GERARD DELACROIX - HUBERT BERTI

TARTANE DU ROI

LA DILIGENTE

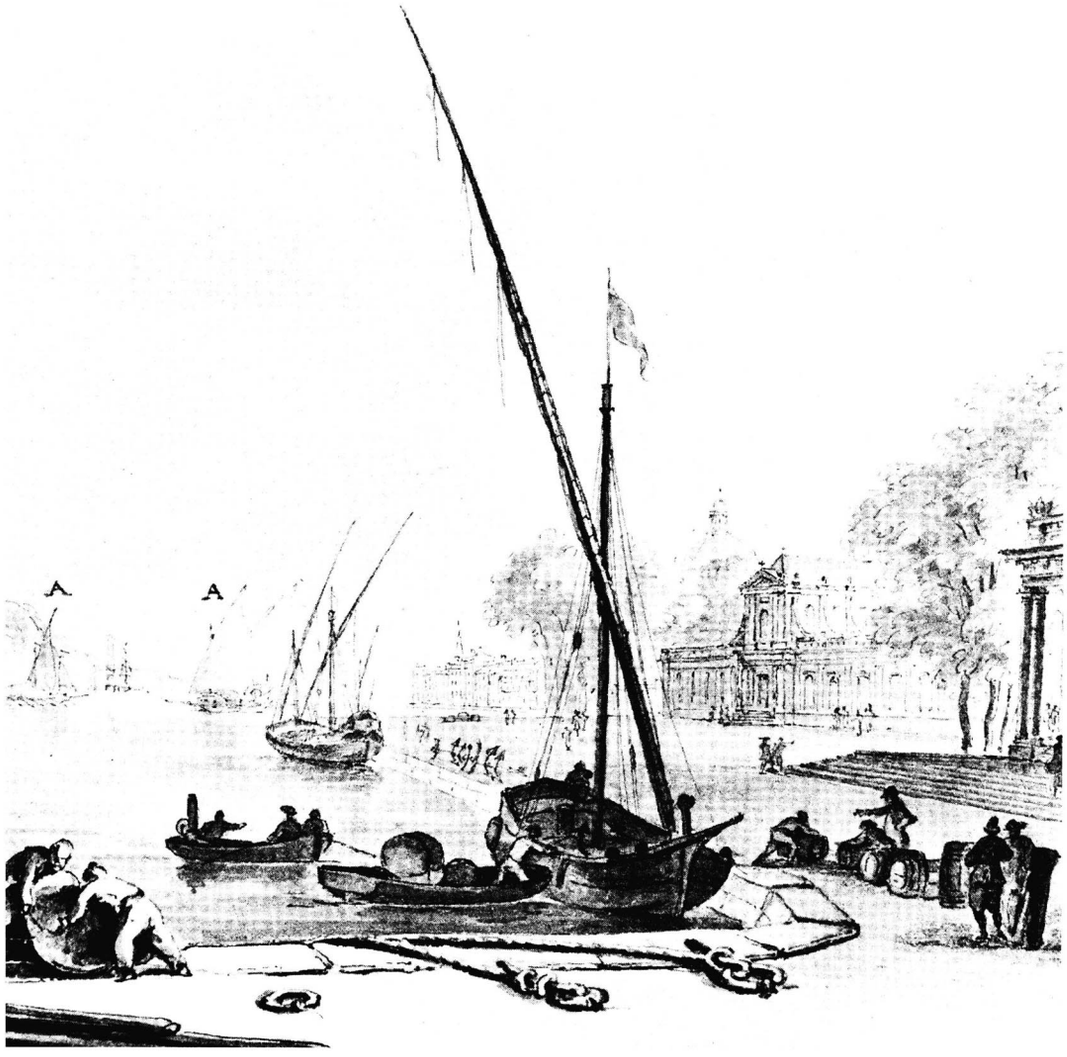
1738-1761

DU CONSTRUCTEUR LAURENT MARCHAND

1997

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

COLLECTION ARCHÉOLOGIE NAVALE FRANÇAISE


A
A

AUX LECTEURS

La présente monographie a l'originalité de nous proposer un type de bâtiment certes modeste, mais ayant été omniprésent sur notre littoral méditerranéen, la **tartane.** *Nouvel enrichissement de la Collection archéologie navale française, grâce au travail de Gérard Delacroix à qui nous devons déjà la monographie du vaisseau le Fleuron.*

*L'étude de cette tartane dénommée "*la Diligente*" nom flatteur, (plus propre à une corvette) a été effectué partir de son plan daté de 1738 conservé aux archives du port de Toulon, l'utilisation exclusive de documents d'époque étant de règle pour toutes nos publications.*

Dans la monographie du chébec le Requin, j'avais présenté les différents types de bâtiments latins en me limitant à l'essentiel. Avec cette nouvelle publication, le sujet Tartane est très largement développé. Toute les définitions données du XVIIème au XIXème siècle on été recueillies, il en a été de même pour les documents iconographiques pertinemment commentés, pièces ainsi commodément réunies. Ensuite les sources sont analysées, suivies de l'examen des campagnes de la Diligente. Cet aspect historique doit permettre de mieux apprécier la valeur de la monographie proprement dite : Gérard Delacroix avec 21 planches accompagnées de textes explicatifs, nous détaille cette tartane dans ses moindres aspects, qu'il s'agisse de la charpente, de l'accastillage ou du gréement. Le modéliste aura le choix entre une réalisation classique et une exécution traitant la charpente, en étant conscient de ses moyens, car la légèreté de la membrure rend le travail particulièrement difficile, mais quelle démonstration d'habileté !

La "petite marine" du levant est ainsi fort heureusement présente dans la Collection, qui se veut aussi représentative que possible de la grande variété des bâtiments de notre marine de la période 1650-1850. Depuis plus de vingt ans, par nos publications, nous œuvrons à faire connaître l'Architecture navale française à nos lecteurs de plus en plus nombreux dont beaucoup sont modélistes. Leur rôle est déterminant par leurs réalisations matérialisant (certes à échelle réduite) une architecture navale disparue.

Que la tartane la Diligente, archétype du caboteur latin, permette de mieux apprécier la petite marine du passé, c'est ce que Gérard Delacroix assisté de Hubert Berti, nous proposent, qu'il en soient remerciés.

Jean Boudriot

LES TARTANES
Marine Française 1650-1850

Les tartanes occupent une place privilégiée parmi les bâtiments présents en Méditerranée occidentale depuis plus de trois siècles. En effet, ce type de bâtiment a été construit à un nombre si considérable d'exemplaires qu'il serait irraisonné d'avancer une quelconque estimation de leur nombre. Les premières représentations précises de tartanes, illustrées par J.Jouve vers 1680, nous montrent déjà une embarcation aux formes abouties. Une lente mutation les fera évoluer et leurs lignes générales subiront quelques transformations jusqu'au début du XIXème siècle. A cette époque, les formes des coques vont se stabiliser et les seuls changements importants concerneront la mâture des grandes unités.

Les tartanes perdureront jusqu'à la deuxième guerre mondiale sans que leurs dispositions soient modifiées de façon notable.

Parmi les dernières qui navigueront, quelques-unes seront même motorisées.

Nous avons choisi de vous présenter successivement en respectant l'ordre chronologique:

- les principales sources imprimées ou manuscrites,
- l'iconographie disponible,
- les plans de tartanes connus.

Tout ceci pour vous permettre de suivre l'évolution, sur environ deux siècles, de ces petits bâtiments si attachants.

SOURCES ECRITES

Nous prions nos lecteurs d'excuser le caractère un peu aride des textes provenant pour la plupart de dictionnaires qui présentent en outre de fréquentes répétitions certains auteurs reprenant ce qui a été écrit par leurs prédécesseurs.

1629 - Furtembach - Architectura navalis.

DESCRIPTION DE LA TARTANA

"La Tartana est un peu plus petite que la Polaca que l'on vient de considérer ; lorsqu'un Vassello a 60 à 70 palmes de long (environ 15 à 17 mètres) on ne l'appelle plus Polaca mais Tartana ; ces tartanes sont très usitées sur la mer Méditerranée, à cause de leur maniabilité et de leur course rapide ; elles sont montées par 10 hommes ; mais elles sont construites exactement comme les polace, aussi n'est il pas nécessaire de nous répéter."

Malheureusement la description de la polaca, qui a 85 palmes de longueur et surtout sa représentation graphique qui est celle de la figure 16 ci-contre est plus proche de la "nef" que de la tartane.

Mais quelques pages plus loin Furtembach décrit une "barque ordinaire" (planche 18) de 52 palmes (13 mètres) dans les termes suivants : "Notre dernière description de navire est celle d'un vaisseau très utile et hautement nécessaire qui sert sur la mer Méditerranée pour transporter à bon marché de port en port des marchandises et objets tels que les grains, le sel, le bois, les oranges, les citrons, limons et cédrats. Cette barque ordinaire est montée par six hommes qui se servent de rames lorsqu'il n'y a pas de vent : la gravure numéro 18 montre les règles de construction de ce vaisseau : J'indiquerai d'abord que je me suis appliqué grandement et avec beaucoup d'attention à relever toutes les mesures et les proportions de l'une de ces barques, choisie parmi les meilleures ; elle m'était familière, il y a peu d'années encore, et m'a apporté la preuve hautement remarquable, d'une traversée rapide et heureuse ; en effet, quelques jours avant Pâques, un soir au crépuscule, dans le Porto di Genova, elle mit à la voile après la fermeture de la porte de la ville ; un de mes meilleurs amis se trouvait à bord ; le matin, au petit jour elle se trouvait devant San Remo (ce lieu est réputé pour être fort apprécié et je l'ai décrit à la planche I de mon livre de voyage) ; cette barque avait donc couvert en une courte nuit de Genova à San Remo quelque 90 milles ; je crois par suite inutile d'insister autrement sur les qualités de cet utile Vaisseau. Nous avons cependant en éclaircissements complémentaires dessiné son plan ; on y peut connaître que la longueur de cette barque, est 52 palmi divisée en trois terminos :

A d'une largeur de 5 palmes 1/2 ;

B de 15 1/2;

C de 4 palmes ; on dispose ces points des deux côtés et on les unit par une ligne courbe, pour obtenir la forme du pont supérieur".

Cette description et cette figure se rapprochent bien de ce que nous appellerons tartane quelques années plus tard.

1636 - Cleirac - Explication des termes de marine.

"Traversiers, au levant Tartanes, sont vaisseaux de cours et de pesche qui vont à voile ou à rames."

1678 - Guillet de Saint Georges - Les arts de l'homme d'épée.

"Tartane est une barque de la Méditerranée, différente des autres Barques , en ce qu'elle ne porte qu'un arbre de mestre et une misaine. La Voile des tartanes est à tiers point ; mais de gros temps elle en apparcille une à trait quarré, appelée voile de Fortune.

Trinquet est le mot levantin pour dire le mât de misaine ou de l'avant.

Trinquette, voile latine ou à tiers point est une voile de figure triangulaire, comme celle de l'artimon, des Etais et de la pluspart des bâtiments du levant."

1687 - Desroches - Dictionnaire des termes propres de marine.

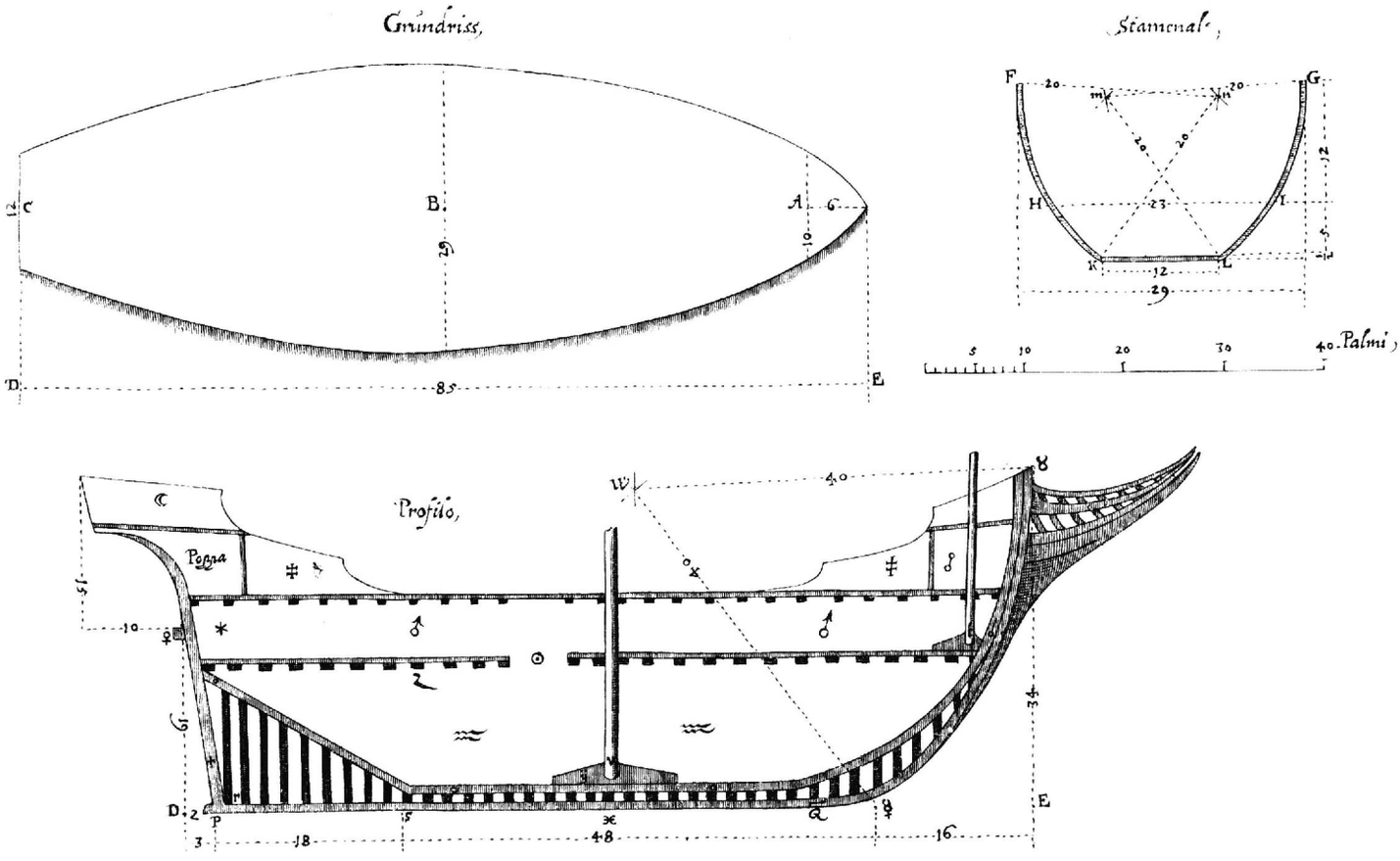
"Tartane. Est le nom d'une barque de la Méditerranée, que l'on navigue avec une voile latine et une trinquette.

Trinquette. Une trinquette est une voile triangulaire que l'on met à l'avant de certains vaisseaux."

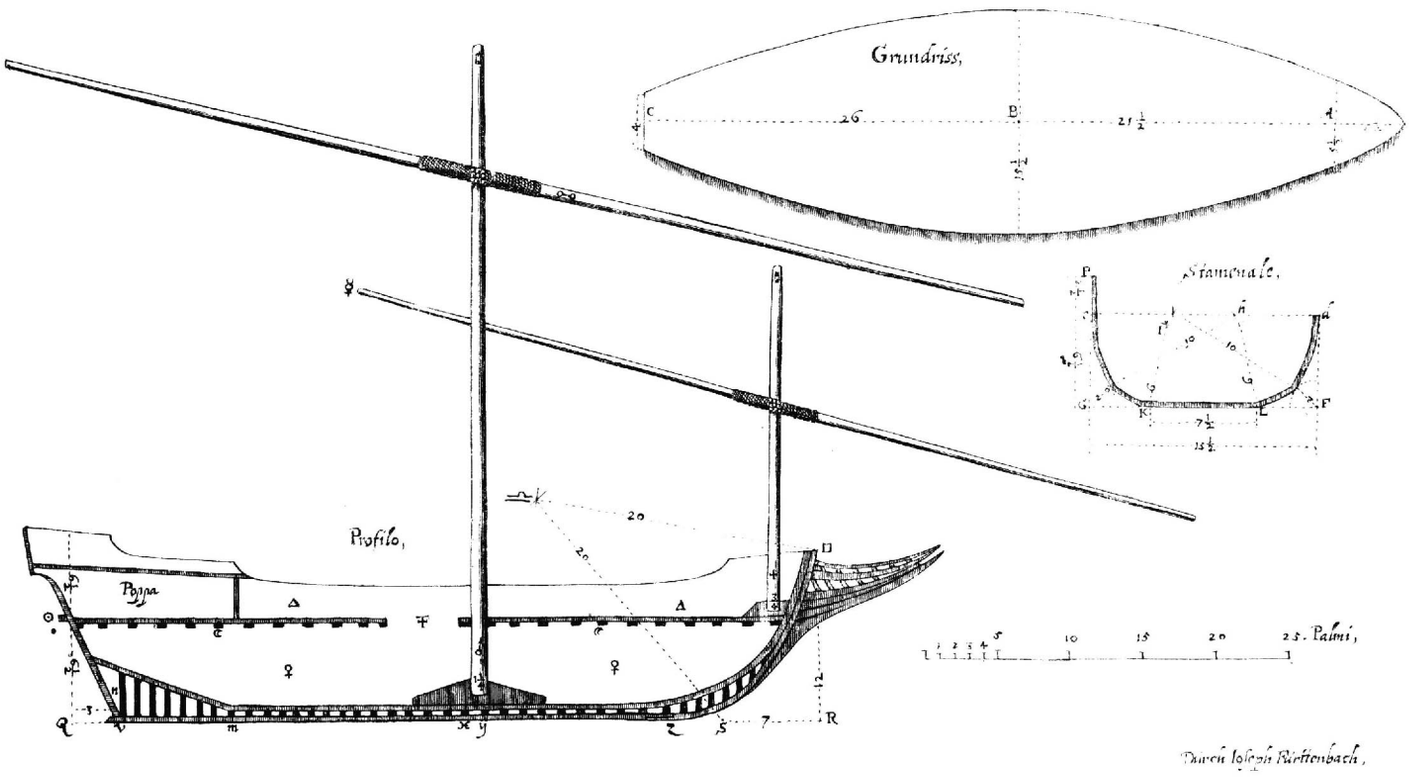
1691 - Ozanam.

"La Tartane est une barque de la Méditerranée, que l'on navigue avec une voile latine et une trinquette.

La voile de fortune, ou Tréou, est une voile quarrée, qui ne se porte que de gros temps dans la galère, dans les tartanes et dans quelques autre bâtiments de bas bord, dont les voiles ordinaires sont latines c'est à dire triangulaires."



Polaca de Furtembach



Barca de Furtembach

1736 - Aubin - Dictionnaire des termes de marine.

"Tartane. C'est une barque dont on se sert sur la mer Méditerranée, différente des autres barques en ce qu'elle ne porte qu'un arbre de mestre et un mât de miséne. La voile d'une tartane est à tiers point ; mais de gros tems elle en appareille une à trait quarré, appelée voile de fortune.

Trinquet. Les Levantins appellent ainsi le mât d'avant, autrement mât de miséne.

Trinquette. C'est une voile triangulaire que l'on met à l'avant de certains vaisseaux. La voile d'artimon et les voiles d'étai sont de la même figure et les voiles de la plupart des bâtiments du Levant en sont aussi."

Blaise Ollivier - Traité de construction

Le Traité de construction de Blaise Ollivier* rédigé vers 1735 est un des rares documents nous apportant des précisions concrètes sur ce type de bâtiment. Cet ouvrage s'appuie sur des pratiques nécessairement antérieures et nous donne ainsi des informations pouvant s'appliquer sur la fin de XVIIème siècle et sur la première moitié du XVIIIème.

Voici in extenso l'article sur les tartanes extrait de ce traité :

Tartane : c'est un bâtiment de charge du port de 75 à 110 tonneaux qui sert au commerce dans la Méditerranée. Les tartanes ont 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 du milieu est de 4 pouces ½ 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 est 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 est égale au quart de la longueur de la quille. La hauteur de l'étrave est égale à 1 fois et 2/3 la hauteur à toute oeuvre, la hauteur de l'étambot est 18 à 24 pouces moins grande que la hauteur de l'étrave. Le plat de 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. Les fonds des tartanes sont semblables à ceux des barques à voiles 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, ce pont est coupé en arrière à 7 ou 8 pieds de l'étambot pour faire à 1 ou 2 pieds au-dessous du niveau du pont, le plancher de la chambre de poupe. Et dans les tartanes où ce 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 à 3/14 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 à 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.

Malgré son intérêt indéniable, ce texte appelle plusieurs interrogations.

Le port minimum des tartanes décrites dépasse 70 tonneaux, or les "états abrégés" de cette période citent des tartanes dont le port est de 30 tonneaux. Il est possible que B. Ollivier fasse abstraction des petites tartanes qu'il cite par ailleurs sous un nom plus spécifique. Il le fait par exemple pour les *leys* ou les *coralines*.

La grande écoutille est citée *en avant* du mât. Aucun des plans ou des nombreuses illustrations consultés ne confirme cette citation, s'agit-il d'un lapsus ?

L'auteur précise que les tartanes ont un seul mât, on peut s'étonner de cette affirmation si l'on consulte l'iconographie couvrant la période de 1679 illustrée par J. Jouve jusqu'aux années 1750 traitée par A. Manglard, de même tous les auteurs de Desroches à Saverien définissent la tartane comme une barque de la Méditerranée que l'on navigue avec une voile latine et une trinquette.

Malgré ces quelques incertitudes, ce texte est riche d'enseignements. Il fait souvent référence aux barques à voiles latines, malheureusement celles-ci ont été "oubliées" dans le traité. D'autres indications sur les tartanes sont citées au fil de l'ouvrage, les informations qu'elles apportent sont d'heureux compléments à l'article précédemment cité.

Voici, en complément, la description des leys faite par B. Ollivier dans le même traité :

Ley : c'est un petit bâtiment de charge qui sert dans quelques ports de la Méditerranée au même usage que les gabares à lest dans les ports de l'océan. Les leys ont 35 à 40 pieds de longueur de l'étrave à l'étambot, leur largeur est de 3 pouces un quart par pied de longueur, et leur creux jusqu'au vibord est de 6 pouces à 6 pouces 3 lignes par pied de largeur. Leurs fonds sont semblables à ceux des tartanes, et ils sont aigus au fort, en arrière comme en avant. Les uns ont un demi pont qui s'étend jusqu'au grand mât et il y a dans quelques autres un demi pont qui s'étend seulement dans un tiers de la longueur du bâtiment. Les dimensions des pièces qui composent un ley sont les mêmes que dans les tartanes. Les leys ont un arbre de maistre placé et proportionné comme dans les barques à voiles latines et ce mât porte une voile latine. La plupart ont aussi un arbre de trinquet qui porte aussi une voile latine.

Les leys pourraient être assimilées à de petites tartanes et il est fort possible que les gravures de Jouve, que nous analyserons plus loin, nous présentent ce type de bâtiment sous le nom de tartane de lest. La présence d'un demi-pont est bien illustrée sur ces gravures par la position des personnages. Il faut remarquer que, malgré une longueur de moins de 40 pieds (13,00 m), ces petites unités sont souvent gréées à deux arbres.

*B. Ollivier, Constructeur du Roi, est né en 1701 à Toulon. Son père, Joseph et son grand-père Honoré étaient eux-mêmes constructeurs de ce port. Jusqu'à l'âge de 19 ans, Blaise est élevé dans le milieu maritime méditerranéen. Il connaît particulièrement bien les constructions et la terminologie du Midi. La consultation de son Traité illustre parfaitement ses connaissances. La diversité typologique décrite est particulièrement remarquable. On y trouve la description d'une quinzaine de types de bâtiments méditerranéens ainsi que la citation d'embarcations comme les vissangues ou les bregins dont la définition reste, aujourd'hui, à déterminer. Le traité manuscrit de B. Ollivier a été édité par Omega.

1745 - De la Chesnaye.

"Tartane, est une barque de la Méditerranée, différente des autres barques en ce qu'elle ne porte qu'un arbre de mestre et une misaine. La voile des tartanes est à tiers point ; mais de gros tems elle en appareille une à trait quarré, appelée voile de fortune.

Trinquet est le mot levantin, pour dire le mât de misaine ou de l'avant.

Trinquette. Voile latine ou à tiers pointes est une voile de figure triangulaire comme celle de l'artimon, des étais et de plupart des bâtiments du Levant."

1758 - Saverien - Dictionnaire historique, théorique et pratique de Marine.

"TARTANE. C'est une barque, dont on se sert sur la Méditerranée, qui ne porte qu'un arbre de mestre ou un grand mât, & un mât de misaine. Lorsqu'il fait beau, sa voile est à tiers-points, & on fait usage d'une tréou de fortune clans les gros temps. Cette mâture forme la principale différence qu'il y a de ce bâtiment à une barque. (A l'article Barque Saverien précise : "Bâtiment qui a un pont, trois mâts, le grand, celui de misaine & celui d'artimon") Je dis la principale différence, parce que les dimensions de ces deux bâtiments ne font point semblables, comme on en jugera en comparant celles d'une barque avec les suivantes

PROPORTIONS D'UNE TARTANE.

	Pieds	Pouces
Longueur de la quille, portant fur terre	38	0
Épaisseur de la quille	0	5 ½
Largeur de la quille	0	7 ½
Hauteur de la façon de l'arrière	3	3 ½
Hauteur de la façon de l'avant	3	3 ½
Hauteur du premier querat* en avant	9	0
Hauteur du second querat en avant	11	0
Hauteur de l'étrave	14	0
Quête de l'étrave	12	0
Hauteur de l'étambot	14	3
Quête de l'étambot	4	6
Hauteur du premier querat en arrière	9	0
Hauteur du second querat en arrière	11	0
Largeur de la préceinte	0	5
Épaisseur de la préceinte	0	4
Largeur du maître gabarit	15	
Hauteur du premier querat au milieu	4	
Hauteur du fond de cale	7	
Hauteur du platbord	9	"

*Le querat est la partie du bordage comprise entre la quille et la première préceinte.

1765 - Bourdé de Vilhuet : Le manœuvrier.

"Tartane. C'est une barque du levant qui porte deux voiles latines à tiers points ou antennes sur deux mâts. Ce bateau est fort en usage sur la mer Méditerranée et porte quelquefois une voile carrée ou voile de fortune."

1768 - De Bélidor : Dictionnaire portatif de l'Ingénieur.

"Tartane. C'est une espèce de 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 temps, sa voile est à tiers point et l'on fait usage d'un tréou, ou d'une voile carrée, dans les gros temps. C'est dans cette mâture que consiste la principale différence de ce bâtiment à une barque."

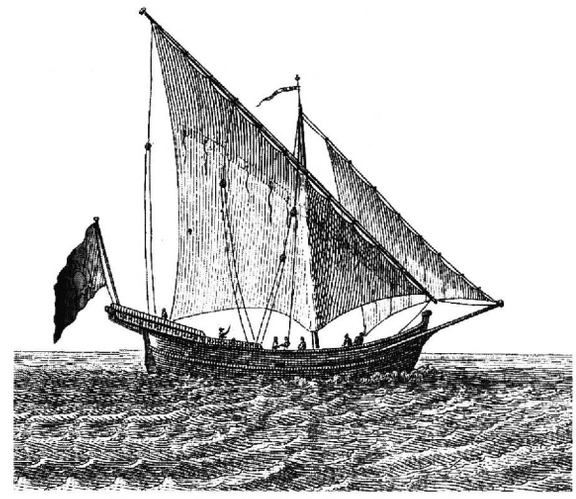


Illustration du Traité de Lescallier

1791 - Lescallier : Traité du gréement.

"Les tartanes n'ont qu'un mât à calcet, portant une voile latine semblable à celle des galères et grée de même avec des haubans à colonne.On y ajoute en avant un foc qui s'amarre sur l'extrémité du berthelot ou flèche.
Cette sorte de bâtiment est usité dans la Méditerranée et pour le commerce, surtout en Provence, d'où il s'en expédie quelquefois pour les ports de l'Océan et même pour l'Amérique.
Les tartanes peuvent aller, soit avec le vent arrière, soit avec un vent trop fort, en gréant une voile carrée appelée tréou."

1787 - Vial du Clairbois - Encyclopédie méthodique marine.

Les dessins de Chapmann ont été reproduits en 1787 par Vial du Clairbois dans l'Encyclopédie Méthodique Marine, avec les définitions suivantes :
"Tartane françoise ; c'est une sorte de bâtiment en usage dans la Méditérranée, tant pour le commerce que pour la course."
En outre un dessin de tartane provenant de Lescallier est reproduit sous le N° 43 Avec la définition suivante :
"Tartane. C'est une barque du levant qui porte une voile latine à tiers points ou à antennes. Ce bateau est fort en usage sur la mer Méditerranée et porte quelquefois une voile carrée ou voile de fortune".

1792 - Romme - Dictionnaire.

"Tartane. Petit bâtiment en usage sur la mer Méditerranée. Il porte un mât vertical et à calcet et un beaupré, sa principale voile très étendue est de forme latine ou enverguée à une antenne. Et il est grée de plusieurs focs. Il est quelques uns de ces bâtiments qui plus considérables ont aussi beaucoup plus de voilure.
Trinquette. Voile latine ou triangulaire portée par le mât de l'avant d'un bâtiment à antennes. Ce mât est par cette raison distingué par le nom de mât de trinquette, et il correspond au mât de misaine des bâtiments grées en voiles quadrangulaires."

AN VI - Lescallier - Vocabulaire.

"Tartane. Bâtiment de charge de la Méditerranée, portant un seul mât à calcet, avec une voile latine semblable à celle des galères et gréé de même avec des haubans à colonne. On ajoute en avant un foc qui s'amure sur l'extrémité du berthelot ou flèche.

Les tartanes lorsque le vent est arrière ou trop fort, portent une voile carrée, de moindre surface , appelée treou.

Il y a des tartanes qui font des navigations de long cours ; mais le plus grand nombre est employé au commerce de la Méditerranée, au cabotage & à la pêche."

On voit ainsi que, dans les années 1790, les auteurs (sauf Romme) ne font, en général, plus référence au mât de trinquet. et FORFAIT constate en 1788 dans son TRAITÉ DE LA MÂTURE :

"La voile unique à antenne devient trop grande, aussitôt que la largeur des tartannes excède 19 à 20 pieds, et leur longueur 60 : alors....on diminue l'étendue de la voile principale, et on y supplée en ajoutant une autre voile semblable, qu'on établit sur un mât planté vers la poupe comme un mât de tapecul. Les Levantins donnent à cette voile auxiliaire le nom de *misaine* : quelquefois on y ajoute un hunier et un perroquet ; le tout forme une voilure plus grande, mais plus maniable, à cause de sa répartition, que celle des tartanes simples. Mais il suffit de la seule nomenclature de ce gréement pour juger qu'il a perdu tout le mérite de simplicité primordiale."

1825 - Willaumez - Dictionnaire.

"Tartane. Petit bâtiment de la Méditerranée, portant un arbre de mestre (grand mât), un tapecul et un beaupré. Sa grande voile est enverguée sur une antenne ; elle porte plusieurs focs et quelquefois un hunier. Par grand vent elle grée une tréou ou voile carrée.

Trinquet. Nom du mât de misaine des bâtiments latins.

Trinquette est aussi le nom qu'on donne à la voile de misaine d'un bâtiment latin.

Trinquetin. C'est une petite voile latine, que les bâtiments du Levant enverguent sur l'antenne de trinquet , dans les mauvais temps."

1829 - O'hiel de Grandpré - Répertoire polyglotte de la marine.

"Tartane. Barque de la Méditerranée matée de deux mâts, dont un grand et un de tapecul ; tous deux portent une voile latine à antenne ; cette barque a de plus un beaupré et des focs, quelquefois une voile de fortune et même un hunier."

1834 - Bonnefoux - Dictionnaire abrégé de marine.

"Tartane. Petit bâtiment de la Méditerranée portant un grand mât, un mât de tapecul et ayant sa grand voile sur antenne."

1835 - Lecomte - Dictionnaire pitoresque de marine.

"Tartane. Petit bâtiment de la Méditerranée, portant un grand mât, un tapecul et un beaupré. Ce navire est rapide , et sert à la piraterie des barbaresques."

1841 - Sarrazin de Montferrier - Dictionnaire universel et raisonné de marine.

"Tartane. Ce navire navigue sur la Méditerranée. Il porte un grand mât ou arbre de mestre, un tapecul et un beaupré.; grée une grande voile enverguée sur une antenne, plusieurs focs, et quelquefois un hunier. Par un grand vent, un tréou ou voile carrée remplace la grand voile."

1847 - Bonnefoux et Paris - Dictionnaire.

"Tartane. Petit bâtiment ayant un grand mât, un mât de tapecul, un beaupré, et dont la grand voile est sur antenne ; il y a plusieurs focs et, quelquefois, un hunier. Le beaupré sur quelques tartanes est remplacé par le berthelot. On y voit des haubans à colonne Quelques tartanes sont d'assez grandes dimensions."

1862 - De Chesnel - Dictionnaire des armées de terre et de mer.

"Tartane. Petit bâtiment en usage sur la Méditerranée. Il grée au grand mât une grand voile à antenne et un hunier, une autre voile à antenne au mât de tape-cul et deux focs sur le beaupré."

1868 - Jal - Glossaire nautique.

"Nom d'un petit navire de la Méditerranée, dont la forme allongée est analogue à celle des chébeck. En général il est ponté ; il porte un seul mât, une voile latine, des haubans à colonne. Il gré un foc qui s'amure à l'extrémité d'un éperon."

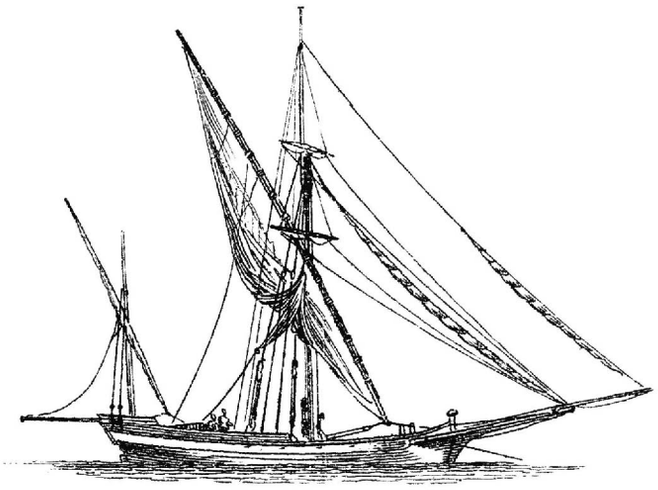


Illustration du dictionnaire de Willaumez..

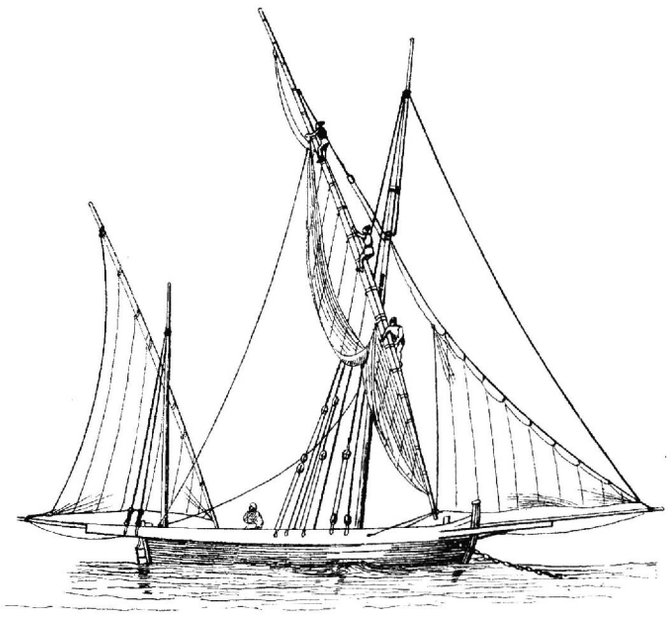
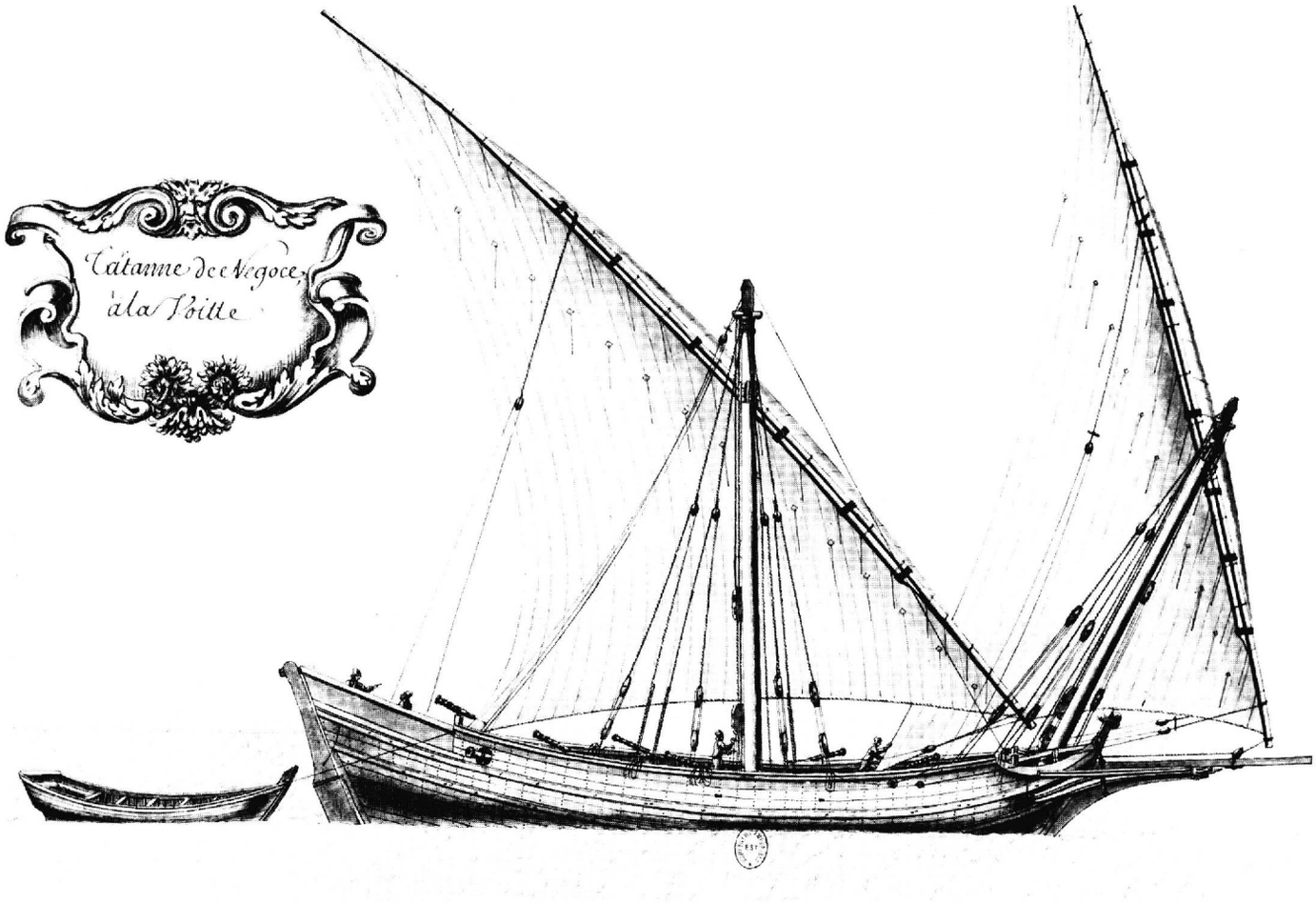


Illustration du dictionnaire de Bonnefoux et Paris.

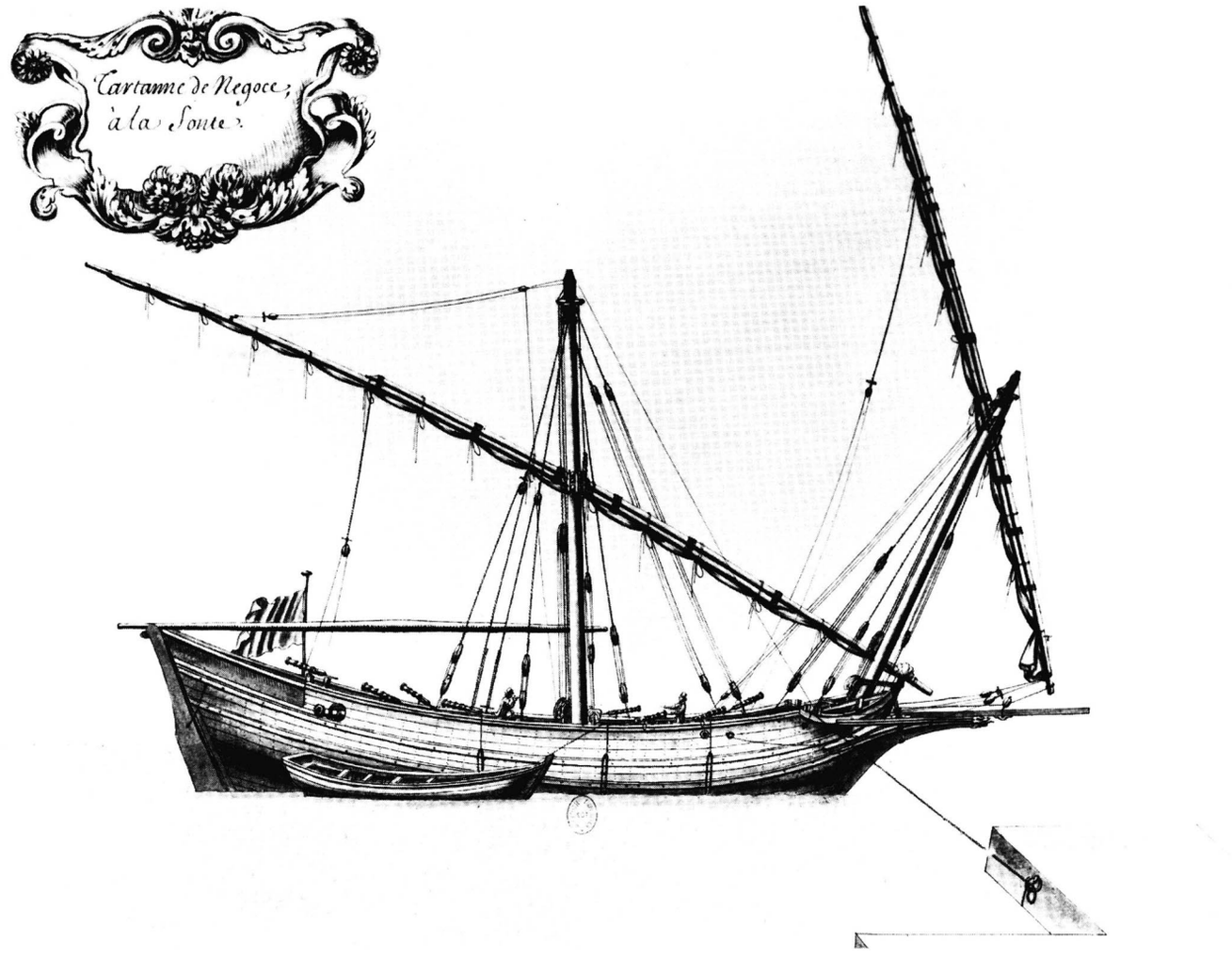
ICONOGRAPHIE

1679 - Album de Jean Jouve de Marseille.

