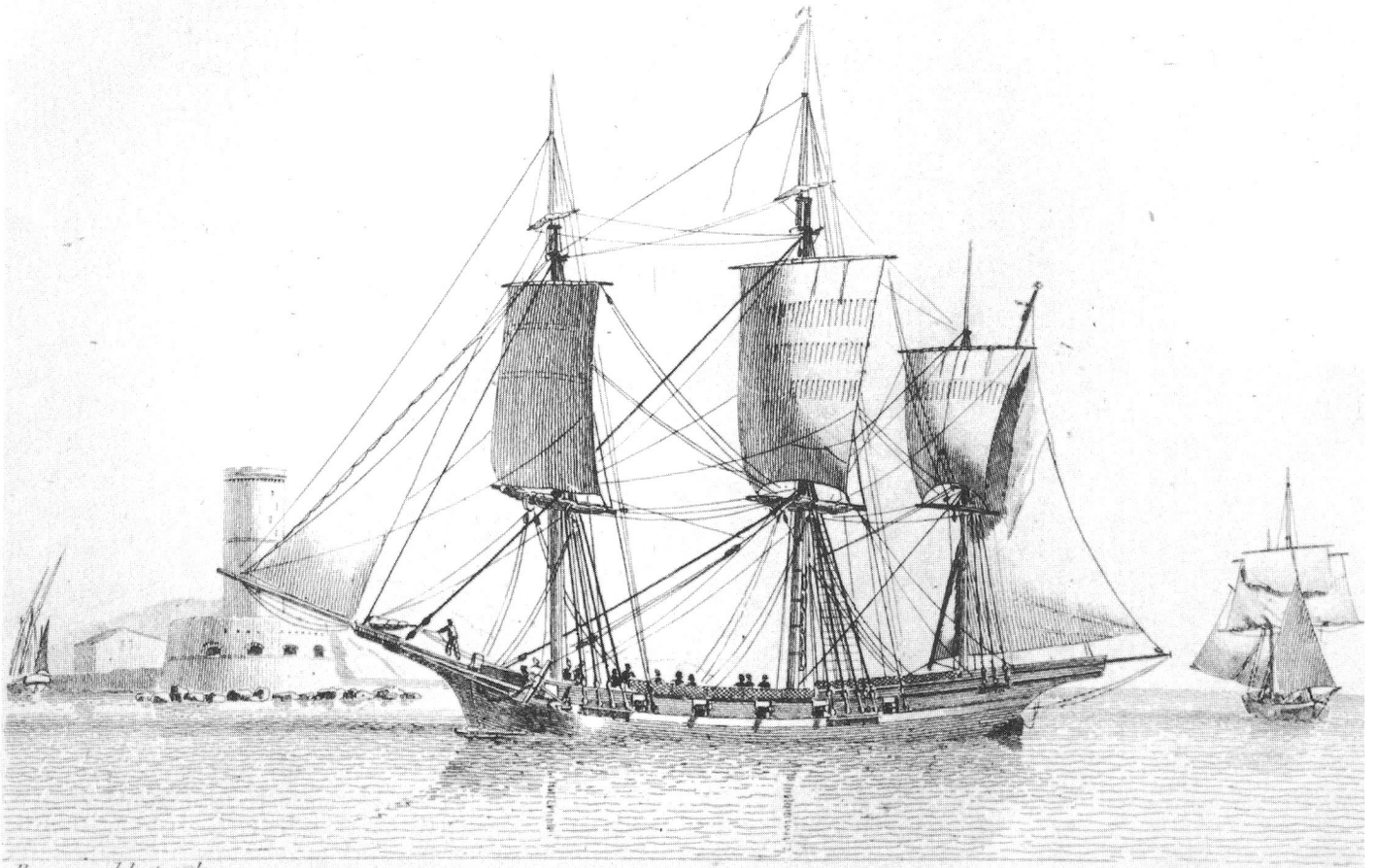
Baugean del. et sculp.

Corsaire de la Méditerranée, vent arriere courant au mouillage.

Ces trois gravures de Baugean, illustrent bien « le chébec latin » dans les années 1810-1815. La gravure la plus intéressante est celle montrant les hommes ferlant la voile latine de l'arbre de mestre. Les cargues ont permis d'étouffer la toile. Les hommes rassemblent la toile pour la serrer avec les rabans de ferlage. A l'évidence de telles manœuvres nécessitent un équipage parfaitement qualifié.

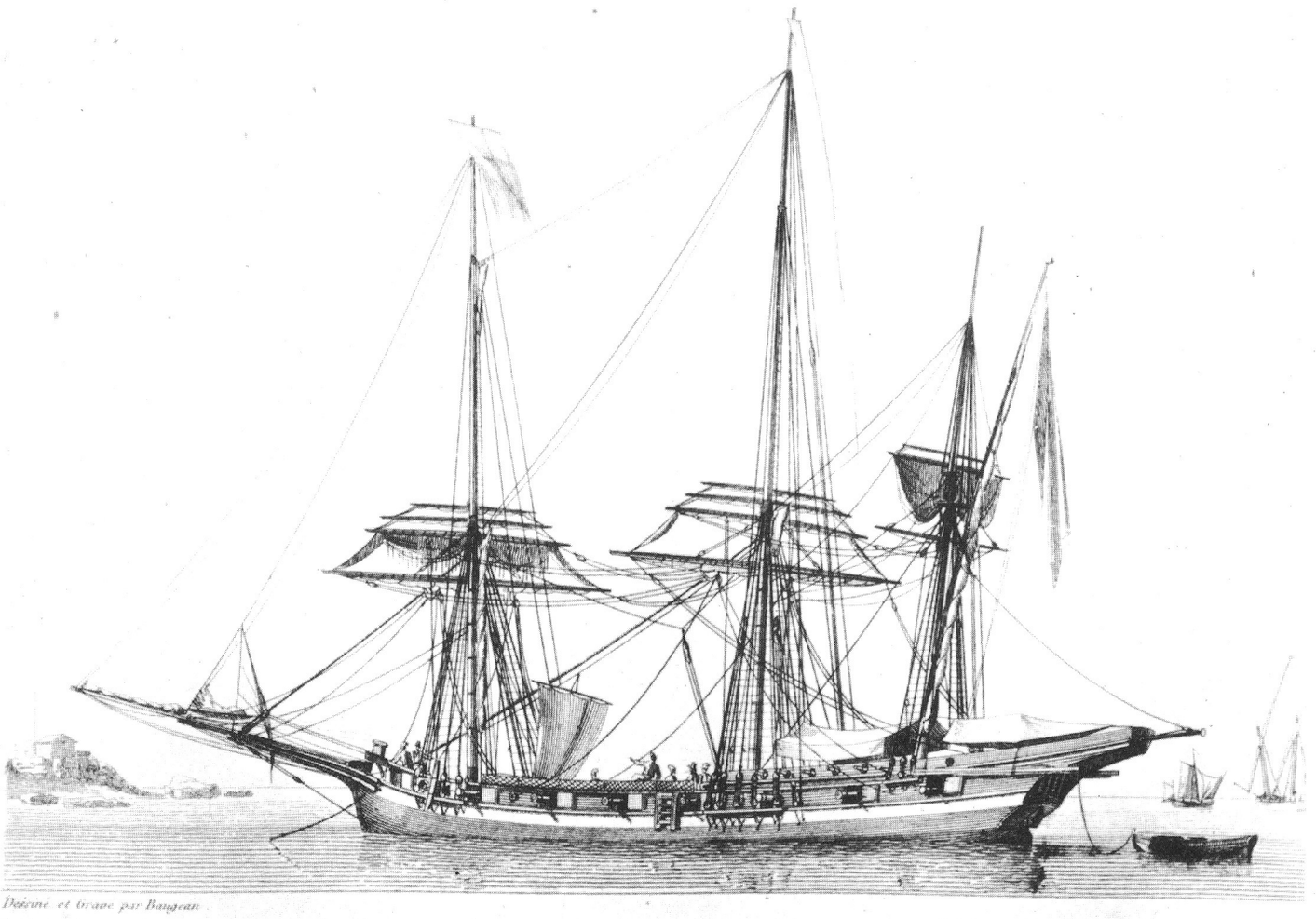
La prise de ris est tout aussi délicate, la voile étant mise en ralingue, les hommes saisissent les garcettes de part et d'autre de la voile, pour les nouer sur l'antenne. Cette manœuvre s'effectue en commençant par le point d'amure inférieur, ceci explique le tracé divergent des bandes de ris.

L'on remarquera la position des antennes, variant d'une représentation à l'autre. Voyez les petites ouvertures pour les avirons sur le chébec espagnol et les deux fanaux sous la plateforme de poupe.



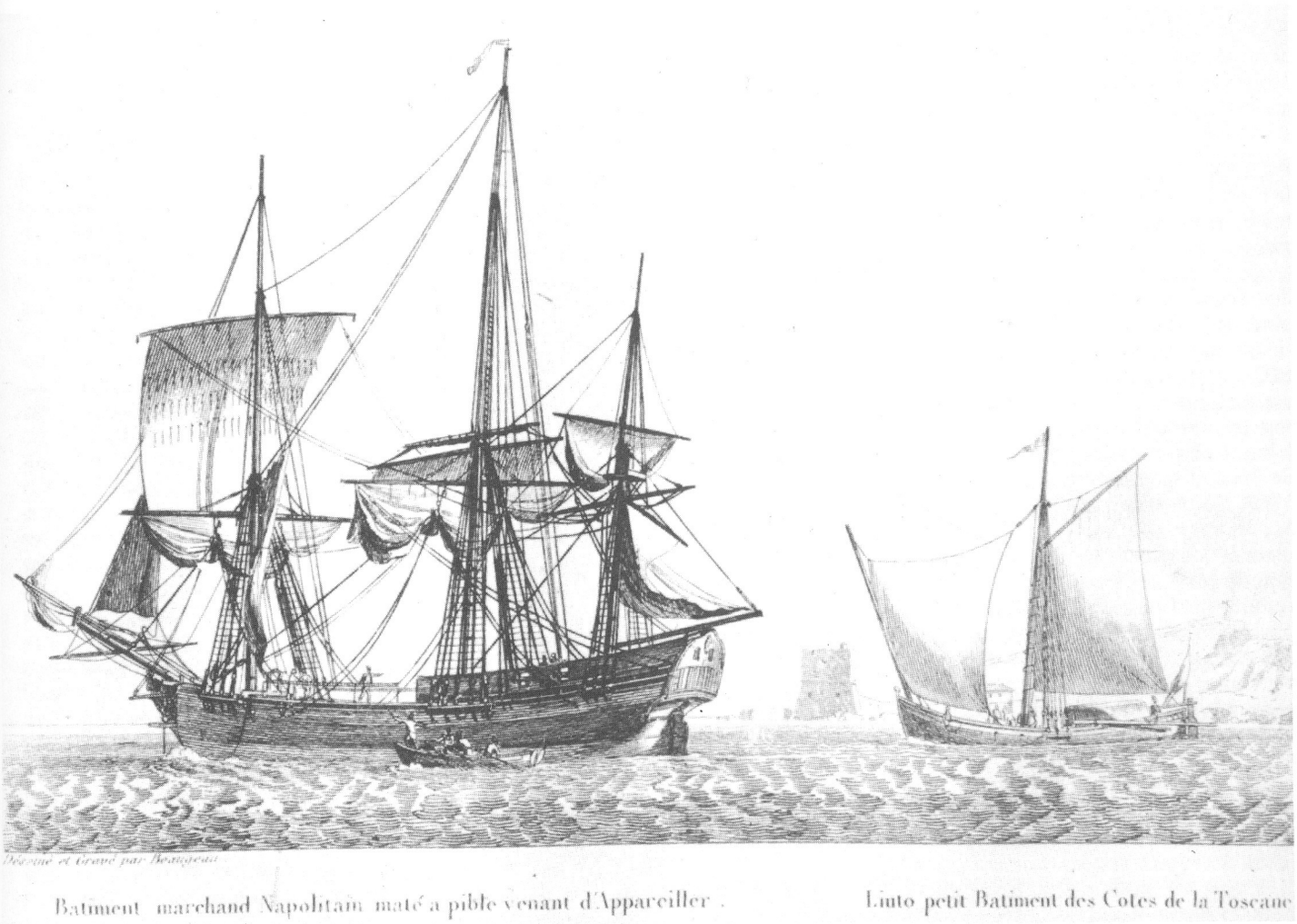
Baugean del. et sculp.

Chébec, ârrivant au mouillage.



Dessiné et Gravé par Baugean.

Chebec, Génois, de 14 canons, au mouillage.



Une troisième gravure est donnée afin d'illustrer la mâture à pible, car il ne s'agit pas d'un chébec mais d'un navire marchand, ce qui vous permettra de comparer les œuvres mortes de ces navires.

Deux gravures également de Baugean, sont de bons exemples montrant l'ultime évolution de gréement du chébec, dont les voiles latines, sauf l'artimon ont disparu. Seul rappel du chébec les œuvres mortes et il est fort possible que ces bâtiments s'ils pratiquent non plus la course mais le commerce, n'aient pas conservé les formes de carène propres aux chébecs. Par ailleurs l'on ne distingue pas de sabords de nage. L'un des chébecs a prolongé son mât de misaine et son grand mât par des mâts de perroquet.

LES CHÉBECS DANS LA MARINE ROYALE 1750-1779

Au XVIIe siècle et dans la première moitié du XVIIIe siècle, la marine royale dispose de quelques bâtiments typiquement méditerranéens [*1]. Certains tels que Barques latines, Demi-galères, Felouques, etc., ont été nommément désignés dans les pages consacrées à une définition élémentaire de ces types de bâtiments. Mais il faut attendre le milieu du XVIIIe siècle pour qu'il soit décidé de construire au port de Toulon, plusieurs chébecs, de préférence à de classiques corvettes. Ces bâtiments vont être avec raison considérées comme une innovation dans notre marine militaire où ils figureront pendant une trentaine d'années.

L'on peut supposer que c'est le Commandant de la Marine de Toulon qui suggéra à la Cour [*2] dans le cours de l'année 1749, l'utilisation de chébecs dans notre marine.

M. d'Orves justifiant de sa proposition, par le souci de protéger efficacement les activités maritimes intenses lors de la grande foire de Beaucaire [*3]. Les corsaires et pirates barbaresques profitant de l'importance du trafic pour enlever des navires au commerce. Pratiquant la course notamment avec des chébecs, il était logique de leur opposer des bâtiments de même type, nos frégates ou corvettes n'étant pas vraiment aptes à lutter efficacement contre les chébecs barbaresques. Nous aurions vivement désiré disposer du rapport qui logiquement aurait du être rédigé pour justifier de la proposition du Commandant de la Marine du port de Toulon [*4], mais nos recherches aux archives de la marine du port de Toulon et aux archives nationales à Paris (fonds marine) sont jusqu'à présent restées vaines.

Toujours est-il que par sa lettre du 13 février 1750, le nouveau ministre Rouillé [*5] précise « il y aura à comprendre dans le projet, la construction de quatre chébecs ! J'écris en Espagne pour savoir si l'on ne pourra pas trouver quelques constructeurs et charpentiers de Majorque qui s'engagent à passer à Toulon pour construire ces premiers chébecs ». Ainsi la décision est prise et dans le projet de constructions pour 1750, la réalisation des chébecs est prévue.

Ce recours à des charpentiers majorquins, n'est pas fait nouveau, l'on peut citer les réalisations de la barque latine Immaculée Conception et de la felouque Diligente. La réputation des chébecs espagnols est bonne et les charpentiers des Baléares sont en quelque sorte les spécialistes de ce type de bâtiments, ceci n'est pas le cas de nos constructeurs toulonnais. Fin mai 1750, la Cour d'Espagne accorde la permission de faire passer en France deux constructeurs et quelques charpentiers. Le Consul de France à Majorque est chargé de « choisir les sujets qui seraient les plus propres pour construire de ces sortes de bâtiments ». Nous connaissons les noms de ces hommes, Mathieu Reous - Joseph Caubet, constructeurs. Damien Canal - Gabriel Mairatte - Bernard Nicolau - Antoine Colom, charpentiers.

En juin 1750, les noms des quatre chébecs sont choisis, l'Indiscret, le Requin, le Rusé, le Serpent. Cependant il faut attendre le mois de juillet pour qu'il soit décidé des proportions de ces bâtiments, la Cour après avoir consulté Monsieur d'Orves, souhaite « de ne pas construire d'une même grandeur les 4 chébecs et qu'il vaut mieux au contraire d'en avoir au moins de deux espèces » (lettre du 5 juillet).

Les constructeurs et charpentiers majorquins arrivent le 3 juillet à Toulon. Et sans attendre, le 14 de ce même mois, l'Intendant avec le Commandant de la marine, réunissent les constructeurs majorquins et ceux du port de Toulon, voici l'essentiel de la lettre adressée au Ministre à la suite de cette réunion « Après avoir conféré ensemble sur les proportions qu'il conviendrait de donner à ces Bâtiments, les Constructeurs majorquins ayant assuré que les plus gros se comportaient mieux à la mer que les autres, M. d'Orves a été du sentiment, ainsi que les constructeurs d'en construire 2 de 24 canons de 8 livres de balle, auxquels il faudra au moins 300 hommes d'équipage parce que les Barbaresques ont ordinairement dans les 4 à 500 hommes, ces constructeurs prétendent ainsi qu'on pourra embarquer 50 à 60 jours de vivres sur ces Bâtiments moyennant quoy ils navigueront bien. Ils ont commencé hier à travailler à façonner les quilles, je leur feray donner les charpentiers qu'ils demanderont et j'en presseray la construction le plus que je pourray affin que ces constructeurs fassent le moins de séjour à Toulon qu'il sera possible étant persuadé que nos constructeurs se mettront bientôt en état d'en construire sans le secours de ceux de Mayorque.

Comme vous pourriés, Mgr, pendant la paix donner quelques destinations particulières à ces chebecks, je pense qu'il conviendrait d'en faire 2 de 18 canons du calibre de 6 l que l'on pourrait faire naviguer avec beaucoup moins d'équipage, j'attendray cependant vos ordres à ce sujet avant de faire commencer leurs constructions.

Je joins icy les proportions des deux chebecs de 24 canons qu'on va construire. »

Le Ministre par sa lettre du 27 juillet, reprenant les termes de celle de l'Intendant donne son accord, plus précisément sur les deux chébecs de 24 canons, et le 4 août pour les deux autres chébecs de 18 canons.

Il faut citer une initiative, consistant à faire passer à Toulon, le Sr Deydier sous-constructeur des galères à Marseille « pour profiter des dispositions et des talens qui luy ont été reconnus pour la construction des chebecks en le faisant employer en qualité de simple charpentier sous les constructeurs Mayorquains, afin qu'ils n'ayent aucun soupçon de son état ». Cette manœuvre assez discutable sera inutile, car l'on apprend par une lettre de l'Intendant datée d'août « Il est inutile de faire venir à Toulon le Sr Deydier pour prendre de plus grandes connaissances de la construction des chebecks, puisque les constructeurs Mayorquains ne se font aucune peine de donner leurs gabaris. »

La construction des deux chébecs de 24 est commencée fin juillet 1750, la mise à l'eau du Requin a lieu le 14 mars 1751 et celle de l'Indiscret le 24 du même mois. Il faut noter quelques incidents lors du lancement du Requin, celui-ci s'étant arrêté à trois reprises sur la cale lors du lancement, ceci étant attribué à une pente insuffisante du chantier.

Les deux chébecs de 18 canons ont été mis en construction en août-septembre 1750 [*6]. Le 10 juin 1751 le Rusé est mis à l'eau et le 24 juin le Serpent. Le 30 juillet 1751, ordre est donné aux majorquins de quitter Toulon, leur séjour y aura duré un peu plus d'une année [*7].

L'armement des chébecs posera des problèmes, notamment en ce qui concerne la fourniture de toiles dite cotonine et la mâture, la qualité des résineux en provenance d'Italie étant considérée comme médiocre, qu'il s'agisse des mâts et surtout des antennes.

La première croisière est effectuée par le Requin, sur les côtes

de Provence du début juillet à la fin août 1753, afin de former des équipages en bénéficiant il est vrai de matelots des galères [*8]. Cette courte campagne permet de juger du bon succès des chébecs (Requin et Rusé) et de la mauvaise qualité des bois employés pour leur mâture. Ceci sera développé dans les pages suivantes.

Le Requin dont nous suivrons ultérieurement la carrière sera condamné en 1770 et l'autre chébec de 24 canons l'Indiscret sera cédé en 1761 à l'Espagne. Les deux chébecs de 18 canons le Rusé et le Serpent, seront condamnés en 1775.

En 1761, il est décidé la construction de quatre nouveaux chébecs, tous armés de 20 canons de 8 livres. Pour ces bâtiments il n'est plus fait appel aux majorquins, les plans seront dressés par les constructeurs toulonnais au service du Roi. Ce sont les Sres Saucillon - Doumet-Revest - Chapelle et Étienne qui réaliseront respectivement les chébecs dénommés Caméléon - Singe - Renard - Séduisant. Mis en chantier en 1762 ces bâtiments seront lancés la même année. Cette deuxième série de chébecs, présente de sensibles différences tant en ce qui concerne la réalisation de la charpente, que leur gréement, caractérisé par l'abandon d'une voilure entièrement latine pour un gréement en quelque sorte mixte alliant voiles latines et voiles carrées. Nous vous donnons la reproduction des plans de ces quatre chébecs, documents s'ajoutant au plan du Requin et de l'Indiscret, seuls manquent les plans des chébecs de 18 canons.

Ces bâtiments conçus par les constructeurs toulonnais ne semblent pas avoir les bonnes qualités de leurs prédécesseurs. Mais il est certain que la « dégénérescense » du gréement d'origine est la cause majeure de leurs qualités assez ordinaires. Les quatre chébecs constituant cette deuxième série, seront condamnés en 1779. Ils ne seront pas remplacés, l'on préfèrera construire de classiques corvettes. En effet, pourquoi construire des coques aux formes singulières, si c'est pour leur faire porter des voiles carrées ? Sous la Révolution et l'Empire, notre marine militaire comptera quelques chébecs, mais il s'agira de prises [*9] ou de constructions privées. En revanche la course en Méditerranée sera pratiquée avec succès par de nombreux chébecs.

Nous nous sommes contentés d'esquisser le thème « le chébec dans la marine royale », en vous donnant plus particulièrement des précisions sur son adoption. A ces explications s'ajoutent les commentaires d'une iconographie relativement complète. Certes l'histoire du chébec bâtiment propre à l'ensemble de la Méditerranée reste à rédiger. Que cette étude limitée à notre seule marine royale, soit une incitation à traiter ce sujet, et un modeste apport à celui-ci.

[*1] La marine royale est un corps entièrement indépendant de la marine des galères.

[*2] Par le terme « Cour » il faut entendre le Secrétariat d'état à la marine, donc l'autorité centrale.

[*3] La foire de Beaucaire remonte au XIIIe siècle, elle se tient au mois de juillet. Elle bénéficie d'une renommée universelle.

[*4] En supposant, qu'il soit à l'origine du projet.

[*5] Nommé en mai 1749.

[*6] Nous ne disposons pas de la date précise, une lettre du 3 octobre 1750 indique que la construction des quatre chébecs est avancée.

[*7] Les majorquins vont embarquer à Marseille sur un navire des Baléares y faisant relâche. Ils arriveront à Majorque fin septembre 1751.

[*8] Le Corps des galères a été supprimé en 1748.

[*9] Sans que cette liste soit complète, nous pouvons citer les chébecs suivants.

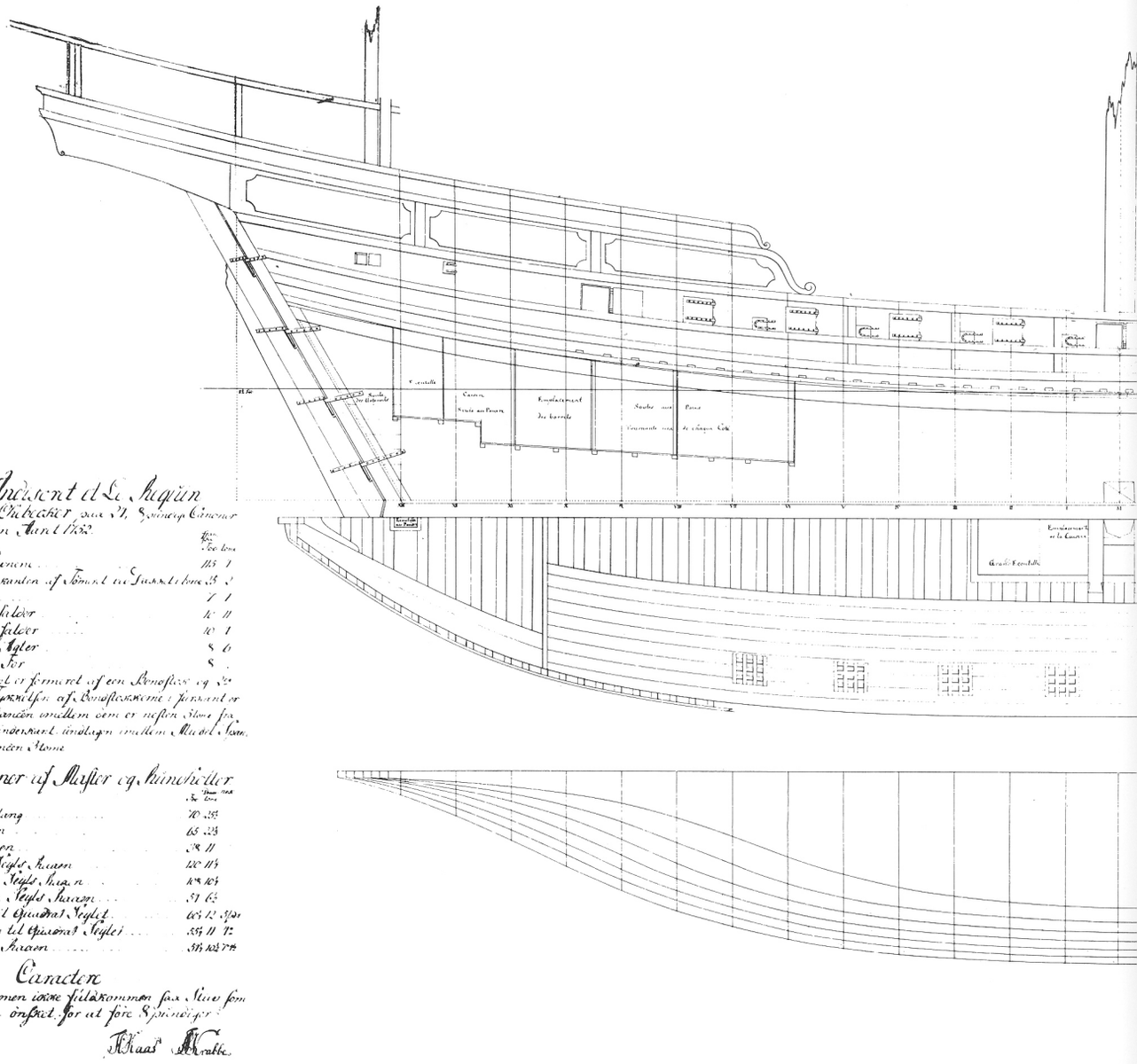
Le Cassius (ex Courrier d'Italie) 1796	La Corse 1797
Le Fortunatus 1797-1798	Le Guerrier 1800
Le Cerf 1796-1800	Le Jacobin 1796
Le Chargeur (ex Chasseur) 1796	Le Brave sans-culotte 1796

Nous avons également relevé l'existence d'un « demi-chébec » l'Alsacienne.

Chébecs marine royale

Dates constr. et réforme	Noms	Constructeurs	Long[r]	larg[r]	Creux	Artillerie	Équipage
1750-1751 - 1770	Requin	Joseph Caubet	114[2]	25[2]	8[9]	24 de 8	220 h
1750-1751 - 1761	Indiscret	Mathieu Reous	114[2]	25[2]	7[10]	24 de 8	220 h
1750-1751 - 1775	Serpent	Mathieu Reous	103	22[4]	7[6]	18 de 6	150 h
1750-1751 - 1775	Rusé	Joseph Caubet	103	22[4]	8[9]	18 de 6	150 h
1762 - 1779	Caméléon	Saucillon	115	27	10	20 de 8	140 h
1762 - 1779	Singe	J. Bte Doumet-Revest	115	28	9	20 de 8	140 h
1762 - 1779	Renard	Louis Chapelle	115	26	7[6]	20 de 8	140 h
1762 - 1779	Séduisant	Jean Frs Étienne	115	28[2]	7[6]	20 de 8	140 h

Dimensions en pieds et pouces.
Longueur d'un capion à l'autre de dehors en dehors
Largeur hors membrure au maître
Creux du dessus quille à la ligne droite de la latte au maître



PLAN DU REQUIN ET DE L'INDISCRET

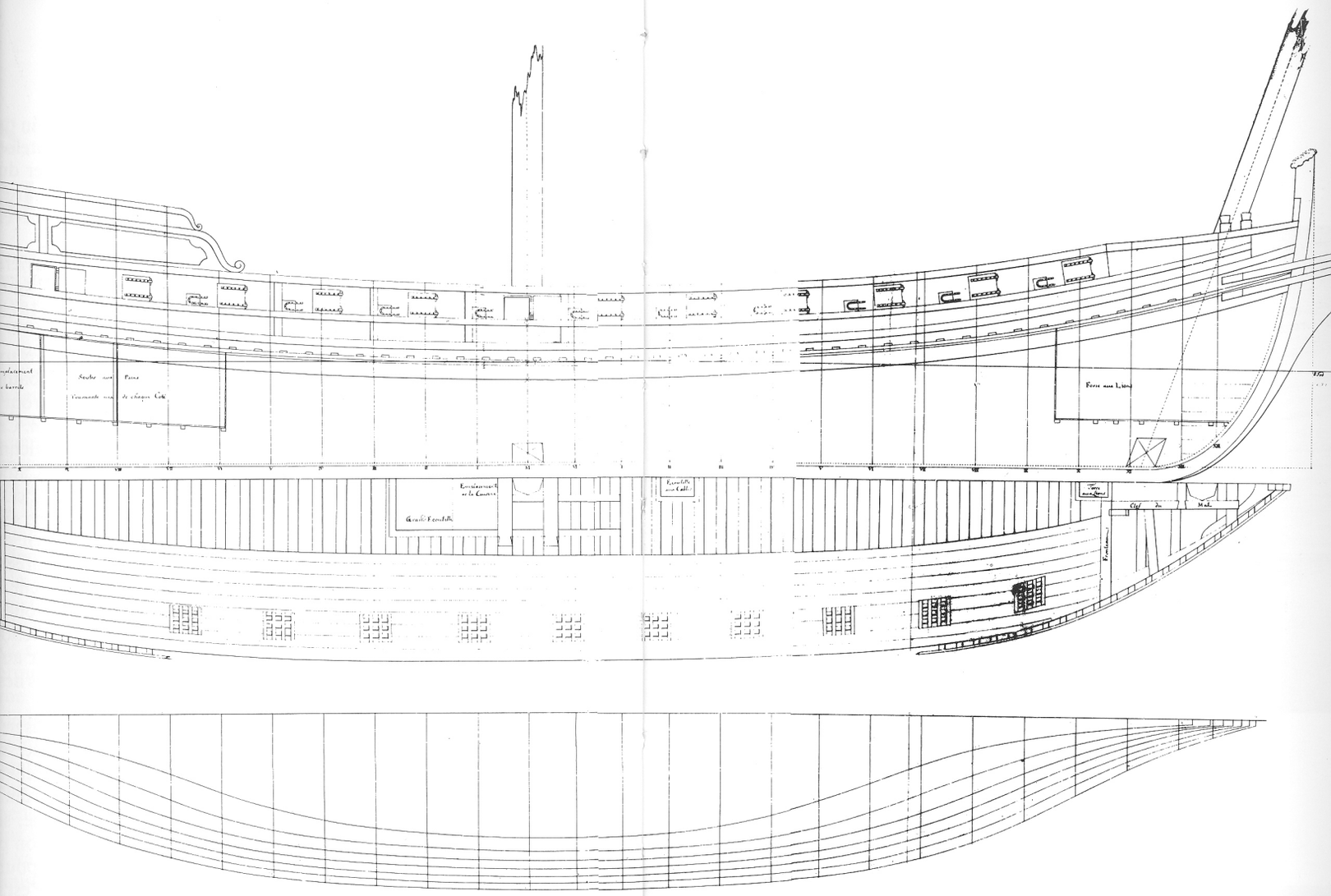
Document conservé aux Archives royales danoises sous la cote (Reg 85c), nous a été indispensable pour l'établissement de la monographie du Requin.

Bien plus complet que les autres plans danois de chébecs français, c'est le seul plan connu des chébecs de 1750. Nous ne possédons pas les plans des deux autres chébecs armés de 18 canons (Serpent et Rusé). D'après ce document les deux chébecs de 24 canons sont identiques. Mais nous savons suivant le devis retour de campagne rédigé par le Chevalier de Fabry, au retour de la croisière effectuée en 1753, que le Requin avait un creux plus important que l'Indiscret. Cet officier indique également que la largeur du Requin est inférieure au plat-bord. Des recoupements effectués aux archives du port de Toulon, confirment le creux plus important du Requin 8 pieds 8 pouces 10 lignes pour 7 pieds 10 pouces à l'Indiscret. Mais les largeurs sont identiques soit 26 pieds. Le Requin a été conçu et réalisé par Joseph Caubet, ce constructeur a également donné un creux plus important au Rusé de 18 canons par rapport au Serpent présentant même longueur et largeur.*

Mais il était aléatoire, pour le tracé de carène, de s'écarter du plan des archives danoises, même si en cours de construction il a été modifié (pratique souvent dénoncée). Sur ce plan figurent deux coupes transversales, permettant d'apprécier le bouge considérable du pont. Ceci nécessite l'établissement d'une plate-forme à caillebotis pour l'utilisation de l'artillerie, représentée sur les coupes et la vue du pont. Ceci est une des caractéristiques des chébecs de 1750, et en 1762 l'on abandonnera cette disposition. A noter qu'elle témoigne de l'existence du chébec antérieurement à l'adoption de l'artillerie sur des bâtiments de mer généralisée dès le début du XVIe siècle. F.-H. Chapmann dans son « Architectura navalis mercatoria » donne les plans d'un très beau chébec algérien présentant les mêmes dispositions pour l'usage de l'artillerie. Ce chébec est percé à huit sabords et dispose de 4 canons pour le tir en chasse et autant pour le tir en retraite. Sa longueur est supérieure d'une quinzaine de pieds à nos chébecs de 24 canons.

Ce plan est daté de 1752 donc postérieur à la mise à l'eau des chébecs ayant eu lieu en mars 1751. Les dimensions données en pieds français, s'écartent quelque peu de celles fournies, notamment par le grand registre « Proportions des manœuvres des vaisseaux et autres bâtiments » conservé aux Archives du port de Toulon. Recueil qui nous a facilité la reconstitution du gréement du Requin.

* Devis de l'Indiscret AT. cote L 216 folios 146 à 150, document daté du 24.11.1753, rédigé au retour de la campagne effectuée sur les côtes de Provence et d'Italie.

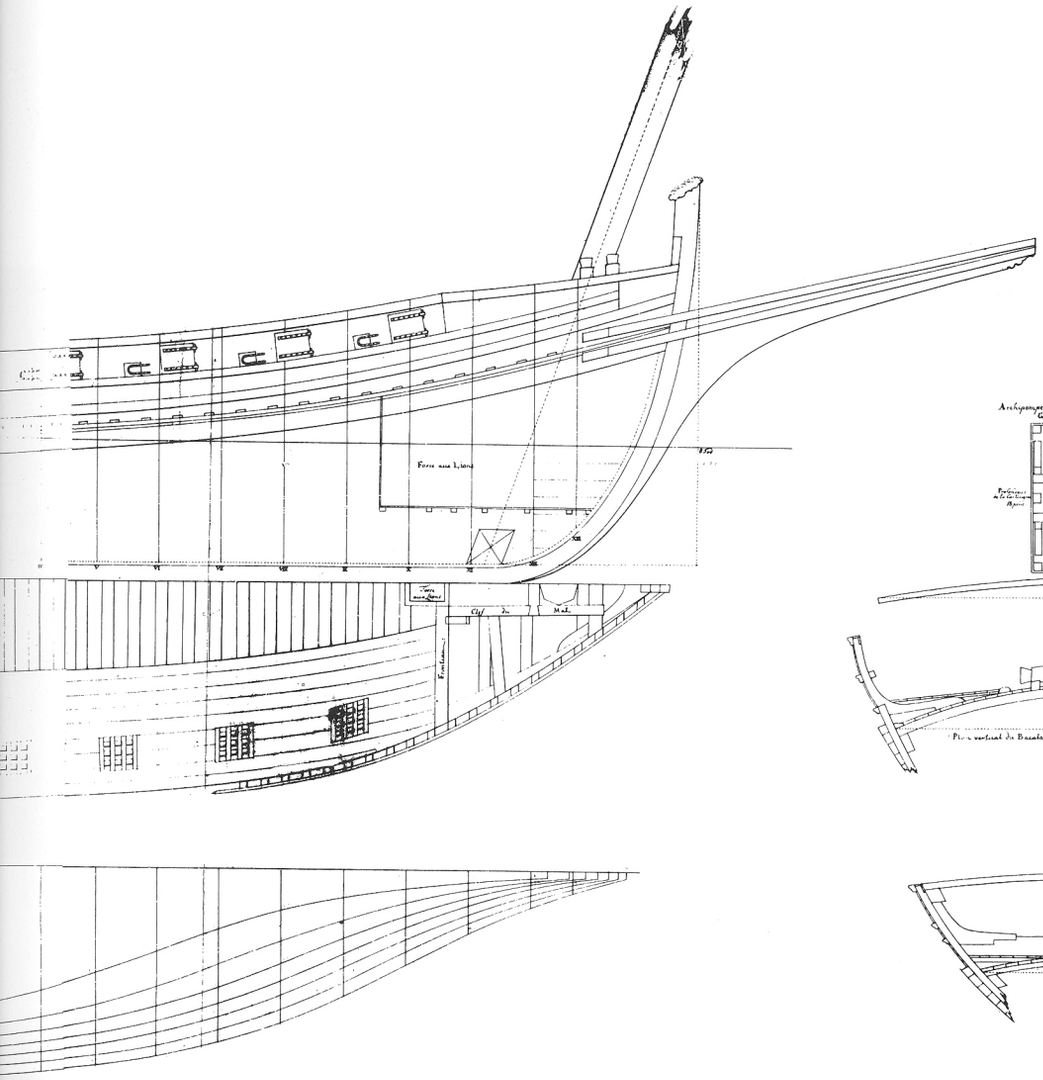


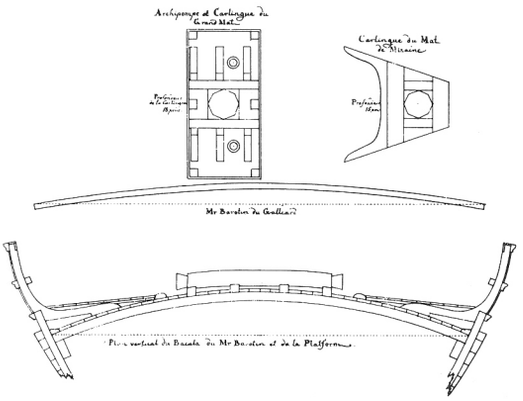
uge considérable du pont. Ceci nécessite l'établissement e plate-forme à caillebotis pour l'utilisation de l'artille- eprésentée sur les coupes et la vue du pont. Ceci est une aractéristiques des chébecs de 1750, et en 1762 l'on aban- era cette disposition. A noter qu'elle témoigne de l'exis- du chébec antérieurement à l'adoption de l'artillerie sur âtiments de mer généralisée dès le début du XVIe siècle. . Chapmann dans son « Architectura navalis mercato- donne les plans d'un très beau chébec algérien présen- les mêmes dispositions pour l'usage de l'artillerie. Ce ec est percé à huit sabords et dispose de 4 canons pour en chasse et autant pour le tir en retraite. Sa longueur upérieure d'une quinzaine de pieds à nos chébecs de 24 ns.

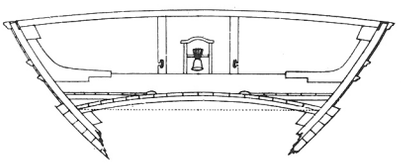
lan est daté de 1752 donc postérieur à la mise à l'eau hébecs ayant eu lieu en mars 1751. Les dimensions don- en pieds français, s'écartent quelque peu de celles four- notamment par le grand registre « Proportions des œuvres des vaisseaux et autres bâtiments » conservé aux ives du port de Toulon. Recueil qui nous a facilité la stitution du gréement du Requin.

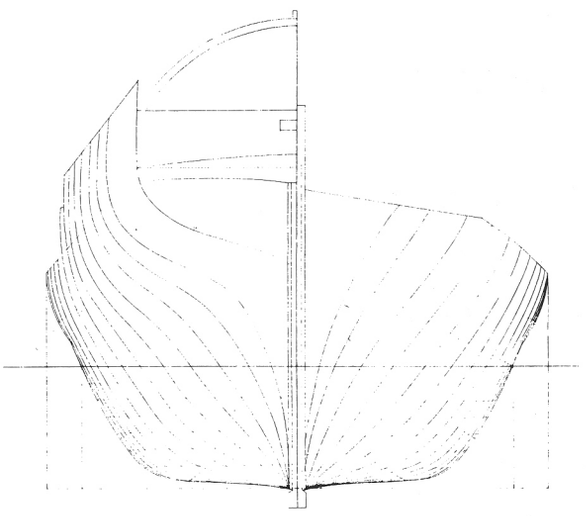
---

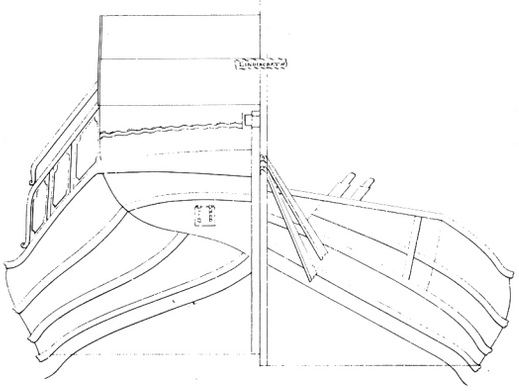
vis de l'Indiscret AT. cote L 216 folios 146 à 150, document daté du 1753, rédigé au retour de la campagne effectuée sur les côtes de Pro- et d'Italie.

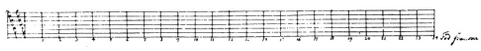

Forte aux Lions
Clef du Mat
Frontiers


Archipompe et Carlingue du Grand Mat
Carlingue du Mat de Miraine
Mr Barolin du Gallard
Plan vertical du Bacale du Mr Barolin et de la Platforme

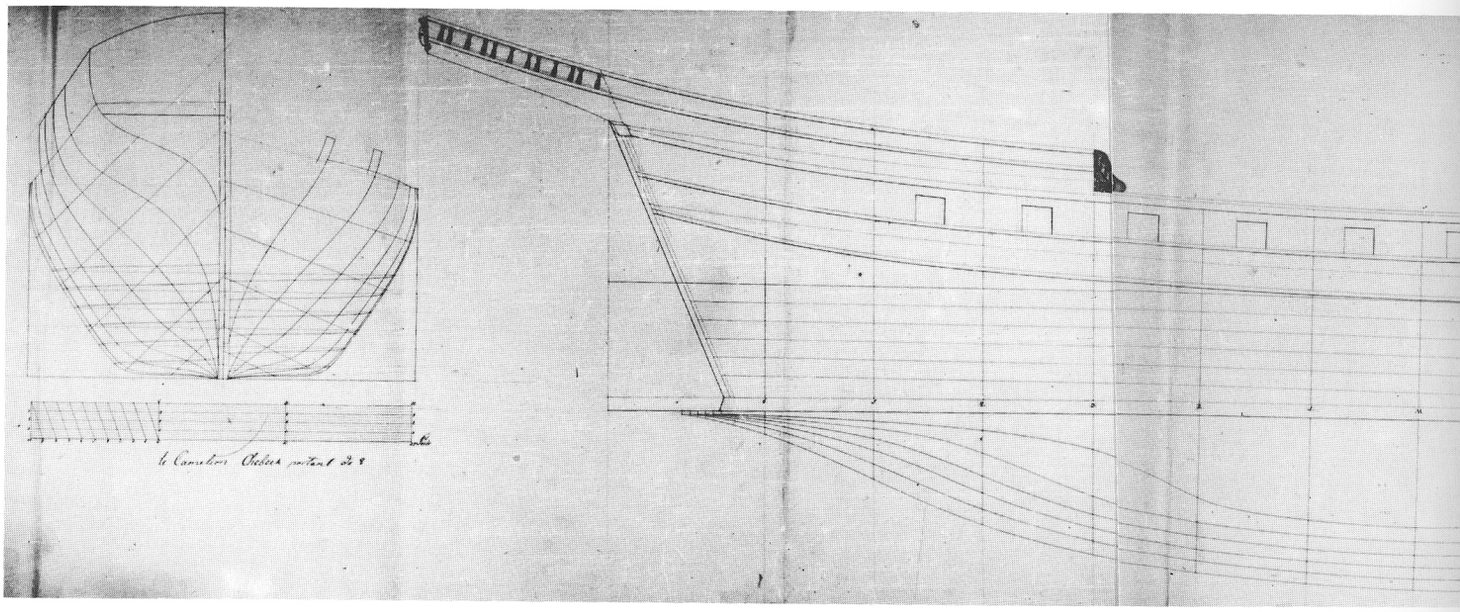


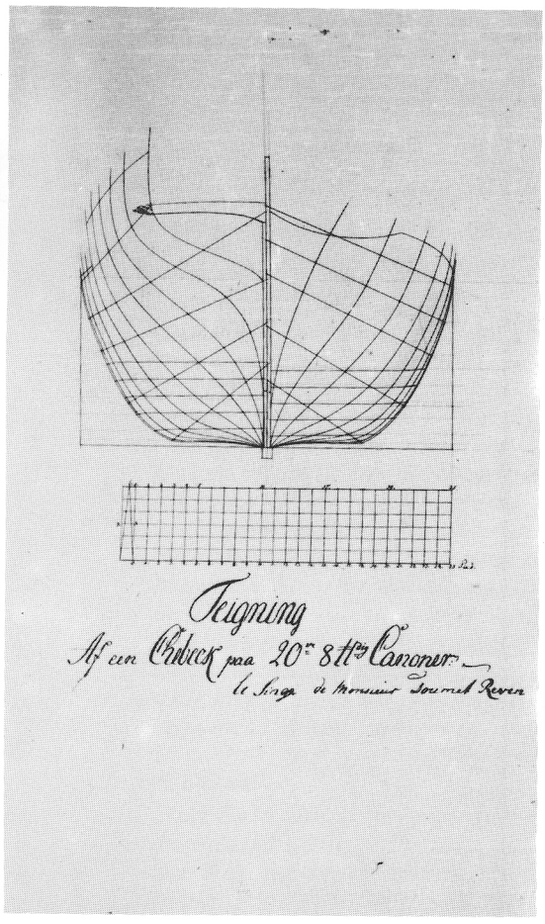


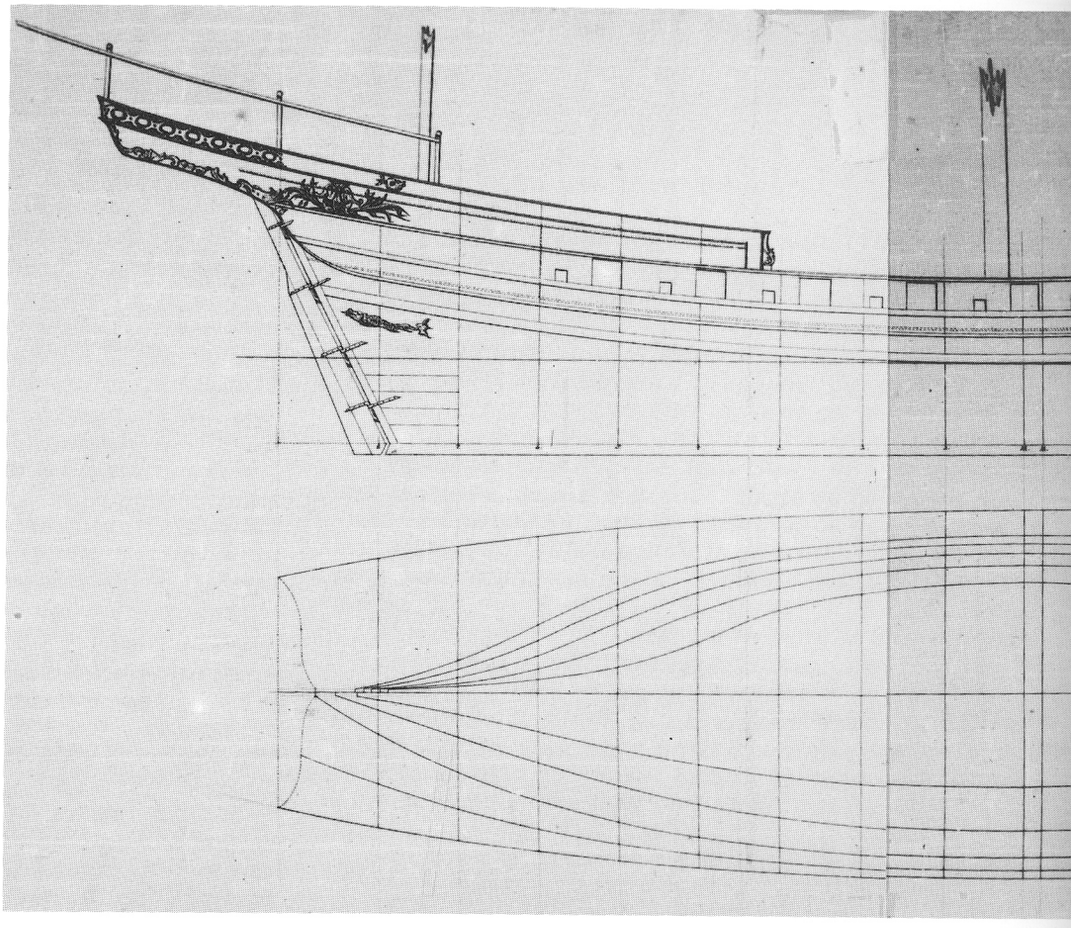


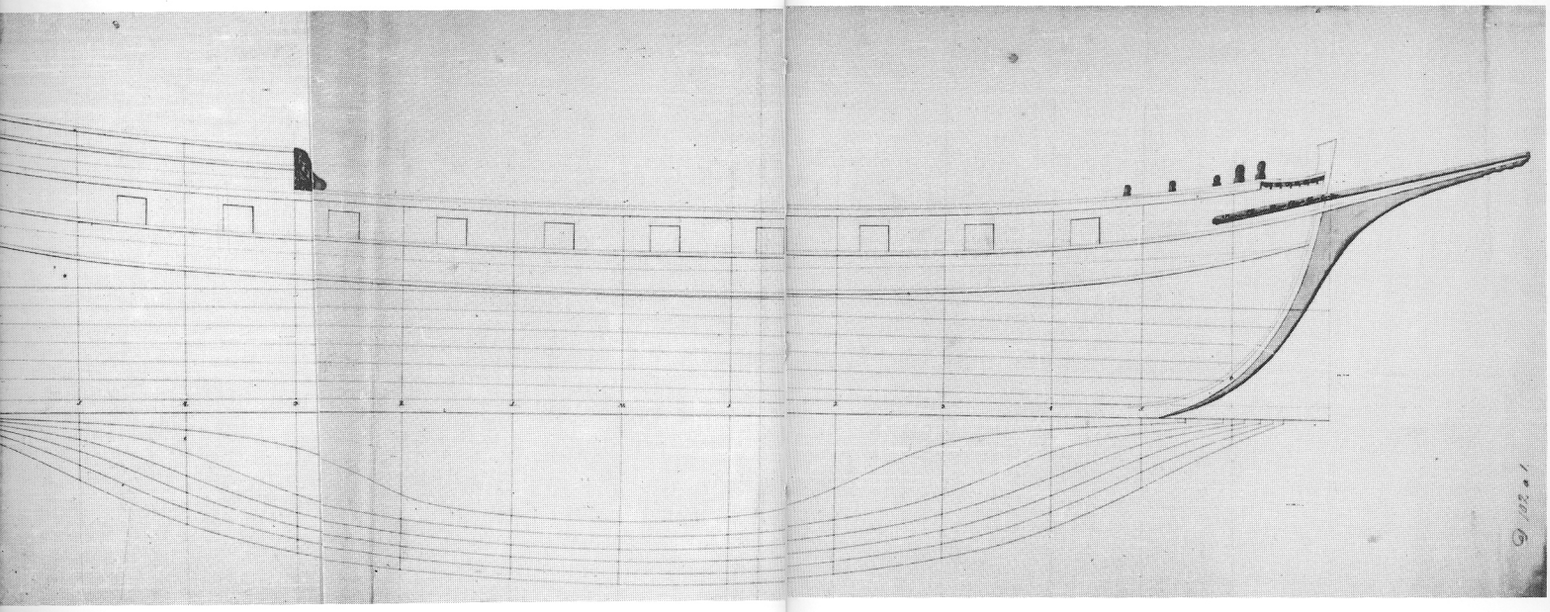


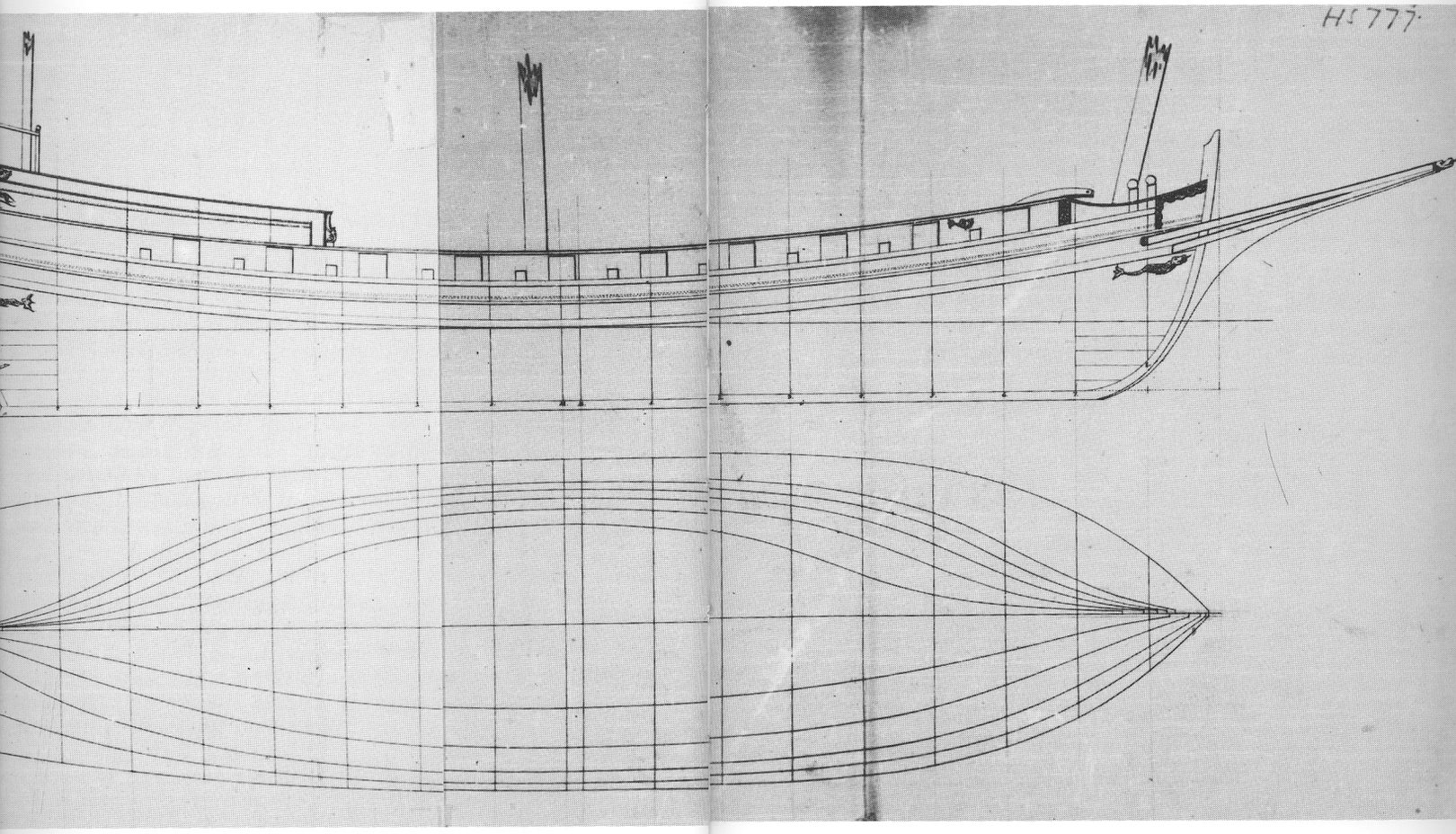
CHÉBECS DE 1762

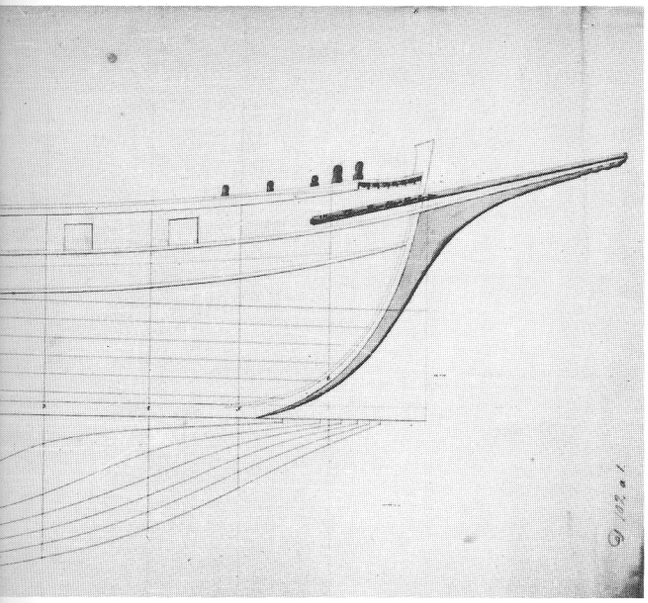






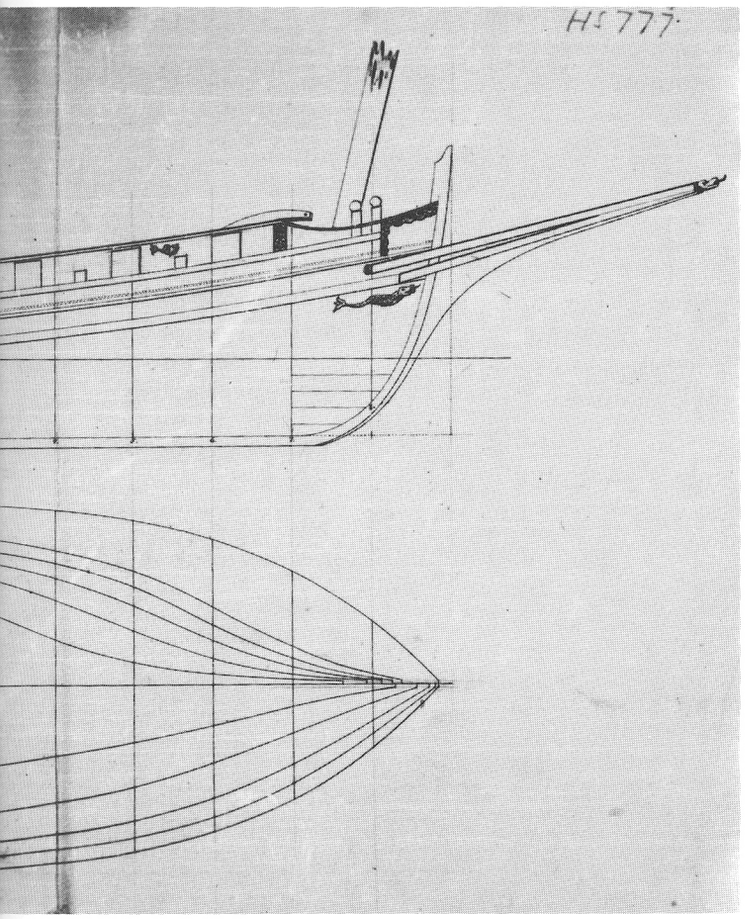



HC 777



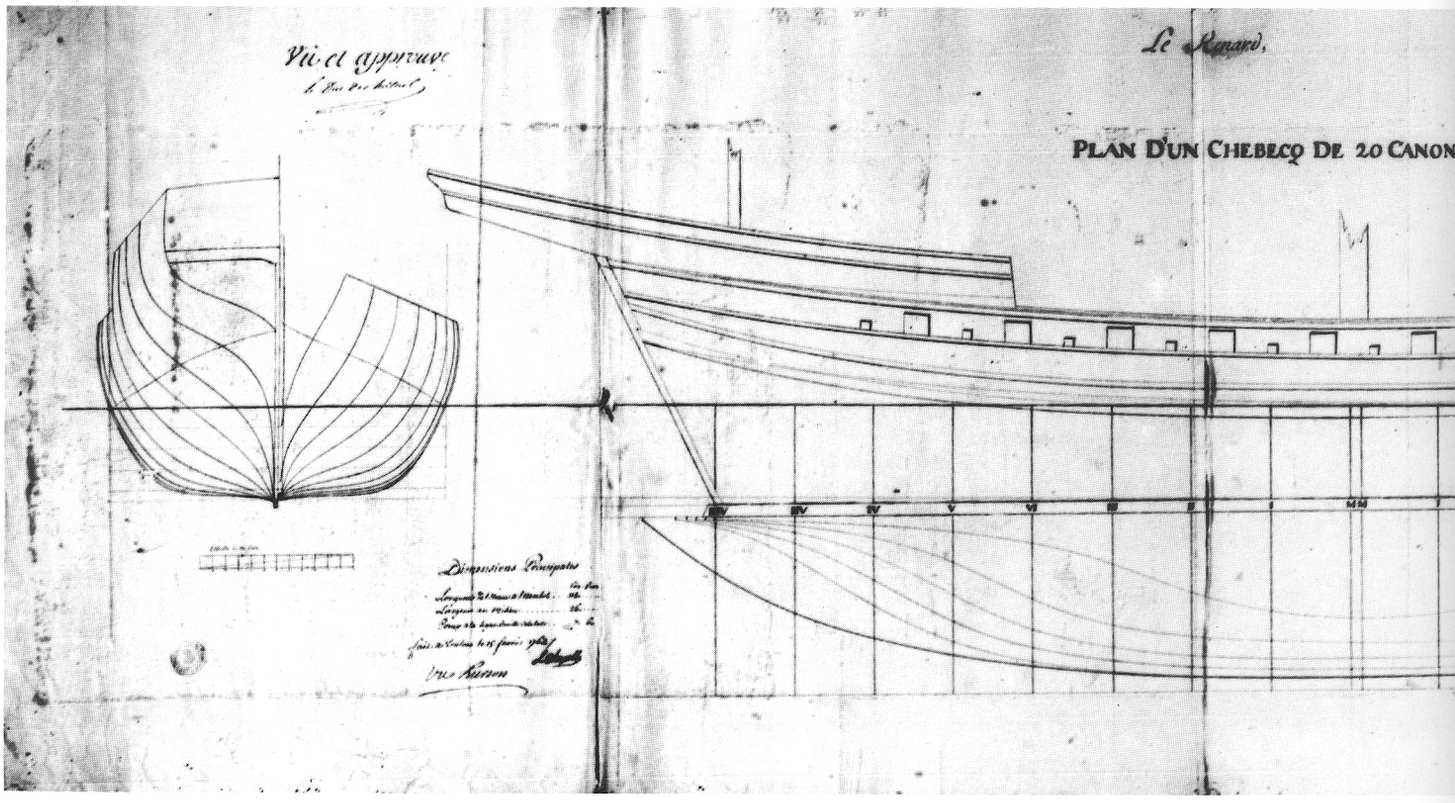
Plan du Caméléon

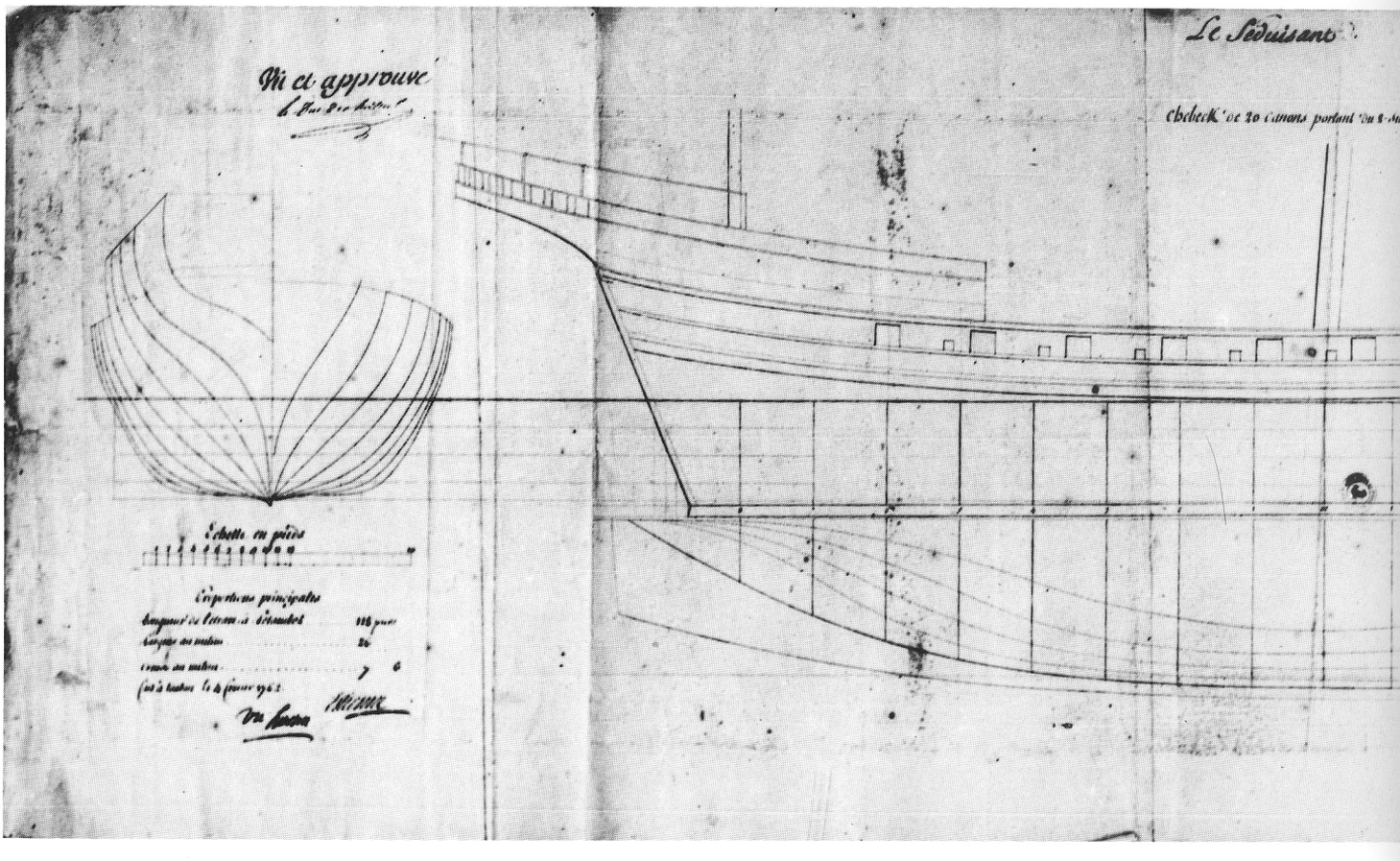
Même provenance que le plan du Singe, cote Reg 85 C - nr 102 a[I]. Ce document fort sommaire ne donne que le volume de la coque. Seuls les sabords pour l'artillerie sont tracés. Les emplacements de mâts ne sont pas indiqués. Ce chébec a un creux important, atteignant 10 pieds, le creux du Caméléon est moindre d'un pied. Ceci est à rapprocher du creux du Renard et du Séduisant limité à 7 pieds 1/2.

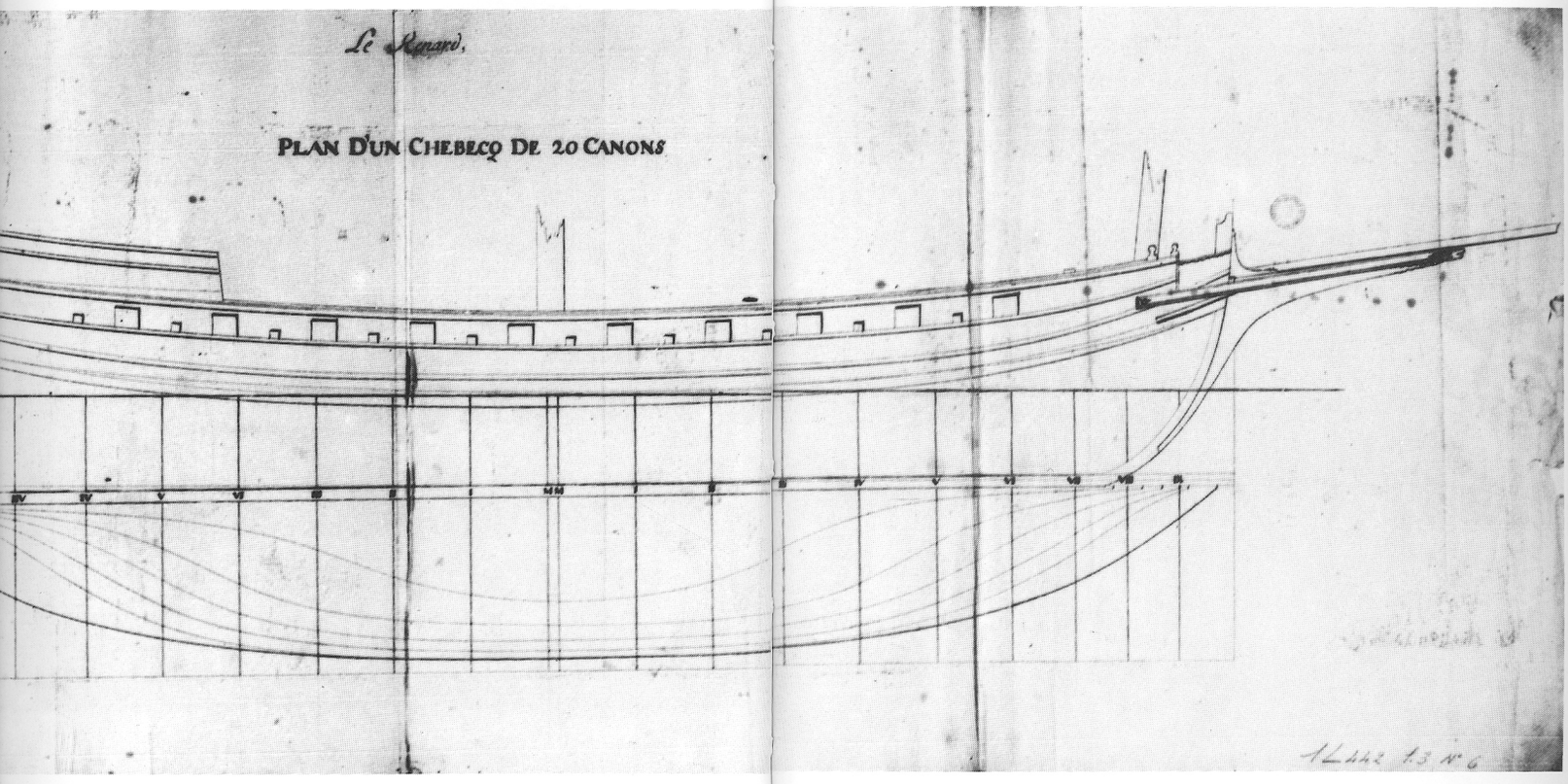


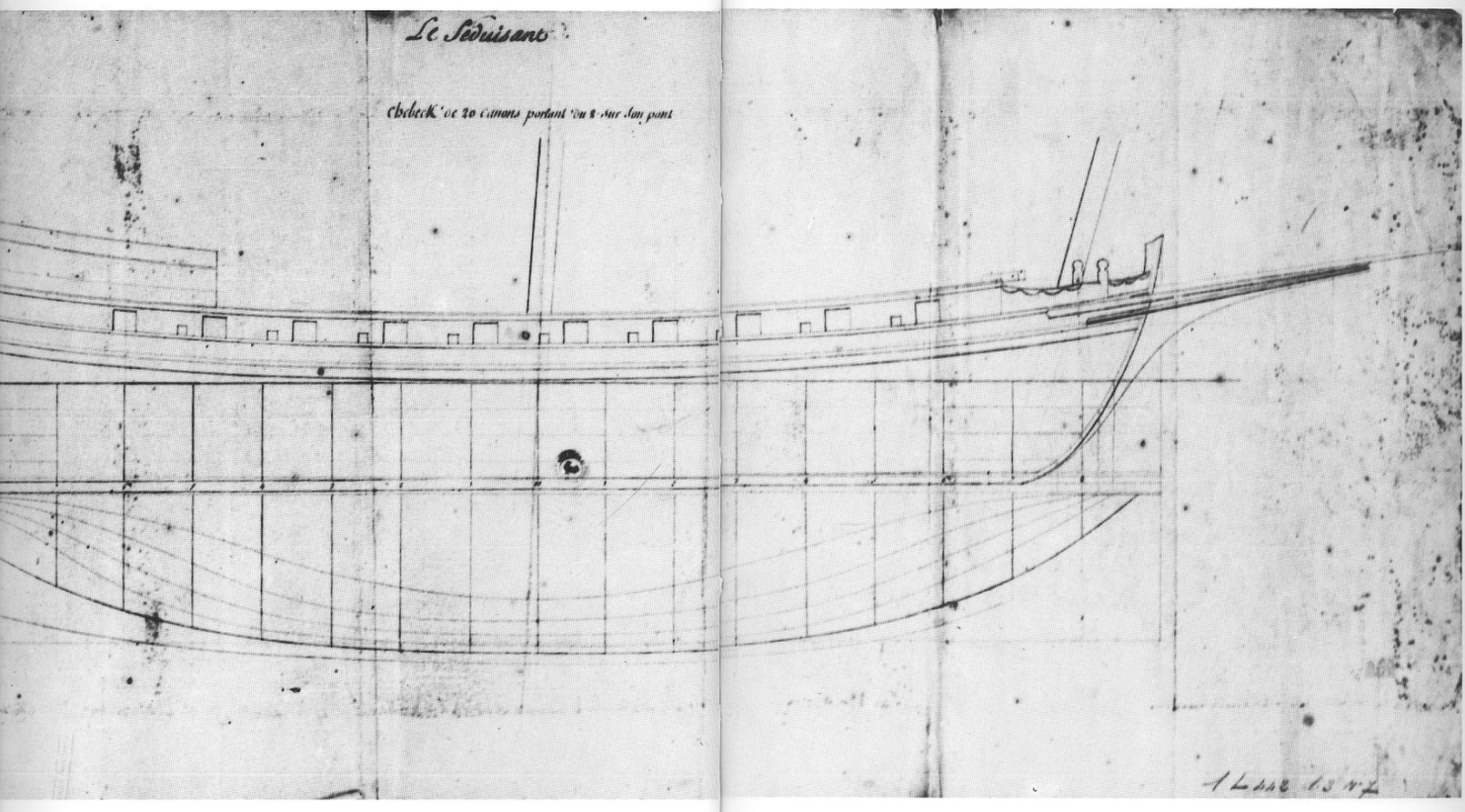
Plan du Singe

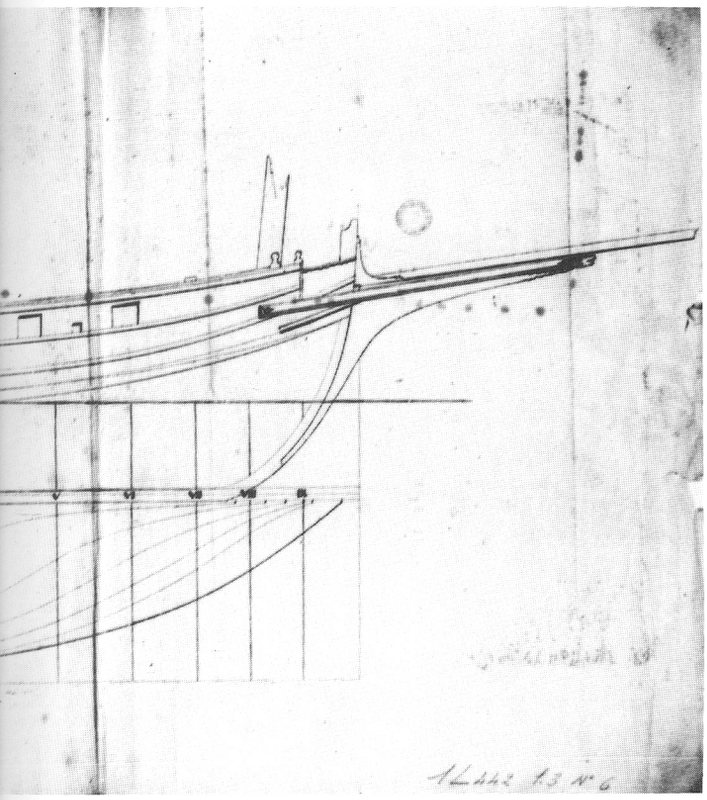
Document provenant des Archives royales danoises cote Reg 85 C - nr 102 a[n]. Ce plan donne les volumes de la carène et des œuvres mortes, le percement de la batterie, les emplacements de mâts.
En ce qui concerne le décor, aucun point commun avec le modèle faisant partie des collections du Musée de la marine. L'on remarquera la présence d'un bossoir, dont on ne s'explique pas la fixation compte tenu de l'emplacement du premier sabord de la batterie.


Vû et approuvé
Le Renard,
PLAN D'UN CHEBECQ DE 20 CANON


Vû et approuvé
Le Séduisant
Echelle en pieds
Dimensions principales

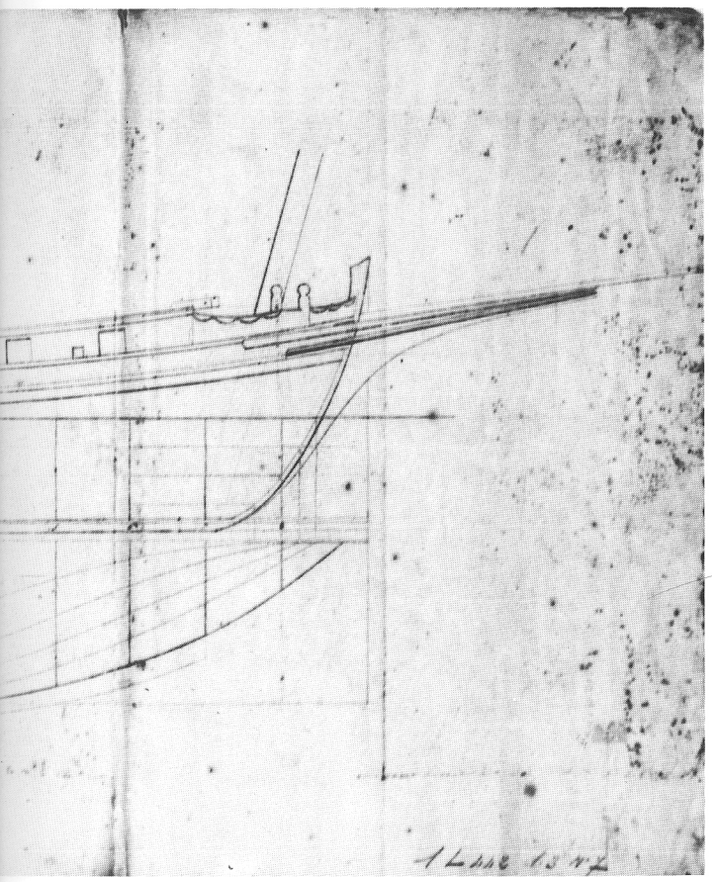

Le Renard.
PLAN D'UN CHEBECQ DE 20 CANONS


Le Séduisant.
Chebeck de 20 canons portant 18 sur son pont



Plan du Renard

Conservé aux Archives du port de Toulon, réf. 1 L 442.3.06. Pas d'observations particulières, l'on remarquera la faible inclinaison sur l'avant de l'arbre de trinquet, l'arbre de mestre et celui d'artimon ou méjane, perpendiculaires à la quille.

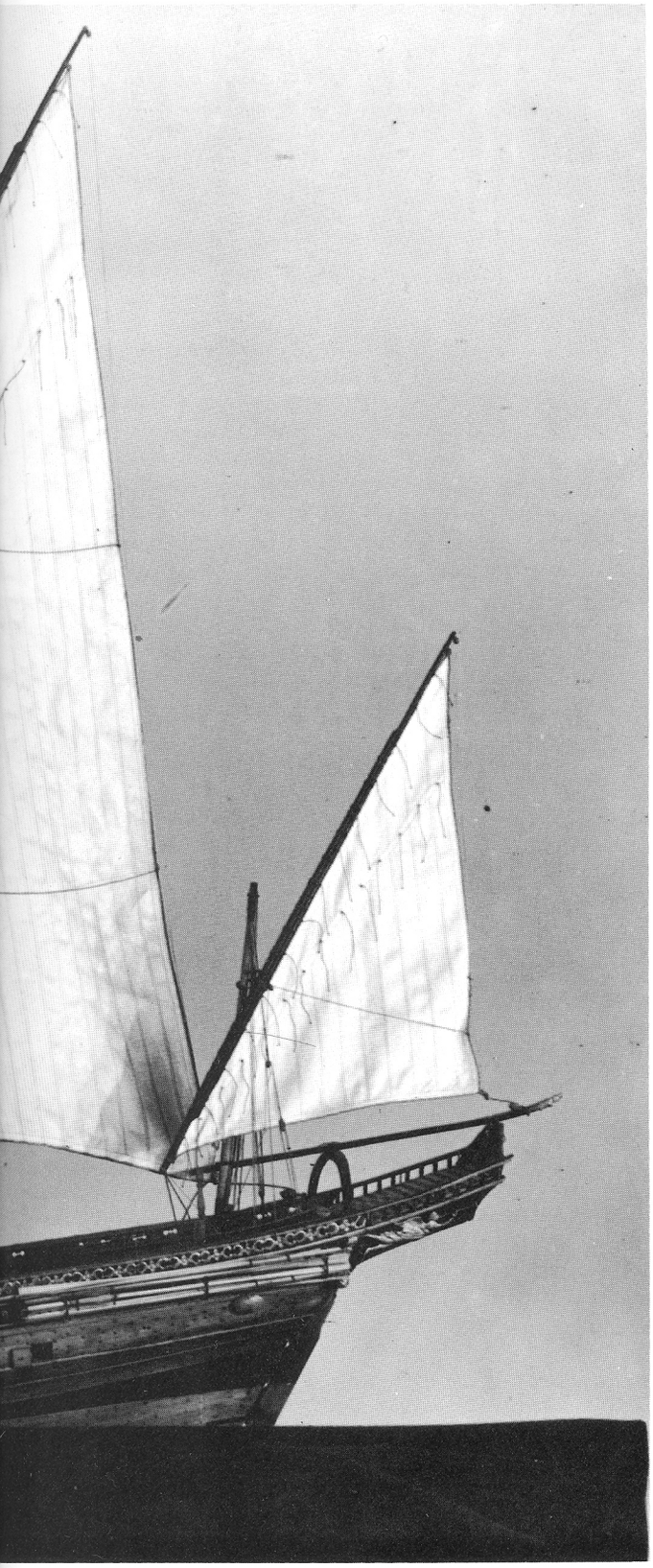


Plan du Séduisant

Même provenance que pour le Renard, réf. 1 L 442.3.07. A noter l'inclinaison prononcée de l'arbre de trinquet. L'arbre de mestre présente une légère inclinaison sur l'avant.

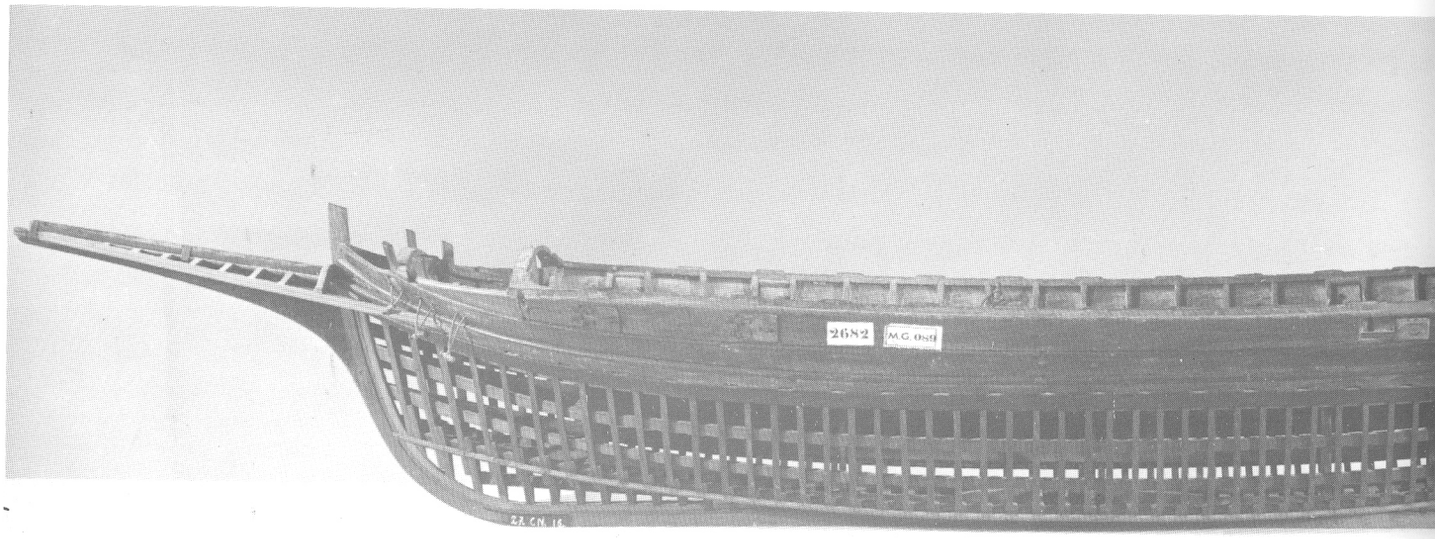






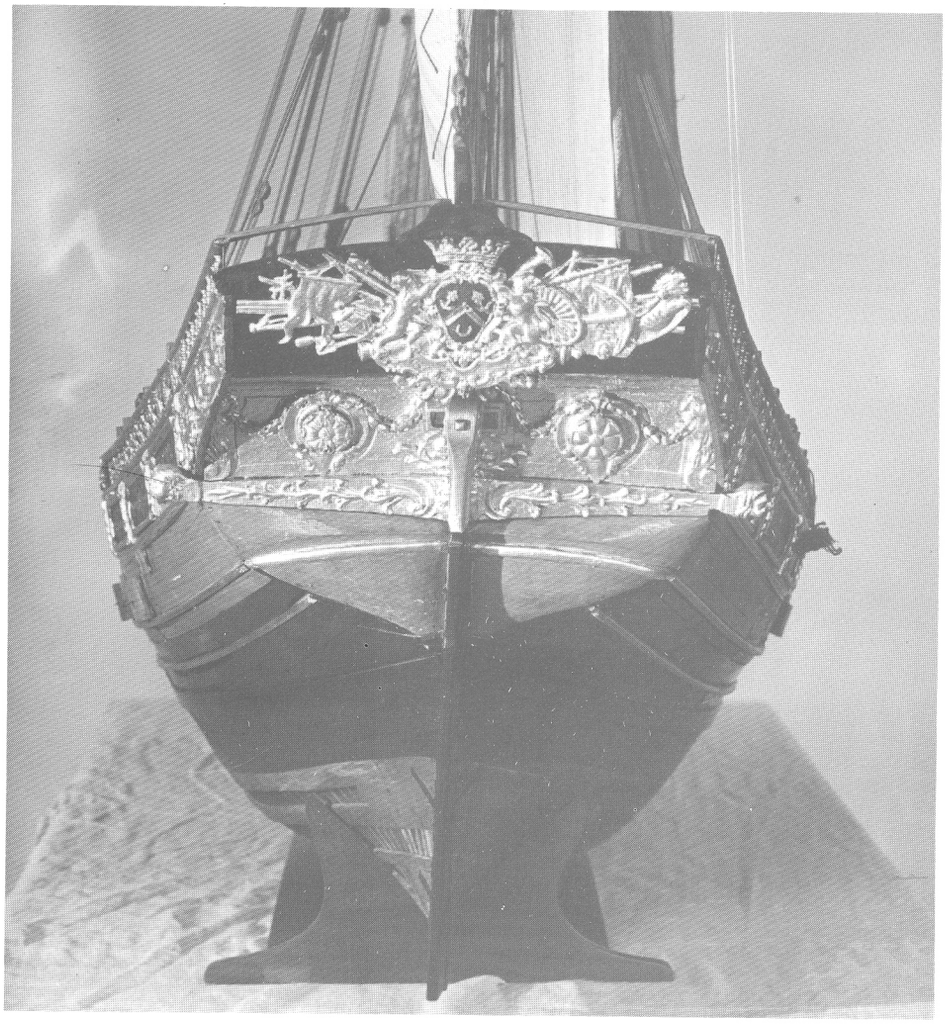
MODÈLE DU CHÉBEC LE REQUIN

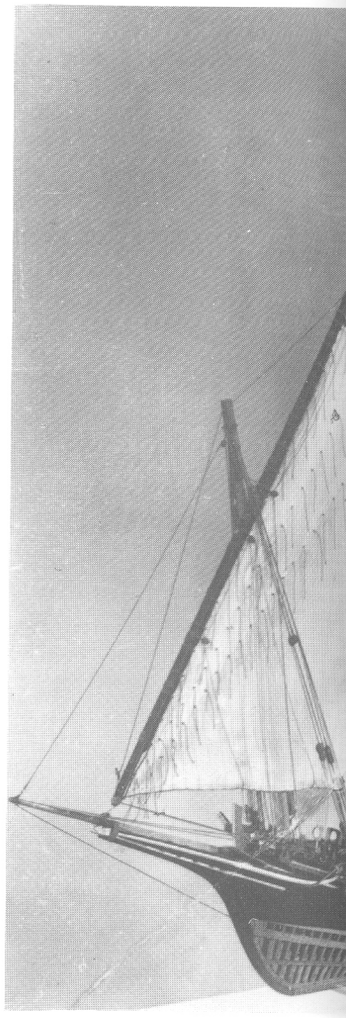
L'on peut juger du gréement d'origine entièrement latin. Les voiles des mâts peuvent être complétées à l'avant par une polacre ou foc amurée sur l'extrémité du batelot (voir modèle du Singe) et des voiles triangulaires peuvent être établies notamment entre l'arbre de misaine ou trinquet et celui de mestre, jouant le rôle de voile d'étais. L'on remarquera la position des antennes, celle de trinquet à babord, celle de mestre à tribord. Disposition favorisant la mise en oreille de lièvre ou en ciseau, pour les allures largues et vent arrière.
A l'allure du plus prés, nécessairement la voile de trinquet ou celle de mestre, oblige à aller à bideau. La voile porte sur le mât, mais la position de l'antenne limite l'étendue de toile portant sur le mât. En revanche, l'antenne se fatigue ainsi que le mât, puisque portant sur celui-ci. Afin de limiter les risques d'avarie, il faut frapper un palan sur l'antenne. Si l'on veut éviter d'aller à bideau, il faut muder, c'est-à-dire faire passer l'antenne du bon bord, sous le vent. Ceci oblige à la dresser verticalement dans l'axe de son mât et à faire passer le gros bout ou ourse, sur l'arrière. Manœuvre possible pour de petits bâtiments, mais bien difficile pour nos grands chébecs (longueur grande antenne 120 pieds) et probablement rarement effectuée à la mer.
Cependant les antennes devaient pouvoir être manœuvrées lorsqu'il fallait les remplacer par des vergues pour voiles carrées, ou substituer une antenne (maraboutin) plus petite à l'arbre de mestre. Manœuvres certainement plus fréquentes, malgré les difficultés.

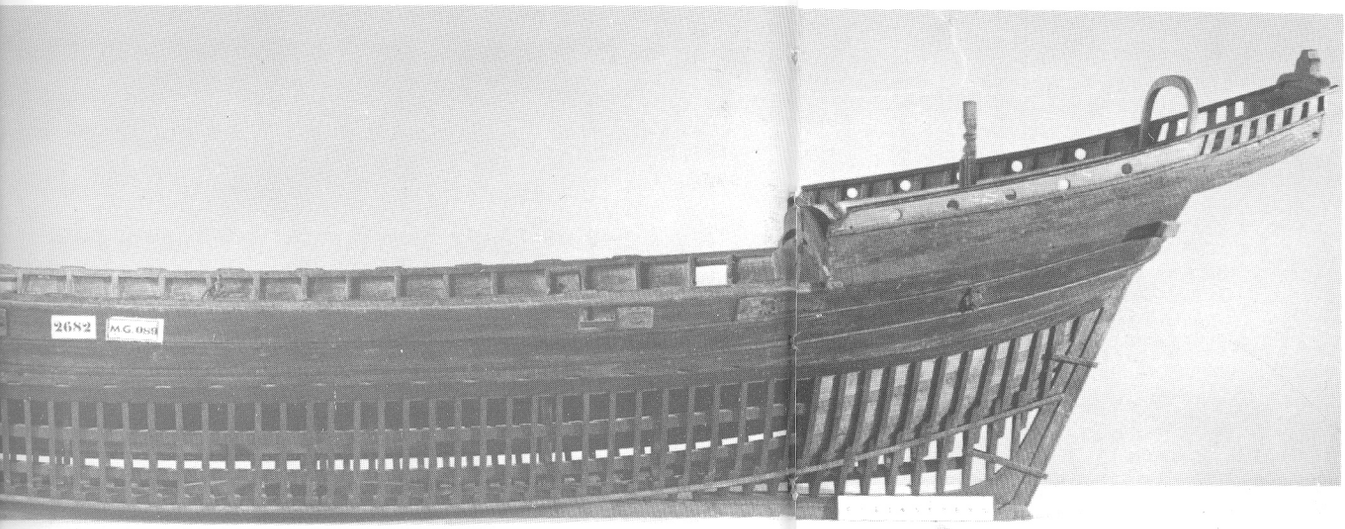


Modèle de coque de chébec faisant partie des collections du Musée de la marine. Modèle non daté et non identifié. L'on remarquera la légèreté de la membrure. La position des varangues est comme à l'habitude inversée, voyez ceci à l'emplacement des deux maîtres-couples (les varangues rappelons-le « regardent » toujours vers le milieu du bâtiment). L'on remarquera le percement des sabords, limités à quatre et placés aux extrémités du pont découvert et sur le plat-bord, des semelles pour une dizaine d'avirons.

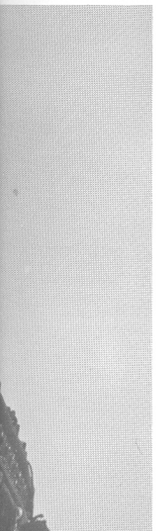
Décor de poupe analogue dans ses dispositions à celui du Requin, mais figurent en bonne place les armes du Comte de Jouy, secrétaire d'État à la marine, plus connu sous le nom de Rouillé, ayant exercé cette fonction de 1749 à 1754. Nous savons qu'il a pris la décision en 1750 de faire construire les quatre premiers chébecs de notre marine. Et l'on peut supposer que ce modèle était un hommage rendu à ce ministre, et peut-être lui a-t-il été destiné ?



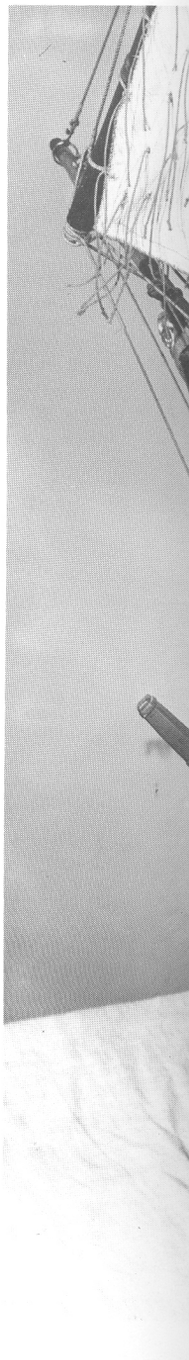




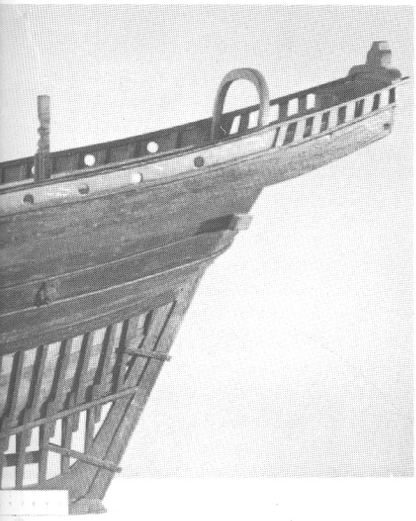
cor de poupe analogue dans ses dispositions à celui du quin, mais figurent en bonne place les armes du Comte Jouy, secrétaire d'État à la marine, plus connu sous le nom Rouillé, ayant exercé cette fonction de 1749 à 1754. Nous ons qu'il a pris la décision en 1750 de faire construire les tre premiers chébecs de notre marine. Et l'on peut sup- er que ce modèle était un hommage rendu à ce ministre, peut-être lui a-t-il été destiné ?

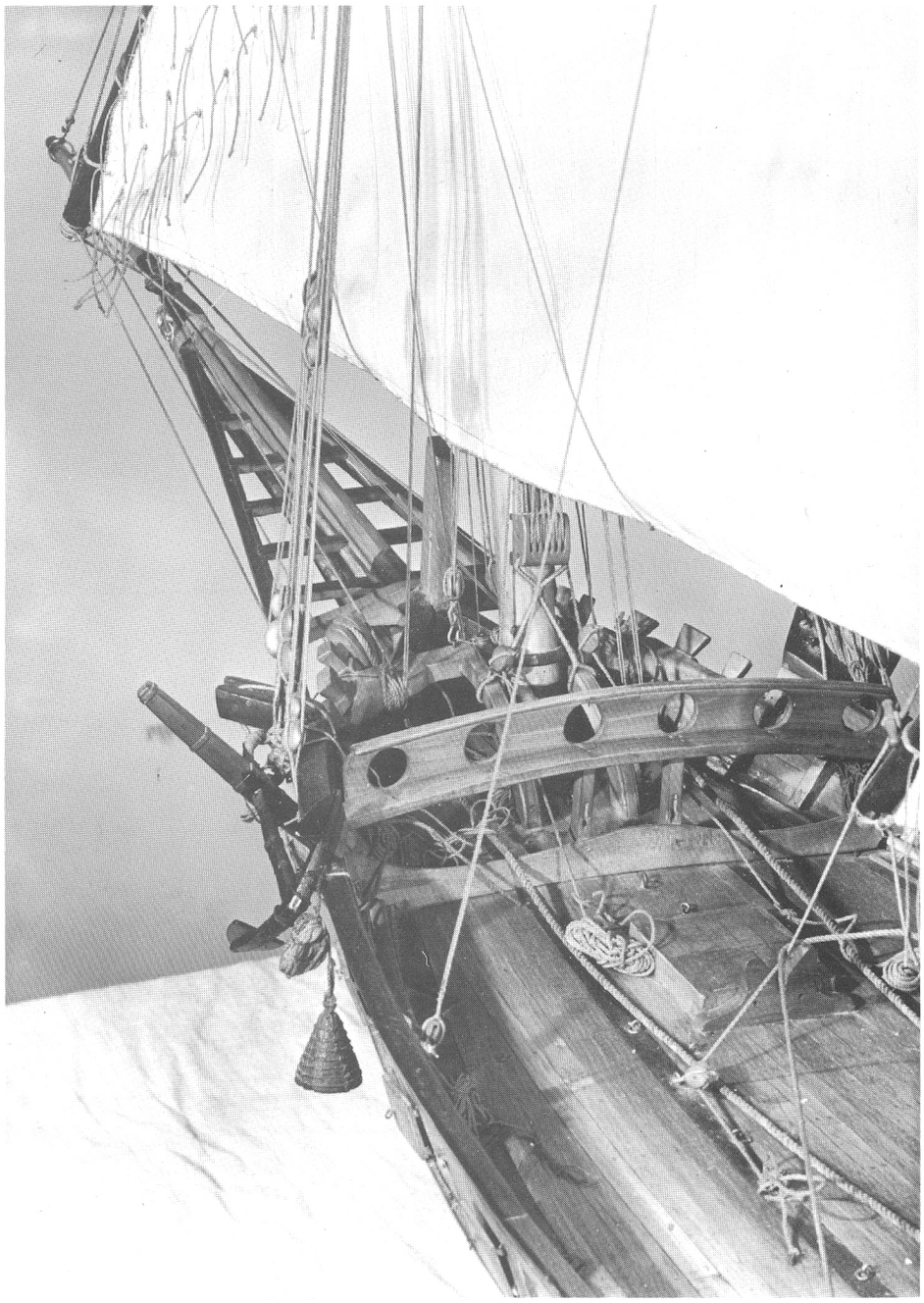


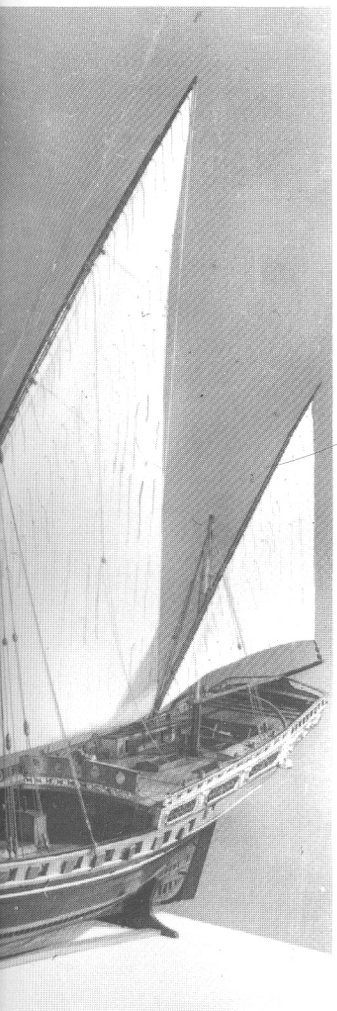




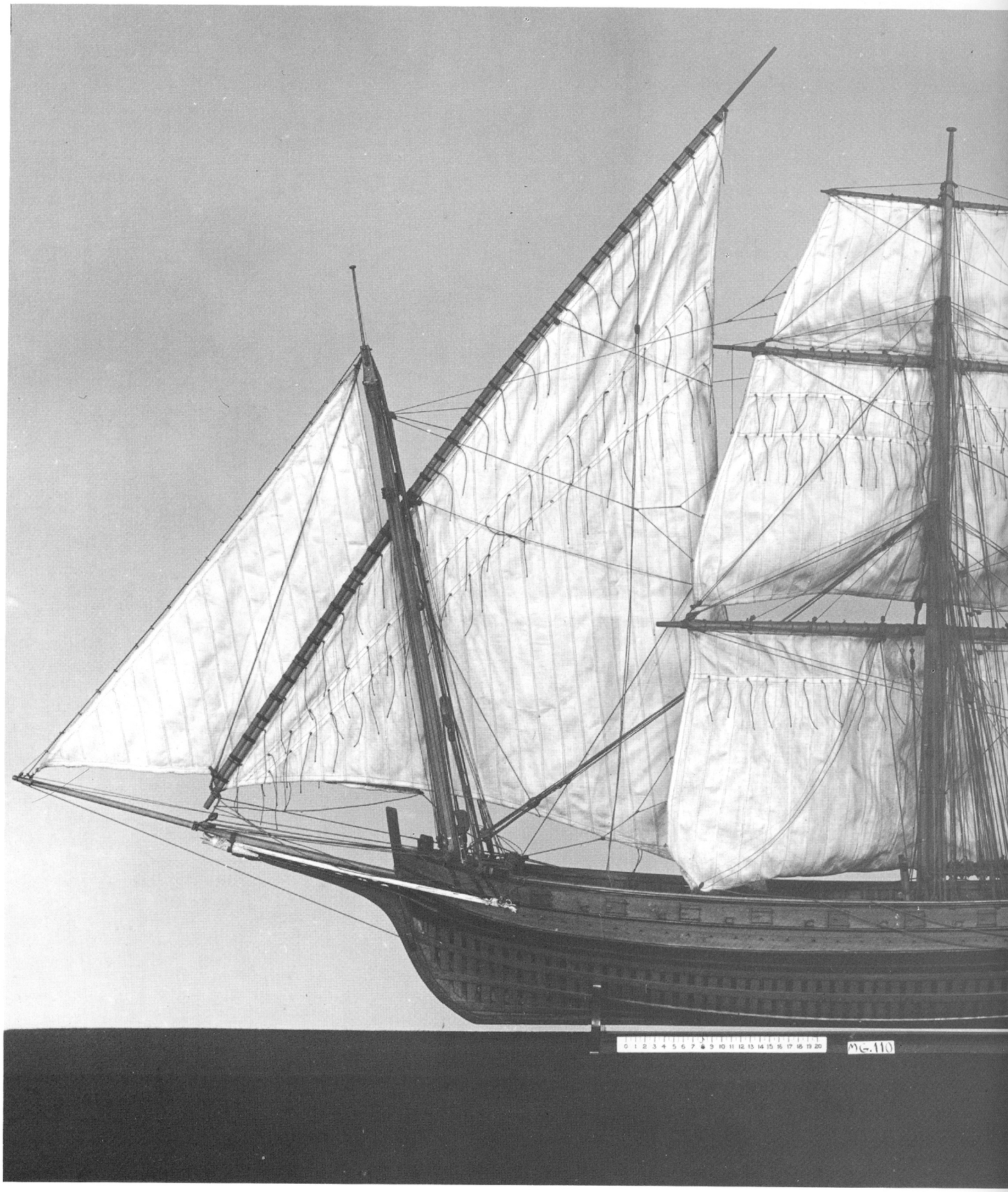
Ce modèle de ché cation. Il est perc ont été « percés à pont devrait supp or il n'en est rien l'artillerie, sans l la deuxième suite que le chébec a ét été modifié et la p ce modèle et sach à cette époque de des carènes. Don Par ailleurs toute cription du Requ remarquera la pr Le gréement de ce 1880.







Ce modèle de chébec conservé au Musée de la marine pose un problème d'identification. Il est percé à 12 sabords, et nous savons que seuls le Requin et l'Indiscret ont été « percés à douze ». S'agit-il d'un de ces deux bâtiments ? Normalement le pont devrait supporter une plate-forme à caillebotis (voir description du Requin), or il n'en est rien, le bouge des lattes ou baux est réduit et permet l'utilisation de l'artillerie, sans l'existence d'une plate-forme ainsi qu'il sera décidé en 1762 pour la deuxième suite de chébecs. Il y a là une réelle contradiction. Doit-on supposer que le chébec a été représenté après une refonte au cours de laquelle le pont aurait été modifié et la plate-forme supprimée ? Les armes de M. de Rouillé figurent sur ce modèle et sachant que ce ministre a été remplacé en 1754, il n'y a pas eu lieu à cette époque de radoub et à fortiori de refonte pour nos chébecs, uniquement des carènes. Donc le problème reste posé. L'absence de plate-forme est évidente. Par ailleurs toutes les dispositions typiques du chébec sont conservées (voir description du Requin). Cependant la clef du trinquet est de forme différente et l'on remarquera la présence de bossoirs.
Le gréement de ce modèle, comme ceux des autres chébecs a été refait dans les années 1880.




0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
MG.110



MODELE DU CHÉBEC LE SINGE

Cette photo d'ensemble, permet par comparaison avec celle du Requin de juger surtout de l'évolution du gréement. Seul l'arbre de misaine conserve sa voile latine. L'on remarquera la polacre, sorte de foc, établie grâce au batelot (bâton de foc). Le grand mât ou arbre de mestre porte; basse voile, hunier et perroquet, ce mât est à pible, disposition qui sera commentée grâce à des photos de détail. Le mât d'artimon, porte une petite voile aurique, sa faible surface est choquante et l'on ne s'explique pas la longueur du bout-dehors d'artimon. Une petite hune et un mât de perroquet de fougue avec sa voile, complètent le gréement de l'artimon.*

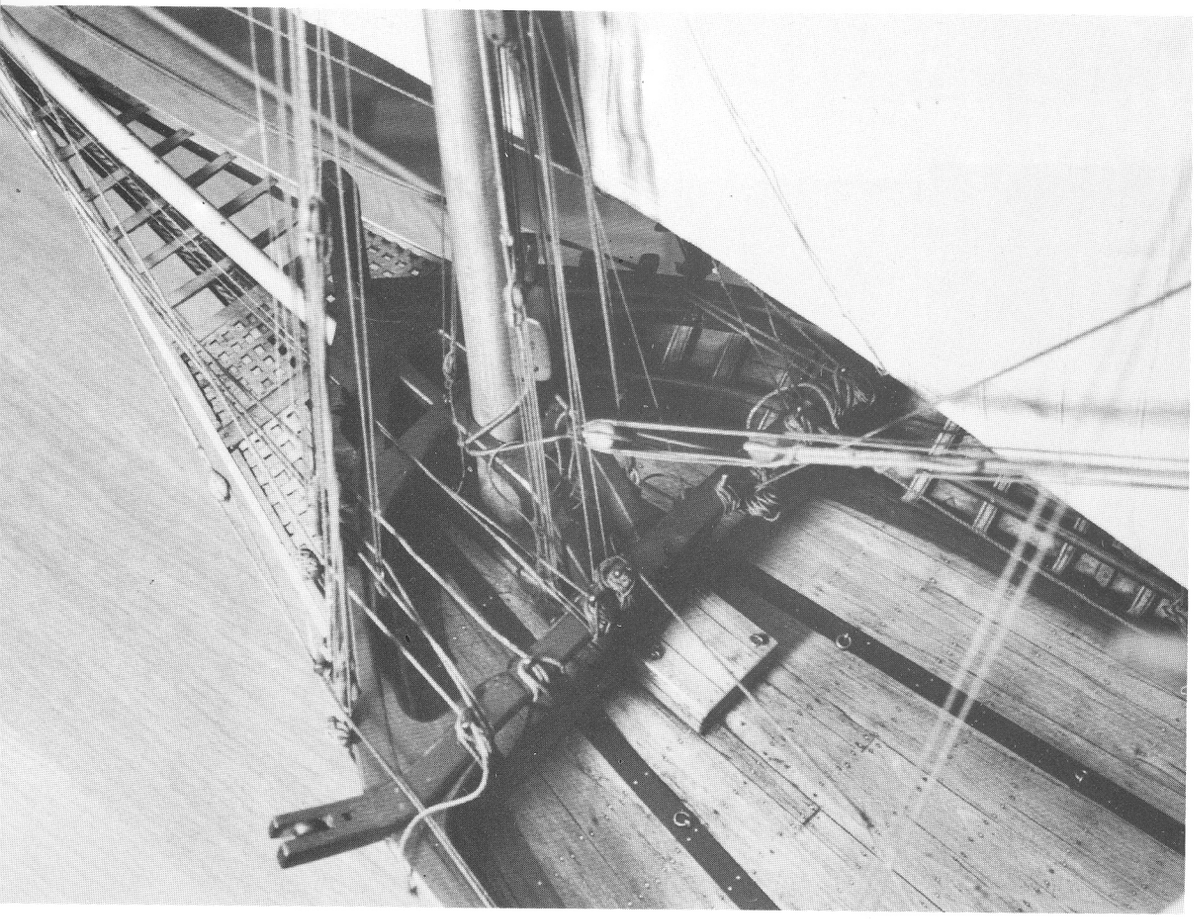
L'ensemble du gréement de ce modèle a été restauré, probablement à la même époque que pour le modèle du Requin, la facture est identique. A-t-il été respecté les dispositions d'origine lors de la restauration ? Le gréement du mât d'artimon paraît douteux. Mais nous disposons là d'un excellent exemple de mâture à pible ou à fuseau, caractérisée par l'absence de hunes ou barres. Le mât n'est pas d'une seule pièce, mais constituée de deux éléments s'écarvant, le bout d'en bas de l'écart étant un peu au-dessus du capelage inférieur et le bout d'en haut un peu au-dessus du capelage supérieur.

Ce type de mâture est bien plus léger, mais les accidents sont irréparables et il faut également retenir que les manœuvres hautes nécessitent des hommes particulièrement agiles. Des corvettes d'une vingtaine de canons peuvent être gréées à pible et pour le commerce les navires ne dépassant pas 150 tonneaux de port.

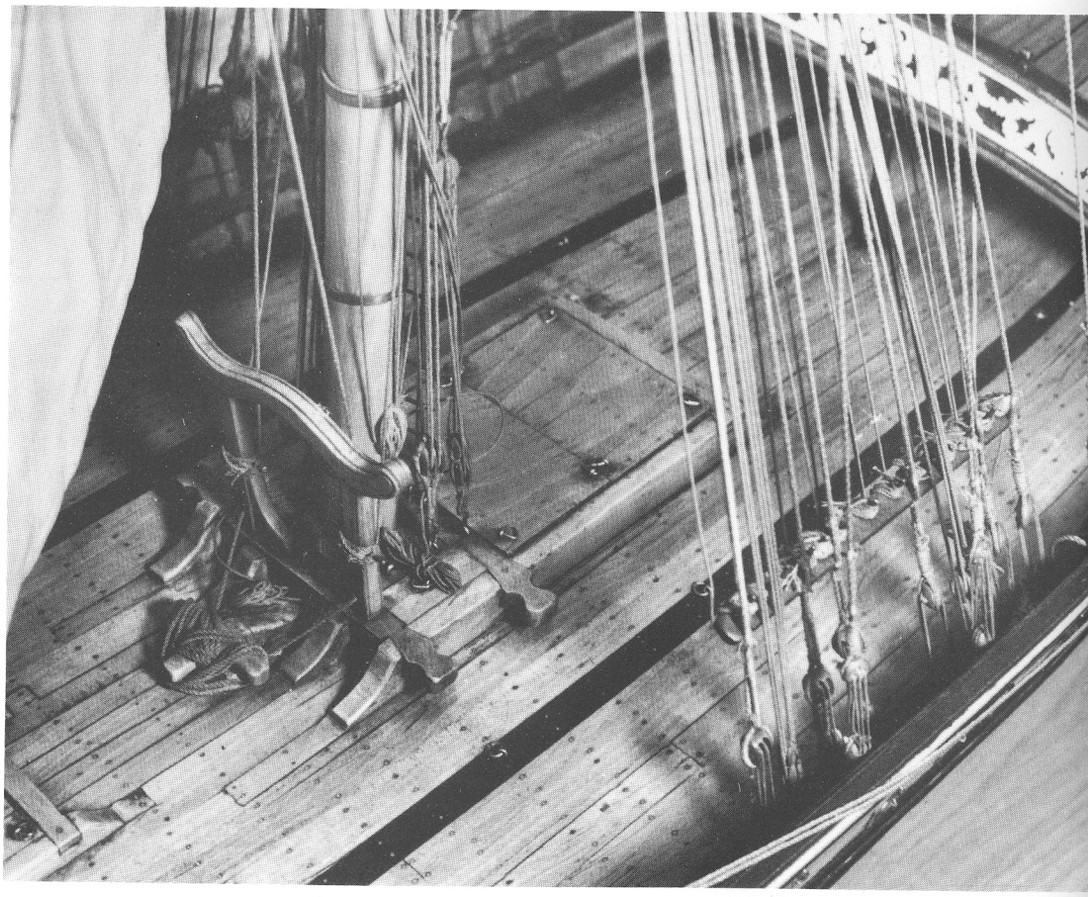
L'on remarquera la membrure avec ses couples à double épaisseur et une maille égale à la demi-largeur d'un couple. La charpente est sensiblement renforcée donc plus lourde que pour les « chébecs majorquins ». L'on compte dix sabords et vous pouvez distinguer, le décor de la rabattue sur l'arrière, avec la représentation d'un singe.

---

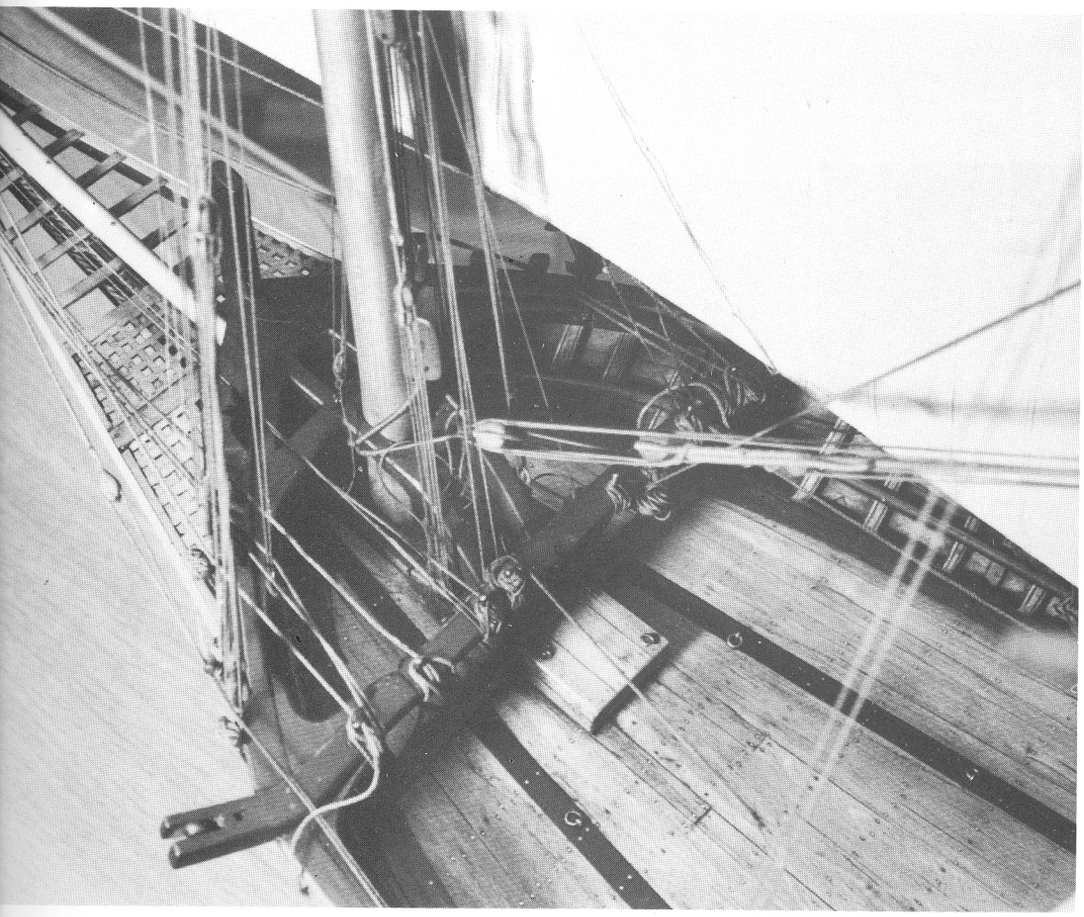
* Ce bout-dehors justifie si sa longueur n'est pas excessive, d'une voile latine.



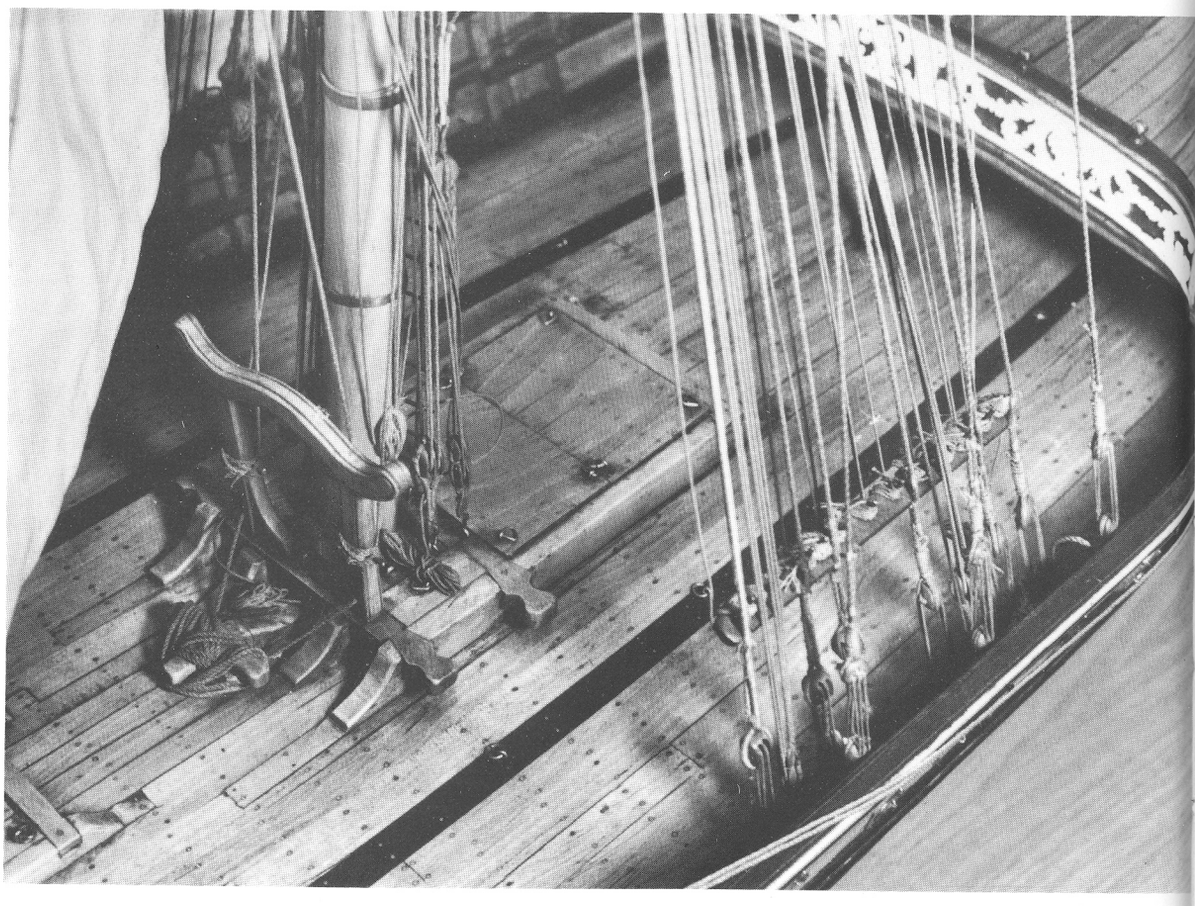
La proue du Singe présente quelques différences avec celle des chébecs de 1750. Le berthelot comporte un caillebotis partiel. Le fronteau est remplacé par une pièce transversale prolongée par une courbure formant bossoir, des courbatons solidarisent cette pièce avec le plat-bord et les allonges. Des chevillots de tournage sont répartis sur cette même pièce. La clef du mât de trinquet est composée de deux courbes s'assemblant à leur partie inférieure sur un sur-bau et enserrant à leur partie supérieure les allonges d'étrave. Des courbes et traverses renforcent et solidarisent la clef, formant avec une entremise, etambrai pour l'arbre de trinquet.



Arbre de mestre à pible du Singe. En avant, la potence pour la mâture de rechange. L'on constatera que le bouge limité du pont, ne justifie plus d'une plate-forme destinée à corriger un bouge excessif, incompatible avec l'usage de l'artillerie. Les haubans ne sont plus du type sartis, le ridage s'effectue par des poulies à simple et double rouets et des caps de mouton. Cependant il n'a pas été adopté d'enfléchures. Une tablette de tournage est fixée aux haubans.

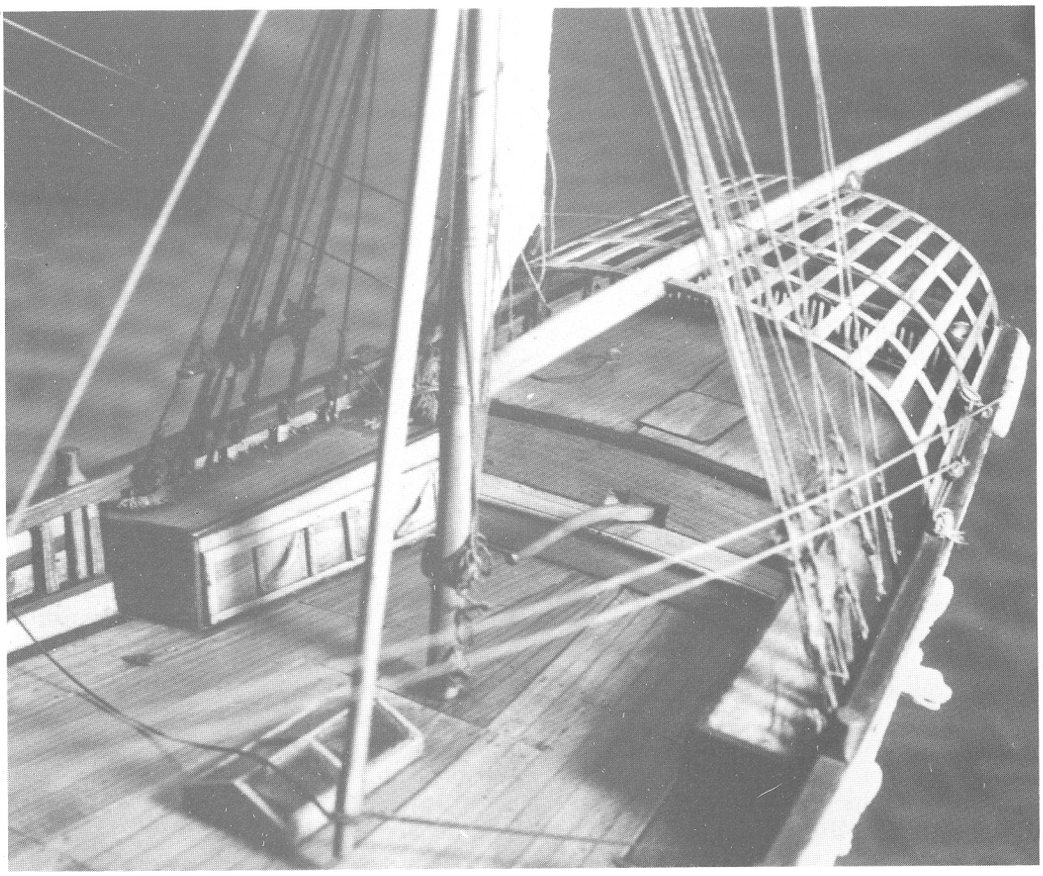


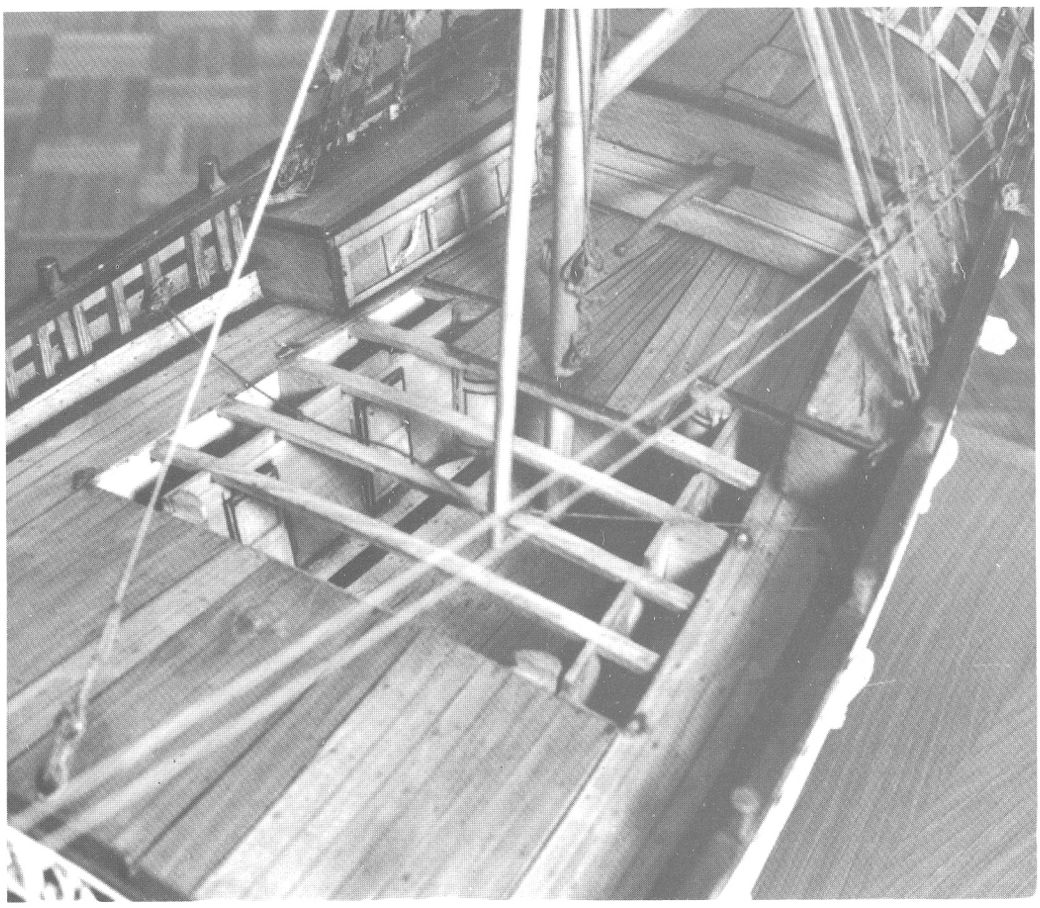
La proue du Singe présente quelques différences avec celle des chébecs de 1750. Le berthelot comporte un caillebotis partiel. Le fronteau est remplacé par une pièce transversale prolongée par une courbure formant bossoir, des courbatons solidarisent cette pièce avec le plat-bord et les allonges. Des chevillots de tournage sont répartis sur cette même pièce. La clef du mât de trinquet est composée de deux courbes s'assemblant à leur partie inférieure sur un sur-bau et enserrant à leur partie supérieure les allonges d'étrave. Des courbes et traverses renforcent et solidarisent la clef, formant avec une entremise, etambrai pour l'arbre de trinquet.



Arbre de mestre à pible du Singe. En avant, la potence pour la mâture de rechange. L'on constatera que le bouge limité du pont, ne justifie plus d'une plate-forme destinée à corriger un bouge excessif, incompatible avec l'usage de l'artillerie. Les haubans ne sont plus du type sartis, le ridage s'effectue par des poulies à simple et double rouets et des caps de mouton. Cependant il n'a pas été adopté d'enfléchures. Une tablette de tournage est fixée aux haubans.

La partie supérieure de la dunette du Singe permet de constater la présence d'une claire-voie, deux cabanes existent de chaque bord, elles sont destinées à des officiers-mariniers. Un banc est adossé au tableau de poupe. Sur l'arrière de la plate-forme, une cage à poule et dans chaque angle un siège de commodité. Un teugue protège la plate-forme, il est constitué d'une ossature légère supportant une toile peinte.





Une partie du bordage du modèle étant amovible, ceci permet de juger des installations pour l'état-major sur les chébecs de 1762. Une pièce centrale ou « carré » avec meubles d'encoignure est éclairée par la claire-voie, sur ce carré, donnent quatre couchettes. Ces installations sont moins sommaires que celles du Requin et de l'Indiscret.

Note sur le gréement des chebecs

Les proportions de la mâture pour le gréement latin d'après le manuscrit de Blaise Ollivier (SHM cote 314) sont les suivantes : **Arbre de mestre**, longueur totale égale à 3 fois la largeur du bâtiment, grand diamètre 4 1/2 lignes à 4 3/4 lignes par pied de la longueur, petit diamètre 2/3 du grand. **Arbre de trinquet**, les 4/5 de celui de mestre.

Antenne de mestre, longueur 5 fois la largeur du bâtiment grand diamètre au quart inférieur de la longueur et égal 1 1/2 ligne à 1 2/3 ligne par pied de la longueur. Le diamètre est réduit de moitié à la penne et le diamètre à l'ourse (bout inférieur), sensiblement égal au grand diamètre. **Antenne de trinquet**, les 4/5 de celle de mestre. **Antenne de méjane** ou antenne d'artimon [*1], longueur 2 fois la largeur du bâtiment, parfois 1 1/2 fois. Grand diamètre 1 2/3 à 2 lignes par pied de longueur, moitié à la penne, sensiblement égal à l'ourse.

B. Ollivier ne donne pas les proportions de l'arbre de méjane ou artimon, sa longueur peut être appréciée à 1 1/2 fois la largeur du bâtiment en suivant pour ses diamètres, les mêmes proportions que l'arbre de mestre. Rappelons que l'arbre de méjane, repose sur le pont.

Nous disposons des proportions de la mâture du Requin (voir pièces annexes), ceci permet de constater que les longueurs des arbres et antennes sont proches des usages, mais leurs diamètres moins forts d'un dixième, ainsi le grand diamètre du mestre devrait, suivant les usages, avoir 77 cms, soit 26 palmes, nos arsenaux disposent rarement d'arbres d'un tel diamètre, ceci explique que l'on se contente d'un résineux de 24 palmes.

Pour les antennes, elles sont nécessairement composées de deux éléments [*2], les sections sont donc plus importantes. Ainsi théoriquement le grand diamètre de l'antenne de mestre, devrait être de 15 pouces, mais l'antenne sera constituée de deux éléments superposés ayant 11 1/4 pouces de diamètre, la section s'inscrit donc dans une ellipse, elle n'est plus circulaire.

La réalisation de la mâture des chebecs, réclame des résineux de la meilleure qualité, ce qui ne sera pas le cas (voir pièces justificatives), les mâts sont d'une seule pièce et les antennes de deux pièces assemblées par des adents et roustures, une très grande souplesse est nécessaire, ces antennes plient de manière surprenante. Les mâts sont à calcet, disposition typique du gréement latin, mais remontant à l'Antiquité, bien avant l'adoption de la voile latine. Le calcet est une pièce rapportée non en résineux mais en orme ou chêne, de section carrée, comportant des clans garnis de réas notamment pour le passage des itagues permettant d'amener ou de hisser l'antenne. Une longue enture solidarise le **calcet** avec le mât, en étant convenablement clouée et chevillée. Un très fort palan, constitué de grosses poulies à multiples rouets, dites **tailles**, agit sur l'itague passant sur les rouets inférieurs du calcet. Nous examinerons ceci en détail avec l'étude du gréement du Requin.

L'arbre de mestre est établi verticalement ou s'écarte peu de la perpendiculaire à la quille. Il en est tout autrement de l'arbre de trinquet, fortement incliné vers l'avant de 20 à 25 degrés, ce qui est considérable. Cette disposition est justifiée par une meilleure distribution de la voilure et la position du centre de voilure. Cette inclinaison de l'arbre de trinquet est une tradition méditerranéenne, remontant à l'Antiquité romaine [*3].

L'amure de l'antenne de trinquet va justifier de cette sorte d'éperon dit berthelot. Aux voiles latines des trois arbres, peuvent s'ajouter, une **polacre**, sorte de foc, amuré grâce à un **batelot**, comparable au bâton de foc, prolongeant le berthelot. Une ou deux voiles triangulaires peuvent être établies entre l'arbre de mestre et celui de trinquet et une autre voile également triangulaire entre l'arbre de méjane et le mestre. Ces voiles d'appoint sont l'équivalent des voiles d'étais des vaisseaux.

Les arbres ne comportent pas d'étais, ceci s'explique par leur hauteur relativement faible, un diamètre proportionnellement important [*4]. Les haubans dénommés **sartis**, sont constitués de pantoires estropant une poulie sur laquelle passe l'itague d'un palan, combiné lui-même avec un autre palan. Ces haubans volants sont parfois denommés **bastague**. Ces **haubans à colonnes** sont indispensables pour l'utilisation des voiles latines, ils peuvent à la demande être largués, ridés, déplacés. Et encore une fois l'on constate avec ce type de haubans une tradition antique.

Des enflèchures ne sont pas nécessaires, elles seraient au demeurant incompatibles avec les sartis. Les manœuvres hautes sont limitées à la prise de ris et le ferlage des voiles.

Bien souvent les antennes sont placées l'une à babord, l'autre à tribord. A l'allure du plus près, inévitablement l'ont est à **bideau** sur un des arbres, c'est-à-dire que la voile porte sur le mât, mais la position de l'antenne, limite l'étendue de la toile plaquée sur le mât. Par ailleurs l'antenne se fatigue ainsi que le mât, en portant sur celui-ci, pour réduire ces efforts, il faut frapper un palan sur l'antenne. Si l'on veut éviter d'aller à bideau, il faut **muder**, c'est-à-dire faire passer l'antenne du bon bord, sous le vent. Ceci oblige à la dresser verticalement, « **faire la penne** », passer le gros bout ou **carnal** sur l'arrière.

Sachant la longueur de l'antenne de mestre (120 pieds) l'on imagine la manœuvre qui devait être exceptionnelle à la mer, et impossible lors d'un virement de bord vent avant.

Amener les antennes pour les remplacer par des vergues pour le carré, ou pour établir une voile de surface moindre ou bien changer une antenne, par exemple pour utiliser celle dite de **maraboutin**, de longueur bien moindre que celle de mestre, est une manœuvre fréquente.

La prise de ris, oblige les hommes a se hisser à califourchon sur l'antenne, en s'aidant de « bouts » [*5], cette manœuvre s'effectuait en commençant par l'ourse, ceci explique le tracé divergent de la bande de ris par rapport à l'antenne, son éloignement étant maximum à la penne. Il existe parfois deux bandes de ris se joignant en pointe en partie basse.

La toile rassemblée sous l'antenne est maintenue par les garcettes comme pour les voiles carrées. Bien entendu les voiles doivent être mises en ralingue lors de la prise de ris.

Le ferlage des voiles, s'effectue d'abord grâce aux cargues, et les hommes placés sur l'antenne, doivent saisir la toile, la serrer sur l'antenne à l'aide des rabans de ferlage.

Il est évident que ces manœuvres sont difficiles et la prise de ris ne devait s'effectuer qu'en cas de nécessité absolue. Les matelots d'Agde, étaient particulièrement recherchés en raison du grand nombre de tartanes armées dans ce port.

La marche au plus près étant la plus fréquente, le gréement latin donne un grand avantage à cette allure puisque par mer et vent favorable il porte à **4 airs de vent** (V.74.t4 p. 203), alors que les vaisseaux portent à 6 airs. Dans son devis de retour de la campagne de 1753 [*6] le Chevalier de Fabry est formel « *Tous les avantages d'un chébec consistent dans ses voiles latines* ».

Pour le mauvais temps, le chébec doit disposer d'un grée-

ment carré. Ceci oblige à embarquer, une grande vergue, une vergue de misaine et une vergue de grand hunier, éléments de mâture bien encombrants et le Chevalier de Fabry suggère de ne conserver que la vergue de misaine, et de porter à l'arbre de mestre une petite voile latine dont les agrès seraient toujours passés au grand mât. Cet officier estime que dans le mauvais temps, cette petite voile latine, avec les focs et les polacres [*7] « *feraient toute la force nécessaire pour porter le côté au vent et dans le cas ou il faudrait faire vent arrière, on aurait recours à la voile carrée de misaine* ». Voici de précieuses informations.

Les voiles latines ou à tiers-point des chebecs doivent être réalisées avec de la **cotonine**, toile légère dont la chaîne est en chanvre et la trame en coton, la faiblesse de cette toile est compensée par la multiplicité des coutures, les laizes ayant au plus 18 pouces de largeur (voir note). Le tracé des voiles est évidemment donné par la longueur de leur antenne en tenant compte d'un taquet à chaque extrémité. Les antennes font un angle avec l'horizon de 60 à 70 degrés et leur point de fixation (racage) sur le mât varie entre le tiers et le quart de leur longueur, pris à leur partie inférieure. La chute de la voile est sensiblement perpendiculaire à l'horizon et sa bordure est telle qu'elle ne doit pas embarrasser le pont (voir planche du chebec sous voile).

Venons en maintenant à l'évolution du gréement du chebec, caractérisée par la disparition progressive des voiles latines. Le gréement de la « deuxième génération » de nos chebecs, se distingue par l'abandon de l'arbre de mestre et de sa voile latine, remplacés par un grand mât portant basse voile, hunier, perroquet, ce mât est à **pible**, c'est-à-dire d'un seul brin naturel ou factice. D'après Forfait, nous aurions emprunté aux chebecs espagnols, cette nouvelle disposition de voilure. Ainsi le gréement devient mixte, latin pour le trinquet, carré pour le mestre.

L'arbre de méjane conserve sa voile latine, complétée par une voile carrée, équivalent du perroquet de fougue. L'établissement de celle-ci justifie dans certains cas d'une petite hune et d'un mâtereau [*8]. Le mât de mestre a pour longueur totale, celle de la quille portant sur terre [*9], son grand diamètre est égal à 3 lignes par pied de la longueur, petit diamètre moitié du grand. Le mât est façonné de manière à comporter deux noix, correspondant aux capelages de haubans. Ceux-ci sont à l'origine du type sarti, pour les bas-haubans, et comparables à des galhaubans pour le capelage au-dessus de la vergue de hunier (devis du Singe, campagne de 1764), ultérieurement les bas haubans seront semblables à ceux des vaisseaux, garnis de caps de moutons placés à l'intérieur du vibord et des enfléchures, remplacent l'échelle de corde à barreaux en bois, indispensable auparavant pour les manœuvres hautes.

Les vergues de perroquet et de hunier s'amènent toutes deux sur la vergue basse, afin que rien ne s'oppose à leur descente, la vergue de perroquet n'a pas de racage. « *Ceci est avantageux pour amener promptement dans une surprise de vent; c'est ce que l'on appelle amener en paquet.* » (Encycl. méth. art. Polacre).

Le ferlage du perroquet et du hunier, ainsi que la prise de ris sur ce dernier, s'effectuent en ayant amené vergues et voiles, les hommes étant placés sur les marche-pieds de la basse vergue. En variante, si l'échelle de corde est prolongée jusqu'au capelage supérieur, et si la vergue de hunier comporte un marche-pied, la prise de ris et le ferlage s'effectuent comme à l'ordinaire et le perroquet ferlé, en étant amené sur la vergue de hunier, mais ceci est moins caractéristique du mâtage à pible.

Généralement il n'existe qu'un étai, au capelage inférieur si l'on en établi un second, il doit comporter un rocambeau, permettant de l'amener, afin qu'il ne s'oppose pas à la manœuvre des vergues. Voici le jugement porté sur la mâture à pible (Encyclo. métho art. Polacre). « *Les désavantages de cette mâture (car il y a partout le pour et le contre, et dans la marine plus qu'ailleurs) sont que si un mât vient à casser en haut, il faut pour réparer ce dommage le demâter et le dégarnir en entier; au lieu que dans les mâtures de trois pièces, un mât de perroquet ou de hune cassé est bientôt remplacé même en pleine mer, par un mât de rechange : on doit pour cette raison faire les mâtures à pible moins élevées et leur donner un excédent de diamètre; choisir surtout d'excellents bois.* »

Les mâts à pible sont faits souvent de deux pièces; on les écarve de manière que le bout inférieur de l'écart soit un peu au-dessus du capelage du bas et le bout supérieur un peu au-dessus du capelage du haut.

Le grand avantage de la mâture a pible est sa légèreté, ce type de mâture est couramment adopté pour les navires marchands dont le port en lourd ne dépasse par 150 tx.

L'Académie de marine, s'intéressera à la mâture à pible et l'ingénieur-constructeur Coulomb, rédigera en 1770 un rapport favorable. Deux corvettes de 18 canons de 6 livres seront mâtées à pible, l'Hirondelle en 1762, la Flèche en 1767, la première est en réalité une barque latine. Ces bâtiments d'un port de l'ordre de 230 tx, étaient peut-être trop importants pour ce type de mâture ? car l'expérience ne fut pas poursuivie et nos corvettes continuèrent a être mâtées avec hunes et barres de perroquet.

Dans son devis retour de la campagne de 1763, le Chevalier d'Albert, commandant le Singe, suggère de remplacer l'arbre de trinquet, par un mât à pible, estimant que la situation du mât de l'avant fatigue énormément le bâtiment, nuisant à sa marche. D'après cet officier, le mât à pible placé à la verticale et gréé en carré, serait un grand avantage sur le latin. A quelle époque la proposition de cet officier, faite également par d'autres officiers, a-t-elle été prise en considération ? Jusqu'à présent nous l'ignorons. Toujours est-il qu'en 1779, le chébec le Singe est gréé entièrement carré, comme l'atteste le devis du Chevalier de Tressemanes. Ce devis nous apprend que le chébec, ainsi gréé marche au plus près, bien avec du vent sans mer, mal avec du petit vent ou de la mer, qu'il dérive prodigieusement, ne boulinant pas trop bien. Son allure la plus avantageuse est le vent largue, et assez bonne au vent arrière. Les virements de bord sont difficiles et parfois impossibles vent devant, et lents vent arrière. Certes le Singe est un vieux bâtiment présentant un arc considérable, mais il reste évident qu'il ne possède plus aucune des qualités propres au chébec latin.

Déjà en 1764, le Chevalier de Narbonne, condamnait les chébecs, « *espèce de bâtiments qui ne saurait être d'une grande utilité, car il est rare qu'ils puissent se servir avec succès de leur artillerie* [*10] *et ils ne marchent pas bien. Dans une guerre contre les Barbaresques ils auraient de la peine a se défendre contre ceux-ci qui sont communément plus forts, il vaudrait mieux pour cette petite guerre, avoir de petites frégates ou corvettes depuis 14 jusqu'à 20 canons, qui ne coûteraient pas davantage à construire et à armer, marcheraient supérieurement, navigueraient mieux et seraient supérieures aux chébecs pour le combat.* »

Nous voici loin des propos émis une dizaine d'années auparavant par le Chevalier de Fabry. Doit-on y voir l'effet de la mode, ou plus certainement l'adoption d'un gréement bâtard, sur des coques dont les carénes n'avaient pas les qua-

lités de celles des constructeurs majorquins ? Vous serez mieux à même d'en juger en connaissant la carrière du Requin. Ce texte relativement long pour une note, n'est cependant qu'une présentation sommaire du gréement des chébecs, nous en avons profité pour définir le gréement dit à pible (terme d'origine italienne, signifiant peuplier) relativement ignoré. La lecture de ces pages nécessitera de l'attention, soyez aidé par l'iconographie et ses légendes et ensuite vous pourrez étudier comme il convient la partie de la monographie consacrée au gréement purement latin du Requin.

---

*1 Ce terme de méjane, déformé dans sa prononciation donne misaine, d'où une confusion, faisant croire que l'on donne sur le levant ce nom au mât d'artimon.

*2 Voir planche mâture.

*3 Sur certains navires romains, il existait sur l'avant un mâtereau (l'artemone ou dolon) fortement incliné portant une voile carrée, qui suivant ses dimensions est seulement destinée à la manœuvre, ou également propulsive.

*4 Et la gêne qu'ils peuvent causer aux voiles latines sur antenne.

*5 Ceci suppose la plus grande agilité pour les matelots. L'iconographie photographique fournie des exemples d'une telle manœuvre, que ce soit sur le Nil ou dans l'Océan indien.

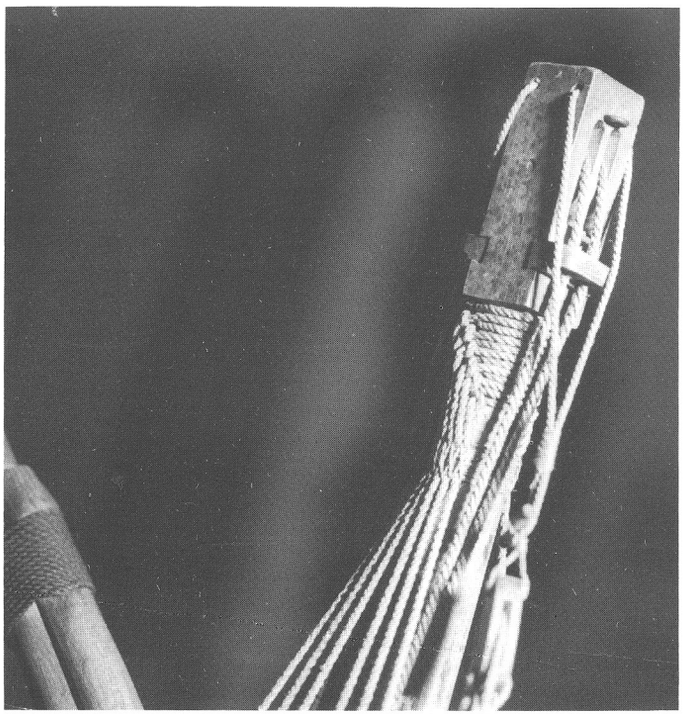
*6 Cette campagne, la première du Requin, durera 55 jours, s'achevant le 5 septembre 1753 à Toulon. Cette croisière sur les côtes de Provence avait permis de « tester » ce type de bâtiment, nouveau dans notre marine royale.

*7 Ce terme étant employé au pluriel, ceci suppose l'établissement sur le batelot de plusieurs polacres ou focs. La petite voile latine serait le maraboutin, gréée non sur l'antenne du mestre mais sur une antenne de bien moindre longueur, comme l'atteste l'état de la mâture du Requin.

*8 Disposition surtout habituelle aux pinques.

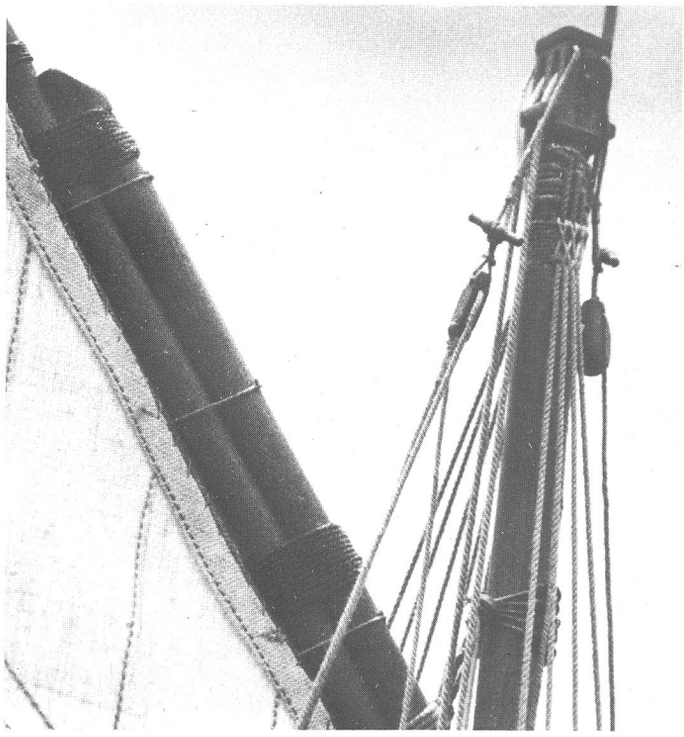
*9 Ceci d'après le modèle conservé au Musée de la marine, réf. MG.110. Cette longueur est sensiblement plus importante que celle donnée par Forfait dans son traité de la mâture, table quatrième, 72 pieds au lieu de 93 pieds.

*10 Il est exact que les chébecs au plus près, prennent une forte bande atteignant le seuillet des sabords et suivant une formule de l'époque, les canons labourent la mer ! Ajoutons qu'au milieu la hauteur de batterie n'est que de 3 1/2 pieds. Il est vrai que la forte tonture, augmente sensiblement cette hauteur aux extrémités.





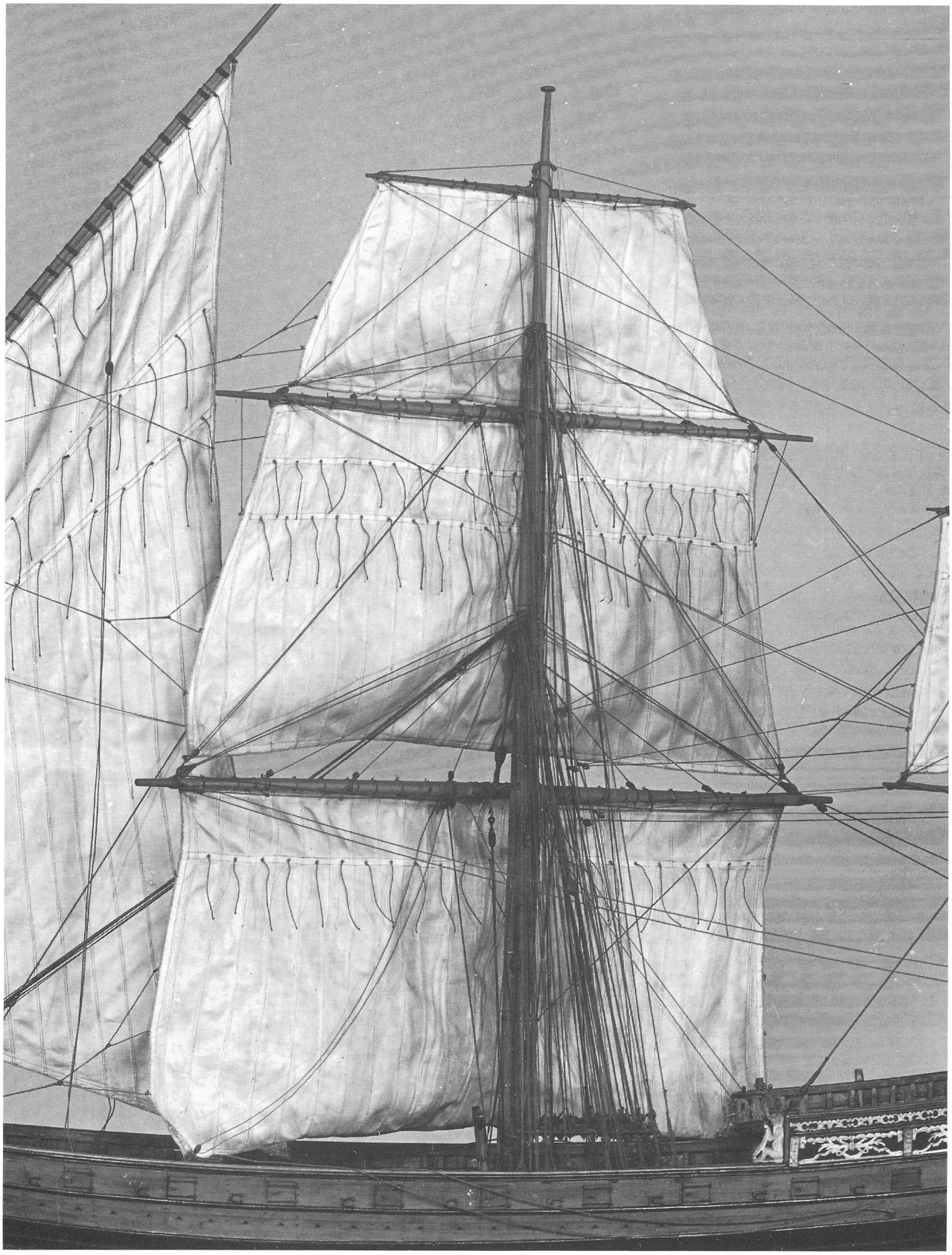
Ce calcet comporte quatre rouets, l'on remarquera les boucles pour la fixation d'un petit mâtereau de pavillon. La fixation des sartis, ne se fait pas par des œillets. Les sartis se terminent par un cul de porc et deux ceintures de bridures avec guirlandes immobilisent ces haubans. Les deux éléments de l'antenne, sa drisse, son racage, les sartis, etc., peuvent être détaillés sur cette photo.

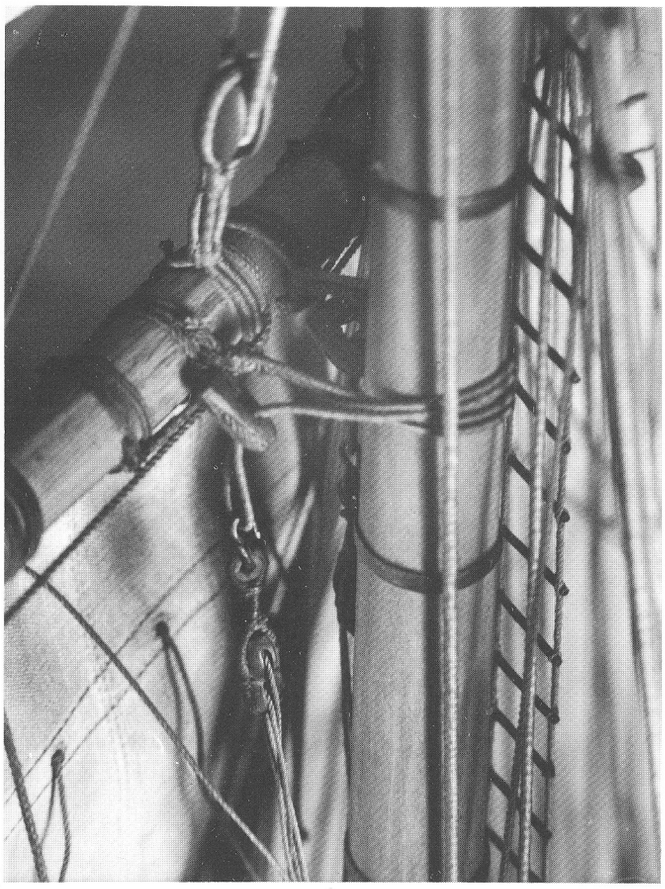


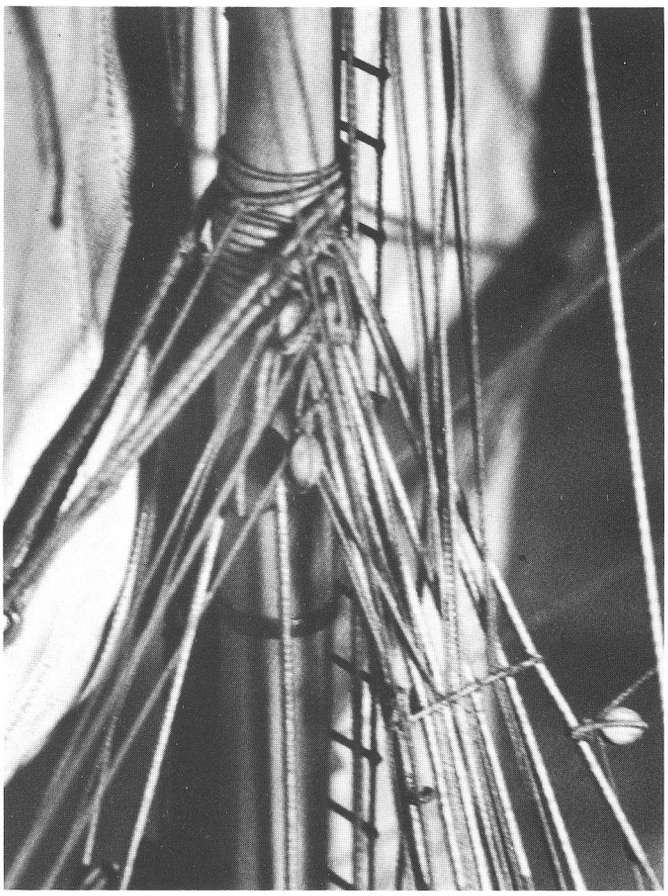
Exemple de calcet, la forme carrée de cet élément est mise en évidence, ici le calcet ne comporte que deux rouets pour la drisse de l'antenne. Sous la caisse du calcet, les œillets des sartis dont on appréciera la façon. Un peu au-dessous de ce capelage, des tours de bridures, joliment exécutés.



Arbre de trinquet du Requin. Le long de l'arbre, le fort palan, dont l'élément supérieur reçoit l'itague de drisse de l'antenne, l'élément inférieur autre forte poulie dite taille, comporte pas moins de six rouets. Le dormant du garan passe au travers du cul de la taille supérieure et le courant se tourne sur un des taquets à oreilles fixés sur l'épaisseur de la taille. Celle-ci est immobilisée par une manœuvre entourant les longis de la clef et l'arbre de trinquet. Les haubans à colonne sont visibles, l'extrémité d'un pendeur estrope une poulie simple, sur laquelle passe une itague dont une extrémité est crochetée à bord et l'autre estrope une poulie à violon, dont la partie inférieure de la caisse comporte deux rouets, à cette poulie correspond une autre poulie violon, mais ne comportant que deux rouets et non trois, cette poulie est crochetée à bord. Le garan du palan estrope cette poulie basse et après avoir suivi les différents rouets va se tourner à bord.

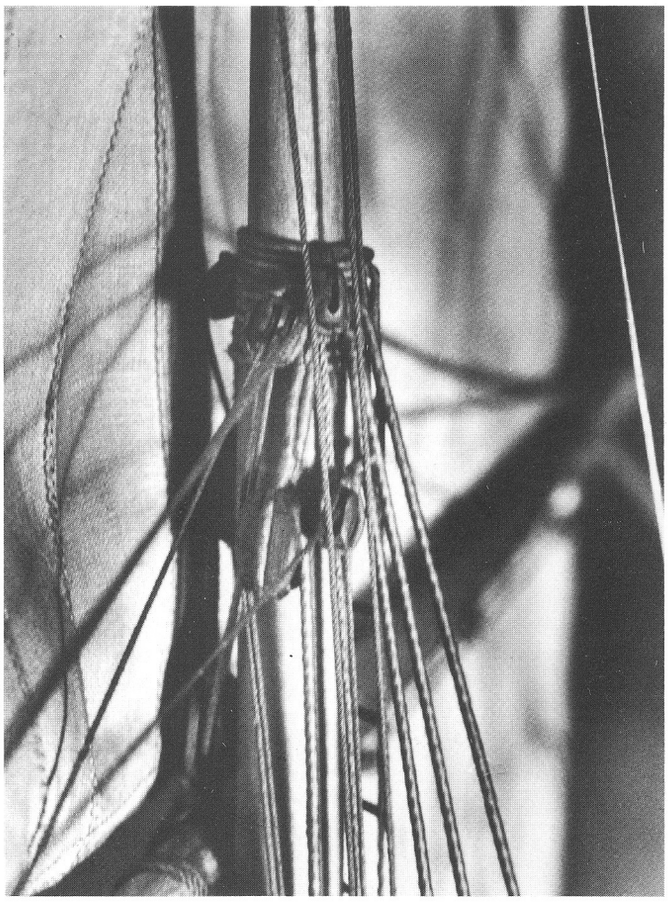






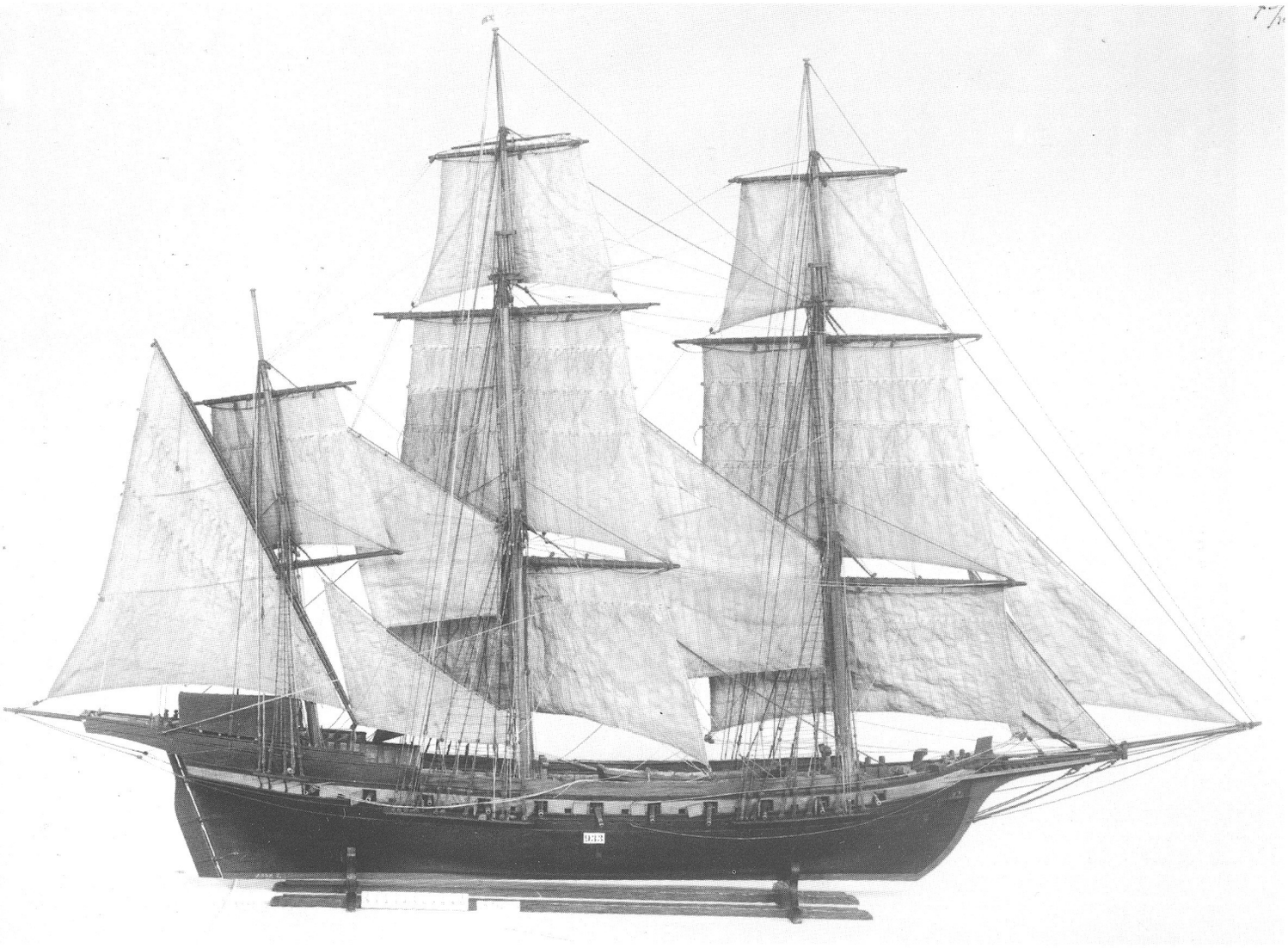
Le mât à pible du Singe comporte quelques cercles. L'on remarquera l'échelle de corde à barreaux de bois, dans la tradition des gréements du XVe et XVIe siècles. Bon détail de la drisse de basse vergne et de sa drosse à l'anglaise, voyez les moques de forme particulière pour le passage de la drosse.

Capelage inférieur, les étais sont visibles, en principe le capelage des haubans correspond à une noix formant appui pour l'œillet inférieur, mais ceci n'apparaît pas sur la photo. L'on peut distinguer une barre croisant les haubans, et servant de renvoi pour diverses manœuvres qui ainsi suivent la direction des haubans pour aboutir à la tablette de tournage fixée à la partie basse de ceux-ci.



Capelage supérieur, les dispositions sont identiques, l'échelle se termine à la hauteur du capelage. Remarquez la poulie de drisse de la vergue de hune, l'itague fait dormant au capelage à tribord et passe sur une poulie à joue plate placée à bâbord, descend pour estroper la poulie supérieure d'un palan.

Ensemble du grand mât du Singe, cette photo montre bien le mât s'élevant d'un seul jet, sans hune ni barre d'où un allègement évident. L'on pourra détailler le gréement présentant toutes les caractéristiques propres au « carré ». Le grand hunier porte deux bandes de ris et l'on peut apercevoir à gauche, la voile de trinquet, portant deux bandes de ris.



Modèle d'un chébec époque Premier Empire (Collections Musée de la marine). Très bon exemple d'un abandon total du gréement latin sauf pour l'artimon. Altération de la mâture à pible avec mâts de perroquet dont la flèche permet d'établir des cacatois. Ce « chébec » est destiné à la course.

Note sur la cotonine

Cette toile relativement peu connue, propre notamment au gréement latin, mérite quelques explications.

La chaîne est en chanvre et la trame en coton.

Le meilleur coton provient ou est dit de Jérusalem. Il existe pas moins de cinq qualités différentes de cotonine.