Nous commentons plus bas et dans les pages suivantes toutes les représentations de tartanes de Jean Jouve ainsi que celles (n'ayant pas de cartouche) pouvant être attribuées à cet artiste et provenant vraisemblablement d'un "atelier" travaillant sous ses directives. Ces dessins illustrent très précisément les définitions des dictionnaires de l'époque.



Si on se base sur la taille des personnages, cette grande tartane doit mesurer plus de 70 pieds. Cette référence est trop peu sûre pour l'affirmer, mais cette gravure nous montre assurément un bâtiment de grandes dimensions. Curieusement, d'après la position des bordages au-dessus de la préceinte basse, à l'arrière, il semble que ceux-ci déterminent une sorte de tableau. Ceci est un exemple des variations possibles de la définition théorique des tartanes selon B. Ollivier. Mais n'oublions pas qu'une cinquantaine d'années sépare ces deux sources. Le reste de la coque est conforme aux dispositions habituelles. Cette tartane de négoce est armée de deux canons et de six pierriers implantés sur le plat-bord. On peut remarquer à l'avant une sorte de liure reliant l'éperon à l'étrave. Il s'agit peut-être d'une réparation provisoire. On distingue très bien le dispositif d'étambrai de l'arbre de trinquet. Comme sur beaucoup de représentations de bâtiments latins, aucune indication des ancres n'est précisée sur ce dessin.
Le sabord a une forme ronde et on peut noter la présence d'un trou d'amure suggérant l'utilisation d'un gréement carré. La barre traverse la tête du gouvernail, souvent, la barre entoure l'extrémité de celui-ci. La chaloupe est traditionnellement à la remorque, son gouvernail est démonté. Notez que rien n'est prévu sur cette chaloupe pour la manœuvre des ancres. Le gréement est très classique. Petite particularité, le garant de drisse est déposé et une bragues de forte section solidarise les tailles de mestre. Ces dispositions n'apparaissent pas au palan du trinquet. Les poulies des "bras" de cette antenne sont démontables contrairement à celles de l'antenne de mestre. Un cordage non identifié est frappé au calcet de mestre. Avec un peu d'attention, on peut observer à l'avant, vers l'extrémité de la herpe un quinçonneau implanté sur la joue du bâtiment. Je pense qu'il doit être utilisé pour la manœuvre des ancres ou mieux, des grappins ou fers, très courants à cette époque sur ces bâtiments en remplacements des ancres. Il s'agit ici, encore, d'un héritage des galères.

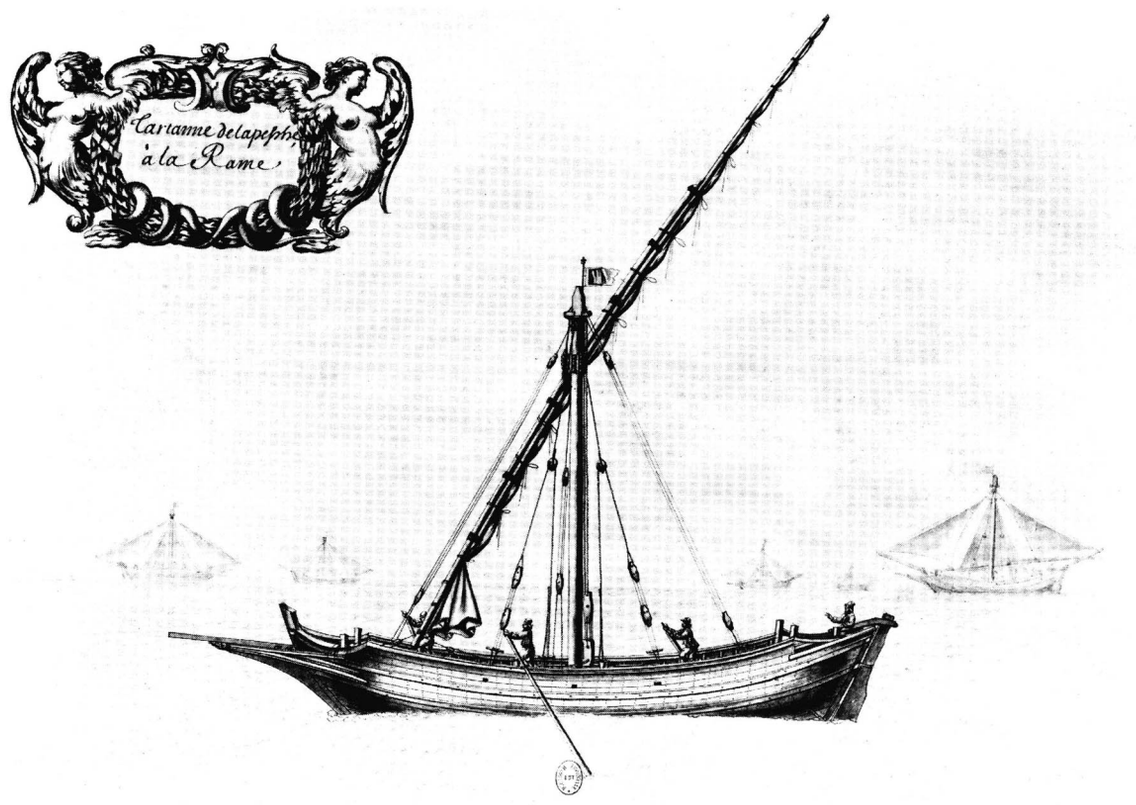


▲

La même tartane de négoce est ici représentée amarrée à un quai par un cordage frappé à l'un des appotureaux de l'avant. L'arbre de trinquet est bridé à l'étrave par une liure. Son antenne est hissée quasiment verticale, une balancine est mise en place pour soulager la drisse. L'antenne de mestre est placée à mi mât, le palan de carnal est installé de manière à servir de balancine pour soutenir la partie haute de l'antenne. Le courant du palan de drisse de l'antenne est placé sur la taille inférieure, on devine très bien le "paquet" de cordage au bas du palan. Il semble que ce bâtiment est lège si on le compare à l'illustration précédente présentée sous voile. Deux palans, les prodes, ont été gréés pour décharger la tartane. Une des vergues carrées est établie entre l'arbre de mestre et l'arrière en prévision de l'installation d'une tente. Le bâton de pavillon est arboré contre un des appotureaux de l'arrière. Des glènes de cordages suspendues le long du bord, font office de défenses. On peut noter quelques petits détails : la sauvegarde du gouvernail, le sabord de forme ronde, le quinçonneau sous la herpe, la variation de longueur des rabans de ferlage et l'absence d'indication des ancres.

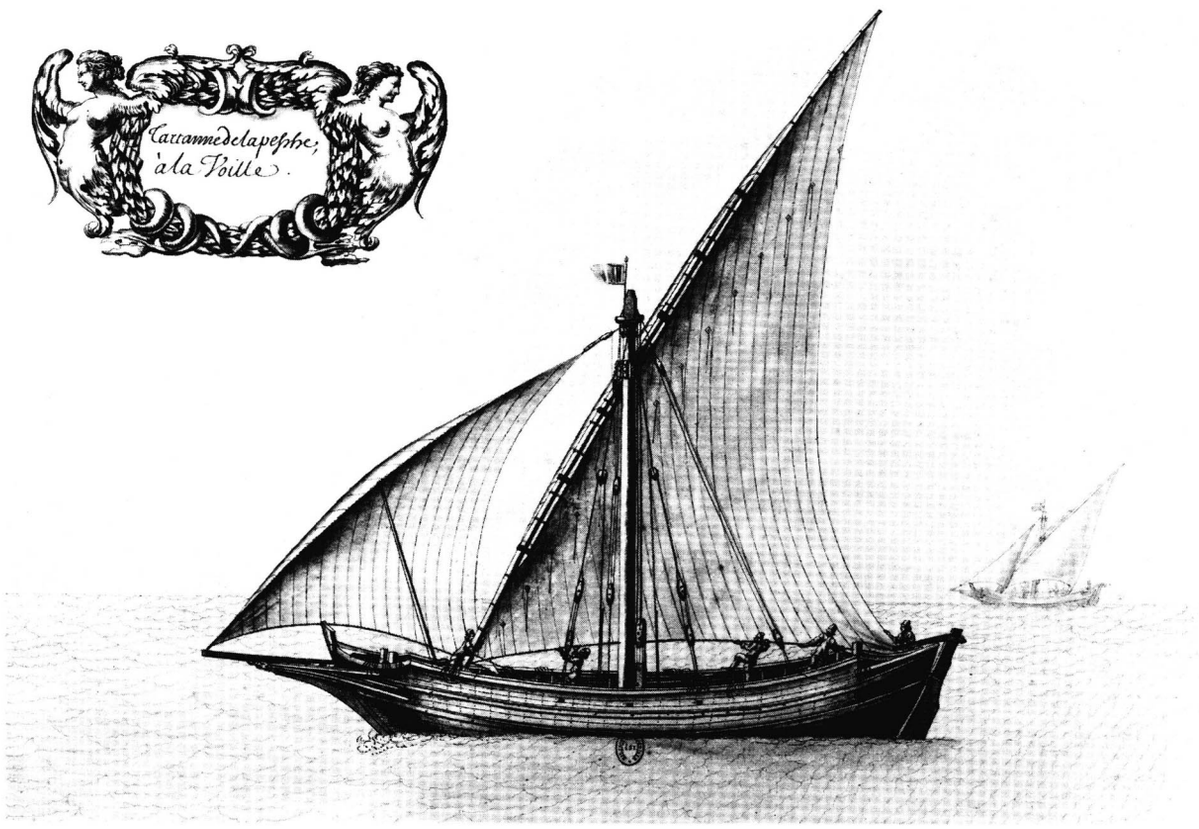
Cette tartane doit mesurer entre 50 et 55 pieds (16,2 à 17,8 m), longueur maximale pour un gréement à un seul arbre. Les haubans sont finement représentés, l'extrémité libre des itagues est immobilisée par des amarrages après avoir été repliée sur elle-même pour former une ganse. Le gréement, extrêmement réduit, est comparable à celui de la tartane de lest, même les ostes, ordinairement fixés en haut de l'antenne, ne sont pas présents. Un grand foc est établi à l'avant, il est amuré à l'extrémité du berthelot. Celui-ci est de section carrée, pratique très courante sur les bâtiments latins. Le foc est hissé grâce à un palan composé de deux poulies longues. Il semble que la ralingue d'envergure du foc est maintenue par un palan ou un espar. Mais il est difficile de déterminer s'il s'agit d'un palan ou d'un espar. La grand-voile et le foc n'ont pas de ralingue de chute, la position des renforts de ris n'est curieusement pas en correspondance avec les laizes, cette disposition se retrouve souvent sur les gravures de J. Jouve. Un homme est agrippé au bas de l'antenne. Il pèse de tout son poids sur le quart pendant que ses compagnons halent la ralingue de la voile afin de border l'écoute. Il faut noter que les proportions de l'antenne sont très différentes des dimensions données par les tables. Cette tartane est dépourvue d'ailes à l'arrière, mais on voit très bien les pièces courbes terminant le vibord. La barre entoure la tête du gouvernail, sa forme est "cassée" pour compenser l'inclinaison de celui-ci. Les préceintes se prolongent de part et d'autre de l'étambot. A l'avant, l'éperon est appuyé par deux paires de courbatons et on devine, placés sur les courtes herpes, les barrotins de la plate-forme.

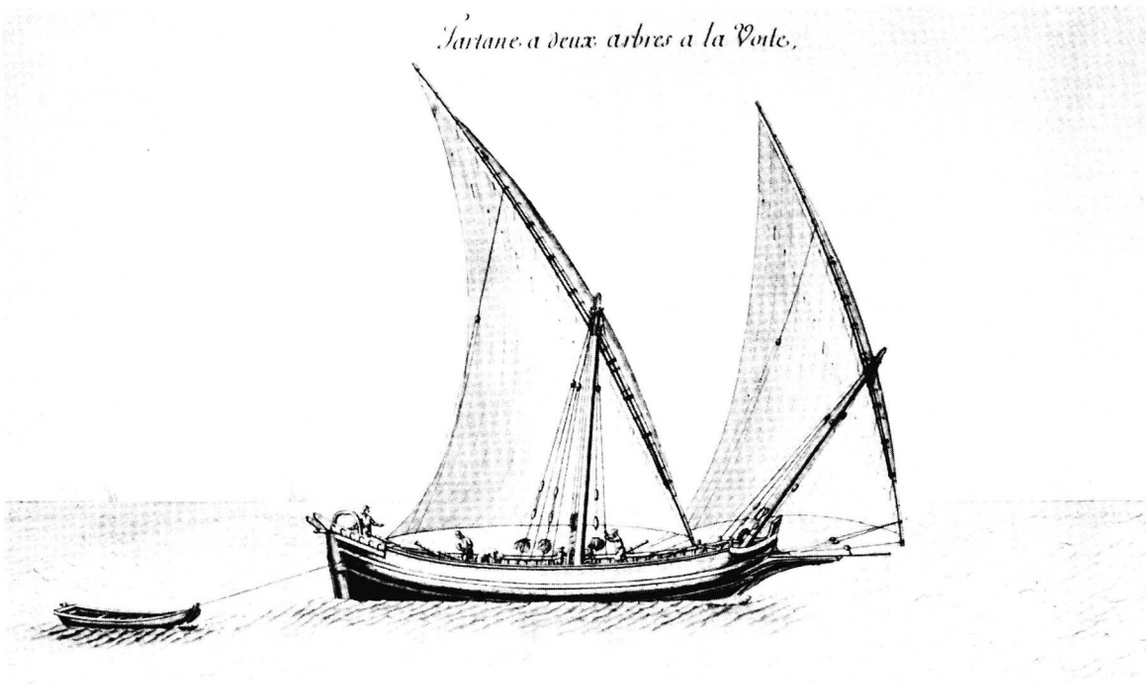
▶



La tartane de pêche est ici représentée naviguant à la rame. La voile est soigneusement carguée sur l'antenne, celle-ci est brassée dans l'axe du bâtiment afin de limiter la prise au vent. Le foc a été complètement dégarni et son palan de drisse est accroché à l'avant. Trois hommes manient les avirons en "nageant" face à l'avant. Il semble que les estropes des avirons soient arrêtées à l'intérieur du vibord.

On voit très bien le prolongement des préceintes sur l'étambot. Légèrement représentées à l'arrière-plan, quelques tartanes dérivent en travers du vent suivant un usage équivalent aux méthodes pratiquées par les bateaux boeufs. Elles utilisent à cet effet un filet traînant à poche et large ouverture, le gangui ; leur voilure est établie en conséquence.



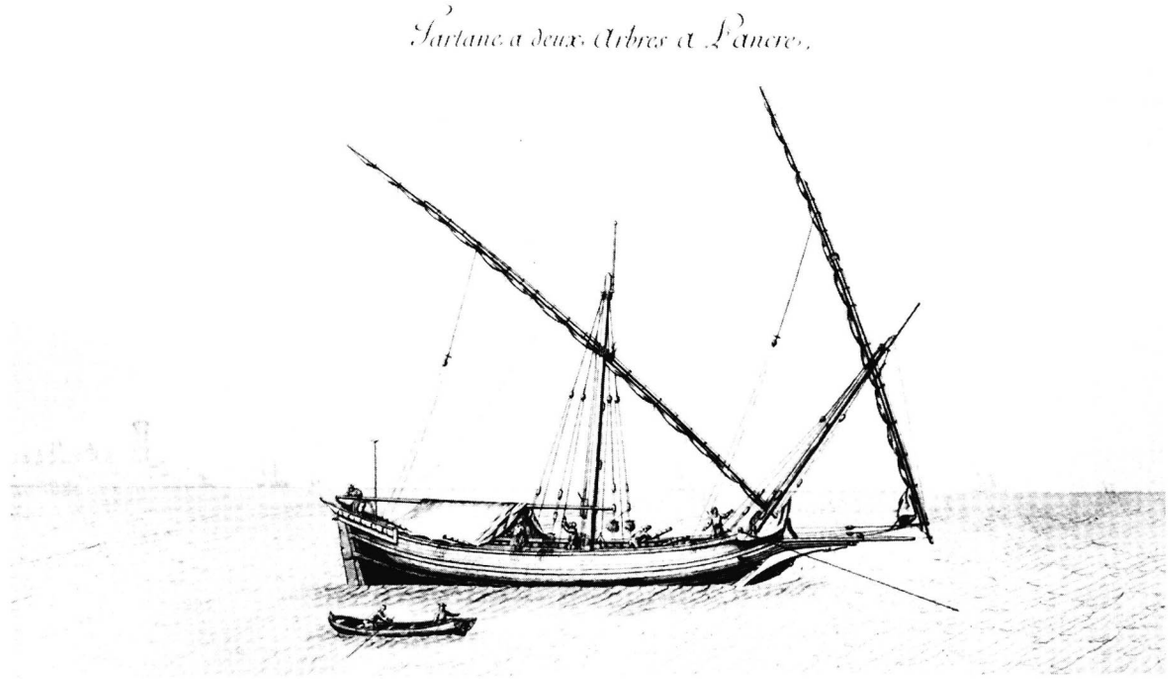


▲

La taille conséquente de cette tartane justifie l'installation d'un arbre de trinquet dont l'inclinaison est remarquable. L'éperon est parallèle à la ligne de flottaison, cette disposition facilite la manœuvre de l'antenne de trinquet. Sur les tartanes à un seul arbre, l'éperon est légèrement relevé. Lorsque les grandes tartanes abandonneront l'arbre de trinquet pour le remplacer par un foc, l'éperon se relèvera pour reprendre sa position initiale. Notez que les tartanes de la fin du XVIIème siècle sont rarement pourvues de herpes. L'arrière est paré des traditionnelles ailes garnies de leur cintre. Ces ailes sont décorées par des ornements pouvant être travaillés en trompe-l'œil. La chaloupe est en remorque, elle n'est que rarement hissée à bord. Cette tartane est armée d'une demi-douzaine de pierriers. Avec beaucoup d'attention, on peut observer deux ancres placées au pied de l'arbre de mestre. Les glènes des sartis sont amarrées sous les quinçonneaux. Les dispositions du gréement sont classiques, notez que les renforts des ris sont cousus au milieu des laizes.

La tartane est représentée à l'ancre, son câble est amarré à un des appotureaux de l'avant. Cette coque est presque identique à "la tartane à deux arbres à la voile". Tout l'intérêt de ce document réside dans les dispositions adoptées à l'occasion d'un mouillage. Les voiles sont carguées "en rideau", le point d'écoute touchant le point d'amure. L'antenne de mestre est descendue au quart supérieur de l'arbre pour limiter le poids dans le haut de la mâture. Une des vergues carrées est installée entre le cintre de poupe et l'arbre de mestre. Elle porte une vaste toile dont les bords sont attachés sur le plat-bord. Cette toile constitue une tente bien appréciée sous le climat méditerranéen. Le bâton d'enseigne est dressé près du cintre, il ne porte pas de pavillon. Il en est de même pour les bâtons des arbres. A l'avant, on peut deviner une représentation de balancine pour l'antenne de trinquet. Cette manœuvre est peu courante sur les tartanes à cette époque, la position particulièrement inclinée de l'arbre de trinquet pourrait justifier ici cette pratique.

▼



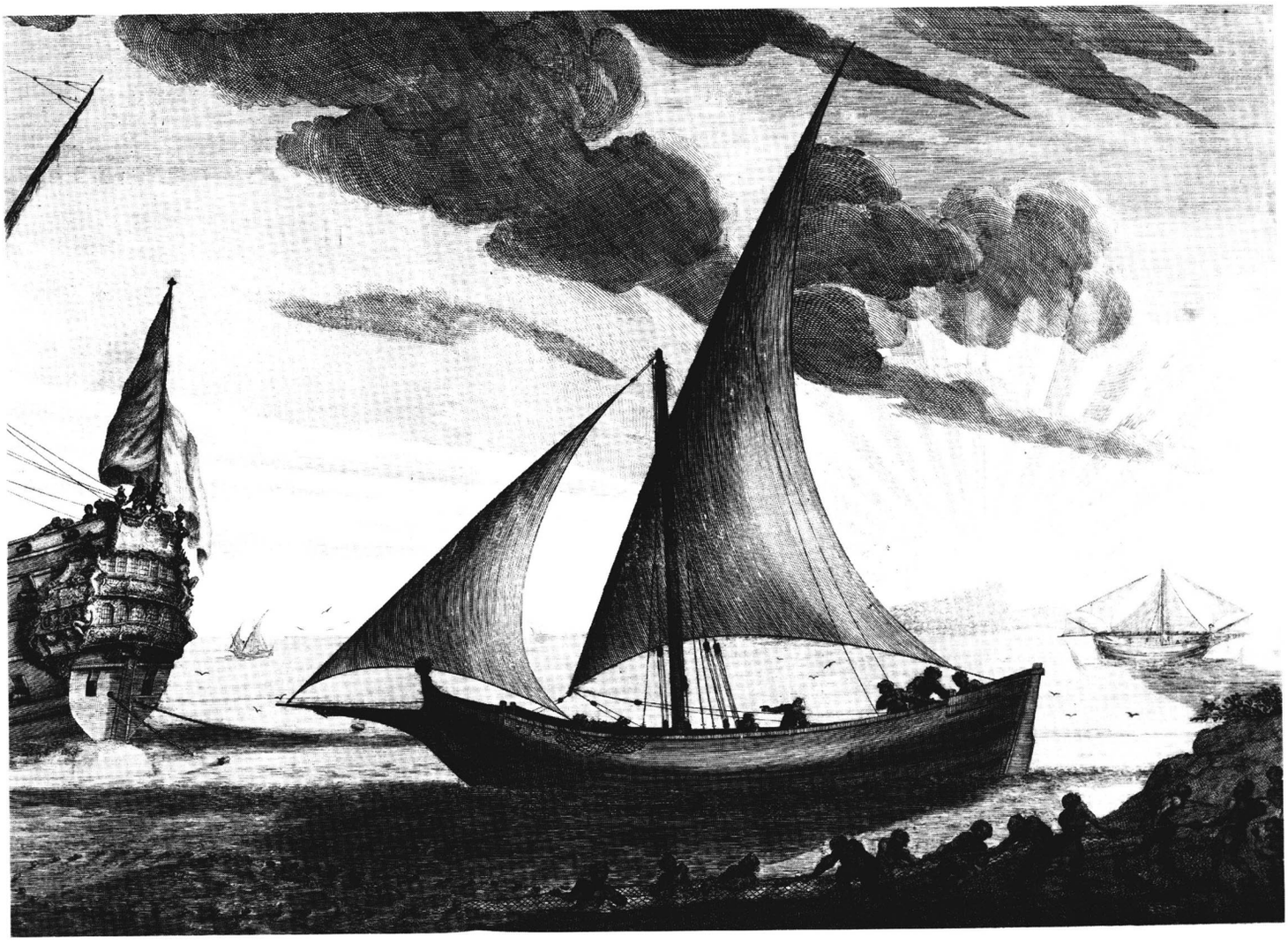
▲

Les ports de la Méditerranée emploient un grand nombre de tartanes de service et particulièrement quelques petites unités utilisées pour transporter les matériaux servant de lest aux grands bâtiments. B. Ollivier appelle leys ces petits bâtiments de service. La tartane représentée est ancrée près du rivage. La mer est particulièrement calme, une seule ancre retient le bâtiment. Les hommes chargent du sable dans des mannes, ils accèdent ensuite à la tartane par une planche d'embarquement calée sur le plat-bord. La coque est classique et porte un petit sabord carré à l'avant. La voilure est sommairement amenée ce qui laisse penser que le vent est faible. On peut apercevoir quelques avirons, placés à l'avant et on distingue très bien les glènes des sartis rouées sous les quinçonneaux.

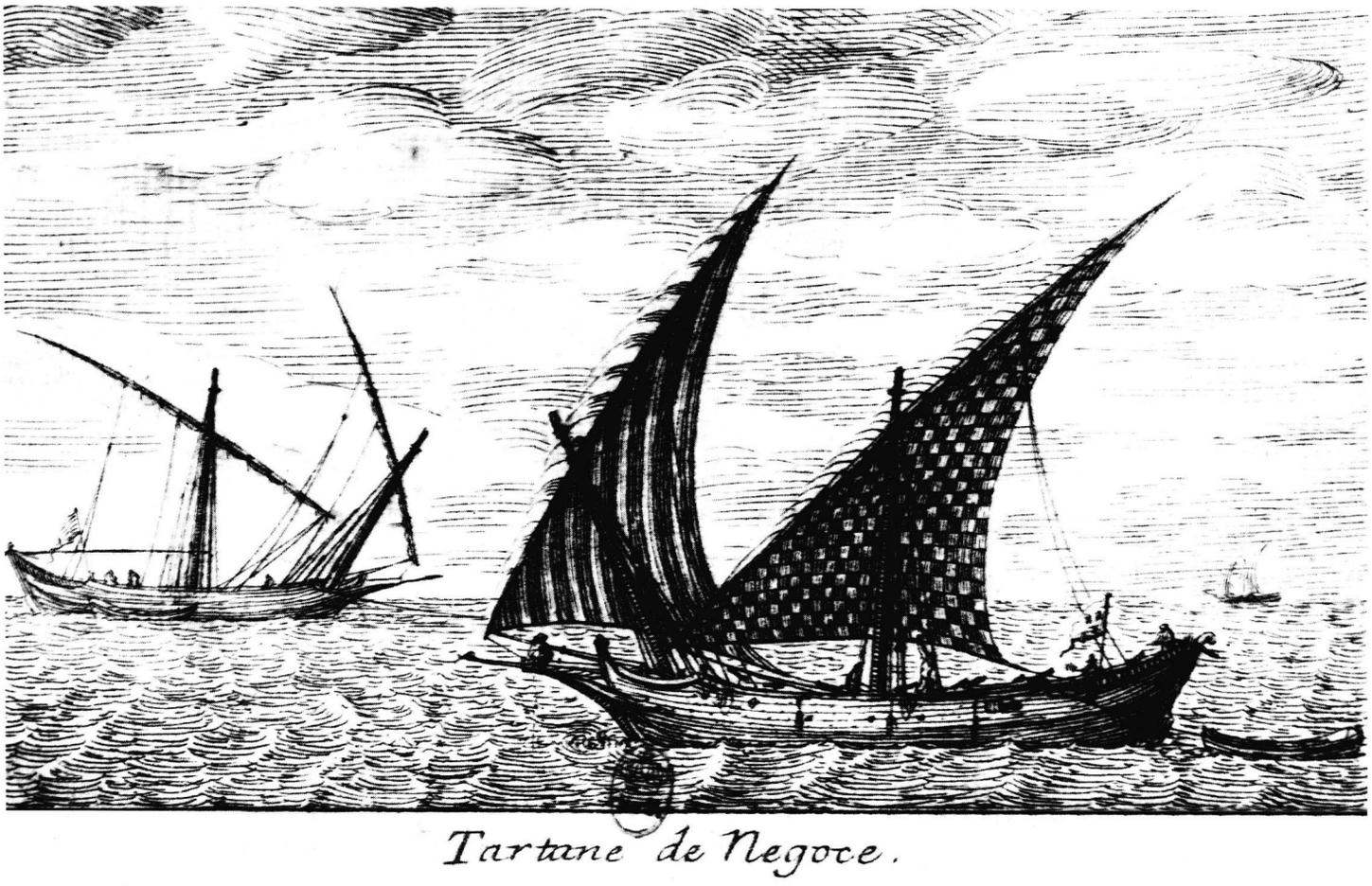
Il s'agit ici du même bâtiment ; sa voilure est établie et on peut remarquer que le foc est de petite dimension. Le gréement de cette tartane est très pur, le minimum de manœuvres est utilisé pour faire naviguer cette petite unité : quatre haubans, un palan de drisse, un palan de drosse, une cargue d'avant, deux orses à poupe pour diriger l'antenne et une écoute pour la voile. On peut difficilement faire plus simple.

C'est ce type de tartane qui subsistera jusqu'aux derniers jours de la voile, transportant des matériaux de construction à Marseille dans les années 1930

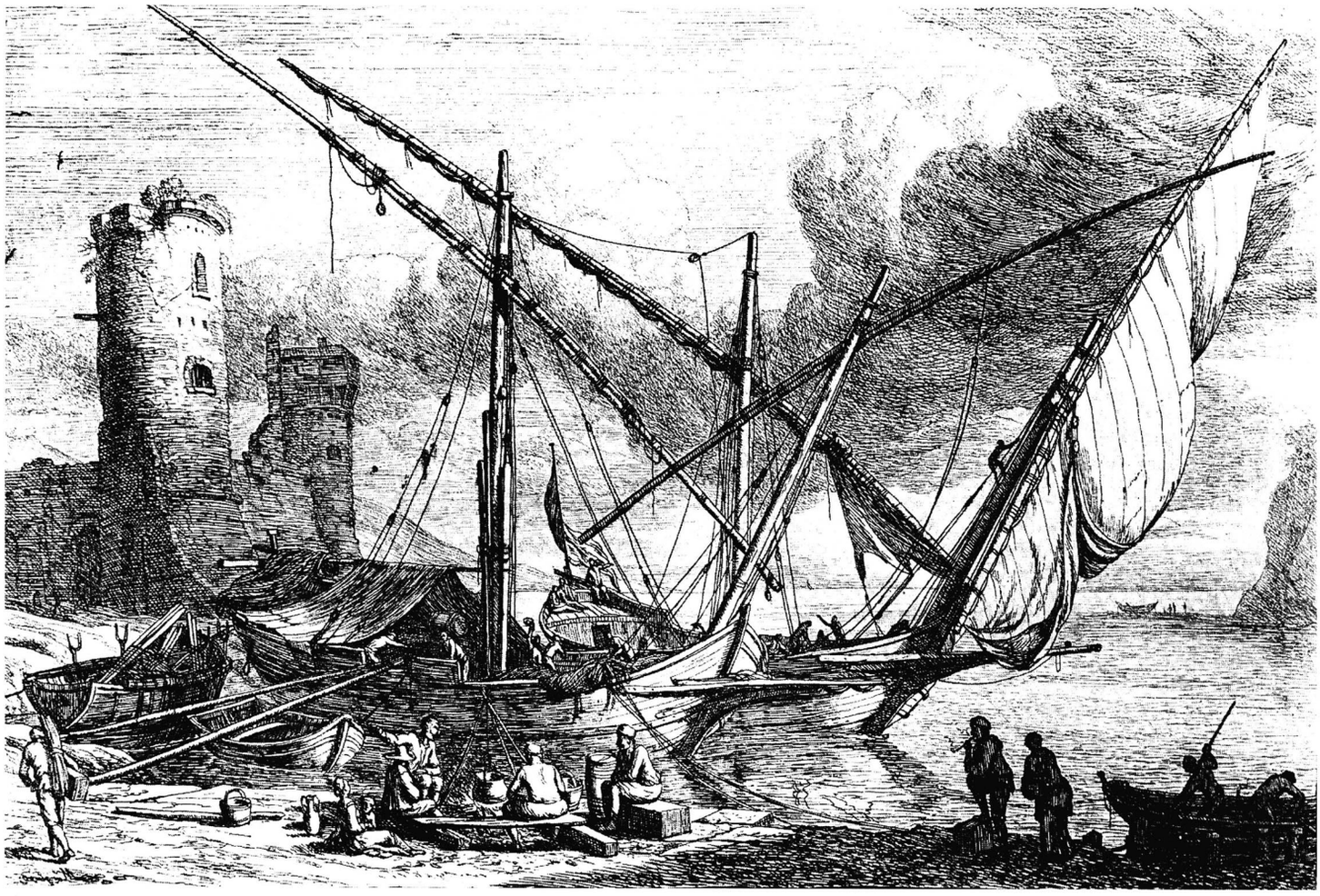
▼



Cette charmante gravure à la mise en scène très romantique est extraite de l'ouvrage de **H. Sponski de Passebon** : "Plan de plusieurs bâtiments de mer avec leurs proportions" (biblio J. Polak N° 7358.bis), vers **1690**. Cette tartane de pêche est d'un aspect très différent des représentations de J. Jouve. Si l'allure générale est habituelle, on peut quand même s'étonner des proportions de la mâture ou de la taille des poulies mais il faut dire que la "grisaille" est peu propice à une observation fouillée. On retrouve néanmoins toutes les dispositions classiques. Une autre tartane est représentée à l'arrière-plan à droite, elle pêche au gangui. Son antenne est placée en long, le filet est attaché à ses extrémités. Un ensemble de quatre voiles triangulaires associées à la voile d'origine de la tartane est établi suivant la longueur du bâtiment. Cette disposition de la voilure permet de dériver transversalement dans le lit du vent tout en remorquant le filet. Cette façon de disposer les voiles est différente de celle présentée par J. Jouve sur la gravure nommée "Tartane de pêche à la rame".



Cette gravure est extraite du recueil de **Guéroult du Pas** "Recueil de veues de tous les différens bastimens de la mer Méditérranée et de l'Océan avec leurs noms et usages" (biblio J. Polak N°4163) **1720**. Cette jolie tartane est de taille moyenne. Sa voilure est confectionnée avec des laizes de teinte claire alternées, pour la voile de trinquet, avec des laizes teintées en bleu. La voile de mestre est travaillée dans une toile dont les laizes sont à carreaux. L'armement est constitué par deux canons et quelques pierriers. Le sabord, de petite taille, est équipé d'un mantelet qui se ferme de l'avant vers l'arrière. La partie arrière de la tartane est agrémentée par un accastillage ornemental ajouré. De même, la tête du gouvernail est ornée d'une crosse décorée. La barre a une forme angulaire afin d'être accessible à l'homme qui en a la charge. On peut remarquer une représentation de défenses en cordage suspendues le long du bord. Petit détail trivial, un homme se soulage, accroupi au bout de l'éperon. Au-delà de cette facétie de l'artiste, ce détail nous renseigne sur certains usages du bord. A l'arrière-plan, une tartane à peu près identique est mouillée. Ses voiles sont carguées de manière à placer le point d'écoute au milieu de l'antenne, on devine très bien l'épaisseur de la toile ainsi que l'écoute qui monte vers le point de la voile. Cette tartane arbore le pavillon des marchands, fait de sept bandes horizontales blanches et bleues.



▲

Gravure très vivante de **A.Manglard** datée de 1752 Jean Boudriot la juge caractéristique des grandes tartanes de cabotage à deux arbres qu'il considère en définitive comme constituant l'essentiel de notre marine marchande du levant au XVIIème et XVIIIème siècles. (LE NAVIRE MARCHAND ANCIEN REGIME).

La première tartane est amarrée à quai, l'équipage s'active au chargement. Notez les avirons ordinairement disposés le long du bord qui ont été serrés autour de l'arbre de mestre pour dégager le coté du bâtiment, la tente constituée d'une voile carrée et d'une des vergues carrées qui abrite du soleil l'arrière de la tartane, les dispositions des fargues.

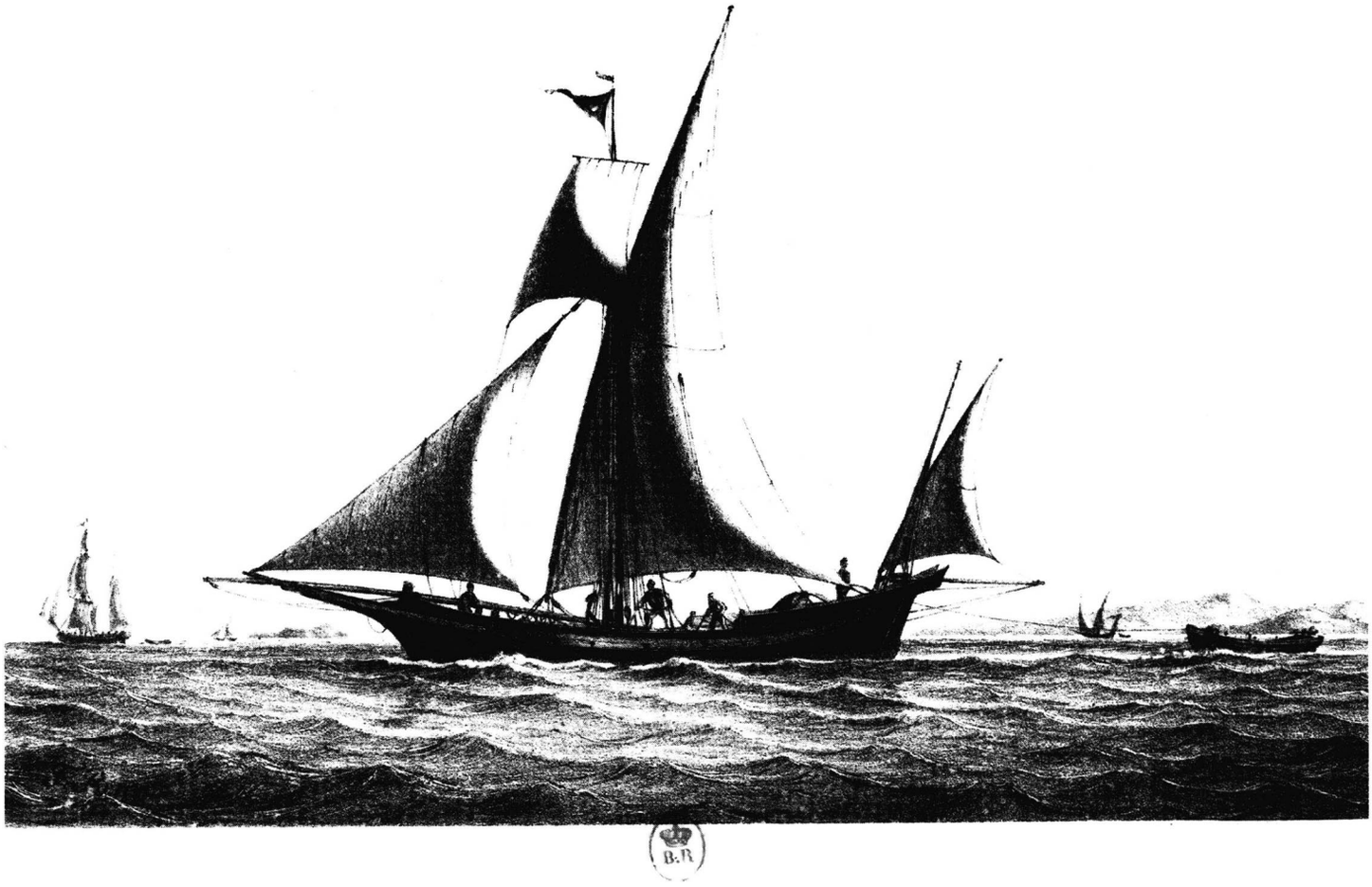
La seconde tartane vient prendre le mouillage, le patron à la barre dirige, du bras, la manœuvre et donne ses ordres. Un matelot à califourchon sur l'antenne de mestre achève de carguer la grand voile latine, l'écoute de la trinquette est mollie et la voile à demi étouffée par deux cargues, un matelot se déplace sur le trinquet probablement pour aller carguer la trinquette, quatre hommes d'équipage s'affairent sur l'avant pour prendre les dispositions de mouillage ou d'amarrage, un cinquième est penché au pied du mât de trinquet. Deux personnages sans doute des passagers, sont assis contre le pavois sur le pont surélevé de la poupe.

Cette représentation que nous datons du milieu du XVIIIème montre une petite tartane de pêche entrant "en tempête", dans un port, vent arrière. Cette agréable composition est instructive car elle nous enseigne la façon dont on établit la voilure d'une petite tartane par mauvais temps. Ce bâtiment est utilisé pour la pêche, on peut supposer que ses sorties en mer sont de courte durée. Ceci évite d'installer la voilure carrée. Sous ce fort coup de vent, l'antenne est hissée à mi-mât. Il semble que la voile ne comporte pas de ris, elle est carguée sur la moitié de son envergure. On emploie généralement un mouchoir pour brider la voile sur l'antenne afin de préserver la toile. L'allure est au vent arrière et l'antenne est brassée en travers de la tartane. On voit très bien l'oste tendu par l'effort ainsi que l'orse à poupe à bâbord. Notez que les sartis au vent ne sont pas raidis. La force du vent est bien rendue par la position des rabans d'envergure et par la courbure du palan de foc. Une douzaine d'hommes s'affairent sur le pont, et événement peu courant, la chaloupe est hissée à bord car elle risquerait d'être submergée au hasard d'une lame importante. La tartane embarque beaucoup d'eau et celle-ci dégorge par les dalots. Le haut de l'étrave et l'extrémité de l'antenne sont habillés de la traditionnelle peau de mouton dont l'origine est d'ordre religieux. A l'arrière-plan, à gauche, l'artiste a représenté une autre tartane, celle-ci a conservé sa polacre, mais sa grand-voile est à demi carguée.

▶

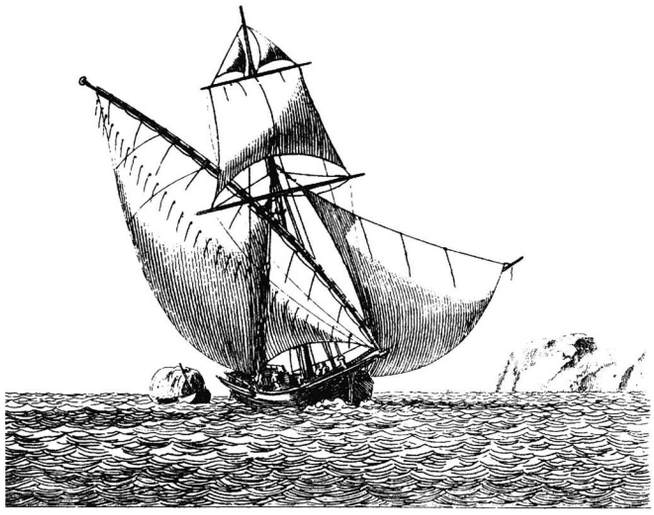
Nous remercions Monsieur Jean Bonnaveau qui nous a autorisé à reproduire ce dessin inédit.

Tartane de 2e Seche de St. Jean en tempette
Entrant dans le port Vent arriere



1839 - Frédéric Roux-Collection de bâtiments de guerre et de commerce.

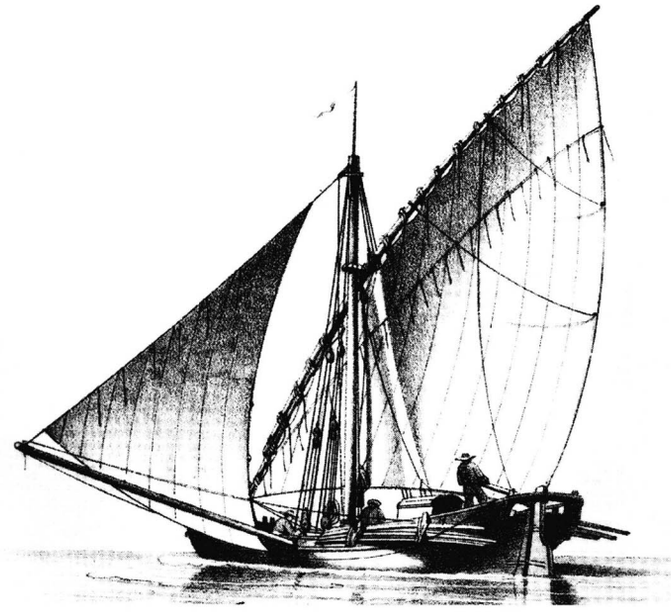
Cette tartane possède les lignes des bâtiments du milieu du XIXème siècle. Le gréement comporte une évolution notoire datant de la fin du siècle précédent. En effet, un petit mât de tape-cul est installé près du cintre. Ce descendant des arbres de méjane porte une antenne latine dont la voile est bordée sur un bout-dehors. L'installation du mât et de son bout-dehors est implantée sur une structure de charpente incluse entre les ailes. L'arbre de mestre porte un hunier volant, la gabiole, ceci le dispense de vergue sèche pour établir les points de la voile. Les écoutes du hunier vont directement s'amarrer sur le pont. Il est difficile de dire si la vergue de hunier est hissée sur un mâtereau ou s'il s'agit d'un mât à pible. L'antenne de mestre est établie du "mauvais" côté du mât pour cette allure et la voile porte contre celui-ci. On peut noter la présence à l'avant du grand arc-boutant utilisé pour établir le foc par le travers du bord et la représentation d'une ancre placée en l'avant du mât.



Tartane courant vent arrière.

◀ **1814** - J. Baugean - Tartane courant vent arrière.

Cette gravure nous permet d'observer une évolution de l'établissement de la voilure. Ici, le traditionnel arbre à calcet est prolongé par un mâtereau permettant d'installer un hunier. L'artiste a rajouté deux petites voiles appelées ailes de pigeon. Ces voiles d'appoint sont anecdotiques et elles sont rarement utilisées, surtout sur les tartanes. Une vergue sèche, installée sous le hunier, permet d'établir les points d'écoute. La présence de cette vergue empêche le changement de bord de l'antenne et cette manœuvre devient dès lors quasiment impraticable par l'avant du mât. Notez que l'antenne est placée à l'intérieur des haubans et de ce fait elle porte contre ceux-ci. On peut remarquer que la voile de mestre comporte une ligne de ris dont l'arrondi est conduit à l'inverse de la courbure de l'antenne. L'intérêt de cette gravure est la représentation "en situation" du grand arc-boutant servant à déborder le point d'amure du vaste foc aux allures portantes. Cet arc-boutant est appuyé à l'intérieur du bâtiment sur une ferrure implantée devant l'arbre de mestre. Voyez l'installation de cette ferrure sur les photos du modèle de l'*Albanaise*. On règle la position de cet arc-boutant par un cordage qui, fixé à son extrémité, se dirige vers l'arrière. On peut facilement identifier ce cordage sur la gravure. A l'extérieur de la coque, à l'arrière, un faisceau d'avirons est placé le long de la dunette. La tartane remorque une sorte de barge chargée d'une grande quantité de foin.



Tartane courant vent arrière.

◀ **1857** - Le Breton - Suite de planches

Tartane courant vent arrière.

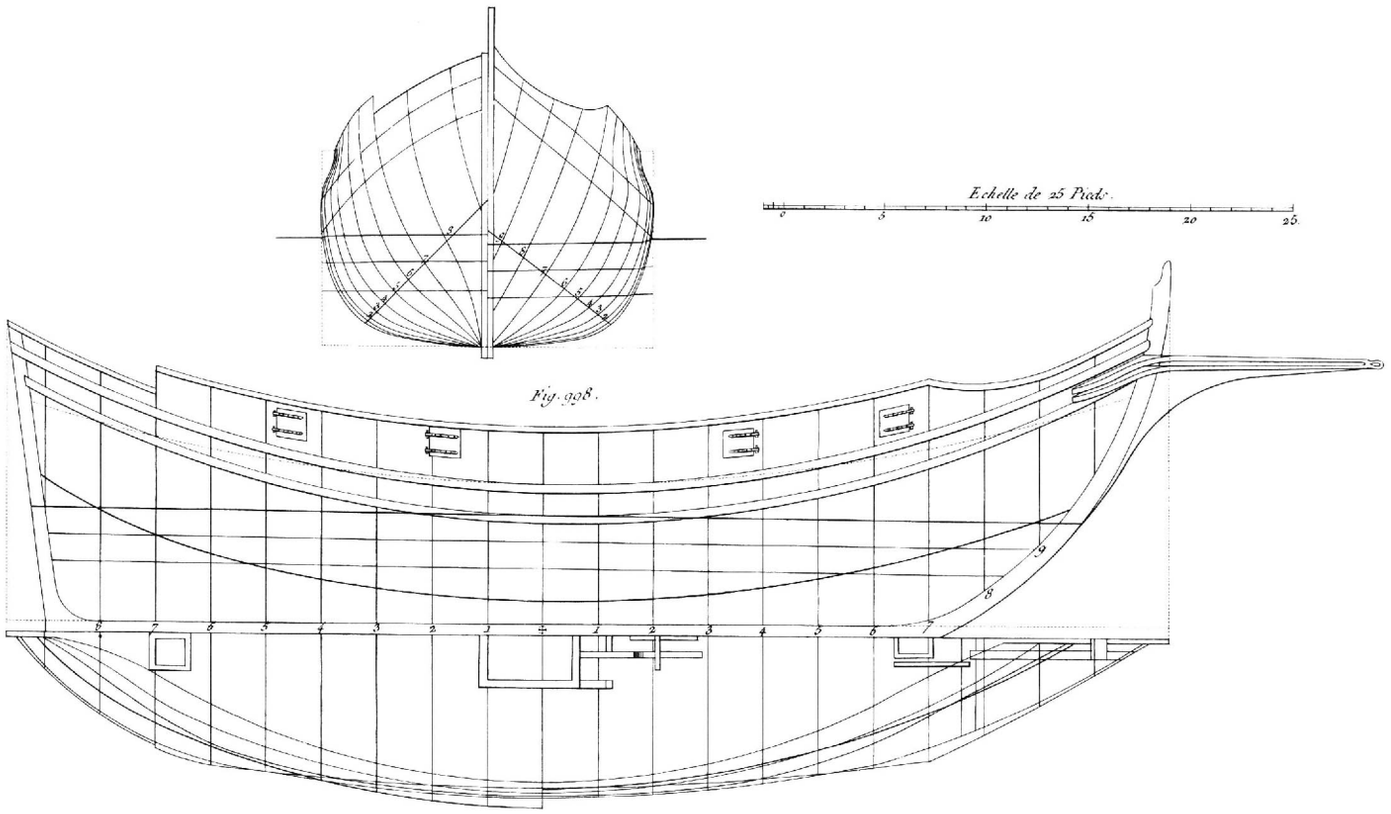
Cette petite tartane représente l'aboutissement de ce type de bâtiment. Les lignes sont beaucoup plus rases qu'au siècle précédent, mais la mâture et le gréement ont peu évolué. Le tableau est ouvert pour laisser passer le gouvernail, on devine un capot couvrant l'écoutille arrière et les avirons suspendus, grâce à des cordages, le long du bord à l'extérieur. On peut observer la disposition de la voilure au vent arrière, le foc est établi en travers au milieu de la coque afin d'équilibrer la voile de mestre placé sur l'autre bord. Le foc est amuré sur un arc-boutant ou tangon appuyé sur la préceinte. Cet espar est maintenu par deux bras, notez le parcours de l'écoute du foc passée sous le tangon.

1754 - J. Vernet - Tartane dans la rade de Bandol

(Commentaire de l'illustration de la jaquette).

Cette vivante illustration d'une tartane navigant sous voile de trinquet est extraite du tableau de J. Vernet, peint en 1754, représentant la rade de Bandol. Sur ce tableau, cette tartane se dirige vers un vaisseau marchand venant de mouiller. Elle arbore le pavillon blanc, il est donc possible qu'il s'agisse d'un bâtiment du Roi utilisé en garde-côtes. La voile de mestre est serrée. Les hommes d'équipage bordent l'écoute de la voile de trinquet. Le patron, à la barre, commande la manœuvre. A l'arrière-plan, au loin, on peut apercevoir une dizaine de tartanes mouillées devant le bourg de Bandol. Quelques-unes de ces unités sont des tartanes à deux arbres.

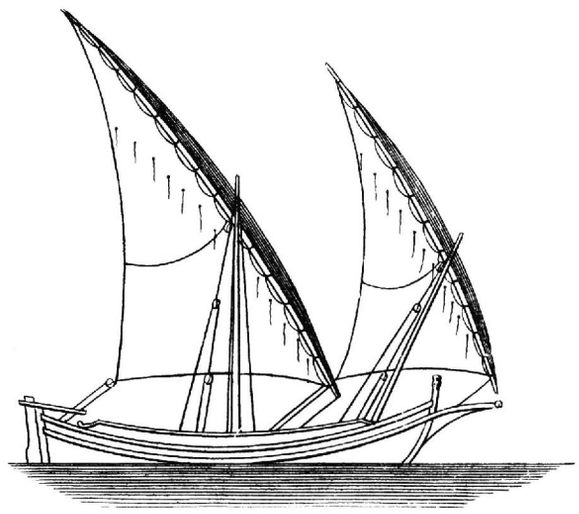
PLANS DE TARTANES



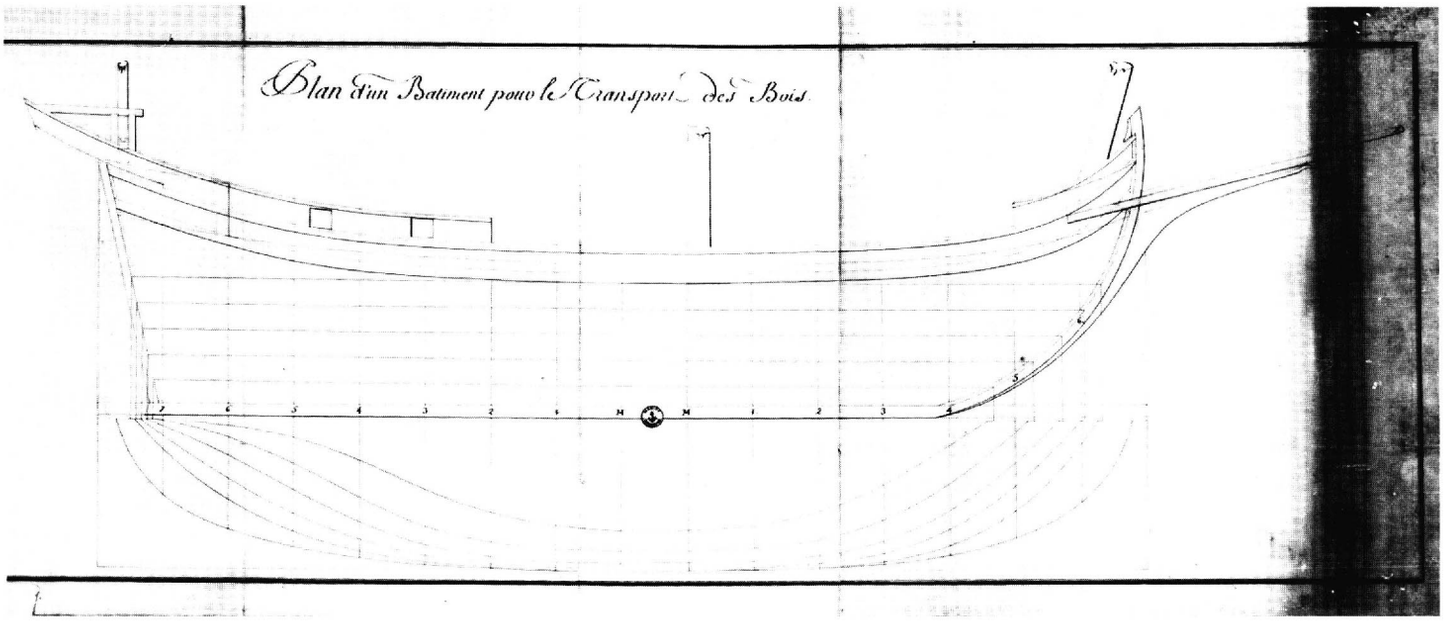
Vers 1760 - Dessin et plan de Chapmann.

Les plans des petits bâtiments à voile pratiquant le cabotage sont rares et ceux qui nous sont parvenus sont d'autant plus précieux.

Grâce à l'Encyclopédie Méthodique, nous avons à notre disposition quelques plans de ces embarcations. La figure 998 montre une tartane aux formes traditionnelles. Cette représentation empruntée à l'ouvrage de Chapman est d'origine incertaine mais l'aspect est caractéristique des nombreuses tartanes construites au XVIIIème siècle. Les formes de la carène s'apparentent aux formes habituelles des tartanes de cabotage. Ces formes ont très peu évolué et elles ont prévalu jusqu'à la fin du XIXème siècle. Sa longueur est d'environ 57 pieds (18,46 m), le plan du pont nous révèle que ce bâtiment est gréé à deux arbres. En effet, les deux pièces longitudinales associées à la pièce d'appui du mât de trinquet sont nettement détaillées. Lorsqu'elles sont armées, les tartanes portent généralement plusieurs pierriers établis le long du bord. L'existence des quatre sabords peut surprendre mais ceci peut supposer la présence de canons pour une utilisation en garde-côte ou un armement en course. On peut douter de l'utilité du premier sabord, le recul d'un éventuel canon serait compromis par la présence des courbatons des bittes et de l'écoutille avant. Remarquez la position inversée des pentures de mantelet entre l'avant et l'arrière. La très forte tonture de la coque oblige à pratiquer une découpe à l'avant pour éviter une trop grande élévation des oeuvres mortes. Ces dispositions sont visibles sur le plan du pont. L'éperon, placé en position horizontale, est épaulé par deux courbatons dont la jambe placée contre la coque suit l'alignement des préceintes. Les installations du pont sont très classiques. Ce bâtiment ne comporte pas de chambre de poupe surélevée aussi on accède à l'arrière par une écoutille curieusement déportée sur tribord.



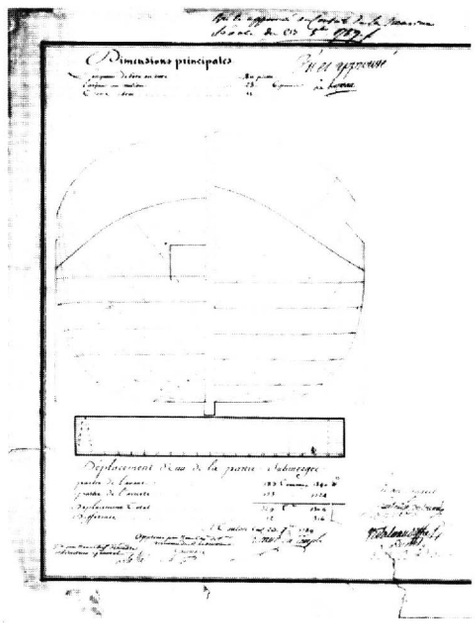
Tartane Française d'après Chapmann



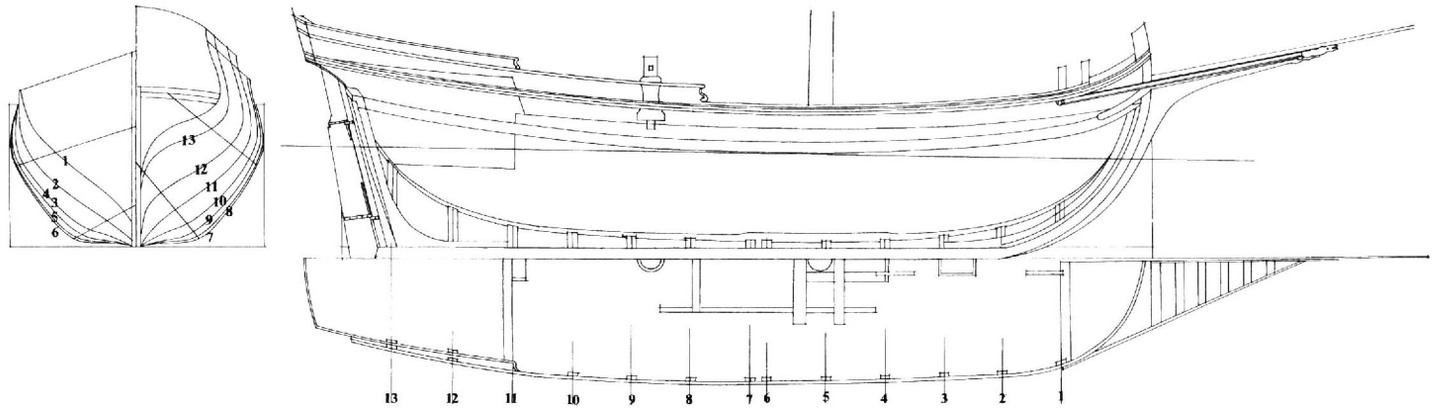
1789 - Bâtiment pour le transport des bois.

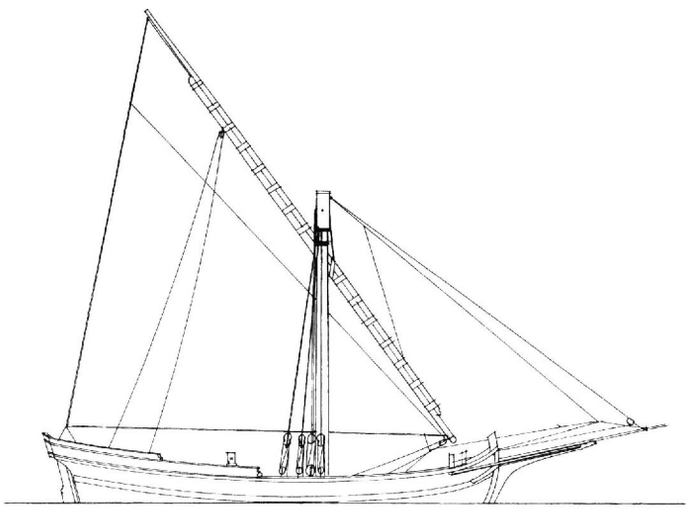
Ce plan daté du 25 Juillet 1789 (Cote D1-66 SHM à Vincennes) a servi à la construction d'un bâtiment qualifié de tartane dans les états officiels et lancé en 1790 sous le nom de ***Albanaise***, puis refondu et grée en brick en 1799 (Voir la Marine de Louis XVI du Cdt A. Demerliac).

La forme de sa carène est identique à celle des tartanes, mais ses dimensions importantes et son gréement à trois arbres sont cependant peu communes pour une tartane. L'allure générale rappelle les chébecs ou plus précisément leur version marchande, les pinques, mais les caractéristiques de la carène de ceux-ci, lisse d'hourdi ou cul-de-monine, sont absentes. Nous avons donc ici un bâtiment hybride situé entre la tartane et le pinque, disons une sorte de grande tartane à trois mâts ou bien un pinque à arrière pointu. Le modèle portant le nom d'*Albanaise* conservé à Paris n'a aucun lien avec ce plan. Les dimensions inscrites au-dessus des verticaux mentionnent une longueur de 80 pieds (25,92 m), largeur 23 pi 6 po (7,61 m) et creux 11 pieds (3,56 m). Le déplacement est estimé à 359 tonneaux. Les sections verticales sont pleines, les capacités sont importantes. Un sabord de charge est percé contre l'étambot, il permet d'introduire dans la cale les bois de mâture de grande longueur. Malgré les formes pleines de la carène, le plan des lignes nous montre un tracé aux courbes tendues et à l'arrière pincé. Les œuvres mortes sont, par contre, généreusement galbées, surtout au niveau du plat-bord. L'élévation présente des lignes ayant une forte tonture. La partie avant se redresse considérablement et la hauteur de l'étrave est importante. Le rabattu de l'avant suit la courbure des préceintes ce qui l'élève de manière notable. Il en est de même pour le rabattu de l'arrière mais la courbure, bien qu'importante, est moins marquée. Ce rabattu est percé par deux sabords pour des canons de six livres. Il introduit des ailes aux dispositions classiques, néanmoins, celles-ci débordent largement au-delà de l'étambot. Une seule préceinte est indiquée, une lisse de plat-bord et deux lisses de rabattu placées aux extrémités assurent, avec la préceinte, la liaison longitudinale. Il est fort possible qu'une série de fargues soit inclue entre les deux rabattus car la hauteur du vibord entre ceux-ci est faible et les dispositions des rabattus évoquent fortement la présence de ces fargues.



Les lignes de pont sont indiquées, on notera la présence d'un petit gaillard d'avant ayant la longueur du rabattu. Sur l'arrière, une chambre de poupe est construite, son plancher est au niveau du pont, la hauteur est d'environ 4 pi 2 po (1,34 m). Ce bâtiment porte trois arbres, le trinquet traditionnellement incliné sur l'avant, l'arbre de mestre est placé très en avant, probablement pour ouvrir une grande écoutille nécessaire au chargement des grandes pièces de bois. L'arbre de méjane est, à l'habitude, implanté sur une charpente placée entre les ailes sur la tête de l'étambot.





▲

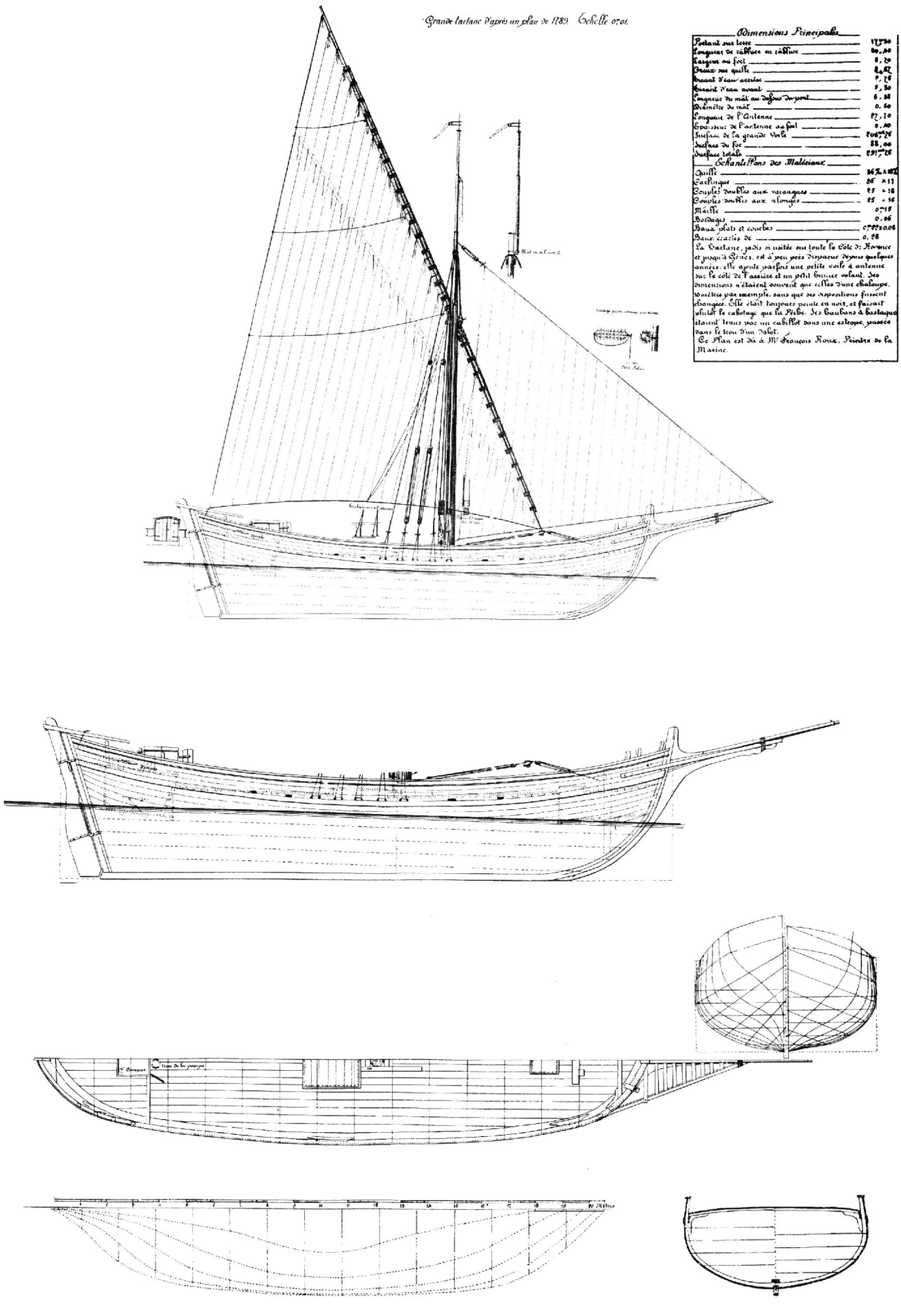
Plan d'une tartane par H. Penevert

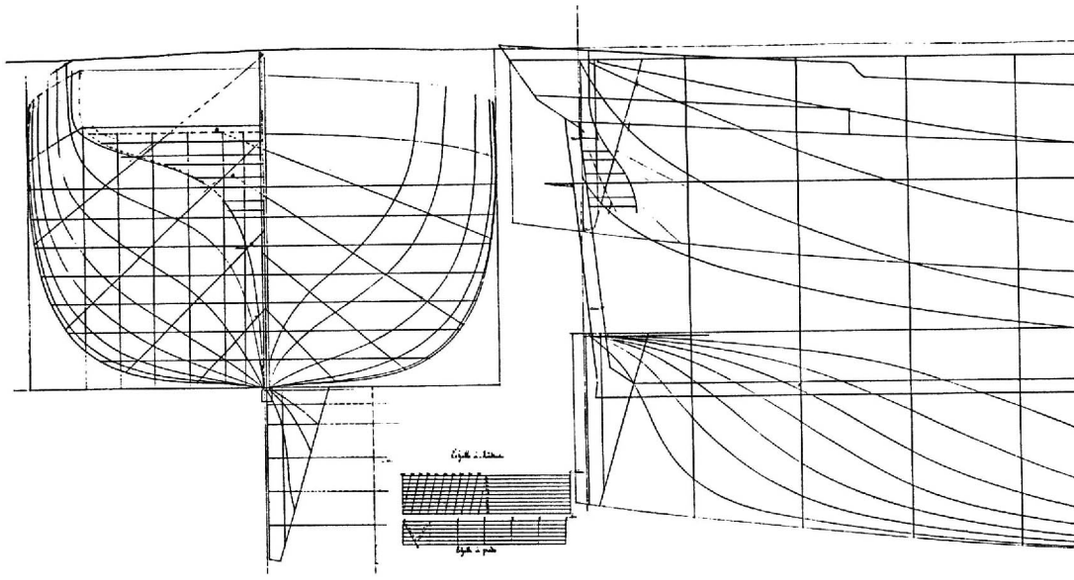
Ce plan de tartane est conservé aux archives du port de Rochefort. Il date des **premières années du XIXème siècle**. La présence d'une lisse de hourdi conduit à penser que l'affirmation de Blaise Ollivier qui réserve la dénomination de tartane aux seuls bâtiments latins dépourvus de lisse de hourdis n'a rien d'absolue. Ce document de premier ordre nous présente un petit bâtiment à un seul mât. La longueur indiquée est de 41 pi 8 po (13,5 m), la largeur de 13 pi (4,21m) et le creux de 6 pi 2 po (1,99m), le port est d'environ 30 tx. Les formes sont très pincées, la varangue est courte et les verticaux rappellent ceux des grands chébecs. L'allure de cette coque n'est pas particulièrement typique des bâtiments latins et, si on fait abstraction des verticaux, ce plan pourrait convenir pour un bâtiment du ponant. Seule la mâture nous évoque les constructions du Midi. L'arbre est placé en avant du milieu et il est parfaitement vertical. Le recouvrement des pièces de l'antenne est particulièrement important. Le gréement indiqué est sobre, l'arbre est appuyé par trois haubans simples, l'antenne est hissée par un fort palan, il semble que les tailles traditionnelles sont remplacées ici par des poulies à plusieurs rouets. Cette antenne est manœuvrée uniquement par une orse à poupe et une oste simple. Un bout-dehors de foc dont la section est particulièrement faible permet d'établir un foc, son palan de drisse est en place. La coque ne comporte qu'une préceinte, la lisse de plat-bord fait office de deuxième préceinte. Un léger rabattu relève le niveau du vibord sur l'arrière, il est lui-même surmonté d'un petit complément de moins d'un pied de hauteur. La poupe du bâtiment est traitée avec un tableau permettant de construire une dunette. Une chambre est installée en dessous. Son plancher est bâti à environ trois pieds sous le niveau du pont. H. Penevert a jugé utile de faire figurer la structure axiale sur l'élévation. Cela nous permet d'observer les pièces de relèvement des fourcats d'extrémité et de constater l'absence de contre-quille. Les membrures sont à double épaisseur, une carlingue est notée, elle est de faible section sauf à l'endroit de l'emplanture de l'arbre où sa hauteur est augmentée. Cette carlingue se prolonge aux extrémités pour rejoindre l'étrave et l'étambot. Le vibord a une faible hauteur d'environ 15 po (40 cm) au milieu. L'éperon est relevé, il s'intègre bien à l'harmonieuse courbure de la lisse de plat-bord. Le safran du gouvernail est articulé sur deux gonds, celui du bas comporte une longue aiguille fixée sur l'étambot, l'aiguille haute est placée sur le safran. Le plan du pont est conforme aux habitudes du levant. On peut y observer le surbau de l'avant épaulé par deux courbatons, une écoutille d'accès à l'avant, deux grands taquets à cornes puis le passage du mât placé au centre d'une structure de renfort du pont. La grande écoutille est percée à la suite, elle est particulièrement étendue, sa largeur correspond à la moitié de la maitresse-latte. Un cabestan est installé à la suite de la grande écoutille, on peut voir sa silhouette sur l'élévation. Un léger fronteau introduit une dunette aux dimensions conséquentes.

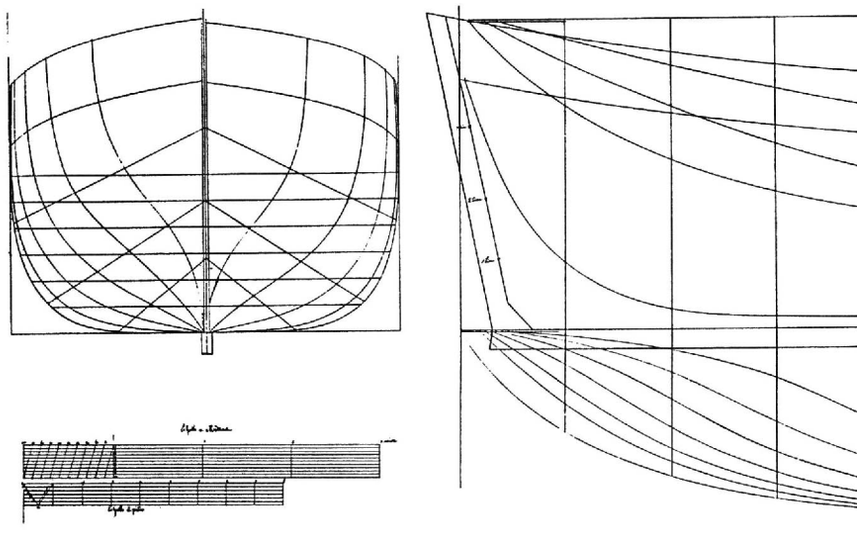
Plan d'une grande tartane par F. Roux

dans Souvenirs de Marine conservés de l'amiral Pâris.

Le titre indique que ce dessin a été exécuté d'après un plan de 1789. Je dois dire que cette date me semble erronée, ce bâtiment ayant plutôt les caractéristiques des constructions des **environs de 1830**. Il est possible que F. Roux a "adapté" des caractéristiques des tartanes de son époque sur un plan plus ancien. Quoi qu'il en soit, ce plan présente déjà les formes des dernières tartanes naviguant au début du XXème siècle. Malgré l'évolution de son aspect extérieur, l'aménagement intérieur de ce bâtiment est parfaitement semblable aux constructions antérieures. Le plan de pont nous montre des dispositions très classiques, seules nouveautés notables, un capot sur l'écoutille arrière, la pompe est déplacée vers l'arrière en raison de la pratique du chargement en ponté et une indication de bossoir paraissant bien suspecte. ▶

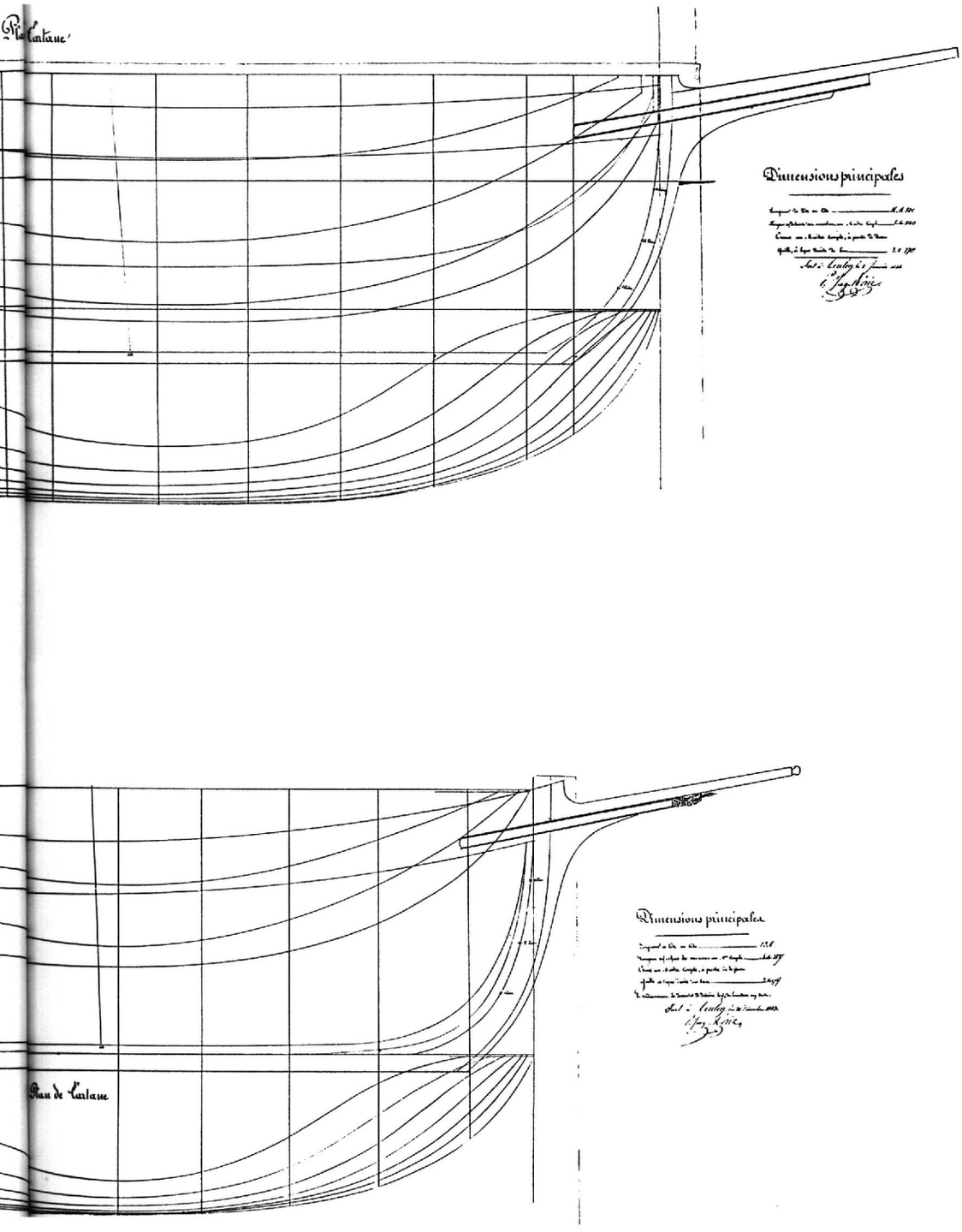

Grande tartane d'après un plan de 1789. Echelle 0,01.
Dimensions Principales
Portant aux lests 17,30
Longueur de ralbure en ralbure 20,00
Largeur au fort 6,10
Creux au quille 2,47
Tirant d'eau accrue 2,75
Tirant d'eau avant 1,30
Longueur du mât au dessus du pont 6,35
Diamètre du mât 0,50
Longueur de l'Antenne 27,10
Epaisseur de l'antenne au fort 0,40
Surface de la grande Voile 206m²25
Surface du foc 55,00
Surface totale 291m²25
Echantillons des Matériaux
Quille 26 x 18
Carlingue 26 x 17
Couples doubles aux varangues 25 x 18
Couples doubles aux allonges 25 x 16
Mâture 0,18
Bordage 0,06
Baux plats et courbes 0,08 à 0,08
Baux écarlés de 0,25
La Tartane, jadis si usitée sur toute la Côte de Provence et jusqu'à Gênes, est à peu près disparue depuis quelques années: elle portait autrefois une petite voile d'antenne sur le côté de l'arrière et un petit bonnet volant. Ses dimensions n'étaient souvent que celles d'une chaloupe. Voici un exemple, sans que ces dispositions fussent changées. Elle était toujours peinte en noir, et faisait surtout le cabotage que la Pêche. Ses haubans à bastaque étaient tenus par un cabillot dans une estrope passée dans le bout d'un Sabot.
Ce Plan est dû à M.r François Roux, Peintre de la Marine.





Plans Méric

Ces deux plans de tartane proviennent du constructeur d'Agde Jean Méric, ils ont été établis à Toulon en **décembre 1843 et janvier 1844**. Ils font partie de la collection privée de Monsieur Jean Bonnaveau qui nous a aimablement autorisé à les reproduire. On retrouve ici la pratique classique des constructeurs consistant à intégrer une lisse d'hourdi lorsque la longueur dépasse 50 pieds. Les sections verticales et l'élévation de ces tartanes sont très carrées, ce sont assurément de véritables bâtiments de charge. Les flancs sont parfaitement verticaux au-dessus de la ligne de flottaison. Le rapport longueur/largeur est égal à 3, le creux est égal à la moitié de la largeur. La plus grande de ces tartanes, sa longueur est de 16,55m soit 51 pieds, comporte un arrière carré



permettant d'intégrer un tableau au-dessus de la lisse d'hourdi. Celle-ci est parfaitement rectiligne et de ce fait le tableau doit être plat. Le constructeur a fait figurer trois barres d'arcasse sur les sections verticales. On peut noter, sur l'arrière de l'élévation, la présence d'un décalage du pont d'environ 1 pied. La plus petite de ces tartanes mesure 13,00 m de longueur (40 pi). L'étambot est dessiné avec plus de quête que sur la tartane précédente. Les sections verticales de ce bâtiment ont une symétrie remarquable et il est difficile d'affirmer de quel côté se trouve l'avant ou l'arrière. Les axes des mâts sont tracés, le constructeur leur a donné une pente marquée vers l'arrière. Notez que les échelles graphiques sont précisées en mètres mais aussi en pieds. Mais il faut dire que le système métrique, légalisé en 1799, n'est obligatoire que depuis le 1er Janvier 1840.

DÉFINITION DES TARTANES

On peut, en fonction de tout ce que nous venons de voir, estimer que les tartanes sont des bâtiments dont la longueur varie de 35 à 70 pieds et dont le rapport de largeur est de 3 pour les petites unités et peut atteindre 3,5 sur les plus grandes. Les plus petites ont navigué en toutes époques avec une voile latine et un foc ou polacre qui s'amure à l'extrémité du berthellot. Les plus grandes ont navigué jusqu'à la fin du XVIIIème avec une grand voile latine et une trinquette latine puis, au début du XIXème avec une grand voile latine un ou plusieurs foc et un tapecul.

Pour B. Ollivier (mais ce critère n'est pas retenu par d'autres auteurs) la différence majeure entre les tartanes et les barques à voiles latines provient de ce que les premières sont *aiguës en arrière comme en avant*. Cette précision semblerait indiquer que les tartanes, dans leurs formes traditionnelles d'origine, ne disposent pas de lisse d'hourdi contrairement aux barques. Lorsque la longueur s'approche des cinquante pieds, certains constructeurs transforment l'arrière pointu en arrière carré ce qui, du point de vue de la terminologie, peut alors apporter une certaine confusion.

La dénomination de tartanes n'est donc pas rigoureuse et beaucoup de bâtiments voisins recevront cette appellation. A contrario, quelques tartanes perdront leur nom d'origine pour recevoir une désignation s'attachant à leur fonction comme l'on fait les bateaux-boeufs. Il faut dire que, quelquefois, la différence est particulièrement subtile, voyez par exemple la grande similitude d'aspect entre une tartane et une allège d'Arles. Cette dénomination sera, par la suite, souvent appliquée à une foule d'autres bâtiments par assimilation du type de gréement. On en arrivera même à dénommer tartanes certaines unités dont la construction et le gréement seront totalement étrangers aux formes originelles. L'utilisation prédomine alors sur la construction.