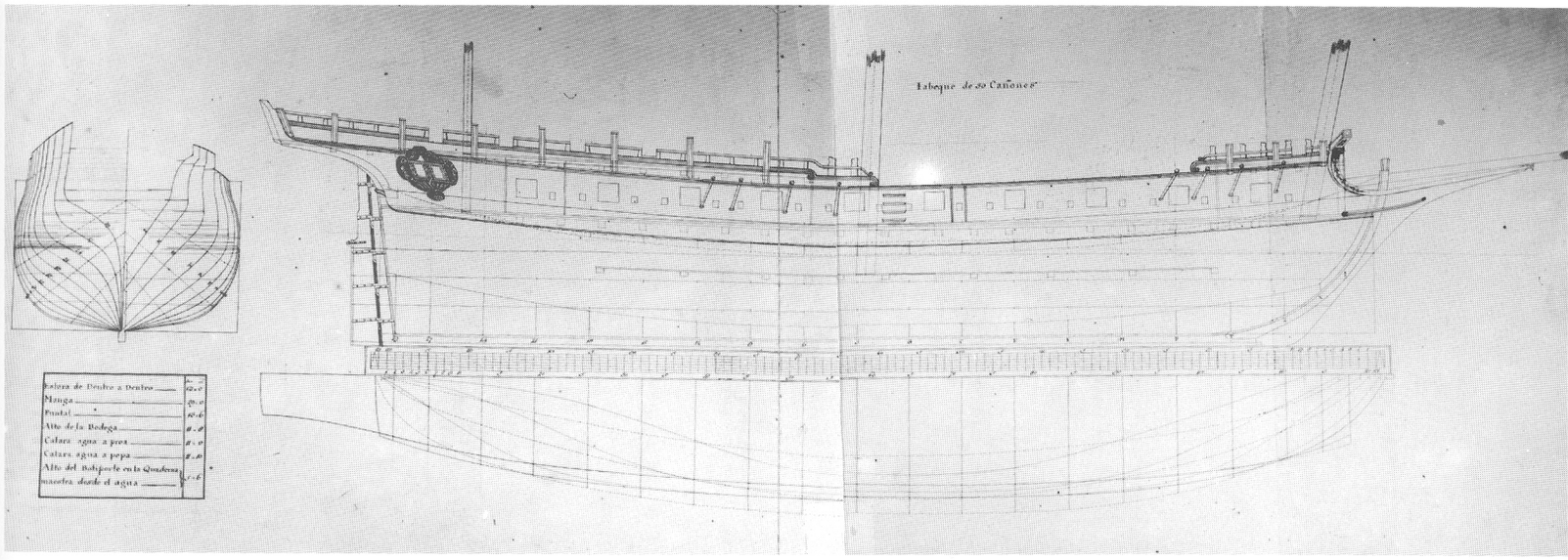
* La cotonine à 3 fils (V.74 t3 p. 67) comportant 3 cotons dans la trame. La pièce a 18 pouces de largeur et contient 52 à 54 aunes, pesant environ 44 livres. Cette toile sert aux basses voiles des barques et chébecs gréés carrés et pour des tentes.

* La cotonine à 2 fils ou double, dont la variété dite *cotonine à chébec*, nous intéresse plus particulièrement, car c'est avec cette toile que sont réalisées les voiles latines de trinquet et mestre. L'on choisi les cotons les plus fins en faisant lessiver le fil, ceci rendant la toile plus belle, plus unie et plus légère que la cotonine double ordinaire. La pièce à 18 pouces de largeur, 52 à 54 aunes, pèse environ 32 livres, (13 livres de chanvre et 19 livres 1/2 de coton) le poids au mètre carré est donc d'environ 500 grammes.

* La cotonine simple, n'a qu'un fil dans la trame, elle sert pour les petites voiles des barques et chébecs.

* La cotonine à carreaux, la trame est en coton blanc ou bleu ce qui forme un carreau de 9 pouces de largeur, lorsque les toiles sont consues ensemble. La pièce pèse le même poids que la cotonine à chébec.

Cette toile sert à faire des voiles de canot pour les officiers généraux, à confectionner les rideaux des galeries des vaisseaux et les panneaux pour les « retranchements » pratiqués dans les grandes chambres, plus particulièrement lorsque le bâtiment est vaisseau de pavillon. Ainsi sur le levant la cotonine à damiers blancs et bleus, est une sorte de distinction accordée aux officiers généraux ou même à des capitaines de vaisseaux s'ils commandent une division.



EXEMPLES ÉTRANGERS

Sur le littoral occidental de la Méditerranée, en Catalogne et dans l'île de Majorque, ont eu lieu les premières constructions de chébecs. Grâce à ces bâtiments et aux matelots de ces régions, familiers de leur gréement, la Cour d'Espagne est parvenue à en imposer aux Barbaresques, et à protéger efficacement son littoral. Les chébecs peuvent naviguer pendant les sept mois de la belle saison. Leurs voiles latines leur permettent d'orienter à 4 ou 5 airs de vent, leur donnant un grand avantage à l'allure du plus près. Leur faible tirant d'eau leur donne accès dans presque tous les ports, ils peuvent longer les côtes de fort près. Ils n'appréhendent pas le calme, et peuvent se désaffaler à la faveur de leurs avirons et appareiller ou mouiller avec célérité. Les Espagnols ont utilisé des chébecs armés de canons de 12 livres, ces grands chébecs ont obligé à préférer la mâture à pible pour l'arbre de mestre, formule que nous avons reprise pour nos chébecs construits en 1762.

Le plan dont nous donnons la reproduction, ne comporte ni date ni échelle, sa présentation est conforme aux pratiques anglaises. Et nous relevons un « anglicisme » avec la forme très caractéristique de la partie inférieure du taille-mer, destinée à limiter la dérive. L'artillerie est particulièrement importante, puisque les gaillards sont armés. Nous supposons que les 20 canons de la batterie étaient du calibre 12 livres et les 10 canons des gaillards du calibre de 6 ou 4 livres. Les sabords de nage sont multipliés et il existe un petit gaillard d'avant, ce qui permet d'y placer de l'artillerie et d'installer la branche intérieure des bossoirs, un fronteau de coltis, devait permettre l'ouverture de deux sabords de chasse. De nombreux chandeliers pour pierriers garnissent les gaillards. Les œuvres mortes relativement élevées, l'importance de l'artillerie, se traduisent dans les formes de carène, présentant un volume en conséquence, plus ample que sur le Requin. L'architecture de la poupe, est toute différente de celle des chébecs de 1750, avec leurs « ailes » discrète réminiscence de la protection des gouvernails latéraux lorsqu'ils étaient relevés. Certes le porte à faux de la voûte est impressionnant mais le style est tout autre et la fausse bouteille en placage, nous font penser aux années 1770-1780 pour ce grand chébec. Le gréement est mixte, mât de trinquet à calcet avec antenne, arbre de mestre à pible.*

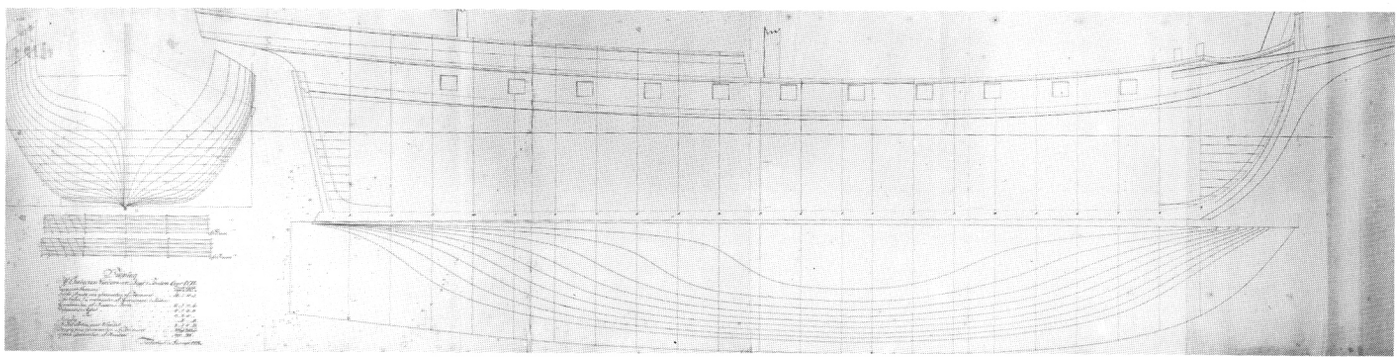
Cet exemple est intéressant, mais n'a pas l'élégance des chébecs de 1750 des constructeurs majorquins.

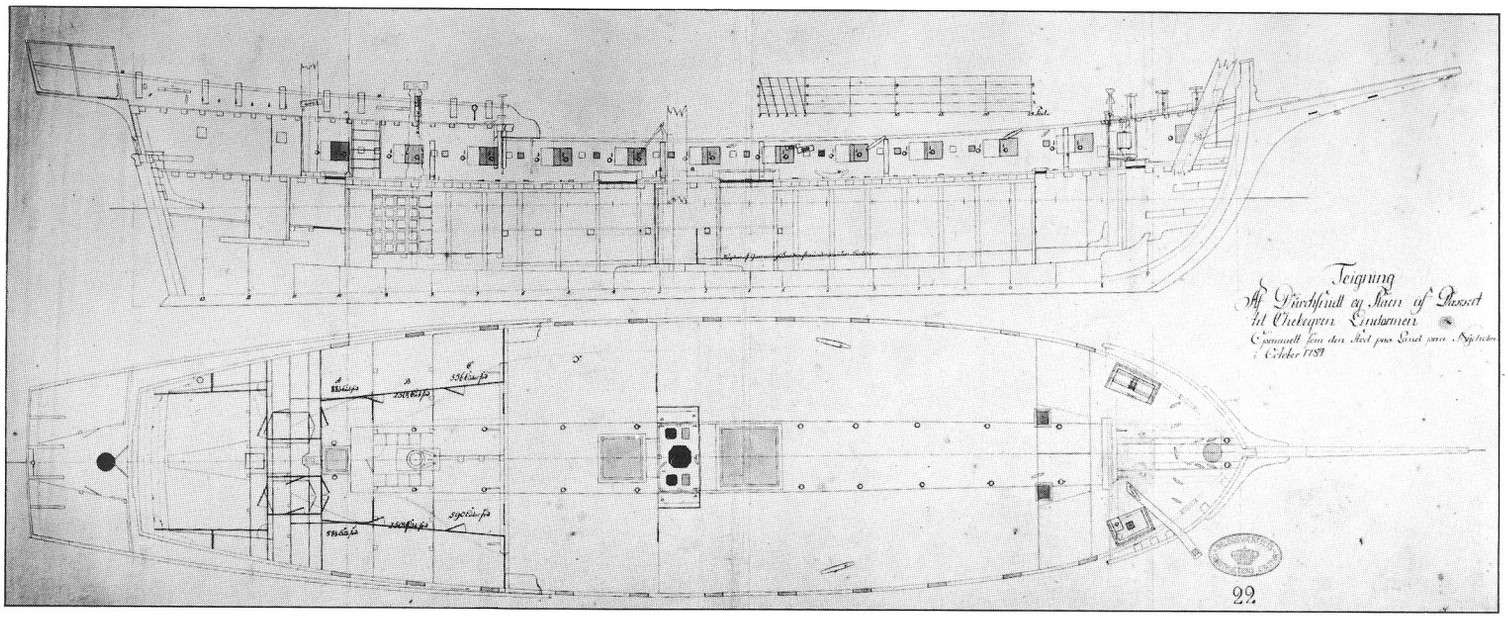
---

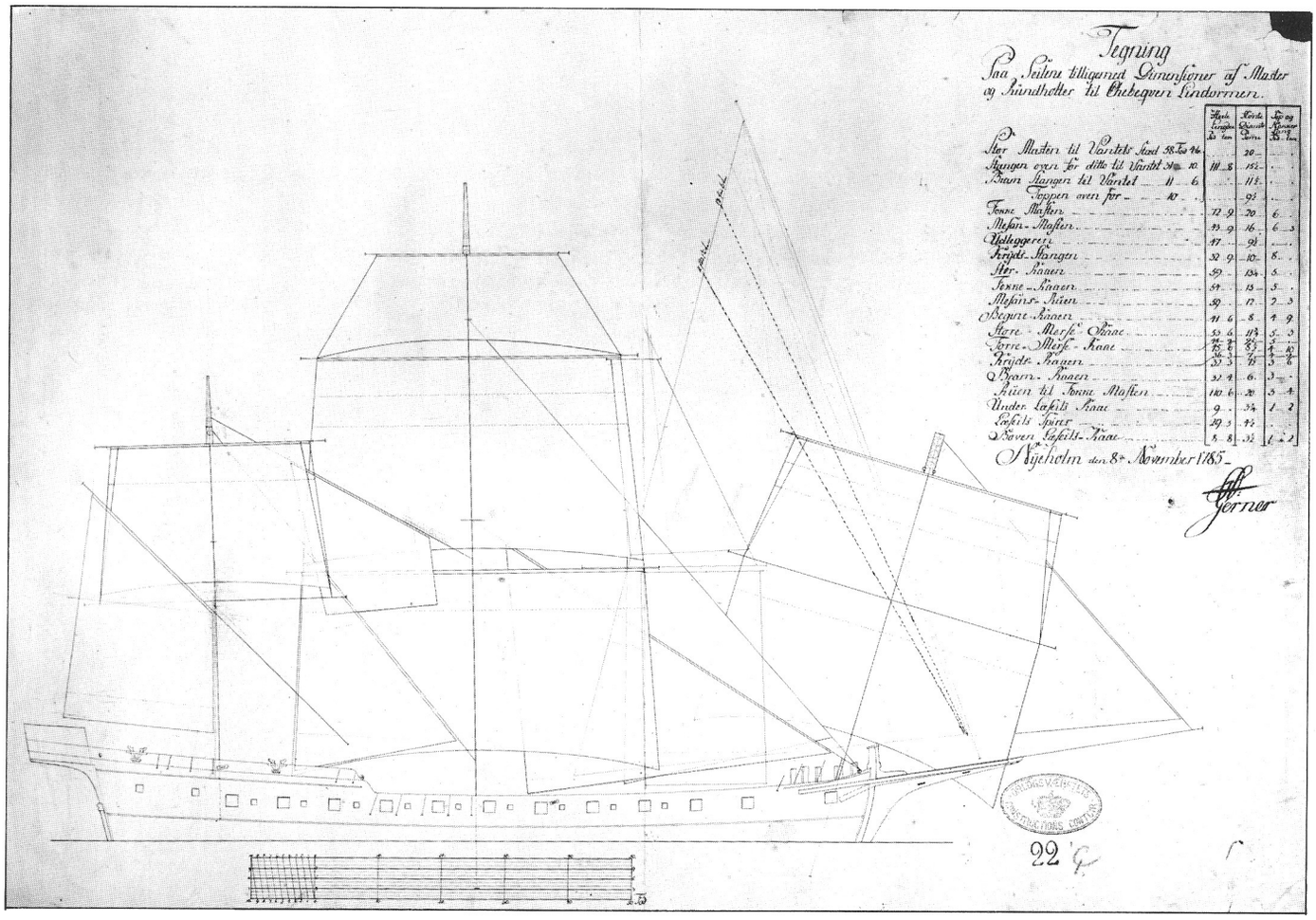
* Cette disposition fonctionnelle pour les gouvernails latéraux devient décorative avec l'adoption du gouvernail axial.

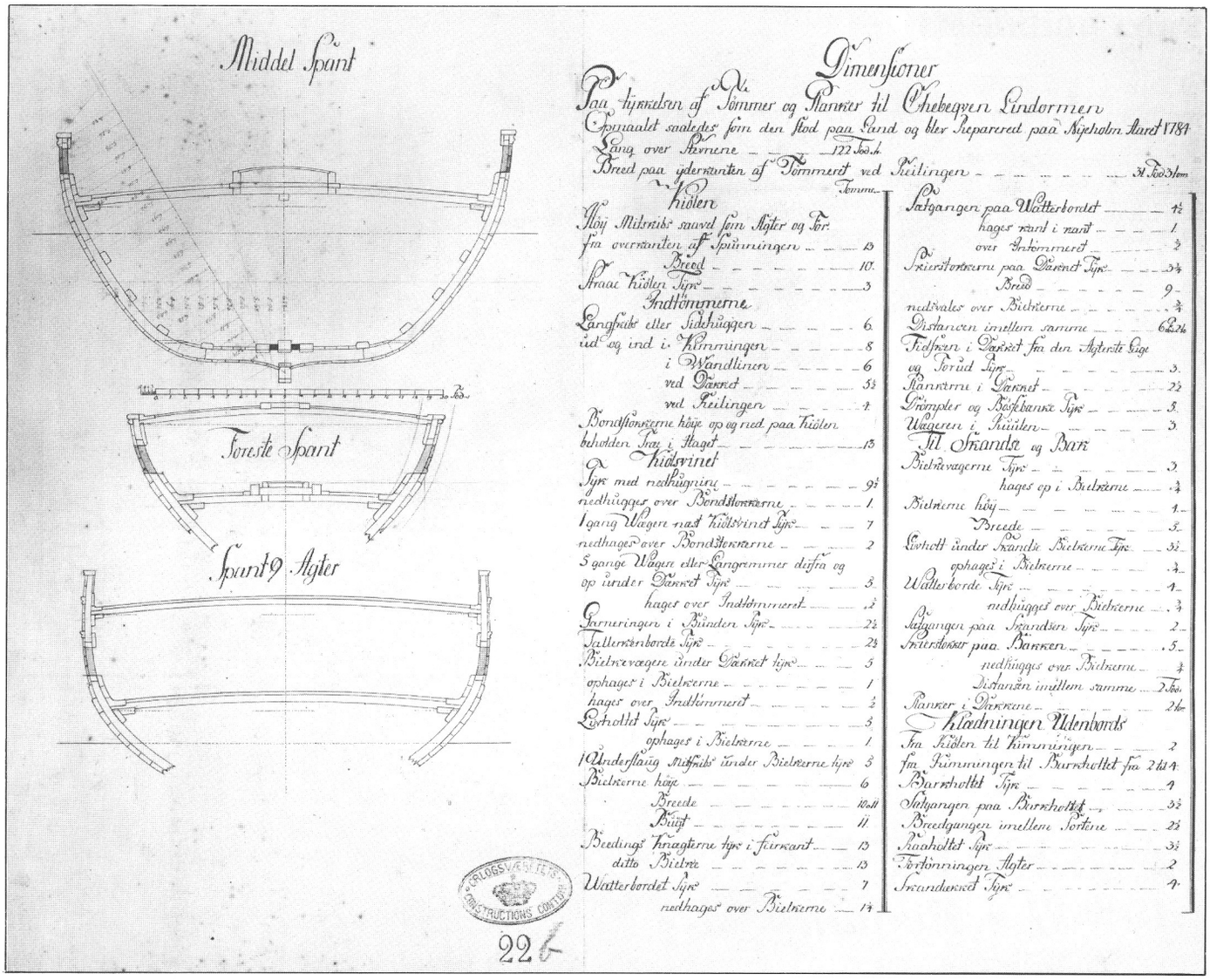
* Ce plan est conservé au Musée naval de Madrid.

(Plan sans désignation (Archives danoises) voir page suivante).




Teigning
Af Durchsnidt og Raaen af Dæsset
til Chebeqven Lindormen
Eponaaelt som den Stod paa Land paa Nyeholm
i October 1789
22


Tegning
Paa Seilene tilligemed Dimensioner af Master
og Rundholter til Chebeqven Lindormen.
Hele Lengde Fod Tom
Hørde Diamt Tom
Tap og Kanter Ring Fod Tom
Stor Masten til Vantets Stæd 58 Fod 4½
Stangen oven for ditto til Vantet 31 10
Bram Stangen til Vantet 11 6
Toppen oven for 10
Forre Masten 72 9 20 6
Mesan-Masten 43 9 16 6 3
Udleggeren 47 9½
Krydts-Stangen 32 9 10 8
Stor-Raaen 59 13¾ 5
Forre-Raaen 54 15 5
Mesans-Raaen 59 17 2 3
Begine-Raaen 41 6 8 4 9
Store-Mersé-Raae 53 6 11¾ 5 3
Forre-Mersé-Raae 45 6 8½ 4 10
Krydts-Raaen 36 3 7 4 9
Bram-Raaen 32 3 7½ 3 6
Raaen til Forre Masten 32 4 6 3
Ruen til Forre Masten 110 6 20 3 4
Under Læseils Raae 9 3¾ 1 2
Læseils Spires 29 5 4½
Boven Læseils-Raae 8 8 3½ 1 2
Nyeholm den 8te November 1785
Gerner
22



Vous serez certainement surpris de constater que le chébec a été utilisé dans la Baltique, si l'on en croit ces documents conservés dans les Archives royales danoises et aimablement communiqués par les Archives royales à Copenhague.

*Ces plans datés de 1781 concernent un chébec armé de 22 canons [*1]. Un petit gaillard d'avant protège les cuisines placées bâbord et tribord, des grandes bittes sont établies à l'ouvert du gaillard. L'état-major bénéficie d'installations relativement spacieuses. Six couchettes encombrées il est vrai par l'artillerie [*2] précédent les deux couchettes réservées au capitaine-commandant et au capitaine en second. A la suite la chambre de conseil sur laquelle s'ouvrent les bouteilles. A la poupe, sur la plate-forme arrière deux couchettes sont aménagées. L'on remarquera la présence d'un cabestan à double cloche. A fond de cale, à l'avant, la fosse aux liens, la fosse aux câbles, la cale à eau, l'archipompe, une plate-forme probablement pour loger l'équipage et sous celle-ci une cale pour la boisson ? A la suite soutes aux vivres et aux poudres.*

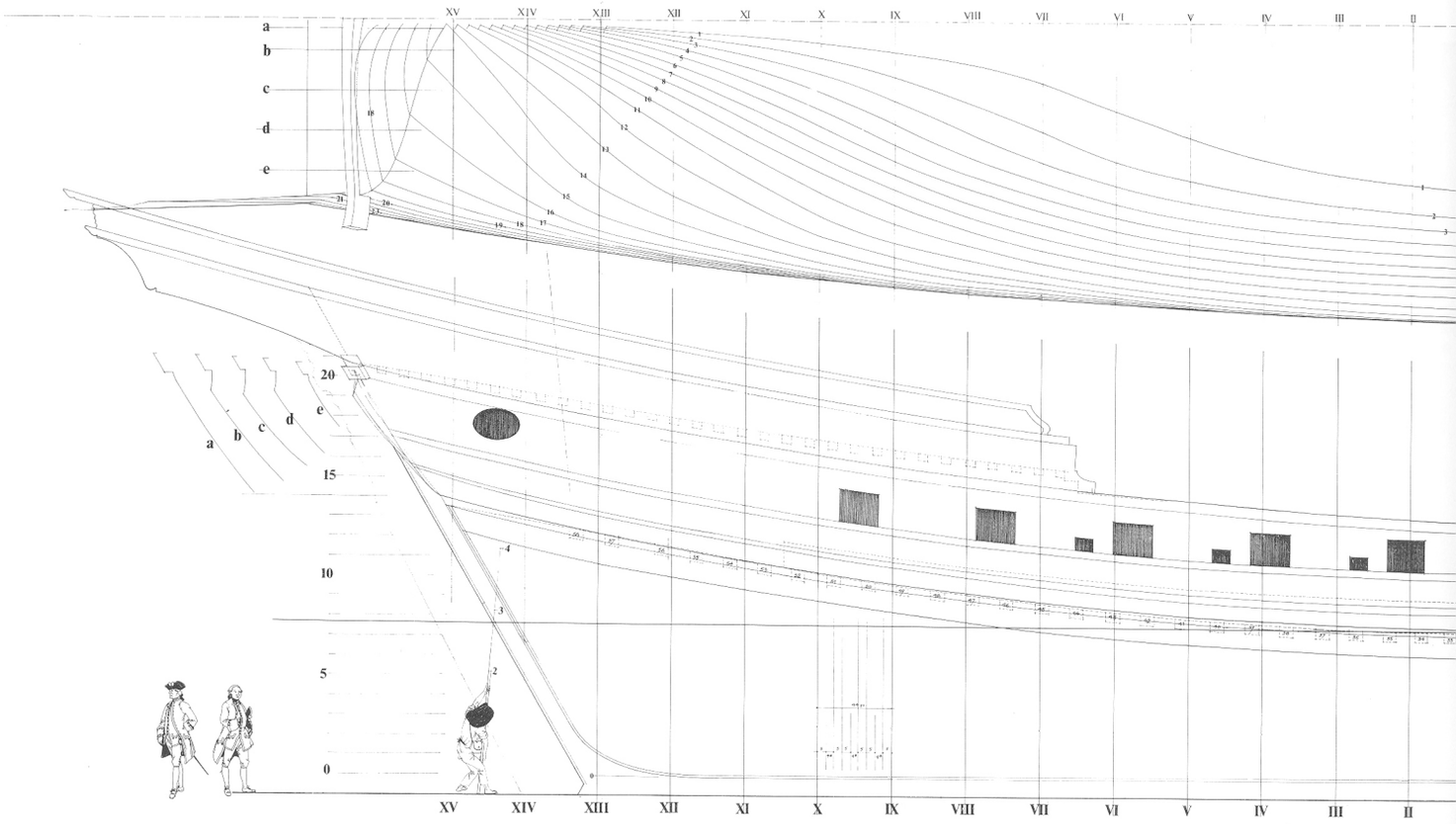
Le plan schématique du gréement montre bien, pour l'arbre de trinquet, l'utilisation de la voile latine, ou de la misaine et du petit hunier pour le mauvais temps ou l'allure vent arrière. L'on peut distinguer les bonnettes pour la grand'voile et le hunier de mestre, deux étais correspondant aux capelages, ces étais devaient être probablement largués momentanément pour l'établissement de la voile latine de trinquet, lorsque l'on changeait de bord. Vous remarquerez la voile d'étai du premier capelage, et deux voiles d'étais entre le mestre et la méjane.

Que le Danemark à l'époque réuni avec la Norvège, ait utilisé des chébecs n'a rien de surprenant, si l'on sait que c'est en Baltique que l'on trouve les dernières galères. (Voir communication de M. le professeur en Sorbonne Jean Meyer, 1986, Université francophone d'Eté [*3].)

[*1] A ces sabords s'ajoutent deux sabords de chasse, armés qu'en cas de besoin, en utilisant les deux canons avant de la batterie.

[*2] Cette disposition est plutôt conforme aux habitudes de temps de paix, où une partie de l'artillerie n'était pas embarquée.

[*3] Publication UFE. Cloître des Carmes, 17500 Jonzac.



LE CHEBEC
Le Requin

Après avoir donné les plans datés de 1752, nous avons choisi un certain nombre de planches de la monographie, réduites à l'échelle du 1/120e, correspondant au format d'une double page.

Cette description est limitée à l'essentiel, et c'est dans la partie monographie que nous traiterons plus en détail *Le Requin*.

C'est à partir du plan conservé aux Archives royales danoises et du modèle figurant dans les collections du Musée de la marine à Paris, que le « Requin » a été étudié. Il a été nécessaire d'accorder les plans et le modèle, celui-ci ayant surtout été utilisé pour la décoration et l'accastillage.

Il nous a fallu tenir compte également des devis retour de campagne du *Requin* et de *L'Indiscret*, ainsi que du recueil donnant les proportions du gréement.

En harmonisant l'ensemble de ces informations, une description que nous espérons fidèle a été possible.

Théoriquement les deux chebecs de 24 canons devaient présenter les mêmes caractéristiques, ceci d'après le plan danois concernant comme l'indique la légende à la fois *L'Indiscret* et *Le Requin*. Nous avons déjà indiqué que le creux n'était pas le même pour les deux bâtiments. Mais nous avons décidé de suivre très exactement le plan des archives danoises, permettant un tracé rigoureux de la carène.

Les fonds s'apparentent à ceux des galères, mais en étant plus pleins, les varangues étant plus longues. D'intéressantes comparaisons pourraient être faites entre les carènes des chébecs et galères.

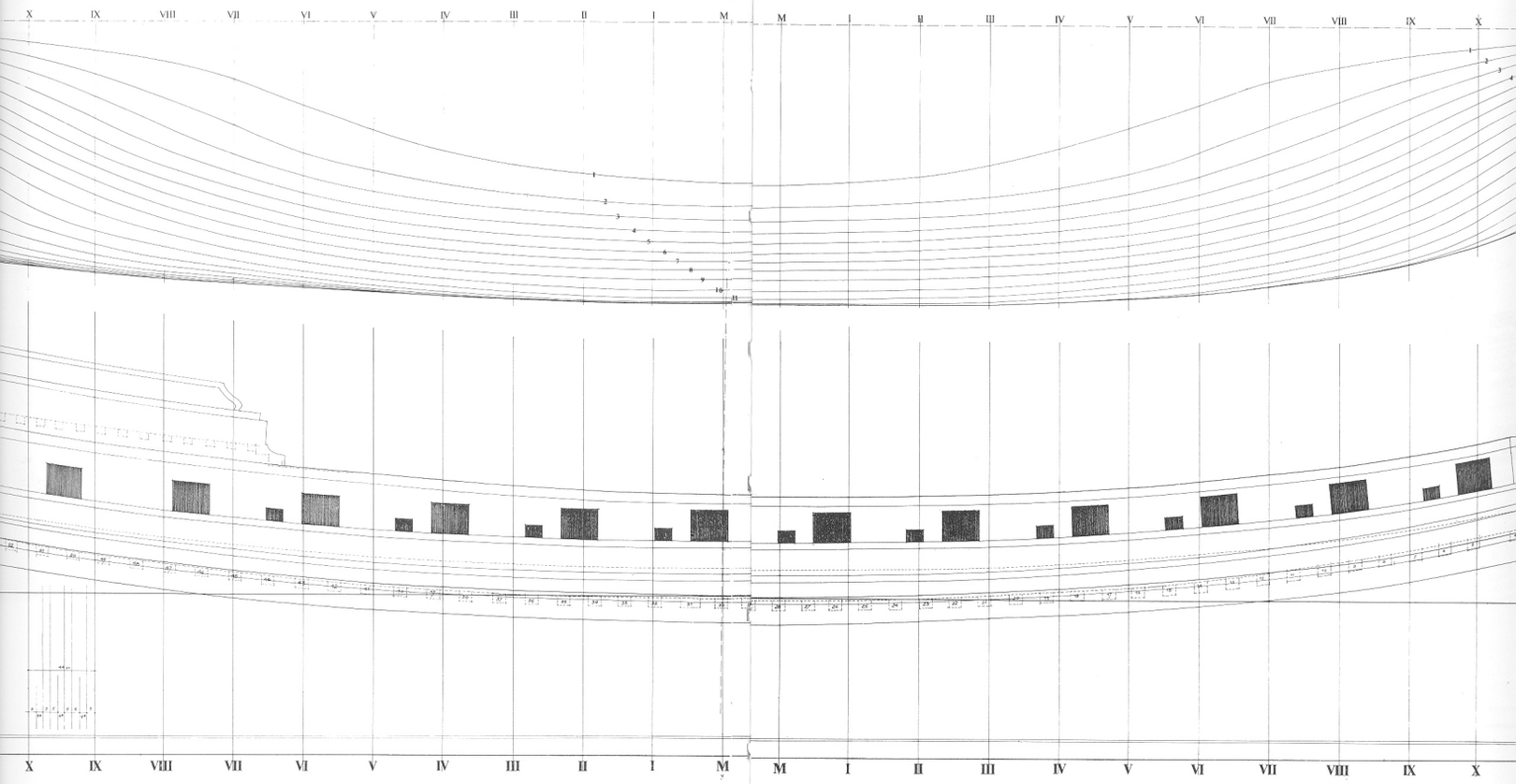
Dans la partie centrale de la carène, l'on constate que varangues et allonges forment un angle obtus de l'ordre de 120 degrés. Cet « évasement » se prolonge et s'accentue dans les œuvres mortes par un renflement. Donc pas de rentrée sur les chebecs, mais un fort au niveau du plat-bord donnant un appui maximum lorsque le chebec prend de la bande, cas fréquent pour celui-ci. La bande est relativement importante, comme en témoignent les textes : « on le verra plier beaucoup et cela peut aller dans cette espèce de bâtiment jusqu'à mettre la batterie dans l'eau ».

Les formes de l'avant sont particulièrement pincées, cependant cette maigreur ne provoque pas de mouvements de tangage excessifs, malgré la position de l'arbre de trinquet. L'on constate un épanouissement prononcé des allonges des couples avant, compensant le resserrement accentué des fourcats. De même l'arrière présente, au niveau de la flottaison, un large appui.

Fins dans leurs fonds, surtout à leurs extrémités, amples dans leurs œuvres mortes, le comportement à la mer de ces bâtiments est excellent avec des mouvements de roulis et tangage doux et modérés.

Les tracés des sections parallèles et perpendiculaires à la quille permettent de juger du volume de carène.

Résultat de l'expérience et non de calculs, il est probable que les constructeurs majorquins n'ont pas dressé de plans mais disposaient de gabarits et données chiffrées, résultats de for-



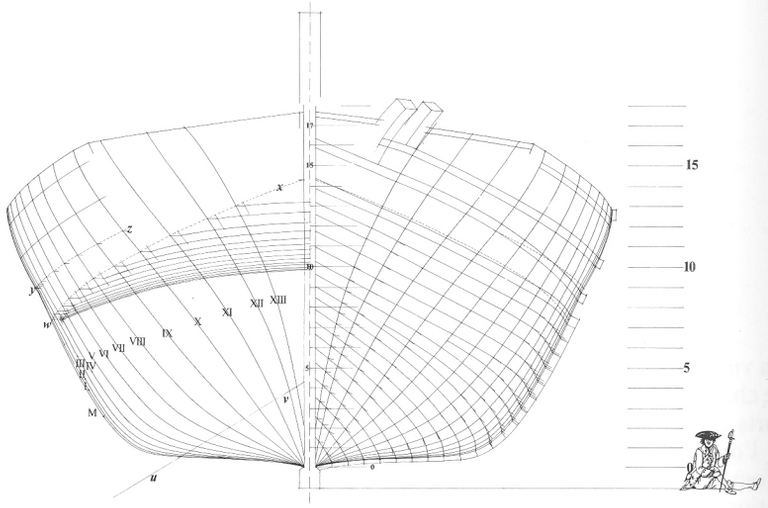
ns la partie centrale de la carène, l'on constate que varan-
s et allonges forment un angle obtus de l'ordre de
) degrés. Cet « évasement » se prolonge et s'accentue dans
œuvres mortes par un renflement. Donc pas de rentrée
les chebecs, mais un fort au niveau du plat-bord donnant
appui maximum lorsque le chebec prend de la bande, cas
quent pour celui-ci. La bande est relativement importante,
nme en témoignent les textes : « on le verra plier beaucoup
ela peut aller dans cette espèce de bâtiment jusqu'à met-
la batterie dans l'eau ».

formes de l'avant sont particulièrement pincées, cepen-
t cette maigreur ne provoque pas de mouvements de tan-
e excessifs, malgré la position de l'arbre de trinquet. L'on
state un épanouissement prononcé des allonges des cou-
s avant, compensant le resserrement accentué des four-
s. De même l'arrière présente, au niveau de la flottaison,
large appui.

s dans leurs fonds, surtout à leurs extrémités, amples dans
rs œuvres mortes, le comportement à la mer de ces bâti-
nts est excellent avec des mouvements de roulis et tangage
ux et modérés.

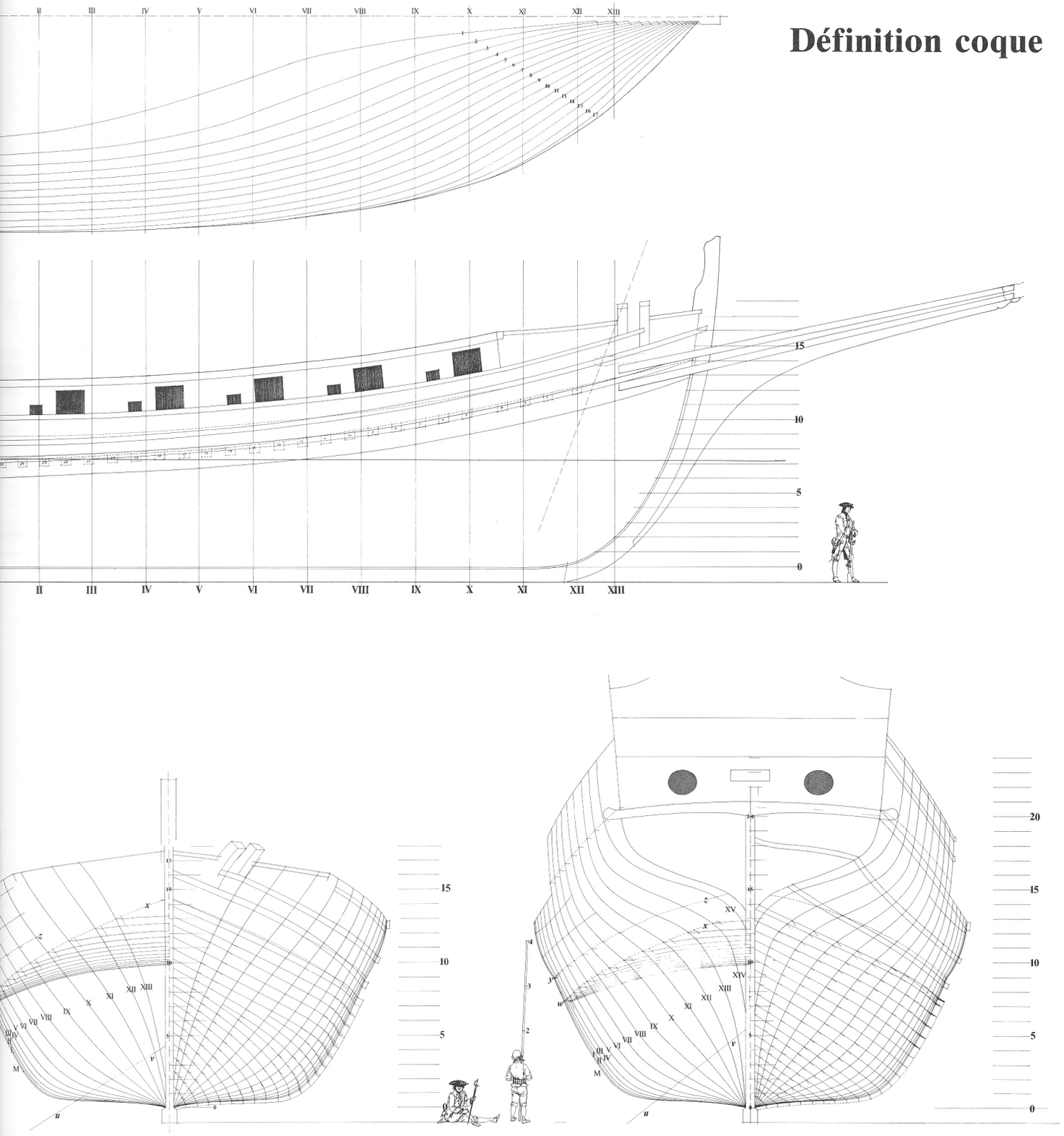
tracés des sections parallèles et perpendiculaires à la quille
mettent de juger du volume de carène.

ultat de l'expérience et non de calculs, il est probable que
constructeurs majorquins n'ont pas dressé de plans mais
posaient de gabarits et données chiffrées, résultats de for-

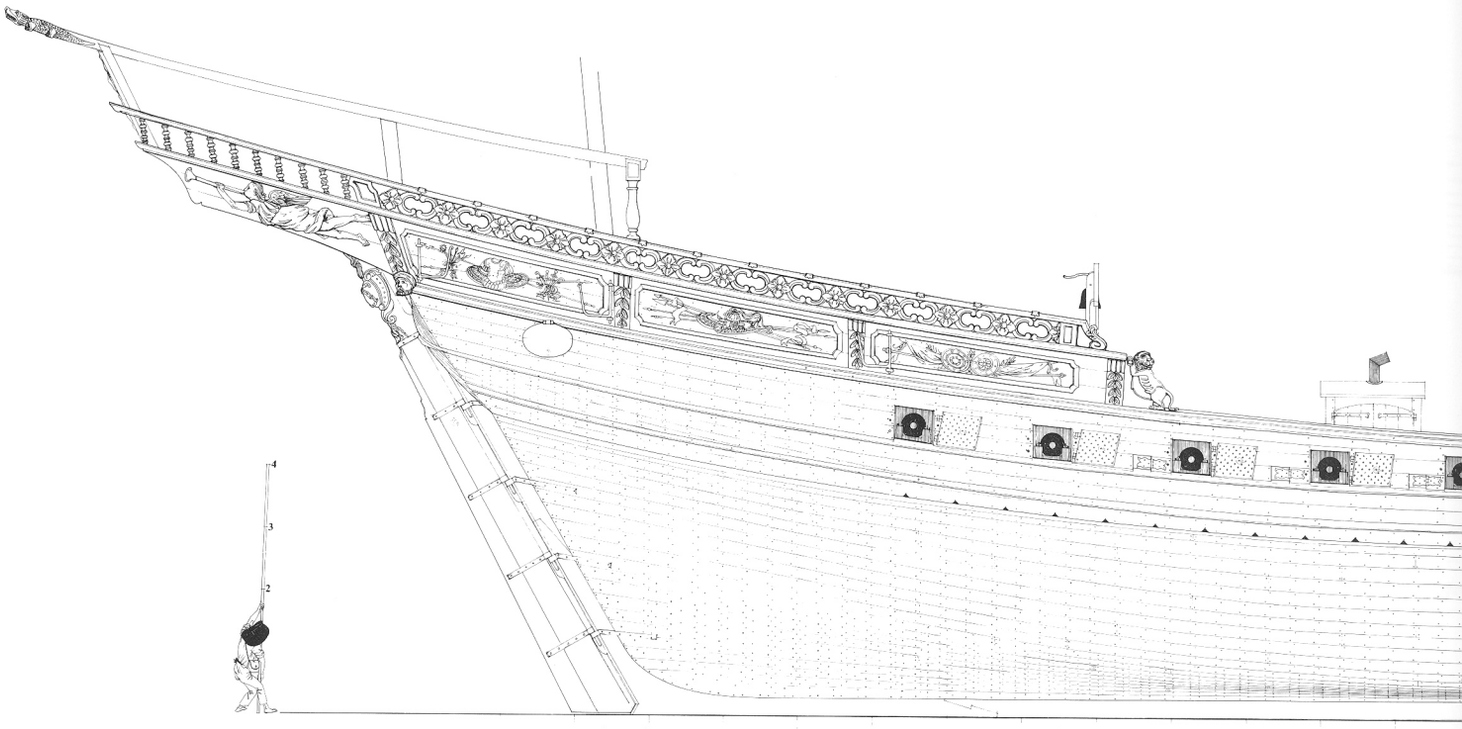


mules. Bref, suivant l'expression de l'époque, la construc
tion des chebecs est « un art tout de pratique ».
Les chebecs empruntent aux galères un écusson de volum
singulier. Légèrement convexe, l'écusson présente une cou
bure rentrante plus prononcée contre l'étambot. Le racco
dement de l'écusson avec la lisse d'hourdi, celle-ci sans boug
horizontal, s'effectue par une surface gauche, mise en évi
dence sur certaines photos de l'arcasse. A noter que les galè
res n'ont pas de lisse d'hourdi, comme les flûtes hollandaises
Sur les sections transversales sont tracés à gauche les dessin

Définition coque



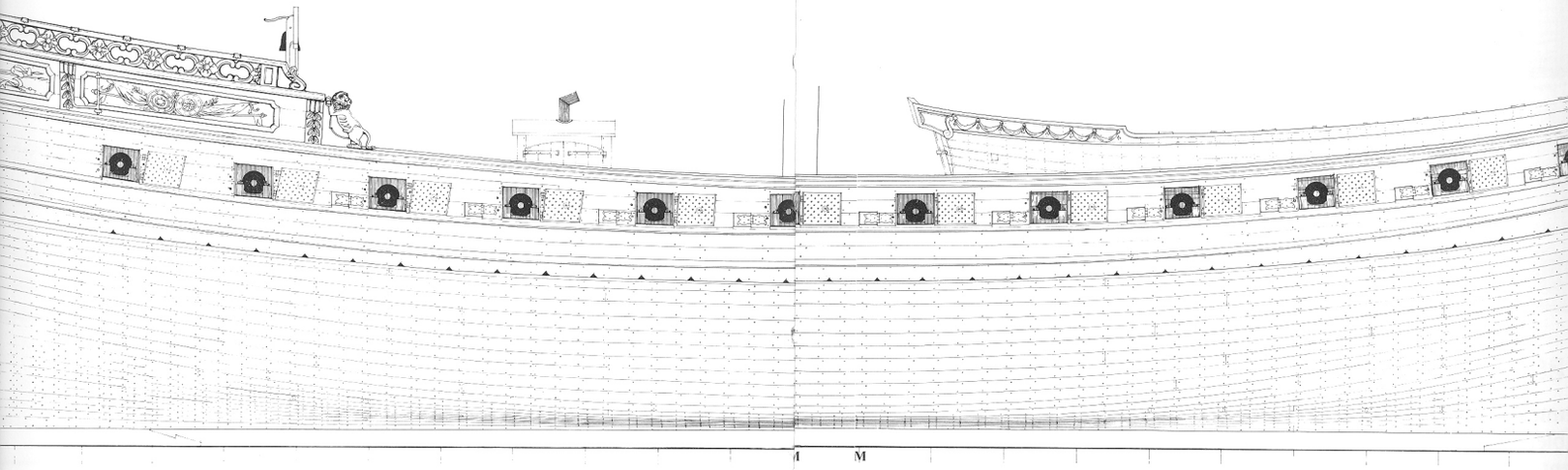
mules. Bref, suivant l'expression de l'époque, la construction des chebecs est « un art tout de pratique ».
Les chebecs empruntent aux galères un écusson de volume singulier. Légèrement convexe, l'écusson présente une courbure rentrante plus prononcée contre l'étambot. Le raccordement de l'écusson avec la lisse d'hourdi, celle-ci sans bouge horizontal, s'effectue par une surface gauche, mise en évidence sur certaines photos de l'arcasse. A noter que les galères n'ont pas de lisse d'hourdi, comme les flûtes hollandaises. Sur les sections transversales sont tracés à gauche les dessins des barrotins du pont dont le bouge est considérable. Ils témoignent de l'existence du chebec antérieurement à l'adoption généralisée de l'artillerie sur ces bâtiments.
L'amure de la voile latine de l'arbre de trinquet nécessite un point d'appui fort en avant de l'étrave d'où la présence d'une flèche ou berthelot, permettant également l'établissement grâce à un mâtereau dit batelot, d'établir un foc, dénommé polacre (ce terme s'appliquant également à la voile latine de l'arbre de trinquet ou à des voiles triangulaires établies entre les arbres).



La vue latérale du *Requin* permet de juger de la grande élégance de ce bâtiment. Le peu d'élévation des œuvres mortes, une tonture accusée, la légèreté et le grand élancement de la flèche, ainsi que la forte quête de l'étambot, tout ceci peut expliquer cette élégance.
Le décor à l'avant est limité à une tête de monstre marin, toute la richesse est reportée sur l'arrière du bâtiment. Des panneaux en trompe l'œil sont surmontés d'une frise décorative ajourée, terminée à la poupe par des balustres tournés et les ailes sont enrichies de renommées. Ces ailes sont un témoignage lointain de l'époque où l'on utilisait des gouvernails latéraux, éléments fragiles qui, n'étant pas utilisés, étaient remontés et dissimulés derrière des panneaux.
Ceux-ci sont devenus purement décoratifs avec l'adoption du gouvernail axial.
La partie arrière du gaillard est couverte par une toile, supportée par une ossature légère, là ne figurent que le cintre et le faîte servant de bout-dehors à la voile de l'arbre de méjane. Cette pièce étant supportée par le cintre et un montant avec décor en balustre. Le modèle du *Singe* donne une variante plus complète de cette tugue ou carosse (voir photos).
Les douze sabords pour canons de 8 livres de balle, sont munis de mantelets, ferrés non pas horizontalement mais verticalement. Ces mantelets sont ferrés sur l'avant du sabord.
La fermeture des sabords oblige à mettre les canons à la serre, mais en utilisant seulement les boucles latérales, en effet la boucle placée intérieurement dans l'axe du sabord n'existe pas sur les divers modèles de chebecs. Ceci suppose un mode d'amarrage pour la mise à la serre différent de celui décrit dans le tome IV du Vaisseau de 74.
Dix petits sabords pour avirons sont percés, ceci conformément au plan, mais le Chevalier de Fabry indique onze sabords.
L'on remarquera les dalots triangulaires matérialisant la tonture du pont.

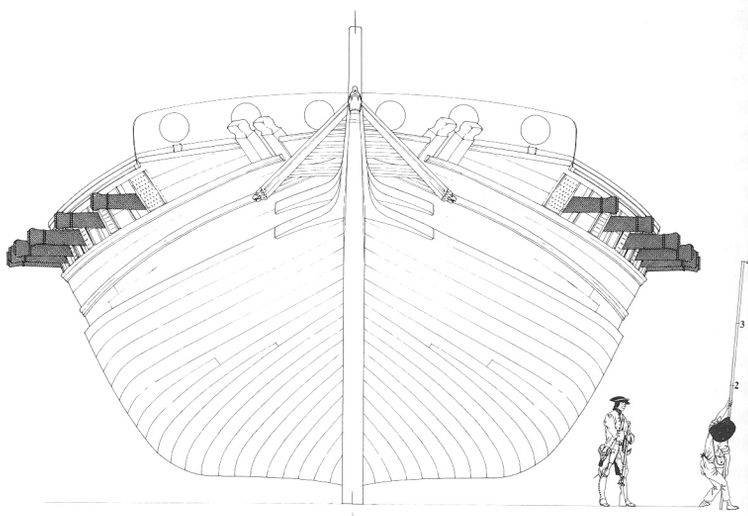
La vue par l'avant montre la structure de la flèche, appuyée de chaque bord par une paire de jottereaux et une herpe. De forts patins destinés au service des ancres sont représentés et l'on aperçoit à l'arrière-plan le fronteau d'avant percé d'ouvertures circulaires, plus propres au décor qu'à l'utilisation d'espingoles.

L'essentiel du décor sculpté du *Requin* est placé sur la poupe. La lisse d'hourdi débordant latéralement se termine par des têtes de Turcs. La voûte comporte un décor genre godrons, les sabords de retraite de forme circulaire sont munis de mantelets sculptés en rosace accompagnée de guirlandes. Le gouvernail participe à ce décor avec le monogramme royal, surmonté d'une tête barbue, et portant turban.
Enfin un grand panneau décoratif représente Vénus sur les ondes, menée par deux dauphins accompagnés de deux sirènes. Une balustrade termine le tableau.

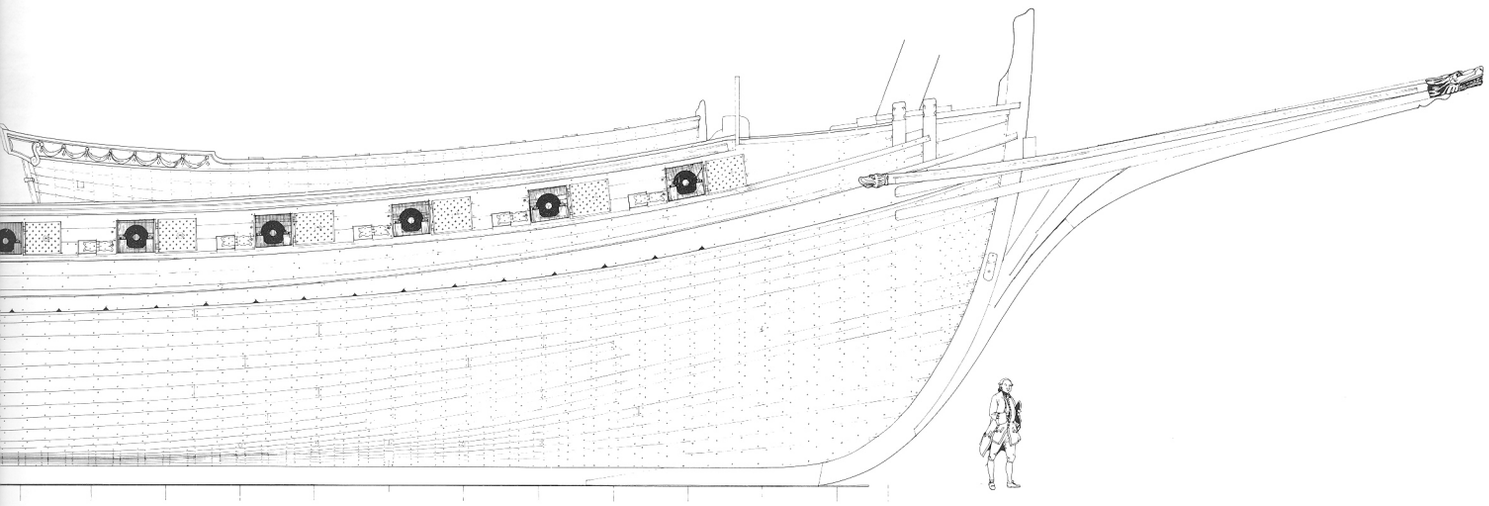


a vue par l'avant montre la structure de la flèche, appuyée
e chaque bord par une paire de jottereaux et une herpe. De
rts patins destinés au service des ancres sont représentés
l'on aperçoit à l'arrière-plan le fronteau d'avant percé
ouvertures circulaires, plus propres au décor qu'à l'utili-
tion d'espingoles.

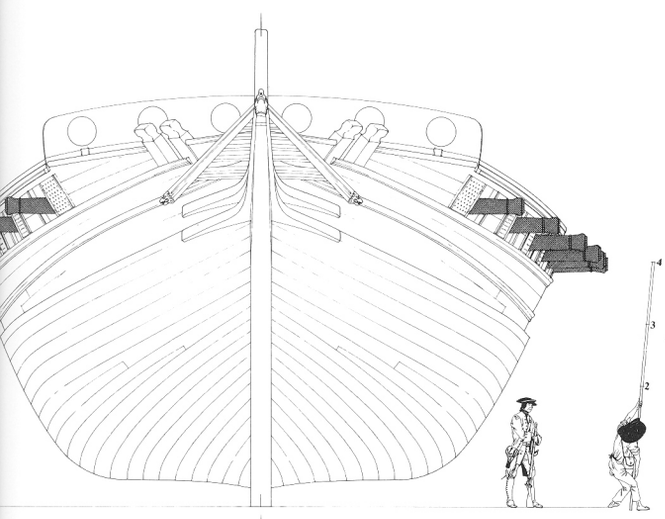
'essentiel du décor sculpté du *Requin* est placé sur la poupe.
a lisse d'hourdi débordant latéralement se termine par des
tes de Turcs. La voûte comporte un décor genre godrons,
s sabords de retraite de forme circulaire sont munis de man-
lets sculptés en rosace accompagnée de guirlandes. Le gou-
rnail participe à ce décor avec le monogramme royal,
rmonté d'une tête barbue, et portant turban.
nfin un grand panneau décoratif représente Vénus sur les
ndes, menée par deux dauphins accompagnés de deux sirè-
es. Une balustrade termine le tableau.

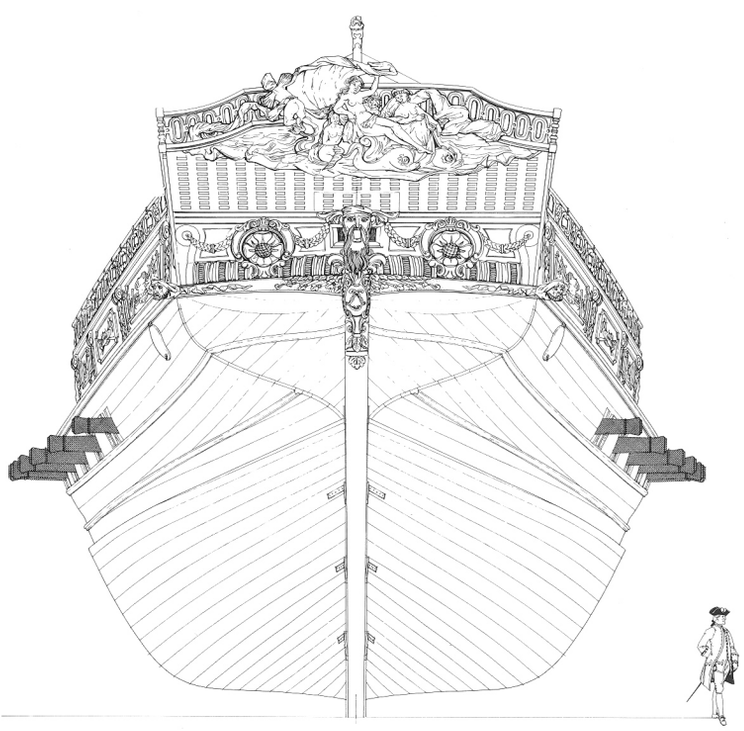


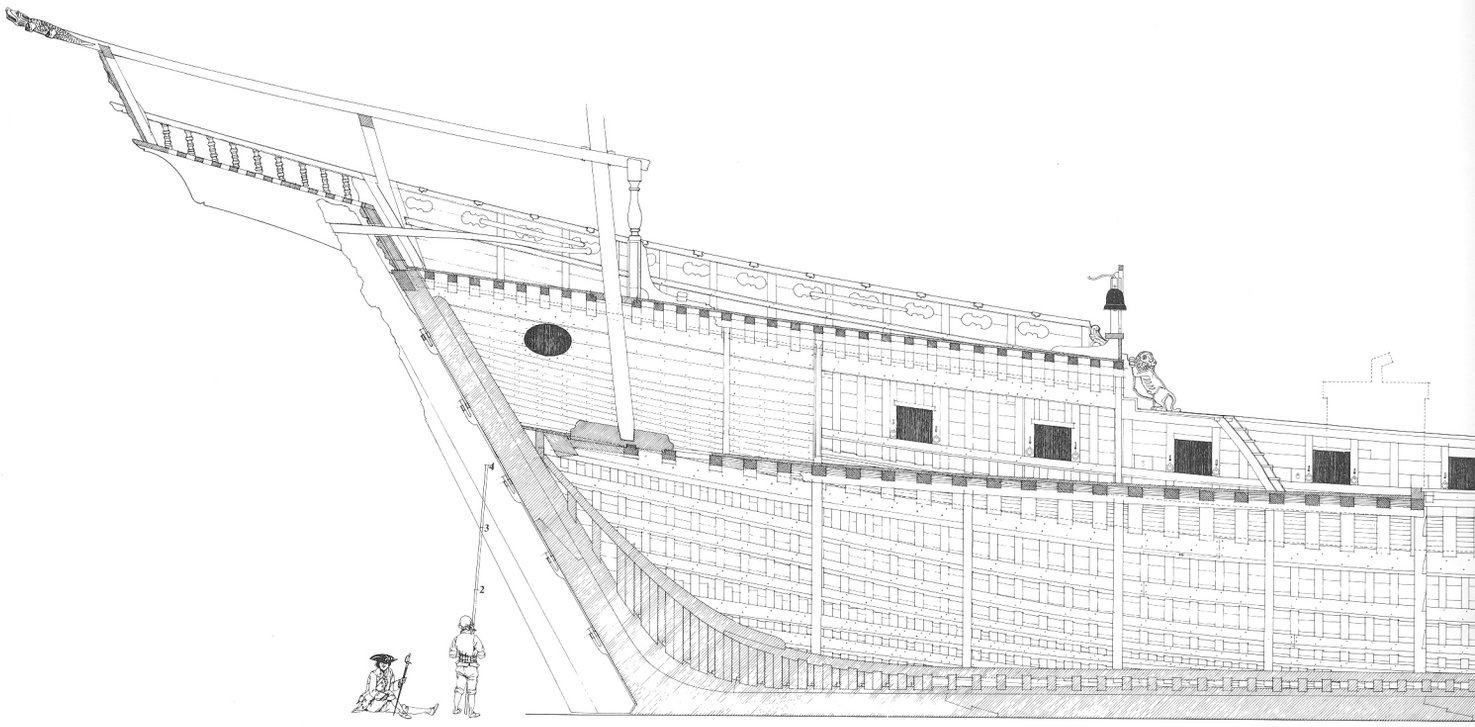
Élévation latérale



Vues avant et arrière





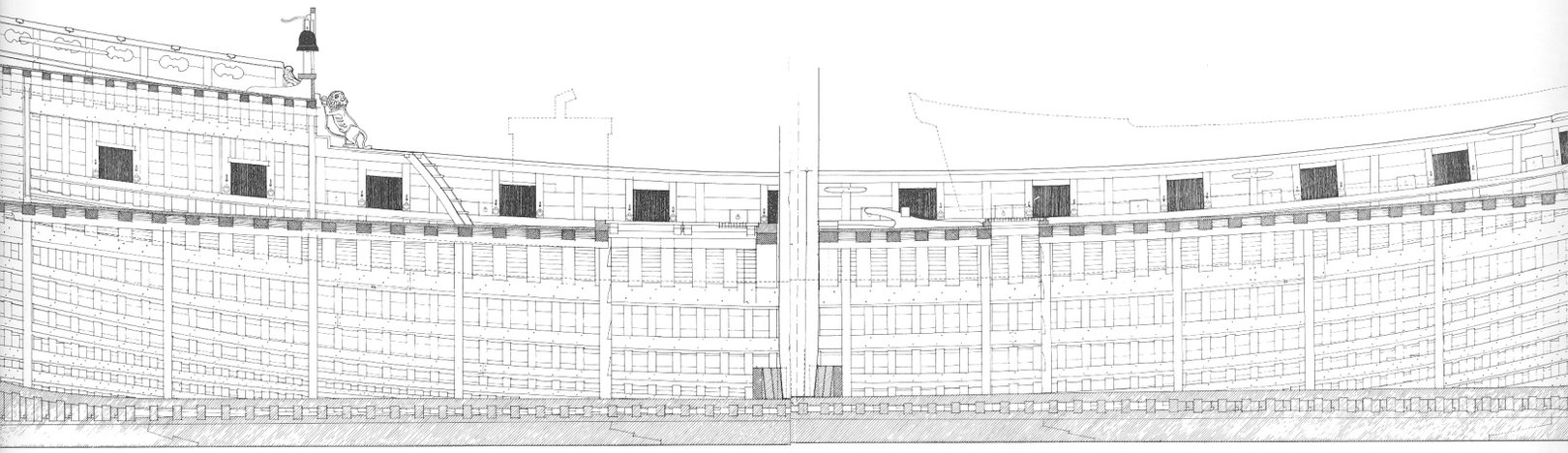


* La coupe longitudinale permet de juger du grand nombre de couples, mais de section réduite, composant la membrure. La valeur de la maille est importante, 9 pouces 8 lignes, la largeur des couples sur le droit étant de 5 pouces. Comme le montrent les coupes transversales, le vaigrage est partiel, mais les virures de plus forte section s'assemblent sur la membrure. La bauquière, de forte section, constitue avec les vaigres une importante liaison longitudinale. L'on peut juger du bouge des lattes ou barrotins du pont et du gaillard. La carlingue de l'arbre de trinquet est constituée par un massif reposant sur le prolongement de la carlingue, la carlingue de l'arbre de mestre est conforme aux habitudes du ponant, ne présentant pas les caractéristiques des bâtiments méditerranéens, mais nous avons respecté le plan des archives danoises. L'arbre de mejane repose sur le pont. Les lattes sont soutenues en leur milieu par une hiloire renversée reposant sur une suite d'épontilles dont le pied est reçu par la carlingue. Tracé en pointillé l'encombrement de la chaloupe et du fougon des cuisines. Nous savons que, lors de la première campagne, les cuisines étaient placées à fond de cale, mais sur le modèle elles sont situées sur le pont, disposition que nous avons retenue.

* La coupe transversale **A** est faite aux maîtres-couples. La carène est bordée de 20 virures, plus un cordon. Dans les fonds l'épaisseur des bordages est constante, elle augmente ensuite progressivement pour être maximum au niveau du pont. Le vaigrage est continu dans les fonds, avec de part et d'autre trois virures de forte épaisseur endentées sur la membrure, deux autres virures analogues et une bauquière constituent la liaison longitudinale. Par ailleurs l'on retrouve les dispositions classiques de la quille avec contre-quille et entailles à épaulettes, carlingue, pas de fausse quille et l'encaissement de l'arbre de mestre est conforme aux habitudes du ponant. Ce mât est flanqué de deux pompes entièrement en bois.
Les barrots s'assemblent à queue d'aronde sur la bauquière, certains débordent jusqu'au parement extérieur de la membrure. Des courbes peuvent tous les quatre ou cinq barrots constituer une liaison, mais cela suppose que ces courbes coïncident avec un couple et que des pièces en garniture soient utilisées.
Comme l'on peut le constater le bouge des barrots est considérable, le bordage ne comporte ni hiloires, ni gouttières, seulement quelques éléments en partie centrale présentent une surépaisseur.
Une plate-forme pour le service de l'artillerie est établie sur le pont, afin de corriger le bouge. Cette plate-forme est constituée de lattes s'assemblant à une extrémité sur un cordon, cloué sur le bordage et à l'autre extrémité sur une petite bauquière clouée sur les allonges, un bordage léger avec caillebotis est cloué sur ces lattes.
Des courbes comme celle figurant à droite de la coupe A forment les côtés des sabords, ces courbes sont chevillées avec les bordages et les extrémités de certaines allonges. Cette structure rapportée est bordée extérieurement, quelques couples ont leurs allonges prolongées et s'ajoutent ainsi aux courbes des sabords. Ces divers éléments sont croisés par des pièces formant arrêt pour les roulettes d'affût ou seuillet de sabord. Un carreau et un plat-bord terminent l'œuvre morte sauf sur le gaillard.
L'on remarquera une pièce de rapport de section triangulaire servant au renvoi des eaux.

* La coupe **B** montre le fronteau du gaillard, celui-ci comporte la cloche du bord. Le premier barrot du gaillard est surmonté d'une frise décorative avec ajours, analogue à celles placées latéralement. Une cloison en bordage percée de six ouvertures circulaires complète la frise et constitue une défense partielle pour les hommes placés sur le gaillard et faisant le service de la mousqueterie. Cet ensemble est renforcé par des courbatons. L'on remarquera les courbes de liaison du barrot d'entrée du gaillard et en pointillé les paliers avec degrés sur lesquels se dégagent les échelles. L'on constatera que la pente de la plate-forme est presque nulle, conséquence de l'évolution du bouge du pont.

* La coupe **C** est effectuée suivant le fronteau avant. Celui-ci est composé d'une sorte de surbau, contre lequel s'arrête la plate-forme de l'artillerie. Un plat-bord transversal relié par des courbatons avec le plat-bord de la muraille, est surmonté d'un panneau percé de six ouvertures circulaires ayant même destination que sur le fronteau arrière. Un bitton avec galoches complète le fronteau.



Coupes

omme l'on peut le constater le bouge des barrots est consi-rable, le bordage ne comporte ni hiloires, ni gouttières, seu-ment quelques éléments en partie centrale présentent une répaisseur.

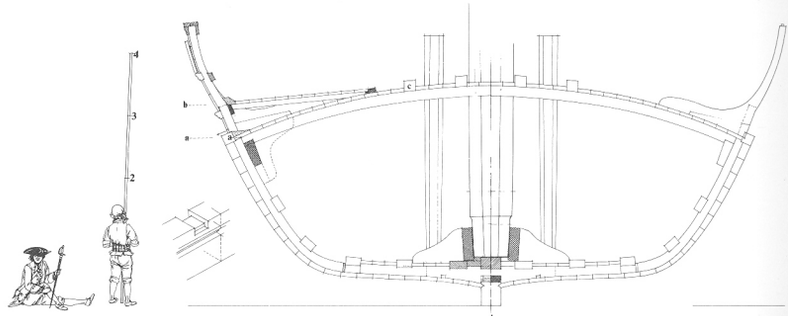
ne plate-forme pour le service de l'artillerie est établie sur pont, afin de corriger le bouge. Cette plate-forme est nstituée de lattes s'assemblant à une extrémité sur un cor-on, cloué sur le bordage et à l'autre extrémité sur une petite uquière clouée sur les allonges, un bordage léger avec cail-botis est cloué sur ces lattes.

es courbes comme celle figurant à droite de la coupe A for-ent les côtés des sabords, ces courbes sont chevillées avec s bordages et les extrémités de certaines allonges. Cette ructure rapportée est bordée extérieurement, quelques cou-es ont leurs allonges prolongées et s'ajoutent ainsi aux cour-s des sabords. Ces divers éléments sont croisés par des èces formant arrêt pour les roulettes d'affût ou seuillet de bord. Un carreau et un plat-bord terminent l'œuvre morte uf sur le gaillard.

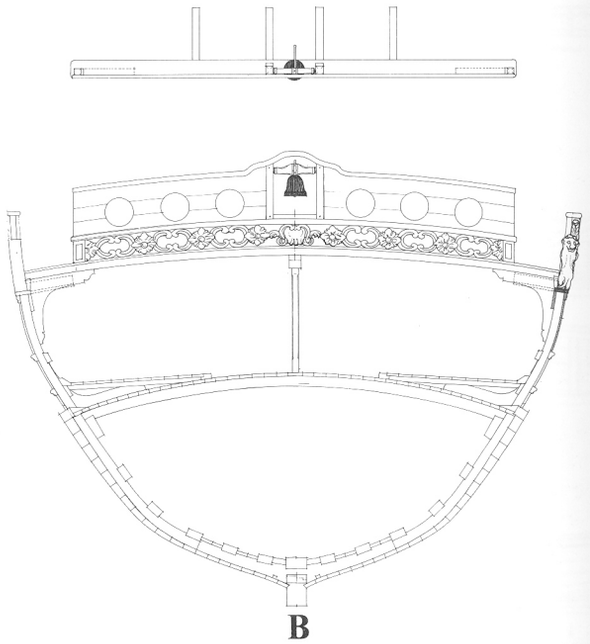
on remarquera une pièce de rapport de section triangulaire rvant au renvoi des eaux.

La coupe **B** montre le fronteau du gaillard, celui-ci mporte la cloche du bord. Le premier barrot du gaillard t surmonté d'une frise décorative avec ajours, analogue à lles placées latéralement. Une cloison en bordage percée six ouvertures circulaires complète la frise et constitue une fense partielle pour les hommes placés sur le gaillard et fai-nt le service de la mousqueterie. Cet ensemble est renforcé r des courbatons. L'on remarquera les courbes de liaison barrot d'entrée du gaillard et en pointillé les paliers avec grés sur lesquels se dégagent les échelles. L'on constatera ue la pente de la plate-forme est presque nulle, conséquence l'évolution du bouge du pont.

La coupe **C** est effectuée suivant le fronteau avant. Celui-est composé d'une sorte de surbau, contre lequel s'arrête plate-forme de l'artillerie. Un plat-bord transversal relié r des courbatons avec le plat-bord de la muraille, est sur-onté d'un panneau percé de six ouvertures circulaires ayant ême destination que sur le fronteau arrière. Un bitton avec loches complète le fronteau.



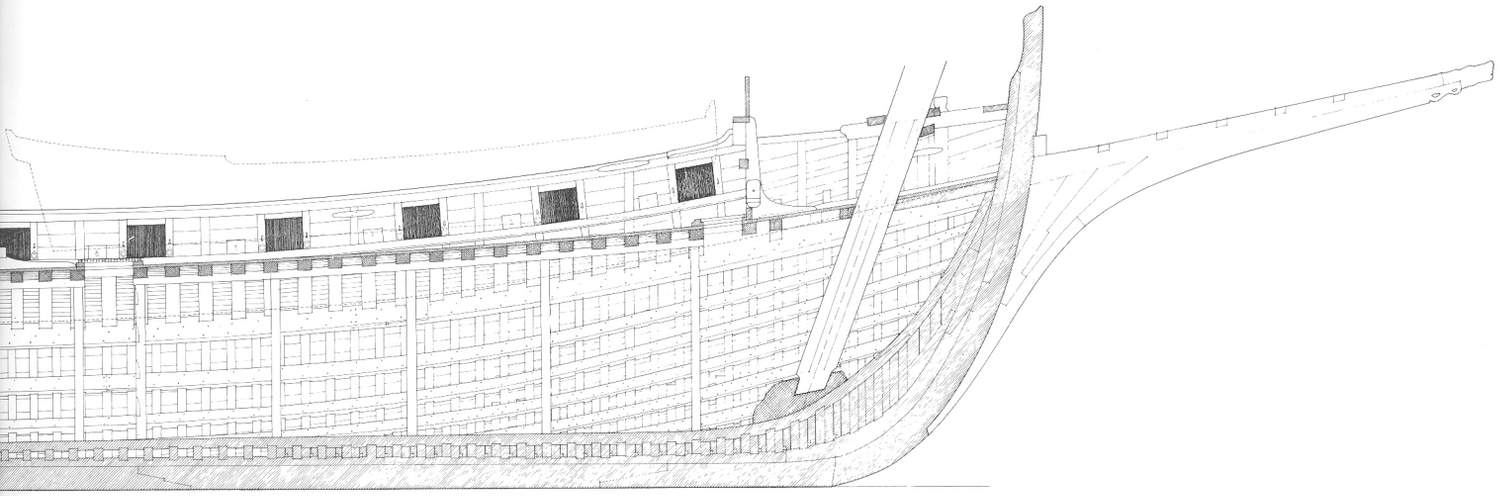
A



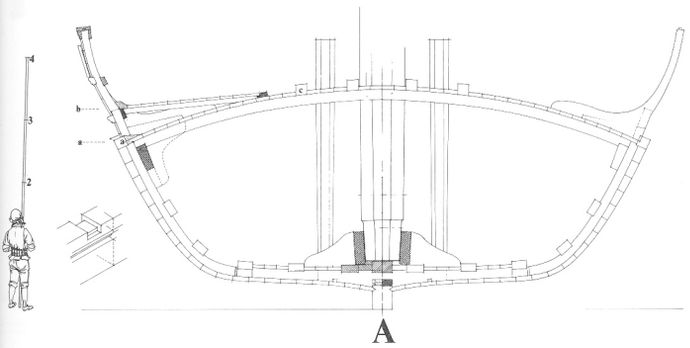
B

* La coupe **D** montre le support de l'arc-boutant de meja constitué d'un balustre sur socle appuyé par des courbato Cet élément est déporté sur tribord en raison de l'empla ment de l'arbre de mejane.

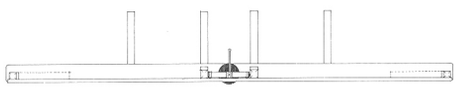
Coupes longitudinale

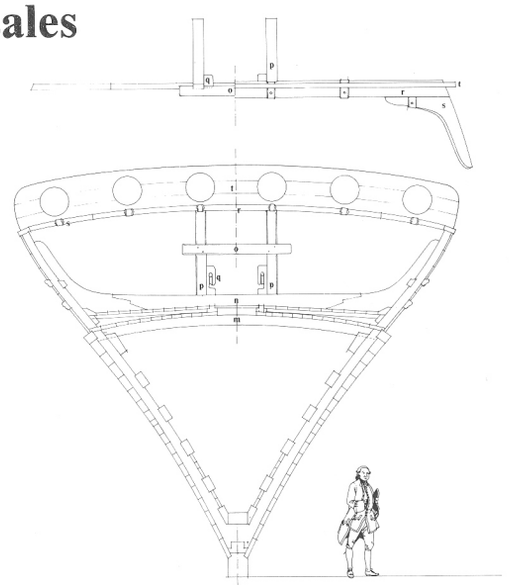


Coupes transversales

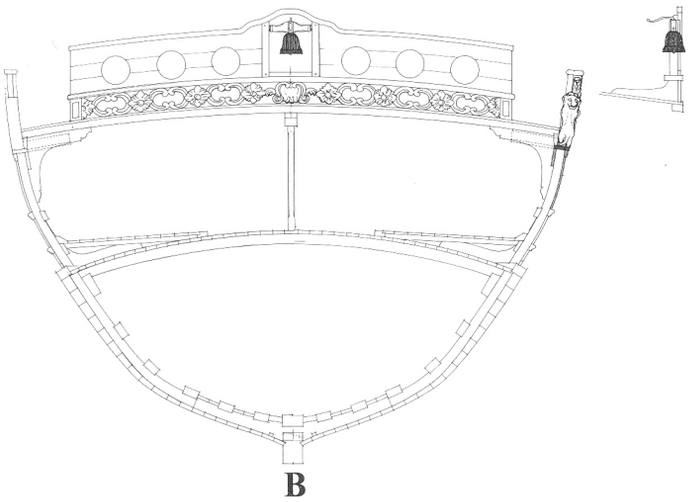


A

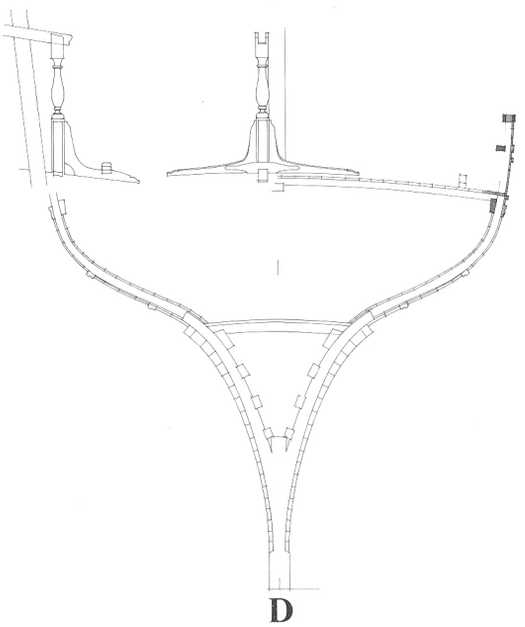




C

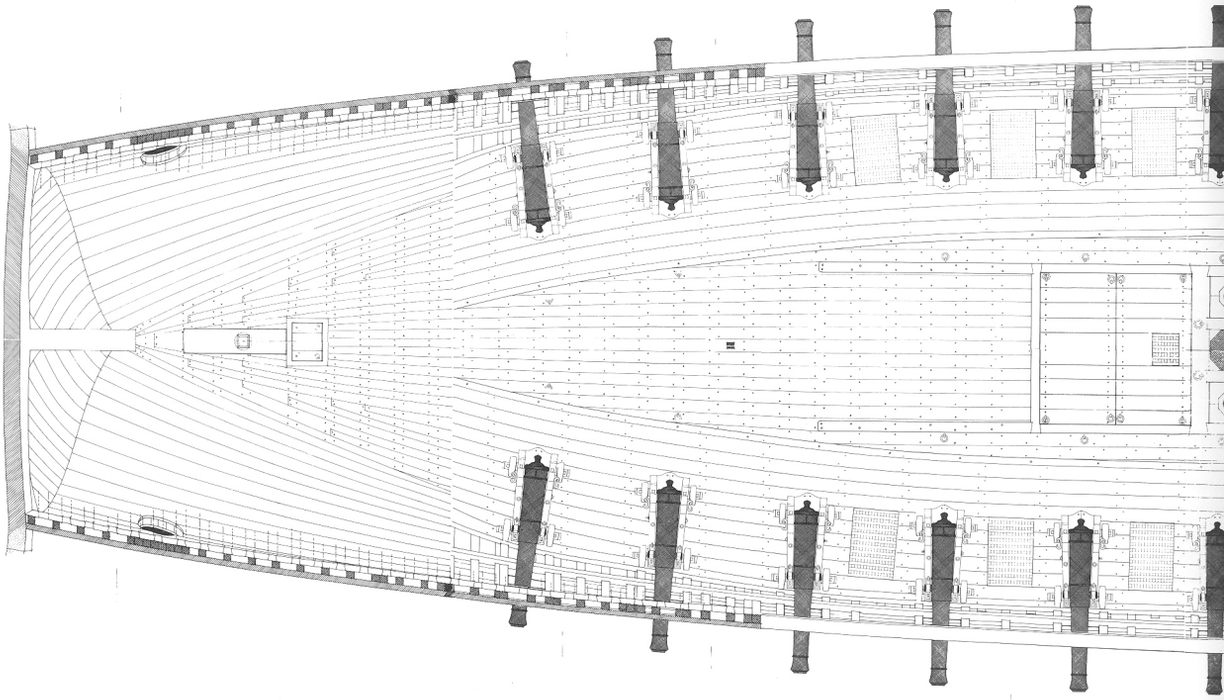


B

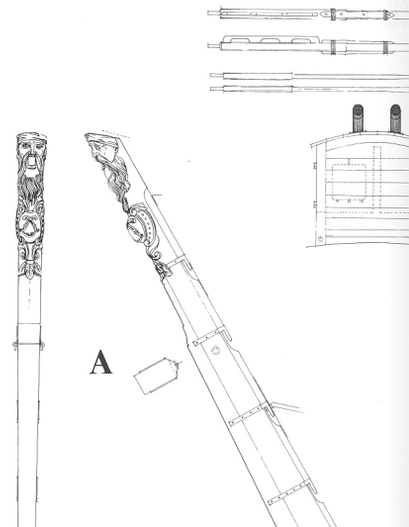


D

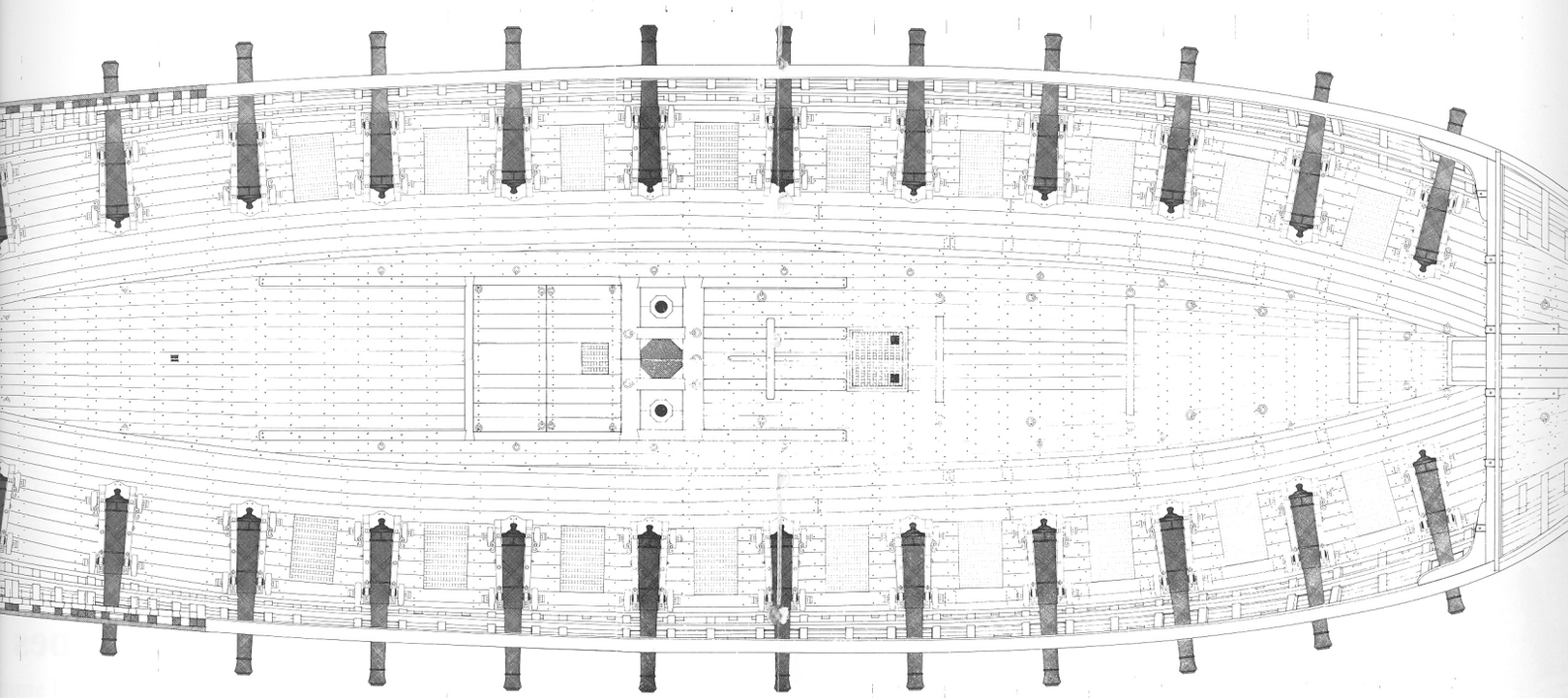
* La coupe **D** montre le support de l'arc-boutant de mejane, constitué d'un balustre sur socle appuyé par des courbatons. Cet élément est déporté sur tribord en raison de l'emplacement de l'arbre de mejane.