Les tartanes "pures" de la fin du XIXème siècle garderont, quant à elles, sensiblement les mêmes dispositions de leurs homologues du XVIIème après, il est vrai, quelques variations dans leurs formes et surtout de leur gréement. Néanmoins, vers la fin de l'ancien régime, les tartanes ont déjà acquis des formes qu'elles garderont, en majeure partie, jusqu'à leur disparition vers le premier tiers du XXème siècle.

Les dernières unités qui navigueront sur la Méditerranée seront, dans les grandes lignes, finalement très proches des tartanes à un seul arbre dessinées par J. Jouve.

CARACTÉRISTIQUES

La charpente des tartanes est particulièrement typique des méthodes méditerranéennes pratiquées depuis plusieurs siècles. Cette charpente a de réelles similitudes avec celle des galères dont elle est probablement issue. On retrouve ainsi dans les tartanes la charpente axiale de ces grands bâtiments, les modèles conservés en sont d'évidents exemples.

L'assemblage des couples est discontinu, le recouvrement des éléments les constituant ne s'applique que sur 27 à 30 pouces soit au maximum 81 cm. La section de ces pièces est de 2 po $^1/_3$, pour les plus petites unités et jusqu'à 4 po pour les plus importantes. Toutes les membrures sont réunies, de chaque bord, par trois ou quatre rangées d'épaisses vaigres fortement endentées sur les couples. Des lattes de faible épaisseur portent le pont, leur largeur est importante. Ces lattes ont un bouge remarquable participant à la résistance du corps de la tartane. Une latte sur trois ou quatre est fixée sur la serre-bauquière par deux courbatons à chaque bout placés en position horizontale. Le pont est construit de façon légère, il n'existe pas de longues hiloires couvrant la longueur du bâtiment comme sur le ponant. Près de l'étambrai du grand-mât, deux courtes hiloires, posées de chant, assurent la résistance du pont affaibli par les ouvertures. Sur les tartanes importantes, le pont est interrompu, près de l'arrière, pour construire une petite dunette sous laquelle est installée une chambre de poupe à l'usage du maître.

Les dispositions de la coque sont assez constantes. A l'avant, un éperon dont la longueur représente entre un tiers et un quart de la longueur de la tartane. Il est utilisé pour amurer un foc ou pour installer certaines manœuvres de l'antenne de trinquet. La tonture de la coque est importante, c'est, pour cette époque, une des caractéristiques de ce type de bâtiment. Cette tonture diminuera vers la fin du XVIIIème siècle. L'arrière est généralement agrémenté d'une structure décorative héritée des bandins des galères. Les décorations de ces "ailes" sont souvent traitées en trompe-l'œil.

Les tartanes de pêche et de lest ne sont jamais armées. Les tartanes de cabotage le sont quelquefois. Dans ce cas, on installe quelques pierriers le long du bord, les fourches servant de support à cette petite artillerie sont fichées dans le plat-bord. Les grandes tartanes de négoce sont quelques fois armées de canons de 2 à 4 livres. On compte rarement plus de quatre pièces.

La mâture des tartanes se limite à un seul arbre sur les petites unités. On y adjoint un mât de misaine ou arbre de trinquet dès que la longueur de la tartane approche les 50 pieds. Cet arbre de trinquet est fortement incliné sur l'avant pour permettre d'établir la voilure. Ces dispositions alourdissent l'avant de la tartane, l'installation et le gréement représentent un coût conséquent et sa manœuvre oblige à embarquer plus d'hommes d'équipage aussi, vers le milieu du XVIIIème siècle, on supprimera l'arbre de trinquet. Sa voile sera remplacée par un foc de grandes dimensions mais, ce foc sera néanmoins plus petit que l'ancienne voile. Plus tard, un complément de voilure sera assuré par l'installation d'un hunier fixe ou volant et d'un petit artimon ou tapecul implanté tout à l'arrière. Enfin autre évolution, aux allures portantes on établira le grand foc, par le travers de la coque pour équilibrer la voile de mestre au vent arrière. On utilise à cet effet un arc-boutant afin d'amurer le point de cette voile, appuyé soit sur le pont grâce à une ferrure ou plus simplement, sur les petites tartanes, en le calant le long du bord. Hunier et tapecul disparaîtront par la suite. Les petites tartanes reprendront au milieu du XIXème siècle le gréement très pur des siècles précédents, celui-ci se limitant, schématiquement, à une voile de mestre et un foc. Plus tard, les dernières grandes tartanes seront équipées d'une voile de flèche placée entre un mâtereau et la partie supérieure de l'antenne et quelques fois d'un deuxième foc établi sur un long boutdehors. L'antenne disparaîtra à son tour et sera remplacée par une corne. La voile, à rideau, perdra alors sa surface triangulaire placée en avant du mât.

La tartane est un bâtiment à tout faire, servant au transport de marchandises, de bateau de pêche ou éventuellement de garde-côtes ou de corsaire. La Marine Royale utilisera un grand nombre de tartanes pour assurer ses transports ou pour suivre et ravitailler ses escadres ou sa flotte de galères. Elle en fera construire plusieurs mais elle en affrétera surtout un grand nombre.

MONOGRAPHIE DE LA TARTANE DU ROI

LA DILIGENTE

1738-1761

LES SOURCES

Les choix que nous eu à faire pour la reconstitution du dossier de construction d'une tartane du XVIIIème siècle ont été malheureusement très limités. Pour établir une monographie de quelque valeur, l'idéal est de disposer :

- D'un plan fiable,
- Des dessins de la décoration,
- De la description du gréement,
- De l'histoire du bâtiment,
- D'un modèle d'époque.

Toutes ces conditions s'étaient heureusement trouvées réunies pour la monographie du *Requin*, il n'en était pas ainsi pour notre projet de monographie de tartane du XVIIIème siècle.

En effet les bâtiments connus et dénommés sont peu nombreux ; grâce aux indispensables ouvrages du Cdt Demerliac nous savions que pour les plans notre choix se limitait :

- Pour le règne de Louis XIV aux cinq tartanes de Pierre Rousquet : *Postillon, Saint Joseph, Gracieuse, Gentille* et *Entreprenante*,
- Pour la Régence et le règne de Louis XV aux deux tartanes du constructeur Laurent Marchand la *Diligente* et la *Gaillarde*
- Pour le règne de Louis XVI à une tartane l'*Albanaise*.

Il n'y avait rien a attendre des archives pour les tartanes Louis XIV, par contre existaient bien:

- aux archives de Toulon : un plan de tartane à entrepont de 1738 correspondant aux caractéristiques de la *Diligente* et de la *Gaillarde,*
- et aux archives du service historique de la Marine à Vincennes les plans d'un "bâtiment pour le transport des bois" dont les dimensions correspondait à celles de l'*Albanaise*.

Les dimensions portées sur le plan de Vincennes sont celles de l'*Albanaise* décrite par le Cdt Demerliac mais il s'agit d'un bâtiment latin à trois arbres de 80 pieds de long donc peu représentatif des tartanes classiques et de plus ce bâtiment n'a aucun rapport avec le modèle de l'*Albanaise* du Musée de la Marine de Paris dont on ne connaît d'ailleurs ni l'origine ni les plans.

Nous avions :

- une certitude en ce qui concerne le plan de la *Diligente*,
- de nombreuses pièces d'archives relatives à la *Diligente* aux archives nationales et aux archives de Toulon,
- une ressemblance certaine entre le modèle de l'*Albanaise* du musée et le plan de la *Diligente*.

Nous avons estimé que nous pouvions honnêtement utiliser simultanément ces trois éléments pour établir notre monographie de la *Diligente*.

Nous avons en outre utilisé :

Le **Traité de construction de Blaise Ollivier**, contemporain du plan qui donne d'utiles renseignements sur la construction des tartanes. Ceux-ci sont un peu éparpillés au fil des articles aussi une relecture complète du traité a permis de recueillir une foule d'informations.

Le remarquable **manuscrit M8 de Toulon**, source incontournable pour la conception de la mâture et du gréement. Ce manuscrit renferme aussi dans ses dernières pages une foule de nombreuses notes et annexes. On peut y trouver entre autres, les proportions des canons et des affûts en service à Toulon dans le milieu du XVIIIème siècle

Le **Guide d'architecture navale de M. Mazaudier** un précieux document répondant aux interrogations laissées en suspens. En effet quoi que son édition soit bien postérieure à la construction de la *Diligente*, de nombreux recoupements ont montré que les méthodes de construction du milieu du XVIIIème siècle ont subsisté jusqu'au milieu du XIXème.

Une très intéressante collection de modèles en charpente appartenant au Musée du vieux Marseille et conservé par le **Musée de la Marine de la Chambre de Commerce de Marseille** Les tartanes n° 4, 339, 348 et 351 sont d'excellentes démonstrations des méthodes pratiquées par les constructeurs.

Toute **l'iconographie** existante a été consultée et analysée. L'examen des tartanes et des barques latines sur les représentations de J. Jouve, Guéroult du Pas, A. Manglard, J. Vernet, J. Baugean, Roux et d'autres, anonymes, ont apporté d'utiles compléments aux textes et aux modèles.

Il faut citer aussi " **Les papiers de feu M. De Boisclair remis au dépôt en 1728**" pour la reconstitution de la mâture, plus particulièrement l'article "Proportions pour régler la mâture des barques et des tartanes"

Les documents des **Archives Nationales et des Archives du service historique de la Marine Toulon** ont permis d'équiper la tartane grâce aux états, aux rôles d'équipage et à la correspondance relative à la *Diligente*.

Etat des Vivres et Rafraichissem. Embarqués
Tartanne du Roy La Diligente commandée par M.
Jerosme Beaussier M.r d'Equipage, pour la Subsistance
de Son Equipage pendant quatre mois de Campagne
Juillet au 17. Novembre 1741.

76

Savoir.

	homme	
Equipage	21.	
Ration par jour	23.	
Biscuit	31.	70.
Vin	33.	49.
Lard	2.	30.
Bocuf	3.	60.
Molue	1.	50
Fromage	1.	71.
Sardines	350.	
Pois	2.	41.
Fis		45.
Feves	1.	37
Sayols	1.	73.
Huille		25.
Vinaigre		50.
Sel		54.
Chandeles		25.
Boiz	51.	

Rafraichissemens.

Moutons	2.	
Poules	6.	
Oeufs	1.	4.
Sucre		2. 6
Fis		6.
Fromage		8.
Foin	1.	
Son		36.
Grain		2.

Fait à Toulon le 20 Juillet 1741.

Vu par nous Commissaire Ferrand

MINISTERE DE LA MARINE ARCHIVES

CAMPAGNES DE LA DILIGENTE

A la fin de l'année 1737 les coupes sombres opérées dans le budget de la marine depuis 1736 ont conduit le ministre de la marine, Maurepas à ordonner au port de Toulon le ralentissement de la construction du *Terrible*, vaisseau de 74 canons dont la construction sous la direction de François Coulomb fils avait commencé en novembre 1736. Monsieur de Villeblanche, intendant de la marine à Toulon propose, à la fin de l'année 1737, d'utiliser les petits bois dont le port n'a pas l'emploi ainsi que la main d'œuvre rendue disponible par ce ralentissement pour la construction de deux tartanes.

Les correspondances échangées début 1738 entre le ministre et l'intendant nous renseignent sur la construction de la *Diligente*:

Versailles 1er janvier "A l'égard des deux tartanes que vous proposez de faire construire des petits bois qui sont dans le port pour les employer au voyage de Constantinople ou à la suite des escadres, si vous estimez que ces deux bâtiments puissent être construits sans que l'on touche aux assortiments de bois qu'il peut y avoir dans le port pour la construction des vaisseaux, j'approuverai que vous y fassiez travailler cette année pourvu que vous soyez en cas de pourvoir à la dépense que la construction de ces tartanes occasionnera en journées d'ouvriers et autres avec les fonds qui parviendront des retranchements à faire sur la dépense de la construction du *Terrible* à cause de son ralentissement.

Toulon 13 janvier "Je ferai travailler aux deux tartanes que vous avez approuvé, Monseigneur que je fasse construire pour les voyages de Constantinople et pour servir à la suite des escadres. Elles seront faites de manière à pouvoir tenir la main dans toutes les saisons. Le sieur Blaise Coulomb et le sieur Chapelle m'ont prié d'en donner la conduite à leurs fils qui ont déjà fait chacun un modèle qui a été approuvé par tout le port. Les pères veilleront à cette construction, ainsi il n'y a rien à risquer de la leur laisser construire si Monseigneur le trouve bon. Le bois qu'il faudrait pour ces deux tartanes et la main d'œuvre ne dérangeront en rien la construction des vaisseaux ni les fonds qui leurs sont destinés. Cela n'empêchera pas non plus qu'on ne fournisse aux radoubs qui seront nécessaires.

Versailles 14 janvier "Depuis que j'ai approuvé, Monsieur, que vous fassiez construire avec les petits bois qui sont dans l'arsenal deux grosses tartanes pontées pour être employées tant au voyage de Constantinople qu'à la suite des escadres, j'ai été informé qu'il y a à Toulon un charpentier nommé **Laurent Marchand** qui a construit plusieurs de ces bâtiments pour les patrons d'Agde qui en ont été très contents. Les constructeurs entretenus au port de Toulon n'étant point dans l'usage de faire de ces sortes de bâtiments auxquels on m'assure que ce charpentier réussit parfaitement, j'estime qu'il convient que vous le chargiez de la construction de ces deux tartanes ou du moins d'en conduire une, si vous croyez qu'il y ait quelque constructeur dans le port qui puisse en faire une assez bonne, aussi bonne voilière que celles que ce charpentier a déjà faites mais vous ne devrez vous déterminer à ce dernier parti qu'après que vous serez assuré que celle dont vous chargez un constructeur sera d'un aussi bon service que celle qui sera construite par le nommé Marchand et s'il y avait sur cela la moindre incertitude, vous devez les faire construire toutes deux par ce charpentier. Maurepas.

Toulon 23 janvier "Je me conformerai aussi Monseigneur à l'ordre que vous me donnez de faire construire les deux grosses tartanes pontées pour les voyages à Constantinople ou à la suite des escadres par le sieur Laurent Marchand charpentier qui en a construits plusieurs pour les patrons marchands d'Agde. J'ai oui dire plusieurs fois que ce charpentier en a construit de bonnes et qu'il en a manqué d'autres, ces sortes d'ouvrier ne travaille que par routine et ne réussissent pas toujours. Je suis persuadé que les constructeurs qui ont pris les dimensions de la tartanes que j'ai utilisé pour Constantinople qui avaient été trouvées belle et bonne auraient réussi au moins aussi bien que ce Laurent Marchand, cependant ce charpentier en sera chargée comme vous le souhaitez, ce qui fait beaucoup de peine à nos constructeurs qui languissent de n'être pas employés.

A Versailles 6 février 1738. "Le revenant bon qui se trouvera sur les 48.422 livres employées dans le projet pour la construction pour le vaisseau le Terrible doit suffir sans aucune augmentation de dépenses, non seulement au paiement des journées d'ouvriers qui seront employés pendant les quatre derniers mois à la construction du vaisseau de 74 canons mais encore au paiement de pareilles dépenses qui sera à faire pour la construction des deux tartanes que vous avez proposé de faire bâtir.

Toulon 20 février. "Le nommé Laurent Marchand sera chargé de la construction des deux tartanes, nous verrons par la première qu'il fera si on en sera content, après quoi il travaillera tout de suite à la seconde et s'il est reconnu qu'il ne réussisse pas la première, j'aurai l'honneur de vous en rendre compte.

La première tartane nommée *Diligente* est mise en chantier fin février, elle est chauffée et carénée le 3 juin et mise à l'eau le 9; sa garniture étant en état d'être mise en place Villeblanche annonce dés le 29 juin au ministre que le bâtiment peut mettre à la mer au premier ordre.

Par ailleurs "comme elle a été trouvée bien faite par tous ceux qui l'ont examinée" Laurent Marchand a dés le 23 juin commencé la construction de la seconde tartane qui, nommée la *Gaillarde*, sera lancée le 25 octobre et achevée le 2 novembre 1738 .

Campagne de Constantinople 7 juillet 1738 - 8 juillet 1739.

Pour sa première campagne, la *Diligente* reçoit la mission de porter à Constantinople les dépêches destinées à l'ambassadeur, M. de Villeneuve. Sous le commandement de Joseph Azan, pilote entretenu l'équipage comporte un maître, un pilote, un élève chirurgien, un valet, douze matelots et deux mousses. Les paquets de Maurepas et de la Chambre de Commerce de Marseille parviennent à Toulon le 5 juillet, ceux d'Amelot ministre des affaires étrangères le 7 juillet. La tartane du Roi appareille une heure après leur réception. Azan a reçu instruction de se rendre directement à sa destination sans relâcher dans aucun port à moins d'y être forcé par les vents. Son départ a lieu au louvoyage par vents d'est. Les premières nouvelles de la *Diligente* datées du 16 juillet parviennent à Toulon le 21 août, Azan, alors en vue de Malte, écrit "que la tartane du roi qu'il commande navigue fort bien et que c'est un très bon bâtiment, qu'il s'est trouvée dans 8 jours

devant Malte où a envoyé seulement sa chaloupe porter sa lettre et qu'il continuait sa route pour Constantinople". Une seconde lettre datée de Chio du 5 septembre parvient à Toulon le 12 octobre et fait connaître que la *Diligente* est retardée par les vents du nord. Nous savons par les indications portées sur le rôle d'équipage que l'arrivée aux Dardanelles est du 8 septembre, Azan prend contact avec le sieur Fabre consul aux Dardanelles qui dés le 9 fait passer les dépêches au Marquis de Villeneuve. La tartane du Roi n'atteint sa destination de Constantinople que le 12 octobre 1738 à 9 heures et demi du matin. Son voyage d'aller a ainsi duré trois mois et cinq jours.

Le séjour à Constantinople a duré près de six mois. D'ordre de l'ambassadeur M. de Villeneuve Azan a embarqué en février, mars et avril 6 matelots provenant de divers bâtiment, puis il a à la demande de commerçants français appuyés par l'ambassadeur, il a chargé un fret de 2.478 cuirs en poil, enfin il a donné passage sept passagers au nombre desquels le révérend père Charron, supérieur missionnaire des jésuites à Constantinople

Le départ de Constantinople a lieu le 3 avril 1739 et le voyage de retour est plus rapide que celui d'aller puisque "La tartane du roi la *Diligente* commandés par le pilote Azan et arrivée le 31 du mois passés (mai) au lazaret de ce port..... Il a essuyé pendant sa route beaucoup de mauvais temps sans cependant avoir souffert d'autres avaries que celles d'une polacre que le vent lui a emportée, il n'a touché que dans des endroits déserts et n'a eu communication avec personne pendant sa navigation, cependant comme il est parti de Constantinople avec patente brute sa quarantaine sera plus longue de quelques jours quoi qu'il n'y ait eu aucun mort ni malade dans l'équipage et qu'ils soient tous en bonne santé".

Toulon 18 juin 1738. " J'ai eu l'honneur de vous rendre compte par ma lettre du 16 que les intendants de la santé de cette ville se proposé de donner l'entrée le 24 de ce mois à la tartane la *Diligente* qui en quarantaine au lazaret de ce port depuis le 31 du mois dernier, mais le sieur Azan qui la commande m'ayant informé hier au matin qu'il lui était mort un mousse de équipage de cette tartane la nuit précédente, attaquée de la fièvre depuis 4 jours que le chirurgien et lui attribuent à ce que ce que ce mousse s'était baigné le jour auparavant et mis sa chemise sur le corps après l'avoir lavé sans la faire sécher, je suis aussitôt convenu avec monsieur de Benneville qu'il se rendrait sans différer aux lazaret avec les médecins et chirurgiens de la ville et de la marine pour prendre connaissance de l'état de cette mort et faire sur cela toutes les remarques qu'ils conviendraient pour la sûreté de la ville. Je chargeais monsieur Robert commissaire de la marine préposés au bureau des armements d'aller avec eux pour être présent à leurs opérations. Ils en furent de retour le même jour et vous verrez , Monseigneur, par la copie ci jointe du procès verbal qu'ils ont dressé à ce sujet qu'il ne leur a paru de la maladie et de la mort de ce mousse aucun symptôme pestilentiel et que par l'ouverture qui a été faite de son corps, ils ont véritablement reconnu que sa mort n'est provenue que d'une fluxion de poitrine occasionnée pour s'être baigné et avoir séché sa chemise sur son corps par un gros vent froid qu'il faisait ce jour là .

Cependant pour rassurer le peuple sur cet accident je crois que l'on prolongera de quelques jours la quarantaine de cette tartane."

La quarantaine s'est finalement terminée le 8 juillet, la tartane a été désarmée le 9.

Azan comme c'est l'usage à l'époque sollicite à son retour de campagne une promotion dans les termes suivants: "Je suis persuadé que Monsieur l'Ambassadeur aura rendu compte à votre Grandeur des soins que je me suis donnés tant pour la conservation des équipages que pour le bien du Roi. Je lui ai remis à placer les services de feu mon père et les miens et je supplie votre Grandeur de vouloir les faire valoir pour me procurer quelque poste. Je me resouviens que votre Grandeur avait promis à Monsieur le Chevalier de Cayllus que j'ai eu l'honneur de servir pendant cinq ans de marine et j'adresserai mes voeux au ciel pour la conservation de votre Grandeur".

L'intendant Villeblanche formule son opinion le 23 juillet 1739: "Vous m'avez ordonné, Monseigneur, en envoyant avec votre lettre du 10 du mois dernier l'article de celle que vous aviez reçu du sieur Azan de vous rendre compte à quoi ce pilote pourrait être employé pour son avancement."

Monsieur de Villeneuve m'a écrit plusieurs fois à son sujet, j'ose vous assurer Monseigneur, qu'il n'y a que de très bons témoignages à rendre de sa capacité, de sa conduite et de sa sagesse et qu'il s'est toujours sentie au-dessus de son emploi, il est fils d'officier, les capitaines avec qui il a servi l'on toujours regardé comme tel et entre autres monsieur le chevalier de Cogolin qui lui donnait sa table, qui pourra dire Monseigneur mieux que tout autre ce qu'il vaut.

Si vous vouliez l'honorer Monseigneur d'un brevet de lieutenant de frégate, ou de capitaine de flûte ce serait ce qui conviendraient à son état. Il seraient encore très propre pour officier de port et en attendant, il serait content d'un brevet de maître d'équipage dans le port avec des appointements raisonnables."

L'analyse des pièces d'archives du port de Toulon nous permet de dresser un rapide bilan financier de cette campagne.

18/7/1738: avances à l'équipage au départ de la tartane	900.£
6/7/1738: vivres effets ustensiles	200.£
1739 avances à Constantinople 150 piastres)	
1739 avances à Constantinople 600 piastres)	435.£
9/7/1739: paiements au désarmement	2463.£
Total dépenses	5998.£
A déduire : fret cuirs en poils	2000.£
Dépenses nettes	3998 £

Ce chiffre est à comparer à une dépense faite en 1741 pour envoyer à Constantinople des dépêches sur une tartane nolisée soit 800 £ par mois du 21 février au 2 juin soit au total 2.800 £ Il est vraisemblable que l'intendant a fait le même calcul à l'époque puisque l'expérience du voyage à Constantinople sur une tartane du Roi n'a pas été renouvelée.

Campagne de Corse 13 mars - 17 avril 1740.

Au début de l'année 1740 Villeblanche propose d'utiliser les tartanes du roi pour le transport en Corse des vivres qu'il faut envoyer aux bâtiments qui sont employées sur cette côte, comme la frégate la *Zéphyr*, cela procurera des économies mais surtout comme la plupart des capitaines où patrons exigent des frets exorbitants, ils verrons par là qu'on peut se passer d'eux et l'on pourra traiter à meilleur compte. Les tartanes utilisées à ces transports seront commandées par un maîtres d'équipage ou un

pilote et on enrôlera de dix à douze matelots ce qui est tout à fait suffisant pour bien manœuvrer de tels bâtiments.

La proposition est acceptée et le 13 mars 1740 la *Diligente* appareille pour Calvi sous le commandement de Jérôme Beaussier, maître d'équipage, avec un équipage composé d'un aide chirurgien,1 commis, 1 aide chirurgien, 1 maître, 1 pilote, 1 valet, 12 matelots et un mousse. Elle transporte 4 mois de vivres pour la frégate la *Zéphyr*. La tartane du Roi essuie un fort coup de vent qui emporte sa voile carrée fait rompre le mât et oblige Beaussier à jeter à la mer les foins qu'il avait sur le pont . Les vivres sont entreposés en magasin à Calvi et la tartane est désarmée le 17 avril à son retour à Toulon. Beaussier embarque l 9 juillet sur la *Gaillarde* pour un second voyage à Calvi, il fait un heureux retour le 19 juillet ce qui lui vaut une gratification de 400 livres. La *Gaillarde* poursuit sa campagne en transportant d'abord 1.000 barils de poudre de Marseille à Toulon, puis quatre mois de vivres pour la *Zéphyr* à Calvi cela lui vaut une deuxième gratification de 300 livres. La *Gaillarde* est désarmée le10 août 1740.

Perte de la Gaillarde 12 février 1741.

En novembre 1740 l'escadre du Marquis d'Antin ayant à sa suite la tartane du Roi la *Gaillarde*, commandée par le sieur Audibert ,avait appareillé pour les Antilles où elle devait surveiller les mouvements de l'escadre britannique de Vernon. Le port de Toulon reçut le 30 avril avis du naufrage en date du 12 février 1741 de la tartane du roi sur l'île de San Salvador prés de Cuba. L'équipage fut heureusement sauvé.

Campagne de Brest 19 juillet 1741 17 novembre 1741

La réparation des bassins de Brest nécessite de la pouzzolane d'origine italienne. Le ministre sait qu'un stock de 6800 qtx de ce matériau existe à Toulon ,il demande donc le 24 juin au port de Toulon d'en faire parvenir 200 barriques de 7 pieds cubes à Brest le plus tôt possible.

Les comptes rendus adressés par Villeblanche au ministre ne nécessitent pas de commentaires, nous les reproduisons ci-dessous.

4 juillet 1741: " Puisqu'il est nécessaire que la Pouzzolane que vous m'avez ordonné d'envoyer à Brest y soit rendue dans le mois de septembre prochain au plus tard et qu'il est rare de trouver à Marseille et encore moins dans ce port des bâtiments qui aillent dans le ponant, j'ai cru ne pouvoir mieux faire que de préparer la tartane du Roi sur laquelle je mettrai 15 matelots, qui sera chargée de deux mille quintaux de pouzzolane, prévoyant d'en envoyer plus que moins parce qu'elle sera toujours nécessaire pour les réparations du bassin, n'étant pas facile dans ce pays-là d'en avoir comme dans celui-ci. Lorsque cette tartane sera prête à partir, je compte que le Sieur Jérôme Beaussier sera sorti de quarantaine et je l'embarquerai tout de suite sur ce bâtiment dont il aura le commandement. J'espère Monseigneur que vous l'approuviez, le Sieur Beaussier ayant beaucoup navigué avec ce navire qu'il a commandé s'acquittera bien de cette mission."

16 juillet. "Le Sieur Jérôme Beaussier qui étant sorti hier de quarantaine, la tartane chargée de pouzzolane qu'il doit commander partira au premier vent favorable pour se rendre à sa destination. J'envoie à Monsieur Bigot de la Motte par ce courrier une police du chargement de ladite pouzzolane, cette tartane n'a pu emporter que 1748 quintaux qui est toujours plus que vous ne m'aviez demandé d'environ 300 quintaux. J'ai donné une pareille police au Sieur Beaussier avec un double qu'il remettra à son arrivée à Brest à cet intendant. J'ai fait embarquer pour l'équipage de cette tartane quatre mois de vivres.

18 juillet. "La tartane du Roi chargée de pouzzolane est toujours retenue par les vents du nord ouest forcés mais elle mettra à la voile aussitôt que le temps le permettra.

31 octobre. "La tartane du Roi commandée par le Sieur Beaussier qui avait porté à Brest les pouzzolanes a relâché à la Ciotat. Je compte qu'elle arrivera ici aujourd'hui.

9 novembre.1741 "La tartane du Roi commandée par le Sieur Jérôme Beaussier est arrivée ce matin et désarmée tout de suite.

Campagne de La Calle 30 août 1742 -13 novembre 1742.

La *Diligente* commandée par Jérôme Beaussier est chargée de ravitailler en vivres, soldats et munitions l'enclave de La Calle possession de la Cie d'Afrique. Au cours de cette mission elle recueille une partie de l'équipage de la barque la *Sibylle* qui s'est naufragée sur la sèche de la Galice toutes voiles au vent.

La tartane du roi de retour à Toulon le 1er novembre eut à faire huit jours de quarantaine avant d'être désarmée.

Campagne de Tunis - 31 janvier - 11 avril 1743.

A la suite de la paix conclue avec le Bey de Tunis la frégate l'*Atalante* et la tartane du roi la *Diligente* doivent rejoindre à Tunis le vaisseau l'*Aquilon* et la frégate la *Flore*, y ramener 105 prisonniers et esclaves tunisiens, apporter à l'entourage du bey les cadeaux d'usage et faire passer en France les 500 français prisonniers ou esclaves à Tunis Les instructions de la Cour sont claires:

" A Versailles le 10 février 1743. J'ai reçu Monsieur vos lettres des 29 et 31 du mois dernier. J'ai appris avec plaisir que les présents de la Chambre du Commerce (de Marseille) étaient arrivés à Toulon et ayant été embarqués sur la frégate l'*Atalante*, cette frégate avait mis aussitôt à la voile avec la tartane la *Diligente* et que vous avez lieu de juger par le vent qui régnait qu'elles auront une belle traversée. J'ai vu par les états que vous m'avez adressés des vivres et rechanges que vous avez fait embarquer sur l'*Atalante* et sur la tartane la *Diligente* tant pour leur campagne que pour l'*Aquilon* et la *Flore*, j'ai vu aussi le procès-verbal de la vérification que vous avez faite des 10000 sequins vénitiens destinés pour le fils du Bey de Tunis que Monsieur Pignon vous a envoyés et que vous avez fait remettre à Monsieur Defrinède (interprète). Je ne puis qu'approuver tout ce que vous avez fait à cet égard."

J'approuve aussi que vous ayez fait passer au Sieur Fort comme vous il vous l'a demandé les quatre fauteuils couverts de damas appartenant au fils du Bey de Tunis et les deux petites boîtes contenant des livres et herbes médicinales appartenant au Père Suzanne, le tout provenant de la prise du navire Les Trois Frères.

La *Diligente* effectue cette mission avec succès, elle est de retour le 11 avril 1743, transportant onze chevaux cadeau du bey de Tunis pour le Roi, après une courte quarantaine de 8 jours, elle est désarmée le 20 avril 1743.

Bâtiments caboteurs par Baujeon

Campagne sur les côtes de Provence 26 mars - 5 août 1744.

La nouvelle de la déclaration de guerre contre l'Angleterre parvient au port de Toulon le 27 mars 1744 quelques semaines après la bataille du 22 février qui avait opposé au cap Sicié 15 vaisseaux français et 12 espagnols à 29 vaisseaux anglais. A la suite de cet affrontement la flotte franco-espagnole s'est repliée sur Alicante et la flotte anglaise sur Gibraltar. L'armée française a profité du répit et, maitresse de ses mouvements le long de la côte, elle occupe Nice et Villefranche. Les faibles moyens qui restent à la disposition du port de Toulon vont être utilisés pour ravitailler les troupes de terre.

"Les deux barques l'*Hirondelle* et la *Légère* et la tartane du Roi sont toutes les trois armées et en état de faire voile au premier ordre, courir sur les bâtiments anglais qui pourraient s'approcher de nos côtes et si quelques frégates anglaises s'en approchaient aussi et qu'elles se trouvassent en calme comme cela pourrait arriver, les galères profiteraient de ce moment pour aller les combattre".

7 mai. "J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint l'état de tout ce qui a été délivré de l'arsenal aux 62 bâtiments nolisés pour le passage des troupes et chevaux d'Antibes à Monaco, et pour les 18 bâtiments qui ont été aussi nolisés à Antibes pour le même sujet, se montant à 20.142 livres, ci-joint aussi les inventaires d'armements des barques de l'*Hirondelle* et la *Légère* et de la tartane la *Diligente*.

17 mai. "Les vents d'est étant changés en nord-ouest, le 15 de ce mois à midi, les vaisseaux le Léopard et l'Aquilon ont appareillé aussitôt et ont fait route vers Antibes. Deux heures après, tous les bâtiments du convoi au nombre de 70 ont appareillé et fait route pour les mêmes endroits. En rangeant de plus près la côte, les frégates le Zéphyr et l'*Atalante* les ont suivis de près avec la tartane du Roi la *Diligente* pour les escorter jusqu'à ce qu'ils aient pu gagner Antibes et le même vent n'ayant pas discontinué jusqu'à aujourd'hui, nous espérons qu'ils sont rendus depuis hier à Antibes.

19 mai. "J'ai cru que vous ne seriez pas fâché d'apprendre, à votre arrivée à Lyon, que le convoi composé de 70 bâtiments destinés pour les armées de Don Philippe et Monsieur le Prince de Conti, qui était parti d'ici le 15 de ce mois, était arrivé à Antibes le 16 après-midi. Le Léopard et l'Aquilon partirent les premiers pour aller à la découverte, trois heures après le convoi fit voile escorté du Zéphyr et de l'*Atalante* et de la tartane la *Diligente*. Tout y est arrivé heureusement.

28 mai. "J'ai reçu la lettre, Monseigneur, du 20 de ce mois, celle du Roi au sujet du Te Deum que Sa Majesté veut que l'on chante en action de grâce de la conquête du Comté de Nice. Je prendrai les ordres de Monseigneur le Comte de Maurepas qui doit arriver ici aujourd'hui pour le jour de cette cérémonie qui sera faite comme vous me le prescrivez. L'escadre de l'amiral Mattews est arrivée hier aux îles d'Hyères au nombre de 42 bâtiments parmi lesquels on estime qu'il y a 30 vaisseaux de ligne. Comme il s'est trouvé au mouillage près des salines quatre tartanes chargées de sel, de paille et de vin pour les armées campées à Nice, les anglais les ont brûlées entièrement".

La barque du Roi la *Légère* et la tartane la *Diligente* sont ensuite occupées jusqu'au début août pour escorter les bâtiments marchands qui les attendent à Arles chargés de chanvre, poudre et bois de construction.

Ces bâtiments sont retardés au bord du Rhône les eaux étant trop basses pour franchir les bancs de sable.

Le convoi en se glissant de cap en cap arrive finalement le 4 août, alors que l'escadre de l'amiral Mattews est mouillée depuis le 19 juillet aux îles d'Hyères.

La *Diligente* est immédiatement désarmée. Elle ne sera pas armée durant l'année 1745.

Campagne de course 1er septembre 1746 - 8 janvier 1747

Fin juin 1746 le sieur Charles Luce, négociant à Marseille propose d'armer la tartane du Roi sous le commandement du capitaine Guillaume Arnoult de la Ciotat "pour faire la course sur les neutres". Ce mode de course consiste à se dissimuler sous l'apparence d'un paisible bâtiment marchand, à surprendre les bâtiments neutres supposés transporter une cargaison destinée à l'ennemi, à les arraisonner et à saisir bâtiments et marchandises. Il n'y a là rien de très glorieux mais il faut un bâtiment rapide pour rejoindre l'adversaire et un équipage important et fortement armé pour l'impressionner l'adversaire. Il s'agit beaucoup plus de ruse que de combat.

L'intendant hésite à confier la *Diligente* car elle "n'est pas bonne voilière et il y a beaucoup à risquer à la destiner à cet usage" (cette opinion contredit celle exprimée par les commandants successifs de cette tartane) mais après avoir eu de bons renseignements sur le capitaine Arnoult il accepte. Un traité pour trois mois renouvelable une fois est approuvé par le ministre en août et signé le 4 septembre. Le sieur Marin, commis aux écritures, est désigné pour embarquer sur la *Diligente* et contrôler l'application du traité et des règlements. Le capitaine Arnoult "a eu de la peine à former son équipage composé de 52 hommes y compris 2 mousses. Les matelots qui s'engageaient aujourd'hui avec lui, deux jours après ne voulaient plus s'embarquer. En sorte que pour avoir son équipage complet il a engagé plus de 100 matelots les uns après les autres" La tartane est carénée le 3 septembre en présence des officiers du port et du capitaine Arnoult qui signe le certificat de carène. La *Diligente* est mise en rade le 11 septembre et attend le premier vent favorable pour partir.

On reçoit les premières nouvelles de la tartane du Roi le 4 décembre "Le Capitaine Guillaume Arnoult qui commande la tartane la *Diligente* m'écrit de Porto Ferraro du 4 décembre la lettre ci-jointe par laquelle vous verrez Monseigneur qu'il n'a encore rien fait et qu'il allait spalmer pour continuer sa croisière après laquelle il doit se rendre à Civita Vecchia pour y charger de la pouzzolane comme je le lui avais recommandé en partant d'ici. Ci-joint aussi une lettre que le Sieur Marin commis aux écritures qui fait les fonctions sur cette tartane écrit à Monseigneur".

La *Diligente* rejoint Toulon le 4 décembre, elle a pu arraisonner deux bâtiments neutres qu'elle a laissé repartir après en avoir retiré les marchandises appartenant à des Anglais. Ces marchandises ont été remises en dépôt pour vente aux consuls de France de Civita Vecchia et d'Orbitello.. Le produit de la vente sera réparti par l'amirauté de Toulon.

La tartane est désarmée le 8 janvier et son équipage réparti dans les batteries de la rade de Toulon.

Nous n'avons retrouvé aucune autre trace d'activité de la tartane en 1747.

Campagne de transport du 9 juillet au 17 août 1748

La *Diligente* sous le commandement de Honoré Bachelon , maître et un équipage composé d'un pilote, d'un bosseman, 1 aide calfat, i commis, 15 matelots et 2 mousses part le 10 juillet avec la barque la Savoyarde chercher des bois de construction à Civita Vecchia. Il est intéressant de savoir qu'il a été nécessaire d'obtenir, avant cet armement, un passeport de l'amiral anglais Bing. En effet quoique les préliminaires de la paix aient été signés à Aix-la-Chapelle le 30 mai et que la suspension d'armes par mer n'aura pas lieu avant le 10 ou 15 juillet et conformément à ce qui a été pratiqué en 1712, les prises qui seront faites dans la Méditerranée seront encore bonnes pendant 6 semaines.

Cet armement s'exécute sans incident et les deux bâtiments sont de retour à Toulon le 17 août avec "4.500 pieds cubes de bois du gros échantillon en pièces de quille et baux".

Armement pour la communauté de Toulon 26 janvier -10 avril 1749

Les consuls de la communauté de Toulon ont demandé au Roi fin décembre 1748 la tartane du Roi et la barque savoyarde pour aller chercher au port de Monza et transporter à Toulon 2000 boisseaux de blé en provenance des États du Pape, ils ont offert de payer la dépense de l'armement, solde et vivres.

Le ministre ayant accepté cette requête la *Diligente* et la barque ont appareillé le 26 janvier.

La *Diligente* est revenue le 10 avril après avoir subi le 27 mars un fort coup de vent à 10 miles au sud de Monaco. La tartane du roi a eu toutes ses voiles emportées et perdu sa chaloupe, la barque savoyarde a sombré corps et biens.

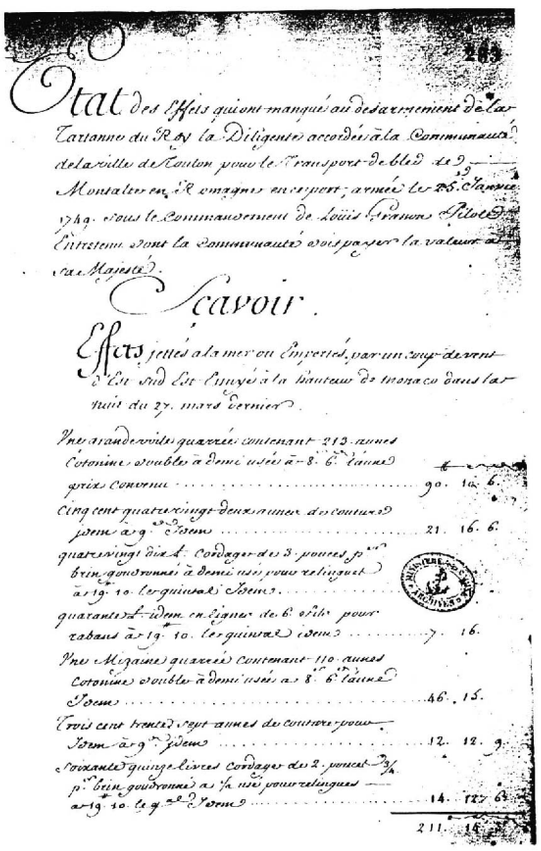
L'état détaillé des pertes de la Diligente, qui nous est parvenu, nous a été fort utile pour définir certaines caractéristiques de la Diligente, en particulier son gréement.

Campagne du 1er octobre au 20 novembre 1749.

Nous n'avons aucun détail sur cet armement dont seul le rôle d'équipage nous est parvenu. Ce rôle fait état d'un équipage renforcé; sous le commandement de Honoré Bachelon : 1 enseigne, 2 maître de manœuvre, 1 maître de pilotage, 2 maîtres canonniers, 2 commis, 1 valet, 1 boucher, 1 boulanger, 18 matelots et trois mousses. Il est enfin ajoute: "trois passagers"

Cette campagne de 1749 est la dernière campagne de la *Diligente* dont nous ayons trouvé trace. Il existe dans les archives un rôle d'équipage pou l'année 1756 existe un rôle d'équipage mais comme "felouque de garde".

L'indispensable nomenclature du Cdt Demerliac, pour la marine de Louis XV, nous indique que la *Diligente* a été condamnée en novembre 1761.

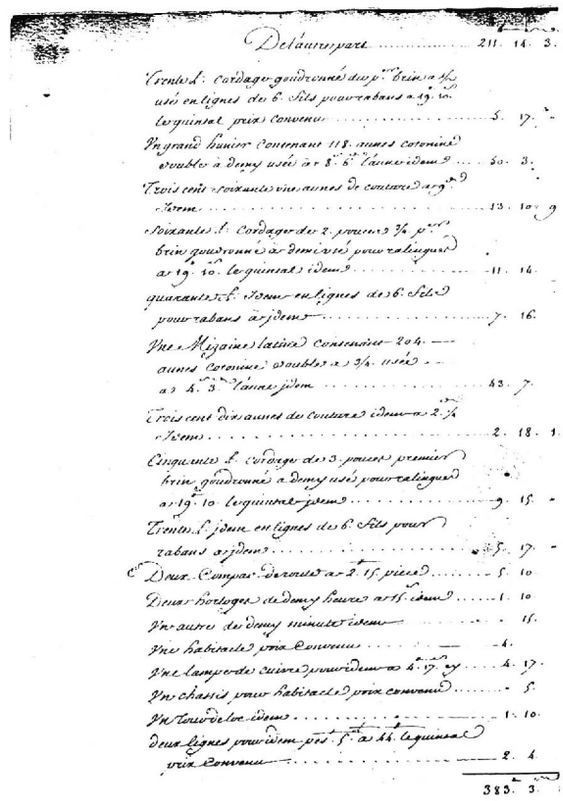


Etat des effets qui ont manqués au desarrimement de la Tartanne du R.y la Diligente accordée à la Communauté de la ville de Toulon pour le Transport de bled de la Mer Majeure en Romagnes en exportation armée le 26.e Janvier 1749. sous le Commandement de Louis Gramon et Pilote Entretenu dont la Communauté doit payer la valeur à sa Majesté.

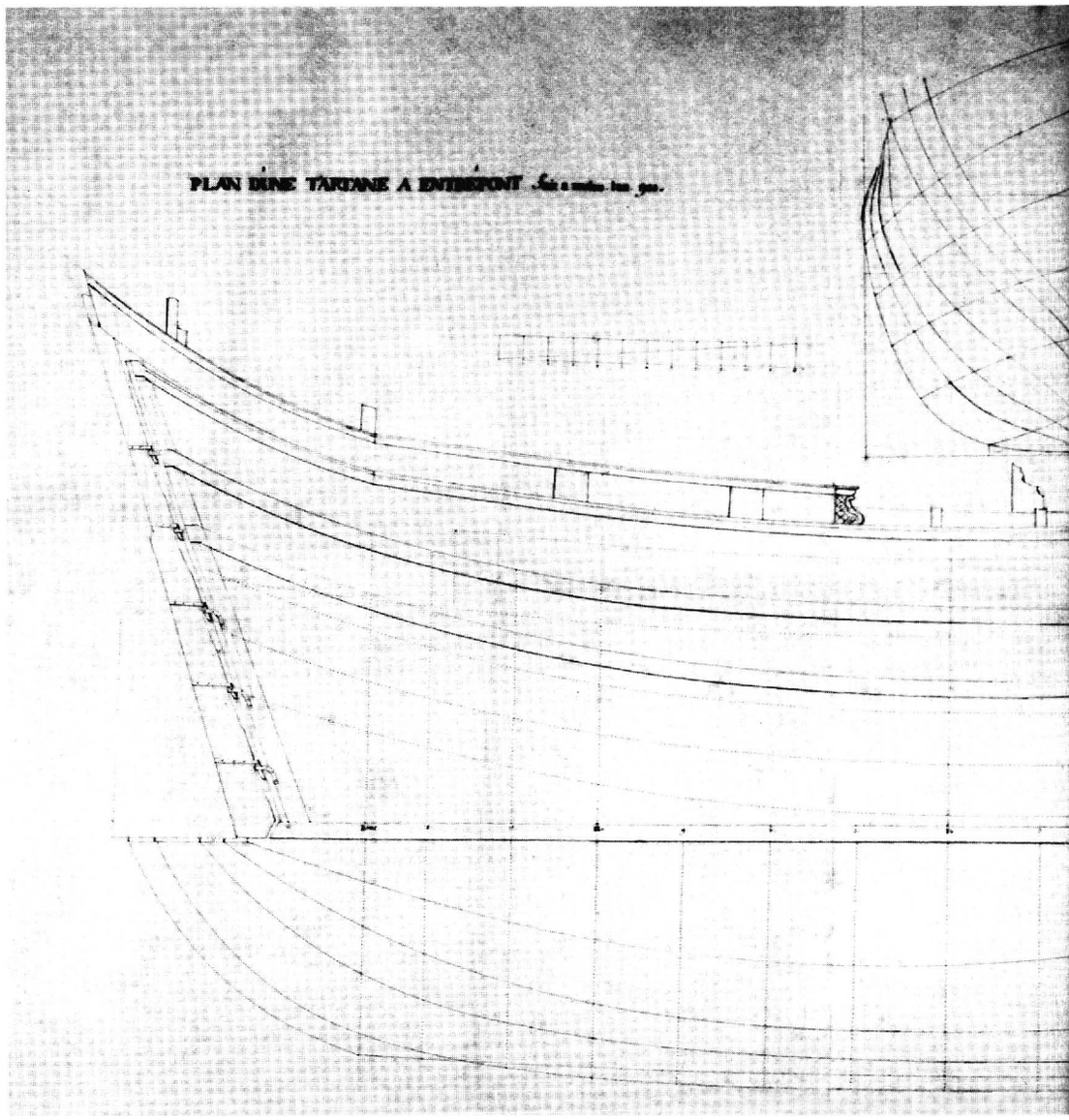
Savoir.

Effets jettés à la mer ou Envertés par un coup de vent d'Est Sud Est Arrivés à la hauteur de Monaco dans la nuit du 27. mars dernier.

Une grande voille quarrée contenant 213 aunes Cotonine double à demi usée à 8. 6.e l'aune prise convenu	90. 16. 6.
Cinq cent quatre vingt deux aunes de coutil pour 3 voiles à 9.e l'une	21. 16. 6.
quatre vingt dix d.t Cordage de 3 pouces p.r brin goudronnés à demi usés pour relinguet à 19. 10. le quintal d.t	7. 16.
quarante d.t idem en lignes de 6. fils pour rabans à 19. 10. le quintal idem	7. 16.
Une Migaine quarrée contenant 110 aunes Cotonines double à demi usées à 8. 6.e l'aune	46. 15.
Trois cent trente sept aunes de coutil pour 3 idem à 9.e 3 idem	12. 12. 9.
Soixante quinze livres Cordage de 2 pouces 3/4 p.r brin goudronné à 1/4 usé pour relinguet à 19. 10. le q.l 2 idem	14. 11. 6.
	211. 14.



De l'autre part	211. 14. 3.
Trente d.t Cordage goudronné du p.r brin à 1/4 usé en lignes de 6. fils pour rabans à 19. 10. le quintal prix convenu	5. 17. -
Un grand Linceul contenant 118. aunes cotonine double à demy usé à 8. 6. l'aune idem 2	50. 3.
Trois cent soixante une aunes de coutil à 9.e 3 idem	13. 10. 9
Soixante d.t Cordage de 2. pouces 3/4 p.r brin goudronné à demi usé pour relinguet à 19. 10. le quintal idem 2	11. 14.
quarante d.t idem en lignes de 6. fils pour rabans à idem	7. 16.
Une Migaine blanche contenant 204. aunes Cotonine double à 3/4. usée à 8. 3. l'aune idem	43. 7.
Trois cent dix aunes de coutil à idem à 2 1/2 idem	2. 18. 1.
Cinquante d.t Cordage de 3 pouces premier brin goudronné à demy usé pour relinguet à 19. 10. le quintal idem	3. 15. -
Trente d.t idem en lignes de 6. fils pour rabans à idem	5. 17. -
Deux Compas de reveres à 2. 15. pieces	5. 10.
Deux Horloges de demy heures à 15. idem	1. 10.
Une autre de demy minutes idem	15.
Une habitacle prix convenu	4.
Une lampe de cuivre pour idem à 4. 17. 6	4. 17.
Une chaise pour habitacle prix convenu	5.
Un tour de lof idem	1. 10.
Deux lignes pour idem pesant 5. à 44. le quintal prix convenu	2. 4.
	385. 3.



PLAN DE LA DILIGENTE

Le plan de Toulon est complet et en bon état.

Les formes correspondent aux représentations traditionnelles bien que la présence d'un entrepont implique une légère augmentation du creux.

Les dimensions de la tartane relevées sur le plan sont les suivantes :

- longueur 66 pi (21,38 m)

- largeur 19 po 6 po (6,32 m)

- creux 7 pi 6 po (2,43 m) la valeur du creux est prise au pont.

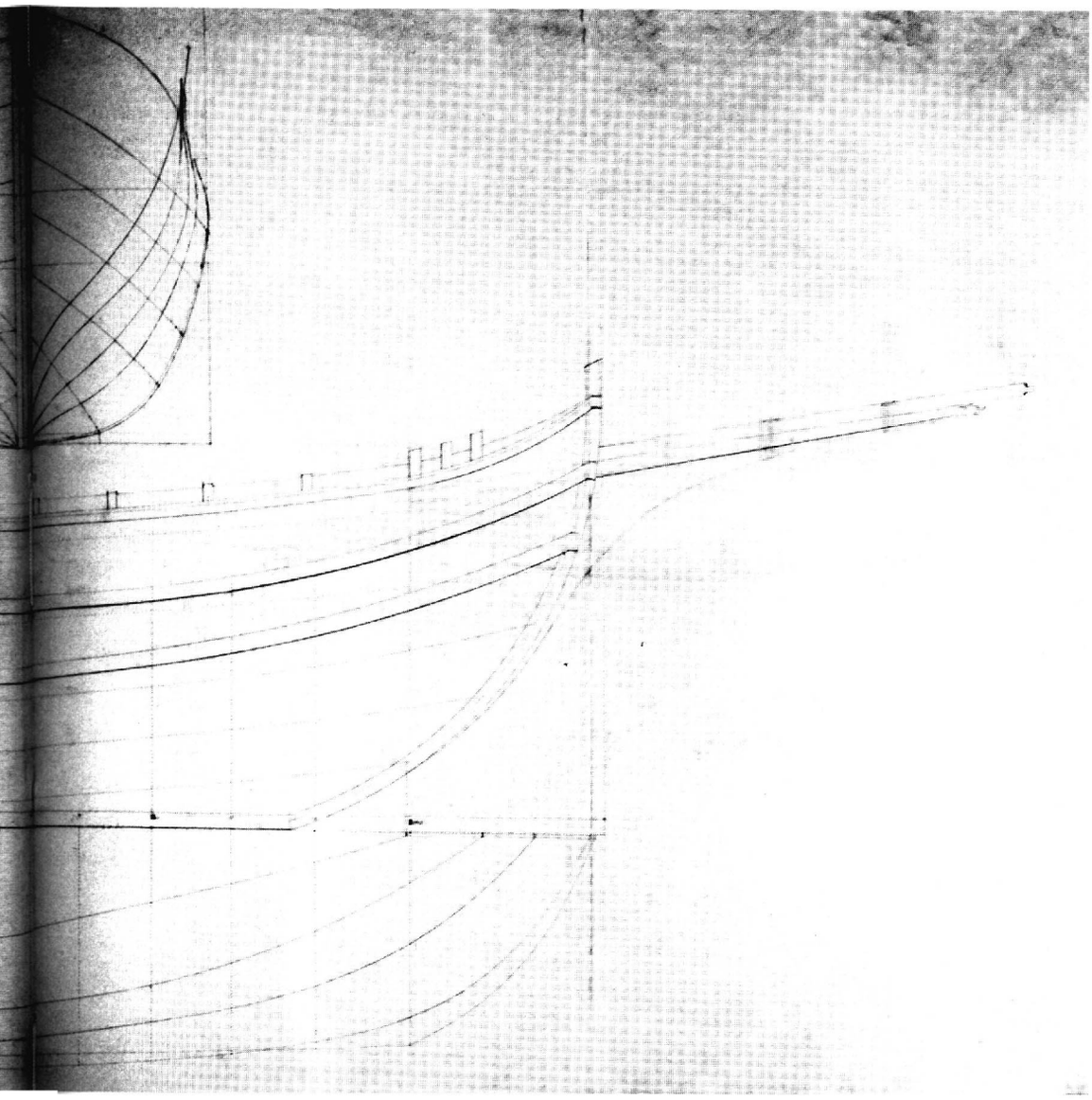
Ces dimensions correspondent exactement à celles données dans la nomenclature du Cdt Demerliac.

La grande tonture des tartanes est mise en évidence, la courbure des "ailes ", encadrant la dunette, accentue de façon remarquable la hauteur à l'arrière.

Les dispositions de l'avant de la tartane présentent une évolution par rapport aux représentations traditionnelles du XVIIème siècle. En effet, si on observe les gravures, on peut remarquer que des tartanes, barques latines, polacres, etc. comportent à l'avant une découpe du vibord débutant à l'étrave et se terminant à la joue. Cette caractéristique des bâtiments latins est omniprésente au XVIIème siècle. Elle évite une trop grande élévation des oeuvres mortes que l'on peut attribuer à l'importance de la tonture. Cette découpe est déduite en faisant passer un plan vertical plus ou moins courbe entre l'étrave et la joue du bâtiment. Ces dispositions sont bien visibles sur le plan de la tartane présenté dans l'Encyclopédie Méthodique. La période de la construction de la *Diligente* correspond au début de l'abandon progressif de cette pratique. La tonture se réduisant peu à peu, la découpe dans le vibord n'est plus nécessaire et progressivement, la courbure des lignes de ces bâtiments va diminuer pour atteindre, au début du XIXème siècle, l'aspect quasi définitif que ces constructions vont garder jusqu'à leur disparition.

Il est possible que le constructeur ait eu des difficultés à résoudre les problèmes engendrés par ces nouvelles dispositions, car on peut noter sur les sections verticales une rupture dans la courbure du plat-bord. Sur le plan des lignes, cette anomalie engendre un changement brutal de direction des lignes supérieures.

La situation est analogue à l'arrière mais là, les œuvres mortes s'arrêtent franchement sur une allonge. Ce décalage du vibord est



alors prolongé, sur les grosses unités, par des ailes ou bandins héritées de la construction des galères. Sur les petits bâtiments, rien ne vient prolonger le vibord hormis, quelques fois, un simple cabrion courbe placé en biais entre le haut du vibord et la lisse du vibord.

Les préceintes ont une tonture importante, le milieu de la préceinte basse étant placé à mi-hauteur de la coque. Cette partie des préceintes se trouve donc placée sous la ligne de flottaison et seules les extrémités émergent.

On peut noter la présence de deux sabords destinés à être armés par des canons de 4 livres. Les dimensions de ces sabords ne sont pas réglementaires.

Ils sont percés entre les lisses moulurées marquant le rabattu de l'arrière. Ces moulures n'étant pas parallèles au pont, le sabord arrière est placé, par rapport au pont, légèrement plus haut que le sabord avant.

Le plan indique la présence d'un seul mât. Un document des Archives Nationales, daté de 1749, fait état d'une misaine latine et d'une misaine carrée. Je doute que l'auteur du plan ait oublié de représenter le mât de misaine aussi, on peut supposer que la *Diligente* a été conçue avec un seul mat.

L'inclinaison de la flèche de l'éperon pourrait confirmer cette opinion car généralement, à cette époque, seules les tartanes à arbre unique ont l'éperon relevé. C'est le cas ici. L'éperon des tartanes à deux arbres est en position quasi horizontale afin de faciliter l'établissement de l'antenne de trinquet. Il est possible qu'au moment de sa construction, sa longueur importante ait justifié l'installation d'un deuxième mat.

Autre possibilité, la *Diligente* aurait été modifiée quelques années après son lancement par l'adjonction d'un mât supplémentaire.

Cette éventualité étant importante pour la conception des plans, j'ai choisi de faire figurer un arbre de trinquet dont l'installation serait postérieure au lancement de la tartane.

Le maître gabarit est placé légèrement en avant du milieu. La position des gabarits servant à déterminer les volumes de la coque est conforme aux pratiques, la disposition des membrures aussi.

Ces proportions, correspondent aux valeurs données par M. Mazaudier quelques décennies plus tard aussi, on peut penser que les dispositions n'ont pratiquement pas varié pendant une longue période.

COMMENTAIRES DES PLANCHES (Échelle 1/36ème)

Malgré son apparence dépouillée, la charpente de la *Diligente* réclame une réalisation tout en habileté et en finesse. En effet, le travail des pièces est délicat, cette membrure est de faible section, la multitude d'assemblages et d'endentements demande une grande habileté.

C'est, éventuellement, la seule difficulté de ce modèle car le reste de la coque est facile à construire, l'accastillage limité et le gréement élémentaire. Les modélistes débutants pourront envisager une coque fermée, la construction sous cette forme étant facilement réalisable. Cet ensemble est néanmoins très élégant et parfaitement représentatif des bâtiments méditerranéens.

Les nombreuses gravures commentées pourront inspirer des choix de présentation, à l'ancre ou sous voile, elles sont l'image de situations réalistes.

Pour les modélistes désirant construire la tartane sous un volume réduit, il est prévu à la planche 16 une définition des formes au 1/48. De même, la planche 17 rassemble l'illustration des principales pièces de charpente et d'accastillages présentées, elles aussi au 1/48.

En général, les sections indiquées par B. Ollivier sont légèrement la différence est souvent insignifiante

La planche 21 reproduit ces mêmes éléments à l'échelle du 1/72.

La quille, l'étrave et l'étambot sont clairement définis sur le plan. Les dimensions de ces pièces sont plus faibles que les descriptions de B. Ollivier mais elles sont en accord avec les proportions données par les tables de M. Mazaudier[2].

En général, les sections indiquées par B. Ollivier sont légèrement plus fortes que celles citées par Mazaudier mais la différence est souvent insignifiante.

La structure arrière est comparable à celle de la construction des galères. La pièce servant de contre-étambot est appelée contre-capion, quelques fois plastron. Celui-ci présente une largeur importante dans sa partie haute afin de servir d'appui aux bordages. Il va en s'amenuisant vers le bas se raccorder avec la courbe d'étambot.

Sa partie arrière est travaillée de manière à encastrer le haut de l'étambot. Cette pratique permet de remplir le vide créé par la position décalée de la rablure. D'autres méthodes sont employées, quelques fois, le contre-étambot est appuyé sur l'avant de l'étambot et on cloue des tringles de bois de chaque côté pour créer une continuité des lignes ; d'autres fois, il a la largeur de l'étambot et deux pièces collatérales assurent la portée des bordages. Les modèles conservés à Marseille sont de très bonnes illustrations de ces méthodes.

Une pièce assure le relèvement du pied des fourcats sur la partie arrière de la quille. Le tracé de sa partie avant suit le gabarit du fourcat de la 41ème membrure. Cette pièce va, en se réduisant, se raccorder vers l'arrière avec la courbe d'étambot.

Les dispositions sont beaucoup plus simples à l'avant. Une simple contre étrave sert d'appui à deux apôtres placés de chaque côté de l'étrave. On peut remarquer sur certains modèles conservés à Marseille que les dispositions de l'avant sont quelques fois identiques à celles de l'arrière.

Les couples sont composés d'une varangue, deux genoux et deux allonges. Ces éléments sont simplement empâtés de 2 pieds ½ ceci donne un aspect très allégé à cette membrure. Cette pratique n'est pas systématique puisque certaines tartanes ont des couples où l'allonge bute sur la tête de la varangue. Dans d'autres, en plus des dispositions précédentes, les deux genoux se rejoignent sur la quille. Il semble que cette variation correspond à l'évolution de la charpente.

Une carlingue permet d'immobiliser les membrures. Je n'ai pas trouvé de description précise de l'installation de cette pièce pour les tartanes. Je me suis inspiré des dispositions existantes sur le modèle de l'*Albanaise* pour concevoir la carlingue de la *Diligente*. Ces dispositions ont d'évidentes affinités avec celles des galères. Les pièces formant les marsouins sont supposées, rien ne permet d'affirmer qu'elles existent. On peut néanmoins les trouver sur certains modèles de chébecs, dont la charpente est comparable, et Mazaudier en donne les sections. La partie centrale de la carlingue a des dimensions plus importantes afin de pratiquer une mortaise pour le pied du mât. Il est curieux de constater que les modèles de Marseille ne comportent pas de carlingue. Cependant, le lit travaillé dans le collet des fourcats laisse supposer sa présence ainsi que celle des marsouins.

Des fourcats couchés et des guirlandes fortifient l'avant et l'arrière de la charpente. Ces pièces sont endentées avec les vaigres de liaison. Blaise Ollivier décrit l'installation des vaigres de liaisons dans son traité de construction. J'ai suivi précisément cette description.

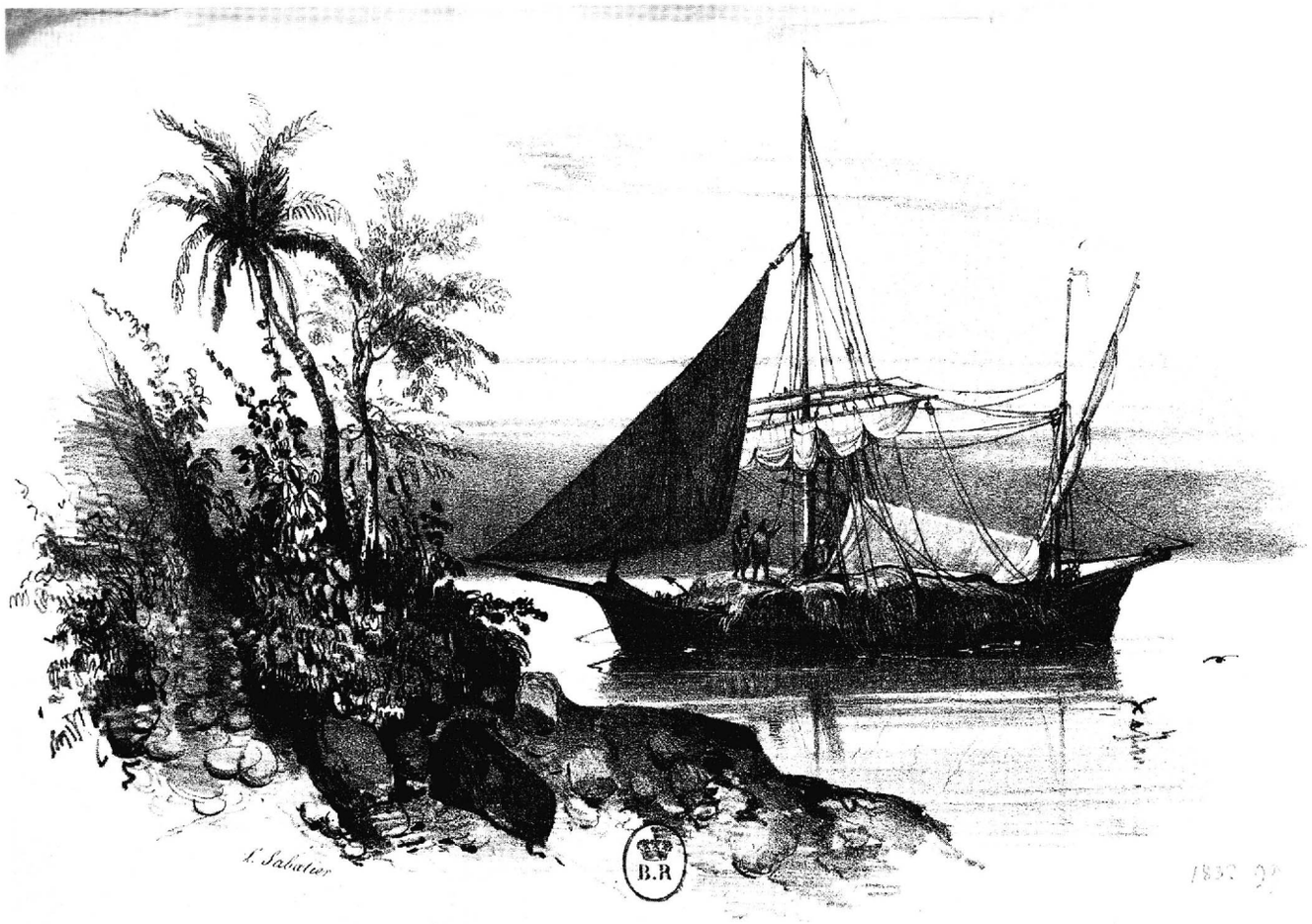
Sur le plan de Toulon, on peut noter que la ligne matérialisant le pont n'aboutit pas à l'étambot. En effet, la ponctuation encrée de cette ligne s'arrête à environ onze pieds de l'extrémité. Cela correspond à une interruption du pont. Le plan n'indique pas de surélévation mais le faux pont étant continu et l'entrepont de faible hauteur, on peut penser qu'un léger décalage du niveau du pont, environ 1 pied ½ , permet de rendre la chambre plus habitable. Sur un grand nombre de documents, on peut observer cette petite "dunette" établie sur la chambre de poupe citée par B. Ollivier. La hauteur praticable de planche à planche est d'environ 4 pieds ½ (1,46 m).

Le pont est formé de barrots de faible épaisseur, les lattes. Elles sont disposées de manière à former une charpente dans laquelle l'intervalle est sensiblement égal à la largeur des lattes.

La structure et le dimensionnent des éléments du pont du modèle de l'*Albanaise* sont en parfaite conformité avec les textes consultés. Après de vaines recherches, j'ai estimé que ce modèle pouvait m'apporter des informations convenables pour l'installation du faux pont. Son livet est placé à trois pieds (0,972m) de celui du pont, ce qui est bien peu, mais la hauteur est suffisante pour loger l'équipage et entreposer des cargaisons fragiles et les vivres. La structure du faux pont est très légère. Les lattes ont une grande largeur et l'intervalle est important. L'épaisseur des lattes est identique à celle du pont principal. Sur le modèle, le faux pont est bordé à claire-voie. Je n'ai pas tenu compte, pour le plan, de cette particularité que le modéliste peut facilement restituer.

Toute la partie traitant des aménagements et de l'accastillage de la tartane est issue des diverses sources ou modèles précédemment cités.

Je me suis efforcé de réunir et de faire figurer sur ces plans les nombreuses informations éparpillées au hasard des sources disponibles. Les résultats de ces recherches sont fréquemment sujets à variations aussi j'ai dû, souvent, faire des choix et retenir certaines dispositions pouvant, a posteriori, être discutées.J'ai néanmoins essayé de concevoir un document cohérent et vraisemblable. Au-delà des inévitables critiques, j'espère que cet exercice contribuera à l'apport d'une partie de la connaissance de cette "petite marine" de Méditerranée.N'oublions pas que celle-ci a fait vivre des générations d'hommes de mer, elle a aussi assuré l'essentiel des échanges commerciaux maritimes pendant plusieurs siècles.



Le Mouillage

à Paris, chez Bance Editeur, rue St. Denis, N°. 214

Lith. de Bichebois aîné, rue de la Bibliothèque, N°. 4

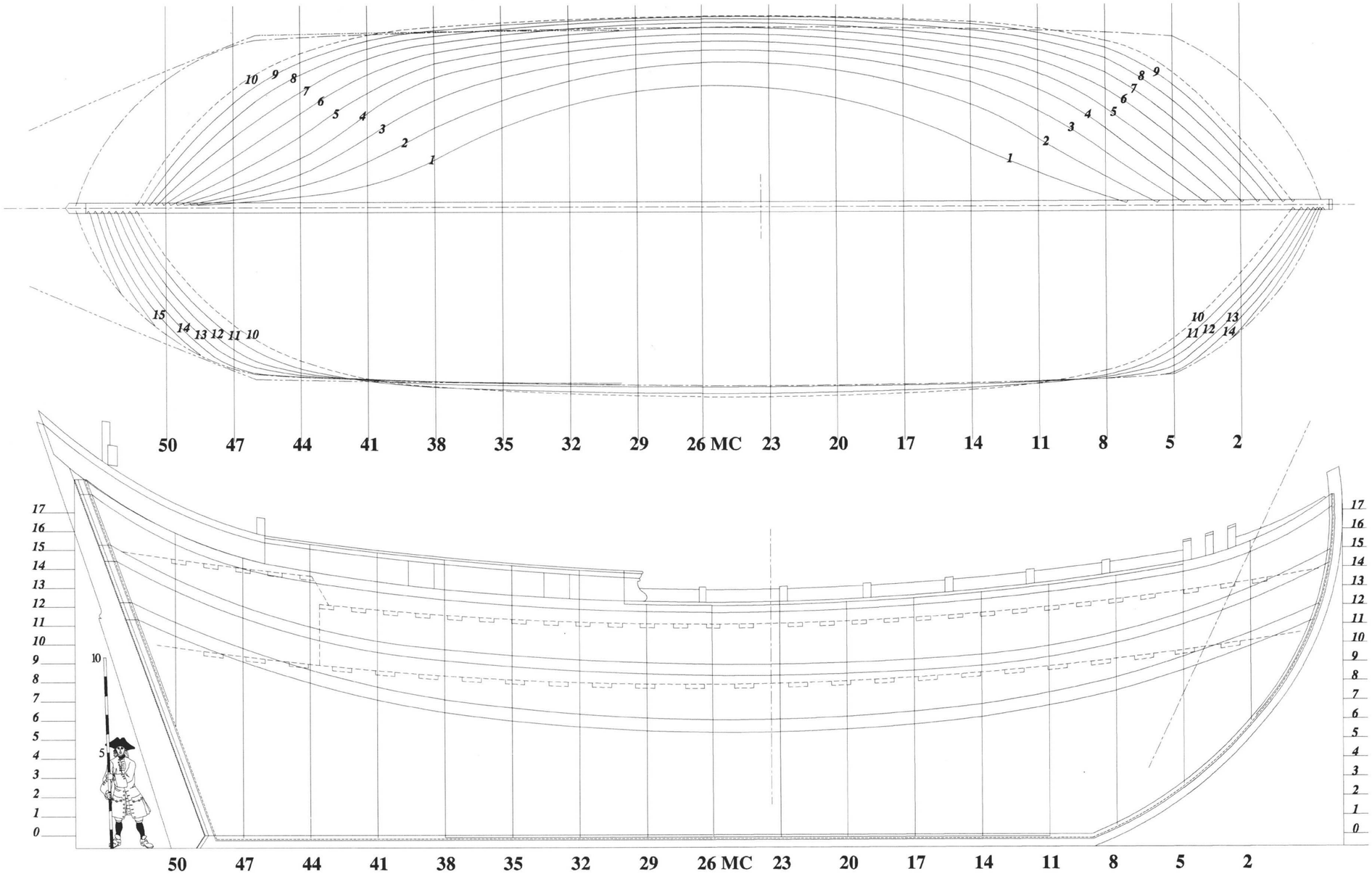


PLANCHE 1

Elévation schématique.

Cette planche est la reconstitution de l'élévation de la tartane figurée sur le plan d'origine. Le volume de la coque est défini par les gabarits verticaux et par 17 sections horizontales espacées de 1 pied. Ces sections sont parallèles à la quille. La numérotation des gabarits est basée sur leur rang respectif en partant de l'avant, le gabarit n° 26 correspondant au maître gabarit. Ces gabarits sont espacés de 3 pi ½ (1,134). Deux membrures sont placées entre ces gabarits.

On peut remarquer la grande tonture des préceintes et des lisses. Cette tonture marquée est caractéristique des bâtiments latins des XVIIème et XVIIIème siècles. Les préceintes et lisses se prolongent sur l'étambot, ce qui explique les traits horizontaux présents à l'extrémité arrière du dessin de ces pièces. Ces dispositions sont bien visibles sur la grande élévation (planche 8).

La partie centrale du bâtiment se termine, vers le haut, par un plat-bord dont l'épaisseur est incluse dans la largeur de la lisse de plat-bord.

Au delà de ce plat-bord, une console assure la liaison avec le rabattu. Les sabords sont percés dans ce rabattu dont la hauteur est faible.

Les ailes ou bandins terminent la coque vers l'arrière.

Elles s'élèvent de façon considérable, cela donne beaucoup d'élégance et d'allure à la tartane.

Les lignes des livets des ponts sont représentées en pointillé. Ces lignes sont tracées sur le parement intérieur de la membrure, elles matérialisent l'arête supérieure de l'extrémité des lattes.

Pour la mise en place de la serre-bauquière, il faut tenir compte de l'épaisseur des lattes, 2 po ½ (68 mm) et de l'encastrement de celles-ci dans la serre-bauquière, 1 po (27 mm).

Le pont comporte un décalage, à l'arrière, destiné à augmenter la hauteur de l'entrepont. Le volume ainsi gagné permet d'installer une chambre de poupe destinée au patron de la tartane.

Les axes des mâts ou arbres sont repérés, l'arbre de trinquet est fortement incliné sur l'avant. Traditionnellement présente, à cette époque, sur tous les bâtiments latins portant un arbre de trinquet, cette disposition est justifiée par une meilleure position du centre vélique.

Comme les bâtiments gréés en latin prennent beaucoup d'inclinaison sous voiles, certaines allonges sont travaillées de manière à pouvoir insérer entre elles des fargues relevant le niveau du vibord.

Les trois allonges faisant partie des couples n° 3, 4 et 5 sont façonnées en appotureaux et sont destinées à la manœuvre des ancres et à l'amarrage.

Plusieurs pièces contournées sont placées près de l'étambot. Elles supportent les ailes et en maintiennent l'écartement.

Définition de la coque.

Le volume de la coque est défini par 17 lignes parallèles à la quille, elles sont espacées de 1 pied (324 mm). La ligne 0 est placée sur le dessus de la quille. La ligne 10 correspond à la ligne du fort. Elle est représentée en trait interrompu .

Les formes de la carène sont peu marquées, les lignes ont très peu de différence entre l'avant et l'arrière et de ce fait, la coque présente un aspect presque symétrique.

La ligne du grand plat bord, tracée en trait d'axe, n'est pas parallèle aux précédentes. On notera une cassure marquée sur les couples n° 5 et 46. Les ailes se prolongent légèrement au-delà de l'étambot.

Le léger revers des allonges en partie centrale peut être apprécié et permet ainsi de remarquer que le grand plat-bord est quasiment rectiligne. Cela donne un aspect très carré au plan de la tartane.

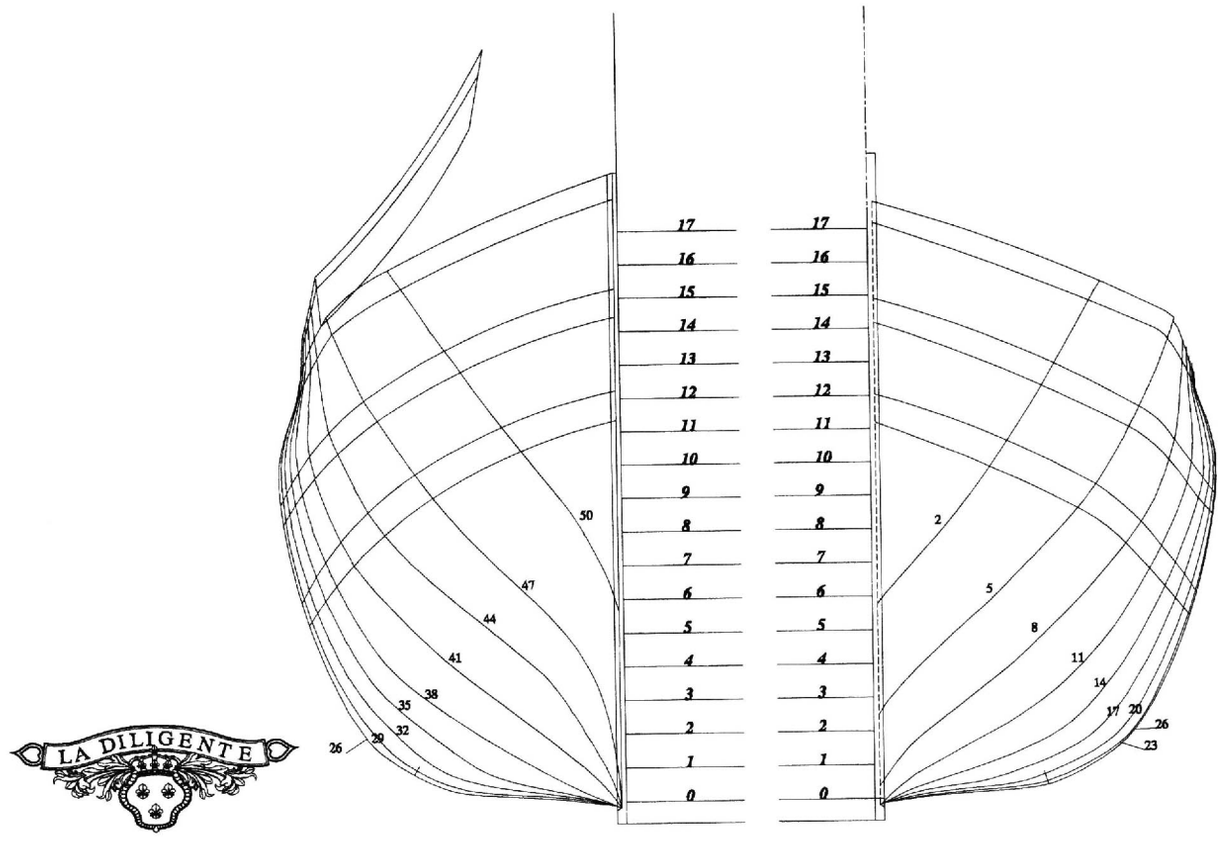


PLANCHE 1 (suite)

Sections verticales.

La faible différence de forme entre l'avant et l'arrière est particulièrement flagrant sur les dessins des sections transversales. On peut remarquer que la varangue est assez plate et que les formes sont pleines. La capacité de cette coque est conséquente, nous avons affaire à un bâtiment de charge. Les gabarits arrières sont placés à gauche. Ils se terminent dans la rablure de la quille sauf pour le gabarit n° 50. Les gabarits de l'avant montrent bien la cassure de la ligne du plat-bord près du gabarit n° 5. Je rappelle que le tracé des gabarits représente le parement extérieur tracé dans l'axe des membrures. L'épaisseur du bordage de la coque n'est pas incluse dans ces tracés.

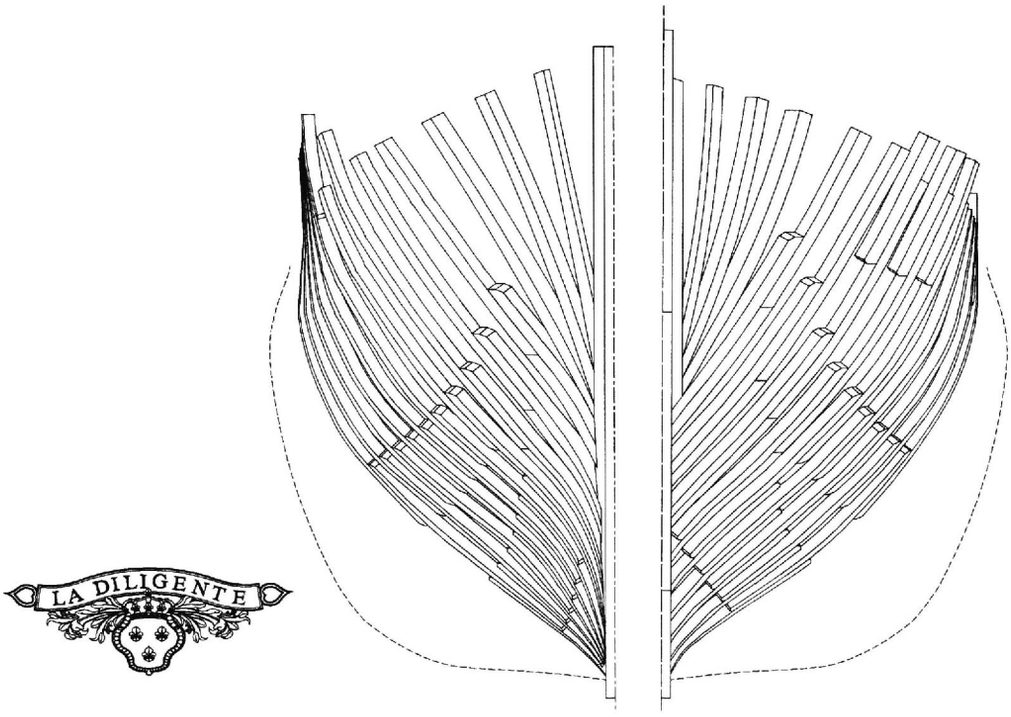


PLANCHE 2

Vue avant et arrière de la membrure.

Ces dessins permettent une meilleure compréhension de l'implantation de la membrure. La disposition des éléments peut être appréciée et on remarque bien les chanfreins pratiqués aux bouts des pièces.

Toutes les membrures ne sont pas représentées afin de ne pas surcharger le dessin. L'arrière est représenté à gauche. Le tracé de la 41ème membrure est placé à l'extrémité avant de la pièce assurant le relèvement du pied des fourcats. On peut remarquer l'encastrement des fourcats dans les différentes pièces de l'arrière. Les allonges dévoyées sont bien visibles et l'alignement des membrures permet d'apprécier le volume de la coque qu'elles déterminent. Pour l'avant, placé à droite, les dispositions sont similaires. Le pied des apôtres vient s'appliquer dans l'angle formé par la contre étrave et la face avant du premier couple. Trois allonges dévoyées sont alors clouées sur le côté des apôtres

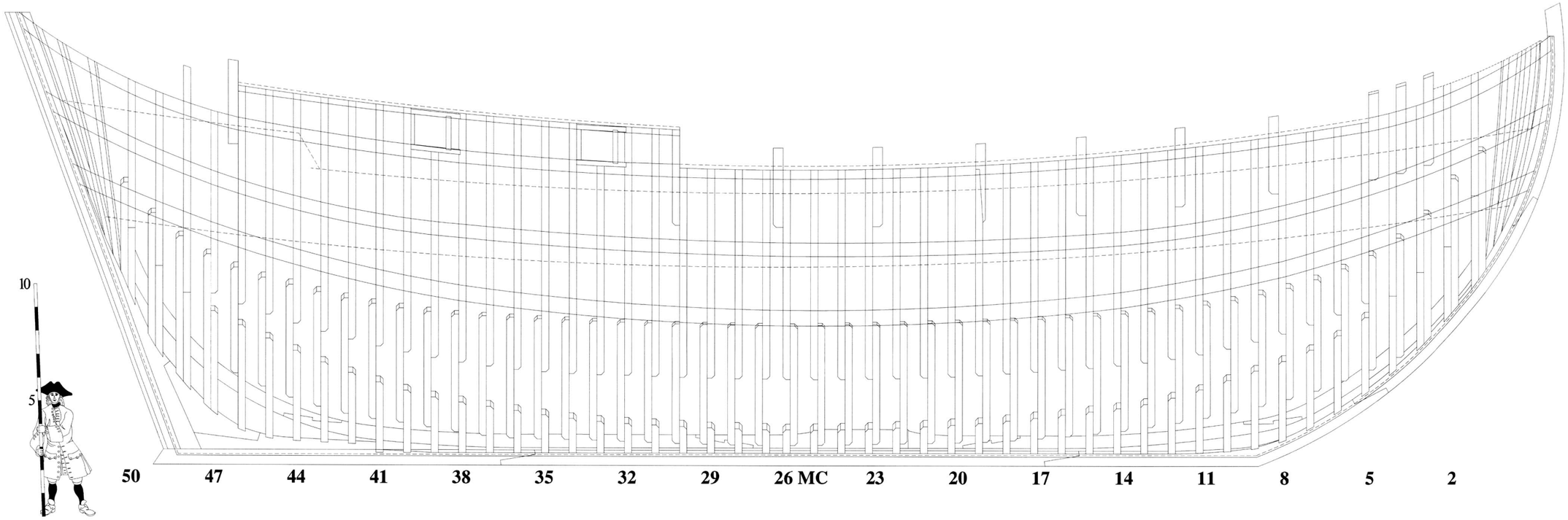


PLANCHE 2 (suite)

Élévation de la membrure.