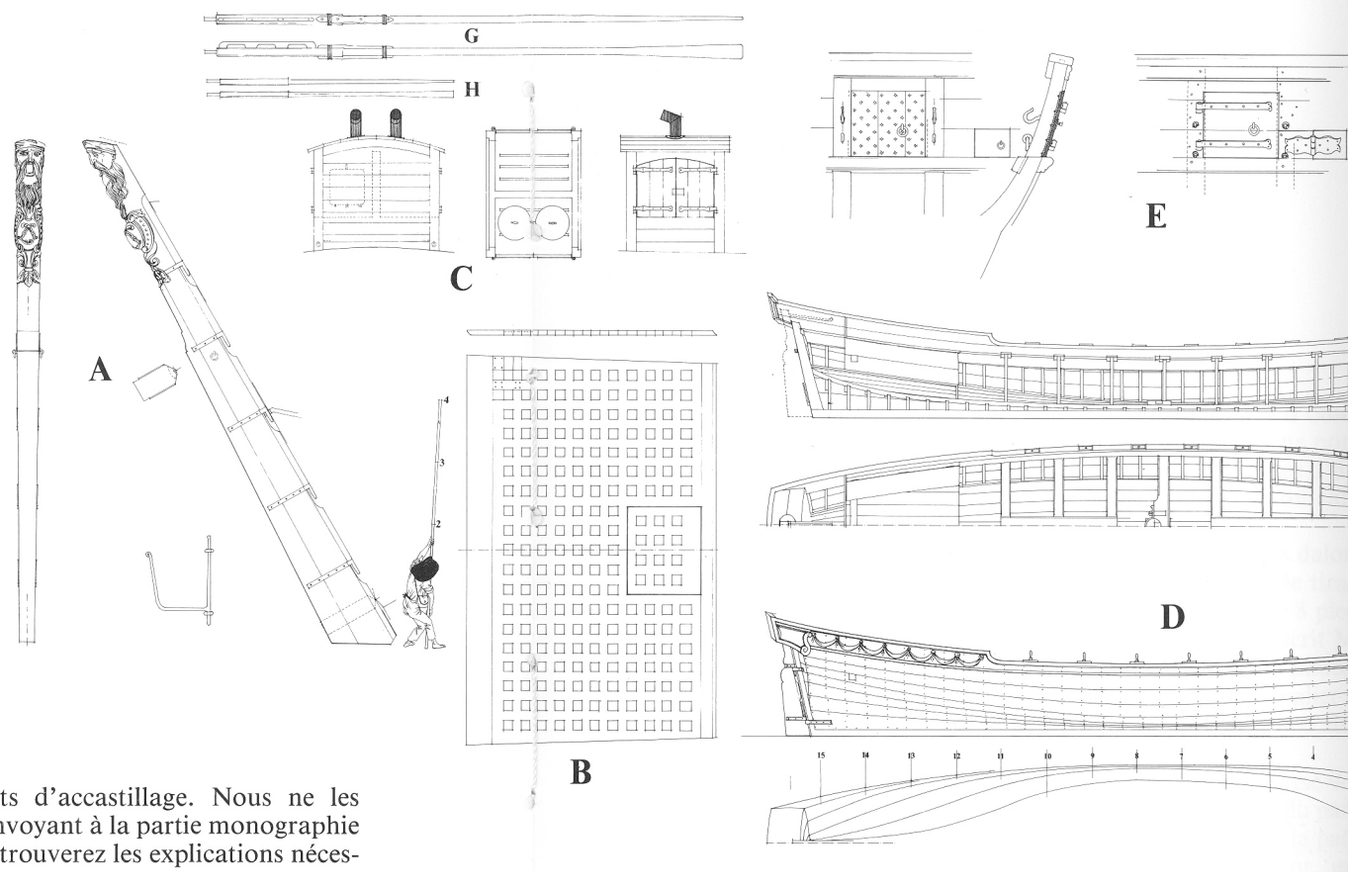


Ce plan montre l'ensemble de la batterie. En allant de l'avant vers l'arrière, l'on voit le berthelot et la clef de l'arbre de trinquet dont la réalisation est détaillée dans les pages et dessins consacrés à la charpente. Le fronteau d'avant marque la limite de la batterie, armée comme nous le savons de 24 canons de 8 livres. Les pièces sont placées sur la plateforme dont nous vous avons déjà entretenus. Entre chaque pièce, un panneau à caillebotis pour l'écoulement de l'eau sur le pont d'où elle est évacuée par une suite de dalots.
Juste derrière le fronteau avant le petit panneau pour les rechanges du maître d'équipage, les chantiers de la chaloupe, ensuite un panneau à caillebotis avec passages pour les câbles des ancres. L'étambrai de l'arbre de mestre, et les deux pompes, faisant suite le grand panneau, avec un écoutillon à caillebotis probablement pour la ventilation des cuisines lorsqu'elles étaient placées dans la cale.
L'on remarquera les cordons limitant de part et d'autre la plate-forme pour l'artillerie. Et en partie centrale le bordage du pont. La batterie se termine sur la cloison d'une vaste pièce, destinée à l'état-major. La partie arrière, séparée par une cloison, était réservée au capitaine-commandant. Les autres officiers disposant de couchettes, sorte de lits clos donnant sur un carré. Ces dispositions sont supposées car nous ne disposons pas d'informations sur le logement de l'état-major. Mais il est certain que les installations sont fort sommaires. L'on constatera une réelle amélioration sur les chebecs de 1762, une claire-voie éclairant le carré et un hublot étant percé pour chaque couchette.
Ainsi faute d'indication nous n'avons pas représenté la distribution intérieure du volume dévolu à l'état-major. L'on y remarquera l'écoutillon du maître-canonnier et la carlingue du mât d'artimon. Le retrécissement des fonds devait obliger à établir une plate-forme surélevé, ce qui donnait une surface plus importante. Disposition facilitée par la hauteur relativement importante.



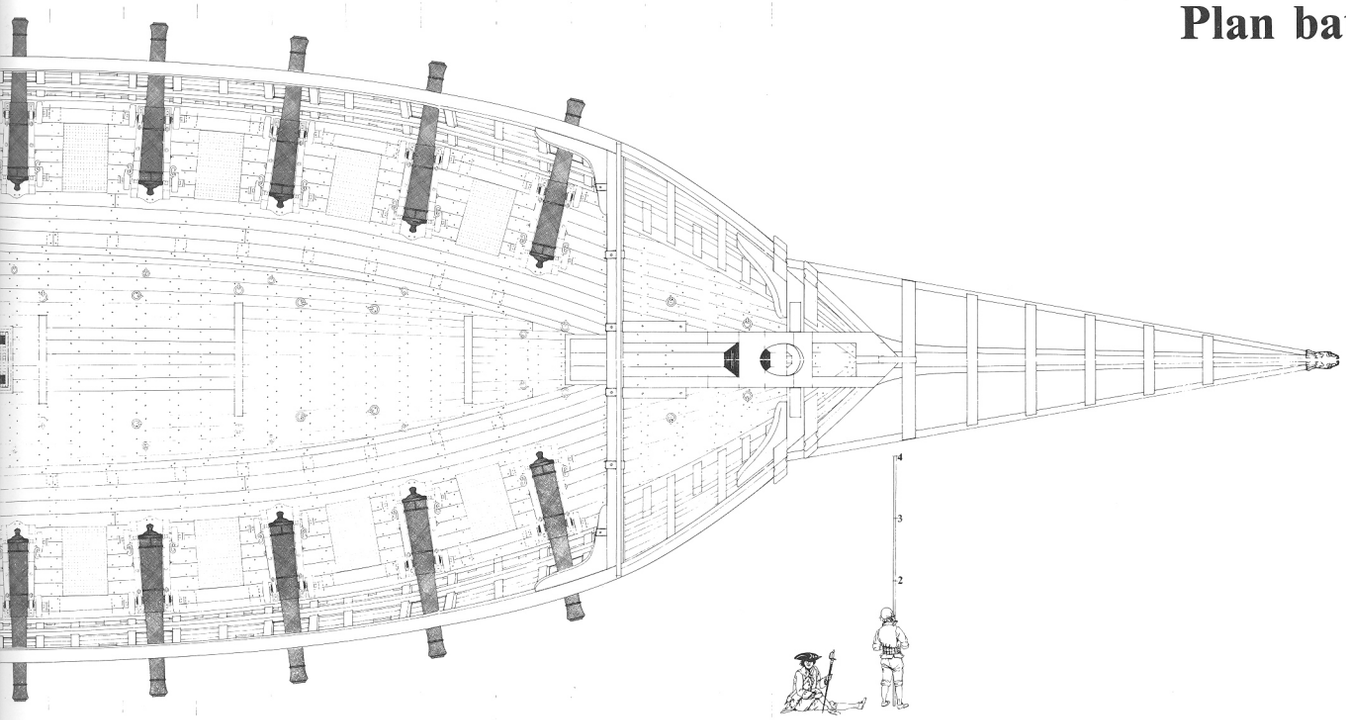
Sont réunis divers éléments d'accastillage. Nous ne les commenterons pas, vous renvoyant à la partie monographie du présent ouvrage. Vous y trouverez les explications nécessaires à chaque lettre repère.



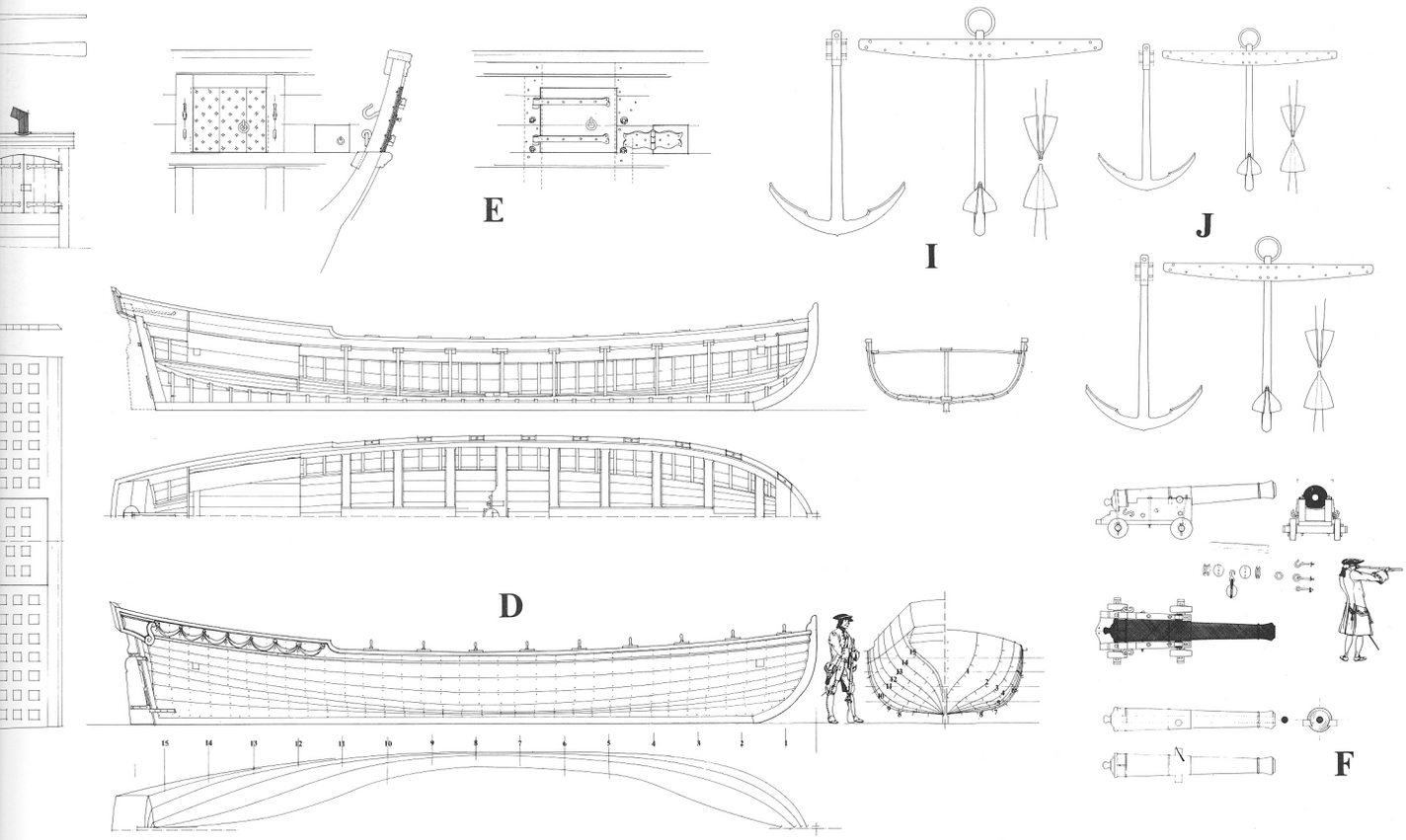


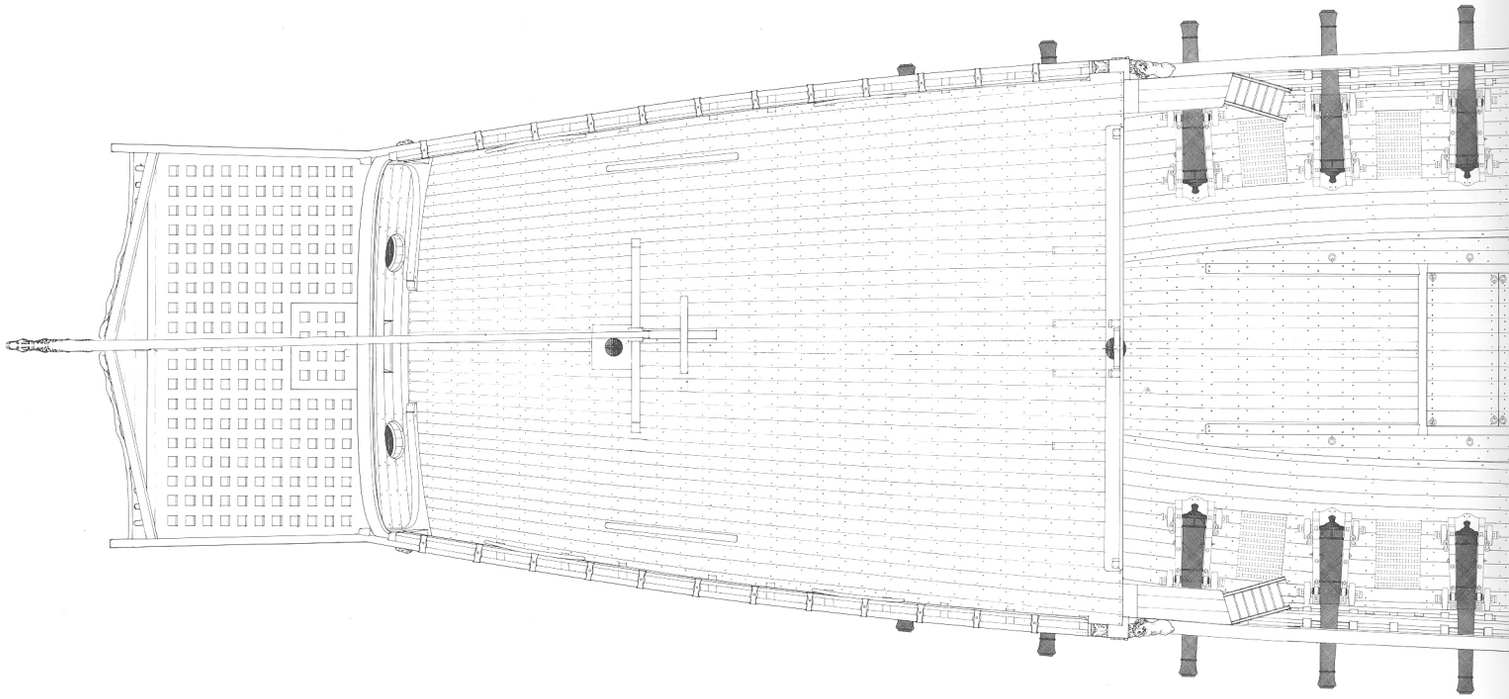
nt réunis divers éléments d'accastillage. Nous ne les
mmenterons pas, vous renvoyant à la partie monographie
présent ouvrage. Vous y trouverez les explications néces-
res à chaque lettre repère.

Plan batterie



Éléments d'accastillage





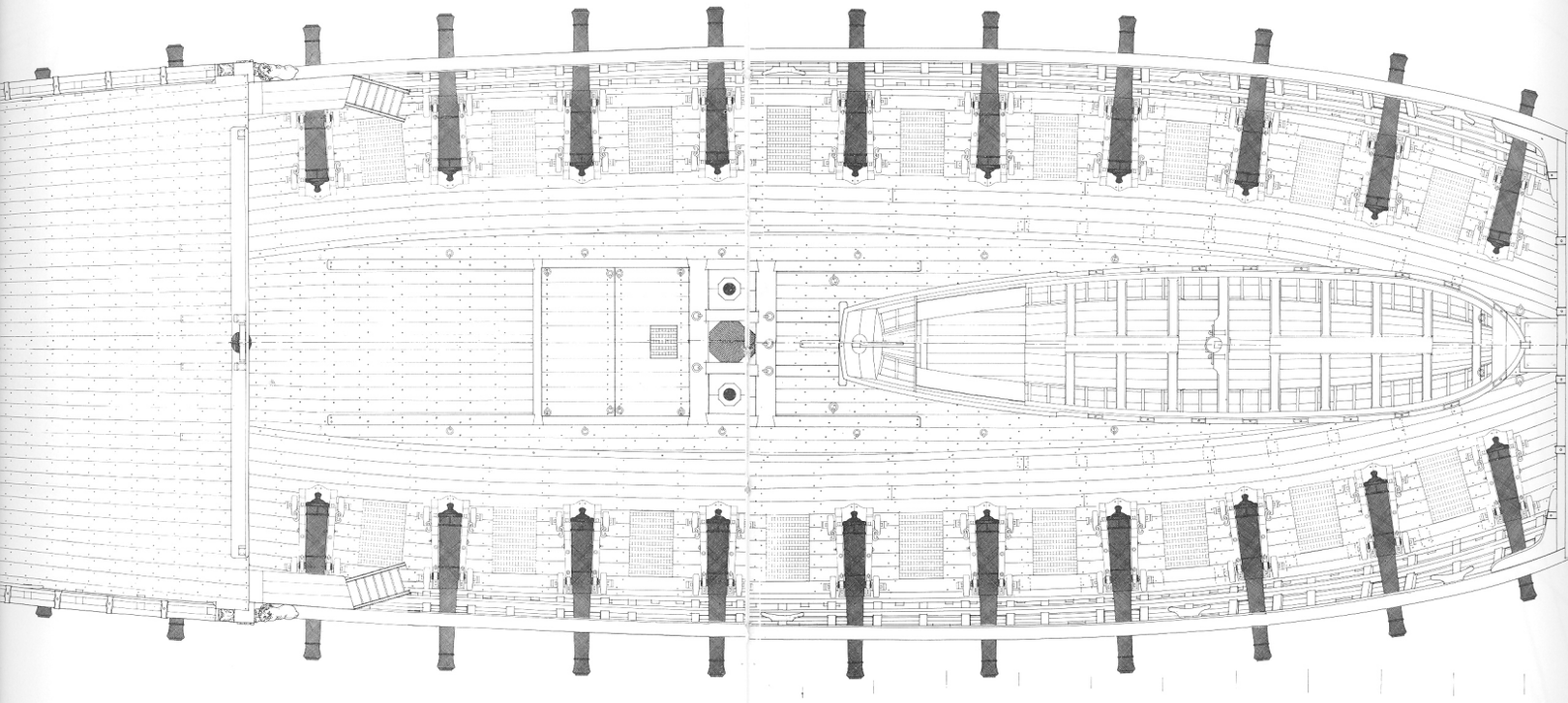
Le chebec est représenté vu d'en haut, une partie du pont étant masquée par le gaillard. La chaloupe repose sur ses chantiers, considérée avec juste raison comme lourde et encombrante, elle était disposée, lors de la première campagne, en écharpe (voir devis), sur le modèle du *Requin* l'embarcation est placée dans l'axe. Disposition plus esthétique que nous avons conservée ; cependant la chaloupe du modèle n'est pas à notre avis celle du *Requin*, nous avons donc suivi les proportions données par le Chevalier de Fabry dans son devis. A noter que sur le modèle existe le passage de la mèche d'un cabestan, dissimulé par la chaloupe. M. de Fabry précise que le cabestan dont était équipé le *Requin* n'était d'aucune utilité, il l'avait fait retirer est déposer dans la cale.

Le fougon des cuisines est placé à la suite du grand panneau, l'encombrement de cette « armoire à feu » est donné avec son détail sur la planche consacrée à l'accastillage.

L'on accède au gaillard par deux échelles latérales, le gaillard est entièrement dégagé, n'y figurent, pas conformément au modèle du *Requin*, des cabanes destinées à la maistrance, signalées par M. de Fabry. Sur le modèle du *Singe* l'on se fera une idée de ces cabanes.

Sur le modèle il n'apparaît aucune installation pour les « commodités » de l'équipage ou de l'état-major, mais pour les officiers il est prévu, à chaque angle arrière du gaillard un siège d'aisance, ceci sur le modèle du *Singe*.

Le gaillard se prolonge avec une plate-forme très légère à caillebotis.



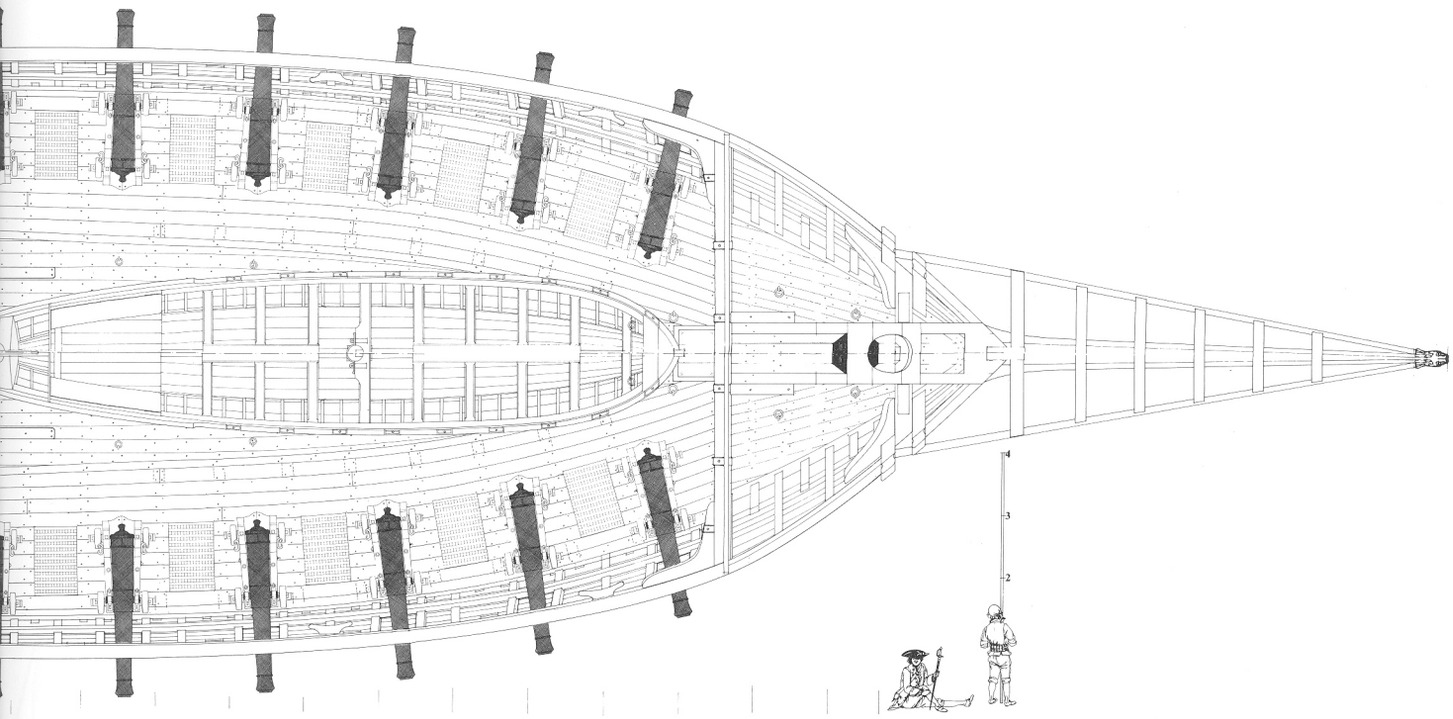
Le Requin sous voile

La vue d'ensemble du chebec sous voile n'appelle pas d'observations particulières. Suivant le modèle le Requin ne porte que ses trois voiles latines. Cependant il peut disposer d'une polacre ou foc et établir une autre voile triangulaire entre l'arbre de trinquet et celui de mestre.

L'on remarquera la ligne de flottaison affleurant les dalots, ceci conformément au plan des archives danoises, le tirant d'eau avant étant de 8 pieds 4 pouces et à l'arrière de 8 pieds 6 pouces, la différence est donc minime. Le manuscrit M8 donne pour l'avant 8 pieds et pour l'arrière 8 pieds 9 pouces, différence bien plus importante, justifiée par le Chevalier de Fabry qui propose une différence de 11 à 13 pouces. Bref nous avons suivi le document graphique d'origine.

L'ancre tribord a été représentée à poste, son jas dressé verticalement, une première bridure, dont les tours vont du patin arrière à la verge sous le jas immobilise l'ancre dont la patte intérieure repose sur le plat-bord du fronteau avant, une seconde bridure autour de la verge à la naissance des bras

Plan pont et gaillard



Le Requin sous voile

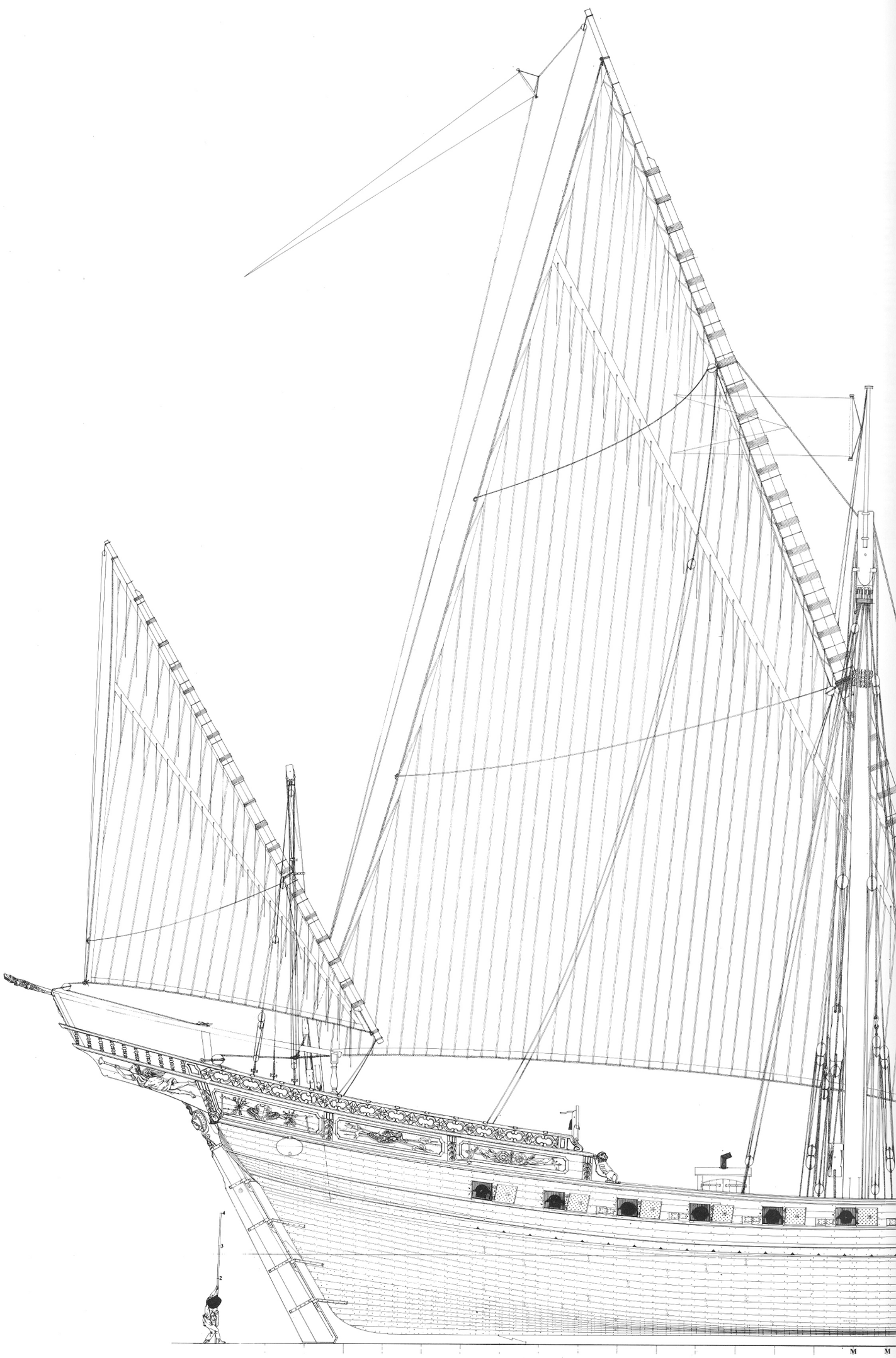
La vue d'ensemble du chebec sous voile n'appelle pas d'observations particulières. Suivant le modèle le Requin ne porte que ses trois voiles latines. Cependant il peut disposer d'une polacre ou foc et établir une autre voile triangulaire entre l'arbre de trinquet et celui de mestre.

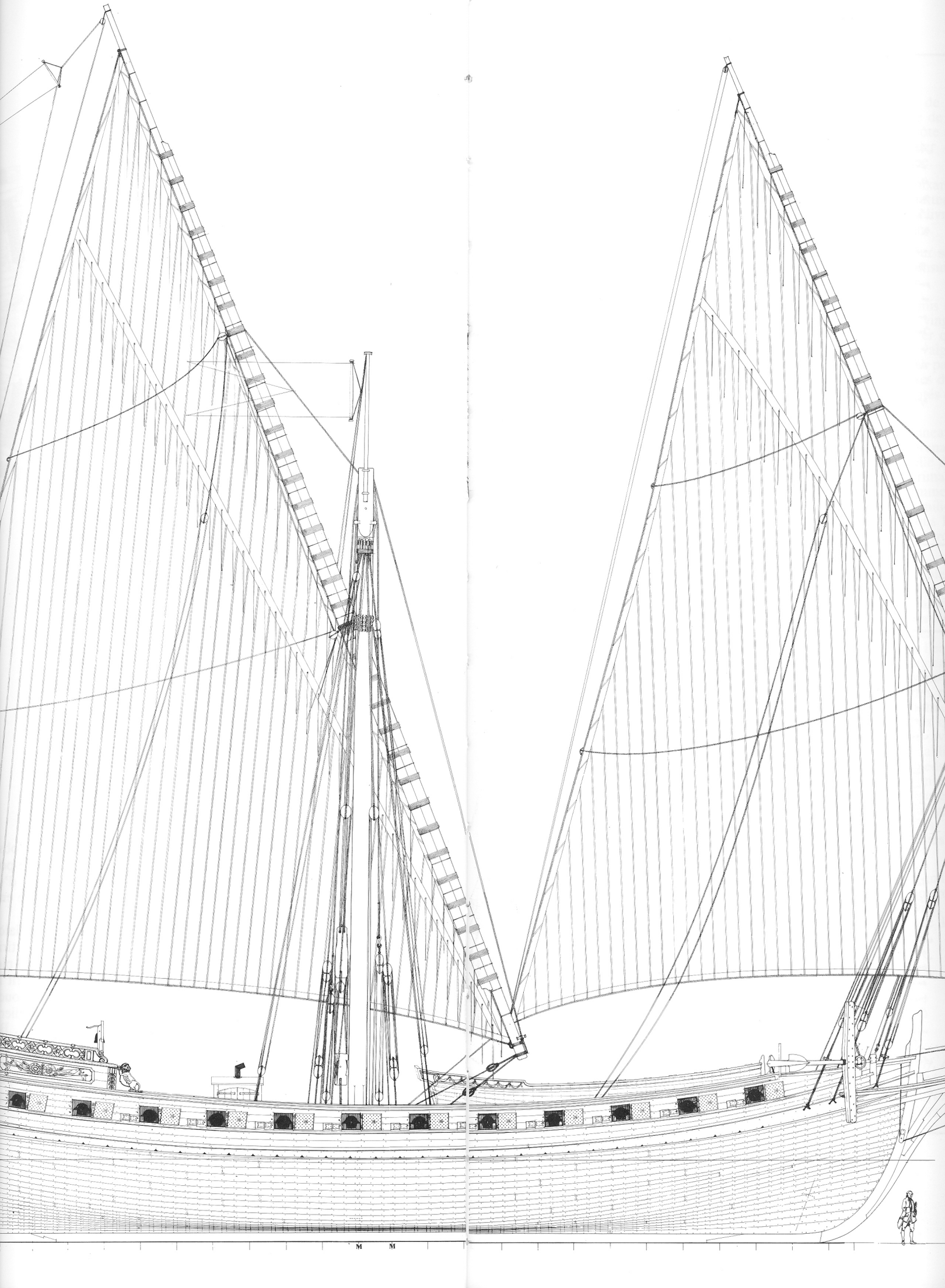
L'on remarquera la ligne de flottaison affleurant les dalots, ceci conformément au plan des archives danoises, le tirant d'eau avant étant de 8 pieds 4 pouces et à l'arrière de 8 pieds 6 pouces, la différence est donc minime. Le manuscrit M8 donne pour l'avant 8 pieds et pour l'arrière 8 pieds 9 pouces, différence bien plus importante, justifiée par le Chevalier de Fabry qui propose une différence de 11 à 13 pouces. Bref nous avons suivi le document graphique d'origine.

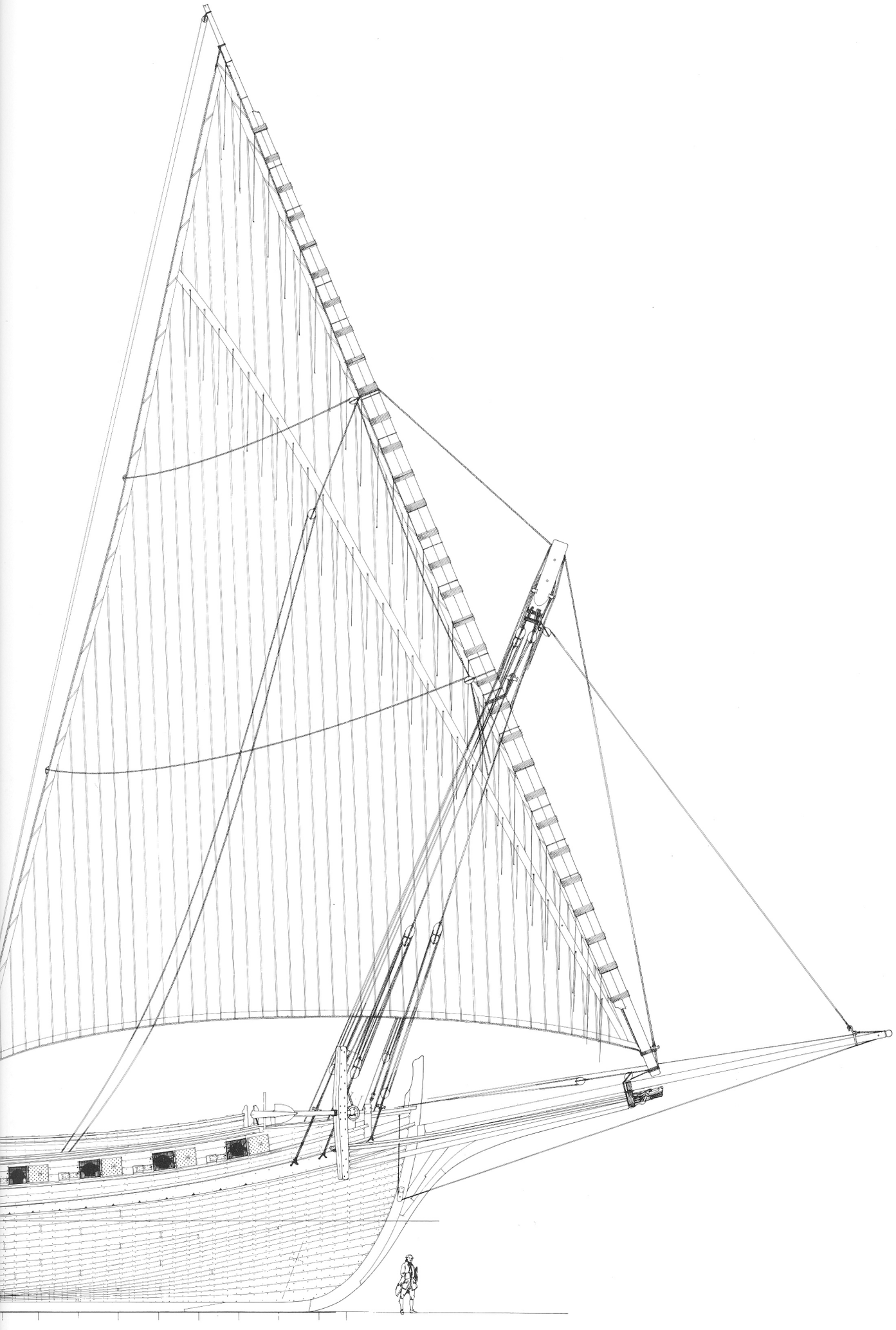
L'ancre tribord a été représentée à poste, son jas dressé verticalement, une première bridure, dont les tours vont du patin arrière à la verge sous le jas immobilise l'ancre dont la patte intérieure repose sur le plat-bord du fronteau avant, une seconde bridure autour de la verge à la naissance des bras dont les tours passent sur un taquet d'oreille, complète l'immobilisation. L'ancre a été représentée détalinguée. Sa manœuvre s'effectuait à l'aide des palans de trinquet, et à force de bras l'équipage étant assez nombreux pour agir sur le garan. L'ancre étant mouillée, l'absence d'écubier devait obliger à passer le câble sur le plat-bord, à le garnir de paillets ainsi que le plat-bord (peut-être utilisait-on des coussins en bois tendre ?)

A l'arbre de mestre est arboré la cornette de commandement du Chevalier de Fabry, ayant supposé qu'il avait sous ses ordres un autre bâtiment. Si un pavillon de nationalité devait être porté à la mer ce serait à la penne de méjane, (proportions V. 74, t. IV, p. 331). Et à la penne de mestre est portée la flamme de guerre.

Des impératifs de format ont obligés à adopter l'échelle du 1/144e pour cette planche (il importera de multiplier les dimensions par 1,2 pour obtenir l'échelle du 1/120e).


M
M


M
M



MA 23e

Le Requin

ARCHIVES 103

Devis du Chebec du Roy le Requin au Retour de la Campagne d'un mois et Vingt Cinq jours, finie le 6 Septembre de la Presente année que ce Chebec vient de faire Sur la Cote de Provence, Sous le Commandement du Sieur Chevalier de Fabry Lieutenant de Vaisseau et aide major de la marine.

Le chebec le Requin du Port d'environ deux cents Soixante tonneaux est percé pour 24 Canons en une Seule Batterie, Scavoir douze par Coté tous montés et du calibre de huit livres de Balle en fer avec onze petits Sabords pour les avirons.

il auroit été embarqué quarante Six jours de vivres pour Son Equipage, Composé de 150 hommes et neuf mousses, et ensuitte huit autres jours pris vers la fin de la Campagne.

le dit Chebec est Sorti du port de Toulon et a été mis en Rade le 12 juillet dernier. Son lest étoit de quatrevingt tonneaux en tout dont Seize et demy en Saumons de fer, qui furent placés Sur les ailes, c'est a dire Sur la Seconde Vegre horizontalle, en prenant depuis la Cloison des Soutes a pain Jusqu'a Celle de la Soute aux lions, et une petitte partie des dits Saumons partagés également en arrieres et aux deux Cotés de l'archipompe Babord et Stribord.

le Fort de Son lest en Cailloux. Sept Cents quarante tonneaux étoit posés horizontalement Sur la Carlingue, en prenant depuis la ditte Cloison de la Soute aux lions, jusqu'aux Celles des Soutes a pain. Sur ce lest étoit établi un Seul plan d'arrimage Composé de 28 pieces de Deux et dix Boarigues en Commancant à la Soute aux lions, à deux pieds prés, jusqu'au milieu des Cotés de l'archipompe, le tout bien Coigné et tous les Vuides remplis avec du bois d'arrimage, la quantité de trois tonneaux.

Stribord, et Celle de mizaine à Babord.

Les avirons, les mats de Chaloupe et autres petitts matereaux de Rechange, étoient en dehors du gaillard d'arriere tout à fait à poupe Sur des Chandeliers de fer.

La Chaloupe Se porte en Echarpe Sur le pont, en prenant depuis la Cloison de la Chambre un peu à Stribord, jusques Sur le grand Panneau dont elle Couvre une partie à Babord et on les Soutient enfillés Comme celle d'un Vaisseau.

Dans cet état le dit Chebec étant en Rade, prest à partir avec les vivres, les poudres, boulets Rechanges et la Chaloupe embarquée tiroit de l'arriere 8 pieds 8 p. et de l'avant 7 pieds 7 pouces; la difference étoit d'un pied un pouce, et Sabord au Sabord du milieu à prendre du Seillet étoit de 3 pieds et 8 pouces. C'est Sans doutte le tirant d'eau qui luy Convient le mieux, et le Vray point auquel on le mettra; ainsi qu'on l'a éprouvé dans la ditte Campagne Sans jamais s'ecarter de la difference de 11-12 et 13 pouces de l'avant à l'arriere, d'autant mieux que c'est le tenant dans cet Etat qu'on a Reconnu toutes les bonnes qualités detaillées ci après.

Vent frais, ou avec des petits vents à l'égard de l'état dans lequel il marche le mieux, on a reconnu que c'étoit lors qu'il étoit bien appuyé, c'est à dire au même tirant d'eau qu'en partant de toulon, car plus on s'est allegé dans le Cours de la Campagne, moins il a marché.

Nous avons dit plus haut que le dit Chebec gouvernoit parfaitement bien, et nous ajoutons icy qu'on le Reconnoitra encore mieux, lorsqu'on le verra plier beaucoup et cela peut aller dans cette espece de Batiments jusqu'a mettre toute la batterie dans l'eau, l'on verra disons nous alors que pour peu que l'on mette la barre bas le vent, le Batiment Se Releve Sans peine et se trouve prest à virer de bord vent devant.

Toutes les bonnes qualités attribuées au dit Chebec ne Sont plus les mêmes dés qu'on ote les voilles latines pour mettre les quarrés. il perd alors tous Ses avantages, marche moins et derive beaucoup: la raison en est Simple et visible; cette Voilure est faite pour le mauvais tems, elle est par Consequent plus petitte et hors des proportions que les forces du Batiment exigeroit, et c'est ce qui fait qu'il ne la Sent presque pas: on en jugera plus aisement, lors qu'on verra qu'avec toutes Ses voilles latines, il marche bien et porte dans la belle mer, jusqu'a quatre airs de vent que latin devant et quarré derriere, il marche moins, Commance à deriver et ne porte qu'a Cinq, et que tout quarré il marche encore plus mal, derive beaucoup et ne porte tout au plus qu'a Six airs de vent, que tous les avantages d'un Chebec Consistent dans les Voilles latines, il est vray qu'on ne peut pas toujours S'en Servir, il est dangereux de Se laisser Surprendre par un gros tems avec cette Voiture, la manoeuvre en est tres delicatte, peut entrainer la perte de beaucoup de monde et même celle du Batiment.

le dit Chebec a été éprouvé deux fois à la Rame, et quoique ce ne fut pas assez longtems pour entrer dans aucun detail circonstancié à ce Sujet, l'on peut cependant

Conjecturer qu'il iroit bien, et puisque des Frigates S'en Servent avec Succés dans certaines occasions et qu'elles Sont même Jusqu'a prés d'une lieüe par bonne mer que ne doit on pas attendre d'un Batiment infiniment plus leger et plus propre à cela. C'est d'autant plus certain qu'on voit que avec la Seule Chaloupe de l'avant il va de Façon à faire éviter une infinité d'accidents que le Calme peut occasionner.

On a fait une autre Epreuve pendant la Campagne qui prouve parfaitement bien la Finesse de ces batiments et Combien les moindres Choses peuvent leur etre nuisibles. Ce fut dans un Relâche à Toulon et dans la Reparation qui fut faite à Son mat de Trinquet qui S'étoit fendu par le bas et auquel il fallut mettre quelques Cerclas: on Crut que le dit mat étoit trop Couché en avant, par Consequent moins assuré et plus Sujet à le Rompre, cela paroissoit même evident et on decida en le Remettant en place de le Redresser tant Soit peu, ce ne fut que de Six pouces par le bas qui donnent environ neuf pieds d'ouverture dans le haut, et il n'en Salut pas davantage pour que l'allure du dit Chebec fut totallement derangée.

A l'égard du poids de Son artillerie, on n'a pas reconnu qu'il fut trop fort: le Batiment l'a tres bien Supporté pendant la ditte Campagne avec les gros vents et la grosse mer que on a Essuyé; les Canons ont toujours été à Simples palans, Sans faire usage des Chevrons et Sans que l'oeuvre morte ait Souffert on a même lieu de Croire que dans un Combat cette artillerie ne Seroit point trop forte: le Recul dont une piece peut avoir Besoin y est plus que Suffisamment lors même qu'elle Sera le plus Chargée et cela ne peut guere aller bien loin dans un Combat de Chebec qui doit etre fini dans moins d'une heure.

Le Port et la Capacité du dit Chebec est plus Considerable qu'il ne paroit, a bien fort aidé de l'arrangement, moyennant quoy l'on peut tabler, qu'armé en guerre avec 130 - à 140 hommes d'Equipage, il portera deux mois de Vivres et un mois d'eau, et c'est dans cet état et avec un tel armement qu'on connoitroit l'utilité

DEVIS DU REQUIN EN 1753

Devis du Chébeck du Roi Le Requin au retour de la campagne d'un mois et 25 jours finie le 4 septembre de la présente année que ce chébeck vient de faire sur la côte de Provence sous le commandement du sieur Chevalier de Fabry Lieutenant de vaisseau et aide major de la marine.

Le Chébeck Le Requin du port d'environ deux cent soixante tonneaux est percé pour 24 canons en une seule batterie savoir, douze par côté et tous montés et du calibre de 8 livres de balles en fer avec onze petits sabords pour les avirons.

Il avait été embarqué quarante six jours de vivres pour son équipage composé de 150 hommes et neuf mousses et ensuite huit autres jours pris vers la fin de la campagne.

Le dit chébeck est sorti du port de Toulon et a été mis en rade le 12 juillet dernier, sont lest était de quatre vingts tonneaux en tout soit seize et demi en saumons de fer qui furent placés sur les ailes c'est-à-dire sur la seconde vaigre horizontale en prenant depuis la cloison de la soute à pain jusqu'à celle de la fosse aux lions, une petite partie des dits saumons partagée également en arrière et aux deux cotés de l'archipompe à babord et à stribord.

Le fort de son lest en cailloux, c'est-à-dire quarante tonneaux étaient posés horizontalement sur la carlingue, en prenant depuis la dite cloison de la fosse aux lions, jusqu'à celle des soutes à pain : sur les lest était établi un seul plan d'arrimage composé de 38 pièces de deux et dix barriques, en commençant à la fosse aux lions à deux pieds près jusque au milieu des cotés de l'archipompe, le tout bien coigné et tous les vides remplis avec des bois d'arrimage la quantité de trois tonneaux.

Dans cet état il tirait 5 pieds 10 pouces de l'arrière et 5 pieds 5 pouces de l'avant, c'est-à-dire qu'il était à 5 pouces de différence de l'avant à l'arrière, il fut placé ensuite quatorze pipes pour le vin, entre l'épontille qui est en arrière de l'archipompe et les soutes à pain restèrent donc vides, de sorte que depuis la dite épontille jusque aux soutes de l'eau, il restait un espace considérable vis-à-vis le grand panneau, qu'on avait aménagé exprès pour la place de la cuisine et comme la chaleur aurait pu gâter ce qui avait été mis par dessous, outre les accidents que le feu aurait pu occasionner, cet espace fut rempli avec les 24 tonneaux en cailloux qui restaient qui égalisèrent presque les pièces de l'eau avec celles du vin et c'est sur ce lest que la cuisine fut établie. Dans cet état avec l'eau faite, le chébeck tirait 6 pieds 6 pouces de l'arrière et 6 pieds 5 pouces de l'avant de façon que la différence n'était que d'un pouce ; les salaisons consistent seulement en six barriques de lard qui formèrent un seul rang en arrière des pièces de vin et les légumes, fromages, et autres effets du munitionaire occupèrent une des soutes à pain qui restait vide.

L'artillerie composée de 24 canons de 8 livres de balles en fer était de la fabrique du Périgord, attendu qu'elle pèse environ trois quintaux de moins par pièce que celle de St-Gervais, et la poudre à raison de 25 coups par canon, ainsi que les boulets sans compter 5 à deux têtes et 5 de mitraille.

Voici les quatre premiers feuillets ceci à titre justificatif, du devis retour de campagne rédigé par le Chevalier de Fabry. Ce document est conservé aux archives nationales fond marine série D1. Un double existe aux Archives du port de Toulon.

On avait embarqué cinq ancres dont une de 1526 livres, une de 1425 livres, une de 1349 livres, une de 650 livres et une de 375 livres. Les deux premières en place sur l'avant, les deux petites au pied du grand mat et la cinquième déjalée et enterrée dans le lest entre la cuisine et les pièces de vin.

Les câbles du nombre de quatre étaient de 11 pouces et demi de circonférence, deux grelins de 6 pouces et deux aussières de 4 pouces le tout toué sur les futailles.

L'affût de rechange et le cabestan furent placés dans l'entrepont à côté de l'archipompe mais ce dernier est inutile et n'a jamais servi. Le rechange du maître allait tout entier dans la fosse aux lions ; il est vrai qu'on ne prit que ce qui était absolument nécessaire et bien moins que ne portait l'état du bâtiment.

Celui du maître canonnier quoi que fort considérable fut embarqué en entier et l'on ne peut y rien retrancher, il était placé partie à la soute aux poudres, partie au milieu sous le plancher des malades et le reste dans la fosse aux lions. Quelques boutades furent mise sur le pont au pied et en avant du grand mat et le reste partagé également sur le lest de chaque cote de l'archipompe.

Le pilote le charpentier le calfat et le voilier n'avaient que les choses nécessaires à leur art en très petite quantité. On leur avait ôté deux soutes de dix pieds de long babord et stribord à toucher la cloison de la fosse aux lions en venant vers l'arrière, lesquelles partagées en deux servirent à placer leurs ustensiles.

Il en était de même du chirurgien qui dans une pareille soute de 5 pieds à stribord sur le plancher des malades renfermait tous ses effets.

Le plancher des malades était formé par trois faux baux extrêmement minces dont le premier touchait l'archipompe et le dernier l'épontille qui est en avant et sur lesquels on avait mis des planches qui tenaient seulement avec un clou. Il en fut fait un pareil pour le maître valet qui prenait des soutes à pain à l'épontille qui est en arrière de l'archipompe.

Les armes de rechange, comme mousquets sabres pistolets haches d'arme etc étaient dans trois caissons construits à demeure sur le gaillard d'arrière, l'un en travers depuis la cabane du maître à celle du pilote et les deux autres en long sur les cotés, ce qui n'empêchait pas qu'il n'y eut une vingtaine de fusils placés à babord sous le gaillard d'arrière en dehors de la chambre sur les traverses clouées contre les lattes et la même chose à stribord pour les refouloirs, écouvillons, bouttefeux etc.

Les vergues pour les carrés au nombre de trois étaient placées sous le passavent en s'appuyant sur le plat bord pour ne pas embarrasser la batterie et venaient aboutir sur le gaillard d'arrière jusque à la cabane des maîtres ; les deux du grand mat à stribord et celles de misaine à babord ; les avirons les mats de chaloupe et autres petit matériaux de rechange étaient en dehors du gaillard d'arrière tout à fait à poupe sur les chandeliers de fer.

La chaloupe se porte en écharpe sur le pont en prenant depuis la cloison de la chaloupe un peu à stribord jusque sur le grand panneau dont elle couvre une partie à babord et ou on la soutient ensuite comme celle d'un vaisseau.

Dans cet état le dit chébeck étant en rade prêt à partir avec les vivres les poudres toutes les rechanges et la chaloupe embarquée tirait de l'arrière 8 pieds 8 pouces et de l'avant 7 pieds 7 pouces. Sa différence était de 1 pied et 1 pouce c'est sans doute le tirant d'eau qui lui convient le mieux et le vrai point auquel on doit le mener ainsi qu'on l'a

éprouvé dans la dite campagne sans jamais s'écarter de la différence de 11.12 et 13 pouces de l'avant à l'arrière d'autant mieux que c'est en le tenant dans cet état qu'on a reconnu toutes les bonnes qualités détaillées ci après.

QUALITES RECONNUES PENDANT LA NAVIGATION

Le dit chébec porte bien la voile eu égard à la nature du bâtiment avec du vent bon frais, ayant toutes ses voiles latines dehors, sans ris pris l'eau n'a jamais été plus haut que le seuillet de sabord et c'est peu de chose pour un chébeck.

Il marche parfaitement bien dans toutes les positions, mais son grand avantage parait être au plus près et vent largue sans cependant que la différence de ces deux positions à celle du vent arrière soit bien considérable.

La dérive n'est guère sensible avec un vent frais et maniable, ce n'est qu'avec de la mer de l'avant qu'on s'en aperçoit parce que la construction de cette espèce de bâtiment les porte à tanguer.

On doit cependant observer en allant au plus près de ne point trop tirer le devant des antennes ; cette situation des voiles parait au premier coup d'oeil devoir faire approcher davantage du lit du vent et l'on voit au contraire dans la pratique qu'elle est nuisible et qu'elle porte à culer, c'est particulièrement pour des chébecks que l'attention de porter près et plein est faite, plus ces bâtiments marchent, moins ils dérivent et plus ils gagnent au vent.

Le dit chébeck vire de bord vent debout et vent arrière fort facilement et gouverne parfaitement bien, surtout dans le premier cas où l'on verra en se mettant sous le vent à mesure que l'on vire de bord qu'il ne cesse jamais d'aller de l'avant et qu'il gagne plutôt que de perdre, il faut seulement avoir l'attention de ne point changer trop tôt les voiles d'avant mais de les laisser abattre un peu pour ne pas l'amortir et lui faire perdre son aire, cette dernière circonstance est essentielle surtout lorsqu'il y a de la mer et peu de vent.

Pour juger de la marche du dit chébeck par comparaison il suffit de dire qu'il a joint en très peu de temps tous les bâtiments qu'on a chassé, ou avec lesquels on a navigué pour rencontre dans la campagne, on l'a éprouvé différentes fois soit avec du vent frais, ou avec des petits vents, à l'égard de l'état dans lequel il marche le mieux on a reconnu que c'était lorsqu'il était bien appuyé, c'est à dire au même tirant d'eau qu'en partant de Toulon, plus il a été allégé dans le cours de la campagne, moins il a marché.

Nous avons dit plus haut que le dit chébeck gouvernait parfaitement bien et nous ajoutons ici qu'on le reconnaîtra mieux lorsqu'on le verra plier beaucoup et cela peut aller dans cette espèce de bâtiment jusqu'à mettre toute la batterie dans l'eau, l'on verra disons nous alors que pour peu que l'on mette la barre sous le vent, le bâtiment se relever sans peine et se trouver prêt à virer de bord vent devant.

Toutes les bonnes qualités attribuées au dit chébeck ne sont plus les mêmes dès qu'on ôte les voiles latines pour mettre les quarrés, il perd alors tous ses avantages, marche moins et dérive beaucoup, la raison en est simple et visible, cette voilure est faite pour le mauvais temps elle est par conséquent plus petite et hors de proportion que la force du bâtiment exigerait et c'est ce qui fait qu'il ne la sent presque pas, on en jugera plus aisément lorsqu'on verra qu'avec toutes ses voiles latines il marche bien et porte d'une belle mer jusqu'à quatre aires de vent. Latin devant et quarré derrière il marche moins, commence à dériver et ne porte qu'à cinq et tout carré il marche encore plus mal dérive beaucoup et porte tout au plus à six aires de vent. Les différentes gradations sont une preuve bien convaincante que tous les avantages d'un chébeck consistent dans les voiles latines, il est vrai qu'on ne peut pas toujours s'en servir, il est dangereux de se laisser surprendre par un gros temps avec cette voilure, la manoeuvre en est trop délicate, peut entraîner la perte de beaucoup de monde et même celle du bâtiment.

Le dit chébec a été deux fois éprouvé à la rame et quoi que ce ne fut pas assez longtemps pour entrer dans aucun détail circonstancié à ce sujet, l'on peut cependant conjecturer qu'il va très bien et puisque des frégates s'en servent avec succès dans certaines occasions et qu'elles font même jusqu'à près d'une lieue par heure, que ne doit on pas attendre d'un bâtiment infiniment plus léger et plus propre à cela. C'est d'autant plus certain qu'on voit qu'avec sa seule chaloupe de l'avant il va de façon à faire éviter une infinité d'accidents que le calme peut occasionner. On a fait une autre épreuve pendant la campagne qui prouve parfaitement bien la finesse de ce bâtiment et combien la moindre chose peut lui être nuisible, ce fut dans une relâche à Toulon et dans la réparation qui fut faite à son mat de trinquet qui s'était fendu par le bas et auquel il fallut mettre quelques cercles. On crut que le dit mat était trop couché en avant par conséquent moins assuré et plus sujet à se rompre, cela paraissait même accident et l'on décida en le remettant en place de le redresser tant soit peu, ce ne fut que de six pouces par bas qui donnèrent environ neuf pieds d'ouverture dans le haut et il n'en fallut pas davantage pour que l'allure du dit chebéck fut totalement dérangée.

A l'égard du poids de son artillerie on n'a pas reconnu qu'il fut trop fort, le bâtiment l'a très bien supportée pendant la dite campagne avec les gros vents et la grosse mer qu'on a essuyée, les canons ont toujours été à simple palan, sans faire usage de chevrons et sans que l'oeuvre morte ait souffert, on a même lieu de croire que dans un combat cette artillerie ne serait point trop forte le recul dont une pièce peut avoir besoin y est plus que suffisant, lors même qu'elle sera la plus échauffée et cela ne peut guerre aller bien loin dans un combat de chébeck qui doit être fini dans moins d'une heure.

Le port et la capacité du dit chébeck est plus considérable qu'il ne parait et il ne faut que de l'arrangement moyennant quoi l'on peut tabler qu'armé en guerre avec 280 ou 300 hommes d'équipage il portera deux mois de vivres et un mois d'eau et c'est dans cet état et avec un tel armement qu'on reconnaîtrait l'utilité et même la nécessité d'avoir de pareils bâtiments et qu'on pourrait espérer de retirer tous les services auxquels ils nous ont paru propres.

SERVICES QU'ON PEUT RETIRER DES CHEBECKS

Nul bâtiment n'est aussi propre qu'un chébeck pour un coup de main ou pour une mission pressée ; soit dans le cours ou à l'ouverture de la guerre en choisissant l'instant favorable. L'entrée ou la sortie d'un port ne sauraient lui être fermée et en pleine mer lorsqu'il voudra s'échapper il n'aura pas moins de facilité parce qu'il n'a pas de plus grand avantage que celui de bien marcher et de porter plus près qu'un autre bâtiment. Le cas le plus dangereux pour un chébeck c'est d'être surpris dans un gros temps qui l'empêcherait de faire de la voile et de tomber dans cet état sous l'écoute d'un vaisseau, il n'est pas douteux qu'il y succomberait infailliblement et qu'il ne pourrait éviter d'être pris.

Un chébek peut faire canal dans quelque endroit que ce soit de la Méditerranée, croiser sur la Cote pour la couvrir contre les petits bâtiments corsaires, protéger les bâtiments qui y trafiquent et les convoyer, quels avantages n'aurait on pas encore dans l'archipel avec cette espèce de bâtiment contre les anglais et les hollandais, les mouillages y sont abondants, les croisières excellentes et sures, les vivres faciles à faire et la force d'un chébek comme le Requin bien armé est plus que suffisante contre les deux nations malgré l'usage où elles sont de renforcer les équipages de leurs vaisseaux marchands en temps de guerre.

A l'égard des puissances de barbarie, les seuls algériens sont dignes de quelque attention, ils ont des chébeks aussi grands que les nôtres, l'on doute cependant que leur artillerie soit aussi forte, ils fourmillent du monde cela est vrai, mais peut être est ce un défaut dès qu'un bâtiment a ce qu'il lui faut et un équipage équivalant à sa force, tout le reste est superflu et peut qu'être nuisible ; comme c'est principalement contre cette nation que les chébeks peuvent le plus être employés il ne sera pas hors de propos d'entrer dans un détail un peu circonstancié et d'indiquer les moyens qui peuvent empêcher de compromettre le pavillon du Roi vis à vis de ces corsaires. Un seul suffit à ce qu'il nous parait c'est de mieux marcher et l'on ne doit rien oublier pour y parvenir moyennant quoi l'on pourra se promettre toutes sortes d'avantages sur eux. Il faut pour cet effet que tout ce qu'il y de plus fin et de plus excellent et de plus léger dans un arsenal en cordages voiles et mature soit employé pour les chébeks premièrement pour éviter toute rupture et tout autre accident capable de faire manquer le fruit d'une campagne ainsi que pour alléger les bâtiments par ses hauts autant qu'il est possible. A supposer que pendant une navigation plus longue et plus dure que celle qu'on vient de faire on trouvera que les dits bâtiments ne puissent supporter leur artillerie on ne doit jamais prendre le parti de la changer elle seule en fait tout la force et on ne devrait pas balancer à y mettre plutôt du canon de fonte que de diminuer de calibre. La supériorité de la marche ne peut s'acquérir que par la diminution des poids dans les hauts, cette diminution serait d'autant plus considérable du coté de l'artillerie que le choix qu'on a fait dans cette campagne des pièces de Périgord au lieu de celles de St Gervais a donné une différence de 72 quintaux sur le pont ce qui irait encore à prés de 180 quintaux de moins des mêmes pièces de Périgord à celles de fonte. Cette supériorité une fois acquise par les moyens ci dessus reste à prouver que les autres avantages en sont une suite nécessaire, il faut sur un chébek comme le Requin 280 ou 300 hommes d'équipage parmi lesquels 80 soldats employés à la mousquetterie, 120 hommes aux canons pour se battre des deux bords et le reste à la manoeuvre, les algériens mettent dit on jusqu'à 400 ou 500 hommes sur un pareil chébek mais on convient ensuite qu'ils ne sont pas aussi habiles à servir l'artillerie, et nous osons avancer qu'ils doivent être encore moins à la mousquetterie, c'est aussi ce qui occasionne chez eux cette grande quantité de monde et ce qui les porte à préférer l'abordage à tout autre genre de combat, mais dès que nous supposons l'égalité et même la supériorité dans la marche nous convenons encore qu'ils ne sont plus les maîtres d'aborder par cet axiome incontestable qu'on est abordé que par accident imprévu ou lorsqu'on le veut bien d'où nous pouvons conclure qu'avec une mousquetterie de 80 hommes et une artillerie plus forte et mieux servie le tout secondé de la légèreté d'un bâtiment et les avantages que la manoeuvre peut faire prendre sur un autre le chébek franûais ainsi armé doit avoir le dessus sur l'algérien par la confusion et le désordre que son feu apporterait dans cette fourmilière de monde. Quels services ne retirerait on pas encore de pareils bâtiments en les mettant à la suite de quelques vaisseaux frégates surtout s'il s'agissait de rester sur une cote ennemie on le sent d'avance ce cas est un de ceux qui n'ont pas besoin d'explication ni d'aucun détail particulier, nous nous bornerons à la manière dont on doit armer les dits chébeks ainsi qu'aux réformes indispensables qu'on sera obligé de faire sur les agrès.

REPARATIONS NECESSAIRES AU CHEBECK LE REQUIN

Au corps du bâtiment :
Le corps du bâtiment n'a besoin d'autre réparation que celle de mettre de niveau le seuillet du petit sabord avec la serre qui règne en dedans qui se trouve plus haut et à laquelle on ne peut pas cependant toucher parce que c'est la seule pièce horizontale qui lie l'oeuvre morte. L'on pourrait remédier à ce défaut en agrandissant les dits sabords par le haut de ce qu'on les élèverait par le bas. Il faut réparer aussi les taquets d'écoutes de trinquets les renforcer par des étriers de fer en dessus et de bonnes gardes par dessous.

Mature :
Les mats d'un chébeck doivent être du meilleur bois du nord qu'il est possible de trouver c'est à dire le plus nu le plus droit le plus uni et le moins couvert de noeuds. Il n'en est pas de ces bâtiments comme d'un vaisseau, un chébeck qui viendrait à démater tous mats dans un gros temps et une grosse mer risquerait de se perdre non seulement parce qu'il n'a plus aucune ressource mais encore parce qu'il serait englouti dans la mer. Le grand mat du Requin parait n'avoir aucune des qualités ci-dessus, il est à veine torse, couvert de noeuds, couronné, rempli de fentes et d'un bois peu souple et peu liant. Le mat de trinquet est bon. Reste à savoir s'il sera assez long lorsqu'il sera couché en avant et si ce qu'on lui a coupé en avant pour lui faire un nouveau michon et le redresser ne l'aura pas trop raccourci. Nous estimons à propos de cette longueur que les mats d'un chébeck ne doivent pas pêcher de ce coté et que l'on doit leur en donner un peu plus que des proportions sauf à ne guinder les antennes avec discrétion et jusqu'à l'endroit où elles doivent aller, c'est à dire que tout le calcet doit rester au dessus du racage, sans cette précaution la tête du mat supporte tout le poids et la force des antennes et coure le risque de se rompre, il faut de plus que le mat soit cerclé depuis le pied jusqu'au dessous de l'étambray et un ou deux cercles à la tête au dessus du racage.

A l'égard de la réparation faite au dit mat de trinquet lorsqu'on le redressa nous avons dit plus haut qu'elle est préjudiciable à la marche et qu'on doit le remettre comme il était auparavant.

Le mat d'artimon a 11 pouces de diamètre c'est trop pour pareil bâtiment, il parait que pour la force qu'il fait 10 pouces suffisent.

Les antennes du dit chébeck doivent être toutes condamnées quand même la qualité en serait bonne ce qui est fort douteux. Elles plient de façon à faire craindre à chaque instant quelque fâcheux incident et portent de plus un très grand préjudice à l'allure du bâtiment parce que les cercles qu'elles décrivent empêchent les voiles de porter aussi plus près qu'elles peuvent. Pour remédier à cela il faudrait que les antennes fussent de bois du nord en leur retranchant un pouce à cause du poids ou bien d'excellent bois de pays avec l'attention à l'un et à l'autre de mettre moins d'épaisseur au quart et à la penne comme aux deux parties qui font le moins de force et d'ajouter quelque chose de plus à la partie de l'antenne qui est vis à vis le mat pour l'empêcher de plier et parce que c'est celle qui souffre le plus.

Les vergues pour les quarrés sont dans les proportions requises mais on ne saurait trop chercher le moyen de s'en passer vu le poids et l'embarras qu'elles causent. Nous proposons pour cela de ne porter que la vergue de misaine et de laisser la grand voile et le grand hunier à terre à la place desquels on porterait une petite voile latine dont les agrès seraient toujours passés au grand mat et qui dans un mauvais temps avec les focs et les polacres feraient toute la force nécessaire pour porter le coté au vent et dans le cas où il faudrait faire vent arrière on aurait recours à la voile carrée de misaine. D'ailleurs à quoi bon tant de voiles carrées pour des chébecks, si le vent est maniable on ne s'en sert pas et l'on donne la préférence aux latines et si le temps est mauvais on n'a que faire d'une grand voile d'une misaine et d'un grand hunier.

Nous disons plus, l'embarras et la peine que cette voilure donne à mettre en place est si grande qu'on ne s'y résoud que fort difficilement et qu'il peut arriver que dans l'espérance que le vent changera, on tombe dans quelque danger pour avoir manqué l'instant favorable.

VOILURE

Les voiles latines du chébeck le Requin seraient assez bien coupées si elles n'étaient trop rondes par le haut c'est-à-dire vers le bout de l'antenne où elles doivent avoir moins de toile ainsi qu'on l'a remarqué dans tous les bâtiments latins auxquels on a navigué.

A l'égard de la qualité de la toile elle est trop épaisse et trop forte et l'on peut dire même en partie la cause du mauvais pli des antennes parce que le poids en est éminent. L'on ne s'en aperçoit jamais mieux que lorsqu'il est question de la serrer par la peine que les matelots ont de la saisir et de la tirer contre l'antenne ; pour remédier à ce défaut il faudrait une espèce de toile qu'on ne fabrique point dans les arsenaux du Roi mais qu'on trouve en Catalogne et dont toutes les nations se servent, elle est légère, extrêmement fine et fort étroite et c'est par la quantité des coutures qu'on supplée à la grande finesse.

Les voiles carrées n'ont d'autre défaut que de n'être pas assez vides par le bas, la toile en est d'ailleurs de qualité requise pour cette voilure.

MANOEUVRES

Dès qu'il s'agit de diminuer les poids dans les hauts pour rendre le chébeck meilleur voilier et plus en état de résister à la mer on sent bien que la partie des manoeuvres est celle qui en est la plus susceptible et qu'il n'y a que la qualité du chanvre qui puisse permettre de diminuer les proportions. Moyennant quoi nous nous bornerons ici à donner le retranchement de quelques unes qui nous ont paru trop fortes.

AVIRONS

Les avirons doivent être faits de façon qu'on puisse dans les approches d'un combat les filer à la mer sans quoi il serait impossible de se servir du canon par l'embarras qu'ils causent sur le pont en se croisant d'un bord à l'autre ; il faut par conséquent que les chébecks portent des avirons de pointe.

CABESTAN

Dans un bâtiment de cette espèce qui a 200 hommes d'équipage, le cabestan est inutile et ne fait qu'embarrasser, outre son poids qui ne laisse pas d'être fort considérable. L'on doit lever l'ancre à force de bras où avec des palans et si les majorquins en porte un dans leur chébeck en marchandises c'est qu'ils n'ont pas autant de monde.

CHALOUPE

La chaloupe dudit chébeck a 35 pieds de long 8 1/2 pieds de large et 9 rames par côté, on connaît par les proportions combien elles doivents être lourdes et pesantes et le préjudice qu'elles portent à la tête du grand mât qui seul en supporte tout le poids lorsqu'il s'agit de la mettre dedans. Il est vrai qu'on peut la tenir à la traîne mais que deviendroit les 3 ou 4 hommes qu'on est obligé d'y laisser si dans un gros temps le câble venait à rompre. L'embarras qu'elle cause en dedans n'est pas moins réel, nous avons dit plus haut qu'elle prenoit depuis la cloison de la chambre jusque sur le grand panneau et comme sa longueur ne permet pas de la mettre tout à fait au milieu du bâtiment il résulte de là que son arrière porte précisément à toucher les deux canons de tribord ce qui les empêcheroit de servir dans une affaire.

Voiles latines	Proportions actuelles	Proportions suffisantes
– Bragot d'oste	5 1/2 pouces	4 1/2 pouces
– Garan d'oste	4 "	3 "
– Mouton	3 "	2 1/2 "
– Contre mouton	4 "	3 "
– Devant	3 "	2 3/4 "
– Ecoutes	6 "	5 "
– Prodes	3 "	2 3/4 "
– Bragot d'oste de trinquet	5 1/2 "	4 1/2 "
– Garan d'oste	3 1/2 "	2 1/2 "
– Cap de quart	4 "	3 "
– Ecoutes	6 "	4 3/4 "
– Voile carrée écouets	4 "	3 "
– Ecoutes	4 1/2 "	2 3/4 "
– Ecouets de misaine	3 1/2 "	2 3/4 "
– Ecoutes	3 1/4 "	2 1/2 "
– Ecoute du grand hunier	3 "	2 3/4 "
– Câble	11 1/2 "	10 "

Les majorquins ont deux objets en portant des chaloupes aussi grandes et aussi fortes, celuy d'y mettre soixante hommes armés pour faire descente et piller une côte et celuy de se sauver dedans lorsqu'ils font naufrage. Le premier est plus digne d'un corsaire que d'un bâtiment du roi et le second entraîne avec lui une prévoyance superflue de sorte que nous estimons qu'il convient de faire construire des chaloupes pour les chébecks plus légers et moins embarrassants et dont la force soit proportionnée au poids de l'ancre.

EQUIPAGE

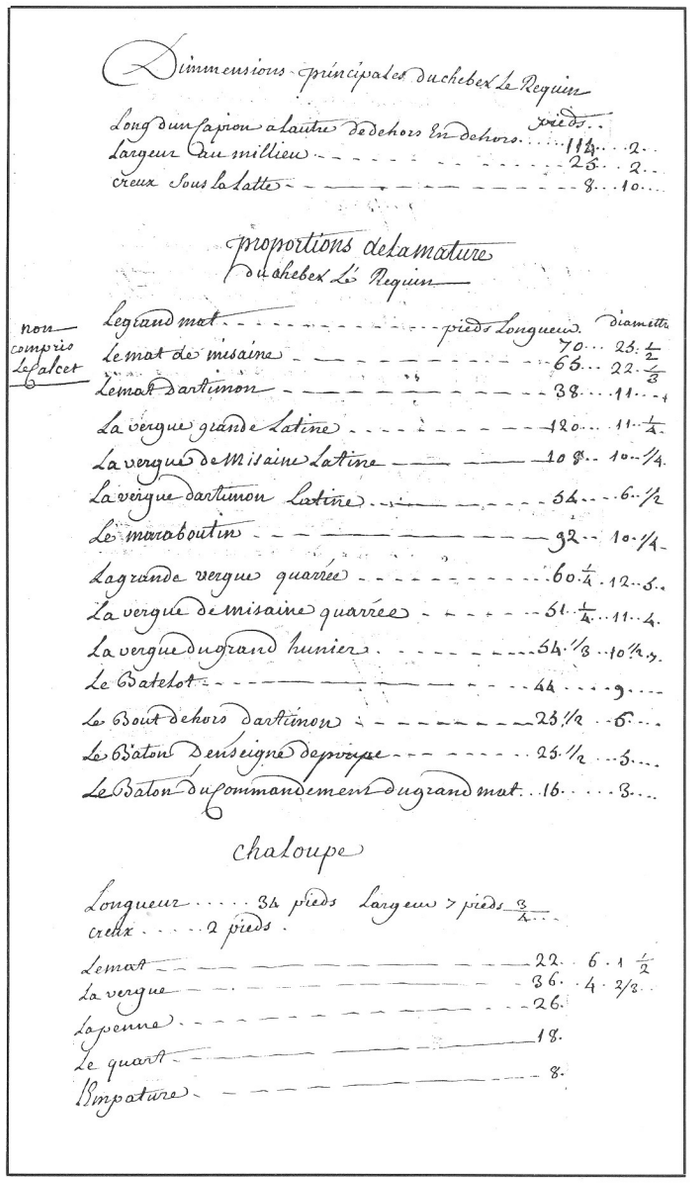
L'équipage dudit chébeck comme nous avons dit plus haut doit être de 280 ou 300 hommes en temps de guerre et de 200 hommes en temps de paix. Il est moralement impossible de naviguer sûrement avec un moindre nombre, tout git dans ces bâtiments à la promptitude des manoeuvres et ce n'est pas comme dans un vaisseau où l'on peut serrer une voile après l'autre. La preuve la plus claire de cela se trouve dans l'usage où sont les marchands aujourd'hui. Tout le commerce de la Méditerranée se faisait autrefois avec des bâtiments à voiles latines au lieu qu'on ne voit à présent dans cette mer que des voiles carrées parce qu'elles demandent moins de monde et occasionnent par conséquent moins de dépenses.

On peut suppléer sur le chébeck du roi à cette dépense en y mettant beaucoup de soldats comme par exemple 50 avec un équipage de 200 hommes et jusqu'à 80 avec un équipage plus fort, l'épargne en seroit considérable parce que la paye est la même à terre et qu'il n'y aurait que la ration de plus, d'ailleurs il sert tout aussi bien pour la manoeuvre basse et l'on doit compter pour beaucoup l'avantage qu'on retirerait d'une forte mousquetterie dans un combat.

Fait à Toulon le 4 septembre 1753

Monsieur le Chevallier de Fabry

Dernier feuillet du devis rédigé par M. de Fabry en 1753. Document fournissant les proportions de la mâture non seulement pour le latin mais aussi pour le carré. A ces informations s'ajoutent les dimensions concernant la chaloupe et son gréement.



Dimensions principales du chebec Le Requin

	pieds	pouces	lignes
Long d'un tapion a l'autre de dehors en dehors	114	2	
Largeur du milieu	25	2	
creux sous la latte	8	10	

Proportions de la mature du chebec Le Requin

non compris le falcet		pieds	Longueurs	diametre
	Le grand mat	70	25	1/2
	Le mat de misaine	65	22	1/2
	Le mat d'artimon	38	11	
	La vergue grande latine	120	11	1/4
	La vergue de Misaine latine	108	10	1/4
	La vergue d'artimon latine	54	6	1/2
	Le marabout	92	10	1/4
	La grande vergue quarrée	60 1/4	12	5
	La vergue de misaine quarrée	51 1/4	11	4
	La vergue du grand hunier	54 1/3	10 1/2	3
	Le Batelot	44	9	
	Le Bout dehors d'artimon	23 1/2	6	
	Le Baton de enseigne de poupe	25 1/2	5	
	Le Baton du commandement du grand mat	16	3	

Chaloupe

Longueur 34 pieds Largeur 7 pieds 3/4
creux 2 pieds.

Le mat	22	6	1/2
La vergue	36	4	3/8
La penne	26		
Le quart	18		
Limpature	8		

Cette table des manœuvres a été recoupée avec celle figurant dans le manuscrit M 8 des Archives du port de Toulon. Nous avons le cas échéant donné priorité à ce dernier document plus complet.
Rappelons que les bragots d'oste agissent sur la penne ou partie haute de l'antenne. Le mouton est frappé à l'extrémité du quart, c'est l'équivalent du bragot de cargue, ou bragot d'orse à poupe. Le terme « devant » doit correspondre à l'autre manœuvre dite cargue d'avant. Il est cité un contre-mouton pour l'antenne de mestre, manœuvre citée dans M 8, avec une erse de fer, mais ne figurant pas sur le modèle du Musée.
Les circonférences de manœuvres pour le gréement carré sont données à la suite du gréement latin. Précisons que le terme écouet signifie amure.

Commentaires devis du *Requin*
(campagne de 1753)

Aux archives du port de Toulon est conservé (cote 752) le devis retour de campagne du *Requin* rédigé le 4 septembre 1753 par son commandant le Chevalier de Fabry. Un autre exemplaire de ce même devis est conservé aux Archives nationales fonds Marine. Ce devis très complet « personnalise » *Le Requin* après une campagne d'environ deux mois sur la côte de Provence.
Nous vous donnons le texte *in extenso* du devis des archives de Toulon et vous invitons à le lire attentivement. Pour vous y inciter, nous allons, avec quelques commentaires, vous aider à en prendre connaissance.

Le port du chebec est indiqué à 260 tx, le lest 80 tx semble considérable mais il faut tenir compte d'un équipage limité à 160 hommes, et des vivres embarqués pour 45 jours. Ceci pouvant justifier de l'importance du lest dont seulement 16 tx 1/2 sont en saumons de fer. A noter la quantité d'eau, environ 18 000 litres, correspondant à peu près à 3 pintes journalières (2,8 litres) par homme. Le vin est contenu dans 14 pipes soit 6 300 litres environ à raison de 3/4 de pinte par jour (0,70 litre) par homme, il y a un excédent.
Renseignement intéressant, la cuisine est placée à fond de cale sur le lest en cailloux (nous avons suivi le modèle du Musée et placé la cuisine sur le pont). L'artillerie est constituée de canons de fer du *Périgord*, plus légers et plus fiables que ceux de *St-Gervais* (Isère), l'approvisionnement en munition est modeste, moitié des usages de l'époque.
Le devis nous informe très exactement du poids de chacune des 5 ancres du chebec, deux sont placées à l'avant, les deux petites à poste au pied de l'arbre de mestre. Et une des grandes ancres, déjallée, est disposée sur le lest en avant des cuisines.
Les sections des câbles, grelins, aussières sont données. Le cabestan a été déposé dans l'entrepont, il est précisé qu'il n'a jamais servi. A noter le terme boutade pour futaille.
Le faux pont est en réalité une plate-forme très légère établie notamment au-dessus des futailles à eau.
Sur le gaillard d'arrière sont aménagés deux cabanes (voir photos du *Singe*) pour le maître d'équipage et le pilote, et trois coffres pour une partie des armes du bord. Nous n'avons pas retenu ces dispositions ne figurant pas sur le modèle du *Requin*. Le gaillard d'arrière s'avançant au-delà de la chambre, ceci permet de loger entre les lattes des armes et accessoires pour l'artillerie.
Les vergues pour les voiles carrées (grand'voile, grand hunier, misaine) sont placées sous le passe-avant ? s'appuyant sur le plat-bord [*1]. Les avirons, la mâture de la chaloupe [*2] sont disposés sur des chandeliers à la poupe.
La chaloupe est en écharpe, c'est-à-dire en diagonale de tribord du fronteau avant à babord au-dessus du grand panneau [*3].
Prêt à appareiller *Le Requin* tire 7 pieds 7 pouces à l'avant et 8 pieds 8 pouces à l'arrière ; meilleurs tirants d'eau d'après M. de Fabry.

Le paragraphe consacré à la navigation est plein d'intérêt. D'emblée, la marche au plus près est reconnue comme excellente c'est le grand avantage du chebec mais l'allure largue et celle du vent arrière sont également bonnes. La stabilité sous voile très satisfaisante, puisque par vent frais (14 km environ) sans prise de ris, la bande n'atteint pas les seuillets des sabords [*4].

La dérive est peu sensible ceci avec un vent frais et maniable. La « maigreur » des formes de l'avant porte au tangage [*5]. Remarque intéressante sur la marche au plus près, si l'on « brasse » trop les antennes, le bâtiment a tendance à culer, il importe alors de porter bon plein.

Les virements de bord s'effectuent avec facilité. Le virement de bord vent avant à condition de changer au moment opportun les voiles d'avant (misaine et foc) ne présente aucune difficulté et même par vent médiocre et avec une mer un peu forte, le virement de bord avant si délicat pour les bâtiments à traits carrés, se réalise avec succès, sans même perdre son aire. A remarquer qu'il ne peut être question de muder, lors d'un virement de bord.
Le chebec marche mieux que tous les bâtiments rencontrés mais il importe qu'il soit bien appuyé, donc de conserver les tirants d'eau de l'appareillage.
A l'évidence *Le Requin* perd toutes ses qualités lorsque l'on utilise les voiles carrées de mauvais temps.
Il est indiqué que ce chebec gréé entièrement latin porte jusqu'à quatre airs de vent, c'est-à-dire que l'avant de sa quille par rapport à la direction du vent fait un angle de 45 degrés. Gréé latin devant, carré au mestre, il ne porte plus qu'à cinq airs, marche moins, dérive, et entièrement carré il marche encore moins et dérive beaucoup.
L'utilisation d'avirons a été limitée, et l'on estime que le chebec doit faire au moins aussi bien qu'une frégate soit 1 lieue (5 500 m environ) à l'heure. La grande finesse de la carène permet un remorquage facile par la chaloupe.
Le poids de l'artillerie, malgré la faiblesse de la charpente, ne crée pas de difficulté, les pièces (3 000 livres environ) sont amarrées à palan simple sans utilisation de chevrons (V. 74 t. IV). Le Chevalier de Fabry estime que l'équipage peut être porté à 280-300 hommes avec deux mois de vivres et d'eau.

En ce qui concerne l'utilisation des chebecs M. de Fabry met l'accent sur leur grand avantage à l'allure du plus près, leur permettant de joindre ou d'échapper à tout autre bâtiment. Seul le gros temps met le chebec en danger d'être pris en tombant « sous l'écoute » d'un vaisseau. La course peut être pratiquée avec un grand succès, surtout à l'ouverture des hostilités et des missions particulières assurées lors de celles-ci. A l'égard des puissances de Barbarie, seuls les Algériens sont à craindre. Pour se mesurer avec avantage contre les chebecs de cette nation, il importe de disposer d'un équipage nombreux, d'une artillerie puissante et bien servie. Ainsi un chebec comme *Le Requin* devrait disposer de 280 à 300 hommes dont 80 soldats pour la mousqueterie et 120 hommes à l'artillerie, afin de pouvoir combattre des deux bords. Ne pas réduire le calibre de l'artillerie, tout en l'allégeant en utilisant des canons de bronze.

Le paragraphe concernant les réparations fait notamment la critique des résineux de médiocre qualité, employés pour la mâture (à noter le terme michon, signifiant pied de mât). Les antennes sont à condamner, présentant à la fois un manque de résistance et une trop grande souplesse, les faisant arquer, ceci nuisant au port de la voile.
Observation judicieuse au sujet des vergues pour le carré. Seule la misaine doit être conservée, puisque l'on dispose de la petite voile latine sur le maraboutin de mestre. L'on éviterait ainsi l'embarras d'une mâture que l'on a grand-peine à mettre en place, ceci justifiant que l'on hésite toujours à effectuer cette substitution, prenant ainsi des risques. Bref par mauvais temps les focs et les polacres [*6] seraient suffisants pour porter le côté au vent et pour le vent arrière la voile carrée de misaine est suffisante.