La charpente axiale, quille, étrave et étambot, sert de fondement aux 50 membrures constituant l'ossature. Les membrures sont encastrées dans cette charpente axiale d'une valeur de 1 po 1/2 (0,04).

Le relèvement des façons vers l'arrière oblige à implanter les neuf dernières membrures dans les pièces participant à la structure de l'étambot.

Chaque couple comporte une varangue ou un fourcat suivant sa position, deux genoux et deux allonges. Toutes ces pièces ont 3 po 3/4 (0,10) de section sur le droit et sur le tour.

Quelques allonges sont empâtées avec un court montant, la section de celui-ci est de 4 po 1/2 (0,12) sur le droit et 3 po 3/4 (0,10) sur le tour. Ces montants sont travaillés en appotureaux ou en macarons suivant leur place. Les macarons sont les petits montants décorés entre lesquels on enchâsse les fargues. Les varangues et les fourcats sont toujours placés du côté du milieu du bâtiment. Le changement d'orientation s'opérant au maître gabarit.

La membrure est traitée de façon traditionnellement méditerranéenne. Les pièces les composant sont empâtées de 2 pi 1/2 (0,81). Les empatures sont assemblées par trois chevilles traversantes et rivés sur virole sur l'autre face de la pièce.On peut trouver quelques fois un écart à croc placé au milieu de l'empature. L'extrémité de ces pièces est travaillée en y façonnant un chanfrein de 1 po 1/2 (0,04).

Pour les premières et les dernières membrures, le bout de l'allonge et celui du fourcat se rejoignent. De même, les extrémités basses des genoux entrent en contact pour former, avec le fourcat, une membrure à double épaisseur. Ceci est dû à la diminution de longueur du développement de ces membrures.

Aux extrémités du bâtiment, quelques allonges dévoyées assurent la continuité de la charpente. Le pied des allonges de l'avant est appuyé sur le bas des apôtres, ceux des allonges de l'arrière prennent appui sur le côté du contre étambot.

Les allonges des membrures incluses dans la moitié arrière de la coque se prolongent pour former un rabattu dans lequel sont percés les sabords. Ce rabattu s'interrompt à la membrure n° 46.

Les sabords sont constitués de pièces de remplissage combinées avec le seuillet et le sommier. Il est nécessaire de prévoir un boisage à l'avant de chaque sabord pour y implanter les chevilles d'artillerie.

En effet, l'allonge la plus voisine est éloignée du côté avant du sabord et, sans remplissage, les chevilles traverseraient une partie non boisée. Pour le côté arrière, l'allonge est suffisamment proche du sabord pour y implanter les chevilles.

L'allonge de la 48ème membrure s'élève au-dessus de la lisse de plat-bord afin d'assurer la fixation et la courbure horizontale des ailes.

L'avant de celles-ci est cloué sur le montant de la 46ème allonge. Une pièce complémentaire placée sur l'étambot maintient les ailes à l'arrière.

Elle n'apparaît pas sur cette planche, faisant partie de la charpente détaillée planche 13.

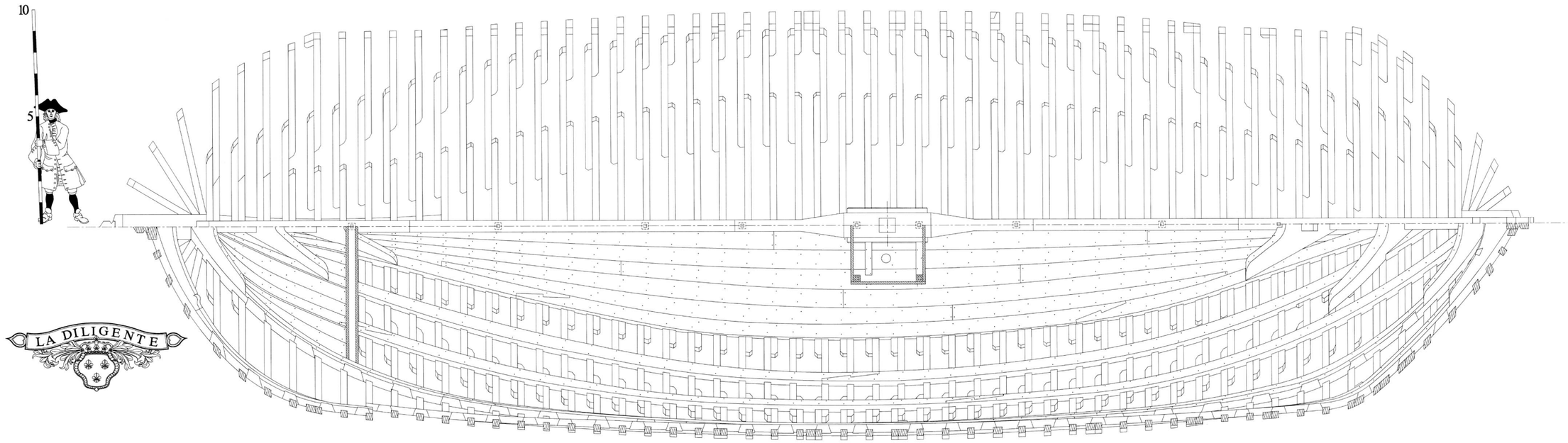


PLANCHE 3

Plan de la membrure et de la cale.

Sur la partie haute du dessin, toutes les membrures sont détaillées, libres de toutes autres pièces de charpente. On peut remarquer ici la position des varangues et des fourcats. Comme indiqué plus haut, ces pièces sont toujours orientées vers le maître gabarit. Tout à l'avant, les allonges dévoyées garnissent l'espace existant entre la première membrure et les apôtres. A l'autre extrémité du bâtiment, les dispositions sont comparables, le contre étambot remplaçant les apôtres. Notez l'évolution de la forme des pièces d'appui des fourcats.

La carlingue achève d'immobiliser des membrures. Elle porte plusieurs mortaises pour y encastrer le pied des épontilles. En partie centrale, sa largeur augmente afin d'y travailler une grande mortaise destinée au pied de l'arbre de mestre. Deux pièces collatérales épaulées par des courbatons compensent l'affaiblissement de cette partie de la carlingue.

Sur la moitié inférieure du dessin, la cale est aménagée et garnie de ses installations particulières.

La représentation des allonges est supposée coupée au niveau de la serre bauquière du pont.

Le fond de la cale est revêtu jusqu'à la première vaigre de liaison. Celle-ci est placée sur l'empâtement des varangues et des genoux, elle fortifie ainsi les assemblages. La vaigre de liaison supérieure est placée, dans le même but, sur l'empâtement des genoux et des allonges. La vaigre intermédiaire s'inscrit sensiblement entre les deux précédentes et renforce le bouchain dans la partie centrale de la carène. Les vaigres de liaison sont endentées de 1 po ½ (0,04) sur la membrure. Elles sont composées de plusieurs pièces réunies par des écarts à croc qui s'étendent sur trois membrures.

A l'arrière, toute la partie incluse dans la petite soute aux poudres est vaigrée. La cloison de séparation de cette soute est formée d'une double épaisseur de bordages séparés par un remplissage de terre.

Deux fourcats couchés sont placés à chaque extrémité de la cale, ils s'empâtent avec les vaigres de liaisons. Deux guirlandes renforcent l'avant et l'arrière au niveau des ponts. Elles sont chevillées contre les serres bauquières.

Comme les vaigres de liaison, les serres bauquières sont endentées de 1 po ½ (0,04) sur la membrure. Mais ce n'est pas toujours le cas, quelques fois les serres bauquières sont simplement clouées sur les allonges. On peut voir à l'avant la courbure prononcée de la serre bauquière du pont. Les pièces qui les composent ont les mêmes écarts que les vaigres.

Les pompes sont disposées de part et d'autre de l'arbre de mestre. Les pompes sont des accessoires fragiles et elles doivent être protégées.

Je n'ai pas trouvé de citation d'archipompe pour les tartanes. J'ai supposé que les constructeurs devaient appliquer un savoir-faire traditionnel pratiqué dans les constructions des arsenaux du Roi.

Cela m'a décidé à installer une petite archipompe construite selon les habitudes. Je ne peux pas bien sûr affirmer la présence de ces dispositions, mais il est possible que son installation ait été conforme à celle dessinée ici.

Cette archipompe est construite avec des montants et des bordages installés à l'aplomb du passage de l'arbre.

Les montants servent d'épontilles aux hiloires renversées de l'écoutille percée dans le faux pont.

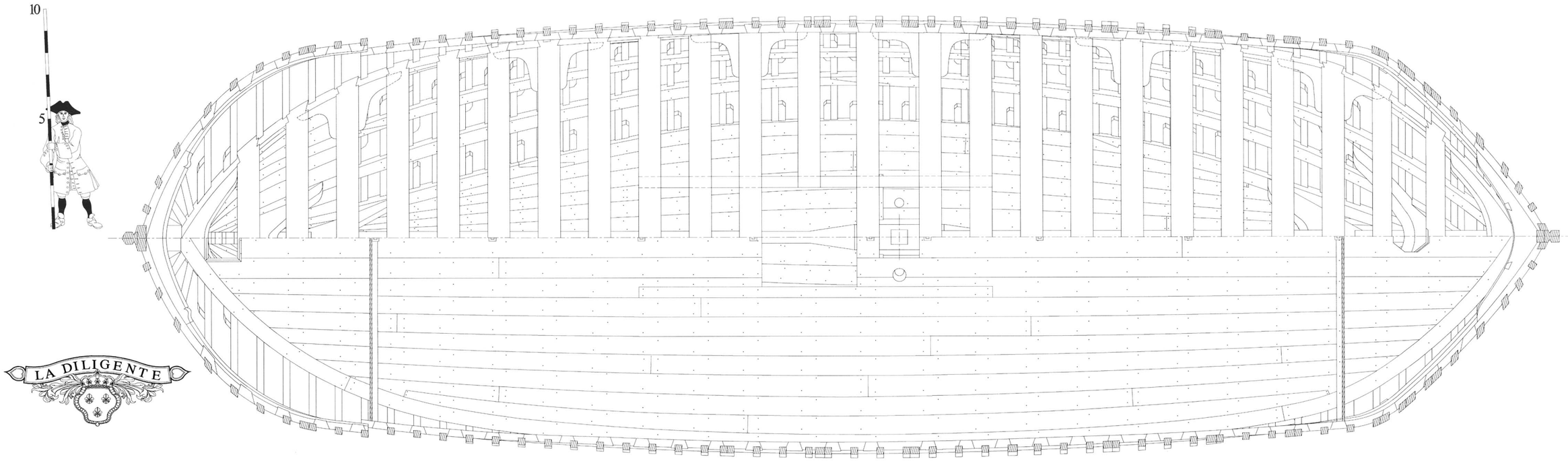


PLANCHE 4

Plan du faux-pont.

La structure du faux pont est, comme expliqué plus haut, déduite des observations faites sur le modèle de *l'Albanaise*. En général, les tartanes n'ont pas de faux-pont aussi quand elles en sont équipées, il est construit de façon légère et souvent provisoire. Mais ce n'est pas le cas ici, le faux pont fait partie de la structure.

Les lattes ont une grande largeur, 12 po (0,324) elles sont séparées par des intervalles importants. Leurs extrémités sont travaillées en queue d'aronde et elles s'encastrent dans la serre bauquière. La queue d'aronde de la latte couvre toute l'épaisseur de la serre. Une latte sur trois ou quatre, suivant leur position, est maintenue à chaque extrémité par deux courbatons, un de chaque côté.

On trouve la grande écoutille percée au centre du pont en arrière du passage du mât. Deux hiloires renversées soutiennent l'extrémité de la latte interrompue par l'écoutille.

Ces pièces sont couvertes par d'autres hiloires placées par dessus le pont. Les demi lattes sont donc fermement maintenues serrées entre les hiloires.

Le passage des pompes est percé dans le bordage du faux-pont de part et d'autre du passage du mât.

La position des petites épontilles du pont est repérée, deux d'entre elles servent d'appui aux cloisons installées dans le volume du faux pont.

A l'avant, un retranchement sert de fosse aux liens. Le passage de l'arbre de trinquet, ajusté à sa forme, est percé entre deux lattes.

Je rappelle que l'installation de l'arbre de trinquet est supposée postérieure à la mise à l'eau de la tartane. Ces travaux ont nécessité d'entailler légèrement les lattes bordant le passage.

A l'arrière du bâtiment, on trouve le volume de la chambre de poupe. Le plancher de celle-ci est placé au niveau du faux-pont. Une cloison la sépare du reste de l'entrepont. L'écoutillon d'accès à la petite soute aux poudres est percé dans le plancher de la chambre. Ce passage étroit est pratiqué entre la dernière latte et la guirlande du faux-pont.

Le faux pont comporte sur sa périphérie une fourrure de gouttière simple endentée sur les lattes. La présence de cet endentement oblige à placer les courbatons des lattes un peu en biais aussi, quelques constructeurs n'endentent pas les fourrures de gouttière sur les lattes.

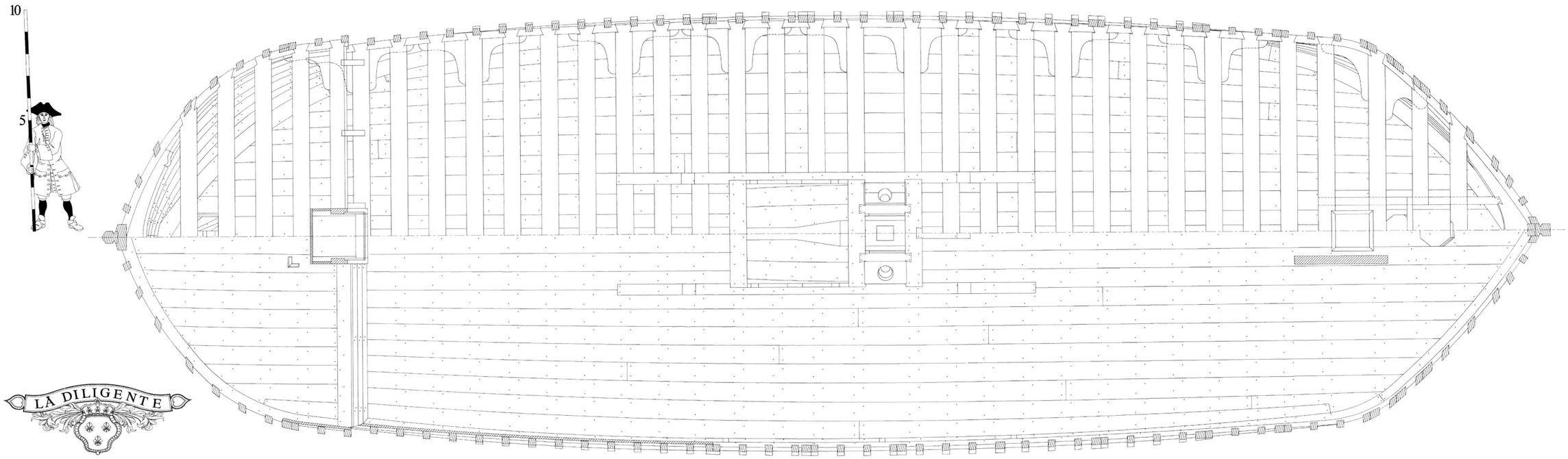


PLANCHE 5

Plan du pont.

La représentation du pont est identique à celle du faux-pont.

Les lattes sont plus étroites, 9 po (0,243) et l'intervalle entre les lattes est proportionnellement réduit. Certaines de ces lattes ont aussi des courbatons qui les lient à la serre bauquière.

Le pont est percé par plusieurs ouvertures.

En partant de l'avant, on trouve le passage de l'arbre de trinquet. Comme il est convenu que l'installation de ce mât est postérieure à la construction de la tartane, il a été nécessaire de pratiquer certains aménagements de la structure du pont. Deux courtes hiloires renversées sont installées afin de soutenir la deuxième latte sectionnée par le passage du mât. Ces hiloires sont encastrées à queue d'aronde dans la guirlande du pont. Un barrotin est placé à l'arrière de l'ouverture afin de soutenir le bordage. Comme pour le faux-pont, la première latte est légèrement entaillée. L'écoutillon de la fosse aux liens est percé à la suite du passage de l'arbre. Il est placé entre les courbatons du surbau de l'étambrai.

Vers le milieu du pont, on trouve le passage de l'arbre de mestre. Celui-ci est placé dans un ensemble de charpente incluant la grande écoutille. Cet ensemble est constitué de deux courtes hiloires et de trois surbaux qui les relient. L'étambrai est placé entre les deux premiers surbaux, il est limité latéralement par deux pièces longitudinales encastrées à queue d'aronde dans les surbaux.

L'espace restant sur les côtés est garni d'un bordage enchâssé dans les pièces précédentes.

Les étambrais des pompes sont percés dans ces bordages. Le surbau de l'avant est, de plus, épaulé par une pièce clouée sur le bordage du pont.

A l'emplacement de l'écoutille, les hiloires portent une feuillure ainsi que les entailles biaises servant d'appui aux barottins des panneaux.

Ces hiloires sont endentées sur un grand nombre de lattes mais il n'y a pas d'hiloires renversées. Les deux lattes coupées par l'écoutille sont chevillées et rivées sur virole sous l'hiloire.

Les bordages du pont sont presque parallèles ceci simplifiant considérablement leur mise en place.

Une fourrure de gouttière borde ce pont, elle est endentée sur les lattes et sur la membrure.Ici aussi, certains constructeurs ne l'endentent pas sur les lattes afin de faciliter l'implantation des courbatons.

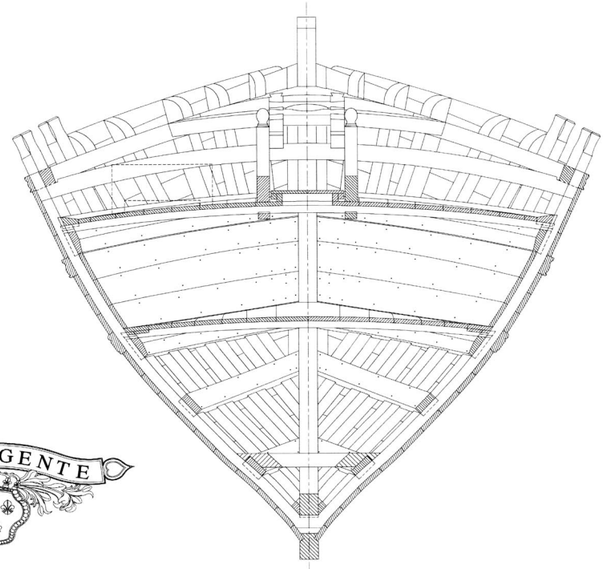
Ces derniers sont déjà posés légèrement en biais afin de passer sous la latte voisine.

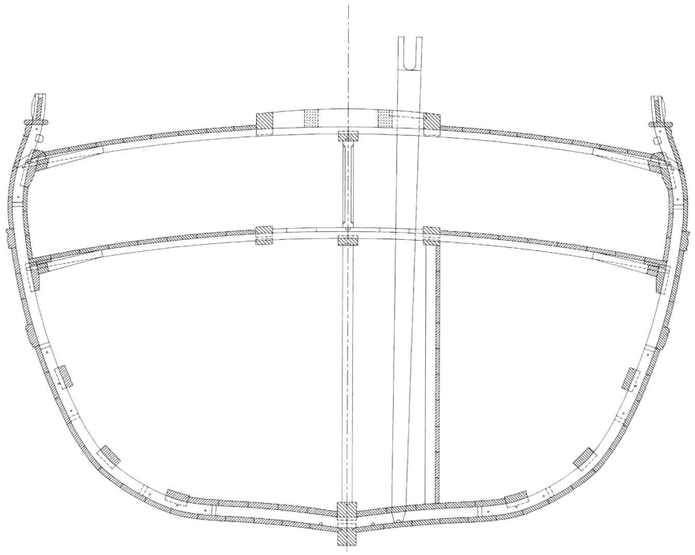
A l'arrière se trouve la petite dunette placée sur la chambre de poupe. L'écoutille d'accès à la chambre est ouverte dans le fronteau de cette dunette. Ceci oblige à interrompre la première latte soutenue par un ensemble de charpente décrit planche 13.

Le petit fronteau est garni de trois bordages cloués sur les montants visibles en partie supérieure du dessin. Un bordage est placé transversalement sur la première latte, il forme corniche et protège l'extrémité des bordages de la dunette.

Une fourrure de gouttière presque identique à celle du pont est placée contre la muraille. Seule différence, sa section est plus faible et elle ne déborde pas du pont.

Des taquets sont placés à l'arrière de l'écoutille, ils bloquent les pieds de l'habitacle du compas.





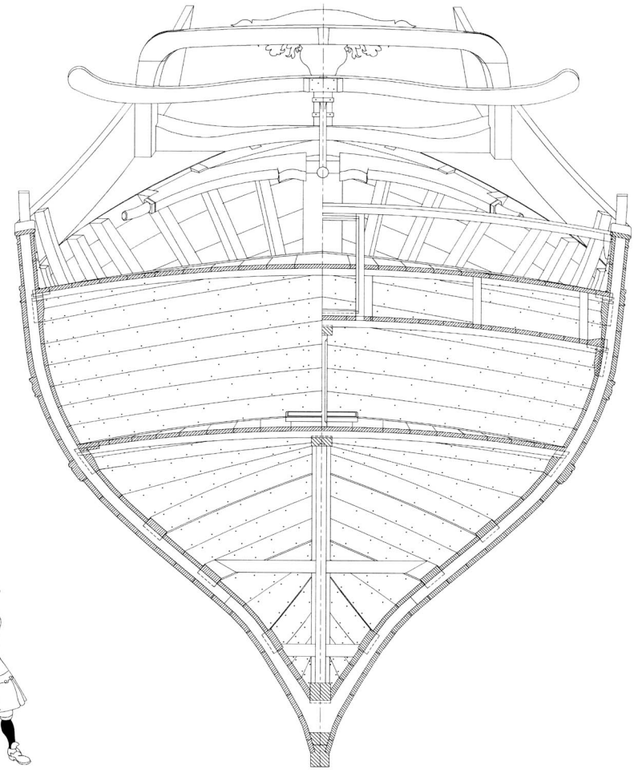


PLANCHE 6

Coupes transversales.

Coupe sur la grande écoutille (au milieu)

Cette coupe permet de repérer les principales pièces de la charpente de la tartane.

Une varangue, deux genoux et deux allonges constituent la structure des membrures. La varangue est endentée de 1 po ½ dans la quille. Deux trous ronds d'un pouce de diamètre appelés messonières sont percés dans le bas de la varangue. Ils font office de canal des anguillers en mettant en communication tous les intervalles entre les membrures. L'eau, stagnant dans les fonds, peut ainsi se diriger vers les pompes. La carlingue est de forte section, elle maintient l'ensemble des membrures.

Le vaigrage du fond de la cale a une épaisseur importante. Il est curieux de constater que le vaigrage est plus épais que le bordage de la carène. On peut supposer que cet ensemble constitue une solide liaison pour l'ensemble de la charpente. Le vaigrage s'interrompt contre la première vaigre de liaison. Il est probable que des morceaux de bordages, les accotars, étaient cloués contre cette vaigre afin d'éviter que des objets puissent passer sous le vaigrage.

Les vaigres de liaisons sont fortement endentées sur les membrures et reliées entre elles par des écarts à croc. Elles s'étendent dans toute la longueur de la cale et s'empâtent avec les fourcats couchés et les guirlandes. Ces dispositions constituent une liaison longitudinale homogène de la charpente.

Les ponts sont soutenus, hors des limites des écoutilles, par des hiloires renversées portées par des épontilles.

La constitution des ponts est très simple, il n'y a pas d'hiloires traditionnelles, les lattes supportent uniquement le bordage et une petite fourrure de gouttière.

La fourrure de gouttière du faux-pont ne déborde pas du niveau du pont. Mais elle est, ici, plus épaisse que le bordage dans le but de l'endenter sur les lattes, mais ce n'est pas une règle générale. Celle du pont est taluté. Elle est endentée sur les lattes mais aussi sur la membrure. Il est possible que des accotars soient cloués entre les membrures pour fermer le vide existant entre la serre et le bordage de la coque. On perce les dalots dans la partie talutée des fourrures de gouttière.

Aux abords du passage de la grande écoutille, les ponts sont garnis de courtes hiloires. Celles du faux-pont ont une faible épaisseur. Elles sont associées à des hiloires renversées supportant les lattes coupées par l'ouverture.

Les hiloires du pont ont une épaisseur importante, elles sont profondément endentées sur les lattes. Elles sont reliées par des surbaux. Cet ensemble solide renforce le milieu du pont et permet de repartir les efforts du mât sur plusieurs lattes.

Le tambour de l'archipompe est bâti à l'aplomb des hiloires du faux-pont. Il protège les pompes, sert accessoirement de dépôt pour le calfat et on y réserve une partie des boulets.

La membrure est revêtue à l'extérieur par les bordages dont l'épaisseur est constante, 1 po ¾ (47 mm). Deux préceintes moulurées, épaisseur 2 po ¼ (60 mm), permettent d'assurer la liaison longitudinale. Une lisse moulurée est placée sous le plat-bord, épaisseur 2 po (54 mm).Un plat-bord termine la muraille, son épaisseur est de 2 po ¼ (60 mm).

Une lisse carrée de 2 po ½ de section est chevillée à l'intérieur du vibord, un peu en dessous du plat-bord. Elle sert à retenir les estropes des quinçonneaux des haubans.

Coupe sur la membrure n° 4 (à gauche)

Cette partie de la tartane est vue vers l'avant.

Le dispositif relativement complexe de l'étambrai de l'arbre de trinquet est décrit au commentaire de la planche 12.

Dans le volume de la cale, les vaigres de liaisons aboutissent toutes contre le marsouin avant. Un des fourcats couchés est placé sur la vaigre intermédiaire. La vaigre basse est à peine visible. Au-dessus, dans le volume de l'entrepont, la membrure est habillée de façon traditionnelle.

A l'intérieur du vibord, les extrémités des allonges de l'avant sont maintenues par une guirlande dont les bras se prolongent jusqu'aux appotureaux.

L'étrave est flanquée des apôtres sur lesquels aboutissent les bordages de la carène.

L'écoutillon de la fosse aux liens est percé entre les courbatons du surbau. Cet écoutillon est fermé par un panneau à boîte, c'est-à-dire que ce panneau entoure le cadre comme le couvercle d'une boite. Ce dispositif permet une meilleure étanchéité de l'écoutillon. Sous ces courbatons, on peut entrevoir les petites hiloires renversées du passage de l'arbre de trinquet.

Coupe sur la membrure n° 43 (à droite)

Beaucoup d'éléments représentés sur cette coupe ont déjà été décrits précédemment. On peut néanmoins observer la façon dont le rabattu est construit. Le bordage et le vaigrage de ce rabattu ont 1 po ½ d'épaisseur (40 mm), le plat bord 2 po (54 mm). Une petite lisse moulurée est placée sous le plat-bord. Remarquez que la fourrure de gouttière de la dunette n'est pas talutée, par contre, elle est endentée comme celle du pont.

On voit très bien les dispositions adoptées pour la construction des ailes. Leur extrémité avant est clouée sur le montant chevillé contre la dernière membrure du rabattu et sur une des allonges de la dunette. La partie arrière est soutenue par une traverse horizontale maintenant l'écartement entre les ailes. Un assemblage de charpente est implanté sur la tête de l'étambot.

Il est composé de la traverse, d'un cintre appelé tenaille et d'une longue pièce horizontale dont les extrémités sont agréablement travaillées. J'ignore l'utilité de ces parties débordantes, peut-être est-ce un héritage des anciens gouvernails latéraux ou une réminiscence des dragans des galères ? Ce dispositif de charpente a plusieurs fonctions. Il porte et maintient les ailes, on y place le cartouche et les armes de France, il sert aussi d'emplanture au mât de pavillon. La tenaille permet d'appuyer l'espar servant de faîtière à la tente. Souvent, on utilise une des vergues carrées en remplacement de cet espar. L'autre extrémité de celui-ci est fixée contre l'arbre de mestre. La barre du gouvernail passe entre la traverse et la pièce horizontale.

Une courbe est placée en haut de l'étambot, elle renforce le haut du bordé et sert d'appui à la traverse des ailes. Une guirlande est fixée sur l'avant de la courbe. Ses extrémités sont travaillées en forme de corne pour servir d'amarrage à l'écoute de la voile de mestre.

Sur la partie droite du dessin, la charpente du décalage du pont est représentée. Les bordages du petit fronteau sont cloués sur les trois montants placés verticalement entre les lattes.

Le cadre de l'écoutille de la chambre de poupe est soutenu par un surbau dont les extrémités sont engagées dans les galoches clouées sur le vibord. Je me permets de vous renvoyer, une fois de plus, aux commentaires de la planche 13. Toutes les pièces y sont précisément décrites.

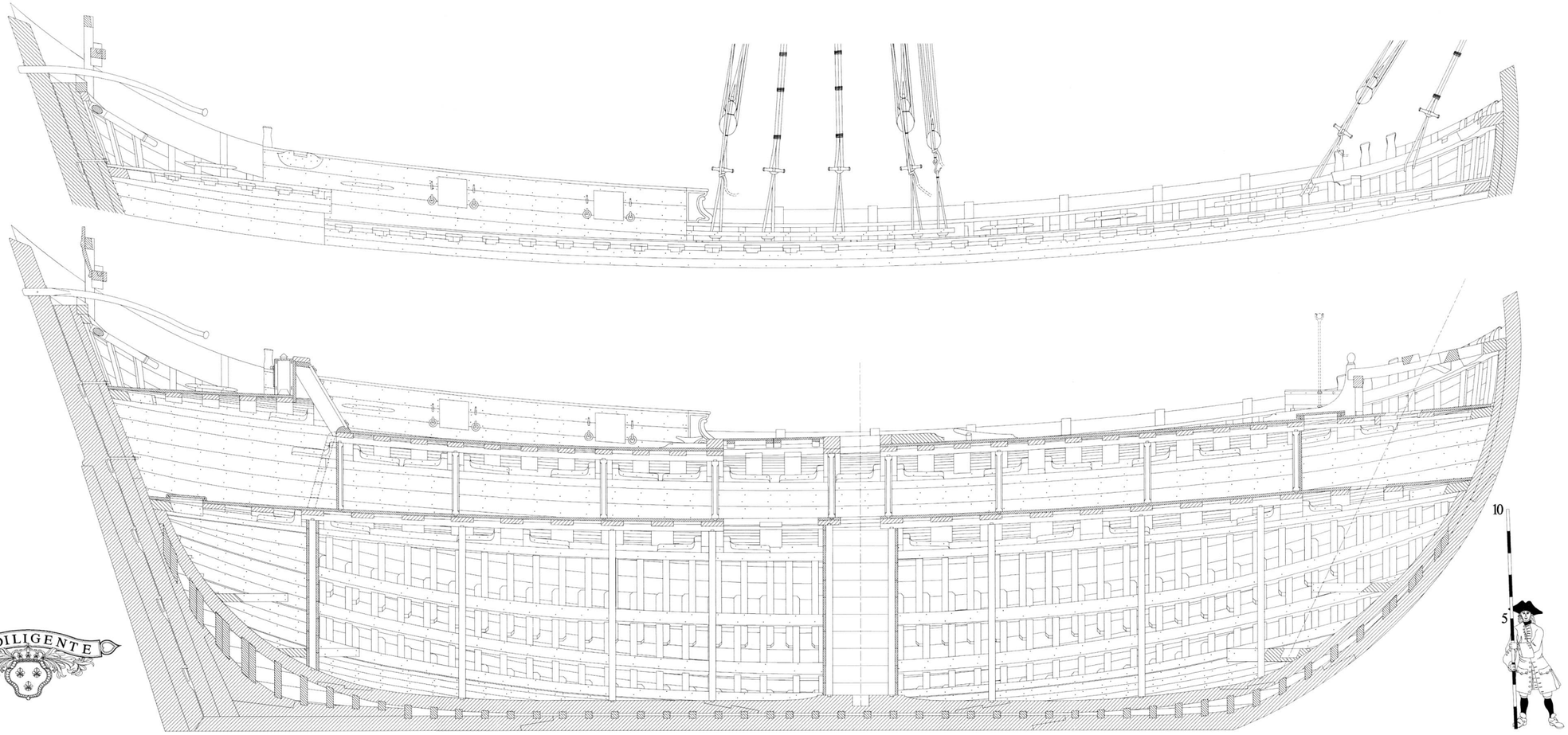


PLANCHE 7

Grande coupe longitudinale

La tartane est représentée coupée par son milieu. Certaines pièces comme les épontilles ou les hiloires renversées ne sont pas hachurées pour faciliter la lecture du plan. La description de cette planche se limitera aux aménagements, la charpente ayant été déjà décrite par ailleurs.

Dans la cale, à l'avant, un fourcat couché est travaillé pour servir d'emplanture à l'arbre de trinquet. On peut remarquer que la membrure est à nu dans la cale depuis la vaigre de liaison basse jusqu'à la serre bauquière du faux-pont. Cela permet de voir en arrière plan le bordage de la carène. Tout à fait à l'arrière, la petite soute aux poudres est entière vaigrée afin de l'isoler de l'humidité. Une double cloison la sépare de la cale. Au milieu du bâtiment, le tambour de l'archipompe est installé à l'aplomb des lattes encadrant le passage de l'arbre de mestre. Les courbatons des lattes du faux-pont sont placés en position horizontale, ils sont installés légèrement en biais afin de pouvoir passer sous la latte voisine.

Les lattes du faux-pont sont soutenues par des hiloires renversées appuyées par des épontilles. L'hiloire renversée de l'avant débute sous la troisième latte et aboutit au passage de mat. La faible longueur des deux premières lattes ne justifie pas un appui central. Quatre épontilles soutiennent cette hiloire. Un tenon travaillé à leur pied est engagé dans des mortaises pratiquées sur la carlingue. L'hiloire renversée arrière débute après la grande écoutille et se termine sur la cloison de la soute aux poudres.

Là aussi, quatre épontilles soutiennent cette hiloire. La latte isolée située entre les deux hiloires est soutenue par les montants de l'archipompe.

L'entrepont est vaigré sur toute sa hauteur, mêmes dispositions pour la chambre de poupe. On accède à la petite fosse aux liens par un écoutillon placé entre les courbatons de l'étambrai. Une simple cloison l'isole de l'entrepont. Il en est de même pour la chambre de poupe.

On aperçoit la latte coupée de la grande écoutille ainsi que ses hiloires. Le bouge important des ponts peut être apprécié, il est traditionnel sur les bâtiments méditerranéens.

Les hiloires renversées du pont s'étendent sensiblement jusqu'aux cloisons construites dans l'entrepont. Plusieurs courtes épontilles assurent l'appui de ces hiloires.

La première latte de la petite dunette est maintenue par un courbaton. Cette latte est interrompue par l'écoutille d'accès à la chambre dont on aperçoit les montants.

Ces montants, placés en biais, sont appuyés contre un surbau. Cette écoutille est fermée à l'arrière et sur les côtés par quelques bordages. Voyez planche 12 pour les dessins de détail de cette écoutille.

Un petit habitacle est placé, derrière l'écoutille, à la vue de l'homme de barre. Remarquez la forme courbée de la barre due à la grande hauteur de l'étambot.

Les deux pentures supérieures du gouvernail ont des dispositions particulières. En effet, elles n'embrassent pas l'étambot comme les trois autres. La partie femelle des gonds est soudée sur une cheville clavetée sur virole à l'intérieur du bâtiment. Ces dispositions sont notées sur le plan d'origine de la tartane.

Les longis de l'étambrai de l'arbre de trinquet sont immobilisés par un encastrement dans la guirlande de l'avant.

L'arrière des longis est chevillé sur un surbau de forte section appuyé par deux courbatons.

En arrière plan, on peut apercevoir le fougon servant de cuisine. Deux chandeliers en fer, fixés sur le côté de ce fougon, supportent une traverse en bois sous laquelle on suspend la chaudière.

Un grand taquet à trois cornes est placé en avant de l'arbre. L'écoute de la voile de trinquet y est tournée.

La charpente placée entre les ailes est vue en coupe, on peut deviner la forme du cartouche et des armes de France.

Vue de l'intérieur du vibord

Le bouge prononcé du pont cache cette partie du bâtiment sur la coupe longitudinale. J'ai jugé utile de représenter, en complément, l'intérieur de la muraille avec ses aménagements spécifiques.

En partant de l'avant nous trouvons d'abord la grande guirlande de l'étambrai de l'arbre de trinquet.

Plus loin, les allonges portant le vibord sont garnies des lisses pour les haubans et les taquets pour l'aboutissement des manœuvres.

La console décorée introduit le rabattu de l'arrière. On trouve dans cette partie les deux sabords, un taquet de tournage et au-dessus de la dunette, la galoche servant d'appui au surbau du fronteau.

Comme je l'ai déjà indiqué, les sabords ne sont pas parallèles au pont. Ils suivent les moulures à l'extérieur et de ce fait, le sabord arrière est placé plus haut que son homologue avant.

Sur la dunette, la muraille est simplement garnie d'un taquet de tournage.

La vue est limitée vers le bas à la serre bauquière du pont.

On peut remarquer l'encastrement des lattes dans cette pièce et dans la fourrure de gouttière.

La représentation du bas des haubans (les sartis) complète cette vue afin de préciser les dispositions adoptées pour leur installation.

On trouvera dans la description du gréement toutes les informations relatives à la mise en place des haubans.

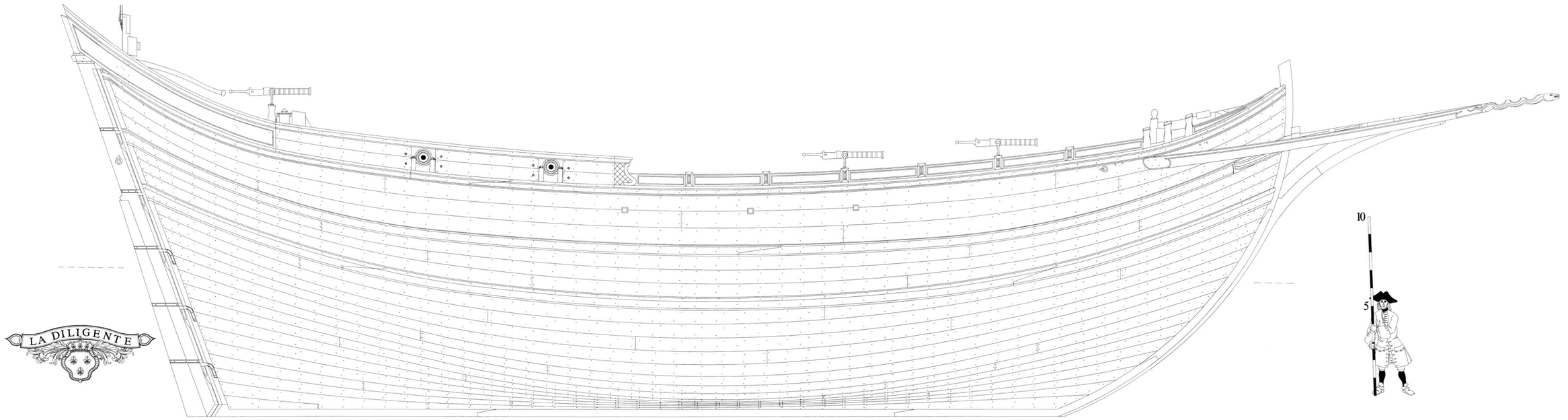


PLANCHE 8

Grande élévation

La coque de la tartane est complètement achevée et tous ses équipements sont en place.

L'avant du bâtiment est pourvu de son éperon. Quelques pièces forment la structure du taille mer qui débute à l'angle du brion. Cet ensemble porte la flèche dont l'extrémité est décorée par une représentation de murène. La flèche est fixée sur les pièces de l'éperon, elle est épaulée de chaque côté par un courbaton chevillé sur la préceinte supérieure. Deux herpes maintiennent latéralement l'extrémité de la flèche.

Elles sont agrémentées de moulures travaillées dans la tradition méditerranéenne.

On trouve souvent dans l'iconographie des représentations de tartanes dont l'extrémité de l'étrave est habillée d'une peau de mouton. Cette pratique est d'origine religieuse mais d'un aspect plus pragmatique, elle est aussi destinée à préserver les voiles d'une usure prématurée sur les arêtes vives de la tête de l'étrave. On peut reproduire ces dispositions sur le modèle, elles peuvent très bien s'y appliquer.

Les rangs de préceintes et les lisses moulurées sont assemblés par des écarts couvrant trois membrures. A l'arrière, ils se prolongent sur l'étambot. Les virures de bordage de la coque sont fixées par deux clous sur chaque membrure. Le grand développement de l'étambot oblige à placer un court bordage en partie basse afin de compenser le relèvement. Les fargues sont glissées entre les macarons décorés. Elles rehaussent le vibord de quelques pouces.

La console décorée introduisant le rabattu est représentée sur le plan d'origine de la tartane. C'est, malheureusement, avec une vague figure d'éperon, la seule trace de décoration présente sur le plan de Toulon.

De chaque côté des sabords, on peut noter la présence des viroles des chevilles de l'artillerie. Les sabords sont équipés de canons de 4 livres en fer. Ce petit armement est complété par une demi-douzaine de pierriers de calibre un. Les deux premiers de chaque bord sont placés sur les macarons, le troisième est installé sur l'appotureau de l'arrière.

Les ailes sont ornées de légères moulures créant un encadrement. Cette surface est quelques fois décorées de peintures en trompe-l'oeil. Les gravures de J. Jouve montrent quelques exemples de ces dispositions au XVIIème siècle.

Les pentures du gouvernail qui équipent la tartane sont représentées sur le plan de Toulon. Elles ont des dispositions particulières. En effet, les deux pentures supérieures n'ont pas de branches, le prolongement des préceintes sur l'étambot empêche leur mise en place. Les roses sont soudées sur des chevilles clavetées à l'intérieur du bâtiment.