La qualité de la toile ne convient pas, seule la cotonine doit être utilisée. Une observation sur la résistance accrue d'une voile par la multiplication de ses coutures.

M. de Fabry insiste pour diminuer au maximum le poids, notamment du gréement et donne un tableau fort intéressant des manœuvres du *Requin* [*7] par comparaison avec leur diminution possible. Pour les avirons, il est précisé que ceux-ci se croisent sur le pont, donc cause d'embarras. Il importe de pouvoir filer les avirons à la mer à l'approche d'un combat.
Le cabestan est inutile, car on lève l'ancre à force de bras ou avec des palans.
La chaloupe dont les caractéristiques sont données est jugée bien trop lourde, et gênant le service de l'artillerie. Une observation sur la manœuvre de la chaloupe : « préjudice qu'elle porte à la tête du grand mât qui seul en supporte tout le poids lorsqu'il s'agit de la mettre à la mer ». (Nous devons convenir que nous serions bien en peine pour décrire cette manœuvre.)

Enfin pour la force de l'équipage, le commandant du *Requin* insiste à nouveau pour qu'en temps de guerre l'effectif soit de 300 hommes (200 en paix). Et précise que l'on ne voit à présent que des voiles carrées en Méditerranée car elles nécessitent moins de monde, et des hommes moins qualifiés.
Le devis est complété par les proportions de la chaloupe et de sa mâture, les dimensions principales du *Requin* et de sa mâture [*7].

[*1] Cette mâture pour le carré s'étend sur le gaillard d'arrière jusqu'aux cabanes. Les vergues de mestre à tribord, celle de misaine à babord.

[*2] Nous avons supposé les éléments de mâture dans la cale, pour ne pas ajouter aux avirons, déjà bien encombrants.

[*3] Disposition peu esthétique, qui nous a fait préférer celle du modèle du *Requin* où la chaloupe a son chantier dans l'axe du pont.

[*4] La hauteur de batterie est au milieu de 3 pieds 8 pouces, ceci permet de juger de la bande prise par *Le Requin*.

[*5] Certainement accentué par l'inclinaison de l'arbre de trinquet.

[*6] Par polacre, il faut entendre ici voile d'étai triangulaire établie entre les arbres de mestre et trinquet.

[*7] Information recoupée par un registre conservé aux Archives du port de Toulon. Document intitulé : « Proportions des manœuvres des Vaisseaux et autres Bâtiments manuscrit n° 8. »

Note sur le devis de *L'Indiscret* 1753

Aux archives du port de Toulon, existe également un devis du « sistership » du *Requin*, *L'Indiscret* (cote L 216 pages 146 à 150). Ce document a été rédigé par le Chevalier de Fabry au retour d'une campagne de deux mois sept jours terminée le 17 novembre 1753. Campagne faisant suite à celle du *Requin*, terminée en septembre de la même année sous le commandement du Chevalier de Fabry. Cet officier est donc mieux à même que quinconque de faire des comparaisons entre les deux chebecs.

Huit jours après le retour du *Requin*, *L'Indiscret* le 12 septembre est en rade. Son équipage compte 200 hommes et 16 mousses, il est embarqué 42 jours de vivres, complétés en cours de campagne d'un approvisionnement pour 34 jours. Le lest comporte 23 tx de saumons de fer et 55 tx de cailloux. Le port du chebec est apprécié à 250 tx.
Son commandant précise que toutes les installations de *L'Indiscret* sont identiques à celles du *Requin*. Mais que l'on avait laissé à terre la grande vergue pour le carré et celle du grand hunier, remplacées par une antenne plus petite que celle de trinquet (maraboutin). L'on estime que la voile carrée de l'arbre de trinquet suffit pour courir vent arrière le cas échéant.
La chaloupe fut débarquée et remplacée par celle d'un chebec de 18 canons, bien suffisante pour les besoins du bâtiment.
L'Indiscret prêt à appareiller tire 8 pieds de l'avant et 8 pieds 9 pouces de l'arrière. Sa hauteur de batterie au milieu n'est que de 3 pieds, ce qui est bien peu.
Le Chevalier de Fabry considère *L'Indiscret* comme ayant moins de bonnes qualités que *Le Requin*. Il attribue ceci à la valeur du creux supérieure de 11 pouces sur *Le Requin* et une plus grande largeur au plat-bord pour *L'Indiscret* *, ayant ainsi moins de batterie, moins d'avantage au plus près et « prenant l'eau par les côtés ». L'allure la meilleure est celle du largue.
L'Indiscret a des mouvements plus doux que ceux du *Requin* dont le tangage est considéré comme rude, défaut pouvant être atténué par une meilleure assiette obtenue avec une moindre différence. *L'Indiscret* vire de bord facilement, et vent avant ne marque aucun temps d'arrêt, prenant de suite l'autre bord.
Par un vent à faire 8 nœuds, le chebec est resté toute une journée par le travers d'un chebec algérien de 14 canons, *L'Indiscret* n'ayant que son artimon et son trinquet, laissant seulement de temps en temps tomber le point de sa grand voile, alors que le chebec barbaresque portait ses trois voiles latines et trois voiles d'étais. Cette marche avantageuse de *L'Indiscret* est due, d'après son commandant, a une meilleure assiette grâce à la consommation de vivres, ramenant la différence à 7 pouces, mettant le chebec un peu plus sur l'avant.
L'Indiscret a fort bien supporté le poids de son artillerie mais les canons sont souvent dans l'eau. Les pièces ont toujours été à simple palan et elles n'ont jamais été mises en dedans.
Le Chevalier de Fabry se plaint de l'arbre de mestre, fort noueux et à veines torses, les antennes, elles, ne valent rien, ce sont les mêmes critiques que pour la mâture du *Requin*, et la toile à voile présente également le défaut d'un poids excessif et d'un manque de souplesse.
Ce devis où le Chevalier de Fabry marque sa préférence pour *Le Requin*, nous apporte des informations complémentaires. Cependant l'on peut regretter que la manœuvre des ancres n'ait pas fait l'objet de quelques commentaires. En effet nous savons que l'on « serpait » à bras d'hommes les câbles. Mais l'absence sur ces chebecs d'écubiers, de bossoirs, de grandes bittes ne nous permet pas d'apprécier la manœuvre des ancres et leur mise à poste. De même comment mettait-on les canons en dedans ? La mise à l'eau ou l'embarquement de la chaloupe n'ont également rien d'évident. Il est possible que les réponses à ces questions se trouvent dans les archives de la marine espagnole, celle-ci *a priori* devrait nous en apprendre plus que nos propres archives, sur les chebecs.

---

* Le registre utilisé pour les proportions de la mâture et du grément, donne les principales dimensions des chebecs. Si l'on retrouve la différence de creux, en revanche les largeurs des deux bâtiments sont identiques.

HISTORIQUE DU CHÉBEC LE REQUIN

La suppression de fait des galères par Maurepas en 1748 pose, avec acuité, le problème de la protection des côtes méditerranéennes ; le cabotage français et international est en effet intense dans toute cette région et cette activité commerciale est, en outre, accrue chaque année au moment de la foire de Beaucaire.

La guerre de succession d'Autriche qui vient de se terminer par la paix d'Aix–La–Chapelle n'a pas amélioré la situation, en sorte que corsaires et forbans de toutes origines trouvent un refuge facile aux îles d'Hyères ou aux îles de Lérins et peuvent insulter sans risque les navires au commerce. C'est ainsi que le 20 avril 1749, l'intendant écrit au ministre : "J'ai l'honneur de vous envoyer ci–joint une lettre que je reçois dans le moment de Monsieur L'Enfant et par laquelle vous verrez Monseigneur que les cinq chébecks algériens qui avaient relâché dans cette rade et dans celle d'Hyères le 6 de ce mois et qui repartirent dans la nuit sans vouloir remettre les voiles et gouvernail ainsi qu'on l'a toujours pratiqué, non contents d'avoir contrevenu aux articles du traité de paix par une croisière de quelques jours sur la Côte près du Cap Roux qu'ils attribuèrent aux vents contraires et d'avoir visité un bâtiment français ainsi que j'eus l'honneur de vous en informer par ma lettre du 17 ont encore poursuivi à la hauteur de St Tropez un bâtiment catalan qui a été assez heureux de se réfugier sous le Cap Nègre et qu'ils ont pris en même temps un bâtiment génois qui n'a pu assez tot attraper le mouillage. J'en ai informé Messieurs de la Chambre de Commerce pour prendre les précautions nécessaires contre ces barbaresques attendu qu'ils pourraient bien ne pas s'en tenir sur nos côtes à cette seule incursion".

Les choses sont d'ailleurs plus compliquées qu'il n'y paraît car la France est alliée au Bey de Tunis et au Dey d'Alger, le commerce de la Compagnie d'Afrique de Marseille étant fort important avec ces deux régences. Mais par contre les Génois sont en guerre avec Tunis auxquels nous devons assistance.

5 avril 1750 "Monsieur Emeric Commandant à Port Cros est venu hier pour me demander un supplément de quinze jours de vivres pour le pinque turc de Tunis qui se trouve toujours bloqué par trois bâtiments corsaires italiens. Je leur ai fait délivré ces vivres selon votre bon plaisir, Monseigneur, quoique j'ai fait dire à ces corsaires italiens par le Commandant de Port Cros que par le traité des turcs avec la France on ne pouvait de part et d'autre faire aucune prise qu'à dix lieues de la côte, ils ne l'ont cependant pas quitté de vue depuis sa relâche à Port Cros".

9 avril 1749 "Les Génois ne sont pas les seuls à commettre des hostilités sur cette côte et en dernier lieu l'équipage d'une barque de Villefranche armée en course a enlevé à différents habitants des Bormes des parties de bois à brûler malgré les oppositions qu'ils firent pour l'empêcher".
19 avril "J'ai différé jusqu'aujourd'hui de répondre à la lettre expédiée le 6 de ce mois espérant tous les jours savoir quelque chose de nouveau du pinque corsaire appartenant au Bey de Tunis mais je n'ai rien reçu du Commandant de Port Cros depuis sa lettre du 6 avril que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 9... J'ai appris aujourd'hui par les patrons pêcheurs qui viennent de cette île, que ce corsaire y était encore mouillé qu'il était toujours bloqué par les corsaires de Villefranche et ceux de la République de Gènes et qu'ils avaient ou dire qu'il ne sortirait de ce port que quand il en trouverait le temps favorable pour pouvoir gagner Toulon pour y faire quarantaine et vendre son bâtiment".

Les correspondances de ce type se suivent de semaine en semaine entre l'intendant et le ministre et l'on comprend fort bien la nécessité d'une force de police efficace.

Le 13 février 1750 le Comte de Jouy écrit à Monsieur Mithon, intendant "Il y aura aussi à comprendre dans le projet (budget 1950) la construction de quatre chébecks. J'écris en Espagne pour savoir si l'on ne pourra pas trouver quelques constructeurs et charpentiers de Majorque qui s'engagent à passer à Toulon pour construire ces premiers chébecks et vous saurez dans la suite ce qui a été fait à ce sujet".

22 mai 1750 "La cour d'Espagne ayant accordé la permission qui lui a été demandée de faire passer de Majorque à Toulon deux constructeurs de chébecks avec quelques charpentiers Monsieur le Comte de Vaulgrenant et Monsieur Partyet ont écrit en conséquence au Sieur Nieulon Consul de France à Majorque de choisir les sujets qui seraient les plus propres pour construire de ces sortes de bâtiments et convenir avec eux du traitement qu'il y aurait à leur faire. Ce consul m'a mandé qu'il avait exécuté les ordres qui lui avaient été donnés à ce sujet et m'a adressé en même temps un mémoire contenant les conditions sous lesquelles il a traité avec deux constructeurs et quatre charpentiers qui doivent passer à Toulon. Je vous envoie copie de ces conditions que j'ai acceptées par lesquelles vous verrez que c'est sur le pied de quatre livres par jour pour chaque constructeur et de trois livres pour chacun des charpentiers qu'il a traité avec eux. Vous les ferez payer sur ce pied la depuis le jour de leur départ de Majorque jusqu'à leur arrivée à Toulon et vous ferez acquitter le fret pour leur passage soit qu'ils débarquent à Toulon ou à Marseille suivant la convention que le Sieur Nieulon en aura passer avec le capitaine du bâtiment sur lesquels ils auront passé en France. Vous dresserez s'il vous plaît un état de cette dépense que vous aurez soin de m'envoyer pour que je puisse en faire remettre le fonds. Dès ces gens là arrivés à Toulon vous les ferez employer sur le rôle des ouvriers et vous vous entendrez avec eux pour la remise qu'il y aura à faire chaque mois à Majorque du tiers de leur journée pour la subsistance de leurs familles ainsi qu'ils en sont convenus avec le Sieur Nieulon. Au reste vous verrez avec les deux constructeurs les arrangements qu'il y aura à prendre pour la construction des premiers chébecks qui devront être mis sur le chantier et vous leur accorderez pour cet effet toutes les facilités dont ils auront besoin".

Nous connaissons les noms de ces Majorquins, il s'agit de: Mathieu Rena, Maître constructeur et voilier âgé de 52 ans, Joseph Caubet, Constructeur âgé de 36 ans, Damien Canals Constructeur et de Gabriel Maratté, Bernard Nicolau et d'Antoine Colom tous trois charpentiers.

11 juin "Le Roy a nommé la ROSE la frégate qui doit être mise sur les chantiers cette année et les noms des chébecks seront l'INDISCRET, le REQUIN, le RUSE et le SERPENT comme vous le verrez par l'ordre qui est ci–joint".

5 juillet "Vous m'avez demandé, Monsieur, de quelle

grandeur je souhaite que fussent construits les chébecks qui doivent être mis sur le chantier cette année. Monsieur Dorven à qui j'en ai parlé m'écrit en réponse qu'il ne lui paraît pas possible de pouvoir prendre aucun parti sur cela sans auparavant en avoir conféré avec les constructeurs majorquins puisqu'il faut combiner avec la plus forte grandeur le poids des bois à y employer le tout relativement à la marche ; aussi je m'en rapporte à vous et à lui de vous concerter ensemble pour en conférer tant avec les constructeurs majorquins qu'avec ceux du port ; mais je pense qu'il ne convient pas de construire d'une même grandeur les quatre chébecks et qu'il vaut mieux au contraire en avoir au moins de deux espèces afin par la suite, et après les épreuves qui en seront faites, de se déterminer plus particulièrement pour l'espèce qui paraîtra la meilleure".

27 juillet 1750 "Je réponds séparément Monsieur à ce que vous m'avez écrit au sujet des chébecks par vos lettres des 15 et 14 de ce mois je ne puis qu'approuver que vous attendiez le retour de Monsieur Dorves pour conférer avec lui sur les proportions qu'il y aura à donner aux quatre chébecks qui doivent être construits à Toulon et sur ce que les constructeurs majorquins qui sont arrivés en ce port vous ont assuré que ceux du port de 24 canons du calibre de 8 étaient les plus propres à la navigation et pour la course, vous leur ayez ordonné d'en construire deux de cette façon dont l'un serait mis sur le chantier de l'île de la Mature et l'autre sur l'ancien chantier de l'arsenal.J'estime que les deux autres chébecks doivent être d'une moindre force et qu'il suffira qu'ils portent 18 canons du calibre de 6. Vous pourrez en avertir les constructeurs majorquins pour qu'ils dressent leur gabarits en conséquence.
Au reste il est bon que nos constructeurs prennent connaissance de la construction de ces sortes de bâtiments mais comme il ne convient qu'ils y marquent trop d'affectation j'ai approuvé la proposition que Monsieur Charon a faite de faire passer de Marseille à Toulon le Sieur Deydier sous-constructeur des galères pour profiter des dispositions et des talents qui lui ont été reconnus pour la construction des chébecks en le faisant employer en qualité de simple charpentier sous les constructeurs majorquins afin qu'ils n'aient aucun soupçon de son état. Je mande à Monsieur Charon qu'il peut le faire partir pour Toulon, mais de ne point y envoyer des charpentiers n'ayant pas lieu de douter que parmi ceux que vous ferez travailler à la construction des chébecks il ne s'en trouve de très propres à apprendre cette construction".

30 juillet "L'étambot, la quille et l'étrave des deux chébecks en construction sont montés depuis hier sur les chantiers, les constructeurs majorquins qui les construisent sont fort raisonnables et très attachés à leur ouvrage".

18 août "Il est inutile de faire venir à Toulon le Sieur Deydier sous-constructeur des galères pour prendre de plus grandes connaissances de la construction des chébecks puisque les constructeurs majorquins ne se font aucune peine de donner leurs gabarits je le mande à Monsieur Charon".

La construction se poursuit sans problème. Le REQUIN est mis à l'eau le 14 mars 1751, l'INDISCRET le 24 mars, le RUSE le 10 juin et le SERPENT le 24 juin ; le nécessaire a été fait pour commander en Italie les bois nécessaires aux antennes qui seront réceptionnés à Livourne par un charpentier majorquin (Le prix du bois nécessaire pour 25 antennes ainsi que pour le transport de Livourne à Toulon s'élève à 8718 livres 12 sols 3 deniers).

Le 30 juillet 1751 la tache des Mayorquins est considérée comme terminée et ordre leur est donné de se rendre à Majorque aux ordres de Monsieur Nieulon Consul de France et de s'embarquer à cet effet sur le premier bâtiment qui sera destiné pour cette île.

La construction des chébecks étant achevée, il reste à armer ceux-ci et notamment à se procure la cotonine nécessaire pour les voiles.
"A l'égard des cotonines dont on a également besoin dans le port pour ces chébecks et pour l'usage des galères les Sieurs Portally et Legier entrepreneurs de la manufacture des toiles à voiles à qui j'ai fait part de vos intentions se défendent d'en faire la fabrication attendu qu'ils manquent de matière ayant négligé de s'en pourvoir à cause de la résiliation projetée de leur marché, que d'ailleurs les cotons ayant été portés depuis la guerre au triple de leur valeur, ils ne pourraient l'entreprendre sans une perte considérable dans laquelle ils espèrent que vous ne voudriez pas les plonger d'autant que le service du chébeck et des galères était étranger à leur marché".
21 mars 1751 "Du moment que les Sieurs Portally et Légier vous ont représenté que la résiliation qu'on leur a annoncée de leur marché ne leur a pas permis de se pourvoir des cotons dont ils auraient eu besoin pour faire fabriquer les cotonines qu'on aurait pu leur demander, il faut attendre pour faire travailler à celles qui seront nécessaires tant pour les les galères que l'on ait passé le nouveau marché pour la fabrication des toiles à voiles et autres qui devront être fournies au port de Toulon en conséquence de ce marché".
27 juilllet 1751 "Les Sieurs Portally et Légier entrepreneurs de la manufacture des toiles à voiles ont besoin d'un passeport de 18 mois pour mille quintaux de fils de coton du Levant et 2000 quintaux de chanvre du Dauphiné".

Les finances sont alors au plus bas et ce n'est que plus de deux ans après leur mise à l'eau qu'il commence à être question d'utiliser les chébecks.

28 mai 1753 "Il pourra être question Monsieur d'armer cette année les quatre chébecks qui sont au port de Toulon ou au moins deux de ces bâtiments mais avant que de donner des ordres pour leur armement je demande à Monsieur de Massiac son avis sur les arrangements qui sont à faire à cette occasion. Il en confèrera avec vous et lorsque vous serez convenus ensemble de la manière dont l'état major et l'équipage de chaque chébeck devra être composé vous aurez agréable s'il vous plaît de faire dresser les états estimatifs de la dépense qu'il sera à faire à cette occasion sur le pied de deux mois de campagne. Vous pourrez en m'envoyant ces états me faire part de vos observations particulières s'il y a quelque article qui vous en paraît susceptible".

7 juin "J'ai reçu, Monsieur, votre lettre au sujet des quatres chébecks ou du moins deux que vous vous proposez de faire armer. Il y a un grand et un petit prêts à l'être au premier ordre. A l'égard des deux autres ils seront dans le même état si vous l'ordonnez dans dix à douze jours par rapport à leur mature que j'ai différé de faire travailler n'ayant pas prévu qu'on dut les armer tous les quatre en même temps. Nous nous sommes concertés avec Monsieur de Massiac sur les arrangements qu'il y aura à prendre. Nous pensons l'un et l'autre que si cet armement n'est que pour éprouver ces bâtiments la croisière la plus convenable est de Bouc à Antibes pour éloigner les barbaresques de cette côte pendant la foire de Beaucaire. J'ai l'honneur de vous envoyer ci- joint l'état des officiers, majors et équipage que nous avons réglé sur le pied d'un armement en paix car si c'était en guerre il faudrait au moins 200 hommes pour les gros chébecks et 150 pour les petits".
24 juin "J'ai reçu Monsieur avec votre lettre du 7 de ce

mois le projet de la dépense qu'il y aura à faire pour armer pendant deux mois deux des quatre chébecks qui sont au port de Toulon. Je pense comme vous et Monsieur de Massiac qu'il suffit à présent de ne faire sortir que deux de ces bâtiments pour croiser seulement sur la côte de Provence depuis les premiers jours de Juillet jusqu'à la fin d'Août qu'ils viendront désarmer à Toulon, en recommandant aux officiers qui les commandent de les essayer à la mer de plusieurs manières afin de former leurs équipages à la manoeuvre et de s'assurer par là de l'utilité que l'on pourra retirer d'une espèce de bâtiment que l'on n'a pas connu jusqu'ici dans nos ports. Je n'ai rien à ajouter ni à changer au projet d'armement que vous m'avez envoyé et que vous avez dressé en conformité de celui que Monsieur de Massiac vous a remis pour le nombre d'officiers et d'équipage qu'il a estimé nécessaire de destiner sur chaque chébeck sinon qu'il faudra faire embarquer un écrivain sur l'un et l'autre bâtiment tant pour veiller à la consommation des agrès et des vivres que pour compter les consommations au retour de la campagne. Au surplus vous vous entendrez s'il vous plaît avec Monsieur de Massiac pour que ces deux chébecks puissent partir de Toulon dans les premiers jours du mois prochain et je me remets à vous de voir avec lui et les officiers qui les commandent des arrangements qu'il y aura à prendre par rapport à la nature des vivres qu'il y aura à embarquer pour causer le moins d'encombrement qu'il sera possible".

3 juillet "j'ai reçu vos ordres du 24 du mois dernier pour l'armement des deux chébecks conformément au projet que j'avais eu l'honneur de vous adresser. Comme la caisse du trésorier est toujours dans la même situation que je vous ai exposée il n'aurait pu qu'en résulter du retardement pour la levée des matelots si pour former les équipages de ces deux bâtiments je n'avais eu la ressource de ceux qui ont déjà reçu des avances pour l'armement des quatre galères qui se trouve heureusement différé et j'ai en conséquence donné ordre aux officiers des classes de les faire passer en ce port. Il n'est donc plus question à présent que de trouver de l'argent pour les avances des officiers mariniers et des officiers majors en appointements, table et solde, ce qui ne sera pas peu difficile s'il en faut juger par les recherches inutiles que le trésorier a faites jusqu'aujourd'hui pour le prêt des soldats de ce mois".

5 juillet "Les chébecks le REQUIN et le RUSE seront entièrement carénés dans la journée. Je vous ai déjà mandé Monseigneur qu'attendu le manque de fonds je m'était déterminé pour former leurs équipages de me servir des matelots qui avaient déjà reçu des avances pour l'armement des galères j'aurais été fort embarrassé pour la levée des officiers mariniers sans un petit capital qui a été remboursé à mon premier domestique que je me suis fait prêtér. Il ne me reste plus qu'à pourvoir aux avances des officiers commandants et de l'état major. Je ne négligerai rien pour y parvenir mais je vous avoue Monseigneur qu'une pareille situation est très désagréable et vous jugerez par les inconvénients qui en peuvent résulter combien il importe de les prévenir en obligeant les trésoriers généraux à faire les remises exactes. On ne peut laisser au dépourvu d'argent un port qui comme celui-ci est sans aucune ressource la ville étant épuisée par les sommes considérables qui y sont dues par le Roi".

17 juillet "Monsieur le Chevalier de Fabry commandant les deux chébecks a mis à la voile le 15 à quatre heures du soir comme je vous l'avais annoncé par ma lettre du 10 jours mais après avoir fait quelques bordées pour sortir de la rade l'antenne de trinquet du chébeck le REQUIN a consenti au point que cet officier fut obligé de rentrer dans le port pour se radouber. Je fis aussitôt mettre cette antenne à terre qui s'est trouvée rompue en sorte que l'on travaille à la remplacer par une autre que l'on a été obligé de construire avec du mme bois de Toscane n'ayant pas trouvé en provision du bois du Nord propre à cet usage... Nous avons jugé convenable avec Monsieur de Massiac de fortifier les antennes de ces deux chébécks par des jumelles de 50 à 60 pieds en bois du Nord...".

2 août "Monsieur le Chevalier de Fabry commandant les deux chébecks a relâché ce matin dans cette rade à cause d'un noeud qu'il a reconnu à son grand mât attaqué de pourriture. On va débarquer les poudres de ce chébeck pour le faire entrer dans le port et remplacer ce mât par celui de l'autre chébeck qui est de la même force afin qu'il puisse encore partir ce soir pour courir après le corsaire barbaresque supposé qu'il soit encore à croiser sur cette côte, mais je crains fort qu'il n'ai conduit en Barbarie la prise italienne dont je vous ai rendu compte".

"Dans la visite qui a été faite à terre du grand mât du chébeck le REQUIN on a reconnu qu'il avait consenti à 15 pieds du petit bout et à 8 pieds en-dessous par des noeuds peu distants les uns des autres. On a vérifié que ce mât reçu en 1747 était de la fourniture du Sieur Cavasse et avait été apostillée "veines torses avec des gros noeuds au petit bout".
Le mât de trinquet de ce même chébeck a été aussi trouvé fendu depuis le pied jusqu'à l'étambrai mais comme sa fente était en ligne directe on l'a seulement fortifié avec six cercles de fer et il a été remis en place. Ce second mât est de la fourniture du Sieur Babaut et a été reçu en mai 1752 et apostillé le gros bout échauffé et l'autre bout tout pourri.

Les deux chébecks sont repartis ce matin pour continuer leur croisière. Je leur ai fais remplacer un canonnier et deux matelots qui ont été débarqués malades auxquels il a été donné un mois d'avance".

23 août "J'ai reçu vos ordres du 15 de ce mois au sujet de la croisière des chébecks qu'il convient de continuer pour empêcher que les corsaires algériens n'approchent des côtes de Provence".

Le REQUIN et le RUSE sont désarmés le 4 septembre 1753 et remplacés par l'INDISCRET et le SERPENT, tous deux sous les ordres du Chevalier de Fabry. Ces deux chébecks, la galère capitane la Reine, les trois galères ordinaires BRAVE, HARDI, et DUCHESSE, les tartanes l'HIRONDELLE et la SAINTE MARGUERITE ont l'honneur d'assurer le passage de Madame l'Infante d'Antibes à Gènes.

16 septembre 1753 "J'ai reçu, Monsieur, vos lettres des 28 du mois dernier, 2, 4 et 6 de ce celui-ci. Je ne puis qu'approuver que vous ayez pris et fait les dispositions nécessaires pour faire caréner dans les premiers jours de ce mois les quatre galères qui doivent passer Madame l'Infante d'Antibes à Gènes. Monsieur le Chevalier de Cresnay qui doit les commander étant parti d'ici depuis quelques jours pour se rendre à Toulon je lui envoie ces instructions et je ne doute pas qu'il soit en état de partir de ce port le 1er ou le 2 du mois prochain pour aller mouiller le 10 ou le 12 à Antibes où Madame l'Infante doit arriver le 16.

Les chébecks l'INDISCRET et le SERPENT devant être présentement sortis de Toulon pour croiser sur les côtes de Provence je mande à Monsieur le Chevalier de Fabry qui commande ces chébecks de joindre les quatre galères et de suivre les ordres que Monsieur le Chevalier de Cresnay jugera à propos de lui donner relativement à l'objet de sa mission. Si à cause de cette nouvelle destination les deux chébecks avaient besoin d'une plus grande quantité de

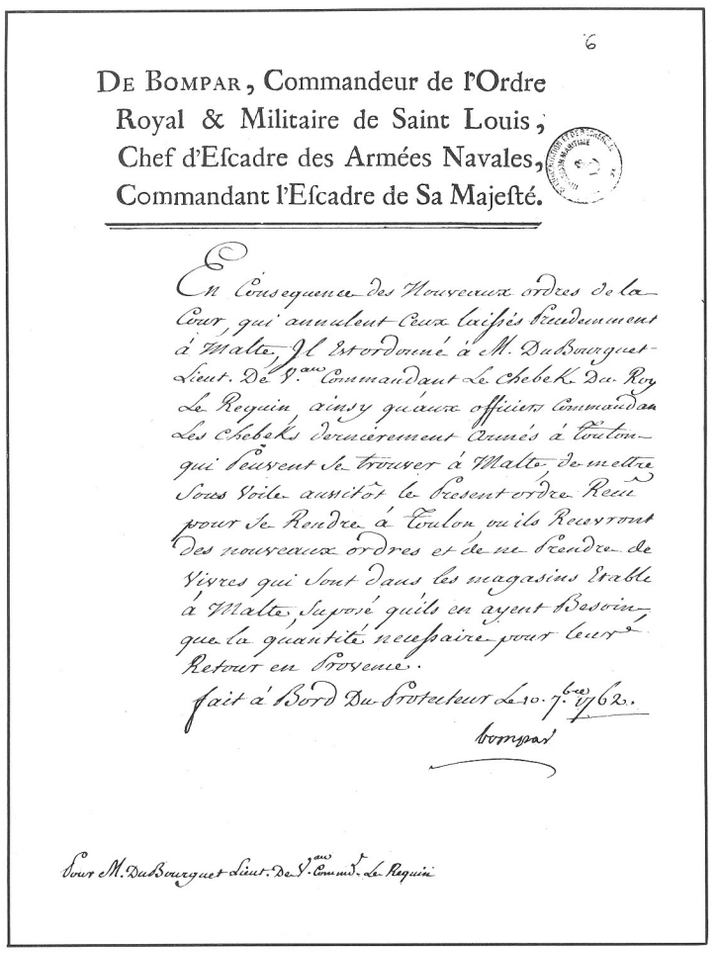
vivres que ce que vous leur avez fait donné pour six semaines vous leur ferez donner le supplément que Monsieur le Chevalier de Cresnay jugera nécessaire".

(Le devis de la campagne du Requin en 1753, a été donné précédemment page 80 à 85 et commentée pages 86-87 étant complétée par une note sur le devis de l'Indiscret.)

En 1754 et 1755, les chébecks, et tout particulièrement le REQUIN, poursuivent leurs missions de bâtiments de police puis, au début de la guerre de sept ans, ils assurent les liaisons rapides entre Fort Mahon et Toulon ainsi que leurs missions habituelles de gardes–côtes.

14 février 1759 "Je juge que le RUSE et le SERPENT seront entrés à Toulon dans la journée du 6 avec le convoi venant de Gènes. Je m'en rapporte aux ordres que vous aurez donnés à Monsieur de la Clue et à Monsieur Flaregues pour aller reprendre leur croisière sur la Côte du Levant. Je vous recommande essentiellement de ne point souffrir les bâtiments armés pour la garde des côtes en relâche inutilisés dans votre rade et de prescrire aux officiers qui les commandent de ne séjourner dans les autres ports où ils seront obligés de mouiller que le moins qu'il leur sera possible".

31 mars "Il est bon que vous ayez fait part à Monsieur de Raymondis de ce que je vous ai écrit sur les plaintes qui m'ont été portées de toutes parts du peu d'effet que le commerce ressentait du grand nombre de bâtiments que le Roi tient armés pour le protéger. Monsieur Bon m'informe depuis lors qu'il a été pris une troisième tartane entre Mahon et Sète et qu'il paraît journellement des corsaires qui ravagent cette côte sans qu'on sache où se tiennent les frégates et chébecks qui y sont destinés. On me marque d'autre part qu'il a été enlevé d'autres bâtiments sur la côte de l'Est par une felouque anglaise même à portée des chébecks qui étaient pour lors au Golfe Juan. Une tartane armée à propos par des gardes côtes et expédiée par Monsieur de Monteyrand a sauvé une autre tartane et en a reprise une deuxième déjà amarinée. Je ne puis trop vous témoigner combien ces différents rapports sont au désavantage des officiers à qui la garde et la protection du commerce sur la côte est expressément recommandé. Je vous réitère essentiellement d'y tenir la main et je ne puis que vous autoriser à sévir contre ceux à la négligence desquels il vous paraîtrait qu'on peut imputer les événements de cette nature... Il est bon que l'on ait donné un supplément de deux mois de vivres au senau l'ENTREPRISE je juge que Monsieur Charon en aura usé de même à l'égard du chébeck le REQUIN que je compte arrivé actuellement à Toulon, ayant mouillé le 21 à Marseille en attendant le vent favorable pour se rendre en ce port pour y prendre les vivres et retourner promptement continuer ses croisières sur la côte du Languedoc en attendant que les bâtiments qu'on doit charger à Sète de canons soient prêts à se ranger sous son escorte pour venir à Toulon. Je vous recommande de ne pas laisser ignorer à Monsieur Gravier avant son départ ce qui m'a été écrit à l'occasion des trois tartanes qui ont été enlevées par un corsaire anglais sur les parages où il devait croiser alors".



6

De Bompar, Commandeur de l'Ordre Royal & Militaire de Saint Louis, Chef d'Eſcadre des Armées Navales, Commandant l'Eſcadre de Sa Majeſté.

En Conſequence des Nouveaux ordres de la Cour, qui annullent Ceux laiſſés Precedemment à Malte, Il Eſt ordonné à M. Du Bourguet Lieut. De V.au Commandant Le Chebek Du Roy Le Requin ainsy qu'aux officiers Commandans Les Chebeks dernierement armés à Toulon qui Seront Se trouver à Malte, de mettre Sous Voile auſſitôt le Preſent ordre Reçu pour Se Rendre à Toulon ou ils Recevront des nouveaux ordres et de ne Prendre de Vivres qui Sont dans les magasins D'Etable à Malte, Supposé qu'ils en ayent Beſoin que la quantité neceſſaire pour leur Retour en Provence.

Fait à Bord Du Protecteur Le 10. 7.bre 1762.

Bompar

Pour M. Du Bourguet Lieut. de V.au Comd.t Le Requin

Armement en course du Requin.

En 1760, les chébecks sont confiés à des armateurs privés pour armement en course :
– le REQUIN aux Sieurs Conqueret et Reboul sous le commandement du Sieur Daniel,
– l'INDISCRET au Sieur Caire,
– le RUSE au Sieur Raymond.

Après une campagne de course infructueuse, le REQUIN est désarmé le 3 mars 1761 aux frais de ses armateurs.

Les correspondances à la cour sont pleines d'enseignement sur les rapports entre l'administration et l'armement privé lorsque des bâtiments du Roi sont armés en course. Nous en reproduisons quelques unes ci–après :

22 MARS 1761 "Vous voulez bien vous en reporter à moi, Monseigneur, pour donner ce chébec ; il y a deux compagnies qui vous le demandent, je n'ai encore vu personne, j'ai seulement reçu une lettre du sieur Gautier qui m'apprend ce que je savais par votre lettre et qui me prie de décider tout de suite, je me presse Monseigneur avant de l'avoir vu d'avoir l'honneur de vous présenter quelques réflexions qui me paraissent importantes et de vous prévenir sur les principes d'après lesquels je me conduirai.

Je suis fort ami du Sieur Gautier, c'est un négociant habile, bon serviteur du Roy, c'est lui qui a bien voulu se charger de mes affaires à Marseille dont je suis obligé de faire venir journellement bien des choses dont j'ai besoin ; et je serais charmé de trouver occasion de lui être utile, mais il faut que ce soit d'après la justice et le bien du service du Roy.

D'après cela j'aurai l'honneur de vous représenter que les chébecs, bâtiments très utiles, même nécessaires dans la Méditerranée et dans les mers du sud ou du levant, ne doivent point être envoyés en Amérique ; ils iront, mais le retour est très douteux parce que les mers du nord dont on approche nécessairement pour revenir, sont trop fortes pour ces bâtiments dans lesquels on a toujours les pieds dans l'eau ; d'ailleurs ces bâtiments sont peu faits pour le chargement, ils sont excellents pour la course en ce qu'ils vont mieux qu'aucune autre espèce de navire, ils se sauveront toujours et prendront les bâtiments moindres qu'eux, voilà leur vraie utilité.

Ainsi je ne serai point d'avis de le donner au Sieur Gautier ni à personne pour envoyer aux Iles de l'Amérique. Je ne vous cache point que je sais que les Sieurs Conqueret et Reboul qui vous le demandent pour six mois, ont dessein de l'envoyer en Amérique, à moins d'un ordre express de votre part je ne le leur accorderai pas non plus pour cet objet parce que je suis intimement persuadé que ce serait risquer le bâtiment.

Si cependant Monseigneur vous le vouliez ordonner à quelqu'un, il faut examiner qui y a plus de droits ; or je crois sans contredit que ce sont les Sieurs Conqueret et Reboul premiers armateurs de chébecs, que je ne connais en aucune façon. Ils ont perdu dans le premier armement, la croisière a été dérangée par des ordres supérieurs, il leur est du une indemnité relativement à l'armement de ce chébec. Je conviens que leur lettre manque par les principes, car ils se trompent quand ils disent qu'un capitaine est obligé de remplacer le temps de relâche, d'ailleurs ils ont tort je crois de se plaindre du Sieur Daniel qui passe généralement ici pour un très bon homme de mer. Mais enfin ils perdent, on leur doit une indemnité relativement au chébec, je crois qu'ils doivent avoir la préférence ; mais sous leur soumission d'employer le bâtiment à la course et non à autre chose.

Il ne sera je crois pas difficile de statuer sur l'indemnité, et leur proposition est ridicule de les décharger du difficile des agrès à barreaux et munitions du deuxième armement. Cela irait à une somme très considérable, ils iraient en Amérique si on le leur permettait, vendraient leur cargaison, en recevraient le montant en lettres ou rapporteraient les marchandises des îles à Cadix et se feraient prendre en revenant à Brest ou à Toulon et tout serait dit. C'est là Monseigneur, l'inconvénient de la façon de donner actuellement les bâtiments. Si je ne craignais d'allonger cette lettre je suis persuadé que je vous démontrerais que le cinquième était très préférable.

Quoiqu'il en soit Monseigneur je crois que ce bâtiment ne doit être donné que pour la course, je crois qu'à conditions égales la justice demande qu'il soit donné au Sieur Conqueret et Reboul préférablement au Sieur Gautier.

En attendant je ferai dire à ces négociants de venir ici pour traiter l'indemnité qu'ils demandent et vous pourrez Monseigneur m'envoyer au plus tôt vos ordres. A l'égard de ce que doit le Sieur Gautier j'ai déjà eu l'honneur de vous marquer quelles étaient mes idées je crois que nous pouvons l'attendre sur les agrès munitions et à barreaux qu'on lui a fourni du magasin du Roy pour les vaisseaux LE SAINT ANNE et l'ORIFLAMME mais il faut qu'il paie la journée des ouvriers de l'arsenal qu'il a employés. Je crois devoir être inexorable sur cet article, vous savez Monseigneur combien je l'ai à coeur nous avons compté la–dessus et cela dérangerait absolument nos états.

Son compte est prêt pour ce qui regarde ces différents objets et je prendrai les éclaircissements que vous m'ordonnez sur l'article des 14 canons de 8 qu'il a fourni pour le chébec L'INDISCRET.

Voilà Monseigneur ce que je pense puisque vous me faites l'honneur de me le demander je vous prie d'être persuadé que je me soumettrai toujours à vos ordres et que je les exécuterai trés fidèlement.

31 mars 1761 "les armateurs du chébeck le REQUIN sont revenus ici et m'ont présenté le mémoire ci–joint du dédommagement qu'ils paraissent être en droit d'exiger pour le temps que ce chébeck a été employé au service du Roi sous les ordres de Monsieur Delanion (gouverneur de Mahon) et de votre consentement.
J'ai vu l'ordre de Monsieur Delanion qui est du 21 décembre 1760 et il est à remarquer qu'il y enjoint au Sieur Daniel de ne point s'arrêter en chemin pour aucun objet de prise. Cette observation réponds Monseigneur à l'article de votre lettre au Sieur Daniel où vous lui marquiez que vous ne l'aviez point gêner pour faire quelques prises pendant le temps qu'il a été occupé pour les ordres de ce gouverneur.
Le dépérissement de cet armement n'est pas encore tout à fait fixé mais je sais qu'il doit aller à quatre ou cinq mille livres.
Ils offrent si vous voulez avoir la bonté de leur accorder ce bâtiment pour ce mois de ne rien exiger de l'indemnité que le Roi leur doit, ils feront réparer ce bâtiment à leurs frais et dépens et payeront ce qu'ils prendront aux magasins du Roi s'ils y prennent quelque chose et à la fin de leur croisière on estimera le dépérissement du deuxième arme-

ment. Si l'estimation au-dessous ils ne demandent rien de plus au Roi.

Ils se soumettent de plus à ne pas sortir du détroit avec ce chébeck et à l'employer uniquement à la course. Voilà Monseigneur leurs propositions qui me paraissent assez raisonnables et c'est pourquoi j'ai l'honneur de vous demander vos ordres très promptement.

"Je ne doute point que vous ayez reçu des représentations très vives de la part du Sieur Gautier, comme ses affaires l'ont empêché de venir à Toulon et que j'ai cru devoir l'instruire de ma façon de penser je lui ai envoyé tout naturellement copie de la lettre que j'ai eu l'honneur de vous écrire le 22 du présent mois ; il m'a fait à ce sujet la réponse la plus singulière et il paraît extrêmement piqué il y a longtemps que je sais que les hommes aiment beaucoup la justice pour les autres mais la détestent quand elle parle contre eux. Cela ne m'a pas fait changer ma façon de penser d'autant plus que je n'ai agit que de concert avec le commandant et les officiers du port les plus entendus qui ont pensé comme moi.
Cependant Monseigneur c'est à vous de décider et je vous assure que si les raisons du Sieur Gautier vous paraissent préférables je ne serai pas du fâché de lui donner ce bâtiment. J'attends vos ordres et vous prie de me les envoyer le plus promptement qui vous sera possible".

16 AOUT 1761 "Le Sieur Daniel commandant le chébec du Roy LE REQUIN armé par les Sieurs Conqueret et Reboul négociants de Marseille est arrivé ici vendredi 13 de ce mois après midi, et comme il est en quarantaine il m'a écrit" que le 18 juillet se trouvant par la latitude 36 50', 9 lieux distant d'ocan, il aperçu à 30 minutes du matin avec clair de lune un bâtiment qui allait vent arrière, il fit route sur lui, à deux heures mit pavillon algérien, et lui fit crier de venir avec son canot à l'obéissance, il lui répondit qu'il n'en voulait rien faire et mit pavillon anglais en disant qu'il était corsaire, dans le moment il mit pavillon blanc et commença de le combattre, le capitaine anglais résistant 50 minutes et se rendit à trois heures du matin. Il reconnut que c'était le senault LA PETHIA du port de 240 tonneaux commandé par le capitaine Jean ANGLER écossais venant de Smirne et allant à Livourne, chargé de 84 balles de soie, 247 de fil de chèvre, 27 de poils de chameaux, 200 de coton en laine et quelques caisses, il y a eu sur le senault anglais quatre hommes tués et cinq de blessés dont le capitaine est du nombre, il n'a eu personne de tué sur son bord a reçu deux coups de canon au grand mât qui a percé six pouces. Le six se trouvant par le travers du golf de Lion avec les vents au nord-ouest il rompit son mât de trinquet et fut obligé d'aller à Mahon pour le faire (saisir), il y a laissé sa prise en attendant les ordres de ses armateurs.
La prise est estimée 7 à 800.000 livres.
Je vais lui faire fournir un mât de trinquet et il repartira tout de suite pour continuer sa croisière.

P.S. on vient de me rendre compte qu'on avait trouvé le grand mât de la barque LA LEGERE qui avait été condamnée ce mât est bon de service au chébec LE REQUIN, ses dimensions se rapportent avec ce bâtiment".

8 OCTOBRE 1761 "Vous aurez reçu la nouvelle par le Sieur Daniel lui-même commandant le chébec du Roy LE REQUIN de trois prises assez considérables qu'il a fait ces jours-ci, du vaisseau le NORTHUMBERLAND capitaine Richard Drapew qui suivant la police monte à plus de 1.500.000 livres, du brigantin LEXINGTON capitaine Isaac Bara chargé de morue et du vaisseau le SAMUEL MARIE capitaine Thoma D'alli, ces deux bâtiments iront l'un dans l'autre à 400.000 livres ces trois prises sont à Marseille.

Je vous supplie Monseigneur de vouloir bien lui montrer quelque marque de contentement que vous donnent sa conduite et sa réussite ce jeune homme est estimable non seulement par son zèle pour le service mais encore pour la noblesse de ses sentiments dont j'ai vu des preuves dans des actions particulières qui caractérisent l'honnête homme. Il a à la vérité gagner de l'argent dans cette croisière mais il sera bien plus sensible aux marques de bonté que vous voudrez bien lui donner dans une lettre qu'à toute autre chose".

13 OCTOBRE 1761 "Les prises qui ont été faites par le chébec du Roy LE REQUIN capitaine Daniel ont donné une grande émulation aux négociants de Marseille. Je suis instruit que depuis leur arrivée en ce port, on fait plusieurs armements en course et d'assez gros bâtiments, ce zèle est louable et il serait à souhaiter qu'il eut commencé plus tôt.
Je crois Monseigneur devoir en même temps vous observer que les croisières qui seront sûrement de quatre ou cinq mois enlèvent une partie très considérable de matelots, quatre armements l'un dans l'autre en occuperont environ mille et dans le cas où le Roy voudrait armer nous serions très embarrassés pour les matelots des différents départements de cette intendance j'ai cru devoir vous en prévenir.
J'ai l'honneur de joindre ici un placet qui m'a été donné par le capitaine Garnier de Toulon qui demande le chébec du Roy LE SERPENT pour l'armer en course dans la Méditerranée je l'ai prévenu que vous aviez mandé plusieurs fois que l'intention du Roy n'était plus de donner ces bâtiments".

27 OCTOBRE 1761 "J'ai reçu la lettre que vous avez expédié le 16 de ce mois où vous m'ordonnez de vous mander ce qu'on pourrait faire de plus honnête pour le Sieur Daniel pour lui donner une marque de la satisfaction que le Roy a de sa conduite.
J'en ai conféré avec Monsieur le Chevalier de Glandeves et nous croyons que si vous voulez bien faire donner au Sieur Daniel une épée, ce sera la marque la plus satisfaisante qu'il pourra recevoir que ses services ont été agréables à sa Majesté et à vous Monseigneur.
J'ai l'honneur de vous prévenir Monseigneur que le Sieur Daniel aura l'honneur de vous supplier de lui faire accorder LE REQUIN, qu'il armera à ses frais et dépens et aux conditions qu'il plaira au Roy de lui accorder, je ne sais pas qu'elles sont vos intentions à ce sujet je lui ai répondu lorsqu'il m'en a parlé que j'ai été persuadé que vous ne le lui refuseriez pas si vous étiez dans le cas de l'accorder à quelqu'un je crois qu'il en mérite la préférence, mais il a encore près de trois mois de croisière pour les armateurs et vous avez un temps suffisant pour prendre un parti sur cet objet".

Les succès remportés par le REQUIN ont un autre résultat, il est décidé le 9 décembre 1761 de construire quatre nouveaux chébecks sur les dimensions approximatives du REQUIN. L'utilité des Chébecks est ainsi reconnue.

Par ailleurs, la marine a été confiée depuis octobre 1761 à Choiseul et celui-ci décide d'armer tous les bâtiments disponibles à Toulon en une escadre qui sera confiée à Monsieur de Bompard pour croiser en Méditerranée. Les chébecks se joindront à cette escadre. Nous disposons grâce au commandant du Requin le Lieutenant de vaisseau Perrot du Bourguet du récit complet de cette campagne du 28 mai au 18 novembre 1762 et nous reproduisons ci-après le rapport fait au ministre ainsi que le compte-rendu complet de la campagne.

A tous ceux à qui ces preſentes parviendront, SALUT.



JE ſouſſigné Commandant le Vaiſſeau l de Briſtol (Port d'Angleterre) fait ſçavoir à qu'il appartiendra, que le dit Viſſeau a été équipé & armé pour aller en Courſe, en Conſequençe d'une Commiſſion de ſa Majeſté GEORGE IId. Roy de la Grande Bretagne, &c. ſous le Cachet de la haute cour de l'Amirauté d'Angleterre (veritable copie de laquelle eſt annexée à ces preſentes) qui m'autoriſe à croiſer, prendre & ſaiſir les Sujets, Vaiſſeaus, & autres Effets appartenants au Roy de France : & le dit Vaiſſeau l étant ainſi en pouvoir a pris en Latitude & Longitude le Vaiſſeau l du quel eſt Maître deſtiné de à étant les Effets des Sujets da Roy de France ; mais en Conſideration que le dit me donne Caution pour le Payement de la Somme de Sterling à Monſieur négoçiant de la ditte Ville de Briſtol (armateur du dit Vaiſſeau l par lettre de Change (copie de laquelle doit être ci dedans inſerrée) tirée ſur

& qu'il delivre à mon bord deux de ſon Equipage, comme Otages pour le Payement de la ditte Somme de
J'ai convenu avec lui de rançonner le dit Viſſeau l
& ſa Cargaiſon.

Sachez donc qu'en Conſideration de la ſus ditte Somme de Sterling ainſi cautionnée pour être payée comme ci deſſus (laquelle étant payée, doit être diſtribuée de la maniere donc il eſt fait mention & ordonné touchant les Captures ainſi faites par le dit Vaiſſeau l) J'ai rançonné, vendu & delivré au dit le Vaiſſeau ou Navire l avec tous ſes Cordages & Appareil, & toute la Cargaiſon preſentement à bord, pour être poſſédé par le dit ſes Executeurs, Adminiſtrateurs, & Procureurs, 1mo. comme Caution & Hypotheque pour la levée & le payement de la ditte Somme de Sterling au dit Sieur & aprés ſera appropriée à l'Uſage des Armateurs & Proprietaires qui ont droit de pretenſion ſur le dit Vaiſſeau & ſa Cargaiſon avant la ditte Capture ; & je promets & engage qu'auſſi tôt que la ditte Lettre de Change ſera payée, les ſus dits Otages ſeront mis en Liberté, en foy de quoi, j'ai ſouſſigné mon nom à bord du dit Vaiſſeau Daté ſur mer, étant en Latitude & Longitude le jour de mille ſept Cent Cinquante

A Bord du Vaiſſeau l ayant la Commiſſion de ſa Majeſté Britannique, en mer Latitude & Longitude de

Détail de ma campagne à M. Le Duc de Choiseul

Monseigneur,

Vous verrez par les détails ci-joint que je me borne entièrement à ceux qui sont purement relatifs au Requin et que je crois indispensables pour laisser comme je le dois à Messieurs de Bompar et d'Abon auprès desquels j'ai été successivement employé pendant ma campagne, le soin de vous rendre un compte particulier de la conduite que j'y ai tenue, si les efforts continuels que j'ai fait pour mériter le suffrage de ces commandants peuvent vous convaincre du désir extrême que j'ai de me rendre digne de votre bienveillance et des grâces de Sa Majesté.

ETAT MAJOR DU REQUIN

M. d'Anjou que j'avais en second est un officier intelligent actif et de la plus grande volonté. M. de Fleurieu que vous avez fait connaître à tout le corps par un avancement prématuré que son mérite seul lui a obtenu est un sujet trop distingué par les talents et les connaissances qu'il réunit avec toutes les qualités de coeur et d'un vrai militaire pour que je puisse espérer d'ajouter quelque chose par mes éloges à la connaissance parfaite que vous en avez déjà.

J'avais enfin M. Hévaud garde du pavillon que M. de Bompar voulût bien détacher à venir du vaisseau le Protecteur pour me l'accorder et qui par son zèle, son application, son application et ses connaissances prématurées a parfaitement rempli l'idée avantageuse que le choix du Général avait pu me donner de lui.

Que je me féliciterais, Monseigneur si la justice que je me fais un devoir de lui rendre auprès de vous peut lui servir autant que je le désire à vous faire passer à la première promotion par dessus le défaut d'ancienneté qui pourrait seul l'empêcher d'y avoir part mais M. le Duc de Penthievre qui a une attention si particulière à vous faire connatre les sujets de la Compagnie des Gardes du pavillon vous a déjà trop bien désigné celui-ci par toutes les bonnes qualités qui font son caractère pour qu'il puisse être longtemps sans ressentir les effets de la bienveillance marquée dont son altesse sérénissime veut bien l'honorer auprès de vous.

LA QUALITE ET L'ESPECE DES HOMMES QUI COMPOSAIENT L'EQUIPAGE DUREQUIN

J'avais, Monseigneur, ce qui est depuis longtemps assez ordinaire , des maîtres fort laborieux, honnêtes gens mais qui pour la plupart et à la réserve de mon premier nocher sont plus propres à exécuter eux mêmes la besogne que la faire faire, ce qui n'étonne plus dès qu'on sait que la plus grande partie de ces maîtres a presque toujours été employée au service du marchand que leur intérêt et la nécessité leur a fait préférer à celui du Roi dans lequel on ne leur a malheureusement pas assuré encore une perspective qui fut capable de les y attacher ; ce n'est pourtant que par ce moyen là qu'on pourra acquérir dans la marine l'espèce d'hommes de ce genre qui nous y est si nécessaire. C'est par cette même raison autant que par celle de la perte énorme des matelots dont cette guerre nous prive, qu'il n'en reste plus actuellement que de fort médiocres, encore faut-il rencontrer les jeunes gens qui sont susceptibles d'être instruits et qui ont quelque envie de se former, car pour tous ceux qui ont atteint les 40, 50 et 60 ans, et c'est malheureusement le grand nombre, quelque moyen qu'on prenne pour les exciter au travail ainsi que je l'ai éprouvé, on n'y réussi guère.

L'espèce de nos canonniers de mer, qui étaient nos matelots brillants jadis de la plus grande ressource dans toutes les circonstances un peu délicates, me paraît bien découragée aussi puisque ce n'a été qu'en leur montrant de l'autorité et les guérissant de la crainte où ils étaient de n'avoir plus rien à espérer de leur premier état que je suis parvenu à tirer quelque parti de ceux qui étaient embarqués avec moi.

A l'égard des soldats de marine qui composent aujourd'hui nos brigades d'artillerie, ils sont encore trop nouveaux dans ce dernier genre de service pour pouvoir exiger d'eux quelque chose de plus particulier que ce à quoi ils étaient bornés dans le premier, et à cet égard j'ai été assez content du détachement de dix hommes que j'avais.

Enfin, pour celui des vingt hommes du Royal Corse que j'avais il m'a fallut d'abord les voir payer le tribu à la mer.... pour les tirer de l'inaction à laquelle ils n'auraient je crois pas été fâché de s'autoriser sous prétexte qu'ils craignaient la mer mais je leur fis de bonne heure et si bien entendre à tous ce que la volonté du maître et le service du chébeck exigeaient d'eux, que j'ai eu ensuite la satisfaction de les voir tels que je pouvais les désirer.

M. de Marengo leur officier naturel a parfaitement secondé mes vues à cet égard et c'est un officier dont j'ai trop de bien à vous dire pour ne pas attendre quelque chose de la ... que M. de Bompar vous fera en sa faveur relativement à la blessure très grave qu'il a reçue la veille de notre entrée à Toulon.

Mais vous êtes trop bienfaisant aussi, Monseigneur, pour n'avoir pas quelque égard à celle que je ne peux me dispenser ici de vous adresser en faveur du nommé André Crevet mon premier nocher qui par un accident purement malheureux a eu un doigt presque entièrement coupé par un grelin en travaillant aux ancres du chébeck la veille de notre départ de Coron ; une gratification de cent francs ou même de cinquante n'est pas considérable cependant elle satisferait ce nocher qui est, j'ose vous l'assurer, un excellent homme et en le consolant par ce qu'elle aurait d'honorable de tout ce qu'il a souffert pendant près d'un mois que la plaie a été en suppuration, elle ne pourrait produire qu'un très bon effet auprès de tous les gens du même état qui comme j'ai déjà eu l'honneur de vous l'observer ont pour la plupart grand besoin d'être encouragés.

CONSERVATION DES HOMMES

La manière dont les équipages sont logés dans les chébecks et le service auquel ils y sont obligés n'est pas plus favorable à leur conservation qu'à celle des rafraîchissements qu'on peut y embarquer pour les malades mais en veillant de près tous ces objets ainsi que les chirurgiens, j'ai eu même temps si peu consulté tout ce qu'il pourrait m'en coûter personnellement pour les favoriser, que j'ai eu le bonheur de terminer ma campagne sans avoir aucun malade ni perdu personne, et par conséquent d'une manière aussi conforme à la noblesse de vos vues qu'aux sentiments d'humanité qui en sont inséparables.

CARTES ET PILOTAGE

Quelque désir que j'aie eu Monseigneur de vous rendre les comptes les plus particuliers de cette partie intéressante, je me vois forcé de m'en tenir à vous dire qu'il me serait véritablement impossible de le faire pour la raison que les cartes d'Olivier et de Berthelot, les seules pourtant que nous ayons de la Méditerranée ne sont autre chose qu'un tissu d'erreurs et si continu soit pour les distances soit pour les gisements des terres, que les relèvements de la Lampidore et de la Tinore sont les deux seuls que nous ayons pu faire.
Pendant tout le cours de ma navigation dans les mers du levant, il n'est même pas jusqu'aux latitudes que M. De Glenveze et moi avons observées avec la plus grande précision qui ne se soient trouvées également fautives et mal déterminées sur les mêmes cartes.

Il est donc d'autant plus essentiel de rectifier incessamment ces tas d'erreurs dont je viens de vous rendre compte que presque toujours dépourvu de pilotes, je ne dis pas assez pratique pour entrer un vaisseau la nuit dans un port, mais même pour l'y mettre dans le jour, il y a ainsi mille circonstances où un officier qui commande se voit privé par ce manque de cartes de la seule ressource qu'il aurait pour se sauver d'un mauvais temps ou d'un ennemi supérieur.

Vous sentirez aisément, Monseigneur, toute l'attention que mérite une observation aussi importante et j'ose me flatter que vous trouverez la franchise avec laquelle j'ai l'honneur de vous la communiquer trop analogue à cet amour pour le bien dont vous êtes toujours animé, pour ne la pas approuver.

DEVIS DU REQUIN

Un chébeck est sans contredit un très bon bâtiment dans son genre, et qui par la supériorité de marche dont il est susceptible peut le mieux remplir certains objets comme d'aller à terre, de porter des paquets avec la plus grande célérité le long d'une côte, et de la protéger enfin des petits corsaires qui l'infecteraient impunément si l'on n'avait que des vaisseaux ou frégates à leur opposer ; mais si l'on ne peut guère espérer que nos constructeurs donneront jamais un côté assez fort à nos chébecks pour les faire capeyer et soutenir la grosse mer lors même qu'ils n'auront à naviguer qu'entre eux, il me paraît encore moins possible qu'on parvienne à les faire tenir dans de pareils temps avec des escadres et toute espèce de bâtiments quarrés.

Tous les marins savent combien les chébecks de Malte sont plus forts dans leur construction et mieux armés que les ntres par la qualité de leurs matelots auxquels on ne peut pas disputer d'être les premiers matelots du monde entier pour la manoeuvre des bâtiments latins, cependant expérience faite, Messieurs de la Religion ont reconnu que les vaisseaux et frégates crevaient les chébecks tandis que ceux-ci mettaient à leur tour les galères hors d'état de les suivre et conséquemment on a bientôt renoncé à faire naviguer tous ces différents bâtiments ensemble et l'on s'est absolument restreint à ne leur donner à chacun que des missions convenables à leur force et toujours séparées, de sorte que si dans une première épreuve qu'on a voulu faire en ce genre le chébeck le Requin est parvenu à suivre et à tenir une escadre, cet exemple est j'ose le dire d'une force d'une constance et d'une opiniâtreté dont il faut plus admirer le succès que chercher encore à l'imiter.

Le Requin qui a toujours été si vanté mérite certainement à bien des égards des éloges qui en ont été fait mais il est déjà fort vieux et était arqué de près de quinze pouces même avant les efforts prodigieux qu'il vient de faire dans cette dernière campagne, il n'a plus aujourd'hui qu'une très courte pible au lieu de la misaine et il n'a eu pour toute carène pendant sept mois de navigation qu'un simple suif auquel M. le Chevalier d'Oppédé s'était borné parce qu'il était bien éloigné de présumer pour le Requin une destination aussi différente de celle à laquelle les bâtiments de son espèce avaient été affectés jusqu'à présent.

Après tout cela on ne doit point être étonné que le Requin n'ai pas eu la même supériorité de marche dans cette campagne que dans celle où il était commandé par M. le Chevalier de Fabry, c'est pourtant sur les plans et les différences dans les tirants d'eau de cet officier que j'avais scrupuleusement formé mon arrimage, il est vrai que par une erreur assez extraordinaire de la part de M. le Chevalier de Fabry et qu'il n'a lui même reconnue, qu'à Malte j'avais toujours tenu le chébeck à 14 pouces de différence au lieu de celle de sept à neuf à laquelle je me suis mis depuis, mais soit que l'arc du Requin ait changé les lignes d'eau, soit qu'il se trouva actuellement trop peu voilé, soit enfin qu'il ne m ait pas été plus possible de retoucher à son arrimage, que de suppléer au défaut de carène primitif, tout ce à quoi j'ai pu parvenir avec les recherches les plus exactes, a été de le faire parfaitement gouverner et marcher avec quelque avantage sur la plus grande partie des vaisseaux et frégates.

Je ne crois cependant pas qu'il fût absolument impossible de rendre à ce bâtiment ce qu'il parait avoir perdu du côté de la marche, si vous vouliez permettre l'exécution de ce que je vais avoir l'honneur de vous observer, lorsqu'il sera question du radoub considérable qu'on ne peut se dispenser de donner au chébeck à mesure qu'il rentrera dans le port et si ces observations que M. M. de Bompar et de Fabry m'ont paru goûter ne sont pas entièrement applicables au Requin qui est déjà bien vieux, je crois qu'ils peuvent l'être trop avantageusement aux premiers chébecks qu'il plaira à Sa Majesté de faire construire pour que je ne me fasse pas un devoir de vous en faire part.

1 Une contrequille adaptée selon l'arc du Requin pour lui donner plus de prise dans l'eau et diminuer sa dérive.

2 Réduire le nombre de 24 canons qu'on avait d'abords donné aux gros chébecks à celui de 20 et même de dix huit afin de diminuer d'autant les poids dans les hauts et de procurer aux canons ce qui manque à ceux du Requin, la facilité si essentielle d'être servis commodément dans un combat.

3 Augmenter de dix ou douze pieds la pible qu'on a substitué à la mestre et qui n'en ayant que 89 sur le Requin perd ainsi une portion de voiles qui ne pourrait qu'être très avantageuse à la marche de ce chébeck sans diminuer de sa sûreté dans la navigation par ce que les voiles hautes sont des voiles de beau temps et qu'on serre dans le mauvais.

4 Porter le mât à quelques pieds de l'avant et y ajouter un mât de fougue et des perruches qui donnerait non seulement ces deux voiles de plus mais encore le moyen d'établir de très grands focqs entre ce mât et celui de mestre où la suppression du latin laisse un trop grand vide.

5 Le changement que je propose dans ce 5e article étonnera peut-être les constructeurs mais si les avantages qui doivent en résulter sont évidents pourquoi les constructeurs ne l'admettraient ils pas.

Ce changement consiste en deux points :
– le premier à enfoncer le gaillard d'environ deux pieds pour réduire la chambre qui est par dessous à des simples soutes et cabanes
– le second à prolonger le gaillard de manière qu'on puisse y ménager de plein pied le carrosse et le couronnement en observant toutefois de lui donner assez de talus en venant sur l'arrière pour avoir toujours le gouvernail à sa hauteur ordinaire, mettre la poupe à l'abri de la mer et la terminer avec plus de grâce.

Le gaillard ainsi aménagé ne paraîtrait plus monstrueux comme il l'est réellement par rapport au schabeck ; on diminuerait considérablement la bricole qui doit nécessairement résulter de ces poids énormes dans les hauts et en se réduisant à de simples cabanes fort légères que l'enfoncement du gaillard permettrait de pratiquer sur les côtés on mettrait les officiers et les maîtres à portée de la manœuvre ; article essentiel pour tous les bâtiments mais particulièrement pour les schabecks où les moments critiques sont si fréquents dans la navigation ; après ceux que nous avons éprouvé dans le cours de cette campagne, je ne dois pas craindre de prendre l'affirmative sur ce point.

Enfin un arrimage bien balancé en évitant soigneusement de porter aucun poids sur les entremises, des cordages menus mais du premier brin et des voiles de la toile la plus fine et la mieux tissée.

Voila Monseigneur tout ce qui me paraît le plus propre à donner à un schabeck la supériorité de marche qui lui est essentielle ainsi que les qualités qui peuvent le faire naviguer avec le plus de sûreté.

Il y aura toujours au surplus un vice dans ces bâtiments et d'autant plus affreux qu'il est irréparable, je veux dire celui de ne pouvoir plus faire aucun usage de leur artillerie dans certains temps où un bâtiment quarré conserverait un usage entier de la sienne et si un schabeck se trouve malheureusement surpris et engagé dans une pareille circonstance, que deviendra l'honneur du pavillon et celui de l'officier commandant ce schabeck ; cette réflexion, Monseigneur, a mis trop d'amertume dans mon âme tout le temps que j'ai été dans ce cas là pour que je puisse vous la dissimuler.

CONSOMMATION

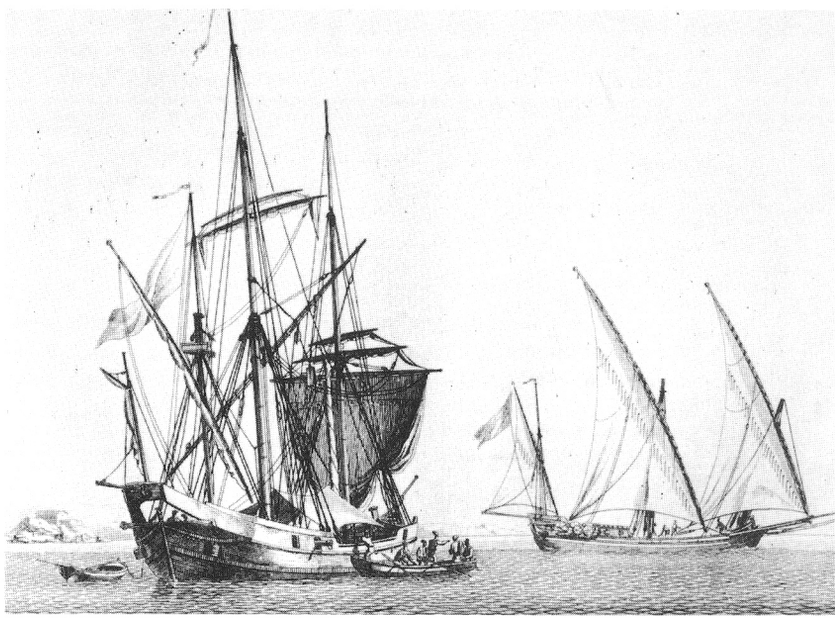
L'assiduité avec laquelle M. d'Anjou mon second et moi avons constamment suivi cette partie, me donne tout lieu d'espérer que vous la trouverez remplie avec toute l'économie que vous aviez si expressément recommandée, mais si cette extrême attention de ma part qui m'a fait rapporter mon trinquet sain et sauf, ce qui n'était pas arrivé encore dans les campagnes de côte les plus ordinaires n'a pas eu autant de succès pour les cordages et les voiles, c'est une différence , je n'hésiterai point d'avoir l'honneur de vous le dire qu'il faut encore moins attribuer aux efforts prodigieux que ces derniers ont eus à soutenir dans la continuité des mauvais temps qu'à leur vétusté, à la mauvaise qualité des matières qu'on avait employées à les faire et à un vice considérable dans leur fabrication.

Commentaires devis du *Requin*
(campagne de 1762)

Ce document concerne d'abord les hommes, M. du Bourguet fait de grand éloges de ses officiers. Plus intéressantes sont les appréciations sur l'équipage, les maîtres gens laborieux et honnêtes, ne sont guère aptes aux commandement, mais de bonne volonté. Les matelots sont âgés et médiocres, conséquence de la guerre. Les canonniers ont perdu leurs qualités d'antan. Les « soldats de marine », hommes des compagnies franches versés dans les brigades d'artillerie, lors de la suppression de ces compagnies (voir articles J.B. Neptunia n°s 119-120), ont donné satisfaction. Amusante observation sur les hommes du *Royal Corse* *, au nombre d'une vingtaine ils constituent la garnison du bord.
Avec juste raison M. du Bourguet se flatte de n'avoir eu aucun mort à déplorer lors de sa campagne.
Jugement sévère et juste sur les cartes d'Olivier et Berthelot, qualifiées de tissus d'erreurs, et cependant les seules disponibles.
Concernant le bâtiment son rôle est bien défini, il se confirme que les chebecs ne peuvent naviguer en escadre ni même avec des bâtiments carrés.
Très intéressante appréciation sur les chebecs de l'Ordre de Malte et leurs équipages, « premiers matelots du monde entier pour la manœuvre des bâtiments latins ».
Le Requin mérite toujours des éloges, mais il présente un arc de 15 pouces (50 cm !). D'après le devis, l'arbre de mestre est à pible donc gréé carré et il semble qu'il en est de même pour l'arbre de trinquet.
Au cours de sept mois de campagne, la carène a été espalmée une seule fois, malgré ceci et son arc prononcé. *Le Requin* d'après son commandant a eu quelque avantage sur les vaisseaux et frégates.

Cependant il est suggéré compte tenu de l'âge du *Requin* de réduire son artillerie à 18 canons et de modifier les œuvres mortes sur l'arrière, mais les explications quelque peu confuses ne permettent pas d'avoir une idée précise des transformations proposées. Bref, il s'agit de diminuer la hauteur des œuvres mortes : « le gaillard ainsi aménagé ne paraîtrait plus monstrueux ». Peut-on supposer que les dispositions d'origine avaient été altérées ? car elles ne nous semblent pas mériter une telle appréciation.
En ce qui concerne le gréement, à l'évidence la voile latine de mestre a disparu, remplacée par des voiles carrées, le mât à pible trop court devrait être porté de 89 à 100 pieds environ. M. du Bourguet propose également de porter le mât d'artimon vers l'avant en y ajoutant un mât de fougue, permettant l'établissement d'un perroquet et d'une perruche. Ceci suppose qu'il n'existe qu'un artimon latin. La disposition de la voile latine de mestre justifie des voiles d'étais. Pour l'arbre de trinquet, il est cité : « il n'a plus aujourd'hui qu'une très courte pible au lieu de la misaine ». Doit-on en déduire que *Le Requin* est également gréé carré sur l'avant ?
Pour conclure M. du Bourguet, avec sa réflexion sur l'utilisation de l'artillerie, condamne les chebecs, ne pouvant utiliser leurs canons dans de « certains temps » ce qui ne serait pas le cas de bâtiments gréés carré.

Ce devis, bien moins riche d'informations que celui du Chevalier de Fabry, a le mérite de le compléter et surtout de nous présenter *Le Requin*, une douzaine d'années après sa construction, ayant perdu son gréement latin et bien inférieur à ce qu'il était malgré les dires de son commandant.



GEORGE *R.*

L. S.

INSTRUCTIONS *for the Commanders of ſuch Merchant Ships and Veſſels as may have* LETTERS *of Marque or Commiſſions for Private Men of War againſt the* French *King, his Vaſſals and Subjects, or others inhabiting within any of his Countries, Territories, or Dominions, by Virtue of our Commiſſion granted under the Great Seal of* Great-Britain, *bearing Date the Fourth Day of* June 1756. *Given at Our Court at* Kenſington, *the Fifth Day of* June, *in the Twenty-ninth Year of our Reign.*

I. THAT it ſhall be lawful for the ſaid Commanders of Merchant Ships and Veſſels authorized by Letters of Marque, or Commiſſions for Private Men of War, to ſet upon by Force of Arms, and ſubdue and take the Men of War, Ships, and other Veſſels whatſoever; as alſo the Goods, Monies, and Merchandizes, belonging to the *French* King, his Vaſſals and Subjects, and others inhabiting within any of his Countries, Territories, or Dominions, and ſuch other Ships, Veſſels, and Goods, as are, or ſhall be liable to Confiſcation, purſuant to the Treaties between Us and other Princes, States, and Potentates: But ſo as that no Hoſtility be committed, nor Prize attacked, ſeized, or taken, within the Harbours of Princes and States in Amity with Us, or in their Rivers or Roads within Shot of their Cannon.

CENTRE DE DOCUMENTATION ET DE RECHERCHE IIIe REGION MARITIME

II. That

CROISIERE DU REQUIN EN 1762

PRECIS DE MA CAMPAGNE SUR LE SCHABECK LE REQUIN ARME DE 24 CANONS DE 8 ET DE 150 HOMMES D'EQUIPAGE EN 1762.

M. le Chevalier de Forbin d'Oppédé Capitaine de vaisseau ayant eu ordre le 28 mai de quitter le commandement des schabecks du roi le Requin et la Revanche qui venaient d'être employés à escorter les tartanes qu'on avait chargé à Cette de trois cents et quelques pièces de canon nécessaires pour compléter l'artillerie des onze vaisseaux, six frégates et quatre schabecks qu'on voulait armer à Toulon, j'eus le même jour 28 de mai, celui de prendre le commandement du Requin sur lequel j'avais été mis en second et malgré la proximité de la sortie de l'escadre à laquelle le général m'avait annoncé qu'il était dans l'intention de me joindre, moyennant les sept ou huit jours que le shabeck le Serpent fut encore à revenir de Mahon ou il avait été porter des paquets à M. de Lannion, toutes mes provisions ou autre besogne furent assez tôt expédiées , pour que je puisse offrir au général de sortir le 4 juin avec la barque l'Hyrondelle et le shabeck la Revanche, si le Requin pouvait être de quelque utilité pour la mission qu'il venait de donner à ces deux bâtiments ; mais le général me répondit qu'il ne saurait accepter cette offre de ma part, parce qu'il serait bien aise de mettre dehors au premier instant et de me garder auprès de lui.

Et en effet les douze bâtiments de transport dont on avait été assez longtemps à décider le fret, s'étant trouver prêts le samedi 6 juin au soir et le Serpent dont on commençait à être inquiet étant arrivé le lendemain, tout fut disposé pour le départ.

L'ESCADRE SORT DE TOULON

Le lundi 8 vers le midi les vents étant venus de l'O nous mîmes tout de suite sous voile et fîmes route sur Mahon ainsi que la politique générale l'avait annoncé pour retirer environ deux mille hommes de la garnison de cette île que que la cour avait décidé de réduire à quatre du moment que le pacte de famille avait été signé.

Nous eûmes dès le 8 les vents dans la partie de l'Est mais le peu de marche des bâtiments du convoi et les différents ordres de marche et de bataille que le général faisait exécuter à l'escadre nous firent perdre assez de chemin pour n'arriver que le 10 à la vue de Minorque dont je fis le signal vers les 8 heures du matin.

Le général qui avait détaché deux jours auparavant le vaisseau l'Hippopotame pour une mission particulière manoeuvre pour venir jusqu'à l'entrée du port et après y avoir vu entrer tous les bâtiments du convoi, il me donna ordre de les y suivre afin d'accélérer l'embarquement des troupes.

Je me rendis chez M. le Comte de Lanion dès que je fus mouillé et je trouvai toutes choses si bien disposées de la part de ce général et de celle de M de Cansons en tout ce qui concernait mon opération que j'aurais eu la satisfaction de remettre dehors sous moins de 24 heures, sans l'opiniâtreté et la force du vent qui traversa tous les soins que je m'étais donné pour cela.

Cependant le schabeck le Serpent qui revenait de Toulon et avait cassé son antenne entra aussi pour se radouber mais les vents et la mer m'ayant permis le lundi matin de mettre dehors avec le convoi, nous sortîmes tous dès les 6 heures du matin et fûmes nous rallier à l'escadre qui était venue se présenter devant le port ; le général à qui je fus aussi rendre compte de ma besogne en parut satisfait et me donna un ordre particulier de veiller à la marche du convoi au lieu de celui que j'avais eu de chasser de l'avant de l'escadre en venant à Mahon.

L'on n'imaginerait certainement pas que douze bâtiments qui sont contenus sous le vent par une ligne de neuf vaisseaux de guerre et au vent par deux frégates et un schabeck osassent se débander et surtout après la défense la plus expresse que je leur en avais fait de la part du général, je vis pourtant le moment où malgré la plus grande attention de la mienne à remplir cet objet, le 16 au soir que nous atterrions sur Toulon une tartane qui portait un détachement des grenadiers royaux était déjà séparée et aurait tranquillement fait route sur Marseille si je ne l'eu pas heureusement et malgré la nuit découverte assez tôt pour pouvoir encore la faire rallier au gros du convoi.

Cet acte de police me fit manoeuvrer toute la nuit et je ne pus me rallier moi-même à l'escadre que le matin.

Les vents qui avaient passé pour lors à l'Est nous obligèrent tous de rendre des bords pour pouvoir gagner la rade de Toulon mais comme le général voulait rester dehors avec l'escadre, il me chargea de faire entrer tout le convoi dans la rade et d'y mouiller moi-même pour prendre ses paquets et venir tout de suite le rejoindre sur le cap Sepet ou aux îles d'hyères.

Le schabeck le Serpent eût aussi la permission d'entrer après nous pour achever de réparer ses avaries mais comme son ouvrage était plus long à faire que le mien je le laissai le lendemain au soir pour aller aux îles d'hyères où était l'escadre et où il vint nous joindre le surlendemain d'où il fut détaché sur la côte.

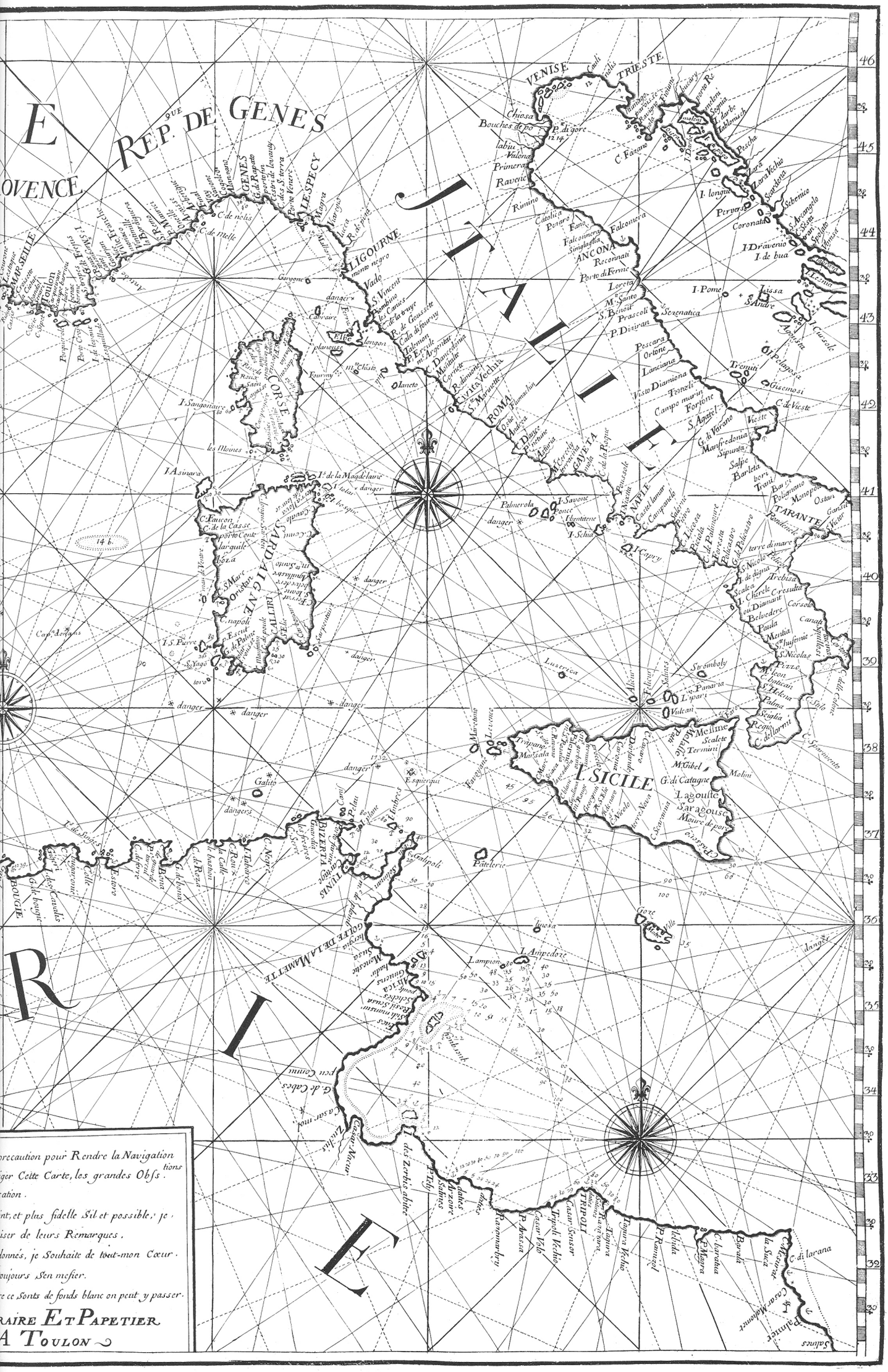
DEPART DES ILES D'HYERES

Le Dimanche 20 juin nous mimes sous voile avec les vents à l'O assez frais pour faire prendre tous les ris à l'escadre le lundi matin et mettre le soir aux basses voiles et même à la misaine. Le gros vent et la grosse mer encore plus dure pour le Requin m'avaient mis sous le vent des vaisseaux malgré les huniers que j'avais conservé, mais je me trouvais de l'avant et revirais vers les quatre heures du soir pour tacher de me rallier et montrer le désir que j'en avais ; cependant le vent fraichissait encore et les vaisseaux se soutenant naturellement beaucoup mieux dans le vent que le schabeck, je ne voyais plus qu'avec peine le gros de l'escadre lorsque la nuit commençait de se faire.

Cette carte établie par F. Olivier est le document qualifié par M. de Bourguet de « tissu d'erreur ». Ces cartes doivent cependant servir à l'intelligence de la longue croisière de 1762.

Sur les cartes anciennes figurent des roses des vents en de multiples intersections latitude-longitude. L'utilité de ces tracés est de connaître la direction d'un lieu à un autre ; car si une ligne passe par les deux lieux, la direction est indiquée par elle. Si aucune n'y passe on observe à laquelle est parallèle celle qui passe par les deux lieux et l'on a ainsi leur direction respective (V 74 t. IV-p. 317).


Nouvelle Carte de la Mer
MEDITERRANEE
Jusques au Cap S. Vincent et Cap Cantin
Dediee
A MONSEIGNEUR le Comte de
Maurepas Ministre et Secretaire d'Etat
par Son tres humble et tres Obeissant Serviteur
F. Olivier pilote vice amiral au departem.t de
toulon Corrigée Sur Ses Obsservations, Sur Celles
de Son frere et autres pilotes entretenus du Roy
et Cap.nes Marchands 1746
Jaure Sculpxit
Dresée par Ordre
Doumet inv.
Lieues de France et d'Angleterre a 20 au degré
Lieues d'holande a 15 au degre
Lieues d'Espagne a 17.4 au degre
Milles d'Italie et Provence a 75 au degre
ESPAIGNE
PORTUGAL
ANDALOUZIE
GRENADE
MURCIE
VALENCE
CATALOGNE
MER OCCEANE
MER MEDITERRANEE
BARB
CADIX
Detroit de Gibratar
Gibratar
MALAGA
Almonica
ALMERIE
CARTAGENE
ALICANTE
DENIA
VALENCE
BARCELONE
TETUAN
PENON DE VELEZ
BUZEMAR
ORAN
Larache
Vieille Mamora
R. Cebou
la Mamora
SALE
MAZAGAN
C. Cantin
Comme
plus A
que jy
Et Vou
prie M
Jay ma
qu'il n
Les poi
dessus


E
9VE REP. DE GENES
OVENCE
ITALIE
R
I
E
VENISE
TRIESTE
Chiosa
Bouches de po
Rimino
Ancona
Loreto
Pescara
Trémiti
ROMA
GAYETA
NAPLE
TARANTE
Lissa
S. André
Corse
Sardaigne
I. Sicile
Palerme
Melisme
Malte
TRIPOLI
Tripoli Vecchio
Tabarque
BIZERTA
TUNIS
Golfe de la Mamette
BOUGIE
Cap de Carthage
Cap de Bon
Cap Bon
Cap de Tabarque
Cap de Garde
Cap de Caxine
Cap Matifou
Cap de Tenes
Cap de Metelle
Cap de Sicie
Cap de Creux
Cap Corse
Cap d'Antibe
Cap Negre
Cap de Roux
Cap de Bonne

Quoique le vent fût toujours très frais, je conservais opiniâtrement mon grand hunier et la route au plus près dans l'espoir que le vent mollirait et que je me trouverais ainsi plus à même de me rallier à l'escadre, mais tout ce que je pus gagner en souffrant tout ce qu'on peut souffrir fût de résister à la demande unanime que mon équipage me faisait d'arriver, et de me conserver leur relâche de Minorque, si les circonstances ne me laissaient pas de meilleur parti à prendre ; et en effet la route que j'avais suivie m'ayant mis le mardi 22 vers les dix heures du matin à la vue de cette île, je n'hésitais point d'entrer dans le port Mahon, soit pour me soustraire au gros vents et à la grosse mer qui ne cédèrent point soit pour m'assurer de l'état où était le schabeck après toute la force qu'il venait de faire.

Dès que je fus mouillé je mis tout mon monde à l'ouvrage et après avoir réparé bien des avaries que le mauvais temps m'avaient faites je profitai dès le jeudi 24 du premier instant que la mer et le vent me parurent calmer pour aller chercher l'escadre ... n'ayant aucune instruction qui me désigna particulièrement où je devais la retrouver.

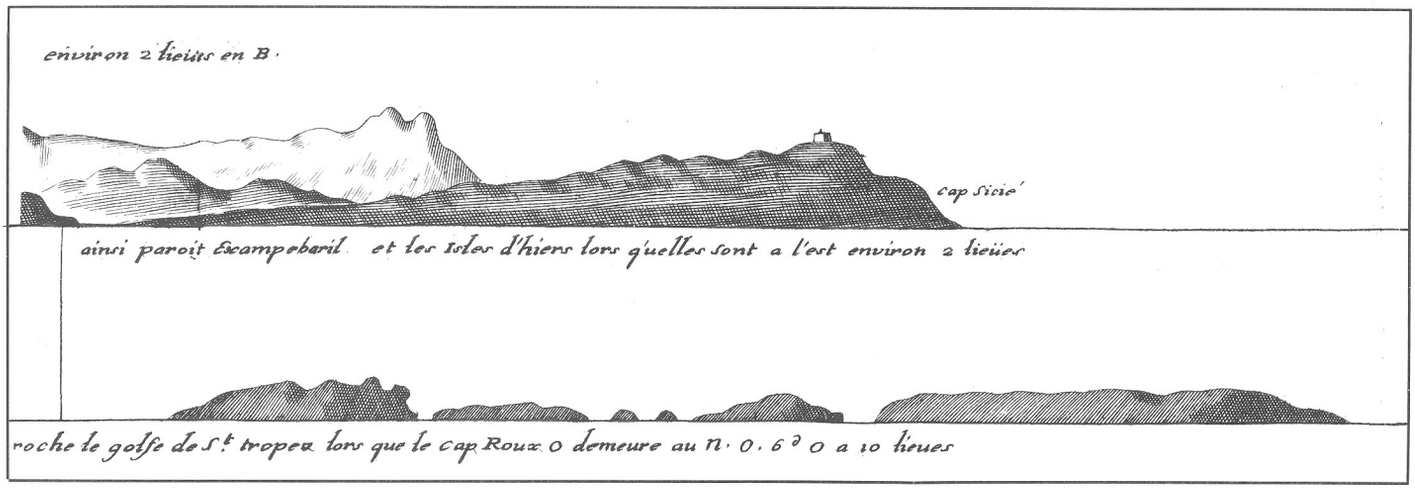
Je fis donc route le jeudi 24 avec les vents dans la partie du SO mais presque calmés jusqu'au vendredi matin que ce vent ayant fraîchi passa à l'O et successivement dans les 24 heures jusqu'au NO très frais. Le samedi matin au point du jour on découvrit la terre de Toulon dans le NNE et comme il fallait de la voile pour n'en être pas ..... j'avais conservé mes huniers avec un ris et je courrai ainsi pour tacher de gagner un port avant que le vent devint plus mauvais lorsqu'un grain des plus violent et deux coups de mer affreux me mirent tout à coup vers les sept heures du matin le plat bord dans l'eau ce qui m'eut nécessairement tenu engagé et dans le cas de périr sans une manoeuvre prompte et le parti que je pris d'arriver dans le moment. La consternation que cette catastrophe aussi malheureuse qu'inopinée répandit dans tout mon équipage et qui ne saurait s'exprimer me décida de courir largue quatre ou cinq heures c'est-à-dire jusque vers le midi que la grosse mer et le gros vent étaient assez calmés pour me permettre de reprendre comme je le fis la bordée qui me rapprochait le plus de Toulon, en observant à mesure que je m'élevais dans le nord de diriger ma route sur les îles d'hyères pour voir si l'escadre n'y serait point rendue.

Je trouvai en entrant dans ces îles les deux galères commandées par Messieurs de Gotho et de Meyrargues qui faisaient route pour la partie de l'est où elles étaient destinées tandis que 2 autres commandées par MM. de la Borde et de Loménie faisaient celle de l'Ouest où devait être leur croisière.

L'alternative des petits vents et des calmes qu'on éprouve dans l'intérieur de ces îles ne me permit de gagner la rade de Toulon que le samedi 28 et sur le compte que j'y rendis à M le chevalier de Glandevez il ordonna qu'on ferait tout de suite une visite du schabeck mais en me permettant toutefois de rester comme je le demandai en dehors de la chaîne pour mieux accélérer ma besogne et empêcher mon équipage de se débander ; et comme deux ou trois quintaux de biscuits gâtés, des coutures à rabattre, des soutes à visiter et des manoeuvres à reprendre furent heureusement les seules avaries qu'il y eût à réparer avec le secours que j'obtins de MM. de Glandevez et Hurson et l'extrême attention que j'eus à suivre la besogne, elle fut toute assez tôt expédiée pour me permettre d'aller trois ou quatre jours après chercher l'escadre et me rallier au général.

Un bâtiment tel qu'un schabeck malheureusement trop inférieur à tout bâtiment quarré pour soutenir du mauvais temps, des vents et des mers d'une constance et d'une dureté hors de saison, le désir le plus ardent de me conserver d'abord et ensuite de me rallier au plutôt à un général qui m'avait donné ordre de le suivre, mais à qui il avait malheureusement échappé lorsque je fus le rejoindre aux îles d'hyères de me faire donner ainsi qu'aux autres vaisseaux de son escadre le second paquet de rendez vous en cas de séparation ; enfin la nécessité particulière où je m'étais cru de ne pouvoir céder qu'à l'impossibilité de mieux faire, tels étaient les motifs de la conduite que je venais de tenir et ces motifs étaient trop vrais pour que je ne les soumisse pas avec la plus grande confiance à un ministre et à un général aussi capables de les bien apprécier que MM. de Choiseul et de Bompar mais je ... ma navigation que j'eusse été en état de reprendre dés le deux juillet si les vents du NO très frais et l'absence de plusieurs de mes canonniers qui avaient pris sur eux d'aller jusqu'à Marseille et à St-Tropez, n'avaient pas engagé M. de Glandevez à me faire attendre ; en conséquence ce commandant ne voulut me remettre mes instructions que le lendemain qui étaient bien celles que M de Bompar lui avait laissées pour être remises au bâtiments qui seraient dans le cas de se rallier à l'escadre. Mais elles étaient si générales et si indéterminées qu'il fallait presque deviner pour se rallier avec autant de précision et de célérité que j'eus le bonheur de le faire.

Je me décidai cependant à faire route tout de suite sur Minorque et malgré que la mer ne fût pas trop favorable je ménageai si bien mes bordées que dès le six au matin j'eus connaissance de cette île et gagnai le même jour le mouillage de Citadelle. L'intention que j'avais de continuer ma route vers Majorque, la côte d'Espagne ou Alger me fit



préférer ce mouillage à celui de Mahon et comme il n'était question que de prendre langue auprès de MM. de Lannion et de Tournis j'avais ... prier tout de suite le commandant de Citadella de bien vouloir faire expédier dans le moment mes dépêches pour Mahon par un soldat d'ordonnance ce qui fut exécuté sans retardement ; le porteur ne put cependant revenir que le lendemain au matin et comme sur les réponses que je reçus de MM. de Lannion et de Tournis, j'avais tout lieu de présumer que l'escadre qui avait paru encore le 30 juin au soir à la hauteur de Mahon avait plutôt gagné vers la côte d'Afrique que vers celle d'Espagne, je fis voile vers la première en observant seulement de me ménager la relâche de Citadella ou de Mahon, jusqu'à ce que je me fus assuré qu'un bâtiment de guerre qui avait paru la veille vers l'entrée de la nuit à la hauteur de Citadella et dont la manoeuvre m'avait parue suspecte n'était plus à la vue ni dans le cas de traverser ma route ; mais n'ayant rien aperçu de tout le jour je manoeuvrai en conséquence et me serais trouvé dès le surlendemain à même d'entrer dans Alger sans les contrariétés que j'éprouvais à la vue de cette terre et qui ne me permirent de gagner cette baie que le onze au matin.

Conformément à la coutume établie en cette rade vis-à-vis de tous les bâtiments de guerre, du moment que je fus mouillé le capitaine du port vint me complimenter de la part du Bey et peu de temps après le vicaire français M. Croizet gentilhomme riche de Picardie qu'un esprit de charité a amené en ce pays et qui y faisait par intérim les fonctions de consul, les députés de la Compagnie d'Afrique, deux négociants et deux capitaines marchands qui avaient leurs bâtiments dans le port vinrent aussi me voir, m'offrir leurs services et me donner les nouvelles ci-après ; savoir:

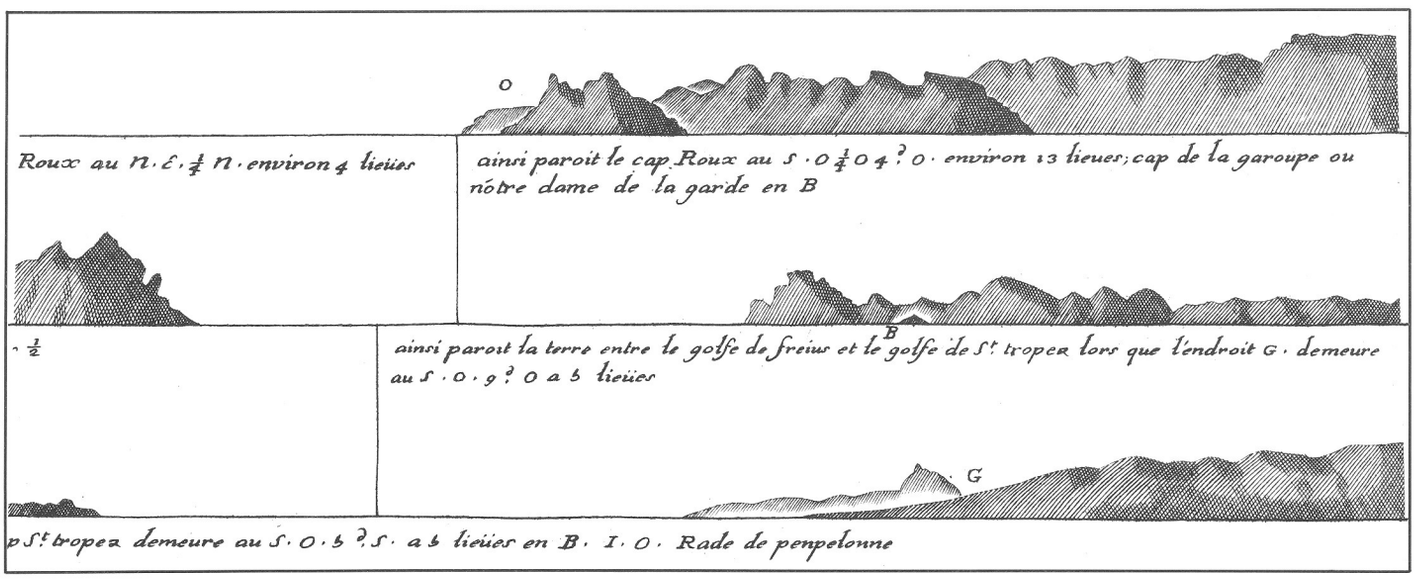
que huit vaisseaux et une tartane avaient passé le six de ce mois à l'entrée de la baie où ils avaient arboré leurs pavillons et leurs flammes auxquels tous les français qui se trouvaient à Alger avaient bientôt reconnu l'escadre du Roi, qu'il serait cependant d'autant plus avantageux pour la nation de nous le voir attester ainsi aux algériens, que ceux ci ne voyant plus paraître depuis assez longtemps aucun de nos vaisseaux sur leurs côtes, commençaient déjà à croire que les anglais nous les avaient tous enlevés ainsi qu'ils affectaient de le dire partout et en toute occasion où ce propos pouvait donner quelque discrédit à notre commerce. Où conséquemment à ce préjugé la plus grande partie des algériens aurait plutôt regardé cette escadre qui venait de se montrer comme une seconde escadre espagnole qui venait encore croiser à la hauteur de leur port, qu'il y en avait eu une pour cela l'année d'auparavant, que comme une escadre française, mais que cette apparition du Requin ne laisserait plus aucun doute à cet égard.

Ces Messieurs me dirent encore qu'il y avait un schabeck anglais en croisière sur cette côte mais particulièrement du côté de Bonne qui n'avait que seize canons et qu'un équipage composé de gens de toutes les nations et pris au hasard dont il me serait par conséquent bien facile de m'emparer si j'étais assez heureux que de le rencontrer mais qu'il fallait me défier en même temps d'un vaisseau anglais de soixante canons le Windsor, capitaine Clewland qui avait paru dix ou douze jours auparavant en cette baie et de là avait fait route pour Tunis et Tripoli d'où il comptait revenir incessamment à Alger si les vents concouraient à ses vues.

Ces Messieurs m'ajoutèrent enfin qu'il y avait actuellement dans ces mers deux gros schabecks et trois galiotes de Salé dont la croisière devait s'étendre depuis les Formentières jusqu'à la côte de Sardaigne, que les deux schabecks étaient en ce moment dans le port d'Alger mais que les galiotes tenaient la mer et qu'il ne serait serait par conséquent pas étonnant que nous en trouvassions quelqu'une sur notre route.

J'écoutai toutes ces nouvelles avec l'attention particulière qu'elles méritaient ou pour en faire usage moi-même si j'en trouvai l'occasion ou pour en faire part au général dès que je l'aurai rejoint et comme un plus long séjour dans la baie d'Alger n'eut fait que retarder ma réunion avec l'escadre dont j'étais particulièrement occupé je pris congé du consul de la nation que je fis saluer de sept coups de canon et de trois Vive Le Roi et je remis sous voile pour venir chercher la Sardaigne et la côte de Tunis ou selon mes combinaisons je devais trouver M de Bompar plutôt que partout ailleurs.

Nous n'eûmes du 10 au 16 de ce mois que des petits vents contraires et des calmes avec la vue de deux ou trois voiles que leur éloignement et la crainte de m'écarter de mon objet primitif m'empêchèrent de mieux reconnaître, mais les vents étant venus le 16 au soir au NNO, comme je faisais route pour prendre connaissance de la Sardaigne, on aperçut vers les six heures huit voiles à quatre ou cinq lieues sous le vent à nous et que leur manoeuvre et leur grosseur nous firent bientôt juger être les nôtres. Comme il était pourtant aussi essentiel de ne pas m'engager vis-à-vis d'eux sans les avoir parfaitement reconnus que de ne pas



les perdre de vue, je déterminai ma manoeuvre pour toute la nuit en conséquence, et elle répondit si bien à mes vues que dès la pointe du jour je pus m'assurer que c'était réellement notre escadre et m'y rallier.

M. de Bompar qui avait suivi mes manoeuvres en parut satisfait ainsi que du détail que je lui fis de ma navigation depuis que le mauvais temps m'avait séparé de lui et comme personne n'apprécie mieux toute chose que ce général, je le vis entrer si bien dans tout ce qu'il y a de dur pour un schabeck à naviguer avec des vaisseaux que dès ce moment là il me laissa le maître absolu de ma manoeuvre et de prendre mon parti dès que le mauvais temps me paraîtrait assez mauvais pour l'exiger de même. L'escadre ... alors à rendre des bords afin de prendre connaissance de la terre et nous eûmes le 18 celle du cap Tolar qui forme la pointe sud de la Sardaigne, nous trouvames sur ce même cap trois bâtiments que la Chymere et moi joignîmes ; les premiers qui venaient de St-Pierre, de Livourne et de Marseille et qui nous apprirent pour toute nouvelle que trois ou quatre galiotes barbaresques avaient fait une descente aux îles de St-Pierre d'où elles avaient enlevé aussi plusieurs habitants.

Au retour de cette chasse et au moment où je me ralliai le même soir, M. de Bompar me héla d'aller mouiller à Cagliari pour y demander des nouvelles de ces parages et si l'escadre n'obtiendrait point l'octroi de la permission de faire de l'eau au Cap-de-Poule, sur cet ordre du général je voulus faire route mais le calme où le vent contraire ne me permirent d'aller que le lendemain dix neuf vers le midi. Encore grâce au flegme et au peu de vivacité et de zèle du consul français qui négligea de voir le vice roi dès que nous fûmes arrivés, celui ci, M le comte d'Asfield, avait malheureusement veillé toute la nuit sous l'occupation d'un armement qu'on faisait pour courir sur les galiotes barbaresques dont il a été fait mention ci dessus et il ne s'éveilla que vers les six heures.

De façon que l'officier que j'avais envoyé en arrivant pour complimenter M d'Asfield ne put pas le voir plus tôt. Cependant j'avais salué la place qui m'avait rendu coup pour coup ainsi que nous en avions préalablement convenu et le vice roi qui s'éveilla fit donner tout de suite l'entrée à M. d'Anjou mon ambassadeur qu'il reçut d'ailleurs de la manière la plus chaleureuse en lui disant qu'il était trop empressé de consentir à tout ce qui pourrait être utile à l'escadre du Roi de France et faire plaisir à M. De Bompar pour ne pas lui accorder la permission de communiquer qu'il demandait mais que les chanvres étant encore à roüir dans cette même rivière où M. De Bompar avait envie de faire de l'eau il ne présumait pas que ce général voulut s'exposer aux risques trop évidents qu'il courait pour ses équipages d'en faire de pareille.

MOUILLAGE DE L'ESCADRE A TUNIS

Il ne fût question dans les premiers moments de nôtre mouillage que des saluts que le général recevait et faisait rendre à la place où l'aga envoyé par le Bey pour le complimenter et par plusieurs bâtiments de différentes nations ainsi qu'au consul de la nation de France mais l'on s'occupa bientôt après de tous les moyens de faire de l'eau et des rafraîchissements avec la plus grande célérité possible.

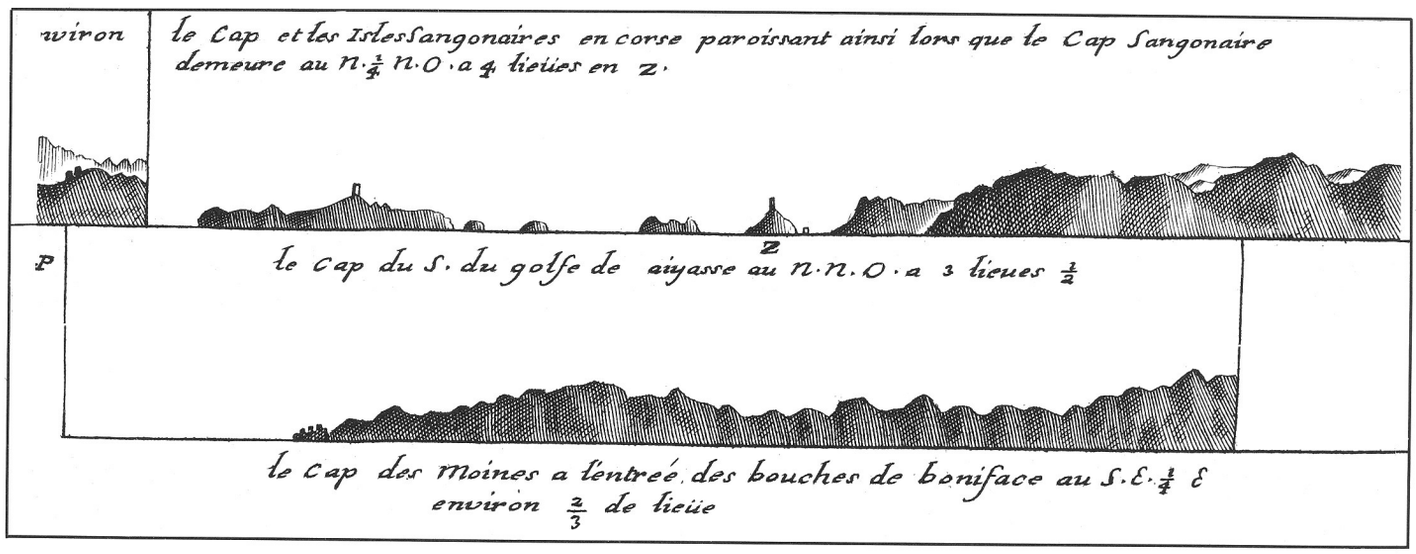
Comme il n'y avait plus rien à ajouter à cette réponse du vice roi et à la seule nouvelle que le consul français eut su me donner des anglais savoir que trois de leurs frégates, la Valeur, le Québec et le Gibraltar avaient fait voile le 2 de ce mois pour Livourne après une station de deux jours seulement en cette baie.

Je remis sous voile pour rejoindre l'escadre qui m'attendait en dehors et sur le compte que je rendis au général il décida que nous irions faire de l'eau à Tunis sur lequel il fit route en conséquence. Le mardi 20 après midi on découvrit un senault dans le sud est que presque tout le monde crût ennemi, le commandant fit signal au Lion à la Chymere et à moi de le chasser, ce que nous fîmes tous les trois, mais aucun de nous n'ayant pu le gagner dans le jour, il fallut manoeuvrer pour le conserver toute la nuit et c'est à quoi je réussis si bien que me trouvant dès la pointe du jour à la portée du canon je lui en tirais pour le faire mettre en panne et baisser son pavillon, je le visitais ensuite et m'assurai si bien qu'il était hollandais et même chargé par un négociant de Marseille pour St Jean d'Acre que je n'hésitai point à lui donner congé ce que le général approuva.

En continuant notre route nous n'eûmes plus connaissance que de quelques galiotes ou schabecks barbaresques dans le golf de Tunis où nous mouillames le 23 au soir.

Une polacre de Raguse qui entra le 20 nous dit que revenant du levant elle avait rencontré le 2 de ce mois la division de M. d'Abon sur le cap Passaro.

Le 26 arriva le Triton marquisan que M. De Bompar avait détaché à la fin de juin pour croiser entre Alger et



Minorque et sur la côte de barbarie mais qui pendant toute sa croisière n'avait pas rencontré un seul bâtiment anglais.

Sur la nouvelle que le général eût le même jour d'une victoire remportée par l'armée d'Aly pacha le Bey régnant sur celle de Sidionis son concurrent au trône en qualité de fils du précédent Bey il y eût une salve d'artillerie dans tous nos vaisseaux qui fit un plaisir sensible à Aly pacha et qui rendit nôtre apparition en cette baie encore plus avantageuse par le bon effet qu'elle produisit.

Le 28 au matin nous vîmes venir à bord du général un aga suivi de je ne sais combien de sandales chargées des présents que le Bey est dans l'usage d'envoyer aux vaisseaux du Roy et qui consistaient en 40 boeufs, cent moutons, beaucoup de pain, de légumes et de fruits dont le général fit faire des lots pour tous les vaisseaux et qui y furent ensuite distrubés de même à tous les équipage. M. De Bompar donna cent sequins au conducteur des présents et salua la garde qui était venue avec ce dernier de onze coups de canon lorsqu'il sortit du vaisseau.

Il faisait des chaleurs extrêmes depuis que nous étions en cette baie et comme toute l'eau qu'on pouvait faire dans les 24 heures et qui est d'ailleurs un peu saumâtre suffisait à peine à la consommation journalière, M. De Bompar qui ne voulait pas faire un plus long séjour en ce mouillage fit distribuer le 29 de nouveaux ordres de marche et de bataille.

DEPART DE TUNIS

Le 30 au matin nous appareillâmes avec les vents de NO et fîmes route pour doubler le Cap Bon. Le même jour nous vîmes un signal particulier que le général fit à l'Altier et au Fantasque, ces deux vaisseaux prirent la bordée du SO à l'entrée de la nuit et nous n'en eûmes plus aucune connaissance le lendemain au matin.

Nous passâmes les trois premiers jours d'août sur des bords entre le Cap Bon et la Pantelaria où nous ne trouvâmes que des neutres parmi plusieurs bâtiments que nous y visitâmes mais les vents ayant passé au NO grand frais avec une mer affreuse dans la nuit suivante du 4 au 5 et me trouvant le matin hors de la vue de l'escadre sous le vent de laquelle la mer m'avait jeté, je pris le parti d'aller mouiller à la Lampidoze pour être à portée de revenir joindre l'escadre sur ces parages ou d'aller chercher au port de Malte que j'avais pour rendez vous.

LE REQUIN VA MOUILLER A LA LAMPIDOZE

Séparé de l'escadre par le mauvais temps ne voyant donc plus aucun de nos vaisseaux le 5 à la pointe du jour je fis route sur la Lampidoze en dehors de laquelle je mouillais pour être plus disposé de faire voile dès que le temps me le permettrait, mais le vent et la grosse mer continuant toute la journée du six, j'envoyais mon canot avec un officier à terre qui me rapporta :
– qu'il n'y avait dans cette île qu'un patriarche et quatre grecs
– que celui ci nommé par M. le bailly de Combreux pour dire la messe dans cette île était en même temps le régisseur de ce bailly pour la vente des chèvres et moutons que cette île fournit et qui quoi que d'une fort mauvaise qualité ne laissent pas d'être d'un bon revenu pour l'Ordre de Malte.

Cet officier me dit aussi qu'il avait eu le plaisir de voir la chapelle dédiée à la vierge et la mosquée si vantée par tous les marins que le prédécesseur du patriarche actuel avait fort politiquement imaginé de faire bâtir l'une à côté de l'autre pour satisfaire tout à la fois les chrétiens et les musulmans et éviter par cette attention pour ces derniers qu'ils ne le troublâssent dans son habitation.

Nous sûmes enfin par ce patriarche que la pinque et le schabeck anglais dont on m'avait parlé à Alger venaient ordinairement faire leurs vivres en cette île qu'ils n'y avait pas trois semaines que le premier en était parti.

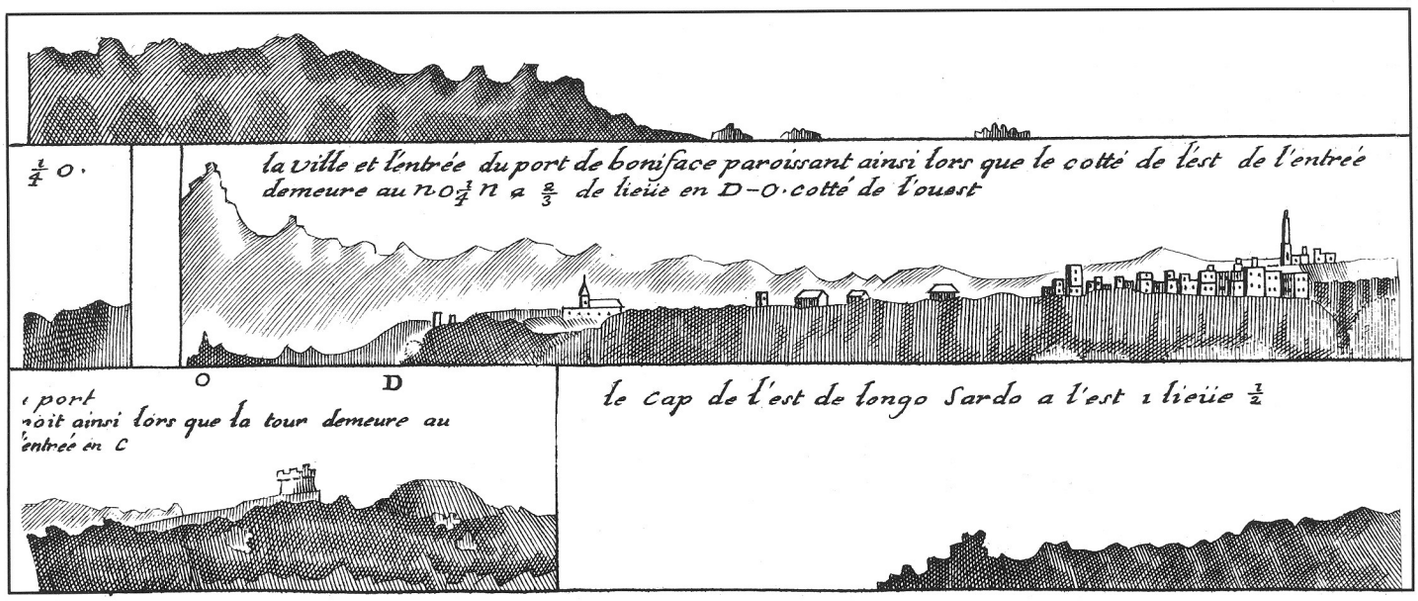
Je n'ignorais pas cette dernière circonstance qui n'avait pas peu contribué à me faire prendre cette relâche, mais puisqu'elle n'avait eu aucun succès et que la mer était beaucoup tombée, je remis sous voile le 7 à midi pour me rendre tout de suite à Malte ainsi que mes instructions le portaient et ne pas m'exposer aux contretemps que je pouvais rencontrer en prenant un autre parti.

LE REQUIN PART DE LA LAMPIDOZE

En conséquence je dirigeais ma route sur Malte et le vent m'ayant obligé de passer entre le Gore et Lamingo je vins mouiller le 9 au port de Malte.

LE REQUIN ARRIVE AU PORT DE MALTE

Nôtre escadre que le gros temps avait obligé de quitter sa croisière le même jour que j'avais pris ce parti, il y avait



encore un vaisseau de guerre hollandais mouillé dans ce port qui fit voile peu de temps après pour le Levant où il allait protéger le commerce de sa nation.

Les nouvelles que j'appris à bord du général où je fus en arrivant étaient :
– que la patente n'était plus bonne à Constantinople quinze jours avant qu'un ragusais que l'escadre a rencontré dans le canal en revint,
– que l'Altier et le Fantasque avaient été détachés sur Alger pour tâcher d'y intercepter le Windsor,
– que les frégates la Pleòade et la Minerve étaient arrivées le onze juillet avec les polacres chargées de vivres qu'elles avaient convoyé jusqu'à ce port d'où elles avaient fait voile pour aller croiser sur la côte d'Italie,
– enfin que la barque l'Hyrondelle se croyant chassée par des anglais avait relâché à Palerme.

L'on me dit encore que le grand maître Pinto aussi portugais de coeur que de nation avait paru vouloir se formaliser de la réunion de nos vaisseaux en ce port, mais que M. de Bompar qui d'ailleurs n'avait personnellement pas à se louer de lui, lui avait fait répondre à cet égard d'une manière si ferme et en même temps si polie, qu'on n'imaginait pas que son Altesse Eminentissime put lui faire de nouvelle représentations.

Le 10 je donnais la demie bande au shabeck qu'il était possible de le faire ; je complétais mes vivres pour 76 jours le lendemain et fis tout de suite mes 40 jours d'eau tandis que les vaisseaux travaillaient successivement à faire la leur.

Le 12 au matin je profitais d'une barquette de garde que le commissaire de la santé m'accorda à la demande du général pour parcourir toutes les ... et fortifications du port qui méritent bien cette curiosité et j'en pris toute la connaissance qu'on peut en avoir lorsqu'on n'a point l'entrée ce qui est assez ordinaire quand on n'est à Malte que pour quelques jours.

Le même jour après le dîner entra le vaisseau l'Hyppopotame qui venait de croiser sur la côte de Livourne et d'Italie sans aucun succès que celui d'avoir repris un bâtiment français dont le Cerdau pinque anglais déjà mentionné s'était emparé. Ce vaisseau fut suivi le lendemain du Fier,(Moriez), de la Topaze, (Narbonne), et de l'Oyseau, (Modane) qui étaient partis le 4 de Toulon avec quatre mois de vivres qui les mettaient de pair avec ceux de l'escadre.

Depuis l'arrivée de nos vaisseaux en ce port, il y avait journellement à bord du Protecteur les saluts qui sont d'usage vis-à-vis des baillis, grands croix et autres dignitaires de l'ordre qui viennent faire visite aux commandants et généraux de nos escadres.

La petite tartane que le mauvais temps avait séparée de l'escadre en même temps que nous, arriva le 13 et fit grand plaisir au général qui était inquiet sur son compte mais il était fort étonné de ne voir pas paraître encore la barque l'Hyrondelle à laquelle il avait expédié en espérant deux jours après son arrivée en ce port pour lui dire de venir y joindre l'escadre sans délai.

Le 15 au matin M De Narbone et moi eûmes ordre de nous tenir prêts à mettre dehors avec la Topaze pour aller se joindre au Sagittaire qui avait ordre de croiser sur la Candie et à l'entrée de l'archipel et le Requin pour aller chercher le St François et la Gracieuse sur Chypre où sur la côte de Syrie, M. De ... me dit en même temps de convenir avec M De Narbone du point où nous nous séparerions pour faire chacun nôtre route relativement à nos missions.

L'Hyppopotame et le Fier eurent aussi le même ordre peu de temps après de se disposer à sortir pour aller croiser dans le canal jusqu'à la sortie de l'escadre.

LE REQUIN PART DE MALTE POUR ALLER DANS LE LEVANT JOINDRE M. D'ABON

Nous sortîmes en conséquence tous les quatre le lendemain 16 au matin en prenant la Topaze et le Requin la route de l'E tandis que l'Hyppopotame et le Fier faisaient celle du NO mais avec des vents aussi contraires qu'ils nous étaient.

Le 17 au matin nous aperçumes deux voiles que la Topaze me fit signal de chasser et que nous ne tardâmes pas de reconnaître l'un pour une galiote barbaresque et l'autre pour une barque dont elle s'était vraisemblablement emparée ; je fus bientôt assez à portée de cette dernière pour la couper et je continuais de chasser l'autre avec assez d'avantage pour me trouver déjà à portée de l'arrêter avec mon canon lorsque M. de Narbone qui l'avait jugé ainsi que moi galiote tripoline, me fit signal de lever chasse, mais malgré que je revenais vers la Topaze, malgré le pavillon blanc sous lequel j'avais tiré sur cette galiote pour l'arrêter et malgré l'abandon que M. de Narbone avait fait de la barque qui avait été... à nôtre approche, les barbaresques étaient si bien persuadés que nous étions maltais qu'ils ne voulurent plus se rallier à leur se que lorsque nous fumes entièrement éloignés.

Le bon vent qui continua le 16 et le 19 nous mit le 20 à la vue des îles Sapiences et comme elles étaient le point dont j'étais convenu avec M. de Narbone pour notre séparation, sur le signal qu'il m'en fit j'arrivais tout de suite pour aller chercher le sud de la Candie où mes pilotes m'assurèrent que je trouverais du vent plus frais et plus favorable qu'au Nord de cette île et le moyen par conséquent de gagner Chypre avec plus de célérité.

Comme je courais sur le Cap Matapan sans avoir encore perdu la Topaze de vue je découvris de l'avant un vaisseau que je reconnus bientôt pour être de guerre et probablement le vénitien qu'un livournois nous avait dit croisant sur ce parage dans cette confiance et celle que la continuation de la route me donnerait, je ne changeais rien à la mienne qui me mettait pourtant à portée de le voir d'assez prés mais ce vaisseau ayant tout à coup imaginé de me donner chasse lorsque je me trouvais par son travers ce qu'il fit d'abord avec avantage tant que nous fûmes sur le vent arrière, je n'hésitais plus alors de manoeuvrer pour l'éviter et ayant pris l'allure du largue qui était la plus avantageuse pour la marche du schabeck, j'eu bientôt mis ce vaisseau hors d'état de me joindre. La crainte où je fus que ce vaisseau ne voulut se prévaloir de ses soixante canons contre mes vint quatre pour appuyer quelque prétention indiscrète me fit prendre ce parti comme celui qui n'était plus susceptible d'aucune mauvaise chicane chose très désagréable mais à laquelle on est pourtant quelquefois exposé lorsqu'on n'est pas en état de s'en garantir par la force.

Cependant comme j'avais déja beaucoup éloigné ce vaisseau je remis en route avant la nuit et je vins reconnaître le lendemain la Candie que je doublais du 23 au 24.

En quittant cette île j'éprouvais une alternative continuelle de calmes, de petits vents et de brume qui ne me mirent que le 26 à la vue de celle de Chypre.

Je trouvais bien dans cette traversée plusieurs bâtiments ragusais, vénitiens et turcs comme caravelles, sambequins et caïques mais que je reconnus tous d'assez bonne heure pour qu'aucun d'eux ne m'ait pas détourné un seul moment de ma route.

Le 24 au matin en arrondissant le cap Salines pour aller chercher le mouillage de l'Arnaca j'y aperçus plusieurs bâtiments mais particulièrement un vaisseau avec pavillon et flamme blanche que la grosseur me fit bientôt reconnaître pour le St-François, j'y cherchais aussi la Gracieuse mais qu'il me fût impossible d'y voir puisqu'elle n'y était pas.

Tout ce qu'il y avait d'ailleurs de bâtiments mouillés dans cette baie constituait en deux ou trois tartanes du pays et dix vénitiens dont un de guerre et de 60 canons monté par un lieutenant général une frégate de 30 et 8 marchands armés de 22 canons et 80 hommes d'équipage que les deux premiers venaient chercher pour les escorter jusqu'à Venise.

Dans le moment où je venais de mouiller et que j'allais me rendre au St-François, M. d'Abon qui était à terre chez le consul m'envoya dire que je trouverais au débarquadaire une calèche avec un janissaire à cheval pour me conduire à la maison consulaire, je m'apprêtais tout de suite pour m'y rendre et en arrivant je remis à M. d'Abon un précis de ma navigation depuis mon départ de Malte avec un paquet dont M. De Bompar m'avait chargé pour lui et qui parurent l'un et l'autre lui faire grand plaisir, ainsi que la diligence avec laquelle j'étais venu le joindre.

J'appris par M. d'Abon que la Gracieuse que j'étais surpris de n'avoir pas trouvée avec le St-Francois était dehors depuis quelques jours à croiser sur le cap de Gatte où il l'avait envoyé pour favoriser le passage de plusieurs de nos bâtiments qu'on attendait de Marseille et que la frégate le Gibraltar et le corsaire pinque anglais qui avaient paru être encore à la hauteur de cette île lorsque le St-François et la Gracieuse étaient arrivés auraient bien pu intercepter s'ils s'étaient par hasard obstines à tenir leur croisière comme cela pouvait être malgré la proximité de nos vaisseaux et malgré ce qu'on assurait d'avoir rencontré les deux anglais qui faisaient route sur la côte de Syrie.

M. d'Abon me dit aussi que son apparition avec le St-François et la Gracieuse avait produit en général le meilleur effet à Tripoly, à Damiette, à St-Jean d'Acre et à Caïffa où il avait passé avant de se rendre à Chypre mais que comme son intention était de repartir incessamment je lui ferais plaisir de pourvoir à tous mes besoins avec le plus de célérité qui me serait possible.

Je mis en conséquence la main à l'oeuvre dès le lendemain 28 et j'étais prêt à suivre M. d'Abon le 30 lorsque le vaisseau le Sagittaire qui n'était guère attendu en ce moment là arriva suivi de la Gracieuse qu'il avait chassée et joint sur la côte.

M. De Broves rapporta à M. d'Abon que sur les avis réitérés qu'il avait vent de l'apparition de deux vaisseaux et une frégate anglaise sur l'île du Serigo dans le voisinage de laquelle il était pour lors à croiser il avait jugé ne pouvoir rien faire de mieux que de venir tout de suite nous joindre à Chypre parce qu'au moyen de cette réunion il évitait non seulement un ennemi trop supérieur pour lui seul mais qu'il s'assurait encore un moyen de les aller attaquer avec avantage si nous nous réunissions tous pour cela et que ces ennemis s'obtinassent à nous attendre dans le parage qu'il s'était crû forcé de leur abandonner.

M. De Broves ajouta que ces mêmes raisons qui l'avaient amené ici lui avaient fait également prendre le parti de laisser des ordres à Corona pour que les frégates ou schabecks qui seraient venus le chercher dans le parage de la Morée ou de l'Archipel eûssent à le suivre jusqu'à Chypre. M. d'Abon trouva les raisons de M. De Broves très plausibles mais comme le Sagittaire avait aussi à se pourvoir de bien de choses avant de pouvoir remettre sous voile, cela occasionna encore un retardement de trois ou quatre jours et une nouvelle suite de repas dans tous les vaisseaux ainsi que chez le consul M. Assier qui est un homme d'esprit et très honorable.

Le port de l'Arnaca est le plus fréquenté de l'île de Chypre non seulement à cause des vins excellents et des vivres que cette île produit en abondance, mais encore pour sa position qui fournit une relâche commode à tous les bâtiments qui reviennent de la côte de Syrie et du fonds du Levant. Ce concours de bâtiments a engagé la plus part des puissances maritimes à y avoir un consul de leur nation et comme ces derniers y sont tous mariés à la réserve de celui de France, cela fait un agrément pour cette société qu'on n'a point dans les échelles ; aussi l'Arnaca est-il considéré comme le paradis du levant, et surtout lorsque le commerce y fleurit, mais la peste qui a enlevé près de cent mille hommes en cette île il n'y a que deux ans, les vexations énormes du dernier pacha qui en avaient fait déserter je ne sais combien et le dégoût que la guerre a donné à nos négociants de Marseille de faire naviguer leur bâtiments, tout cela a rendu le port de l'Arnaca si différent de ce qu'il était il y a sept ou huit ans qu'il n'est presque plus reconnaissable pour ceux qui n'y étaient pas venus depuis ce temps là.

Mais ce qu'il y a de véritablement fâcheux pour nous en tout cela est que les vénitiens sont presque les seuls qu'on voie aujourd'hui dans ce port et qu'ils ont eu un grand soin de profiter de nôtre inaction pour y donner à leur commerce un essor qui achève le discrédit du nôtre.

Au reste je ne veux point finir l'article de Chypre sans parler de certaine visites qu'un pur mouvement de curiosité m'engagea à faire aux vaisseaux de guerre vénitiens puisque malgré l'incognito sous lequel je me présentais le cabot de mer qui fut instruit je ne sais comment que j'étais le commandant du schabeck me rendit je ne dis pas les honneurs que la plus grande politesse de sa part eut pu m'accorder à cette considération mais tous ceux qu'on refuserait peut être en France à un maréchal et qu'on n'accorde ordinairement qu'aux princes du sang car enfin onze coups de canon, la troupe du vaisseau en bataille sur les passavants avec les armes présentées, le tambour battant et le drapeau déployé, et enfin le cabo de mar M. le lieutenant général qui voulut absolument m'accompagner jusqu'à l'échelle ne sont pas je crois des honneurs subalternes ; M. d'Abon à qui je fus tout de suite en faire le détail en parût cependant bien aise, pour moi j'en ris trop toutes fois que j'y songe, pour ne l'être pas aussi.

DEPART DE L'ARNACA AVEC LA DIVISION DU SAINT FRANCOIS

Tout étant arrangé pour le départ le 2 septembre au soir, nous fîmes voile dès le lendemain matin avec les brises de terre et à la pointe du jour nous nous trouvames fort près d'un bâtiment qu'on reconnut bientôt pour la Topaze qui venait nous chercher conformément aux ordres que M. De Broves lui en avait laissé en partant de Covone.

Du 3 jusqu'au 13 que M. d'Abon passa en croisière sur cette île il n'y eût que des vents très frais avec des mers fort dures dans lesquelles le Requin eût tant à souffrir pour ne se pas séparer de l'escadre et pour surcroît de peine de tous les bâtiments dont nous eûmes connaissance pendant cette station il n'y en eût qu'un d'anglais, un bâtiment de la compagnie armé de 22 canons qui venait de Smirne chargé très richement et que nous ne pûmes malheureusement voir qu'au jour et lorsqu'il était déjà à portée de gagner le port de Limassol avant que nos deux frégates qui en étaient le plus près puissent lui en couper l'entrée.

M. d'Abon fit route le 12 et nous eûmes connaissance le 14 de la côte de Caramanie sur laquelle nous éprouvâmes encore des temps très durs pour le schabeck et qui ne nous mirent à la hauteur de Rhodes qu'à force de bouline.

Le 20 M. d'Abon me donna ordre d'aller visiter toute la partie de l'Est de cette île et ensuite celui d'entrer dans le port de Rhodes pour y prendre langue auprès du consul et un pilote pratique dont M. De Broves s'était servi pour traverser l'archipel et à qui il avait donné rendez vous en cette île pour nous piloter à nôtre retour mais ne l'ayant pas trouvé dans aucune de ces anses et le vent étant devenu bon pour faire route au moment où j'allais chercher le port M. d'Abon me héla de le suivre et nous entrâmes dans l'archipel où nous trouvames des vents qui nous permirent de doubler assez vite la plus grande partie des îles qu'il faut traverser ; mais du 23 jusqu'au 26 que nous fûmes entre la Christiana et la Candie nous éprouvâmes des temps qui en nous occasionnant tout plein d'avaries nous mirent encore dans la position critique d'être affalé sur les côtes de Candie que la brume ne nous permettait pas de reconnaître quoique nous en fussions très prés mais les vents qui devinrent bons nous tirèrent enfin de peine le 26 et comme ils nous conduisirent le même jour à la vue du Serigo, M. d'Abon me dit d'aller y jeter un pied d'ancre pour m'y aboucher avec le consul français sur ce qui se passait en ce parage et venir tout de suite le rejoindre en dehors du cap St-Ange sur lequel il m'attendrait je fis de la voile en conséquence mais le calme survint et je ne pus faire du chemin que peu de temps avant le jour que je profitais du vent de NE pour me mettre entre le cap St-Ange et le Serigo et ainsi à même d'entrer de bonne heure au port de St-Nicolas.

A mesure que le jour se levait nous aperçûmes le 27 au matin 3 voiles sous le vent à nous dont une était une polacre et les deux autres quarrées mais que nous ne pûmes pas bien reconnaître, il y en avait en même temps deux très loin au vent et une troisième assez près qui courait dans l'ESE à la rencontre de nos 4 vaisseaux qui venaient après nous à 3 ou 4 lieues de distance.

LE REQUIN MOUILLE A S^{T}-NICOLAS DU SERIGO

Quelque diligence que j'eusse fait je ne put gagner le port de St-Nicolas que vers les 9 heures et comme la quarantaine à laquelle on y est assujetti lorsqu'on vient du Levant ne me permettait pas de mettre aucun de mes gens à terre, j'envoyais M. De Fleurieu un de mes officiers complimenter le commandant vénitien avec prière d'expédier par un porteur express mes dépêches au consul français que je croyais tout au plus à une lieu du mouillage. Comme M. d'Abon me l'avait dit et qui devait par conséquent y être rendu sous deux ou trois heures au plus tard moyennant le porteur que je lui envoyais pour le sommer de venir m'y joindre.

Vers les onze heures on voyait encore nos vaisseaux qui couraient sur le cap St-Ange et il entra peu de temps après deux polacres impériales que j'assistais pour mouiller.

La première qui était partie depuis 16 jours de Livourne chargée pour le Levant, appelée la Charlotte qui me dit n'avoir trouvé aucun bâtiment anglais sur sa route mais que nos frégates la Pleyade et la Minerve s'étaient trouvées au mouillage dans le golfe de la Spezia lorsque deux bâtiments de la compagnie anglaise qui sortaient de Livourne richement chargés avaient passé à la vue de ce golfe.

La seconde était l'Avant Garde partie depuis 26 jours de Marseille qui allait aussi dans le Levant et me rapporta avoir parlé à l'escadre de M. De Bompar dans le golfe de Cagliari ou ce général faisait conduire par un de nos vaisseaux un hollandais chargé de grains pour Lisbone qu'il avait arrêté mais qu'il était pourtant beaucoup question de paix lorsqu'il est parti de Marseille au point même que les bruits publics la disaient déja signée. La première polacre nous donna la même nouvelle comme tout aussi accréditées à Livourne.

A une heure après midi on avait perdu de vue nos vaisseaux du haut du mat et comme il en était déja prés de 4 sans que le consul eut paru je pris le parti d'aller m'en expliquer avec le commandant vénitien qui m'apprit à mon grand étonnement que le consul ne serait arrivé que le lendemain matin puisqu'il fallait au moins quatorze ou quinze heures pour douze lieues de trés mauvais chemin que le porteur et le consul avaient à faire pour être de retour que toutes les nouvelles d'ailleurs qu'il pouvait me donner touchant ces parages consistait en deux bâtiments de guerre vénitiens qui y croisaient depuis quelques temps et que je pourrais bien croiser en sortant.

Il fallait donc attendre encore jusqu'au lendemain matin vraisemblablement pour ne rien apprendre de plus particulier. Cependant nos vaisseaux qu'on ne voyait plus parce qu 'ils avaient débouqué devaient être fort étonnés de ne me point voir arriver.

Sur ces considérations je me déterminais à remettre sous voile pour avoir encore le temps de faire ma découverte avant la nuit mais je n'aperçus aucun de nos vaisseaux et comme j'étais pourtant bien assuré de les trouver sur le cap St-Ange ainsi que M. d'Abon me l'avait annoncé, je louvoyais toute la nuit pour tacher de doubler ce cap mais voyant que les vents qui m'avaient d'abord été assez favorables et les courants me combattaient toujours plus à mesure que j'en approchais ainsi que mon pilote, grand pratique de ces mers m'en avait déja prévenu je jus obligé d'arriver pour aller débouquer par la partie du sud de Cerigo.

Cette route m'ayant mis vers les huit heures du matin à l'ouverture de la calanque qui est au dessous du village et du fort je fis mettre le pavillon et la flamme pour me faire voir au consul ce qui fit appareiller tout de suite un pinque français qui était dans la calanque et me salua de trois coups de canon ; je diminuai de voile pour l'attendre et comme il me dit qu'il n'avait relâché en cette calanque que pour se soustraire à la poursuite de deux frégates anglaises qui lui avaient donné chasse quelques jours auparavant quoique j'imagina bien que ces deux prétendues frégates ennemies n'étaient autre chose que les deux vénitiens dont le commandant du fort St-Nicolas m'avait parlé je fis héler à ce pinque de me suivre et que je manoeuvrais pour le conserver, faisant cette offre au capitaine j'avais eu pour objet de favoriser le passage d'un bâtiment qui ne laissait pas que d'être d'une valeur considérable pour Marseille puisqu'il était chargé de soies qu'il venait de prendre à Smirne pour les porter à Marseille mais j'étais bien éloigné de penser que je lui serait bientôt aussi utile que je le fus et en effet comme je faisais route avec le pinque pour doubler la pointe du Cerigo et me rallier à nos vaisseaux qu'on venait d'apercevoir à 4 ou 5 lieues dans le NNO et N on découvrit tout à coup entre le Serigo et Lovo un bâtiment qui nous parut manoeuvrer pour nous observer et qui mit peu de temps après un pavillon rouge que nous ne pûmes pas mieux particulariser et que nous primes pour vénitien en conséquence de ce que le commandant du fort m'avait dit.

A onze heures le bâtiment se mit au même bord que nous avec ses huniers tout bas mais des focs et voiles d'étai qu'il

hissa lui donnaient à cette allure beaucoup de supériorité de marche sur nous ce qui me confirma encore mieux qu'il était bâtiment de guerre et nous n'en doutâmes bientôt plus lorsque nous le vîmes hisser encore un moment après un pavillon rouge qu'il assura d'un coup de canon ; toujours dans la persuasion que ce pavillon rouge n'était autre chose qu'un pavillon vénitien que nôtre.... en avant de ce bâtiment nous empêchait de reconnaître mieux, je fis hisser le nôtre que j'assurais aussi d'un coup de canon mais comment exprimer ici notre surprise lorsque nous vîmes un moment après ce bâtiment qui arrivait et que son pavillon qui nous avait paru tout rouge était un pavillon anglais dont le yack était un peu terni à la vérité mais que nous aurions pourtant bien discerné si ce bâtiment nous eût hélés en toute autre position que celle de la hanche. Dans l'instant de cette découverte je fis larguer tout de suite le ris que je venais de faire à cause du vent que je craignais de trouver en doublant le Serigo et faisant en même temps le signal de vaisseau ennemi que j'accompagnais de coups de canon pour le rendre plus évident à l'escadre, j'arrivais tout à la fois sur lui avec toute la voile que je pouvais porter pour le joindre ; j'avais déjà fait héler aussi le pinque que la peur avait tout à fait rapproché de moi de continuer sa route dans le Nord avec confiance parce que les vaisseaux du vent que nous voyions étaient des français, ce qui lui fit crier trois grands "Vive le Roi".

Cependant le bâtiment ennemi fuyait avec toute la voile qu'il pouvait faire portant grand largue au Sud.

Nos vaisseaux qui n'avaient sans doute pas aperçu mes signaux tout de suite ne firent de la voile qu'une demi heure après mais ils suivaient et comme tant que je fus abreyé de la mer par l'écueil de Lovo je gagnais sensiblement le bâtiment que nous chassions, mon équipage était d'une joie inconcevable et ne faisait pas plus d'attention que nous à tout ce qu'il y avait à craindre pour le schabeck de porter autant de voile que je lui en faisais charrier, mais la mer s'étant élevée ensuite et le vent mollissant par intervalle, ce bâtiment jugea avec raison que l'allure du vent arrière lui serait plus avantageuse qu'à moi et il la prit ; tout ce que je pus faire alors fût de le conserver à la même distance en continuant mes signaux pour engager nos vaisseaux et particulièrement le Sagittaire qui avait de l'avantage sur moi à poursuivre la chasse.

A 3 heure 1/2 le commandant fit un signal que l'éloignement nous empêcha de distinguer mais que tout le monde jugea être celui de lever chasse parce que le Sagittaire qui était plus à portée de le bien voir diminua tout d'un coup de voile.

Malgré tout cela je continuais de chasser encore une demi heure mais comme il était déja plus de quatre heures que je ne gagnais plus rien depuis longtemps sur le bâtiment et qu'il paraissait évident que les vaisseaux ne me suivaient avec de voile que pour ne pas me perdre de vue et me faire rallier je consentis enfin a diminuer les miennes pour revenir sur eux l'amure à stribord.

En faisant cette manoeuvre ma misaine déja fort usée que ce dernier effort avait entièrement affaiblie ayant crevé en pièces, je fis le signal d'incommodité au commandant pour lui faire remarquer l'impossibilité où j'étais de le suivre ; La Topaze malgré l'écoute de hune qui venait de lui manquer arriva tout de suite pour nous offrir du secours, mais ma misaine neuve allait être enverguée et je répondis à M. De Narbone que je ne tarderais pas de le suivre et en effet il n'était pas 6 heures que grâce à l'activité de mon équipage qui avait marqué la plus grande volonté dans cette journée, je pus me mettre à la route du commandant, en observant toutefois de tenir plus le vent que lui pour le rallier et nous atterrer avec lui parce que l'intention de M. d'Abon, selon ce que la Topaze venait de me dire, était d'aller tout de suite à Coron.

La route que nous fîmes dans la nuit et le temps qui forcit nous mirent le matin au jour à portée de la Topaze et sur le cap St-Ange mais on ne voyait le reste de l'escadre que du haut des mats seuls et en courant dans l'ESE où ils nous restaient nous les eûmes bientôt joints.

Dès que je fus à portée du St-Francois je fus rendre compte de ma manoeuvre à M. d'Abon qui en avait été content et qui en l'approuvant me donna ordre de prendre les devants pour aller prévenir le consul de Coron de l'arrivée de l'escadre et de ses besoins les plus urgents afin qu'il put y pourvoir de bonne heure.

Je fis de la voile en conséquence et dès que j'eus laissé tomber nous allâmes rendre au consul conformément à ce que M. d'Abon m'avait chargé de lui dire mais comme le lendemain matin tous les vaisseaux se trouvaient déja fort prés du mouillage, je voulus attendre l'arrivée de M. d'Abon avant de descendre à terre quoi que le consul ...

Dès que l'escadre fut entrée dans la baie, le fort la salua de 5 coups de canon que le commandant rendit du même nombre, le consul français M. Magis homme d'un vrai mérite et qui est fort considéré dans toute la contrée dont il est consul général vint peu de temps avec ses chanceliers et toute la nation qui consiste aujourd'hui en 4 ou 9 maisons faire visite à M. d'Abon qui les fit saluer à leur départ de neuf coups de canon présentés par l'ordonnance.

Le Roi que le consul nous dit être fort attaché à la nation ayant eu aussi curiosité à venir voir le St-Francois avec ses deux fils et une suite considérable, M. d'Abon les régala d'une très grande collation et après leur avoir fait parcourir tout le vaisseau dont l'arrangement et surtout les armes plurent beaucoup à tous les turcs pour rendre la fête plus complète il les fit saluer à leur départ de 3 "Vive le Roi" et de sept coups de canon.

Toutes les honnêtetés de M. d'Abon et une carte hydrographique dont je me trouvais par hasard à même de faire la galanterie au Bey nous valurent les procédés les plus honnêtes de sa part et produisirent un trés bon effet auprès des janissaires particulièrement qui étaient continuellement dans nos vaisseaux et surtout à bord du schabeck pour lequel ils avaient une dilection décidée.

On s'occupait cependant à faire de l'eau et à se pourvoir de tout ce qui est nécessaire à l'escadre et à mesure que la Gracieuse revint des Sapiences où le commandant l'avait envoyée croiser trois ou quatre jour, la Topaze sortit pour aller chercher un corsaire anglais qu'on nous avait dit être sur la route, mais ne l'ayant pas trouvé M. De Narbone eut encore le temps de revenir à Coron avant que nous puissions en sortir.

Nous apprîmes chez le consul qu'il y avait dans ces parages une frégate tripoline que les maures ont achetée il y a trois ou quatre ans des anglais, la Yama de 24 canons et qui est montée aujourd'huy par un nomme Le Cave de la Ciotat qui s'est fait renégat et qui passe pour un grand marin parmi les barbaresques et combinant toutes ces circonstances et bien d'autres qui sont relatives à ce que nous trouvames si analogues à la manoeuvre du bâtiment que nous avions chassé sur le Serigo, que tout le monde ne douta plus que celui ci était précisément la frégate de ce Cave ce qui diminua beaucoup le regret que nous avions de n'avoir pas pu nous en emparer.

J'allais et je ne vais point omettre ici que nous trouvames dans cette baie 8 vaisseaux de guerre vénitiens dont un de

80 canons portant le pavillon d'amiral et l'autre de 60, vu qu'ils appareillèrent dès le lendemain de notre arrivée ainsi qu'une petite galiote barbaresque mais sans avoir palabré avec M. d'Abon ni formé aucune demande auprès de lui pour le salut qu'il eut été dans le cas de rendre à ce pavillon amiral.

Une polacre française partie de Marseille depuis 75 jours qui avait relâché à Messine et à Malte arriva le 2 octobre et nous apprit par un bulletin de M. le bailli De Combreuse au consul français les nouvelles le plus intéressantes savoir :
- Les succès du chevalier de Ternay à Terre Neuve
- Les progrès des espagnols dans le Portugal,
- La défaite des anglais à la Havane,
- L'avantage remporté par M. le prince De Condé sur le prince Ferdinand,
- La révolution aussi inopinée qu'elle est avantageuse pour nous de moscovie,
- Le crédit enfin que tous ces événements achevaient de donner aux bruits généraux d'une paix prochaine.

Ce bâtiment nous dit aussi qu'il avait laissé plusieurs bâtiments en armement à Marseille et qu'il avait été forcé d'entrer à Messine pour pour se dérober à la poursuite de deux frégates anglaises le Gibraltar et la Valeur dont la supériorité de sa marche l'avait garanti fort heureusement.

Des dîners continuels donnés alternativement par le consul et par les capitaines et des promenades que la nature du local et la saison rendaient tout à fait agréables faisaient l'amusement général pendant que nous fûmes à Coron, mais nous admirions surtout comment un pays peut être aussi fertile que l'est celui ci en grains, huiles, laines, soies et avec l'oisive dignité du turc et la servitude où les grecs y sont réduits qui laissent presque tout à faire à la nature et au sol pour les productions qu'ils en retirent. Quel pays disions nous continuellement pour un peuple qui serait intelligent et laborieux tout le monde sait combien est considérable la branche de commerce que nos négociants de Marseille y font lorsque la guerre ne le traverse pas.

DEPART DE CORON

Les vents de sud et de sud ouest et la grosse mer qui nous tourmentaient depuis le 5 dans la rade de Coron ayant manqué le 7 au soir, tout fût disposé pour partir et nous mimes sous voile le lendemain à la pointe du jour. Nous eûmes pour lors les vents de la partie de l'O très frais qui nous firent souffrir beaucoup pendant presque toute nôtre traversée et qui occasionnèrent des avaries au Sagittaire et à la Gracieuse avec une erreur fort considérable dans toute l'escadre pour l'atterrage sur Malte.

Il n'y eût d'ailleurs rien de plus remarquable dans les onze jours que nous mîmes à nous rendre de Coron à cette île que la rencontre de 4 ou 5 bâtiments neutres parmi lesquels se trouva une galiote barbaresque dont un corsaire maltais venait de s'emparer et qui faisait route ainsi que nous pour gagner le port de Malte.

Nous entrâmes le 19 dans ce port et y trouvames un vaisseau hollandais de 70 canons et les quatre galères de la religion armées qui envoyèrent faire compliment à M d'Abon sur son arrivée et a qui M. d'Abon rendit les mêmes politesse avec les saluts de canon qui sont ordinaires.. M. d'Abon descendit lui-même après dîner à la consigne avec tous les officiers commandants et nous y vîmes M. Le bailli de Combreuse qui après nous avoir confirmé toutes les bonnes nouvelles que nous avions déjà sues par lui a Coron y ajouta :
- que le vaisseau l'Hyppopotame était depuis quelques jours à croiser dans le canal, et qu'il avait déja paru deux ou trois fois à l'entrée du port,
- qu'il avait ordre de donner un mois de vivres à la Topaze pour qu'elle put se joindre avec l'Hyppopotame et croiser encore quelque temps en ce parage avec ce vaisseau,
- que le St-François et la Gracieuse s'en iraient à petite voile et comme en croisant en Provence,
- mais qu'en considération de la saison qui était déjà bien avancée et pour me procurer une navigation plus douce, je serais détaché des vaisseaux et renvoyé tout seul dès que je serais arrivé,
- que par les mêmes considérations, on donnerait aussi le même ordre aux autres schabecks s'il en était par hasard venu quelqu'un à Malte avant que la cour eut pu les informer du changement qu'elle avait fait à leur première destination en conséquence de ce que M. De Bompar avait mandé au ministre au sujet du Requin.

LE REQUIN PART TOUT SEUL DE MALTE

Conformément à ce dernier ordre dont M. d'Abon me fit part tout de suite je mis dehors le lendemain au matin et comme les vents furent assez frais dans la partie de l'est jusqu'au 21 j'avais doublé le Cap Bon le 21 au soir.

Le 22 les vents passèrent au SO et successivement à l'O le 24 mais heureusement encore assez maniables pour qu'en faisant toute la voile possible j'eusse pu me trouver déja sur la Sardaigne et n'être plus obligé de retourner sur mes pas lorsqu'ils commencèrent à fraîchir ce qui me mis sous le vent du golfe de Cagliary et me fit prendre le parti de prolonger la Sardaigne dans la partie de l'est.

Les vents ayant éclaté nos voiles le 24 et craignant de n'avoir pas de l'eau à courir dans la nuit pour me rendre du point ou je me trouvais à midi aux Bouches de Boniface je jetais tout de suite un pied d'ancre vis-a-vis la tour de Barry qui est près du petit port de la Guillagene pour voir ce que deviendrait le temps mais comme il avait beaucoup molli, à 5 heures du soir je remis sous voile et conformément à la combinaison que j'avais faite du chemin que nous ferions dans la nuit et jusqu'au lendemain à la même heure, me trouvant à portée du mouillage de l'île Tolaro avec toute l'apparence du plus mauvais temps, je me déterminais d'autant plus à propos d'y aller passer la nuit que les vents ayant passé dans la même nuit au NO avec toute la violence qui est ordinaire de celui-ci j'eusse été très à plaindre et peut être embarrassé de quoi devenir sans cette heureuse précaution.

Ce mauvais temps continua tout le 26 et une partie du 27 mais comme j'étais dans un bon mouillage, je pus attendre sans inquiétude et sans impatience un vent assez favorable pour donner dans les Bouches de Boniface et en effet les vents étant venus au S et à l'ESE le 28 au matin je remis sous voile pour faire route sur les Bouches de Boniface que je doublais dans la nuit après les avoir bien reconnues au soleil couchant.

Le 29 au matin je me trouvais S et O du port de la Hiace et comme les vents avaient passé au NE je fis route au NNO pour aller au vent du cap St-Tropez et n'être pas trompé dans mon estime par les courants qui portent dans l'O avec rapidité mais n'ayant encore rien reconnu au soleil couchant, les vents ayant tenu toute la nuit du 29 au 30 , De l'est à l'ENE grand frais avec une mer très dure, des grains fort violents et une brume des plus épaisses, la proximité ou j'étais de la terre vers une heure après minuit me fit prendre le parti de courir des bords à petite voile jusqu'au jour qu'ayant parfaitement reconnu les îles d'Hyères dans le NO je pus faire route pour les doubler et vins mouiller le même jour 30 à midi par le travers du lazaret ou j'ai demeuré jusqu'au 20me jour de ma quarantaine révolu qui a enfin terminé à ma grande satisfaction. Celle qu'il m'a fallut subir quoi que bien exempt de toute peste.

Avec un peu moins de guignon que nous n'en avons dans toutes nos expéditions, je n'aurais pas promené le Requin dans la plus grande partie de la Méditerranée depuis Alger jusqu'à la côte de syrie sans y rencontrer un schabeck anglais et quelques autres de Salé qui y étaient en croisière.

Le vaisseau anglais le Windsor et les frégates la Valeur, le Gibraltar et le Quebec n'auraient point échappé à tous les moyens que M. De Bompar avait pris pour les intercepter.

La division de M. d'Avon l'Hyppopotame et nos frégates la Pleyade et la Minerve n'auraient pas vu infructueusement sur la côte de Chypre ou celle d'Italie quatre bâtiments de la compagnie anglaise richement chargés qui se sont sauvés de leurs poursuites.

Enfin une brume aussi malheureuse qu'inopinée n'aurait point enlévé au Sagittaire un pinque anglais qu'il tenait sous son canon et qu'il avait même fait amener mais puisque la fortune est toute britannique, il faut bien nous contenter d'avoir montré le pavillon du Roi sur tout plein de côtes où il était fort essentiel de le faire paraître ainsi que d'avoir exercé des officiers et ... je ne sais combien de matelots que l'inaction, la misère et le dégoût eûssent infailliblement expatrié sans le sage parti que M. le duc de Choiseul a pris de les mêler aux autres en tenant armés tous les bâtiments que le Roi a dans son port de Toulon.

Conséquement à ce plan, on réarme tous les vaisseaux qui sont en état de resservir à mesure qu'ils rentrent et tous les bâtiments vont être distribués par division pour tenir la mer ou croiser sans égard à ce que la saison peut avoir de critique et de rude pour la navigation.

Peut-être voulons nous aussi montrer par là aux espagnols toutes la disposition où nous sommes de faire nos derniers efforts pour remplir nos engagements avec eux et si la réunion de ce qui nous reste de marine avec la leur peut devenir de quelque utilité pour l'exécution des projets communs la voila ainsi de notre coté toute prête à le faire.

DU 1er NOVEMBRE AU 12

Sont entrés le St-François, le Sagittaire et la Gracieuse venant de Malte.
Le Content et la Pleyade venant de Villefranche avec une partie des équipages de la Minerve qui s'est perdue en mouillant dans ce port.
Les trois schabecks le Cameleon, le Séduisant et le Renard revenant les deux premiers de Genes et de Villefranche et le troisième de Sète.
La barque l'Hyrondelle revenant de la côte de Sardaigne.

De sorte qu'aujourd'hui vendredi 12 que le Ministre a annoncé la paix à M. De Bompar, Il n'y a plus dehors que l'Hyppopotame et la Topaze qui étaient à croiser dans le canal de Malte et qu'on attend à chaque instant.

L'Oiseau qui était à la côte d'Espagne et qu'on compte voir arriver à chaque instant et deux schabecks qui sont ressortis pour aller je ne sais où.

D'ailleurs tout armement et toute levée de matelots suspendues à la réserve des deux vaisseaux de M. De Castillon à qui le Ministre annonce de prochaines instructions.

Le Chevalier de Ternay attendu à Brest ainsi que M. de Blenac qu'on dit écrasé par la maladie, celle de M. Beaussier retenu à Brest par la circonstance de la paix.

Du 12 au 18 Novembre 1762 qu'a fini notre quarantaine et nôtre désarmement.

Le REQUIN sera armé à nouveau en 1763 (du 13 juillet au 17 août) sous les ordres de Monsieur de Torenque Lieutenant de vaisseau, puis pour la dernière fois en 1764.

Il sera rayé définitivement des listes en 1770.

*

RÔLES D'ÉQUIPAGE DES CHÉBECS

Année	Requin	Rusé	Indiscret	Serpent	Singe	Caméléon	Renard	Séduisant	Revanche
1753	T1C 4	T1C 4	T1C 4	T1C 4					
1754	AN 1234	AN 1234							
1755	T1C 5	T1C 5	T1C 5	T1C 5					
1756	AN 1238	AN 1238							
1757	AN 1241	AN 1241							
1758	AN 1243	AN 1243							
1759	T1C 10	T1C 10		T1C 10					
1760	Course	Course	Course						Course
1761	Course								
1762	AN 1247			AN 1247	AN 1247	AN 1247	AN 1247	AN 1247	AN 1247
1763	T1C 13			AN 1249	T1C 13	T1C 13	T1C 13	T1C 13	
1764	AN 1250				AN 1250	AN 1250	AN 1250	AN 1250	
1765					T1C 17	T1C 17	T1C 17	T1C 17	
1766					T1C 18	T1C 19	T1C 18	T1C 19	
1767		T1C 20			T1C 20		T1C 20	T1C 20	
1768		T1C 22			T1C 22	T1C 22	T1C 22	T1C 22	
1769		T1C 23			T1C 23			T1C 23	
1770		T1C 25		T1C 25	T1C 25	T1C 25	T1C 25	T1C 25	
1771					T1C 27	T1C 27			
1772		T1C 28			T1C 28		T1C 28	T1C 28	
1773					T1C 30	T1C 30			
1774						T1C 32		T1C 32	
1775					T1C 33	T1C 33			
1776					T1C 35	T1C 35			
1777						T1C 38		T1C 38	
1778					T1C 48	T1C 48	T1C 48	T1C 48	
1779					T1C 54	T1C 54	AN 1284	T1C 54	
1780							T1C 58		
1781								T1C 64	
1782									
1783									
1784								T1C 93	
1785								T1C 94	

L'analyse des rôles d'équipage détenus soit aux archives du Port de Toulon (T1C..) soit aux Archives Nationales (AN..) permet de suivre la carrière de tous les chébecks qui se trouve résumée dans le tableau ci-dessus.

EQUIPAGE DU REQUIN

Equipage Désignation	1753 paix	1755 paix	1759 guerre	1763 paix
Officiers majors	7	10	8	8
Officiers mariniers et non mariniers	29	33	36	34
Matelots	112	117	109	100
Gardes du pavillon	1	1	1	2
Soldats	48	49	50	34
	190	200	196	170
Mousses	16	14	25	15
Domestiques	6	9	7	2
	212	223	228	187

Ce second tableau permet de comparer à une même époque (1763) les équipages des divers chébecks ; on voit qu'à taille égale les équipages sont composés de façon semblable, seul le Serpent plus faible en dimensions et armement comporte un équipage sensiblement moins important.

ARMEMENT DE 1763

Equipage	Requin	Singe	Caméléon	Séduisant	Renard	Serpent
Officiers majors	8	7	7	8	8	8
Officiers mariniers et non mariniers	34	34	36	35	36	33
Matelots	100	103	95	103	98	57
Gardes du pavillon	2	3	2	2	2	2
Soldats	34	30	37	30	34	26
	170	170	170	170	170	178
Mousses	15	20	18	20	21	15
Domestiques	2	4	3	4	4	2
	187	194	191	194	195	135

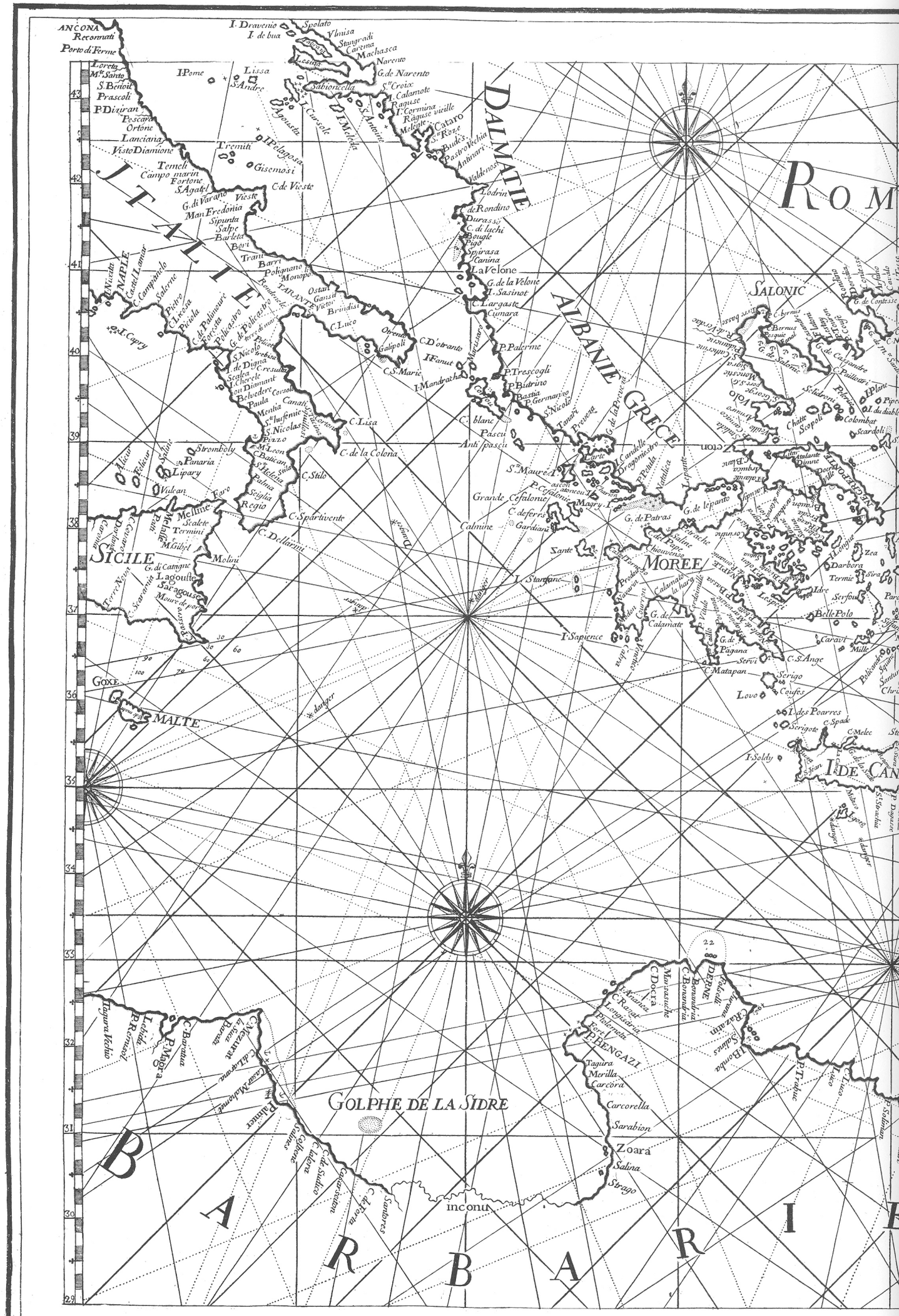
(Archives de Toulon, cote 1C 13, année 1763)

Nous avons cru également utile de dresser un tableau comparatif des équipages de REQUIN, du RUSÉ, de la frégate la POMMONE, de la galère ordinaire la DUCHESSE, et de la demie galère la DÉCOUVERTE, toutes armées au port de Toulon dans les années 1753, 1755. La comparaison des rapports équipage/armement permet aisément de comprendre les raisons de l'abandon de gréement latin.

COMPARAISON EFFECTIFS

Equipage	Requin 1755 Chébeck 24 x 8	Rusé 1755 Chébeck 18 x 6	Pommone 1755 Frégate 8 x 12 22 x 6	Duchesse 1753 Galère 1 x 36 2 x 18	La Découverte 1755 1/2 galère 1 x 6 2 x 2
Officiers majors	10	8	10	9	6
Officiers mariniers et non mariniers	33	27	41	27	12
Matelots	117	85	110	49	137
Gardes du pavillon	1	1	7	3	
Soldats	49	30	30	69	
	200	143	188	128	149
Mousses	14	12	24	10	2
Domestiques	9	7	12	8	2
	223	162	224	146	153
Chiourmes				266	

L'emploi des chébecks n'était justifié que pour une guerre de course ou d'embuscade en raison de l'exceptionnelle vélocité de ces bâtiments et peut-être du fait qu'ils conservaient une certaine valeur militaire dans les calmes grâce à leurs avirons.
Ces remarques expliquent sans doute le renouveau des chébecks pour la guerre de course sous le Consulat et l'Empire.


ANCONA
Reconnati
Porto di Ferme
Loreto
M.a Santo
S. Benoit
Prascoli
P. Diziran
Poscara
Ortone
Lanciana
Visto Diamione
Ternel
Campo marin
Portone
S. Agatel
Manfredonia
Sipunta
Salpe
Barleta
Bari
Trani
Barri
Polignano
Monopo
Ostani
Gansi
Brindisi
Rondinelle
Pulignano
Torre di mare
C. Luco
Otrento
Galipoli
C. D'otranto
I. Fanut
I. Mandrathas
C. S. Maria
P. Palerme
P. Trescogli
P. Bidrino
Bastia
P. Germanino
S. Nicolo
Tanari
Prevesa
C. blanc
Pascu
Anti spascu
C. Lisa
C. de la Colona
C. Stilo
C. Spartivente
C. Dellarini
Molini
Lagouste
Saragouse
Maure de port
Goxe
MALTE
SICILE
Melline
Scalete
Termini
M. Gibel
Vulcan
Stromboly
Panaria
Lipary
Alicur
Felicur
Salvie
Euro
Trapano
Marsalle
Cap Bone
Tabarque
Cap Negre
Cap de Garde
Bizerte
Cap Zibibe
Cap Carthage
Cap de Farine
Cap Blanc
Cap Serra
Cap de Fer
Bugia Vecchio
Lepti
P. R. Romani
P. Maggiore
Cap Bonne
Cap de Garde
Cap Tenez
Cap Falcon
Cap Schaw
Cap Carbon
Cap Sauldo
Cap de Torre
Cap Sandras
Cap Sicie
Cap Roux
Cap Couronne
Cap de Creus
Cap de Gat
Cap de Palos
Cap de Sacratif
Cap de Tenez
Cap Spartel
Cap Cantin
Cap Blanc
Cap Bojador
Cap Nun
Cap Non
Cap Bojador
Cap Blanc
Cap Verd
Cap de Verd
Cap Roxo
Cap Mesurado
Cap Palmas
Cap Three Points
Cap Lopez
Cap Negro
Cap de Bonne Esperance
Cap Agulhas
Cap Falso
Cap Corrientes
Cap Saint Vincent
Cap Saint Roque
Cap Finisterre
Cap Ortegal
Cap de Penas
Cap de Ortegal
Cap Finisterre
Cap Saint Vincent
Cap Saint Roque
Cap Corrientes
Cap Falso
Cap Agulhas
Cap de Bonne Esperance
Cap Lopez
Cap Negro
Cap Three Points
Cap Palmas
Cap Mesurado
Cap Roxo
Cap de Verd
Cap Verd
Cap Blanc
Cap Bojador
Cap Non
Cap Nun
Cap Bojador
Cap Blanc
Cap de Fer
Cap Serra
Cap Blanc
Cap Carthage
Cap Zibibe
Cap Bone
Cap Negre


Lieues de France et d'Angleterre à 20 au degre
Lieues d'Holande à 15 pour degre
Lieues d'Espagne a 17 par degre
Milles d'Italie a 75 pour degre
CONSTANTINOPLE
Mer Noire
Fanal
Chateau
Scutary
Tour d'Aliandre
L. des Princes
G. di Mily
Nicomedie
Trilome
Brusia
Calamita
Palermi
Larichi
Spinaze
Cap Pendorme
Passport
Stanchilli
Marmara
MATOLIE
CVLATO
SMIRNE
CARAMANIE
Scala Nova
Ste Maria
Rhodes
Paradis
Linde
S. Nicolas
S. Catherine
Scarpante
Cap. Rosso
Macari
Cap. Mily
Cap. Leonard
Cap. Alfaro
G. Descaramada
Gerunda
Ferca
Setalia Vechia
S. Nicolas
S. Cabelara
Castro Albado
S. Angelo ou Ayaya
Dragomanto
Spuria
Grondaria
Piatepoly
Cap. Cavadero
Piadola
Pyne
Cap. Clement
Provensala
Langue de Bagasse
Tamise
Tanto
Terrasse
Adana
Mada
Reconoissance
Pt. Paillas
G. Dalexandrette
ALEXANDRETTE
Cap. Canir
Saudin
C. Saudin
Coriota
Latiquie
Morcca
Tortoza
Larraca
TRIPOLI
Pondico
Gibelette
Baruti
Danton
SEIDE
C. Serpent
Reconnoissance
SOUR
Blanc
S.t JEAN DACRE
Mont Carmel
Caiffe
Chateau pelegrin
Casuarina
Alrulo
JAFFA
Castro Verendo
Escalona
Gangra
Damor
P. Barton
Galifa
G. del Lacrissa
Surgoni
C. Gallo
Farmuido
Tenere
Berela
Damiata
R. du Nil
ALEXANDRIE
Pharos
Tour des Arabes
Rade
Rade de Aboukir
Rade
Rade
Rade

COMMENTAIRES DES PLANCHES

Le modèle se présente apparemment très simplement, un seul pont avec gaillard sur l'arrière. Un gréement pouvant paraître élémentaire. Cependant il ne faut pas se fier aux apparences. La réalisation du *Requin* réclame une excellente pratique du modélisme. Le décor en est particulièrement difficile à bien traiter, mais c'est surtout la charpente qui dans sa légèreté réclame une excellente connaissance et une habileté consommée.
Le faible échantillon de la membrure, la multiplicité des couples rendent l'exécution bien délicate. A ceci s'ajoute l'existence d'une plate-forme se superposant au pont, la structure des œuvres mortes s'ajoutant à celle de la carène. Bref, l'élégance de cette réalisation ne peut s'obtenir que par une exécution fragile et délicate.
Il est souhaitable si l'on désire traiter *Le Requin* avec sa charpente de suivre l'exemple du modèle de l'époque. Ne présentant que sur un côté la membrure, l'autre étant bordé et en s'abstenant de montrer l'intérieur du chebec, au demeurant sans intérêt particulier.
Bien des choix d'exécution peuvent être adoptés, ce qui importe c'est d'être conscient de ses moyens.
Enfin un conseil, l'étude approfondie de la monographie doit précéder toute décision et *a fortiori* tout début d'exécution.