Les branches des trois pentures inférieures sont courbées vers le bas. Elles ne sont pas clouées sur le bordage mais uniquement sur l'étambot. Il est possible que les clous traversent et soient rivés sur la branche de l'autre côté.

Trois dalots permettent d'évacuer l'eau du pont, ils ont une forme carrée et ils sont garnis de plomb.

On peut remarquer à l'avant les trous par lesquels passent les estropes des sartis de trinquet.

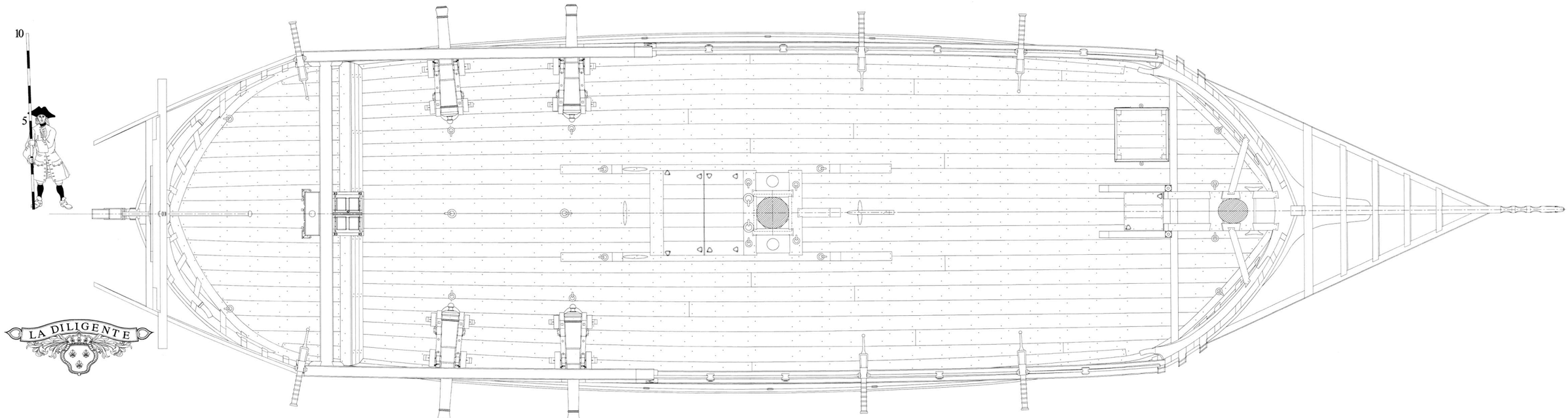


PLANCHE 9

Vue de dessus

Comme pour la grande élévation, la tartane est équipée de ses principaux apparaux.

Les dispositions de l'éperon sont très simples. Les deux herpes sont reliées par des barrotins encastrés dans la flèche. Le barrotin près de l'étrave a une section plus importante. Les deux courbatons placés de part et d'autre de l'éperon maintiennent fermement cet ensemble.

L'installation de l'étambrai de l'arbre de trinquet est placée près de l'étrave. Elle se décompose de la façon suivante. Une guirlande est chevillée sur l'étrave et sur plusieurs membrures. Elle porte deux allonges assemblées grâce à un écart plat. Il est nécessaire de placer des garnitures dans l'intervalle des allonges de la membrure afin de pouvoir y appliquer la guirlande. Légèrement en avant de l'écoutillon de la fosse aux liens, un surbau relie les allonges de la guirlande.

Ce surbau est appuyé, en partie centrale par deux courbatons. L'étambrai est constitué de deux longis encastrés à queue d'aronde dans la guirlande d'un bout et à dent carrée avec le surbau à l'autre bout. Ces longis sont renforcés latéralement par deux arcs-boutants encastrés dans la guirlande.

L'arbre est maintenu par deux forts bordages reliant les longis. Toutes ces pièces sont décrites sur la planche 13 traitant des détails de charpente.

Le grand plat-bord est presque rectiligne, il est surmonté des fargues qui suivent l'inclinaison des allonges.

Le rabattu garde lui aussi cette rectitude qui donne cette allure si carrée au plan de pont. Ces dispositions font que l'arrière du plat bord de rabattu déborde de l'aplomb de la coque.

Les ailes ont un angle marqué avec le rabattu. L'ensemble de la charpente de la tenaille règle l'écartement des ailes. Ces installations sont purement arbitraires, l'angle du pincement peut varier considérablement d'une tartane à l'autre.

On trouve même des ailes à double courbure, en forme d'esse.

L'habitacle du compas, placé contre le surbau de l'arrière, est immobilisé par des taquets cloués sur le pont. Il y a, quelquefois, des cages à poules placées de part et d'autre de l'habitacle et de l'écoutille.

Les panneaux de l'écoutille de la chambre sont traités de façon décorative en y substituant des portes d'aspect plus agréable.

Les canons de quatre livres arment leurs sabords respectifs. Plusieurs boucles sont chevillées sur le pont près des canons, elles sont utilisées pour l'amarrage des pièces ou pour accrocher les palans de recul.

La charpente de l'écoutille et de l'étambrai de l'arbre de mestre est munie de ses accessoires. Les boucles et les taquets utilisés pour le gréement garnissent les différentes pièces. Des morceaux de bordage simplement percés forment les étambrais des pompes. Ils sont enchâssés dans la charpente voisine. Notez les coins de mât triangulaires forcés dans les angles de l'étambrai afin d'immobiliser le mât. A l'avant de l'étambrai, un grand taquet à trois cornes assure l'amarrage de l'écoute de la voile de trinquet.

A bâbord, tout à l'avant, on peut remarquer le fougon. Cette simple caisse en bois sert de cuisine. En garnissant le fond du fougon d'argile, on peut y faire du feu pour préparer les repas.

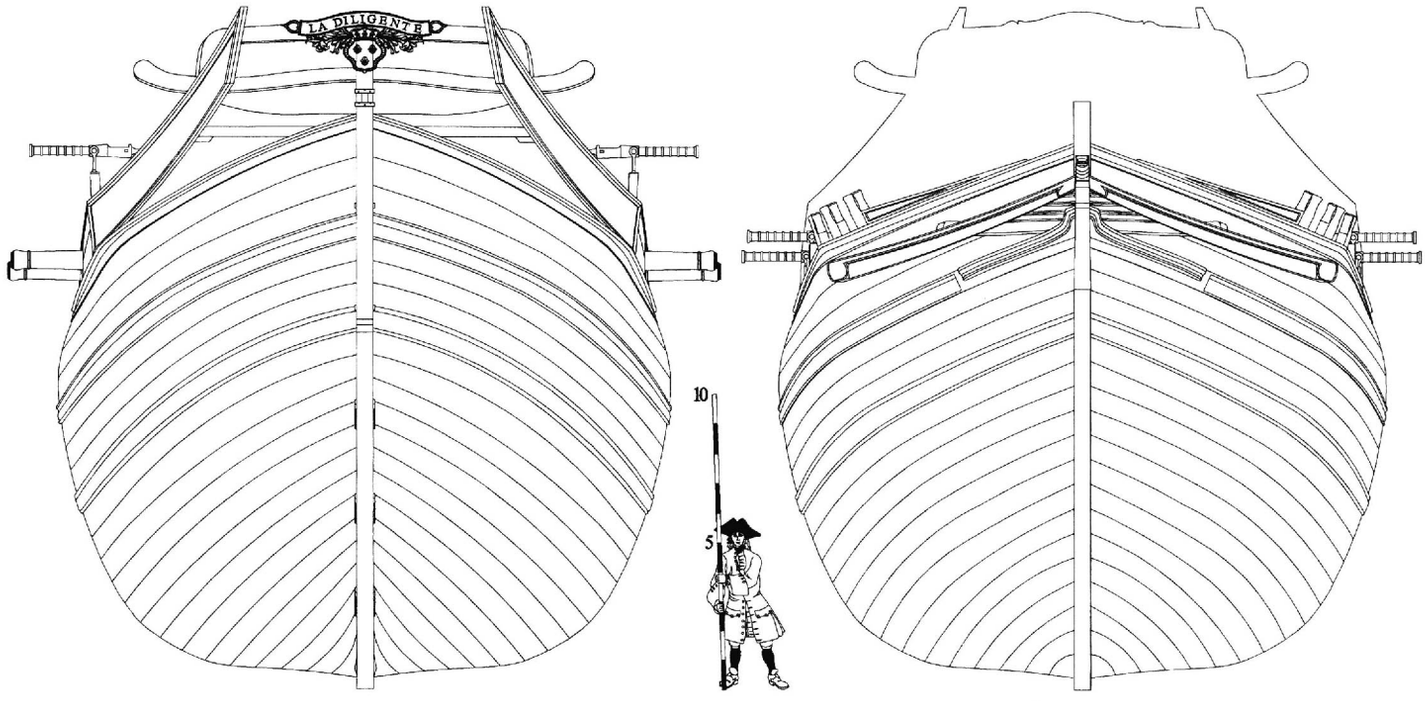


PLANCHE 10

Vues avant et arrière

La vue de face de la tartane permet d'observer les dispositions de l'éperon. Remarquez la position "tombante" des bras des courbatons. Ils suivent l'alignement des préceintes hautes. Les appotureaux ont des inclinaisons variables suivant leur emplacement. Le grand plat-bord aboutit brutalement contre l'appotureau le plus en arrière. On peut compter quatorze virures en dessous de la préceinte basse puis deux séries de trois virures garnissent la carène entre les préceintes et la lisse de plat-bord.

La vue de l'arrière est très instructive car elle montre l'installation du cartouche et des armes de France. Cette vue est théorique car la grande hauteur du gouvernail devrait normalement masquer le blason.

La présence des armes de France est nécessaire pour affirmer l'appartenance royale de cette tartane. L'ensemble est garni de feuillages afin d'intégrer harmonieusement les éléments de cette frêle décoration. La charpente de la tenaille est vue de l'arrière et on remarque bien le débord de la traverse. Les virures de la carène ont presque les mêmes dispositions qu'à l'avant, seule différence, une courte virure supplémentaire près de la quille.

On devine, plaquées contre l'étambot, les branches des pentures de gouvernail placées en position verticale.

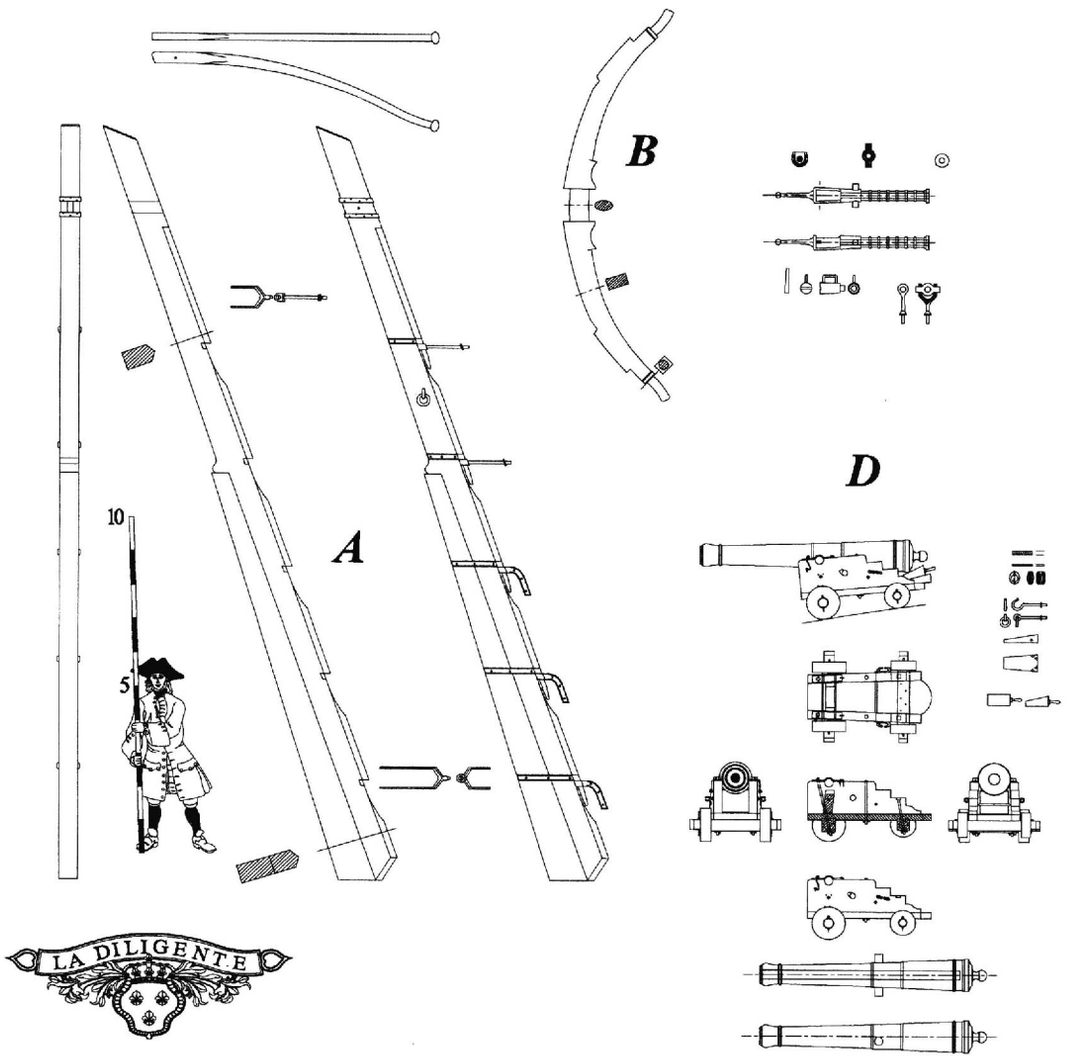
PLANCHE 11

Accastillage (début)

- A - Gouvernail

La forme du gouvernail est parfaitement définie sur le plan de Toulon. Il dépasse amplement la tête de l'étambot. Il est composé d'une mèche, qui en constitue la plus grande partie, et d'un safran chevillé sur l'arrière de cette mèche. Les gonds du gouvernail ont des dispositions particulières dues à la présence des préceintes contre l'étambot. Les deux gonds placés en partie supérieure ont la partie femelle, la rose, soudée sur une cheville. Cette cheville traverse l'étambot, elle est clavetée sur virole à l'intérieur du bâtiment.

Les trois gonds situés en dessous ont des formes traditionnelles mais leurs branches sont courbées vers le bas. Vu la faible largeur de l'étambot, je pense que les clous sont rivés sur la branche placée en concordance.



La mortaise de la barre est rectangulaire. L'ouverture est renforcée par un double cerclage. Remarquez la forme courbée de la barre conçue pour compenser la position très élevée de la mortaise.

Une cheville à boucle est placée de chaque côté de la mèche, on y attache les sauvegardes du gouvernail.

- B - Guirlande arrière

Cette guirlande est placée contre le courbaton de l'étambot. Sa forme est particulièrement travaillée. La partie centrale est utilisée pour le retour de la grande écoute ou de sa poulie quand elle existe, ceci justifiant sa forme arrondie.

Les deux bras ont une section quadrangulaire terminée par une sorte de corne. Ces prolongements servent à tourner des manœuvres.

D - Artillerie de la Diligente

Canons de 4 livres

L'âme des canons du calibre de 4 livres a 84 mm de diamètre, les boulets 81 mm.

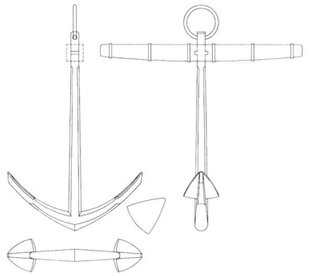
Les affûts sont déduits du manuscrit M8 de Toulon qui en donne les dimensions précises.

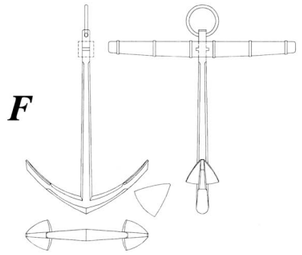
L'épaisseur du fond est de 61 mm, celui des flasques 84 mm. Les roues avant ont 305mm de diamètre, les roues arrières 243 mm. Leurs épaisseurs respectives sont de 101 et 88 mm. Il faut remarquer que les roues de cet affût n'ont pas les proportions généralement en usage sur le ponant. En effet, les roues avants sont plus grandes et les roues arrières sont plus petites que d'ordinaire. Ceci est dû à l'importance du bouge des ponts des bâtiments méditerranéens. Il est nécessaire de compenser ce bouge en modifiant les diamètres des roues, sinon l'affût serait en position trop inclinée nuisant à son utilisation.

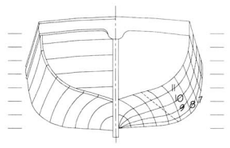
Les chevilles d'assemblage des affûts ont 18 mm de diamètre. Les sus-bandes qui maintiennent les tourillons ont 20 mm d'épaisseur. Les fers pour les chevilles à crocs et à boucles ont 20 mm de diamètre. Le trou pour la brague, percé dans les flasques, a 55 mm de diamètre.

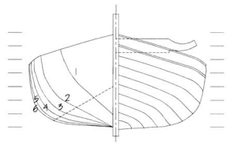
Les bragues ont 4,86 m de longueur et 38,7 mm de diamètre. Les palans ont 19,44 m, leur diamètre est de 15 mm. Les poulies simples et doubles ont 4 po ½ (121 mm) de longueur.

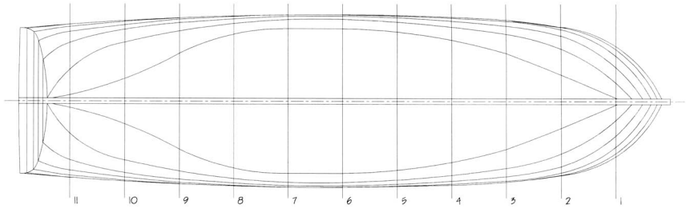
Les affûts sont peints en ocre rouge, les tubes des canons et des pierriers en noir.

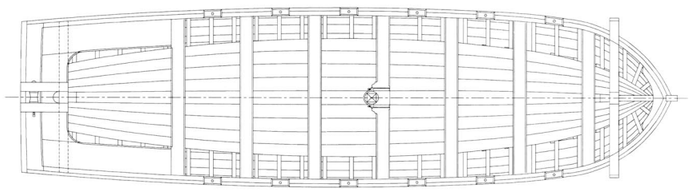


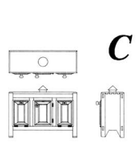


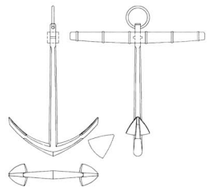


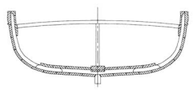


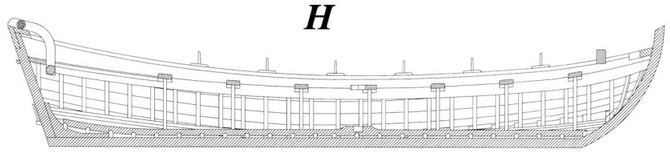


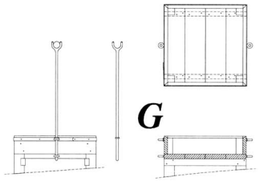


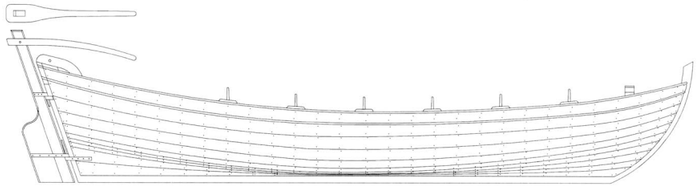












ACCASTILLAGE (suite)

Pierriers

Les pierriers sont du calibre de 1 livre. Le diamètre de l'âme est de 54 mm. Il n'y a pas de modèle réglementaire pour les pierriers. Ils sont généralement fabriqués dans les ports et il en existe un grand nombre de modèles différents.

Le pierrier est en fer, son tube est renforcé par quelques anneaux frettés. Le logement de la boîte est rapporté à sa partie arrière qui est ouverte. Une queue est soudée dans le prolongement de l'ensemble, elle sert au pointage.

Le pierrier pivote grâce à deux tourillons articulés sur une fourche implantée sur un montant.

La boîte est légèrement conique, on la remplit de poudre puis on bouche l'orifice par un tampon en bois servant de valet.

Le pierrier est chargé par la culasse, on engage d'abord un valet, puis le boulet ou la mitraille. La boîte est introduite dans son logement, le tampon en bois doit légèrement pousser le projectile. Elle est ensuite bloquée par le coin métallique.

Ce type d'arme est d'une efficacité limitée, il est principalement utilisé dans la marine de commerce.

- C - Habitacle des compas

Entièrement construits en bois afin d'éviter de perturber le magnétisme des compas, l'habitacle est formé de trois compartiments. Les deux compartiments latéraux sont destinés aux compas, celui placé au centre renferme une lampe en cuivre. Les portes des côtés sont abattantes, l'ouverture étant limitée par une chaînette. La porte du logement de la lampe s'ouvre latéralement. Afin d'évacuer les fumées de combustion, le dessus de l'habitacle est percé et cette ouverture est coiffée d'un petit chapeau de cheminée en cuivre.

- E - Pompes

Les pompes de la tartane sont du type à potence. Le levier est articulé sur un axe placé entre les bras d'une fourche travaillée en partie supérieure de la pompe. Ce dispositif limite la course du piston mais la manœuvre est grandement simplifiée. La partie inférieure de la pompe est de forme tronconique permettant un blocage dans l'épaisseur des vaigres de fond.

- F - Ancres

La *Diligente* dispose de trois grandes ancres de 1080, 898 et 864 livres. Les proportions des deux dernières étant voisines, le même dessin peut servir à leur réalisation. La tartane est aussi équipée de deux ancres à touer d'environ 400 livres.

Les câbles ont 9 po ¾ et 9 po de circonférence (Ø 83 et 77 mm), les grelins 4 po ½, 5 po et 5 po ½ (Ø 38, 43 et 47 mm). La tartane dispose de deux pièces de chacun de ces cordages.

Les ancres apparaissent rarement sur l'iconographie. Elles ne sont jamais représentées le long du bord ; on peut seulement les deviner quelques fois placées en avant de l'arbre de mestre. Je présume que les ancres sont placées sur le pont, près de l'étambrai de mestre au moment du mouillage puis elles sont rangées dans l'entrepont ou dans la cale lorsque le bâtiment est sous voiles. Ceci expliquerait leur absence sur l'iconographie.

Les tartanes de cabotage ou de pêche sont souvent équipées de grappins en remplacement des ancres, plutôt présentes sur les bâtiments du roi.

- G - Fougon

Le fougon, servant de cuisine, est une simple caisse en bois cerclée d'un feuillard. Deux traverses, enchâssées dans les pieds, portent le fond. Deux chandeliers sont destinés à soutenir une traverse en bois servant à porter une chaudière. Ils sont engagés dans des pitons à œil chevillés sur les côtés de la caisse. Ces chandeliers sont démontables, leur présence gênant la manœuvre de la grande antenne. Le fond du fougon est garni d'argile destinée à le protéger quand on y fait du feu.

- H - Chaloupe ou caïque

Les dimensions de la chaloupe de la *Diligente* sont précisées dans le document des Archives Nationales de la Marine nous ayant déjà apporté des précisions sur la mâture. Sa longueur est de 24 pieds (7,77 m) la largeur 6 pieds et 4 pouces (2,05m) le creux 2 pieds et 3 pouces (0,73 m). Les avirons ont 12 pieds de longueur (3.88 m).

Les formes des chaloupes provençales sont différentes de leurs homologues ponantaises. L'arrière est plus large et elles disposent d'un fort traversin à l'avant utilisé pour le service des ancres.

Les formes sont définies par 11 sections transversales et par 6 sections horizontales espacées de 6 po (162mm). La quille, l'étrave et l'étambot ont 68 mm sur le droit et 108 mm sur le tour, les membrures ont 54 mm en carré, leurs éléments se recouvrent de 324 mm.

La carlingue a 162 mm de large et 68 mm d'épaisseur. Vaigres et bordages ont 27 mm. La préceinte mesure 162mm x 40 mm, la serre bauquière 135 mm x 27 mm.

Les bancs ont 162 mm x 40 mm, ils sont supportés par des épontilles de 40 mm au carré.

La chaloupe n'est généralement pas embarquée, elle est remorquée quel que soit le temps.

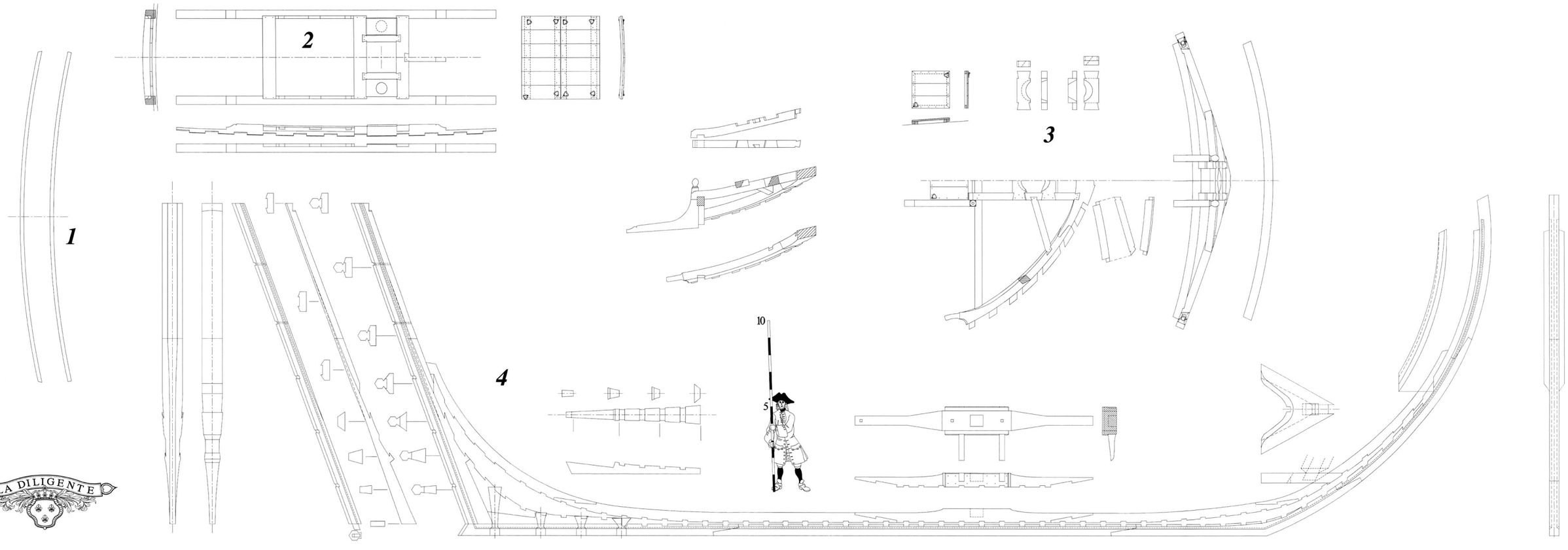


PLANCHE 12

Détails de la charpente - 1 -

- 1 - Gabarits des maîtresses lattes

Les deux gabarits s'appliquent aux maîtresses lattes du pont et du faux-pont. Ils présentent un bouge important d'environ un pied. Ces gabarits servent à tracer toutes les lattes, il suffit de réduire la longueur en l'adaptant à la position de la latte.

- 2 - Charpente autour de l'arbre de mestre

Principalement constitué de courtes hiloires posées de chant et de trois surbaux, cet ensemble encadre la grande écoutille et l'étambrai de l'arbre de mestre.

Les hiloires sont endentées sur les lattes, leurs extrémités sont travaillées en doucine pour atteindre le niveau des bordages du pont. Elles portent plusieurs entailles dans lesquelles viennent se loger les surbaux. Dans l'étendue de la grande écoutille, on travaille une feuillure pour encastrer le panneau ainsi que plusieurs encoches qui reçoivent les barrotins de ces panneaux.

Placé en avant de l'écoutille, on trouve l'étambrai de l'arbre de mestre. Il est limité à l'avant et à l'arrière par deux surbaux. Deux pièces encastrées à queue d'aronde dans les surbaux assurent le maintien latéral. Le carré ainsi créé correspond aux dimensions de l'octogone du pied du mat.

Lorsque le mât est mis en place et calé par ses coins, on installe, autour de l'étambrai, une braie faite en toile à voile peinte. Cette braie est clouée autour du passage du mât sur les pièces latérales et les surbaux. Elle remonte un peu le long du mât puis elle est clouée autour de celui-ci et assure ainsi l'étanchéité.

Le surbau placé en avant de l'arbre reçoit toute la poussée du mât aussi, il est appuyé en partie centrale par un arc-boutant cloué sur le pont.

Le panneau de l'écoutille est construit en deux parties. Elles sont constituées de planches d'un pouce (27mm) clouées sur deux barrotins. Les extrémités de ces barrotins sont travaillées en biais. Une poignée triangulaire placée à chaque angle des panneaux permet de les déplacer. La courbure des panneaux est la même que celle des surbaux.

- 3 - Charpente de l'étambrai de trinquet

Cet ensemble complexe est construit tout à l'avant de la tartane. Il sert d'étambrai à l'arbre de trinquet.

Un surbau est placé sur la tête des allonges de la membrure n°4. Il est chevillé contre l'appotureau et ses extrémités affleurent l'extérieur de la membrure. Deux courbatons sont chevillés sur le pont, ils renforcent la tenue du surbau en le soutenant par son milieu. L'écoutille de la fosse aux liens est percée entre les courbatons.

Une guirlande, dont les bras s'étendent très en arrière, est posée sur un lit de garnitures engagées entre les membrures de l'avant. Cette guirlande est faite en trois parties assemblées par des écarts plats. Les deux allonges de la guirlande ont leur extrémité arrière travaillée en forme de corne. La partie supérieure du surbau est encastrée sous l'allonge de la guirlande.

Deux longis sont installés entre la guirlande et le surbau. L'extrémité avant de ces pièces est encastrée à queue d'aronde dans la guirlande, leur extrémité arrière est assemblée à dent carrée avec le surbau. Ces longis assurent le maintien latéral de l'arbre de trinquet. Ils portent plusieurs entailles. On dispose deux arcs-boutants dans les plus petites de ces entailles. Ces arcs-boutants prennent appui, par leur autre extrémité, contre les bras de la guirlande. Ils compensent la poussée latérale de l'arbre.

Les deux entailles les plus importantes sont destinées à installer les deux traversins qui finissent de former l'étambrai. Ces traversins sont encastrés à queue d'aronde dans les longis. Celui de l'avant assure le soutien de l'arbre, celui de l'arrière permet verrouiller l'installation. Ces pièces sont immobilisées par des chevillées clavetée sur virole sur les longis.

Le panneau de la fosse aux liens est constitué d'un cadre sur lequel on cloue des bordages d'un pouce d'épaisseur (27 mm). Il n'y a que deux poignées pour manipuler ce panneau. Il s'emboîte sur un cadre installé autour de l'écoutille.

- 4 - Structure axiale de la tartane

Toute la charpente axiale est dessinée et on peut en détailler les différents éléments.

La quille est composée en deux parties dont les pièces sont assemblées par des écarts plats. Remarquez que le bout de l'écart n'est pas perpendiculaire à la quille, il est normal au plan de joint de l'écart. Le bout de la quille est taluté afin d'éviter d'engager accidentellement un cordage entre le talon de la quille et le gouvernail.

Le brion est placé à l'extrémité avant de la quille, il relie celle-ci à l'étrave faite en deux parties.

L'étrave est renforcée à l'intérieur par une contre-étrave qui reçoit les apôtres placés de part et d'autre de ces deux pièces.

A l'autre extrémité de la quille, on trouve toute la structure de l'arrière. La liaison de l'étambot est assurée par un tenon travaillé à son extrémité s'engageant dans une mortaise exécutée au bout de la quille.

Un large contre étambot est plaqué sur l'avant de l'étambot. Cette pièce est caractéristique des bâtiments latins ne portant pas de lisse de hourdi. Le contre étambot enchâsse le haut de l'étambot afin d'assurer la portée des bordages jusqu'à la rablure. Sa forme évolue vers le bas pour se raccorder à l'épaisseur de la quille. Plusieurs sections permettent d'apprécier la variation de la forme de cette pièce.

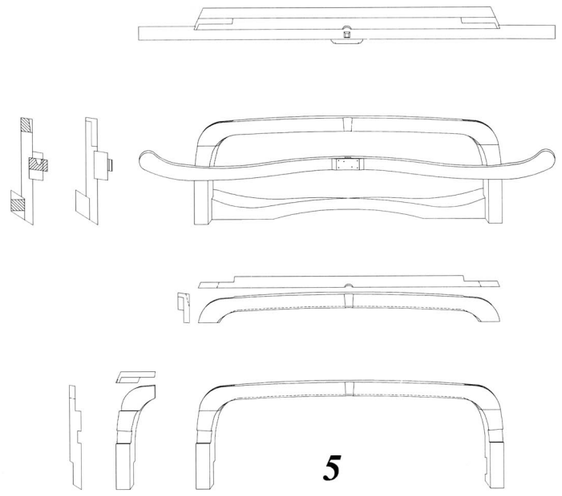
La courbe d'étambot assure le remplissage et la liaison entre le contre étambot et une pièce placée sur la quille. Cette pièce compense le relèvement des façons de l'arrière. Sa forme est aussi très variable puisqu'elle a l'épaisseur de la courbe à l'endroit de la liaison avec celle-ci ; sa largeur évolue ensuite de manière à venir se plaquer sur la face arrière de la 41ème membrure. A cet endroit-là, elle adopte le tracé de cette membrure. Cette pièce est détaillée et on peut aussi observer l'évolution de sa forme.

Toutes les pièces recevant des membrures portent des entailles de 1 po _ de profondeur afin d'y encastrer les varangues ou les pieds des fourcats.

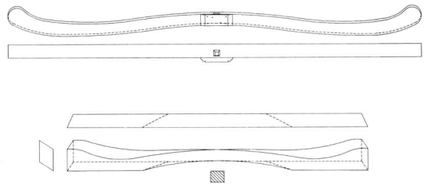
La carlingue maintien l'ensemble de la membrure. Elle est construite en trois parties assemblées par des écarts à crocs. La partie centrale a une section plus importante afin d'y creuser la mortaise du pied de l'arbre de mestre. Les côtés de cette partie sont renforcés par deux morceaux de bordage épaulés par des courbatons. Il faut veiller à cheviller ces courbatons sur les varangues pour qu'ils fassent tout leur effet.

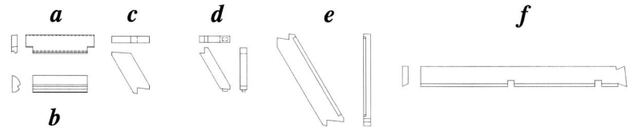
Comme je l'ai expliqué plus haut, la forme des marsouins est supposée. Ils ne sont que le prolongement de la carlingue, ils couvrent le collet des fourcats.

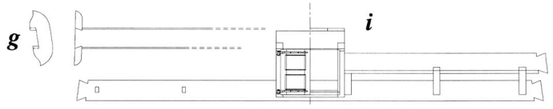
La carlingue du pied de l'arbre de trinquet est simplement constituée d'un fourcat couché chevillé sur quelques membrures.



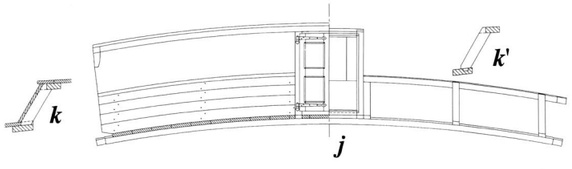
5

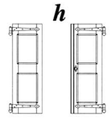


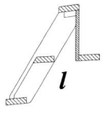


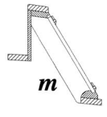


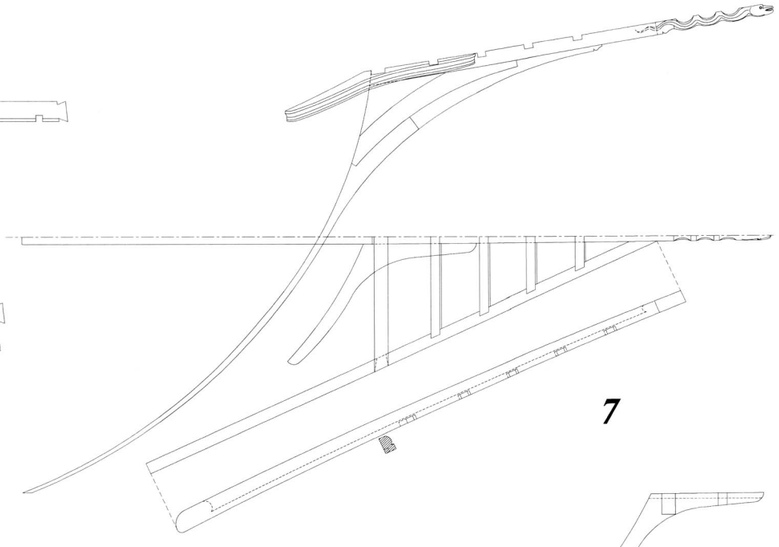
6



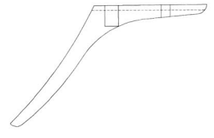


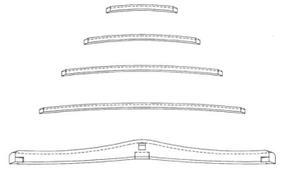






7





LA DILIGENTE

PLANCHE 13

Détails de charpente - 2 -

- 5 - Charpente des ailes

Cet ensemble est composé de trois éléments.

- une forte traverse portant l'ensemble de la charpente. Sa section est très variable, passant de la forme d'un rectangle sur l'étambot à celle d'un losange très allongé contre les ailes. Les courbures prononcées de sa face supérieure sont nécessitées par l'évolution de la barre du gouvernail.

- la tenaille, construite en trois parties, est la pièce principale de cette structure. Elle comprend deux piédroits soutenant un cintre qui les relie. Ces trois éléments sont assemblés par des écarts plats. Les piédroits portent deux entailles, un sur l'arrière servant d'appui sur la traverse principale, un autre sur l'avant dans lequel est encastrée la longue traverse à double courbure. Le cintre porte une goujure servant d'étambrai au mât de pavillon. Un demi collier de fer à charnière permet de fermer cet étambrai. La tenaille est aussi utilisée pour porter l'espar du faîtage de la tente. Le cartouche et les armes de France sont cloués sur l'arrière de la tenaille.

- éventuel héritage de dispositions dépassées, une longue pièce à double courbure est chevillée sur l'avant de la tenaille. Elle porte une mortaise pour le pied du mât de pavillon. Ceci oblige à réserver un taquet ou à clouer une garniture sur l'avant de cette pièce pour y travailler la mortaise.

- 6 - Charpente du fronteau

Le fronteau est bâti sur trois niveaux de lattes. Le niveau le plus bas correspond au pont de la tartane. Il sert d'appui aux montants du fronteau et à ceux de l'écoutille.Une latte isolée est placée au niveau le plus haut. Elle est maintenue près du plat bord par deux galoches. Elle sert à appuyer les montants de l'écoutille par l'intermédiaire d'une traverse clouée, par dessous, en son milieu. A l'extérieur des montants de l'écoutille, on cloue deux pièces d'appui pour la première latte de la dunette. Cette latte est composée de deux parties. Ces deux demi lattes sont entaillées pour recevoir la partie supérieure des montants de fronteau. Dernière étape, les bordages du fronteau sont cloués sur les montants en position horizontale et l'écoutille est fermée par une porte à deux battants.

Si l'on détaille les différentes pièces de cet assemblage, on trouve :

en **a** la traverse supérieure de l'écoutille, elle est clouée sous la latte ou surbau du plat-bord. Elle porte une feuillure pour encastrer le haut des portes et ses extrémités sont travaillées pour servir d'appui aux montants de l'écoutille.

En **b** la traverse inférieure de l'écoutille. Elle est clouée sur la dernière latte du pont. Elle règle l'écartement des pieds des montants de l'écoutille et elle porte aussi une feuillure pour les portes.

En **c** sont représentés les montants du fronteau portant l'extrémité des demi lattes. Ces pièces sont clouées contre les montants de l'écoutille. Ils ont, en bas, une encoche qui les appuie sur la latte du pont.

En **d**, on trouve les montants du fronteau. Ils ont un tenon à leur pied qui les immobilise sur la latte du pont. Ils portent en haut une oreille s'encastrant dans une encoche pratiquée sur l'avant de la demi latte.

En **e**, les montants de l'écoutille. Chacune de leurs extrémités est travaillée pour s'encastrer soit sur la latte de pont pour celle d'en bas, soit sur la traverse supérieure pour l'autre. Ils portent aussi une feuillure pour loger l'épaisseur des portes.

En **f**, la demi latte de l'avant de la dunette. Elle est encastrée à queue d'aronde dans la serre bauquière de la dunette comme une latte ordinaire, l'autre extrémité est appuyée sur le montant **c**. Elle porte les encoches d'appui des montants du fronteau. La demi latte a son can de l'avant raboté à l'inclinaison du fronteau.

En **g**, la galoche portant la latte du plat-bord est représentée. Cette galoche est clouée contre le bord de manière à placer le dessus de la latte au niveau supérieur du plat-bord. L'encastrement de la latte est travaillé à queue d'aronde.

En **h**, les portes fermant l'écoutille sont dessinées en vraie grandeur. D'aspect tout à fait classique, elles pivotent grâce à deux charnières fixées dans les montants de l'écoutille.

En **i**, on trouve la vue de dessus de la charpente du fronteau. Remarquez les mortaises dans la latte du pont et les bordages fermant l'écoutille par l'arrière. Notez également les encastrements des montants dans la demi latte.

En **j**, vue de face du fronteau. Coté droit, la charpente est nue ; côté gauche, toutes les pièces sont en place.

Plusieurs petites coupes aident à la compréhension des dessins, **k** et **k'** coupes du fronteau près d'un montant, **l** coupe montrant la face extérieure d'un montant de l'écoutille et **m** coupe passant par le milieu de l'écoutille.

- 7 - Charpente de l'éperon

La charpente de l'éperon est simplement constituée. La guibre est composée d'un taille-mer construit en deux parties, de quelques pièces de remplissage et d'une flèche.

Cet ensemble est chevillé sur l'étrave. L'épaisseur de l'éperon est égale à celle de l'étrave puis elle se réduit aux deux tiers à son extrémité avant.