Planche 1. ÉLÉVATION SCHÉMATIQUE. SECTIONS HORIZONTALES

La coque du *Requin* comporte deux maîtres-couples. La moitié avant est définie par treize sections et la moitié arrière par quinze sections, toutes ces sections repérées par des chiffres romains.
Des sections parallèles à la quille sont déterminées de pied en pied, la section zéro correspondant au fond de la râblure de la quille. La ligne de flottaison présente une légère différence, le tirant d'eau étant un peu plus important à l'arrière.
Le livet de pont et les barrots (58) sont tracés en tireté, une deuxième ligne en tireté se superpose au livet de pont. Il est très important de déterminer rigoureusement cette deuxième ligne par rapport à la première. En effet, elle correspond au livet de la plate-forme rapportée sur le pont et fixe le « parallélisme » des seuillets et sommiers des sabords. Nous précisons que le dessus des lattes supportant le bordage de la plate-forme correspond à la deuxième ligne en tiretés.
Le livet du gaillard et les barrots sont également repérés par un tireté.
Entre la ceinture à la flottaison et les seuillets des sabords, trois cordons moulurés, dont l'écartement est variable, sur l'arrière, les volumes de la coque modifient apparemment la section du cordon médian. Précisons que pour les dessins des planches 1 et 2, il est fait abstraction de l'épaisseur des bordages, cordons, lisses. Le cordon supérieur forme seuillet des sabords. Au-dessus de ceux-ci, un carreau ou lisse destiné à être surmonté d'un plat-bord. Tous ces éléments de bordage moulurés se prolongent jusqu'à l'arcasse. Deux autres lisses règnent sur le gaillard.
A l'avant, les deux cordons inférieurs aboutissent sur l'étrave, le cordon supérieur se termine sur l'un des apotureaux nécessaires au service des ancres. Le carreau diminuant de largeur s'interrompt sur les apotureaux et se termine sur l'étrave. Celle-ci est prolongée par un taille-mer, appuyé par une paire de jottereaux.
A noter l'indication de la membrure entre les couples de levée arrière IX et X, la largeur sur le droit des couples est de 5 pouces et 10 pouces dans les fonds (voir planche 3), la valeur de la maille est de 4 pouces 8 lignes ou 9 pouces 8 lignes. Les sections verticales sont espacées de 44 pouces.
La partie supérieure de la planche est occupée par le tracé des sections horizontales, celles-ci effectuées de pied en pied. L'on remarquera à l'avant l'angle de la râblure d'étrave et à l'arrière celui correspondant à la râblure d'étambot. L'écusson du chebec présente une légère convexité vers l'extérieur, mais cette courbure s'accentue fortement vers l'étambot.
Ceci est mis en évidence par les sections 15 à 19. Le tracé de la lisse d'hourdi indique l'absence de bouge horizontal, le raccordement s'effectue par une surface gauche présentant une courbure à sa partie inférieure et une ligne droite à sa partie supérieure. Cinq sections verticales parallèles à l'axe longitudinal permettent d'apprécier cette sorte de talus de raccordement, ces sections sont repérées **a.b.c.d.e**. L'on remarquera le débord latéral de la lisse d'hourdi.

Planche 2. SECTIONS TRANSVERSALES

A gauche les sections moitié avant. L'on prêtera une attention toute particulière à la ligne WX matérialisant le livet du pont et la ligne XZ matérialisant le livet de la plate-forme. La ligne UV correspond à l'extrémité des varangues. A chaque couple de levée est tracé le bouge du pont. Sont également tracées toujours sur la gauche les lignes de seuillet et sommier des sabords. Sur l'autre moitié du dessin les virures de bordage et cordons sont tracées, l'on remarquera 20 virures au maître, plus une virure de section presque carrée. Deux virures se terminent, l'une au couple XI, l'autre au couple IX.
A droite les sections moitié arrière ; même remarque que pour l'autre dessin. L'on remarquera le retour sur l'écusson du cordon médian, les sabords de retraite de forme circulaire, mais représentés ici en ellipse en raison de l'inclinaison du tableau. Entre les sabords le passage de la barre du gouvernail. En tireté est tracé le livet du gaillard.
La lisse d'hourdi présente un léger bouge vertical, ses extrémités débordent la muraille du chebec et sont prétexte à un motif décoratif.

Planche 3. **STRUCTURE PONT - ÉLÉVATION BOISÉE**

Le dessin supérieur montre la charpente du chebec suivant une section passant par le dessus des barrots du pont. Ceux-ci s'assemblent à queue d'aronde sur la bauquière, dépassant légèrement vers l'extérieur cette dernière. Les barrots portent donc contre l'intérieur de la membrure.

Entre les barrots l'on distingue les membres, ils présentent une double épaisseur jusqu'au niveau des sommets des varangues et sont ensuite à simple épaisseur.

A l'avant existe un massif constitué d'allonges jointives. Les lettres repères *h*, *j*, *k*, *l* se rapportent à l'étambrai de l'arbre de trinquet (voir commentaires planche charpente n° 1). Un certain nombre d'ouvertures sont ménagées lors de la mise en place des barrots - *m*, écoutille des rechanges du maître d'équipage - *n*, écoutille des câbles - *o*, passage de l'arbre de mestre - *p*, passage pompe tribord - *g*, grand panneau - *r*, écoutille des poudres.

Le grand panneau est bordé par une sorte d'hiloire se prolongeant sur l'avant et l'arrière, cette pièce sert d'entremise pour recevoir les extrémités de barrots.

L'élévation de la coque boisée permet de juger de la grande légèreté de la charpente, caractérisée par la multiplicité des éléments (couples et barrots) et leur faible échantillon, ceci étant conforme à la tradition du levant, où les problèmes posés par l'échouement ne se posent pas.

L'étrave est simplement aboutée contre l'extrémité de la quille donc pas de brion, c'est la contre-étrave croisant l'assemblage qui en assure son efficacité. Le massif de l'avant est constitué de plusieurs allonges jointives, deux d'entre elles de plus fortes sections s'élèvent au-dessus du massif, formant apotureau pour la manœuvre des ancres.

Comme à l'habitude les varangues des couples sont disposées « regardant vers le milieu du bâtiment ». C'est entre les deux maîtres-couples que s'effectue le changement de position.

Les allonges se terminent suivant le livet de la plate-forme, un certain nombre se prolongent jusqu'au plat-bord. Il a été indiqué en tireté l'extrémité des courbes placées de part et d'autre des sabords. Ces éléments avec les allonges prolongées constituent la structure du vibord du chebec, de l'étrave au gaillard.

L'élévation du gaillard nécessite le prolongement de la membrure grâce à des allonges, assemblées par empâture, des bouts d'allonge correspondant à l'accastillage du gaillard. D'autres fragments d'allonge entourent les sabords. L'on remarquera sur l'arrière les allonges s'assemblant sur la courbe d'étambot et l'estain. Les barres d'arcasses, la lisse d'hourdi, les allonges de tableau sont représentées, ces éléments figurent en détail sur les planches consacrées à la charpente.

Les bauquières du pont et du gaillard sont représentées ainsi que les barrots, dont on peut juger de l'importance du bouge. Le livet des ponts, suivant le dessus des barrots est tracé en tireté.

Les axes des arbres figurent sur ce dessin, l'on remarquera le massif de l'arbre de trinquet s'appuyant sur la carlingue et les fourcats, la carlingue reposant également sur le lit des allonges du massif s'élève jusqu'au pont.

Planche 4. **COUPE LONGITUDINALE**

Ce dessin concerne uniquement la charpente du *Requin*, dont l'intérêt est plus évident que celui de la distribution intérieure. La structure axiale est hachurée et ses éléments peuvent être détaillés. La quille comporte quatre éléments, celui de l'avant étant, comme nous l'avons vu, abouté à l'étrave, prolongée par une alarge. Les varangues s'assemblent à épaulette sur une contre-quille, des garnitures avec encoches sont placées entre les couples de l'avant et l'arrière et l'on remarquera l'absence de demi-varangue dans la partie centrale de la membrure. La contre-quille devenant contre-étrave croise ainsi l'assemblage quille-étrave et se termine à la tête de l'étrave. Sur l'arrière la contre-quille forme courbe d'étambot, celui-ci présente une forme analogue à celle d'un brion, la contre-quille se prolonge jusqu'à la hauteur de la lisse d'hourdi, lui constituant le contre-étambot.

La carlingue s'entaille sur les varangues, s'élève à ses extrémités sur le lit des fourcats, jouant le rôle des dauphins. L'on remarquera l'absence de guirlandes et courbes d'écusson. Seul le fond de cale est vaigré, et des virures comparables à des serres d'empâture, s'entaillant sur la membrure, forment liaison longitudinale, ces virures sont au nombre de cinq. Ce vraigrage partiel laisse apparaître le bordage. Les barrots s'assemblent classiquement sur une bauquière de forte section, l'on constate l'absence de courbe de liaison des barrots avec la muraille, ceci en raison de leur multiplication. Cependant les charpentiers peuvent établir une courbe tous les quatre ou cinq barrots.

L'on distingue les joints de bordages du pont, ceci « traduit » bien l'importance du bouge. Une hiloire renversée supporte en leur milieu les barrots, étant elle-même soutenue par une file d'épontilles dont certaines à marches.

L'on remarquera la largeur plus forte des barrots formant l'étambrai de l'arbre de mestre dont l'encaissement du pied réalisé suivait les pratiques du ponant. Un simple massif reçoit le pied de l'arbre de trinquet et celui d'artimon ou mejane est reçu dans une carlingue assemblée sur les barrots du pont. Le taille-mer est constitué de plusieurs éléments bien visibles sur cette coupe.

Le vibort n'est pas vraigré, l'on distingue les virures du bordage clouées sur les allonges et la branche verticale des courbes de sabords. Une lisse forme seuillet des sabords sur toute la longueur de la batterie. Le vibord se termine par un bordage surmonté d'un plat-bord. Ces dispositions se poursuivent sous le gaillard. Mais la chambre de l'état-major est entièrement vaigrée. Les barrots du gaillard sont soutenus par une hiloire reposant sur des épontilles.

L'encombrement de la chaloupe et du fougon des cuisines est indiqué par un tracé tireté.

L'on accède au pont du gaillard par des échelles latérales, un palier et des degrés. Le gaillard se termine par un fronteau comportant la cloche du bord, un autre fronteau à l'avant combiné avec un bitton, délimite la batterie.

La partie arrière du gaillard constitue ce que l'on appelle sur le levant le carrosse, espace protégé par une toile convenablement apprêtée. Cette toile est supportée par l'arc-boutant de la voile latine d'artimon, reposant sur le couronnement de la plate-forme arrière, un cintre et un pilier constitué d'un balustre sur socle, appuyé par des courbatons. Le gouvernail est à barre franche, son timon passe dans une ouverture pratiquée dans le tableau réalisé avec quelques bouts d'allonges, bordées extérieurement et intérieurement, un placard

décoratif est rapporté sur le bordage extérieur. L'accastillage du gaillard est formé par des fragments d'allonges bordées extérieurement avec des ajours correspondant à la frise sculptée de l'extérieur, une lisse croise les allonges.
Débordant largement, une légère plate-forme à caillebotis poursuit le gaillard, elle est supportée latéralement par les ailes prolongeant la muraille du chebec. Un grand panneau sculpté surmonte et termine la plate-forme, s'appuyant sur celle-ci et sur deux écharpes. De petits balustres tournés forment les côtés de la plate-forme. Enfin un plat-bord termine sur toute sa longueur l'accastillage du gaillard. Sur ce plat-bord des plaques de fer avec douille permettent la mise en place des fourches des espingoles, pareille disposition existe sur les plat-bords des fronteaux.

Planche 5. **COUPES TRANSVERSALES**

A. Cette section est effectuée suivant un maître-couple. Le bordage de la carène comporte 20 virures, plus une sorte de cordon à section carrée. Les virures de fond au nombre de 10 sont à épaisseur constante de 2 pouces, les virures montantes augmentent progressivement d'épaisseur pour atteindre 5 pouces 1/2 sous le cordon. Au-dessus l'œuvre morte comporte trois cordons moulurés, et des bordages de 1 pouce 1/2. La section des cordons dans laquelle s'inscrit la mouluration est de 4 pouces sur 5 pouces (hauteur) pour le premier et de 4 pouces sur 6 pouces (hauteur) pour le second dont l'angle intérieur supérieur est abattu, pour former le seuillet des sabords. Enfin le cordon supérieur, sorte de carreau, a 2 pouces 1/2 d'épaisseur et 5 pouces de hauteur, il est surmonté d'un plat-bord ayant 2 pouces 1/4 d'épaisseur et 3 pouces de largeur.
La section de la quille est de 11 pouces de largeur sur 14 pouces de hauteur, la contre-quille a 4 pouces d'épaisseur et la carlingue 7 pouces. Les varangues s'assemblent sur la contre-quille, suivant le croquis placé sur la gauche du dessin. De part et d'autre de la carlingue une virure amovible et une serre de 4 pouces 1/2 d'épaisseur, quatre autres serres croisent également la membrure sur la longueur du bâtiment, elles sont entaillées de 1 pouce 1/3 sur la membrure. L'on remarquera un vaigrage partiel sur la largeur des varangues, et des acotars placés dans les mailles. La bauquière a une forte section, 6 pouces à la partie supérieure et 4 pouces 1/2 à la partie inférieure, sa hauteur est de 15 pouces. Les barrotins ou lattes s'assemblent à queue d'aronde sur la bauquière, entaillée de 2 pouces. Lorsque les barrotins correspondent à une maille, ils se prolongent jusqu'au parement extérieur de la membrure. Les barrotins relativement rapprochés et la forte section de la bauquière, peuvent éviter l'utilisation de courbes de liaison. Cependant l'on peut en prévoir tous les quatre ou cinq barrotins (voir pointillé) en plaçant une virure supplémentaire sous la bauquière, ou uniquement des garnitures au droit des courbes.
Les barrotins ont 6 pouces d'épaisseur, sur 8 pouces de largeur. Le bordage du pont a 2 pouces d'épaisseur. Une plate-forme légère est rapportée sur le pont, elle est constituée de lattes ayant 2 pouces 1/2 d'épaisseur s'assemblant sur une petite bauquière 2 pouces 1/3 × 6 pouces et un cordon 3 pouces × 6 pouces. Sur ces lattes repose un bordage à caillebotis de 1 pouce 1/3 complété par une sorte de fourrure de gouttière prise dans une pièce de 7 pouces × 4 pouces 1/2. L'on remarquera une pièce triangulaire en garniture pour l'écoulement des eaux par les dalots ouverts au-dessus du cordon carré terminant le bordage de la carène.
La membrure a 5 pouces d'épaisseur sur le droit et sur le tour, 6 pouces à l'extrémité des varangues, 4 pouces 2/3, au niveau du pont et 4 pouces au plat-bord. Quelques couples ont leurs allonges prolongées jusqu'au plat-bord, mais la plupart s'arrêtent à la hauteur de la petite bauquière de la plate-forme. De grandes courbes ayant 5 pouces d'épaisseur sont placées sur le bordage du pont, y étant clouées et chevillées aux barrotins, ces courbes prolongent et complètent la membrure. Leur tête porte un tenon recevant le plat-bord, sous celui-ci une virure 1 pouce 2/3 × 5 pouces, et une autre virure 3 pouces × 6 pouces, dont l'angle intérieur supérieur est abattu, forme avec le cordon extérieur seuillet de sabord.
L'on remarquera en **a b** le repère en tireté, correspondant à l'intersection du dessus du barrotin du pont et la latte de la plate-forme avec le parement intérieur de la membrure.
Sur cette coupe figure la carlingue de l'arbre de mestre présentant les dispositions habituelles et non celles propres aux bâtiments méditerranéens, mais nous avons respecté les données du plan d'origine. Les pompes sont représentées, de section octogonale, elles sont entièrement en bois. Enfin pour en terminer avec le dessin **A** voyez en **c** quatre pièces longitudinales, sortes de virures de bordage renforcées, disposées dans la partie centrale du chebec.

B. Cette coupe est faite à l'emplacement du couple VII de levée arrière, l'on retrouve les mêmes éléments décrits avec la coupe A, ceci pour la partie inférieure du dessin, l'on constatera cependant l'inclinaison moins prononcée de la plate-forme. Le fronteau du gaillard d'arrière présente une frise décorative ajourée surmontée d'un panneau de bordages avec ouvertures circulaires plus décoratives que véritablement fonctionnelles. Le chebec ne dispose que d'une seule cloche, les montants supportant le mouton sont constitués par la branche verticale d'une courbe, dont l'autre branche repose sur le bordage du gaillard.
Une pièce de section carrée borde la partie haute du fronteau. La vue par-dessus du fronteau montre les montants et le mouton de la cloche, les deux courbes appuyant la frise, dont le plat-bord s'assemble par mortaise au tenon de la courte branche verticale de ces deux courbes. Aux extrémités deux courbes placées transversalement appuient les côtés du fronteau. Tout ceci est bien visible sur les photos de détail du modèle du *Requin*.
Le premier barrotin du fronteau arrière est renforcé par une courbe à chaque extrémité et un palier (soutenu par des équerres en fer) avec degré correspond de chaque bord aux échelles de gaillard (voir photo).
L'on remarquera l'hiloire renversée supportant en leur milieu les lattes du gaillard, cette hiloire étant elle-même soutenue par des épontilles.

C. Cette coupe est faite près du couple XI avant, et met en évidence l'évolution du volume de la carène. Le fronteau d'avant est constitué d'un plat-bord **r** transversal joignant le plat-bord de la muraille, lui étant relié par une courbe **s**. Une sorte de surbau **n** en trois éléments dont deux présentent une forte courbure permettant de les liaisonner à la membrure est placé un peu au-dessus du bordage du pont. Un bitton est établi contre ce surbau, il est constitué de montants **p**, sur lesquels s'assemble le plat-bord **r**, supportant un

panneau **t** percé de six ouvertures circulaires théoriquement destinées au tir d'espingoles, dont le chandelier à fourche s'engage dans des plaques de fer clouées sur le plat-bord. Un traversin **o** s'assemble sur les montants et deux galoches ou poulies coupées sont fixées sur ceux-ci.

D. Coupe faite suivant le couple de levée XIII arrière. Les formes très pincées de la carène sont mises en évidence. L'on remarquera que les œuvres mortes du gaillard sont constituées par des allonges, bordées seulement à l'extérieur (épaisseur des virures 1 pouce 1/4), des garnitures sont placées entre les têtes des allonges et des virures clouées à l'extérieur et à l'intérieur sur ces garnitures et les allonges. Une autre pièce longitudinale croise les allonges intérieurement. L'on constatera l'absence de fourrure de gouttière. Le bordage du gaillard (1 pouce 1/4) se termine contre le bordage extérieur. Cette coupe donne le tracé du support de la pièce centrale de la tugue, vue de face et de côté, voyez également le grand taquet combiné avec le courbaton médian. Le mât d'artimon étant placé dans l'axe, ceci oblige à déporter sur tribord le « support balustre ».

Planche 6. **BORDAGE DU PONT**

Ce dessin est tracé suivant un plan tangentant le plat-bord du vibord. C'est « l'habillage » de la structure figurant sur la planche 3. Le bordage a été exécuté sur les barrots et les courbes de sabord placées sur le bordé. Un trait tireté sur la longueur de la batterie indique la position du cordon de la plate-forme, et des amorces en tireté indiquent l'emplacement des lattes de cette même plate-forme. L'on remarquera que le bordage est engagé entre les têtes d'allonges de la membrure, finissant suivant le parement extérieur de celle-ci.
Le bordage extérieur a été supposé non réalisé, ceci explique les hachures entre les éléments de membrure.
En partant de l'avant, la clef de l'arbre de trinquet en **a** (voir pour le détail planche 1 charpente) - en **b** les apotureaux pour le service des ancres - en **c** le fronteau avant avec ses courbes de liaison avec la muraille - en **d** l'écoutillon des rechanges du maître d'équipage - en **e** le panneau pour les câbles - en **f** le passage de l'arbre de mestre - en **g** l'étambrai des pompes - en **h** le grand panneau - en **i** l'écoutille des poudres - en **j** la carlingue du mât d'artimon.
Sur ce plan l'on peut comprendre la disposition des pièces formant bauquière, recevant les lattes de la plate-forme pour l'artillerie, des entailles en queue d'aronde reçoivent les lattes. La pièce longitudinale formant seuillet pour les sabords est également bien visible sur toute la longueur de la batterie. Le plat-bord termine le vibord du chebec. Les sabords **k** sont situés sous le gaillard et le sabord en ellipse **l** éclaire à la chambre de l'état-major. La partie du plan correspondant au gaillard ne comporte pas de hachures pour les parties coupées, afin d'éviter une confusion avec les hachures entre la membrure. La structure de l'arcasse évoque une « queue de poisson », elle est dessinée en détail sur la planche 9 de charpente. En ce qui concerne les pièces bordant le grand panneau, étambrais, voyez pour leur bonne compréhension les photos placées à la fin de ce volume.

Planche 7. **PLAN DE LA BATTERIE**

Sur le bordage du pont a été établie la plate-forme et les canons placés au sabord. Entre chaque pièce (sauf sous le gaillard) un panneau à caillebotis, permettant le passage de l'eau sur le pont et son évacuation par les dalots. Le bordage de la plate-forme est cloué sur les lattes. Un cordon limite la plate-forme, le bordage du pont n'est pas recouvert dans la partie centrale de celui-ci. Les écoutilles sont munies de leurs panneaux, celui des câbles est à caillebotis, avec deux ouvertures pour leur passage. Le grand panneau est en deux parties et l'une comporte un écoutillon à caillebotis, ventilant les cuisines lorsqu'elles se trouvaient dans la cale. Le chantier en trois éléments de la chaloupe est en place.
La vue par-dessus du berthelot permet de comprendre sa réalisation, celle-ci fort simple consiste en deux herpes appuyant l'extrémité du taille-mer ou plus précisément du digon (terme propre aux bâtiments à éperon), l'extrémité arrière des herpes est chevillée à la muraille et transversalement des lattes prennent appui et s'assemblent sur les herpes, l'on en compte cinq, une sixième de plus forte section s'assemble sur le can de l'étrave. Sous ces lattes l'on distingue les jottereaux, destinés à renforcer également le mince et fragile prolongement de l'étrave.
Sur l'arrière, séparée par une cloison de la batterie, la vaste chambre réservée à l'état-major. L'intérieur de cette pièce est entièrement vaigrée, y compris sur l'arcasse. Deux sabords éclairent et ventilent chichement la chambre.

Planche 8. **VUE GÉNÉRALE PONT ET GAILLARD**

Par rapport à la planche précédente la chaloupe a été placée sur son chantier, le fougon ne figure pas sur ce dessin et si l'on prévoit de l'installer sur le pont, il doit jouxter le grand panneau.
L'accès au gaillard s'effectue par deux petites échelles latérales raccordées à un palier, puis deux degrés mettent celui-ci au niveau du bordage du gaillard. Le fronteau termine sur l'avant le gaillard, des courbatons l'assujétissent et deux de ces courbatons forment avec leur branche verticale les montants de la cloche, disposition conforme au modèle d'époque alors que, sur les plans danois, la cloche est installée sur le fronteau avant.
Le gaillard est entièrement dégagé, l'on remarque le déport latéral de l'arc-boutant en raison du mât d'artimon. De grands taquets sont chevillés sur le bordage. L'accastillage se termine par un plat-bord, avec platines pour les fourches d'espingoles, l'on en compte douze de chaque bord. Sur l'arrière le cintre du carrosse et l'on distingue les deux sabords de retraite, les courbes de liaison. Voyez la plate-forme à caillebotis avec un panneau amovible pour mettre en place ou retirer le gouvernail. Enfin l'on distingue le couronnement, présentant de même que le tableau une quête prononcée.

Planche 9. **ÉLÉVATION DE LA COQUE ACCASTILLÉE**

L'on peut douter du goût de M. du Bourguet jugeant, en 1762, le gaillard du *Requin* « monstrueux ».

Et si la diminution de sa hauteur peut améliorer quelque peu le comportement à la mer (moins de bricole et de prise au vent) le chebec en aurait certainement perdu son élégance d'origine.

Le bordage de la coque traduit bien ses volumes, très pincés dans les fonds aux extrémités et l'étalement prononcé des formes sur l'arrière un peu au-dessus du pont.

La tonture de celui-ci est matérialisée par la suite de dalots triangulaires correspondant également au dessus de la dernière virure carrée du bordage des œuvres vives. Le cordon placé au-dessus et celui formant seuillet des sabords présentent un devers accentué vers la poupe.

Si entre ces deux cordons deux virures de bordage suffisent pour le vibord, il n'en est plus de même sur l'arrière où les virures doivent être multipliées. En examinant la planche 2, ceci devient évident.

La flèche comporte de chaque bord une paire de jottereaux mais sans garnitures, se confondant partiellement avec le jottereau supérieur, la herpe terminée contre la muraille par une tête de monstre marin. De même à l'avant du berthelot un élément décoratif dans le même esprit enrichit l'extrémité de ce dernier.

Les sabords sont munis de mantelets, qu'il s'agisse de ceux destinés à l'artillerie ou ceux pour la nage. Le détail des mantelets figure sur la planche 11.

Rappelons qu'il est très important pour le bon aspect du modèle d'obtenir une continuité rigoureuse pour l'ouverture des sabords et ultérieurement pour la mise en place des canons dont les volées doivent suivre un même plan courbe. Un sabord elliptique, forme singulière, s'ouvre sur la chambre de l'état-major. L'on portera une grande attention au ferrage des mantelets compte tenu que les côtés de certains sabords ne sont pas perpendiculaires.

A l'avant les deux apotureaux ont leur sommet travaillé en tête de Maure.

A l'arrière-plan la chaloupe et le fougon ; la coupure entre le vibord et le gaillard est traitée avec une fausse console et un lion.

Tout le décor du *Requin* se trouve sur l'accastillage du gaillard. Des panneaux avec cadres moulurés sont enrichis de trophés militaires en trompe l'œil, de fausses consoles sculptées alternent avec ces panneaux. La lisse de plat-bord ou carreau s'étend sur presque toute la longueur de la coque. Prolongeant les panneaux, les ailes décorées de renommées sculptées. Une rabattue termine cette partie de l'accastillage, au-dessus une frise avec rosaces et ajours, traitée au-dessus des ailes avec des balustres-chapelets. Enfin un plat-bord recouvre cette frise, des plaques de fer en rais de cœur sont placées en agrafe sur ce plat-bord. Trois chandeliers en fer à branche tournante sont destinés à recevoir les avirons.

La tête du gouvernail est sculptée et l'on distingue un écusson portant le double L du monogramme royal. L'arc-boutant de la voile d'artimon se termine par un saurien décoratif, voyez de profil le couronnement, le cintre et le balustre sur lequel s'assemble et se termine l'arc-boutant.

De nombreuses photos prises sur le modèle illustrent bien le décor si particulier du *Requin*, dont l'exécution doit nécessiter un réel talent.

Planche 10. **VUES AVANT ET ARRIÈRE**

Le dessin représentant le chebec sur l'avant permet de bien comprendre la structure simplifiée du berthelot, avec les jottereaux, herpes et lattes. Le revers accentué du vibord est exprimé avec les apotureaux des ancres. A l'arrière-plan le fronteau d'avant. L'on retiendra l'absence de décor pour cette partie du chebec, à l'inverse de l'éperon des « bâtiments carrés ».

C'est sur la poupe du chebec que, conformément à la tradition des galères, se trouvent les éléments les plus recherchés du décor.

Le bordage de la carène se présente de manière évidente, il n'en est pas de même pour les œuvres mortes. L'on peut suivre les deux cordons moulurés, le cordon inférieur s'arrête sur l'estain, le cordon supérieur se retourne sur l'écusson et vient se loger contre la râblure de l'étambot. Nous attirons votre attention sur le bordage de l'écusson. Il est effectué en deux temps, des virures en éventail sur lesquelles est cloué le cordon supérieur, simple élément de décor.

Ensuite deux virures transversales permettent de fermer le talus de raccordement avec la lisse d'hourdi.

Le plus grand développement de la coque entre les deux cordons est bien visible, expliquant l'augmentation du nombre de virures.

La lisse d'hourdi présente un décor en son centre accompagnant celui très riche de la tête du gouvernail, les extrémités de la lisse d'hourdi débordent sensiblement sur la muraille, ce qui permet de les travailler en tête de Turcs barbues et enturbannées.

La voûte d'arcasse est traitée avec une frise basse, de feuilles d'eau stylisées, les sabords de retraite avec leurs mantelets sont prétexte à sculpter ceux-ci en rosaces accompagnées de guirlandes.

Formant tableau et couronnement, un grand panneau en bas-relief, représentant une Vénus marine, étendue sur un drapé, soutenue par deux sirènes, cette sorte de nacelle étant attelée à deux dauphins. Une note plaisante avec le postérieur d'un zéphir à ailes de papillon, symbolisant le vent soulevant les drapés de cette composition fort aimable, et bien loin de toute allusion guerrière.

Une petite balustrade termine ce panneau et la plate-forme à caillebotis. L'on peut distinguer l'extrémité du bout-dehors appuyée latéralement par deux écharpes.

Ajoutons que tout ce décor sculpté n'avait qu'un relief modéré, le travail était effectué sur des panneaux d'assemblage en résineux, plaqués ensuite sur le bordage ou sur un bâti (cas du panneau de poupe).

Planche 11. **ÉLÉMENTS D'ACCASTILLAGE**

A. Gouvernail. Sa partie supérieure est décorée, l'on remarquera l'écusson portant le double L du monogramme royal. L'épaisseur est moindre au pied, renforcée à la tête compte tenu de la mortaise de la barre, correspondant à la bouche ouverte du personnage au turban.

Les branches des pentures ont une largeur de 2 pouces 3/4 sur une épaisseur de 3/4 de pouce. Le diamètre des essieux est de 1 pouce 3/4. Il est rappelé que la partie des branches correspondant aux couteaux de la mèche et de l'étambot doit être encastrée, afin d'éviter toute saillie. Entre les dessins de

l'étambot il a été représenté un chandelier à branche tournante, pour les avirons. Cet accessoire est réalisé en fer rond de 2 pouces de diamètre.

B. Plate-forme. Entre les ailes, il est établi une plate-forme légère, composée de lattes entrecroisées, ayant 2 pouces 1/2 d'épaisseur pour les éléments transversaux et 1 pouce pour les éléments longitudinaux. Un panneau amovible permet de retirer ou de mettre en place le gouvernail.

C. Cuisine. Une caisse en charpente habille une maçonnerie de brique. Les chaudières en cuivre sont supportées pour des barres de fer carré. Des portes ferment les foyers, les pentures ont 1/3 de pouce d'épaisseur. Deux cheminées en tôle.

D. Chaloupe. Celle-ci est conforme aux proportions données par le devis du Chevalier de Fabry, longueur 35 pieds, largeur 8 Pieds 1/2 et 9 rames par côté. Nous n'avons donc pas suivi les caractéristiques de l'embarcation figurant sur le modèle du *Requin* (nous supposons qu'elle n'est pas d'origine). La membrure à une section carrée de 1 pouce 3/4, le bordage 3/4 de pouce d'épaisseur. Pour le détail d'exécution l'on peut se reporter au tome III du Vaisseau de 74 canons. La barre du gouvernail est en fer rond, diamètre 1 pouce, les pentures ont 1/4 de pouce d'épaisseur.

E. Sabords. Ces dessins sont à l'échelle du 1/24. Les pentures des mantelets pour l'artillerie ont 3 pouces 1/2 de largeur et 1/2 pouce d'épaisseur, les ferrures des mantelets d'aviron ont 1/6 de pouce d'épaisseur. Les têtes de clous du doublage du mantelet d'artillerie sont à pointe de diamant 1/2 pouce de côté. Boucle de fermeture en fer rond de 3/4 de pouce, œil 2 pouces 1/3. L'épaisseur du mantelet est égale à celle du bordage soit 1 pouce 1/2, doublage 1 pouce. Les allonges forment feuillure (largeur 1 pouce).

F. Artillerie. Constitué de 24 canons de 8 livres, tubes en fer de 8 pieds de longueur de la tranche de bouche à l'arrière de la plate-bande de culasse.
Les affûts sont à fonds pleins, épaisseur 2 pouces 3/4, flasques épaisseur 4 pouces. Les ferrures sont en fer rond de 3/4 de pouce de diamètre, sauf les sus-bandes en fer plat de 1/2 pouce d'épaisseur. Poulie simple longueur 7 pouces 1/2, poulie double 7 pouces. Brague diamètre 1 pouce 1/2 — palans 1/2 pouce. L'on remarquera le double croc pour palans sur chaque flasque. Prévoir à la demande un coussin, un coussinet et un coin de mire. Les chevilles à croc et à boucle sont sur virole, il n'existe pas de cheville à boucle pour la mise à la serre. Chevilles à boucle sur le pont pour palans de retraite identiques à celles du sabord.

G. Grand aviron. Longueur 26 pieds 1/2, au nombre de 20 ils sont placés sur les chandeliers extérieurs de poupe. Manœuvré par quatre hommes, un sur le giron, trois sur le bras grâce à la menille, clouée sur celui-ci. Protégeant et renforçant l'aviron la galaverne, fixée sur celui-ci par des clous et roustures.

H. Petit aviron. Longueur 12 pieds, manœuvré par un seul homme, à noter la présence d'un seul canotier sur le premier banc.

I. Grandes ancres. Nous savons, grâce au devis du Chevalier de Fabry que *Le Requin* disposait de cinq ancres, dont les poids sont indiqués. Deux ancres de 1 526 et 1 425 livres placées sur l'avant. Le peu de différence dans leurs dimensions a justifié d'un seul dessin. Une ancre de 1 389 livres était placée dans la cale, elle n'a pas été représentée. La circonférence des câbles est égale à 11 pouces 1/2.

J. Petites ancres. Mises à poste au pied de l'arbre de mestre ces ancres à touer ou à jet pèsent 650 et 375 livres. Leur grelin a 6 pouces de circonférence.

Planche 12. ÉLÉMENTS DE MÂTURE

Seuls les éléments propres au gréément latin figurent sur cette planche. Le devis de M. de Fabry donne les propositions pour les vergues du gréément carré. Ce même devis nous a fourni les dimensions indispensables pour l'établissement de cette planche. Précisons cependant que le devis donne la longueur des mâts calcet non compris. L'examen du modèle nous a permis d'apprécier l'importance du calcet. L'un remarquera la section octogonale des arbres à leur partie inférieure, la section circulaire s'inscrivant dans l'octogone, et pour le calcet sa section carrée circonscrit la section circulaire de l'arbre. Si toute la mâture est réalisée en résineux, les calcets, pièces rapportées sont en orme ou en chêne. Leurs réas de trop fort diamètre pour être exécutés en gayac sont en bronze (sauf pour l'arbre de méjane). L'on remarquera la direction des balancines hautes ou arrière, obligeant à ouvrir Le clan vers le haut pour limiter le raguage de la manœuvre.

1. Arbre de mestre
2. Arbre de trinquet
3. Arbre de méjane
4. Antenne de mestre
5. Antenne de trinquet
6. Antenne de méjane
7. Batelot
8. Bâton commandement.

Nous donnons également l'essentiel de la poulierie avec les tailles des trois arbres. Et des exemples des divers types de poulies (les réas des tailles sont en bronze).

a : taille inférieure de mestre
b : taille supérieure de mestre
c : taille inférieure de trinquet
d : taille supérieure de trinquet
e : taille inférieure de méjane
f : taille supérieure de méjane
g : poulie violon de 26 pouces
h : poulie violon de 24 pouces
i : poulie violon de 18 pouces
j : quinçonneau et cabillot de 15 pouces
k : poulie simple et double de 16 pouces
l : poulie simple et double de 14 pouces
m : poulie simple et double de 8 pouces

Planche 13. LE REQUIN SOUS VOILE

Cette planche a déjà été commentée, il n'y a donc rien à ajouter. En ce qui concerne le repérage en rouge, correspondant à la nomenclature du gréément, voir celle-ci dans les pages suivantes. Afin de mieux suivre le parcours des manœuvres, le chiffre repère de la manœuvre a été répété à plusieurs reprises. Nous avons adopté cette manière de faire avec le souci de limiter la nomenclature. Ainsi par exemple, un sarti comporte un seul numéro pour désigner l'ensemble de ses éléments au lieu d'attribuer un numéro à chacun de ceux-ci.

---

* Le terme accastillage est à l'origine destiné à désigner l'œuvre morte des parties avant et arrière des bâtiments. Par extension quelque peu abusive, ce terme s'applique aujourd'hui à des apparaux et accessoires les plus divers.

Planche 15. **DÉFINITION DE LA COQUE**

Cette planche est reproduite à l'échelle du 1/72 en regroupant les dessins des planches 1 et 2. Pour les commentaires, se reporter à ceux de ces mêmes planches. Il importe de réduire du 1/3 tout ou partie des autres planches si l'on désire réaliser le modèle du *Requin* à la petite échelle du 1/72. Ainsi une longueur par exemple de 30 cm doit être ramenée à 20 cm.

Planches charpente

1. Les dessins **A** et **B** sont consacrés aux pièces d'étrave et au massif de l'avant. L'on remarquera l'assemblage « bout à bout » de la quille ***a*** avec l'étrave ***b***, croisées par la contre-étrave ***c***, et se poursuivant avec leurs allonges ***d*** et ***c***. La contre-quille ***f*** est entaillée comme la contre-étrave pour l'assemblage des varangues.
La carlingue ***g*** est entaillée au-dessus des varangues, et se poursuit avec son allonge ***h***. Un massif ***i***, en trois éléments rempli le vide existant entre les allonges de contre-étrave et de carlingue.
Les allonges du massif de l'avant sont repérées de **a** à **h** sur le dessin **A**, et les premiers couples de membrure 1 et 2. Ceci sur la vue latérale et la vue de face.
Les huit allonges sont dessinées, vues de face, le spectateur regardant vers la poupe et vues de côté. La ligne XY matérialise le dessous de la quille, la section 5 est repérée VW.
Les dessins **C** et **D** donnent le tracé des éléments formant la clef de l'arbre de trinquet, deux longis enserrent le mât, ils sont solidarisés sur l'avant avec l'étrave, un étrambrai **b** est assemblé sur les longis et une pièce transversale, sorte de traversin, **c**, sert d'appui à l'arbre de mestre, renforce et liaisonne les longis. Cette pièce **c** est enserrée entre les têtes d'allonges **d** et chevillée avec celles-ci. Des sabots **e** et des courbatons **f** solidarisent cet ensemble. Enfin des éléments de bordage **g** sont placés entre les longis en avant de ceux-ci.
Au niveau du bordage, une sorte de nouvel étambrai est constitué pour deux pièces longitudinales **h**, doublées par deux autres éléments **i**. Sur l'avant, entre les éléments **h**, des pièces en garniture **j**, constituent le côté avant de l'étambrai dont l'ouverture à ce niveau doit correspondre à la section octogonale de l'arbre (l'ouverture est elliptique pour la pièce **b**). Une entremise **k** forme l'arrière de l'étambrai dont les longis sont chevillés avec la membrure (massif) sur l'avant et assemblés à l'arrière avec un barrotin **l**.
Pour les autres pièces repérées sur le dessin **D** se reporter à la planche où figure la coupe transversale suivant le fronteau avant.
Le dessin **E** donne le détail du grand taquet de l'arbre de mestre ainsi que des éléments longitudinaux et transversaux croisant les barrotins. La vue latérale et les coupes doivent faciliter la compréhension de ces dispositions. A remarquer que les éléments longitudinaux **a** sont entaillés sur les barrotins **b**, les éléments latéraux présentent une plus forte épaisseur et un surbau **c** s'assemble sur ceux-ci, cet élément est placé légèrement au-dessus du bordage **d**. Le grand taquet **e** en croix est placé sur le bordage, en étant chevillé avec les barrotins.
L'examen de photos figurant dans cette monographie doit faciliter la compréhension des dessins **C**, **D**, **E**.

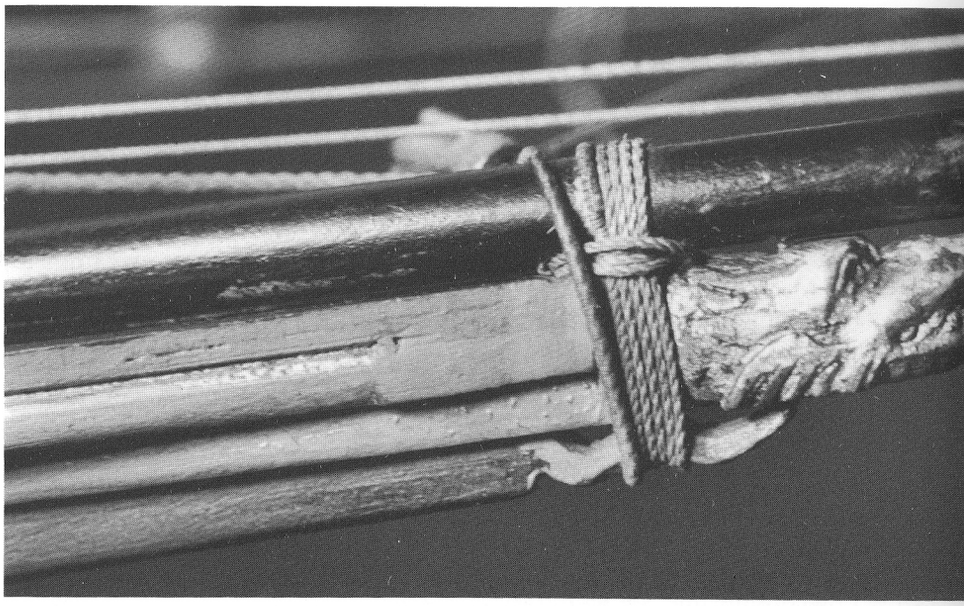
2 à **8.** Ces diverses planches donnent le tracé de tous les couples du chebec. Afin de ne pas doubler le nombre des ces planches, dans une monographie déjà bien volumineuse, les couples ne sont représentés que sur leur moitié. Sur les couples de levée sont repérées les virures du bordage de la carène, sur ces couples portant une double numérotation en chiffres romains et arabes est également tracé le bouge du pont et un repère indique le livet de la plate-forme.
Sur ces demi-sections figurent également les courbes des sabords, leur largeur sur le droit est de 5 pouces donc égale à celle des couples.
Les extrémités des varangues et demies ou fausses varangues sont indiquées. Les couples sont représentés, le spectateur regardant vers la poupe, ceci explique que pour les couples de la moitié avant l'extrémité de la varangue est représentée en tireté. Sur les planches 3 et 4 (élévation boisée et coupe longitudinale) il n'a pas été indiqué de fausses varangues ni de garniture dans la maille, sauf pour les couples d'extrémités. Nous avons cependant sur le tracé de la membrure fait figurer des demi-varangues pour l'ensemble des couples du chebec. L'une ou l'autre de ces dispositions pouvant être adoptée pour la membrure dans la partie comprise entre le IV avant et le IX arrière.

9. Les dessins **A** et **B** sont consacrés à la charpente de l'arcasse. L'étambot ***aa'*** est constitué par deux éléments, une courbe dont la branche horizontale appartient à la quille et une allonge. Un contre-étambot ***b*** double ces éléments. Le marsouin ***c*** figure sur ce même dessin **C**.
Les estains ***ii'*** et la lisse d'hourdi ***d*** forment l'écusson. La lisse d'hourdi repose sur la tête de l'étambot, et y est chevillée, de même les pieds des estains sont chevillés contre l'étambot. La tête des estains est clouée sous la lisse d'hourdi. Quatre barres d'arcasse, ***e.f.g.h.*** sont disposées horizontalement, elles sont clouées sur les estains et l'étambot. L'on remarquera que ces barres de faible section ne croisent pas l'étambot mais viennent butter contre celui-ci, ce sont des « demi-barres ». Sur le dessin **B**, leur rencontre avec l'étambot a été figurée. Les estains sont dessinés mais ils ne sont pas représentés en vraie grandeur car ils ne sont pas contenus dans un plan. L'écusson n'est pas véritablement plat, mais légèrement convexe.
Sur le dessus de la lisse d'hourdi, reposent et s'assemblent le pieds de jambettes, constituant l'ossature du tableau et formant l'ouverture circulaire des sabords de retraite et le passage de la barre du gouvernail. Ces jambettes (à gauche) sont habillées de bordages. Une demi-vue montre le bordage intérieur, avec les ouvertures.
Une courbe ***j*** de chaque bord, appliquée sur les bordages de la dunette et du tableau, renforce celui-ci. La branche verticale de cette courbe constitue une pièce d'allonge.
Une vue par-dessus la lisse d'hourdi donne la répartition des jambettes sur tribord.
Sur le dessin **B**, la charpente est vue latéralement et l'on remarquera les allonges de la membrure, la bauquière avec les entailles pour les lattes de la dunette. Les pieds des allonges sont cloués sur l'estain et le contre-étambot en y étant assemblés ou non. Une représentation suivant une coupe conventionnelle est donnée, l'on remarquera la section de la lisse d'hourdi, ainsi que de la structure du tableau suivant le milieu de celui-ci. Voyez également la bauquière et les lattes. Entre

la branche verticale de la courbe *j* et une allonge, le pied du cintre de poupe, dont la partie supérieure est dessinée en **E**, l'on devra pour la partie inférieure en prendre le gabarit à partir de la courbe *j* et de l'allonge.
Le dessin **C** donne le tracé réel des éléments de l'arcasse sauf les estains. Les formes des « fesses » des chebecs sont très particulières, l'on constate une sorte de rentrée de part et d'autre de l'étambot. La courbure de la barre supérieure ***h*** est prononcée, le raccordement du bordage avec le dessous de la lisse d'hourdi, formant râblure, se fait suivant une surface gauche, présentant une arête d'intersection avec la surface inférieure de l'écusson. Cette sorte de cassure, mise en évidence par les sections 1 à 4, ne permet pas de prolonger les bordages d'écusson jusqu'à la lisse d'hourdi, ils doivent s'arrêter sur une garniture placée sur barre ***h***. En étant complétés par des virures placées horizontalement.
L'exécution de la poupe du chebec est particulièrement délicate et l'on constate que, sur les modèles de l'époque, la réalisation a été simplifiée avec un élément massif en deux parties figurant l'écusson. Ces exemples à notre avis autorisent aujourd'hui de procéder de même.
Sur le dessin **C** figure la vue par-dessous de l'arcasse, mettant en évidence les « rondeurs » particulières de l'écusson. Les coupes transversales repérées 0, 1, 2, 3, 4 complètent cette représentation. La forme de la lisse d'hourdi ***d*** présente un bouge horizontal peu prononcé, remarquez la surépaisseur en partie centrale et le relèvement des extrémités saillant sur l'œuvre morte et sculptées en tête de Maure.
Le dessin **D** donne le tracé au maître-couple des barrotins du pont en ***a***, et celui du barrotin de dunette en ***b*** au fronteau arrière. Ces barrotins variant de longueur suivant leur emplacement, c'est en recoupant leurs extrémités que l'on obtient la longueur désirée. L'on remarquera le débord, au-delà de la bauquière, des barrotins de pont.
Le dessin **E** donne le tracé du cintre de poupe au-dessus du plat-bord, pour la partie située en dessous, elle devra être déterminée en fonction de l'allonge de membrure et la courbe *j* comme il a déjà été indiqué.



Détails modèle

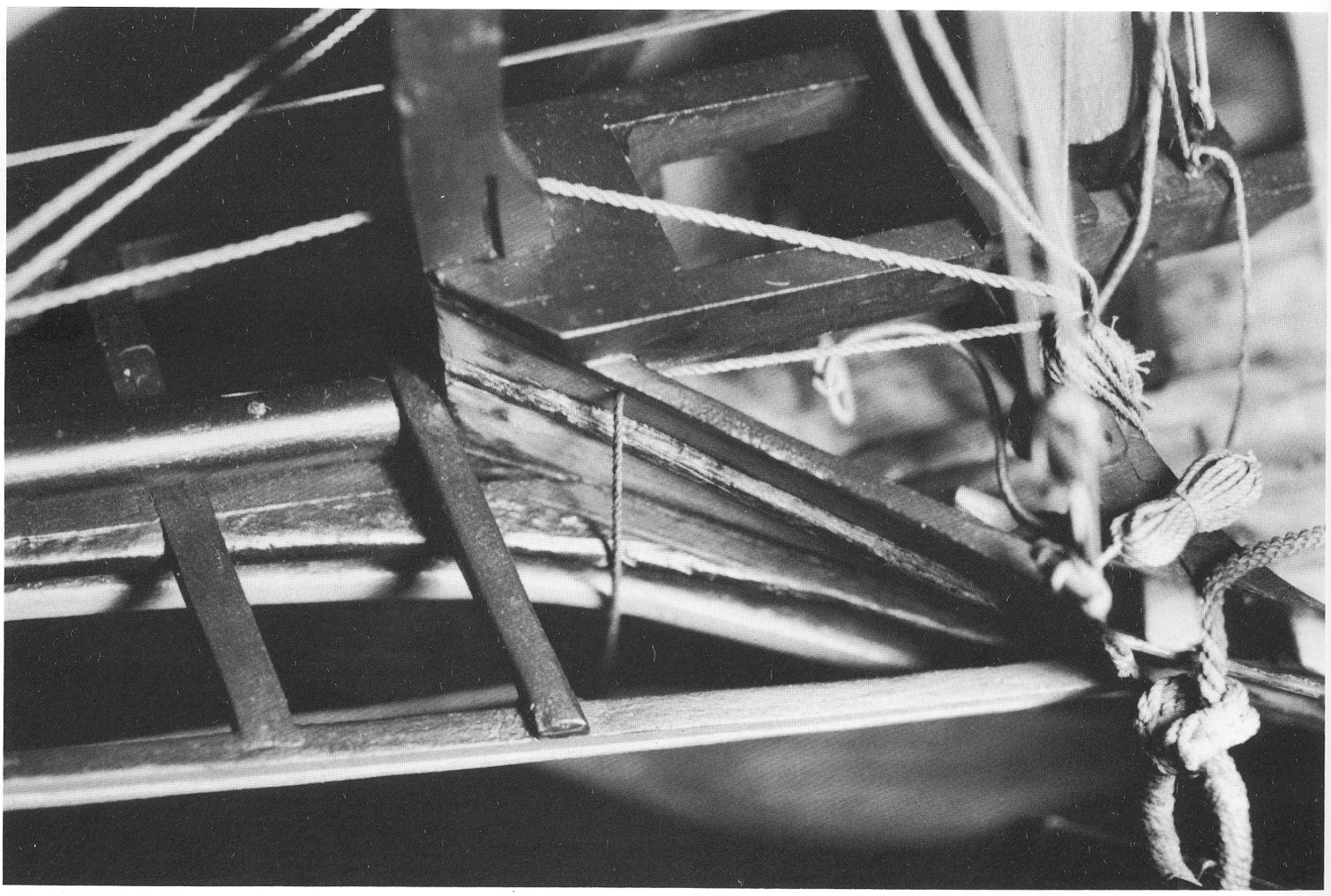


1. Détail de la tête décorant l'extrémité de la flèche. Le batelot, sorte de bâton de foc est placé au-dessus de la flèche et maintenu par une rousture.

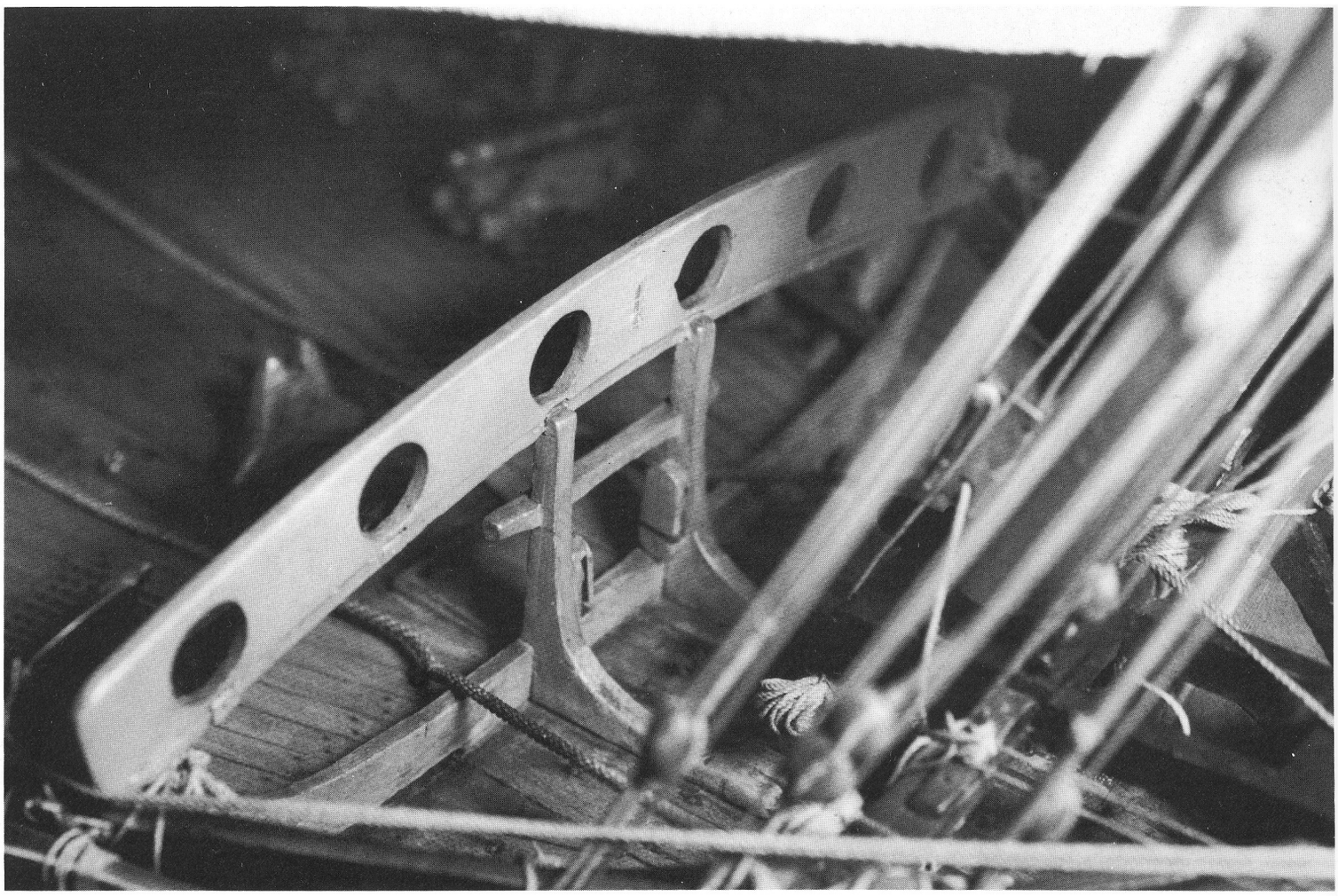
2. Les flasques de la clef de l'arbre de trinquet s'assemblent avec les allonges proches de l'étrave et reposent sur le plat-bord. Une garniture est placée entre les flasques. L'on peut distinguer le bau sur lequel s'appuie l'arbre de trinquet. Voyez le berthelot avec sa herpe et deux lattes, celle de droite de plus forte épaisseur est placée contre l'étrave, le batelot vient buter contre cette latte. L'on peut apercevoir les jottereaux babord.

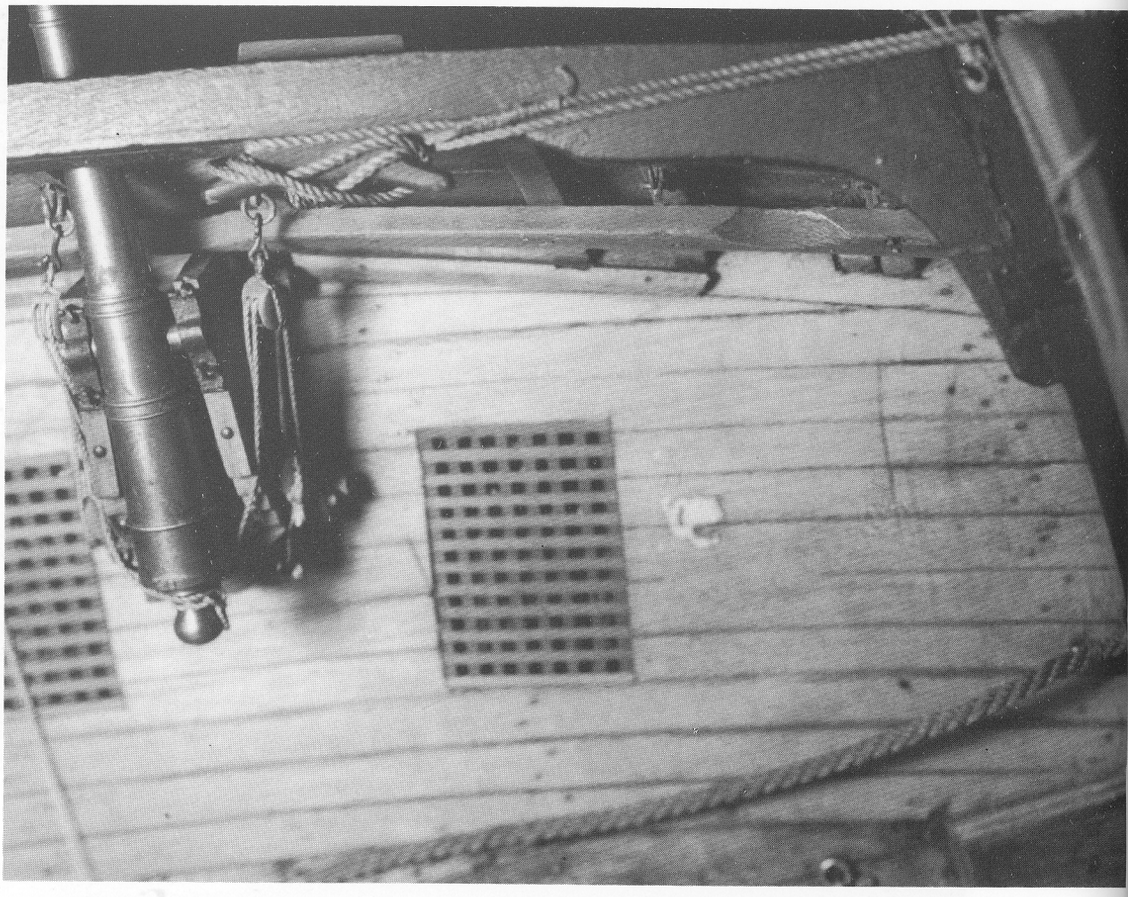
3. Partie arrière de la clef du trinquet, voyez les deux flasques, le bau d'appui avec le sabot tribord (portant deux cabillots), ce bau liaisonné aux allonges et plat-bord par un courbaton. Une sorte d'étambrai entoure l'arbre. Au niveau du bordage, deux pièces de renfort de part et d'autre de l'arbre et l'on aperçoit les extrémités des branches horizontales des montants du bitton.

4. Les dispositions du fronteau avant sont bien visibles, remarquez l'évidement sous le surbau, pour l'écoulement des eaux.

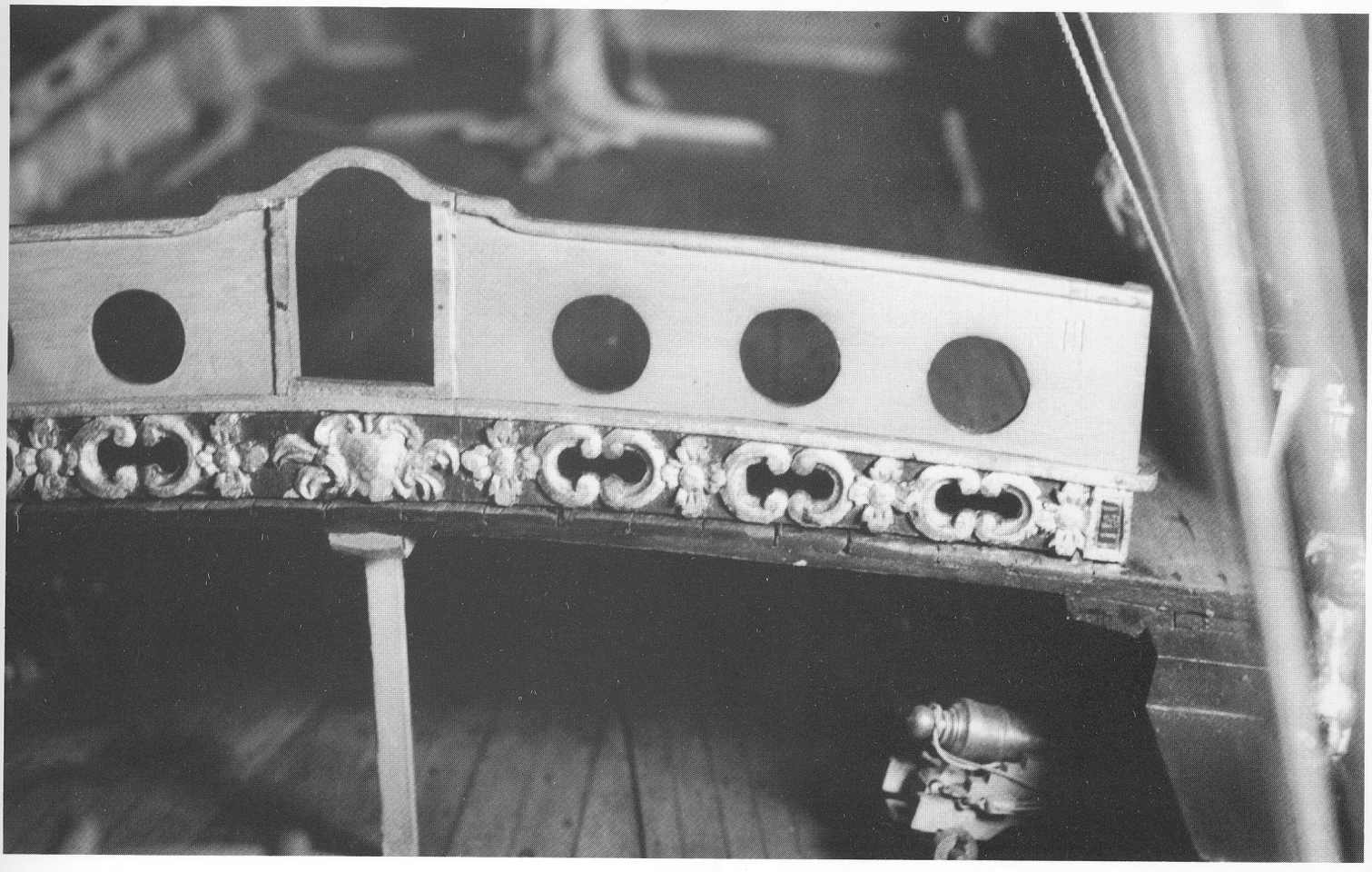


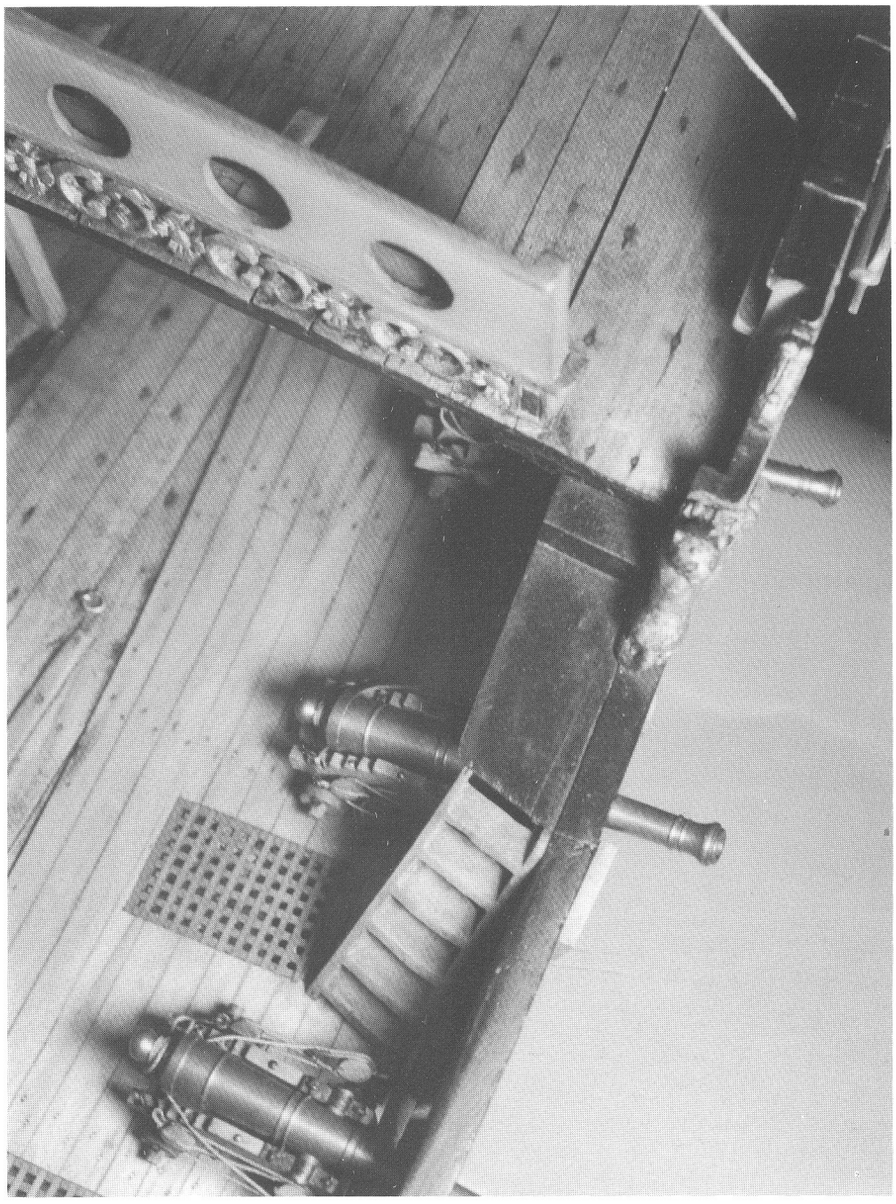






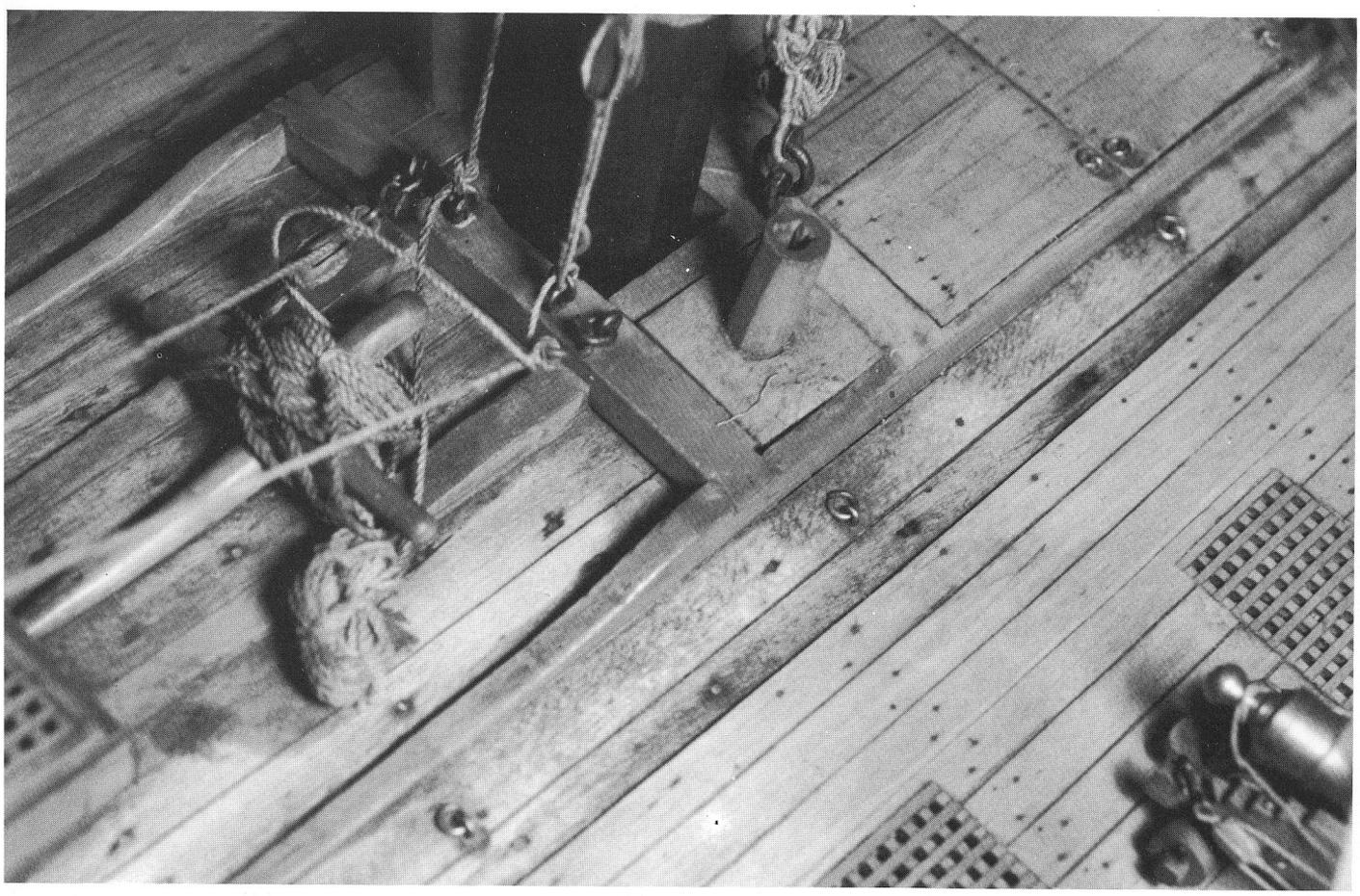
5. Cette photo montre la courbe solidarisant le plat-bord du fronteau avant à celui du vibord. Voyez également la lisse formant seuillet des sabords, elle est échancrée pour le premier canon, qui ne figure plus sur le modèle. A noter que l'artillerie du modèle du ***Requin*** *a été reconstituée, la mouluration du tube n'est pas conforme aux tracés de l'époque, des canons semblables figurent sur d'autres modèles ayant fait l'objet de restauration.*



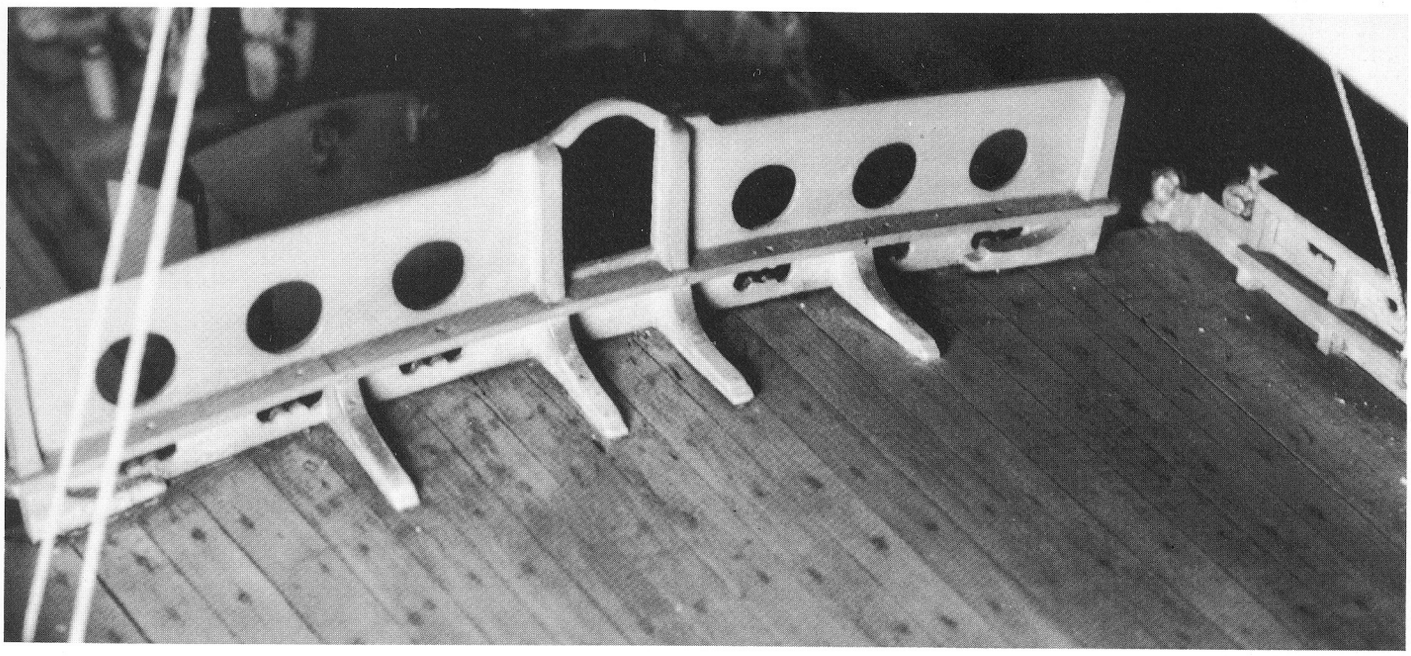


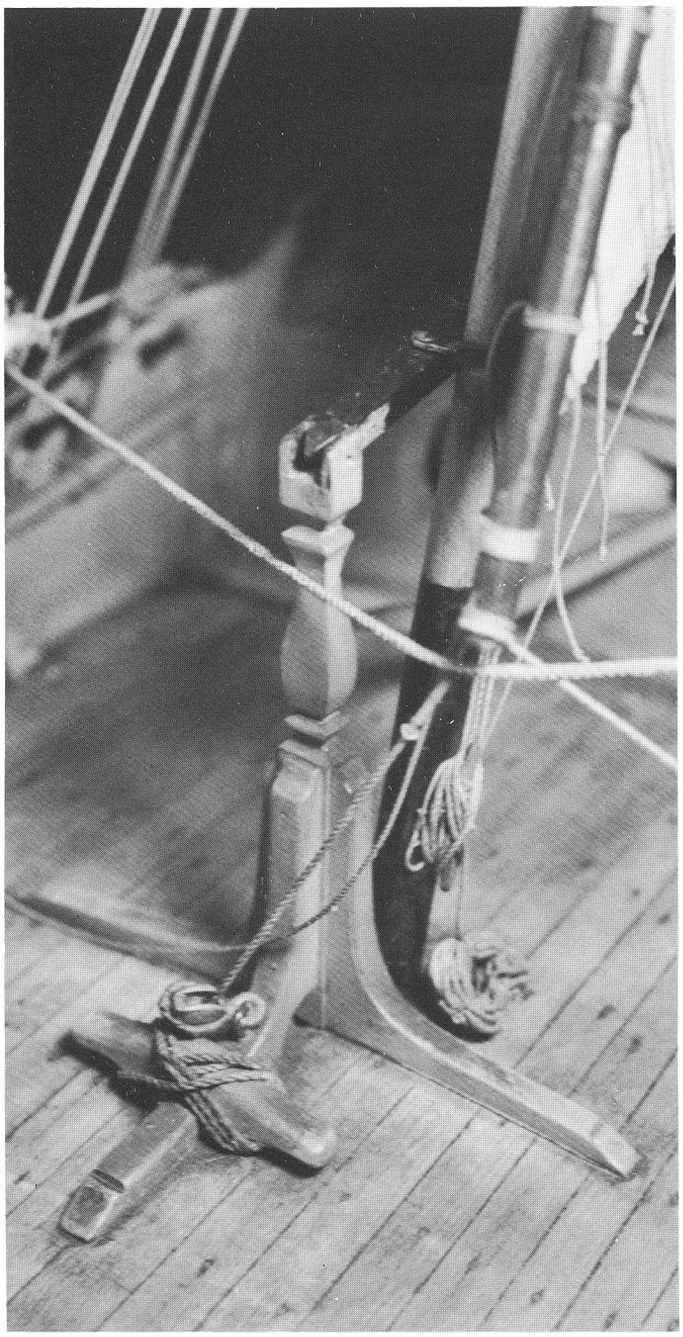
6. Détail de l'échelle d'accès au gaillard, elle est disposée de biais et s'appuie sur un palier en contrebas du gaillard. L'on remarquera le panneau à caillebotis et le bordage de la plate-forme, celui-ci n'est pas limité par un cordon, mais par une simple virure.

7. Détail du fronteau arrière, le décor de la frise peut être détaillé. La cloche a disparu. L'on distingue l'extrémité de l'hiloire renversée supportant les barrots du gaillard et son épontille, voyez également le palier de l'échelle et l'extrémité de la courbe du barrot de fronteau.

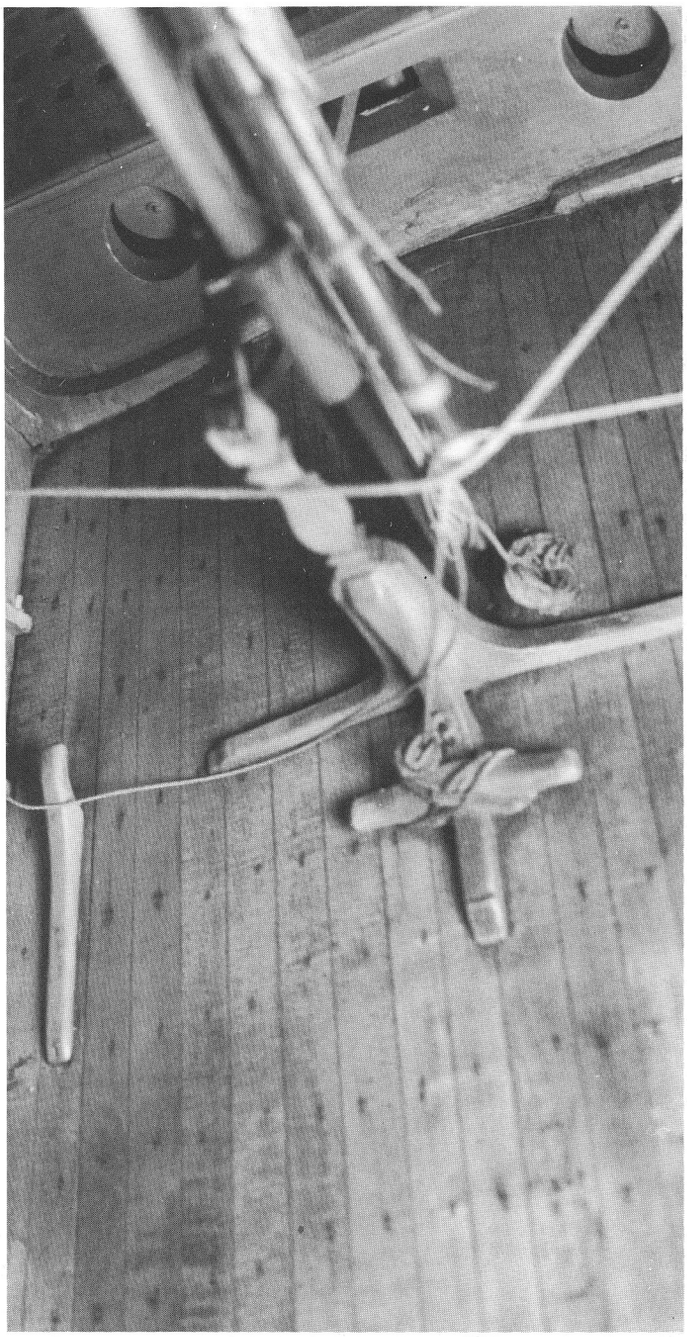


8. Détail de l'arbre de mestre au niveau du pont avec les pompes, notez leurs sections octogonales. Les dispositions des pièces longitudinales et transversales peuvent être appréciées très exactement. Présence sur l'arrière de l'arbre de deux grosses chevilles à boucle et sur l'avant de quatre autres de moindre importance. Entre les deux pièces bordant le grand panneau, deux traverses s'assemblant sur celles-ci à queue d'aronde, la traverse avant est buttée par deux autres pièces longitudinales. Notez le grand taquet en croix.



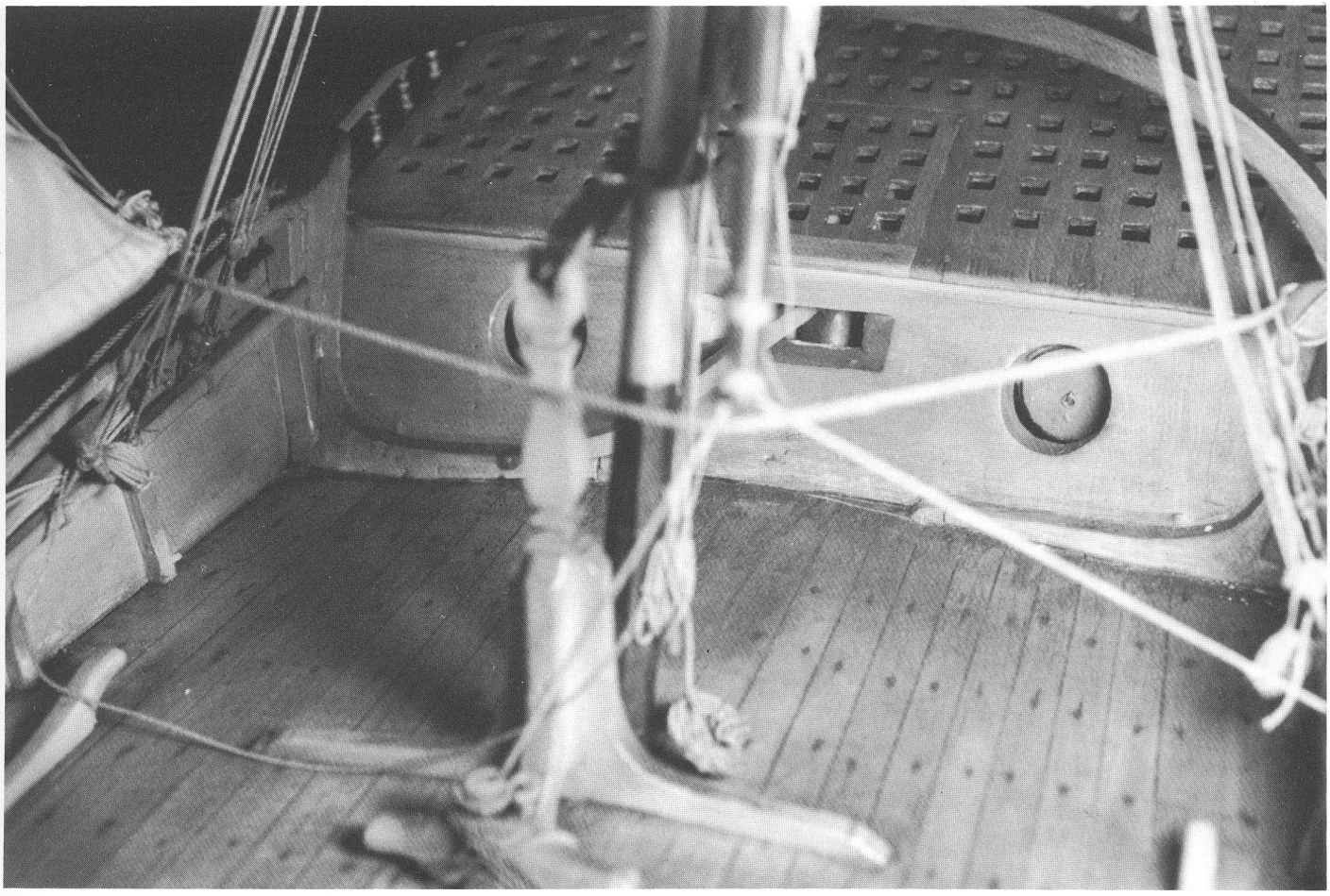


10. Détail du support de l'extrémité du bout-dehors d'artimon. Le dé surmontant le balustre comporte une découpe en U pour recevoir le bout-dehors. Voyez le demi-collier en fer plat solidarisant l'artimon au bout-dehors. Le support est appuyé par trois courbes, celle placée en avant est croisée par un fort taquet. Le support est placé à tribord du mât placé nécessairement dans l'axe.

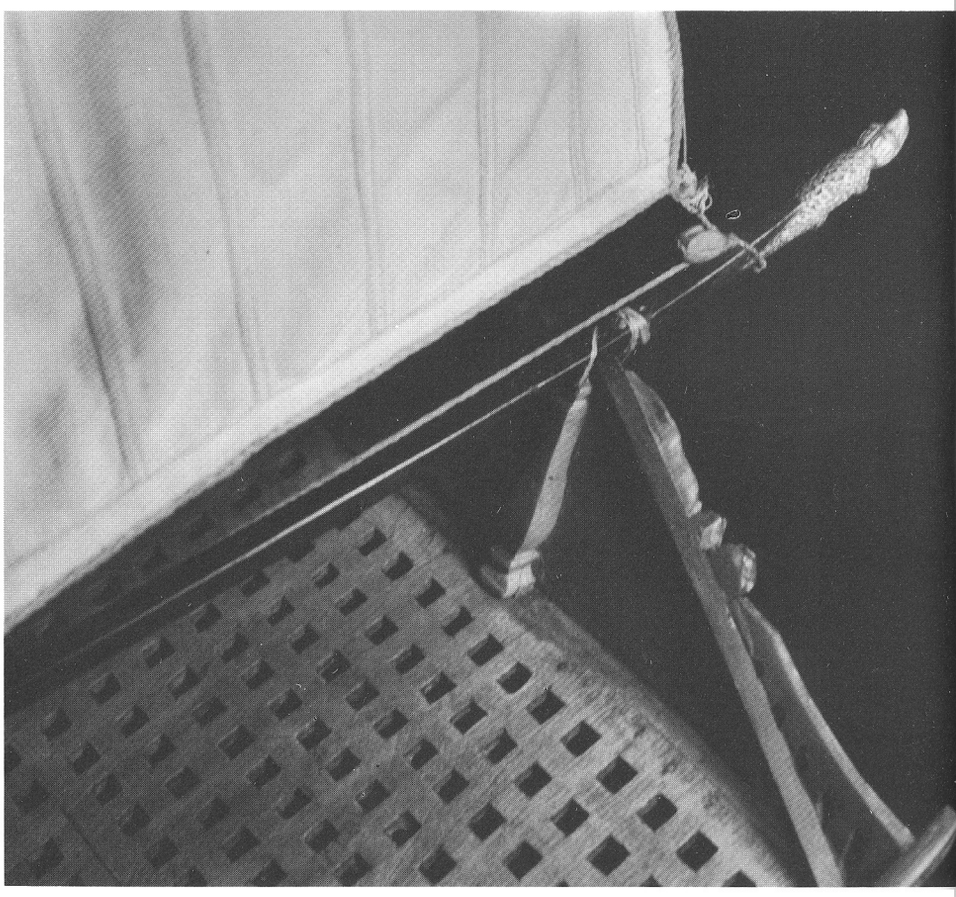


11. Cette photo montre les mêmes éléments que sur le cliché voisin. Mais l'intérieur du tableau est visible, on remarquera les sabords de retraite, le passage de la barre, les courbes de liaison dans l'angle, les allonges et un grand taquet.

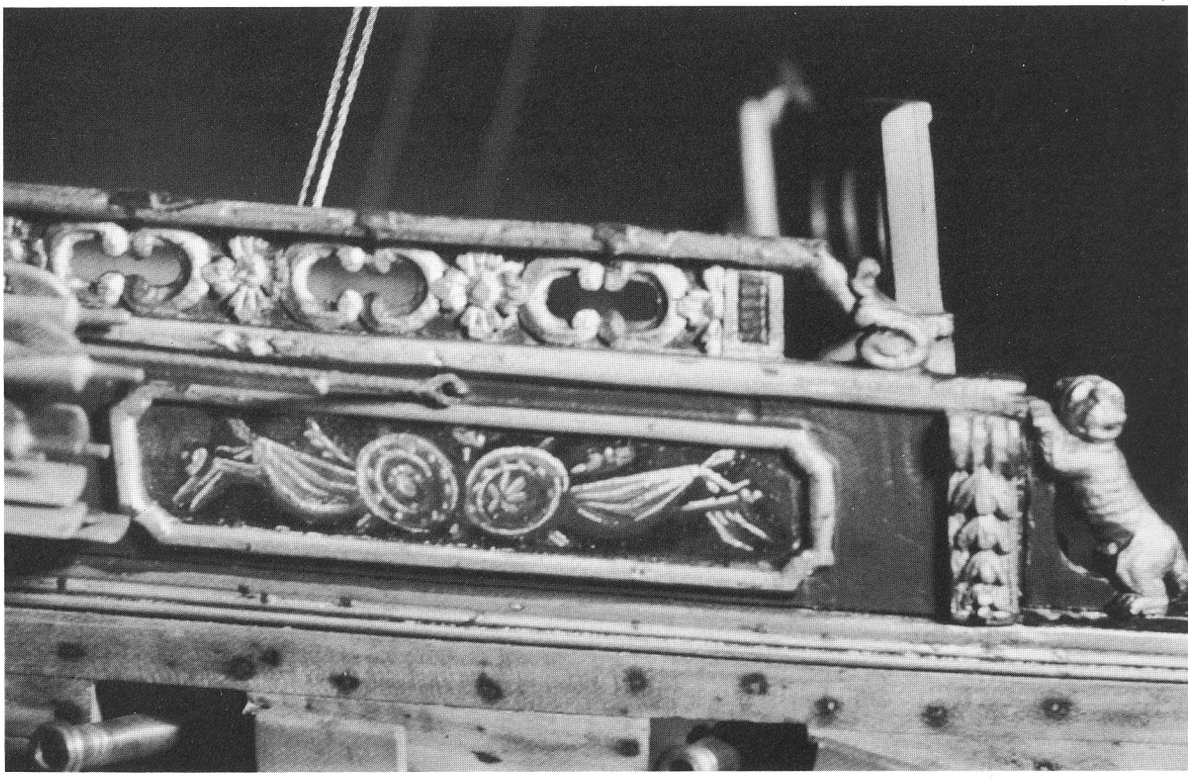
9. Fronteau du gaillard vu de l'arrière, l'on remarquera les courbes formant montants de la cloche, les courbatons supportant le plat-bord du fronteau. Aux extrémités du fronteau, une courbe placée transversalement renforce le panneau surmontant la frise. A droite voyez les allonges de l'accastillage, croisées par une lisse et surmontées d'un plat-bord, remarquez le bordage du gaillard, finissant contre le bordé extérieur, ceci en raison de l'absence de vaigrage sur les allonges.



12. Ce cliché complète le n° 11, l'on remarquera le cintre dont les pieds s'engagent entre la branche verticale des courbes d'angle et les allonges. Voyez également la plate-forme à caillebotis avec le panneau amovible.

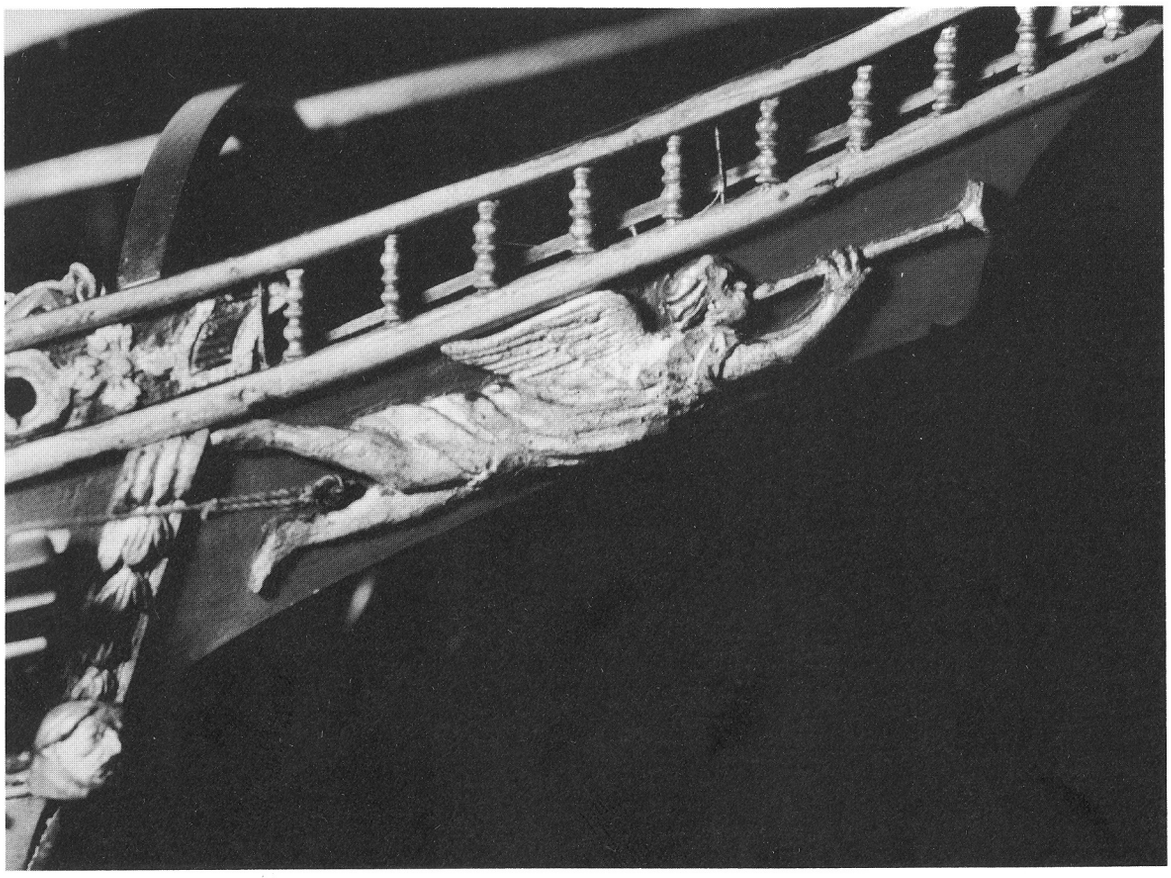


13. Intéressant détail du couronnement, montrant les écharpes en oblique s'assemblant sur le sommet d'un montant central en forme de balustre. Sur cette petite ossature est cloué le grand panneau sculpté de la poupe. Voyez également le décor de l'extrémité du bout-dehors.



14. Décor de l'accastillage du gaillard. Les panneaux avec trophés militaires sont peints en trompe l'œil.

15. Détail des ailes avec leur renommée. Voyez également la sculpture de l'extrémité de la lisse d'hourdi, les fausses-consoles et les balustres chapelets, le cintre supportant le bout-dehors est visible.





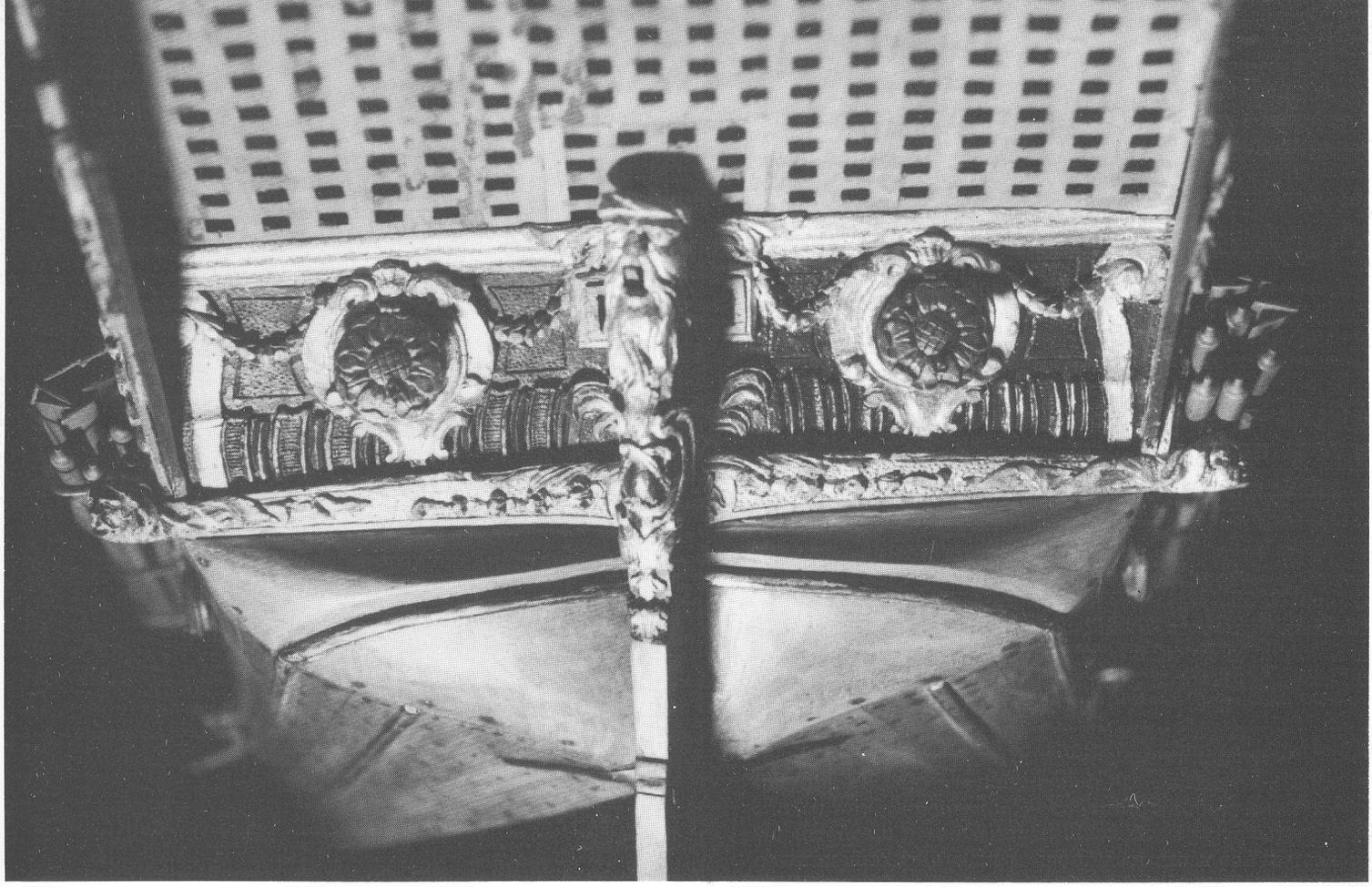


16. Panneau sculpté rapporté sur la frise ajourée formant balustrade basse de la plate-forme. L'on peut apercevoir les écharpes obliques (photo 13).

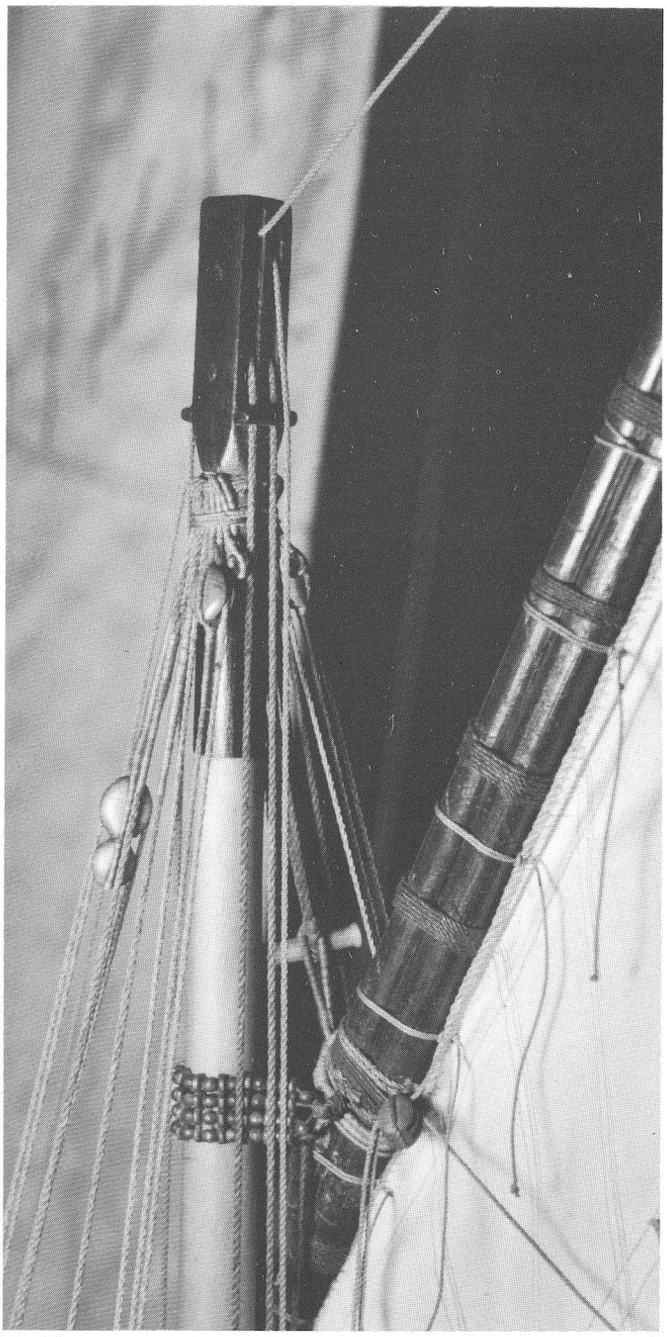
18. Très intéressante photo, montrant la forme si particulière de l'écusson, sur le modèle l'exécution en a été simplifiée avec une pièce massive et non un bordé. L'on remarquera plus particulièrement le raccordement de la convexité de l'écusson avec la lisse d'hourdi.

19. Détail des mantelets des sabords de retraite, prétexte à un riche décor, d'une rosace au centre d'un cartouche accompagné de guirlandes.

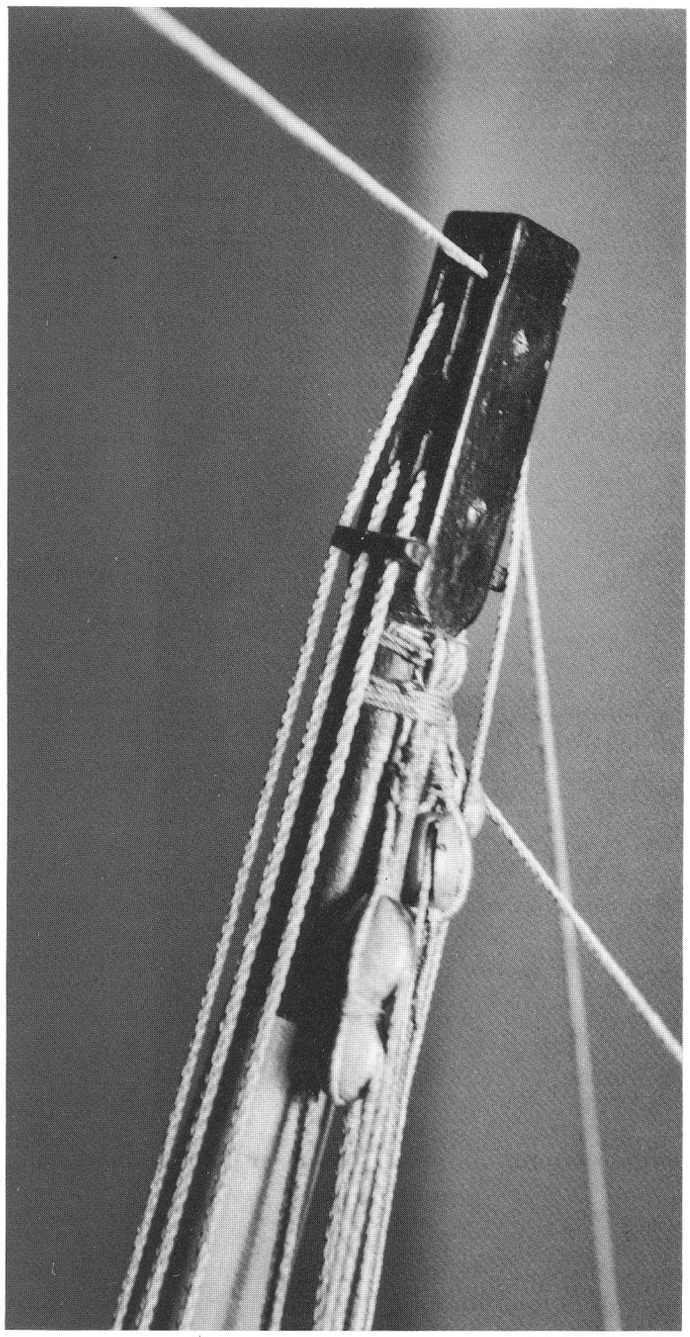
17. Le gouvernail a sa mèche généreusement décorée avec la tête barbue d'un personnage dont la bouche forme mortaise de la barre. Le panneau amovible pour la pose ou dépose du gouvernail est bien visible.







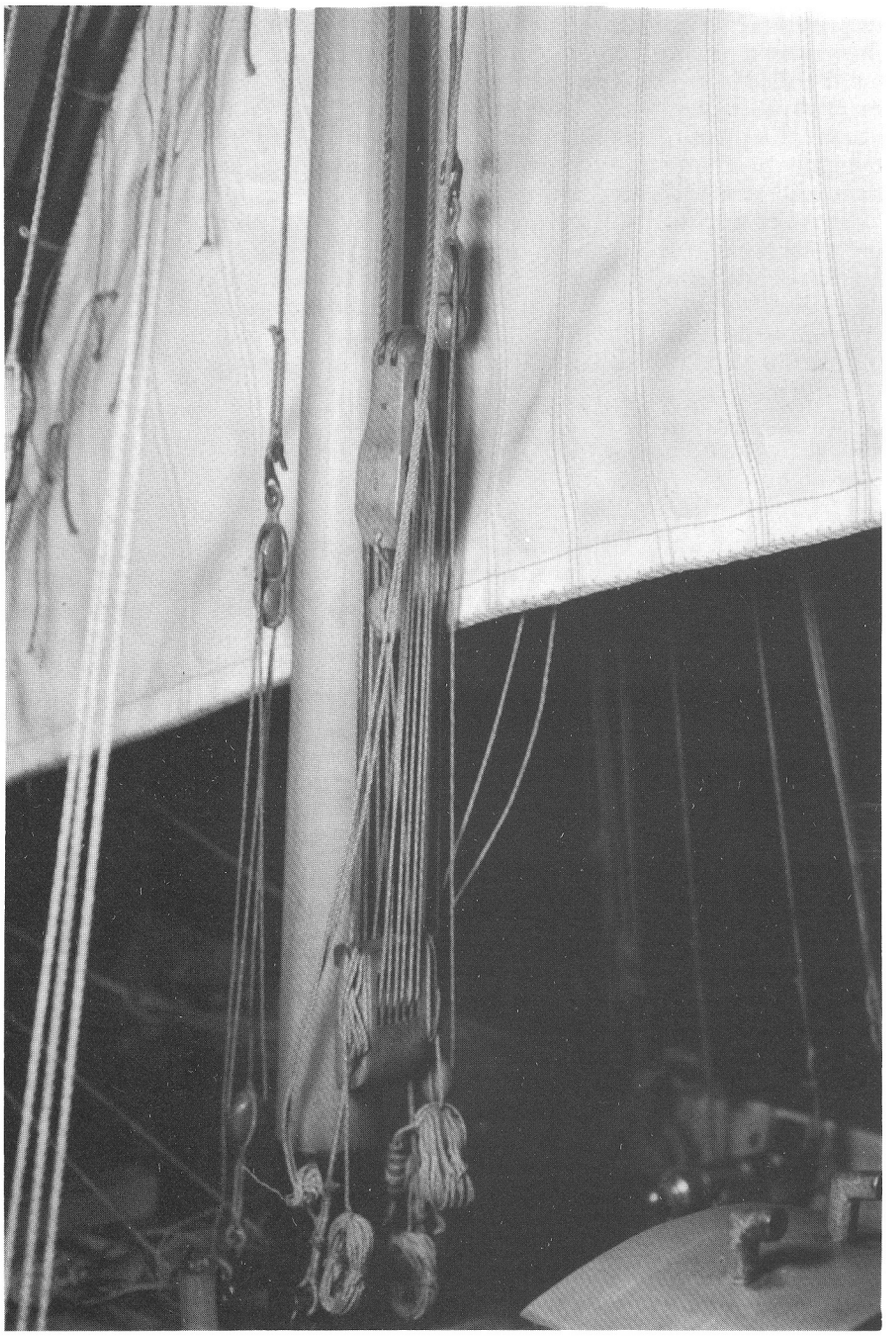
20. Détail du calcet de l'arbre de mestre. Le calcet comporte quatre rouets, les deux rouets inférieurs correspondant aux amans ou itagues de la poulie de drisse ou taille supérieure (voir photo 22), les amans élongent le mât après être passés dans les yeux du calcet. Le capelage est constitué par les pandours dont l'extrémité repliée sur elle-même et épissée forme un œillet, les pandours étant appliqués sur le calcet, des tours d'un menu cordage passent dans les œillets. Une autre ceinture placée en dessous bride les pandours. L'on remarquera une poulie simple correspondant au galhauban et une poulie violon pour le palan dit de prode.
Les deux éléments de l'antenne et les roustures les réunissant sont bien visibles. Une estrope double entoure l'antenne et un quinçonneau passe dans sa boucle, les amans estropent ce quinçonneau et rejoignent sur l'avant les rouets inférieurs du calcet, ces éléments constituent l'appareil supérieur de la drisse de l'antenne.

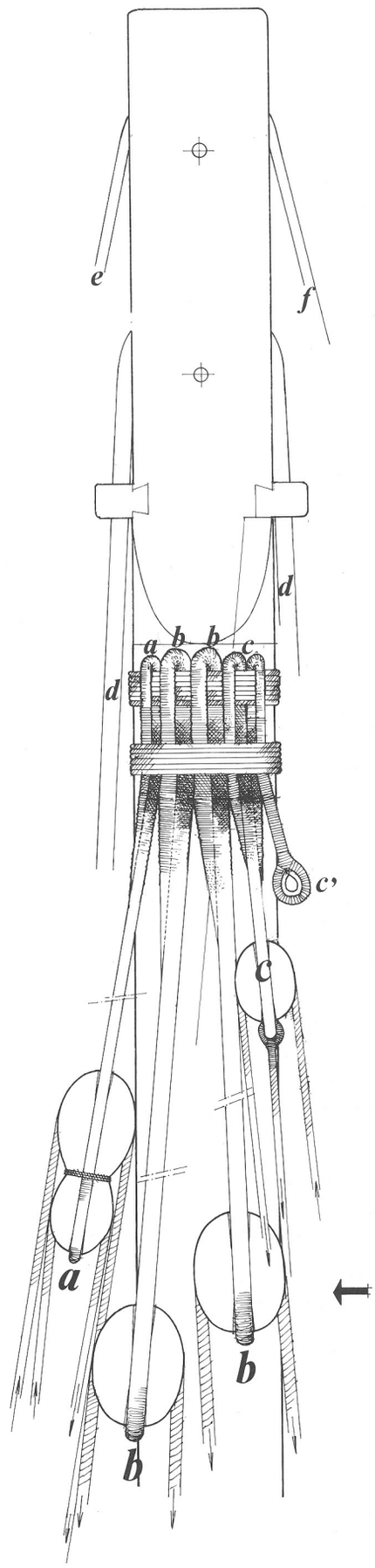


Le racage de l'antenne est composé d'un collier à quatre rangs comportant chacun neuf pommes, séparées par des bigots. Les cordages passant au travers des pommes ou patrés et les bigots se réunissent pour entourer l'antenne, les autres extrémités, rassemblées en faisceau, passent sur une poulie dite de drosse ou trosse frappée sur l'antenne, la manœuvre prolongeant le faisceau, dite drosse, descend se rider au pied en avant du mât sur une boucle à tribord. Sur cette photo est également visible une poulie de cargue à deux rouets.

21. Photo donnant le détail du calcet, dont on voit nettement les yeux servant à guider les amans. Les rouets supérieurs sont destinés aux balancines avant et arrière de l'antenne.

22. Partie inférieure de l'arbre de mestre. A babord, le palan de ridage de la balancine arrière de l'antenne de mestre. Le palan est composé d'une poulie supérieure à violon et d'une poulie simple crochée à une boucle au pied et à l'avant du mât. A tribord l'on distingue le même palan pour la balancine avant.
L'appareil inférieur de drisse est composé d'une forte poulie dite taille à six réas disposés sur le même axe, une poulie longue supérieure comporte quatre réas et au-dessus deux réas. Sur la tête de cette poulie deux canaux permettent le passage des amans suivant un parcours croisé.
Un canal percé au travers du cul de la poulie basse sert au passage d'une forte brague ou estrope, dont les extrémités repliées sur elles-mêmes entourent un cosse métallique passant au travers de deux grosses boucles placées au pied et sur l'arrière du mât. Cette estrope est entièrement garnie et fixée à demeure.
Au cul de la poulie longue supérieure est frappée une poulie simple dite taillion. Le garan faisant dormant sur le taquet babord de la poulie inférieure passe successivement sur trois rouets de celle-ci et de la poulie supérieure, puis il passe sur la poulie simple aiguilletée au cul de la poulie supérieure, passe ensuite sur les trois autres rouets des deux grandes poulies et revient se tourner sur l'autre taquet de la poulie inférieure.





Capelage arbre de mestre

Il est établi sous le calcet, ou plus précisément là où la section de l'arbre devient circulaire. De chaque bord l'on compte 4 pendeurs ou pandours. Sur l'avant le pendeur de prode (palan), deux pendeurs de sartis et un pendeur de galhauban. Tous ces pendeurs sont repliés sur eux-mêmes afin de former une ganse, étant épissés et garnis, une ceinturette de plusieurs tours d'un même cordage passe dans les ganses, les bridant fortement sur l'arbre. Un peu plus bas une seconde ceinturette complète la première, mais elle passe seulement sur les pendeurs.

Les pendeurs estropent des poulies, il faut remarquer que le pendeur de galhauban placé sur l'arrière est à deux branches, celles-ci se retournent et l'une estrope une cosse en fer destinée le cas échéant à l'aiguilletage d'une poulie de drisse de hunier (si l'arbre de trinquet ne comporte pas de hunier pour le gréement carré, cette disposition est limitée à l'arbre de mestre).

a. *poulie violon de prode et son pendour.*
b. *poulies simples des sartis sur lesquelles passent les itagues, pendours se repliant pour former ganse et épissés sur eux-mêmes, comme pour le pendour de prode.*
c. *poulie simple de galhauban (palan) dont l'estrope a ses branches qui se retournent, l'une s'épissant et l'autre entourant une cosse C'*
d. *amans, passant au travers des yeux du calcet.*
e. *balancine (retour) basse*
f. *balancine (retour) haute*

CORDAGES OU MANŒUVRES DES ANTENNES

Nous ne donnons pas les agrès pour le gréement carré, nous contentant de fournir les proportions des vergues et quelques explications sur leur établissement.

Antenne de mestre

Drisse. Le poids de l'antenne et de sa voile, de l'ordre de 8 000 livres, nécessite un appareil de drisse important*.
La tête du mât ou calcet, comporte quatre rouets, en bronze, les deux rouets inférieurs sont destinés au passage des amans, forts cordages estropant au niveau de l'antenne un gros quinçonneau dans lequel passe en formant ganse une manœuvre en double dite polome épissée sur elle-même entourant l'antenne à peu près au 2/5e de sa longueur à prendre depuis l'extrémité inférieure.
Les amans, entourent (estropent) le quinçonneau, la branche babord remonte sur l'avant du calcet, passer au travers d'un des yeux de celui-ci, puis sur le réa babord, et l'œil arrière, puis suivant l'arbre, cette branche babord passe dans le trou avant percé à la tête d'une forte poulie (taille supérieure) se retourne à l'extérieur sur la tête de la poulie et traverse le trou arrière, ressort à tribord, remonte formant la branche d'aman tribord, passe au travers de l'œil arrière, sur le réa tribord et l'œil avant et rejoint le quinçonneau. L'épissure reliant en un cordage continu les deux branches ou amans, est faite un peu au-dessus du quinçonneau.
La poulie de taille supérieure comporte quatre rouets surmontés de deux autres rouets, le cul de cette taille porte un canal, recevant l'estrope longue d'une poulie simple dite taillion, placée sous la taille supérieure.
La poulie de taille inférieure comporte six rouets sur un même axe. Une forte bragues traverse le cul de cette taille, ses extrémités portent une cosse entourant une boucle placée sur l'arrière et de part et d'autre de l'arbre de mestre.
Ces deux tailles constituent un très fort palan agissant sur les amans ou itague de drisse de l'antenne. Le garan du palan fait dormant sur le taquet babord de la taille inférieure et passe successivement sur tous les réas y compris celui du taillion (voir schéma) pour se tourner sur le taquet tribord de la taille inférieure, le courant du garan est gléné sous le taquet de la poulie.

Bras. Ceux-ci sont sur le levant dénommés bragots. Celui placé à l'avant agit sur l'extrémité du quart, il est composé d'un pandour ou bragot estropant une poulie simple dite de bragot, où passe un garan faisant dormant sur un taquet à cornes placé sur le vibord par le travers de l'arbre de mestre, cette disposition existe des deux bords. Toujours sur l'avant une autre manœuvre complète la paire de bragot. C'est la cargue d'avant de mestre dont le pandour plus court estrope une poulie simple sur laquelle passe une manœuvre dont le dormant est crocheté à une boucle située au pied et en avant de l'arbre de mestre. Cette manœuvre ou cargue d'avant revient vers son dormant, passe sur une poulie simple crochetée à une boucle symétrique de celle du dormant et va se tourner sur le grand taquet en croix placé à la suite du panneau aux câbles.
A environ les 2/3 supérieurs de l'antenne est disposée une autre paire de bragots dits d'oste, consistant en un pandour estropant une poulie simple sur laquelle passent les gardes d'antenne ou d'oste (comparable à des gardes de pic de brigantine), ces manœuvres font dormant sur la lisse intérieure du gaillard et font retour sur celle-ci à proximité du dormant.

Balancines. La balancine basse est encoquée à l'extrémité du quart, remonte et passe sur un des réas supérieurs du calcet, descend le long de l'arbre, et reçoit dans une cosse le croc d'une poulie violon formant palan avec une poulie simple dont l'estrope, entoure une cosse avec croc passé dans une boucle à tribord au pied et sur l'avant de l'arbre de mestre, le garan est frappé sur la poulie simple.
La balancine supérieure estrope l'antenne à l'emplacement du bragot d'oste, passe sur le réa supérieur babord du calcet, descend le long de l'arbre et porte à son extrémité inférieure une cosse où se croche une poulie violon formant un palan identique à celui de la balancine basse dont la poulie inférieure se croche à babord sur une boucle symétrique du palan placé à tribord.

Racage. Comporte 4 rangs de 9 pommes séparées par des bigots, le collier entoure l'arbre à hauteur de la polome, les menus cordages traversant pommes et bigots sont reliés en faisceau à une extrémité et sont bridés dans l'œillet d'une estrope entourant l'antenne, à l'autre extrémité ce faisceau se prolonge en une manœuvre passant sur le rouet d'une poulie dont l'estrope entoure l'antenne, poulie à talon dite de trosse. Cette manœuvre élongeant l'arbre passe dans la même boucle à tribord que la bragues de la taille de drisse inférieure, et se ride sur elle-même.

Antenne de trinquet

Drisse. Analogue à celle de l'arbre de mestre, à la réserve de l'absence de taillion, le garan fait dormant au cul de la taille supérieure et passant d'un réa à l'autre, vient se tourner sur un taquet placé à tribord sur la joue de la taille inférieure (celle-ci ne comporte que ce seul taquet).

Bras. L'extrémité avant du quart est encoquée par une paire de bragots dits d'orse à poupe composés d'un pendour estropant une poulie simple, sur laquelle passe une manœuvre faisant dormant sur un taquet à corne placé contre le plat-bord en arrière du courbaton de fronteau avant, cette manœuvre fait retour et se tourne sur ce même taquet.
La cargue dit d'avant fait dormant sur l'extrémité avant de l'antenne, passe sur le réa d'une poulie dont l'estrope entoure la liure du batelot et s'amarre à un taquet cloué contre les allonges de proue.
Le bragot d'antenne ou de penne présente les mêmes dispositions que sur l'antenne de mestre, son dormant et son retour se font sur la lisse intérieure de seuillet entre le 4e et le 5e sabords avant.

Balancines. Dispositions analogues à celles de l'antenne de mestre à la réserve que le palan de la balancine arrière comporte une poulie supérieure simple et non une poulie violon. La poulie basse du palan de balancine arrière est crochée sur une boucle sur l'avant de l'arbre de trinquet (flasque tribord de la clef) et la poulie du palan de balancine avant est crochée sur une autre boucle sur l'arrière de l'arbre (flasque babord).

Racage. Comme pour l'antenne de mestre, mais le collier ne comporte que 3 rangs de 8 pommes. La drosse s'amarre à un chevillot à babord sur le bau de la clef du trinquet.

Antenne de méjane

Drisse. Mêmes dispositions que pour les autres arbres, mais le palan ayant moins d'efforts à soutenir, comporte une taille

AGRÈS OU CORDAGES DES VOILES

Voile de mestre. Celle-ci comme les autres voiles latines du chebec est réalisée avec de la cotonine, ayant une largeur de laize égale à 18 pouces, la largeur des coutures est de l'ordre de 1 1/2 pouce. Les laizes se retournent le long de l'antenne pour former la gaine d'envergure ; de même pour la bordure et la chute, la largeur des gaines est de l'ordre de 7 à 8 pouces. D'après le modèle il n'est pas prévu de renforts même au point d'écoute, nous avons respecté ceci. Dans l'axe de chaque laize juste sous la ralingue, un raban de faix ou d'envergure, ce petit filin est plié sur lui-même, entoure l'antenne, les deux branches passent dans le creux du pli et dans un œillet façonné sous la ralingue, une branche passe de chaque bord, un nœud est fait au ras de l'œillet, et à l'extrémité de chaque branche.
Ces rabans servent non seulement à fixer la voile sur son antenne mais également à la ferler et peuvent aider les hommes à se déplacer sur le dessus de l'antenne. Des rabans de pointures, faisant plusieurs tours sur les extrémités de l'antenne, passent dans les œillets formés avec les ralingues aux points de la voile. La ralingue d'après le modèle présente la même grosseur sur les trois côtés de la voile, son diamètre étant de l'ordre de 1 3/4 pouce. Il n'existe sur les trois voiles latines qu'une seule bande de ris*, réalisée comme à l'habitude sur les voiles carrées. L'on remarquera la légère courbure de la bande de ris dans sa partie haute et sa largeur un peu plus faible en partie basse. La bordure présente une courbure accentuée et la chute une légère flèche et deux pattes sont façonnées sur la ralingue de chute des voiles des arbres de trinquet et mestre et une seule sur la chute de la voile d'artimon.

Écoute. Fort cordage à deux branches faisant dormant à l'œillet du point de la voile, par un nœud d'écoute double, une branche passe sous le grand taquet à corne unique ouvert vers la poupe, ce taquet est cloué sur le bordage du gaillard par le travers de l'arbre de méjane, à quelque distance du pavois du gaillard. L'écoute passe ensuite sur le rouet d'une grosse poulie estropée à un œillet chevillé sur le plat-bord, près du cintre de poupe et revient ensuite vers l'avant pour se tourner sur un taquet à cornes cloué sur une allonge du pavois. L'écoute étant à deux branches, la disposition est identique sur les deux bords.

Cargues. Une cargue haute est frappée sur la patte de chute la plus élevée, elle rejoint et passe sur le rouet d'une poulie simple dont les branches de l'estrope entourent l'antenne à l'emplacement du bragot de penne. La cargue haute élonge l'antenne, passe sur un rouet d'une poulie double, descend le long de l'arbre et s'amarre à un quinçonneau, aiguilleté sur une branche de la brague de la taille de drisse inférieure. La cargue basse se rend directement à la poulie double, passe sur son second rouet, descend le long de l'arbre et s'amarre de même que la cargue haute sur un quinçonneau aiguilleté symétriquement sur l'autre branche de la brague. Ce sont les seules cargues de ces voiles latines, elles sont établies des deux côtés de la voile.

Voile de trinquet. Les dispositions sont analogues.

Écoute. Également à deux branches passant sur une poulie, frappée sur le vibord par le travers de l'arbre de mestre et revenant sur l'avant pour se tourner sur un taquet à corne cloué sur la lisse de plat-bord entre le 3e et 4e sabord.

Cargues. Comme pour la voile de mestre, désignées parfois sous le nom de carnal), elles s'amarrent sur deux cabillots du bau de la clef de l'arbre de trinquet.

Voile de méjane. Comme précédemment.

Écoute. Celle-ci n'a qu'une branche faisant dormant par un nœud d'écoute simple sur l'œillet du point extérieur de la voile, passe sur le rouet d'une poulie dont l'estrope entoure l'extrémité du bout-dehors d'artimon élongeant celui-ci l'écoute vient se tourner sur un taquet cloué à tribord sur le bout-dehors à l'emplacement du cintre de poupe.

Cargues. Une seule branche de chaque côté de la voile, se rendant à une poulie simple frappée un peu au-dessus de la polome. La cargue vient de tourner sur un taquet cloué contre le pied du mât. Même disposition sur l'autre bord.
Enfin le chebec peut utiliser un foc ou polacre, la drisse est crochetée sur un rocambeau, monte au calcet de l'arbre de trinquet, passe sur le rouet d'une poulie fixée au capelage et descend se tourner sur un des cabillots du bau de la clef du mât. Le rocambeau peut être manœuvré sur le batelot par un hale à bord, fixé au rocambeau et venant se tourner à un autre cabillot. Enfin l'amure du foc, fixée au rocambeau passe sur un réa encastré à l'extrémité du batelot, revient vers l'étrave, passe sur le rouet d'une galoche clouée contre l'étrave à tribord, remonte et passant dans un trou pratiqué dans le bordage, va se tourner sur un autre cabillot du bau de la clef du trinquet.

*

Gréement carré

Voici quelques explications sur l'utilisation d'un gréement carré, justifié par un mauvais temps bien établi. Tout le gréement latin sauf pour l'arbre de méjane est amené sur le pont.
Le chebec dispose d'une grande vergue, d'une vergue de grand hunier et d'une vergue de misaine à laquelle peut encore s'ajouter une vergue de petit hunier.
Les vergues basses sont établies en utilisant l'appareil de drisse des antennes, les vergues hautes sont établies grâce à des poulies aiguilletées sur les cosses en attente au capelage des mâts. Ceci oblige à envoyer un homme agile, lorsque l'antenne est encore en place, fixer les poulies et passer les drisses.
Les voiles carrées peuvent comporter des ris, mais ceux-ci doivent être pris avant de hisser les voiles. Les racages sont constitués par de simples cordages et une drosse. Les bras sont doubles pour les basses voiles, simples pour les huniers. Pas de boulines et les balancines sont constituées par des manœuvres frappées au tiers extérieur de la basse vergue remontant sur une poulie située à l'aplomb sur la vergue de hunier. La manœuvre redescend sur une poulie près du dormant et va se tourner sur un taquet du pont. L'écoute des huniers remontant sur une poulie du calcet peut compléter l'installation précédente. Les cargues sont limitées aux cargues points pour les basses voiles. Et l'on ferle les voiles en « amenant en paquet » sur le pont.
Avec juste raison le Chevalier de Fabry, propose de limiter le gréement carré, à la misaine bien suffisante pour courir vent arrière par gros temps. Et d'utiliser le maraboutin et des focs ou polacres lorsque le temps ne permet pas l'emploi des grandes voiles latines.

* Deux bandes de ris sur d'autres exemples.

NOMENCLATURE

Celle-ci fait suite aux règles du gréement latin, en détaillant pour chaque type de manœuvres ses composants avec leurs sections pour les cordages, le premier chiffre indique la circonférence en pouces et fractions de pouce, le deuxième chiffre donne le diamètre en millimètres. Les longueurs des poulies sont données en pouces, mais sans traduction en mesures décimales. Toutes ces dimensions sont celles de la réalité, donc grandeur, il importera d'effectuer la division par 48 pour obtenir les dimensions propres au modèle du Requin.
Pour le détail de l'exécution, estropes, crocs, cosses, garnitures etc, l'on se reportera aux photos figurant dans les pages suivantes.
Les sections des manœuvres sont données pour l'essentiel par le manuscrit M8 des Archives du Port de Toulon, informations complétées par quelques mesures prises sur le modèle du Musée de la marine.

MÂTS

Trinquet

1. Sarti (tribord)
pendeur 6 1/2 ∅ 56
poulie simple lr 16
étague 5 ∅ 43
2 poulies violon (3 réas) lr 24
garan 3 1/4 ∅ 28
1 poulie simple lr 12
1 poulie violon lr 24
2 quinçonneaux lr 14

2. Palan (tribord)
pendeur 4 1/2 ∅ 38
poulie violon lr 23
garan 3 ∅ 25
poulie simple lr 9
quinçonneau lr 12

3. Sarti (babord)
pendeur 6 1/2 ∅ 59
poulie simple lr 16
itague 5 ∅ 43
poulie violon (3 réas) lr 24
garan 3 1/4 ∅ 28
poulie violon lr 24
quinçonneau lr 14

4. Palan (babord)*
pendeur 4 1/2 ∅ 38
poulie simple lr 10
garan 3 ∅ 25
poulie simple lr 10
quinçonneau lr 12

* placé sur l'avant.

Mestre

5. Prode (babord-tribord)
pendeur 4 3/4 ∅ 40
poulie violon lr 24
garan 3 1/4 ∅ 28
poulie simple lr 14
quinçonneau lr 14

6.-7. Sarti (b.-t.)
pendeur 7 ∅ 60
poulies simple lr 16
itague 5 1/4 ∅ 45
poulie violon (3 réas) 26
garan 3 1/2 ∅ 30
poulie violon lr 26
quinçonneau lr 17

8. Galhauban (b.-t.)
pendeur 4 3/4 ∅ 40
poulie simple lr 9
garan 2 1/2 ∅ 21
poulie simple lr 9
quinçonneau lr 12

Méjane

9. Prode (b.-t.)
pendeur 2 1/2 ∅ 21
poulie simple lr 8
garan 2 ∅ 17
poulie simple lr 7
quinçonneau lr 7

10. Sarti (b.-t.)
pendeur 3 3/4 ∅ 32
poulie simple lr 9
itague 2 3/4 ∅ 23
poulie violon lr 18
garan 2 1/4 ∅ 19
poulie simple 8
quinçonneau lr 7

ANTENNES

Trinquet

11. Drisse
quinçonneau lr 15
amans 6 1/2 ∅ 56
taille supérieure lr 57
garan 3 1/4 ∅ 28
taille inférieure lr 24
brague (cosse) 8 ∅ 69
boucle œil ∅ 108

12. Bragots cargue (b.-t.)
pandour 5 1/4 ∅ 45
poulie simple lr 12
garan 3 1/2 ∅ 30

13. Cargue d'avant
pandour 5 1/4 ∅ 45
poulie simple lr 12
garan (croc) 3 1/2 ∅ 30

14. Bragots d'oste (b.-t.)
pandour 4 1/2 ∅ 39
poulie simple lr 12
gardes 3 1/2 ∅ 30

15. Balancine basse
balancine 3 1/2 ∅ 30
poulie violon (croc) lr 18
garan 2 1/2 ∅ 21
poulie simple (croc) lr 9
boucle tribord œil ∅ 81

16. Balancine haute
balancine 3 1/2 ∅ 30
poulie violon (croc) lr 18
garan 2 1/2 ∅ 21
poulie simple (croc) lr 9
boucle babord œil ∅ 81

17. Racage
pommes ∅ 2 3/4
poulie à talon lr 10
drosse 2 1/2 ∅ 21

18. Polome
estrope 6 1/2 ∅ 56

Mestre

19. Drisse
quinçonneau lr 17
amans 7 ∅ 60
taille supérieure lr 63
taillion lr 12
garan 3 1/2 ∅ 30
taille inférieure lr 42
brague (cosses) 8 1/2 ∅ 73
boucle ∅ œil 108

20. Bragots cargue (b.-t.)
pandour 5 1/2 ∅ 47
poulie simple lr 13
garan 3 3/4 ∅ 32

21. Cargue d'avant
pandour 5 1/2 ∅ 47
poulie simple lr 13
garan 3 3/4 ∅ 32

22. Bragots d'oste (b.-t.)
pandour 4 3/4 ∅ 40
poulie simple lr 13
gardes 3 3/4 ∅ 32

23. Balancine basse
balancine 3 3/4 ∅ 32
poulie violon (croc) lr 20
garan 2 3/4 ∅ 23
poulie violon (croc) lr 20
boucle tribord œil ∅ 81

24. Balancine haute
balancine 3 3/4 ∅ 30
poulie violon (croc) lr 20
garan 2 3/4 ∅ 23
poulie violon (croc) lr 20
boucle babord œil ∅ 81

25. Racage
pommes ∅ 3
poulie à talon lr 10
drosse 2 3/4 ∅ 23

26. Polome
estrope 7 ∅ 60

Méjane

27. Drisse
quinçonneau lr 12
amans 3 1/2 ∅ 30
taille supérieur lr 24
garan 2 1/4 ∅ 19
taille inférieure lr 15
brague 4 1/4 ∅ 36

28. Bragot (b.-t.)
manœuvre 2 3/4 ∅ 23

29. Cargue avant
cargue 2 3/4 ∅ 23
poulie simple lr 10

30. Racage
pommes ∅ 1 1/2
poulie à talon lr 6
drosse 1 3/4 ∅ 15

31. Polome
estrope 3 1/2 ∅ 30

État poulierie

1 poulie à un rouet lr 5 po.
5 poulies à un rouet lr 6 po. dont 1 à talon
2 poulies à un rouet lr 7 po.
6 poulies à un rouet lr 8 po.
13 poulies à un rouet lr 9 po. dont 2 à croc
6 poulies à un rouet lr 10 po. dont 2 à talon
7 poulies à un rouet lr 12 po.
5 poulies à un rouet lr 13 po.
5 poulies à un rouet lr 14 po.

4 poulies à deux rouets lr 8 po.
4 poulies à deux rouets lr 9 po.

4 poulies violon lr 18 po. dont 2 à croc
4 poulies violon lr 20 po. toutes à croc
7 poulies violon lr 24 po. dont 3 à croc
8 poulies violon lr 26 po. dont 4 à trois réas

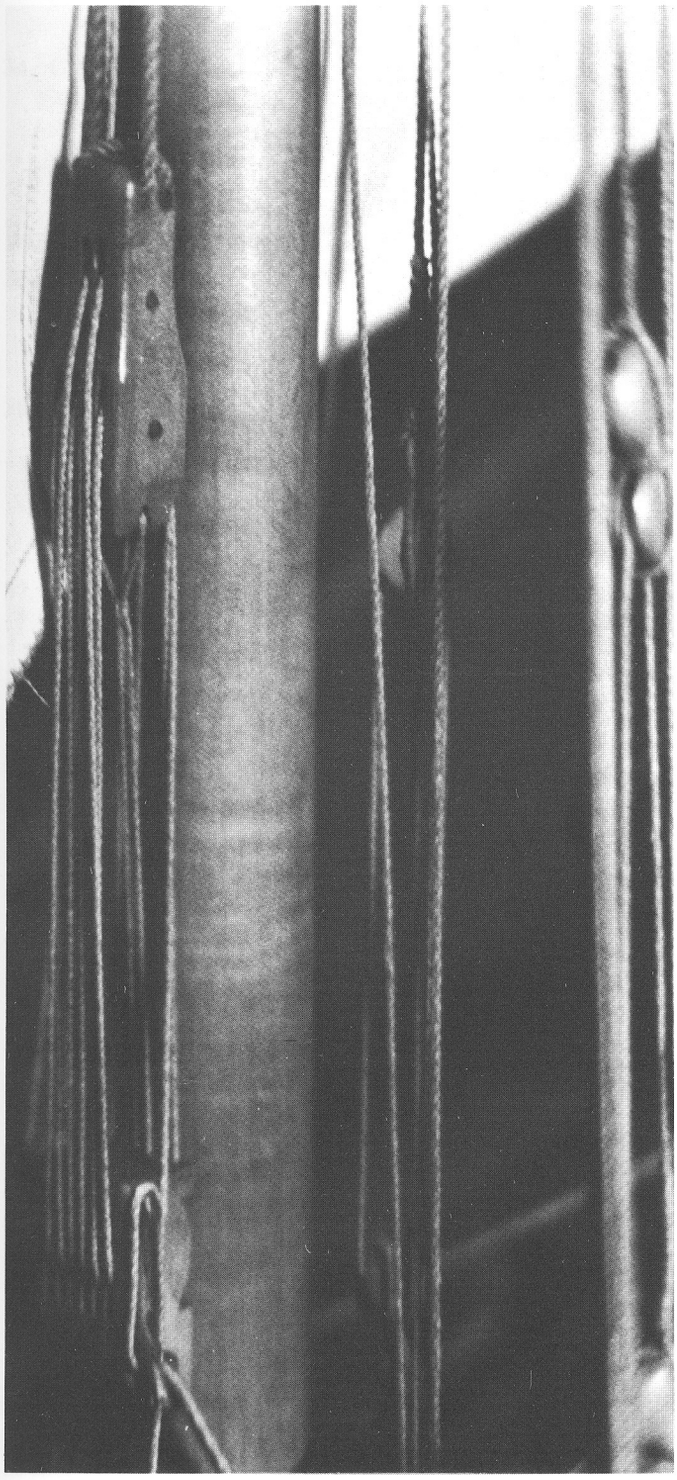
1 galoche lr 16 po.
1 taille supérieure lr 63 po.
1 taille supérieure lr 57 po.
1 taille supérieure lr 24 po.
1 taille inférieure lr 42 po.
1 taille inférieure lr 36 po.
1 taille inférieure lr 15 po.
4 quinçonneaux lr 7 po.
7 quinçonneaux lr 12 po.
6 quinçonneaux lr 14 po.
10 quinçonneaux lr 15 po.
3 quinçonneaux lr 17 po.
4 cabillots lr 15 po.
40 pommes de racage ∅ 3 po.
28 pommes de racage ∅ 2 3/4 po.
12 pommes de racage ∅ 1 1/2 po.
10 bigots de racage lr 19 po.
9 bigots de racage lr 16 po.



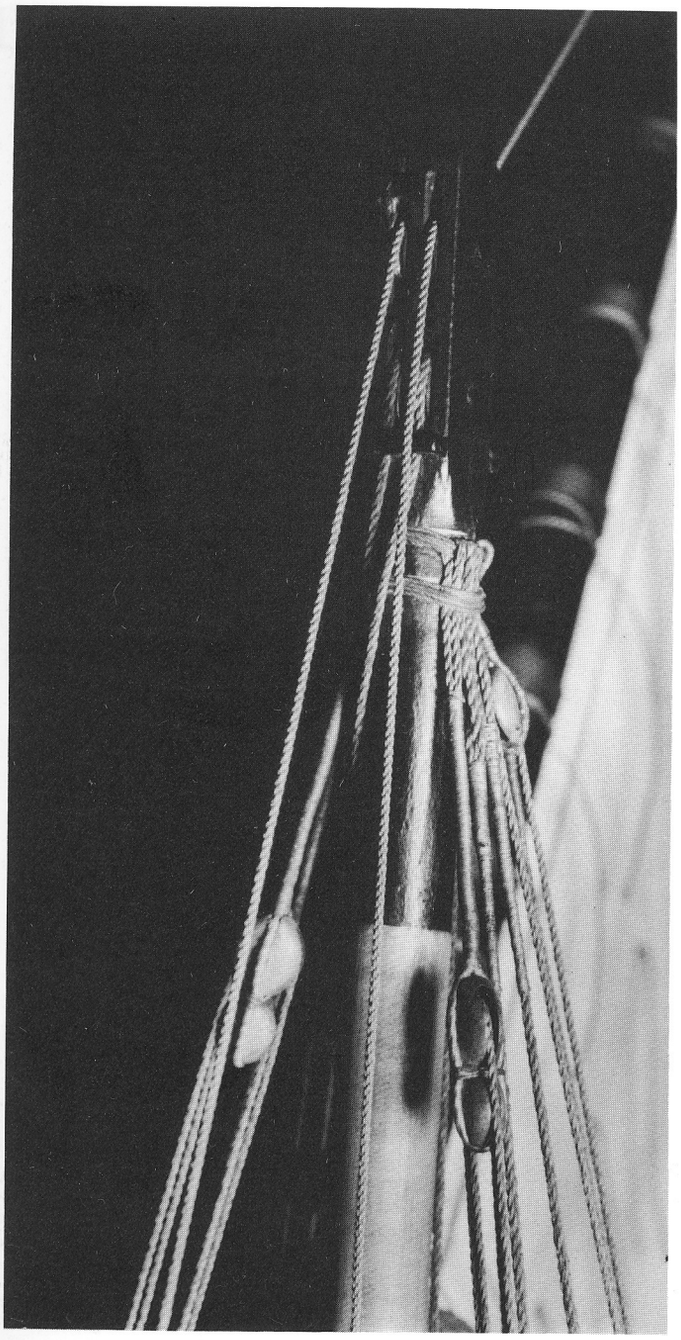
Détails gréement

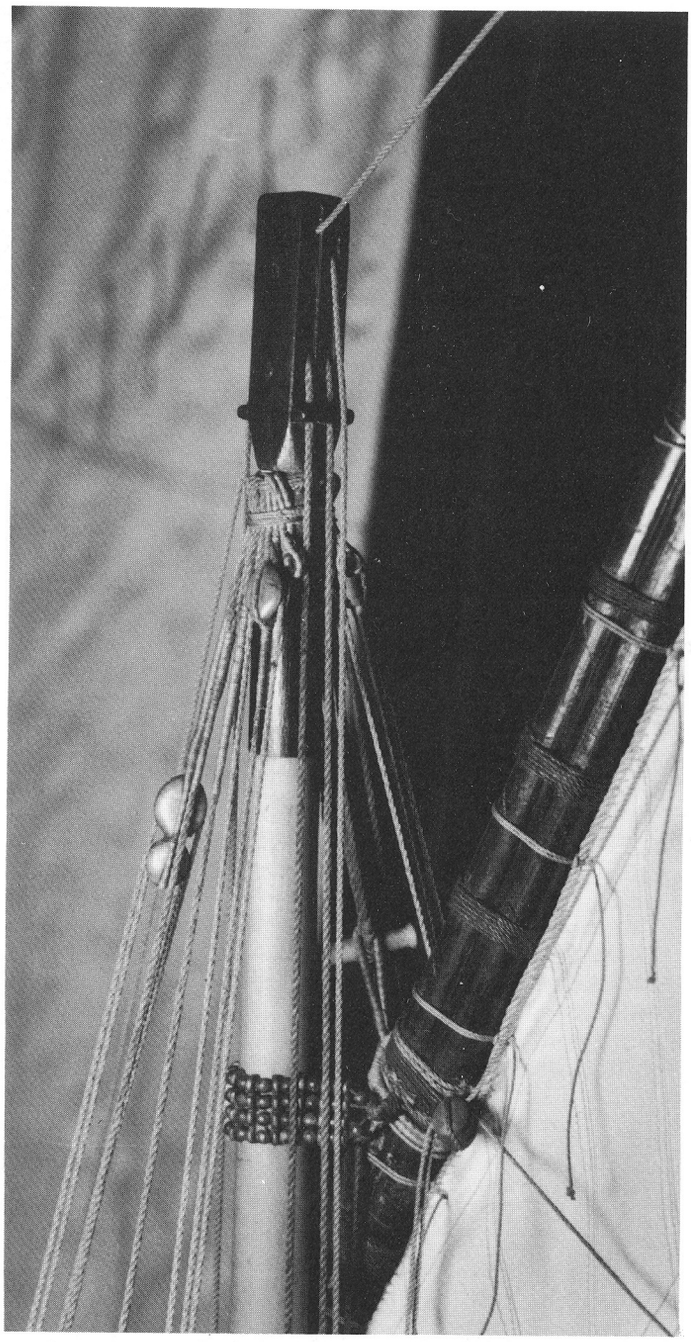


2. *Appareil de drisse de l'arbre de trinquet. L'on remarquera plus particulièrement le passage croisé de la branche d'aman babord au travers de la tête de taille supérieure. Le courant passe de babord à tribord, remonte sur la tête pour passer dans le conduit arrière, ressort à tribord et s'élève à la verticale. Voir également le dormant du garan au cul de la taille supérieure.*
A l'arrière-plan le palan de balancine basse.



1. *Éléments figurant sur cette photo : taille inférieure avec un seul taquet sur tribord — brague de la taille avec cosses passant dans les chevilles à boucles traversant les pièces formant flasque du trinquet au niveau du bordage — chevilles à œillet recevant à tribord le croc de la poulie du palan de balancine basse et à babord celui de la poulie de balancine haute sur le bau de la clef du trinquet le cabillot d'amure de foc et le retour de cargue haute — le second cabillot pour la cargue basse manque mais l'on devine son logement — sur la droite sous la glène du sarti de tribord, l'on aperçoit l'extrémité du taquet à cornes pour la cargue avant de trinquet — enfin l'on peut distinguer l'extrémité d'une allonge, entourée par la manœuvre en double estropant le quinçonneau destiné au sarti tribord.*

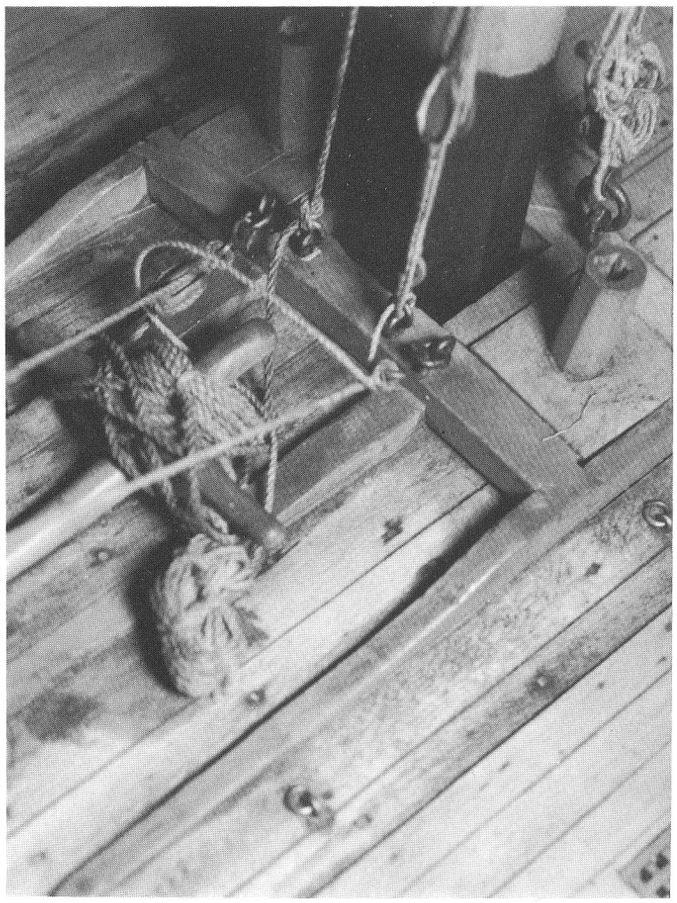


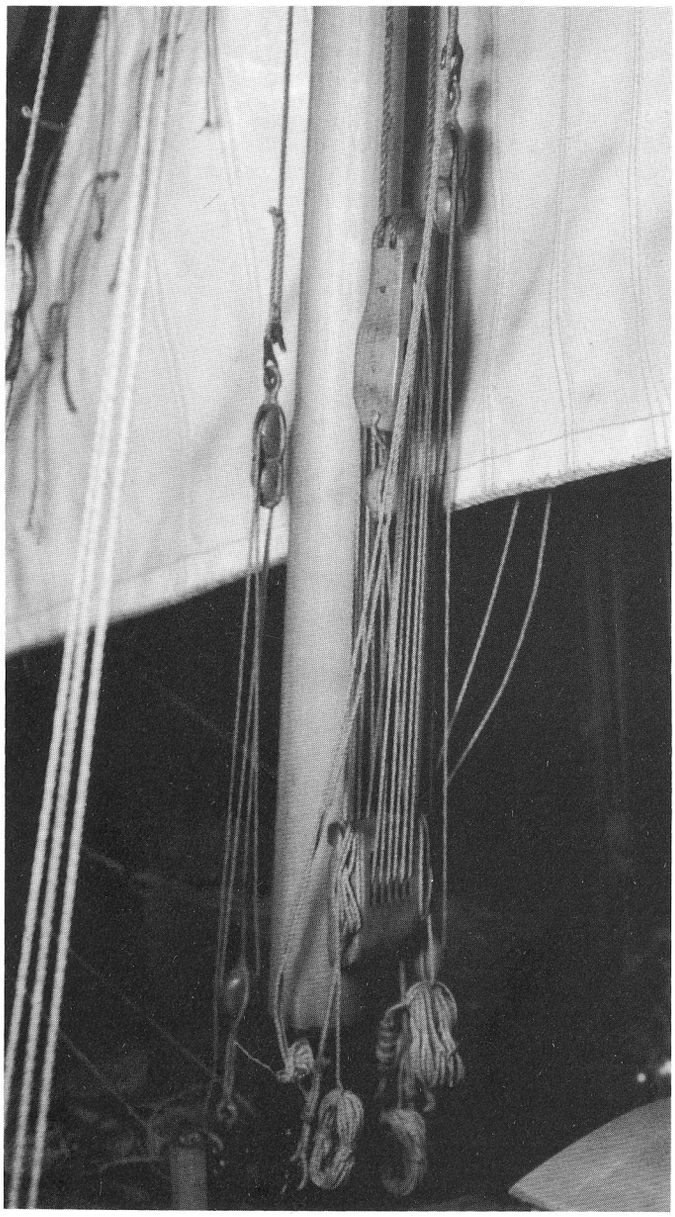


6. *Détail du calcet de mestre, vu sur l'avant. Voyez les pendeurs, se repliant sur eux-mêmes et la ceinturette supérieure passant dans les ganses ainsi formées. Les pendeurs ne sont que partiellement garnis, s'ils l'étaient entièrement l'exécution du capelage serait plus « propre ». Les poulies violon à deux rouets de prodes tribord et babord, ainsi que la poulie simple du galhauban babord sont bien visibles.*

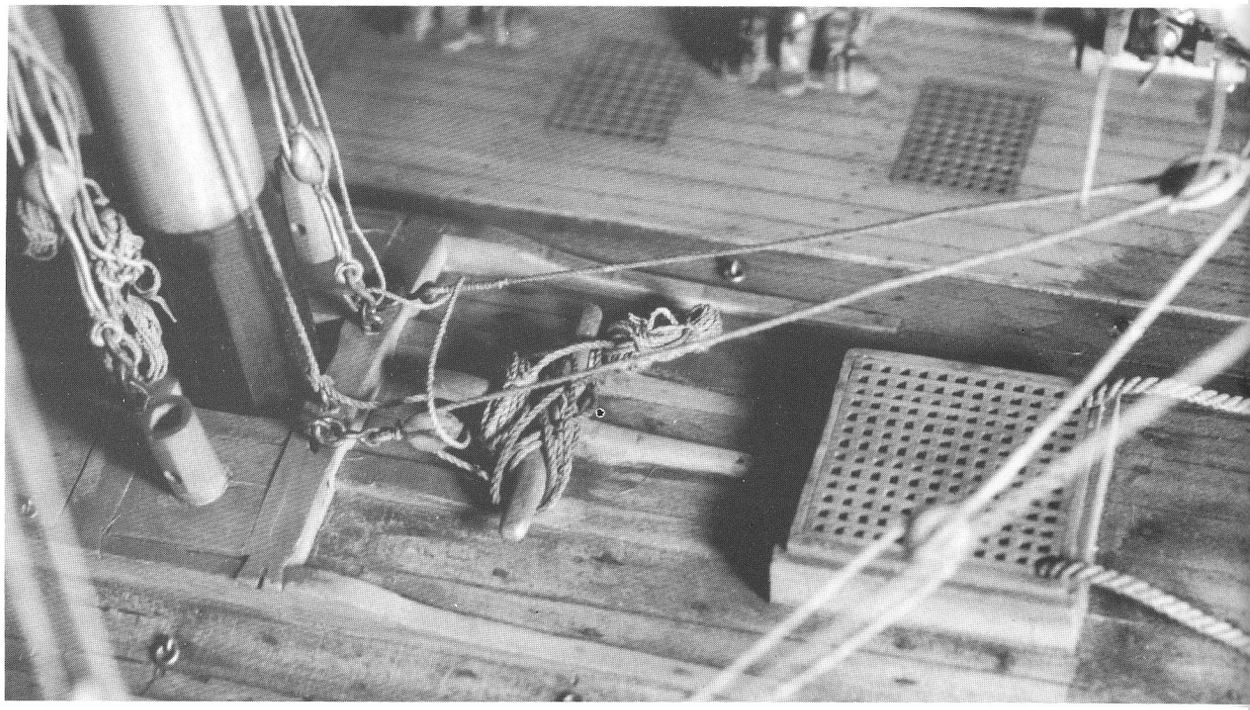
7. *Calcet de l'arbre de mestre vu sur l'arrière. Cette photo complétant la photo 6 est plus riche de détails. L'on voit nettement les quatre clans du calcet, sur les deux rouets supérieurs passent à babord la balancine haute ou arrière et à tribord le retour du courant de la balancine avant. Les amans passent sur les deux réas inférieurs, et ensuite dans les yeux du calcet. L'on appréciera le passage de la section carrée de la partie supérieure du calcet à la section circulaire. Remarquez le capelage avec les deux poulies simples des galhaubans babord et tribord et la cosse terminant de chaque bord, une des branches de l'estrope de ces poulies simples. Cosses destinées rappelons-le à recevoir une poulie de drisse de hunier dans le cas d'utilisation du gréement carré.*
La polome ou estrope de l'antenne est bien visible, passée en double autour de l'antenne elle reçoit dans son pli, le quinçonneau estropé par les amans.
Bien visible également le collier de racage, l'on peut avec de l'attention deviner l'œillet dans lequel passe la drosse, celle-ci étant passé sur le rouet d'une poulie (non visible) placée sur tribord. L'œillet qui vient d'être cité doit correspondre à l'extrémité du cordage sur lequel se réunissent à babord les quatre filins du collier de racage. Ce cordage entoure l'antenne, revient sur babord étant bridé un peu au-dessus de son œillet.
Voyez également la poulie double pour les cargues, les roustures de l'antenne, comptant six tours, les rabans de ferlage déjà décris et la façon de la voile avec sa ralingue et sa gaine d'envergure.

9. *Partie basse de l'arbre de mestre vue sur l'avant. A gauche sur babord la forte cheville à boucle, recevant la cosse de l'extrémité babord de la brague de taille inférieure. Guère visible le quinçonneau estropé sur la brague et recevant les cargues haute et basse. Sur l'avant de l'arbre les deux chevilles à boucle reçoivent le croc du dormant de cargue d'avant sur babord et sur tribord le croc de la poulie de retour de cargue avant, sur laquelle fait retour la cargue qui se tourne sur le grand taquet en croix. La boucle intérieure babord reçoit le croc de la poulie simple du palan de la balancine haute, et la boucle intérieure tribord la drosse de racage.*

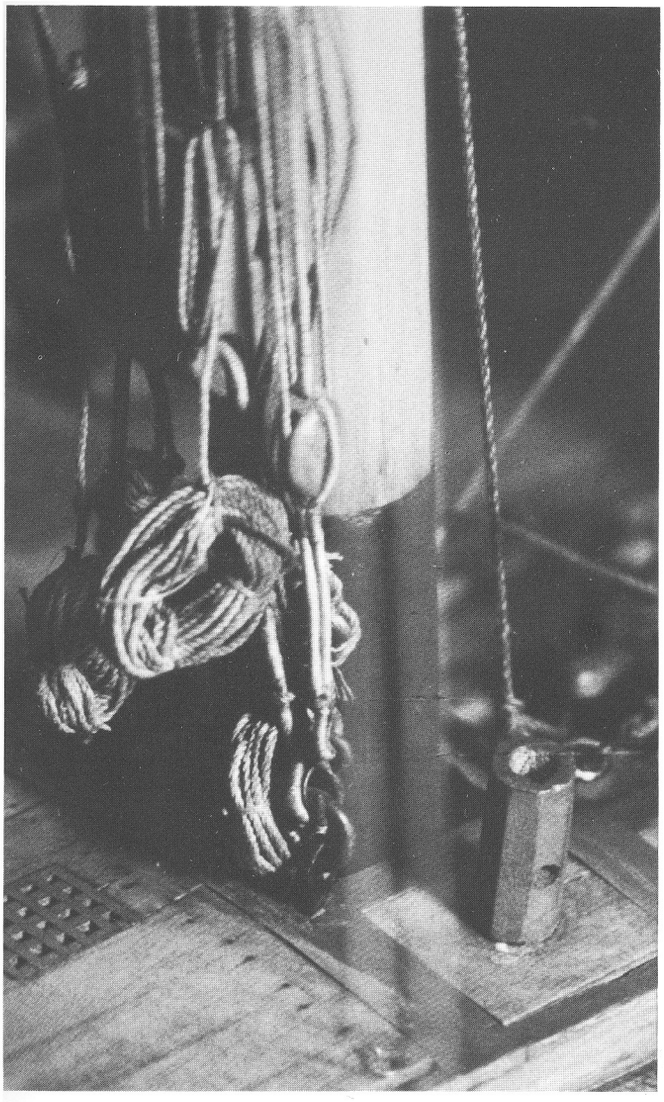




8. *Partie basse de l'arbre de mestre. L'appareil de drisse peut être apprécié, voyez le taillion placé sous la taille supérieure et le taquet babord sur lequel fait dormant le garan de drisse, le taquet tribord sur lequel fait retour et se tourne le garan n'est pas visible. Mais l'on voit fort bien les glènes du garan. Le palan de balancine basse est visible à babord, celui de balancine haute à tribord, examinez l'estropage des poulies avec cosses et crocs, recevant dans une autre cosse l'extrémité de la balancine estropant cette dernière cosse.*



11. *Arbre de mestre sur l'avant et panneau des câbles. L'on retrouve sur cette photo les éléments décrits précédemment. La cargue avant de mestre peut être mieux appréciée, ainsi que l'étambrai de l'arbre et des pompes. De même le panneau à caillebotis pour les câbles.*



10. *Cote tribord de l'arbre de mestre. La taille inférieure permet de voir son taquet tribord et plus nettement le passage de la brague, celle-ci entièrement garnie se replie à son extrémité entourant une cosse, dans laquelle passe la grosse boucle d'une forte cheville. Sur cette même boucle est crochée l'estrope longue de la poulie basse du palan de balancine basse. Dissimulé par la glène du retour du garan de drisse un quinçonneau estropé sur la brague, recevant les cargues tribord de la voile de mestre, c'est la même disposition que celle indiquée dans le commentaire de la photo 9. (L'on peut distinguer le quinçonneau babord sur cette photo 10). Remarquez la pompe tribord avec sa lumière et la section octogonale de l'arbre, devenant circulaire.*

Note sur la peinture

Si l'on choisi de peindre le modèle il est préférable de suivre exactement le modèle du Musée. L'on y retrouve les couleurs habituelles à la marine royale avec l'ocre rouge dit également rouge-brun, le noir, et de l'ocre jaune, cette dernière terre étant complétée par du vert de gris. Ou plus précisément un mélange de moitié de vert de gris et moitié de vert de montagne*. La couleur obtenue étant proche de ce que nous appelons le « vert veronèse. »

Extérieurs. La carène ou partie immergée en blanc cassé d'un peu d'ocre jaune. La ceinture depuis la flottaison, jusqu'à et y compris le bordage à section carrée affleurant les dalots en noir. Cette peinture noire se prolonge à l'avant sur la flèche, remontant sur l'étrave. Le dessus des jottereaux, des herpes est peint également en noir, ainsi que les lattes transversales. Sur la poupe la ceinture en noir se prolonge sur le gouvernail.
Les deux cordons sont peints en noir, le cordon supérieur se retourne sur l'écusson.
Les espaces entre la ceinture et les cordons, entre le second cordon et la lisse de plat-bord sont peints en ocre jaune.
L'épaisseur des jottereaux et herpes est peint en ocre rouge, le dessus du plat-bord en noir, ainsi que les têtes des apotureaux. L'épaisseur de la lisse de plat-bord en jaune de naples.
A la poupe, l'écusson au-dessus de la ceinture en ocre jaune, jusqu'à la lisse d'hourdi.
La lisse de rabattue du gaillard et celle de plat-bord en jaune de naples, ainsi que l'encadrement des panneaux décoratifs.
Tous les fonds des parties sculptées sont peints en vert et les éléments sculptés sont dorés. Ainsi, à la voûte d'arcasse, la lisse d'hourdi est entièrement dorée ainsi que les mantelets avec leur entourage et les guirlandes, le cadre de la jaumière, la lisse moulurée terminant la voûte, tous ces éléments sont dorés, les fonds étant traités en vert.
Au-dessus, le motif allégorique est doré, sur fond vert, la balustrade à jours est traitée en vert et les deux cordons moulurés en jaune de naples. Le saurien décorant l'extrémité du bout-dehors est doré.
Latéralement les « balustres chapelets » sont dorés ainsi que les rosaces et motifs à jours de l'accastillage du gaillard. Dorées également les fausses consoles et les renommées. Enfin les trophés en trompe-l'œil des panneaux sont traités en brun et or sur fonds verts.

Intérieurs. L'ocre rouge domine largement, sauf sur le bordage du pont et du gaillard y compris la plate-forme à caillebotis. La cuisine, les affuts des canons en ocre rouge, les éléments correspondant aux étambrais de mâts sont également peints en ocre rouge, se détachent ainsi du bordage laissé en bois naturel. Le fronteau d'avant en ocre rouge sauf son plat-bord et les courbatons de celui-ci en noir, de même tous les éléments de la clef de l'arbre de trinquet. La muraille y compris les côtés des sabords en ocre rouge, ainsi que la face intérieure des mantelets (face extérieure en ocre jaune). Le plat-bord et la lisse intérieure en noir.
Le fronteau du gaillard en ocre rouge, sauf la frise décorative dorée sur fond vert. Le liston terminant le fronteau en jaune de naples. Le palier des échelles en noir ainsi que ses degrés et le bau avant du gaillard, échelles en ocre rouge.
Le cintre du carrosse en noir, ainsi que les deux écharpes du tableau.
Les pompes et les cadres d'écoutilles en ocre rouge.
Enfin tous les éléments non cités sont traités en ocre rouge.

Chaloupe. Carène en blanc, et au-dessus en vert, les cordons, carreaux, les guirlandes de la guérite dorés. L'intérieur entièrement peint à l'ocre rouge.

Mâture. Bas des mâts en noir, ainsi que les calcets, les antennes entièrement en noir, le batelot jusqu'à l'extrémité de la flèche, l'arc-boutant de méjane en noir également.

Toutes les parties métalliques en noir, y compris les tubes des canons, les ancres avec leur jas. Les avirons en bois naturel.

* Pour apprécier cette couleur verte, voyez la toile de U. Vernet représentant la vieille darse de Toulon. Y figure la barque « l'Hirondelle » dont une large partie de la poupe est peinte en vert.
** Sur le modèle du Musée, l'ocre jaune a été décapé et le bois laissé naturel.

Note sur le cloutage

Trop souvent le réalisme d'un modèle est mis en cause par un cloutage ne respectant pas son échelle. Les têtes de clous étant généralement d'une section trop forte. Rappelons que la tige d'un clou doit avoir comme longueur un peu plus du double de l'épaisseur du bordage traversé, si celui-ci a 4 pouces la longueur de la tige est égale à 9 pouces, la section en partie haute est égale à 1/20e de la longueur soit environ 1/2 pouce, la section de la tête égale au double 1 pouce. Pour simplifier retenez que la grosseur de la tête ne doit pas dépasser le quart du bordage traversé. A l'échelle du 1/48e les têtes des clous des virures de fond ayant une épaisseur réelle de 2 pouces, doivent avoir une section de 50/100e de millimètres, de même pour les bordages du pont. Pour le gaillard cette section se réduit à 35/100e.
Les virures supérieures dela carène présentent une forte épaisseur, la section de la tête des clous atteint 92/100e. Théoriquement la section des têtes des clous de bordage de la carène devrait augmenter à partir de la dixième virure passant progressivement de 50/100e à 92/100e.

Divers

Un de nos correspondants, M. F. Maruenda, nous a indiqué ceci : un chébec espagnol, le « San Sebastian » fut affecté en 1810 à Cartagena de las Indias (Colombie). Il traversa l'Atlantique avec un gréement carré. Puis fut destiné à Lima, au Pérou, ce qui imposait le passage du Cap Horn, heureusement effectué sous le commandement du lieutenant de vaisseau José Villegas. Ce chébec termina sa carrière dans le Pacifique !
Notre correspondant que nous remercions vivement, précise que ces renseignements sont extraits de l'ouvrage espagnol « El buque en la Armada Espanola » dont il n'existe pas de traduction française, ce que nous regrettons.

Pour l'inclinaison de la mâture, nous avons suivi le modèle du Musée. Mais le manuscrit M 8 n'indique pas de chute, pour l'arbre de méjane.

Le Chevalier de Fabry indique dans son devis que dans certaines conditions le Requin « cule ». Ceci peut prêter à confusion, le terme culer signifiant, marcher par l'arrière, par exemple lors d'un virement de bord vent avant. M. de Fabry utilise le terme culer pour « rester sur l'arrière », par rapport à un autre bâtiment, donc avoir une marche médiocre. Précisons également que le terme « aculer » signifie s'enfoncer brutalement sur l'arrière sous l'effet du tangage, ceci étant provoqué notamment par une insuffisance des volumes de la carène vers la poupe.

SOURCES

Notre étude étant limitée aux seuls chébecs de la Marine royale, nous n'avons pas étendu nos recherches au-delà des sources françaises. Mis à part le fond de plans français particulièrement important, heureusement conservé aux Archives royales danoises.

Documents graphiques

Plans de l'Indiscret et du Requin
Plans du Caméléon
Plans du Singe
Dessins conservés aux Archives royales danoises à Copenhague. Cote Reg 85 C
Plans du Renard
Plans du Séduisant
Dessins conservés aux Archives du port de Toulon, référence 1. L 442.5.06 et 442.5.07. La série L comprend également les plans de la felouque l'Espion, d'une demi-galère et d'une tartane à entrepont.
Plan de la tartane
Conservé aux Archives du port de Rochefort sous série 2 G
Plan de la barque l'Éclair
Conservé au Service historique de la Marine : série D1.

Documents manuscrits

Aux archives nationales, fonds marine les séries B 2 et B 3. Correspondance de la Cour et des Ports ont été consultées ainsi que la série D 1 consacrée au matériel. Mais c'est aux archives du Port de Toulon, qu'un dépouillement systématique des séries 1 L 131 à L 218 et 1 A^1 35 à 1 A^1 127. Concernant les règlements et ordonnances et les correspondances de la Cour et du Port. Bref, toutes les pièces pour la période 1749-1779 ont été examinées. Une liste quasiment exaustive de tout ce qui se rapporte aux chebecs à été établie. Nous ne la produisons pas ici, cet ouvrage n'étant pas une thèse. Mais nous tenons à la disposition des chercheurs, l'état détaillé des recherches.
A Toulon également, un fort registre répertorié : manuscrit n° 8 nous a fourni de bonnes informations sur le gréement des chebecs.
Aux archives nationale fonds Marine série D 1, divers renseignements sur les chébecs français.
Au Service historique de la marine, le dictionnaire manuscrit de B. Ollivier cote 314.
A la Bibliothèque nationale département des estampes : l'Album de Jouve.

Modèles du Musée de la marine

Cette catégorie de bâtiments est bien représenté dans les collections du Musée.
Modèle du Requin
Modèle d'un chébec de 24 canons
Modèle du Singe
Modèle d'un chébec en charpente
Modèle d'un chébec grée entièrement carré
Nous avons donné les photos de ces divers modèles.

Documents imprimés

Il faudrait citer toute la suite de nos dictionnaires de marine depuis Desroches jusqu'à Bonnefoux, à ces ouvrages s'ajoutent les traités de la mâture et de la voilure de Romme, le traité du gréement de Lescallier et celui de la mâture de Forfait. Tous ces ouvrages sont des classiques, voyez la bibliographie figurant à la fin du tome IV du Vaisseau de 74 canons. mais ils apportent relativement peu d'informations sur les bâtiments méditerranéens en général et les chebecs en particulier. A citer également les recueils de Passebon, Gueroult du Pas, Baugean.
Voilà présentée succinctement nos sources pour le principal et sans entrer dans le détail. Nous avons dans le cours de l'ouvrage, indiqué en général l'origine des documents reproduits. Espérant avoir collecté, un ensemble de documents, certes loin de couvrir la totalité du sujet, mais représentant cependant plus, que ce dont on pouvait disposer jusqu'à présent.

*

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE HISTORIQUE :

Définitions sommaires des bâtiments du Levant ..... p. 6

Les chébecs dans la Marine Royale 1750-1779 ..... p. 42

Notes sur le gréement des chébecs et la cotonine ..... p. 58

Exemples de chébecs étrangers ..... p. 65

Description du chébec le Requin ..... p. 68

Devis de la campagne du Requin en 1753 ..... p. 81

Commentaire du devis du Requin ..... p. 86

Note sur le devis de l'Indiscret, campagne de 1753 ..... p. 87

Historique du Chébec le Requin ..... p. 88

MONOGRAPHIE :

Commentaires des planches ..... p. 116

Photos du modèle du Musée de la Marine ..... p. 124

Règles du gréement ..... p. 136

Arrivée des manœuvres ..... p. 140

Nomenclature ..... p. 143

Photos gréement du modèle ..... p. 144

Notes diverses (peinture, cloutage ...) ..... p. 150

Sources ..... p. 151

Nous exprimons notre gratitude à M. le Capitaine de Vaisseau F. Bellec, Directeur des Musées de la Marine, à Mme Astorkia, Chef du Centre documentation-recherche de la 3e région maritime et à ses collaborateurs MM. Dauchard et Deutsche pour l'aide indispensable qu'ils nous ont apportée pour la réalisation de cet ouvrage.

Crédit photographique : Musée de la Marine - Paris

Achevé d'imprimer le 30/11/87
Dépôt légal : 4ème trimestre 1987

imprimerie merle - 06333 grasse


A.N.C.R.E