Un courbaton est placé de chaque côté de l'éperon afin de l'épauler. Ces courbatons sont installés de manière à ce que le bras appliqué contre la coque suive l'inclinaison de la préceinte.

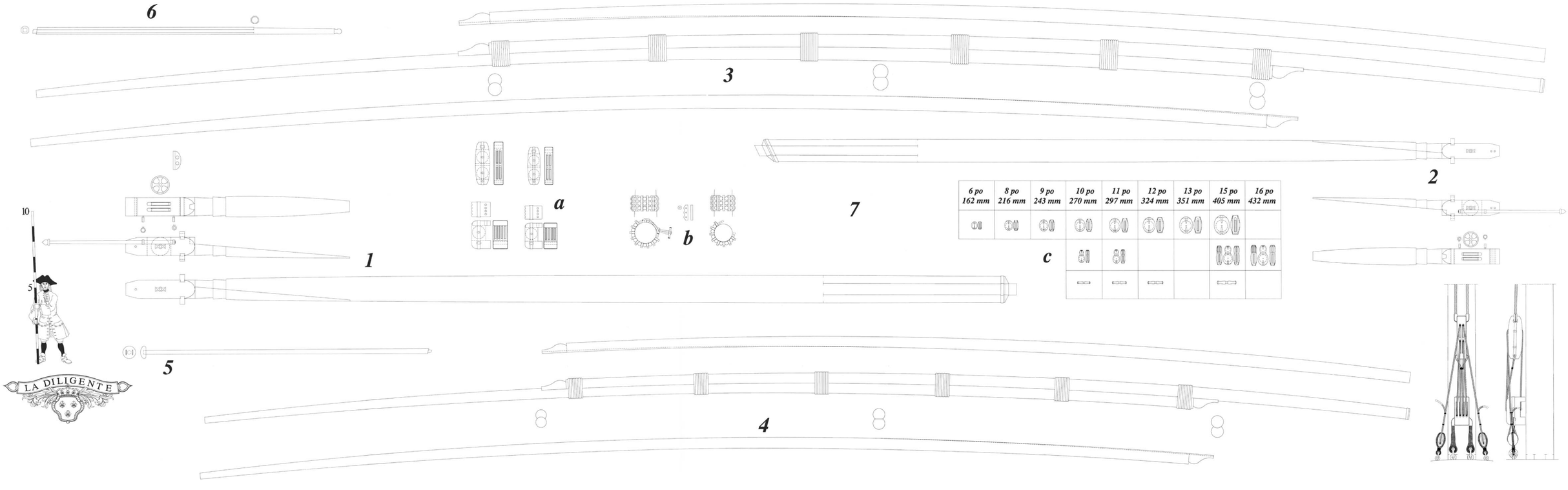
Le courbaton est chevillé contre la flèche.

Plusieurs encoches sont pratiquées dans la flèche. On y encastre les barrotins de l'éperon. Comme le dessus du courbaton affleure le dessus de la flèche, il est nécessaire de prolonger les deux premières encoches de la flèche sur la surface supérieure du courbaton.

Les deux herpes sont placées de part et d'autre de l'éperon. Ces herpes sont moulurées et elles portent les encastrements des barrotins sur leur arête supérieure. Le premier de ces barrotins est chevillé contre l'étrave, il est assemblé à queue d'aronde avec les herpes.

Les quatre autres barrotins sont simplement placés dans les logements travaillés sur la flèche et sur les herpes. Leur section est moins importante que celle du premier barrotin.

Les dessins de détails des courbatons et des barrotins permettent d'en apprécier la géométrie. Notez la mortaise pour le berthelot et les queues d'aronde du premier barrotin.



6 po 162 mm	8 po 216 mm	9 po 243 mm	10 po 270 mm	11 po 297 mm	12 po 324 mm	13 po 351 mm	15 po 405 mm	16 po 432 mm

c

PLANCHE 14

Eléments de mâture et poulies

- 1 - Arbre de mestre

L'arbre de mestre est débité dans un seul pin. La base de l'arbre est octogonale jusqu'à quelques pouces au-dessus de l'étambrai, puis, sa section devient circulaire en diminuant jusqu'à son sommet où il devient carré. Cette partie carrée est rapportée ; elle se nomme calcet et elle est en bois d'orme. Le carré du calcet circonscrit le diamètre du petit bout de l'arbre. On laisse en dessous du calcet une longue partie de bois servant à l'endenter avec l'arbre. Cette partie est arrondie sur le même gabarit que l'arbre. Le bas du calcet porte une entaille dans laquelle vient se loger une dent que l'on travaille à l'extrémité de l'arbre. Le calcet est placé du côté de la poupe du bâtiment.

On pratique deux entailles biaises d'un pouce de profondeur autour de l'assemblage afin d'arrêter les sartis (haubans) et les ceinturettes, ceci afin de les empêcher de glisser vers le bas.

Le calcet est fixé sur l'arbre par huit clous. Le premier est chassé du côté de l'arbre, à son extrémité, il traverse le calcet puis il est rivé dessus. Les sept autres sont cloués du côté du calcet en "pied de poule" c'est à dire alternativement à droite et à gauche. Les quatre d'en haut sont rivés sur l'arbre, les trois derniers du bas se perdent dans l'arbre.

Deux entailles en queue d'aronde sont pratiquées à l'avant et à l'arrière du calcet. Elles reçoivent deux pièces en orme, les siones, percées de deux trous servant de guide aux amans (itagues des antennes).

On pratique deux mortaises dans le calcet. Deux rouets de bronze y sont placés, ils sont destinés aux amans de l'antenne. Les axes de ces rouets tournent dans des paliers de bronze enchâssés sur le côté du calcet. Ils sont goupillés sur virole. Sur le côté du calcet, on implante deux pitons à œil soutenant un petit mât de pavillon.

Certains calcites sont ceinturés de fer en haut et en bas, d'autres sont couverts d'une feuille de plomb pour empêcher l'eau d'en pourrir la tête.

- 2 - Arbre de trinquet

L'arbre de trinquet est travaillé de la même façon que l'arbre de mestre, seules les dimensions diffèrent.

La forte inclinaison de l'arbre de trinquet oblige à adapter son tenon pour l'implanter dans le fourcat couché servant de carlingue.

- 3 & 4 - Antennes de mestre et de trinquet

Hormis leurs dimensions, les deux antennes sont identiques. Elles sont composées de deux longues pièces de pin, le quart et la penne, légèrement endentées l'une dans l'autre. Le quart est placé en bas, la penne en haut.

Les antennes sont travaillées dans des pièces de bois rectilignes. Leur poids et surtout leur grande longueur font qu'une courbure naturelle se crée. Les maîtres voiliers et les comites estiment à environ quatre pour cent la flèche que prend l'antenne. J'ai pensé qu'il serait plus agréable pour le modéliste de présenter des antennes ayant déjà leur courbure surtout si on souhaite voiler la tartane.

Suivant les auteurs, les dimensions et les dispositions adoptées pour la fabrication des antennes sont variables. Si les proportions de leur longueur sont relativement constantes, les diamètres subissent des écarts importants. Pour l'antenne de mestre, par exemple, on peut trouver une différence de cinq pouces sur la circonférence entre les "papiers de M. de Boisclairs" et le Traité de construction de B. Ollivier. Pour le recouvrement des deux parties, l'iconographie montre aussi des dispositions très différentes. Le recouvrement peut varier du quart de la longueur de l'antenne à plus des trois quarts sur certaines représentations. J'ai arbitrairement choisi de m'appuyer sur le dessin intitulé " Tartane de négoce à la voile" de J. Jouve où la mâture représentée est comparable à celle de la *Diligente*.

L'extrémité des pièces de l'antenne faisant partie du recouvrement est travaillée de manière à pouvoir s'appliquer parfaitement sur l'autre partie. Trois sections faites sur les antennes permettent d'apprécier ces dispositions.

Les deux parties sont liées par des trinques, terme levantin équivalent à routiers. On emploie à cet effet d'anciens sartis (haubans) ayant déjà donné leur allongement. Pour l'antenne de mestre, les trinques ont 4 po _ de circonférence (Ø 41mm) ; pour l'antenne de trinquet, 4 po (Ø 34 mm). On fait 8 ou 9 tours que l'on cloue sur l'antenne. Lorsque l'antenne est à poste, le quart est placé dessus, la penne est bien sûr dessous. L'antenne est, à cette époque, disposée *à l'extérieur* des haubans sous le vent, ceux-ci étant mollis. L'antenne passera à l'intérieur des haubans au tournant du XIXème siècle.

- 5 - Mât de pavillon

la *Diligente* est une tartane du Roi de France. A ce titre, elle doit pouvoir arborer ses couleurs. Elle dispose donc, à cet effet, d'un mât de pavillon implanté sur la charpente de la tenaille. Une pomme est placée à la tête du mât de pavillon, les deux clans pour les drisses y sont logés.

- 6 - Bâton de foc ou berthelot

Le berthelot est placé à l'avant du bâtiment sur la flèche de l'éperon. Sa section est octogonale près de l'étrave puis elle devient circulaire au-delà de la flèche. La partie inférieure de l'octogone est rabotée jusqu'à la génératrice du cercle afin de lui donner une meilleure assise.

Un tenon carré est travaillé à son extrémité inférieure afin de l'engager dans la mortaise du premier barrotin. Le berthelot est maintenu sur l'éperon par une simple rousture.

- 7 - Poulies et accessoires du gréement

Toutes les poulies et les accessoires du gréement sont détaillés, leur description et utilisation sont précisées dans la partie traitant du gréement de la tartane.

Je rappelle simplement que la longueur des poulies simples est sensiblement égale à dix fois le diamètre du cordage qui y passe. La dimension est ensuite arrondie au pouce supérieur.

Les poulies violons à deux et trois rouets ont 16,6 fois le diamètre du cordage.

Le corps de la petite poulie représente les 2/3 du corps de la grande.

- **a**, tailles de mestre et de trinquet, leurs rouets sont en bronze Ces poulies sont cerclées par un lien en fer plat.

- b, racages de mestre et de trinquet. Les dimensions sont identiques pour limiter les rechanges.

- **c**, tableau des poulies et des quinçonneaux.

PLANCHE 15

Grande vue sous voiles

Echelle 1/48

Des impératifs de format ont obligé à présenter la grande vue sous voile au 1/48. Contrairement aux habitudes, il a même été nécessaire de réduire la coque à sa partie émergée pour "rentrer" dans le format.

Cette représentation est une vue assez théorique, la voilure de la tartane étant rarement disposée de façon aussi plate. L'intérêt de cette disposition est de pouvoir relever le gabarit des voiles sur cette planche. Cette planche est au 1/48 aussi il est nécessaire d'appliquer un coefficient de 1,33 pour obtenir les dimensions des voiles au 1/36. Les voiles sont confectionnées en cotonine. La chaîne de cette toile est en chanvre et sa trame est en coton. Cette toile est légère mais résistante.

La couleur de cette toile est claire mais on peut trouver des voiles faites avec une alternance de laizes blanches et bleues. Il existe aussi des laizes à carreaux bleus. Les laizes ont 18 pouces (0,486 m) de largeur.

L'envergure de la voile est coupée ronde afin de s'adapter à la courbure naturelle de la vergue. La coupe des voiles latines est un art extrêmement élaboré qui était souvent le secret des comites des galères. La voile doit être raide dans sa partie avant puis la tension doit se réduire vers l'arrière jusqu'à la chute doit être un peu lâche. De plus, la voile doit avoir du creux ce qui fait varier la largeur des coutures.

Les voiles portent une ligne de ris appuyée sur une courbe semblable à celle de l'envergure. Cette ligne débute à l'amure et aboutit à une distance de l'empointure haute égale à un cinquième de la longueur de la chute.

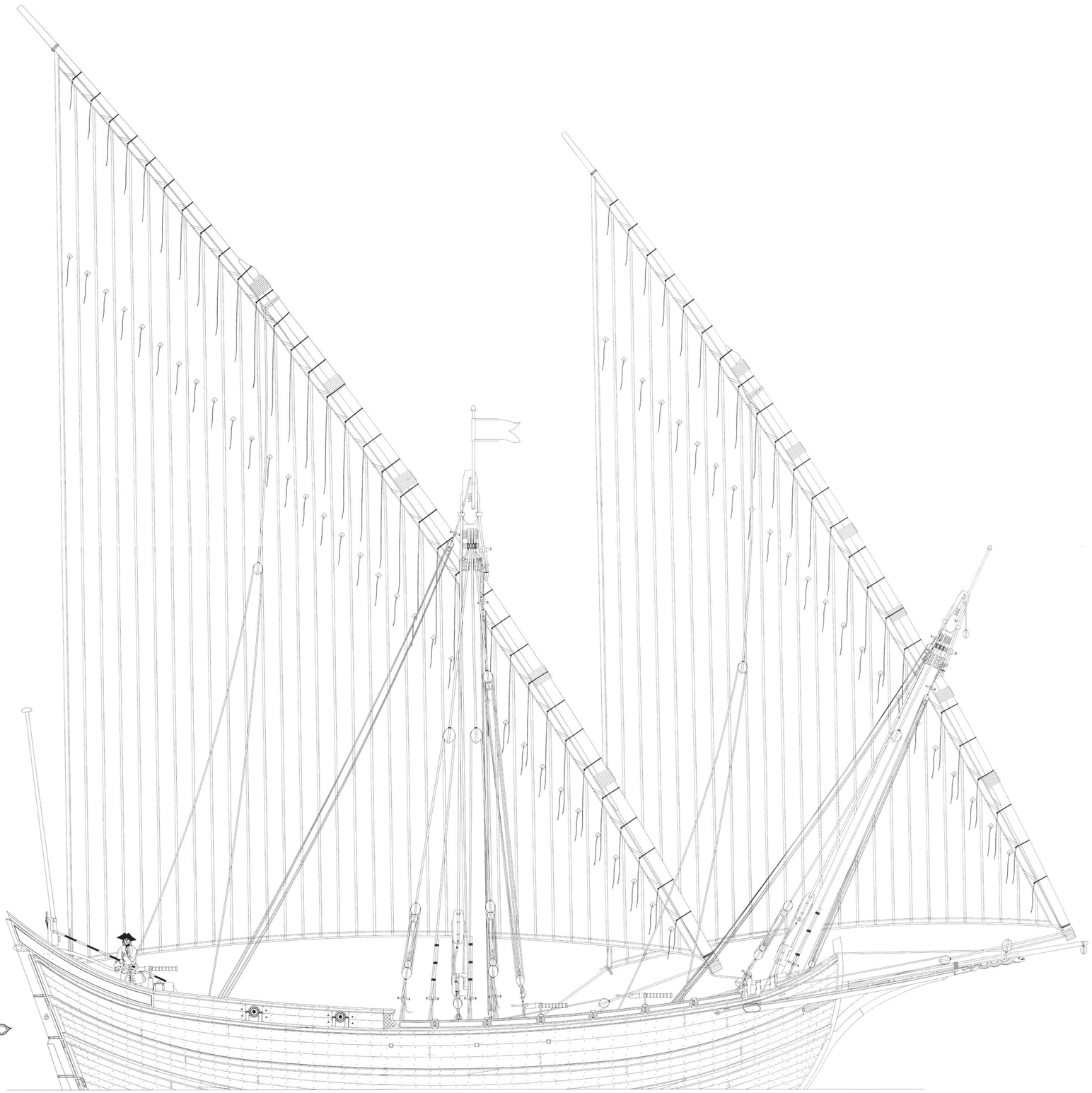
Les rabans de ris ou tiercerols sont cousus sur un petit carré de toile placé au milieu des laizes. Il n'y a pas de bande de ris afin de ne pas contrarier le développement de la voile. Quelques fois les rabans de ris sont cousus sur la piqûre d'assemblage des laizes.

La ralingue de chute n'existe pas sur les voiles latines des tartanes. Cette ralingue est remplacée par un cordage libre passé dans une gaine cousue sur la chute de la voile. Il est destiné à mollir ou à raidir l'arrière de la voile. On a soin de lui réserver une issue sur la gaine à quelques pieds du point d'écoute.

La partie inférieure de ce cordage est amarrée sur l'écoute après avoir été raidi ou molli selon le besoin. Il règle ainsi le creux de la voile.

Le bout supérieur de la bande de chute est engagé dans les torons de la ralingue d'envergure puis on limande et on fourre par-dessus. Il en est de même avec son bout inférieur qui s'engage dans les torons de la ralingue de bordure.

L'extrémité basse de la ralingue d'envergure est épissée dans un œil formé avec la ralingue de bordure. Son extrémité haute est libre sur 6 ou 7 pieds pour servir de fouet utilisé pour fixer l'empointure sur la penne.



LA DILIGENTE

PLANCHE 15

La ralingue de bordure sert d'écoute. La partie "écoute" a, en général, la même longueur que la bordure de la voile. Quelquefois, la bordure est équipée de deux cordages : le premier de petite section sert de ralingue et reçoit la couture, le deuxième est plus gros, il sert d'écoute étant lié au précédent par un merlinage.

Troisième possibilité, le cordage de bordure dépasse de 2 pieds de la chute, il est limandé et fourré puis il se retourne sur lui-même et forme un œil grâce à deux ou trois amarrages. Une écoute traditionnelle est alors fixée dans cet œil.

Le pavillon du Roi est hissé sur le mât de pavillon, sa longueur est égale à la largeur du bâtiment, sa hauteur est égale aux deux tiers de cette longueur. Je rappelle que ce pavillon est de couleur blanche unie.

On pourra relever sur cette vue les dispositions et le parcours des manœuvres décrites dans la partie gréement de la monographie.

PLANCHE 16

Formes au 1/48

Pour les modélistes désirant réaliser la tartane à une échelle réduite, cette planche leur permettra de relever les formes au 1/48ème. Le tracé des gabarits est "symétrisé" et complété par celui des ponts. Les lattes aboutissent contre le parement intérieur de la membrure. Aussi, si on choisit de construire la tartane avec des couples "pleins", il conviendra de prolonger les traces des lattes jusqu'à leur rencontre avec la membrure correspondante.

Le décalage du pont pour la chambre de poupe s'applique à partir du gabarit n° 44. Pour le reste des plans, il suffira d'appliquer un coefficient de 0,75 sauf pour la grande vue et pour la planche 17 reproduisant une partie des planches de charpente et d'accastillage au 1/48.

PLANCHE 17

Détails au 1/48

Les dessins des pièces essentielles de la charpente et del'accastillage sont reproduits sur cette planche à l'échelle du 1/48.

Les repères des commentaires sont identiques à ceux utilisés sur les planches au 1/36, il suffira de s'y reporter.

PLANCHES 18,19 & 20

Dessins des membrures

Les 50 membrures constituant l'ossature de la coque sont tracées en totalité. Le tracé complet de chaque membrure permettra de guider l'assemblage des pièces la constituant.

Les allonges dévoyées placées aux extrémités du bâtiment sont représentées vues de face mais aussi en vraie grandeur. Les membrures sont vues de l'avant vers l'arrière.

Elles sont composées d'une varangue ou d'un fourcat, de deux genoux et d'une allonge de chaque côté. Certaines membrures ont en plus des montants servant appotureaux ou de macarons.

Les pièces sont empâtées de 2 pieds ½ (0,81 m).

L'assemblage de ces pièces se fait par trois chevilles rivées sur virole sur la face opposée. Sur les dessins des membrures, le chanfrein de 1 po ½ (40 mm) travaillé aux bouts de pièces n'est pas représenté. Il suffira de l'exécuter après l'assemblage des pièces.

Les genoux des membrures 1 à 3 et 47 à 50 se rejoignent dans l'axe du bâtiment. De même, l'extrémité basse des allonges touche la tête des fourcats pour les membrures 1 à 4 et 48 à 50.

Les lignes 0 et 10 sont notées afin d'être utilisées comme référence. Sur les membrures servant de gabarit la position du livet de pont est repérée et le dessin des serres bauquières est rajouté. Il sera utile pour exécuter les pièces constituant ces éléments de charpente. Observez la forme évolutive de la section de ces pièces et la présence sur la membrure 44 de trois serres bauquières. Les deux plus hautes correspondent au décalage du pont à l'endroit du fronteau de la dunette.

PLANCHE 16

Formes au 1/72

A la demande de nombreux lecteurs familiers de l'échelle 1,72ème depuis la monographie de la Vénus, nous avons reproduits les plans de formes et quelques détails caractéristiques de l'accastillage de cette échelle.

PIECES METALLIQUES

Chevilles et clous

Les chevilles de la quille et des membrures ont 9 lignes (20 mm) de diamètre. Celles des fourrures de gouttière, des hiloires renversées, des serres bauquières et des guirlandes ont 7 lignes (16 mm) de diamètre. Les chevilles goupillées sur virole dépassent de 2 po (54 mm) de la surface de la pièce, la virole (rondelle) est enchâssée dans le bois.

La dimension de la tête des clous résulte du calcul de la longueur de ceux-ci. L'épaisseur de la pièce à fixer doit correspondre aux 4/9 de la longueur du clou. La section de la tête du clou mesure 1/12 de cette longueur. Pour simplifier, la section de la tête du clou représente environ 1/5 ou 20 % de l'épaisseur de la pièce à fixer. Les clous et leurs têtes sont de section carrée mais par convention, on peut les représenter de section circulaire.

Ferrures de gouvernail

L'aiguillot a 16 li (36 mm) de diamètre. Le fer plat pour les branches à 6 li (13,5 mm) d'épaisseur et 22 li (49,5 mm) de largeur. On peut estimer le diamètre de la cheville des deux gonds supérieurs à 1 po (27 mm) de diamètre.

Ferrures des arbres et des calcets

Le cerclage du pied des arbres est travaillé dans un fer de 4 li x 2 po (10 mm x 54 mm).

Les rouets enchâssés dans le calcet de mestre ont 2 po _ d'épaisseur (68 mm) et 14 po (378 mm) de diamètre. Ceux du calcet de trinquet ont 2 po (54 mm) et 12 po (324 mm).

Boucles et crocs

Les chevilles à boucle sont travaillées dans un fer de 20 mm de section. Le diamètre intérieur de la boucle est égal à 3 fois la section du fer. La section du fer des crocs des palans correspond aux 2/3 du diamètre des pendeurs, celle des poulies de retour est égale au diamètre du garant.

Peinture et décorations

La *Diligente* est un bâtiment du Roi. A priori elle pourrait, à ce titre, être peinte de façon classique pour les unités entretenues par le port de Toulon. Mais ces dispositions s'appliquent principalement aux bâtiments de hauts bords et il n'est pas certain que les petits bâtiments de service comme cette tartane soient astreints à

ces règles. Néanmoins, si l'on désire peindre la tartane aux couleurs "officielles", il est souhaitable d'appliquer les dispositions suivantes.

La carène immergée doit être traitée en blanc cassé rappelant l'espalmage appliqué sur les coques. La coque est peinte en noir jusqu'à et y compris la préceinte haute. Les trois bordages au-dessus en ocre jaune, la grande lisse de plat-bord en jaune de Naples, le plat bord lui-même en noir.

Les bordages dans lesquels sont percés les sabords en bleu de Roi ou en vert Véronèse. Les ailes de la même couleur, les encadrements de celles-ci en jaune de Naples. Le fond de ces encadrements peut être agrémenté, si on est adroit, de peintures en trompe-l'œil représentant des feuillages, des rosaces ou des dessins géométriques. La lisse du rabattu qui se prolonge sur les ailes est aussi en jaune. Le plat-bord du rabattu en noir y compris le surbau du fronteau.

Le fond des fargues en bleu ou vert, les cadres et les macarons en jaune. Gouvernail, étrave et éperon en noir, les herpes et la figure en jaune. Pour l'écusson portant les armes du Roi, fleurs de lys blanches sur fond bleu. Couronne et bordure jaune. Feuillages verts et cartouche jaune, lettres noires.

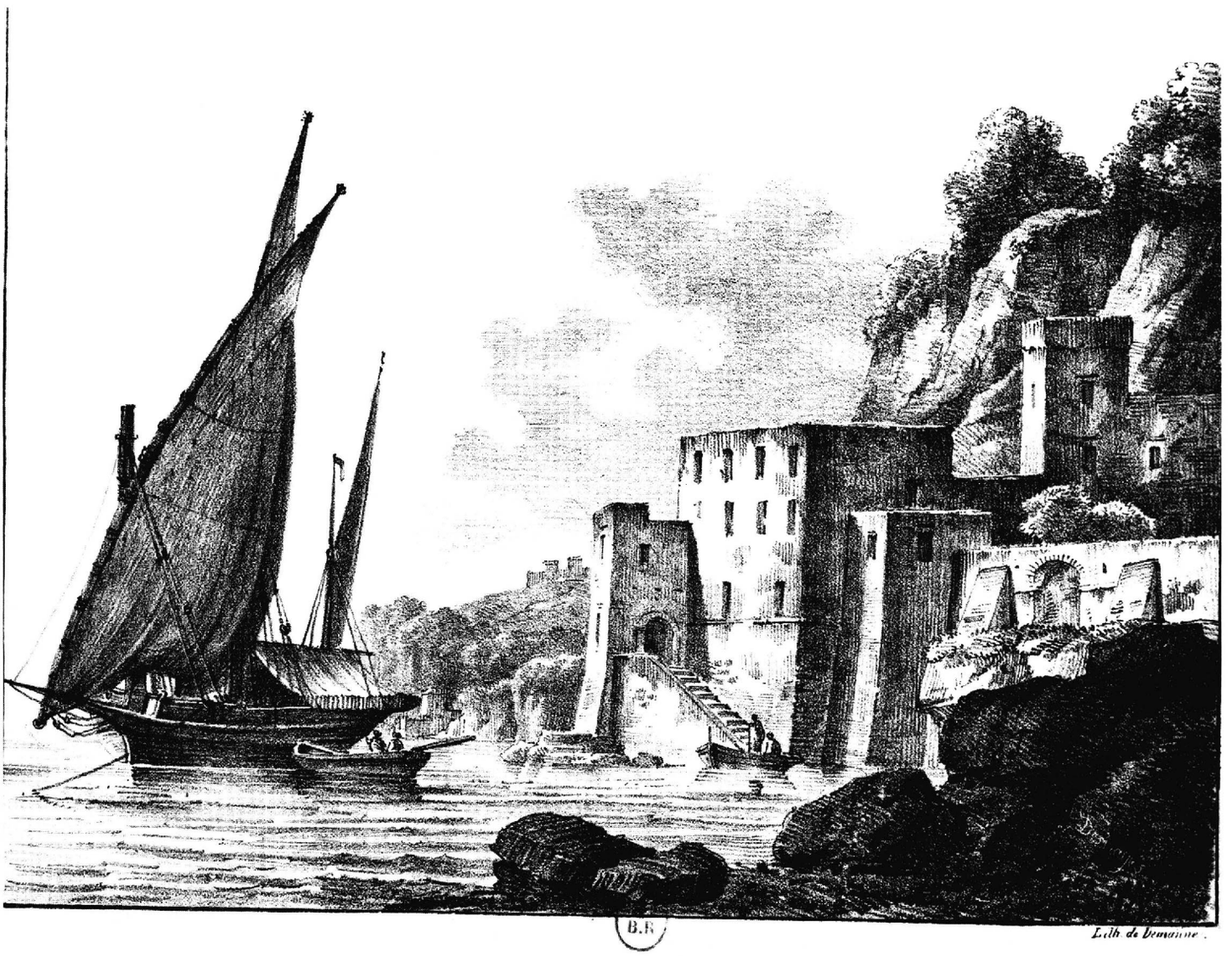
Il est fort possible que cette tartane soit simplement peinte comme ses homologues civiles, dans ce cas, les dispositions sont plus simples. La carène espalmée en blanc cassé, tout le reste de la coque est laissée en bois naturel "résiné", seuls la préceinte haute, les lisses de plat-bord et les plats-bords sont peints en noir. Petite note colorée, les cadres décoratifs des ailes et des fargues peuvent être peints en jaune de Naples sur fond vert Véronèse.

Les mêmes variations se retrouvent à l'intérieur du bord. En règle générale, si on choisit une livrée de type Marine Royale, toutes les parties rapportées sur le pont ou le long du bord sont passées à l'ocre rouge. Le dispositif d'étambrai de trinquet aussi. Le fougon, les affûts et la charpente des ailes en ocre rouge qui prévaut aussi pour la charpente autour de la grande écoutille et de l'arbre de mestre.

Si on choisit des dispositions plus simples, on peut envisager de passer en noir, couleur de base au faible prix de revient, toutes les parties précédemment détaillées.

Pour les deux versions, toute la mâture est simplement passée à la résine. Les calcets des arbres sont quelques fois peints en noir. Les grandes poulies sont généralement peintes en noir, les petites sont passées à la résine.

Si le modèle est traité en charpente, on aura attention à laisser le bois de couleur naturelle suivant les conventions du modélisme d'arsenal. Seules les moulures et les décorations pourraient être peintes en jaune ou bien être traitées en buis. Mais tout ceci est affaire de goût et il importe surtout que le modèle ait un aspect agréable tout en respectant la réalité.



DESCRIPTION DU GREEMENT

Dans la monographie du chébec le *Requin*, Jean BOUDRIOT décrit de façon exhaustive les installations maximales de mâture et de gréement utilisées sur les grands bâtiments latins. Les dispositions du gréement des tartanes, bien que simplifiées, sont sensiblement analogues. Il n'est pas envisageable de reprendre ici toute cette description mais une consultation de ces textes sera très profitable à l'établissement du gréement de la tartane.

Néanmoins, on peut dire que, si on le compare au gréement des vaisseaux, le gréement des bâtiments latins est caractérisé par sa simplicité. Les mâts sont appelés mâts à calcet ou arbres. Le mât de misaine est nommé arbre de trinquet, le grand mât, arbre de mestre; le mât d'artimon, quand il existe, arbre de méjane. Ces mâts sont courts et de forte section, ils sont donc peu flexibles. Cette rigidité relative évite l'utilisation d'étai et les haubans sont peu nombreux. Toute la souplesse de la mâture est donnée par une longue vergue unique sur chaque mât appelée antenne. Elle est composée de deux parties, le quart et la pène. Une voile triangulaire est établie sur cette vergue. Cet ensemble est mis en action par un nombre limité de cordages ce qui simplifie considérablement l'établissement des manœuvres.

Pour déterminer des sections du gréement, j'ai utilisé le manuscrit M8 de Toulon. Celui-ci mentionne la tartane la *Diligente* dans son sommaire, malheureusement le tableau de son gréement est resté vide. Plus loin dans le manuscrit, le gréement de la barque latine La Légère est détaillé. Ce bâtiment, dont le gréement est très voisin, a des dimensions légèrement supérieures à celles de la *Diligente*. Le gréement des barques latines est pratiquement identique à celui des tartanes à deux arbres, la seule différence se trouve par la présence d'un arbre de méjane sur les barques latines. J'ai donc déterminé les sections du gréement de la *Diligente* grâce à celles de la Légère auxquelles j'ai appliqué les corrections nécessaires en me basant sur la largeur de la maitresse latte et sur les dimensions des éléments de mâture.

Dans la description de ce gréement, la manœuvre est nommée par son équivalent ponatais, si celui-ci existe, afin de faciliter la compréhension des lecteurs non méditerranéens. Le terme levantin est ensuite systématiquement préféré.

GREEMENT DES ARBRES

Haubans ou sartis

Les sartis, dits "haubans à colonne" sont du type à palan. Ce type de hauban est très maniable, il peut être facilement molli voire dépassé au besoin. De plus, peu d'hommes sont nécessaires à sa manœuvre car il est fortement démultiplié.

Pour la *Diligente*, les sartis sont constitués ainsi :

- un pendeur ou pandour est fixé à la tête de l'arbre. Il estrope une poulie simple dans laquelle passe une itague. Les pandours sont entièrement garnis.

- une des extrémités de l'itague est arrêtée près du bord au moyen d'une ganse et d'un quinçonneau fixé à l'intérieur du vibord.

- l'autre extrémité de l'itague estrope une poulie violon à trois réas qui fait palan avec une autre poulie violon, celle-ci ayant deux réas. Cette dernière est aussi immobilisée par un ensemble ganse quinçonneau.

Le système de liaison ganse quinçonneau est omniprésent dans le gréement latin. Il permet un démontage et un remontage rapide de la manœuvre. Pour les sartis, la mise en place de ce dispositif est faite de la façon suivante. Une longueur de cordage est passée par dessous et par-derrière la lisse clouée à l'intérieur du vibord en passant de part et d'autre d'une allonge. Les deux brins sont alors épissés bout à bout et entièrement fourrés. Dans le pli créé, en partie haute de la boucle, on estrope un quinçonneau. Par ailleurs, le dormant de l'itague forme une ganse par un retour sur lui-même immobilisé par trois amarrages. Le quinçonneau passe dans cette ganse ou dans l'oeil de l'estrope de la poulie basse.

Le garant des palans est frappé sur l'estrope des poulies basses puis les palans sont raidis. Le courant est amarré par deux demi-clefs inversées sous le quinçonneau ou par un amarrage sur la lisse à l'intérieur du vibord. Le reste du cordage est roué puis il est attaché le long de l'estrope du quinçonneau.

Le premier sarti de l'avant s'appelle prode. Il est utilisé à l'occasion comme palan de manœuvre comparable à une caliorne de vaisseau. Il est constitué d'un pendour estropant une poulie violon. Cette poulie fait palan avec une poulie simple garnie d'un croc.

Un dernier palan, le carnal, est installé à la tête du mât. Une grande boucle de cordage est passée par le trou supérieur du calcet. Cette boucle estrope un quinçonneau. Une poulie violon y est arrêtée. Elle est orientée vers l'arrière et fait palan avec une poulie simple portant un croc.

La poulie basse se croche à une boucle de la muraille et le garant s'amarre au taquet placé près du fronteau de la chambre du maître. Le carnal est un palan à tout faire, pouvant aussi bien servir de cargue pour la voile de mestre que de galhauban volant aux allures portantes.

Capetage de l'arbre de mestre

Le capelage de l'arbre de mestre est maintenu à la tête du mât grâce aux entailles pratiquées à la base du calcet.

L'extrémité des pandours forme une ganse en s'épissant sur eux-mêmes, cette ganse est ensuite fourrée.

Elle est placée au niveau de l'entaille supérieure de l'arbre. Un petit cordage, la ceinturette, passe en plusieurs tours dans les ganses et forme ainsi un bridage des pandours contre le mât. Une deuxième bridure est alors pratiquée par-dessus les pandours un peu plus bas, sur l'entaille inférieure.

Le courant croise alors les pandours sur cette dernière bridure afin de les immobiliser. Cette ceinturette basse est quelquefois traitée de façon décorative, le courant de la ceinturette passant en zigzaguant entre le tour supérieur et le tour inférieur.

Capelage de mestre

Le capelage de mestre est disposé de la façon suivante, en partant de l'avant, de chaque côté de l'arbre :

- une cosse en attente estropée par une ganse pour aiguilleter les poulies de drisse de grand hunier du gréement carré,

- la ganse du pandour de prode,

- les deux ganses des sartis,

- la ganse de la cosse pour la balancine de grand-vergue du gréement carré.

- dans le trou qui traverse la tête du calcet, une large boucle faisant office de pandour pour le carnal.

Capetage de l'arbre de trinquet

Les dispositions sont sensiblement différentes de celles de l'arbre de mestre. Il n'y a qu'un sarti de chaque côté et on n'y trouve pas de prode mais seulement un carnal. Il existe une cosse avec ganse

pour aiguilleter les poulies des boulines du gréement carré de l'arbre de mestre. Cette ganse est placée vers l'arrière. Une autre cosse est placée sur l'avant, elle est utilisée par les poulies de balancine de misaine carrée. Il y a aussi au capelage une poulie pour la drisse d'un foc mis en place avec le gréement carré.

La position très inclinée de l'arbre de trinquet contrarie l'utilisation d'un petit hunier. Les tartanes du Roi sont rarement pourvues de cette voile. Le capelage ne comprend donc pas de cosse en attente pour aiguilleter les poulies de drisse.

Le capelage de l'arbre de trinquet est constitué de chaque bord de :

- la ganse de la cosse de la poulie de balancine de misaine carrée,
- la ganse du sarti,
- la ganse de la cosse de la poulie de bouline de grand hunier.
- dans un trou à la tête du calcet la boucle du pandour de carnal.
- dans un autre trou, la boucle du pendeur de la poulie de la drisse du foc.

BOUT-DEHORS DE BEAUPRE OU BERTHELOT

Le gréement se limite à une liure qui le bride sur la flèche de l'éperon. Une poulie est aiguilletée à son extrémité pour la poulie d'amure du foc.

GREEMENT DES ANTENNES

Il faut noter que les aboutissements des manœuvres courantes des antennes ont des emplacements très variables. La qualité première de ce type de gréement réside en sa mobilité dans tous les axes. Ceci implique une modification constante de l'emplacement des amarrages suivant les allures afin de tirer le meilleur parti de la position de l'antenne et de sa voile. Les aboutissements des manœuvres courantes indiquées n'ont rien d'impératifs et peuvent être modifiés en fonction de la position des antennes.

ANTENNE DE MESTRE

Palan de drisse

Les masses à hisser sont importantes aussi cette opération nécessite un puissant système de palan. Ce dispositif utilise de fortes poulies appelées tailles guinderesses. Celle du bas, solidaire du pont, comporte 4 rouets alignés sur le même axe, l'autre, qui est mobile, est pourvue aussi de 4 rouets mais ceux-ci sont groupés par 2 sur des axes placés l'un au-dessus de l'autre.

La vergue est estropée par un cordage, la polome. Il est épissé sur lui-même et forme une boucle. Cette boucle est entièrement garnie. La boucle, dont les brins sont rapprochés, entoure la vergue en passant par dessous puis une des deux parties passe entre les brins de l'autre et forme ainsi un noeud coulant. La partie libre est bridée et forme une ganse. Cette estrope est placée sur la vergue de manière à ce que le bout de celle-ci, apiquée au maximum, ne touche pas le pont. Dans le cas contraire, il serait impossible de changer l'antenne de bord.

Une forte itague, l'aman, passe dans le trou à la tête de la taille mobile. Le milieu de l'aman, portant dans le trou, est fourré et protégé par une garniture de cuir. Les deux brins montent vers les trous de la sione de derrière puis passent sur les rouets de bronze encastrés dans le calcet. Ils redescendent par la sione de devant puis ils sont épissés bout à bout.

Un gros quinçonneau est alors estropé dans la boucle ainsi formée. La vergue est suspendue en engageant le quinçonneau de l'aman dans la ganse de la polome.

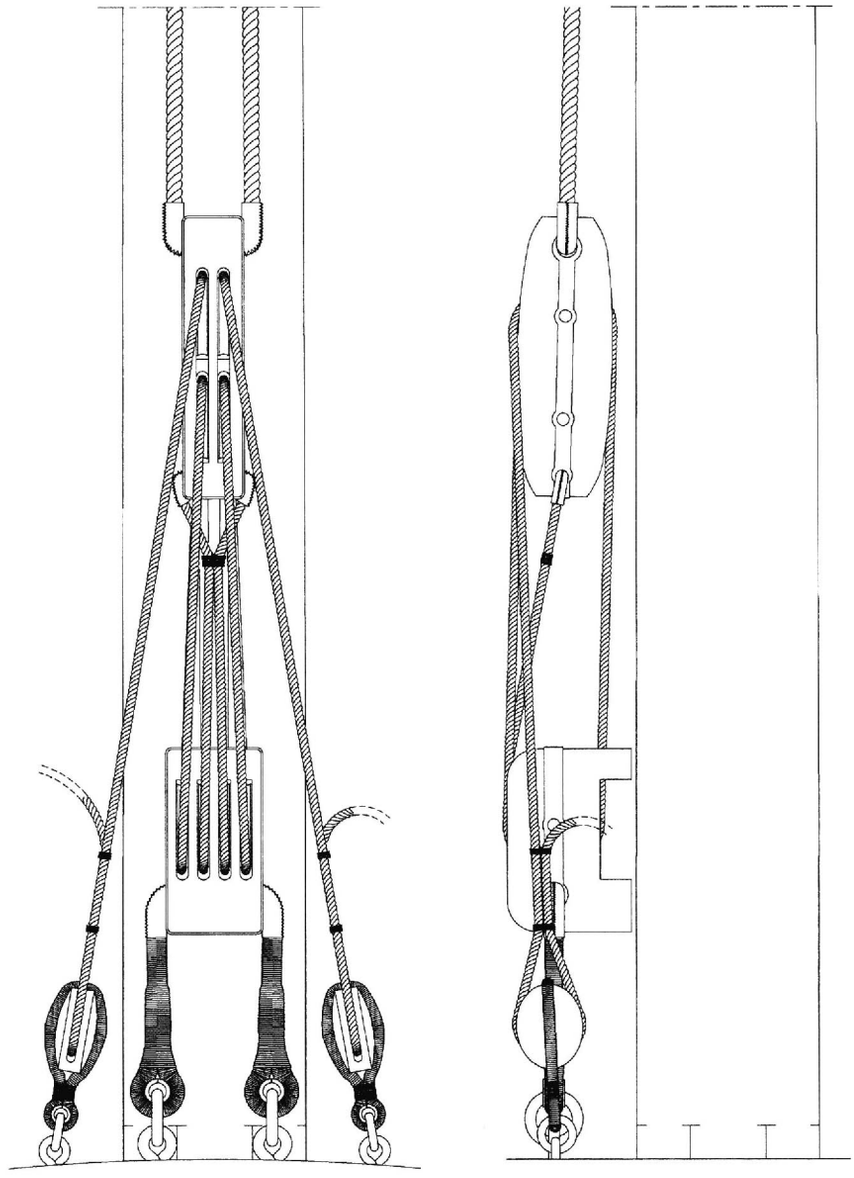
Autre méthode, une cosse est estropée dans la ganse de la polome et l'aman, dont les deux brins sont libres, passe dans la cosse. Ces brins se repliant sur eux-mêmes sont bridés par des amarrages à plat.

Troisième méthode, les deux brins, libres, passent sous la vergue, remontent de l'autre côté et entourent les branches verticales. Ils repassent sous la vergue en sens inverse du tour précédent et ressortent en passant dans la boucle qui entoure les branches verticales. Ils élongent alors celles-ci et y sont bridés par deux amarrages à plat. Cette dernière méthode permet de se passer de la polome.

En bas, une estrope traverse le cul de la taille inférieure. Chacune de ses extrémités est épissée autour d'une cosse placée dans une boucle implantée dans le surbau derrière le mât.

La drisse passe, jusqu'à son milieu, par le trou existant dans le bas de la taille supérieure. Les deux brins sont bridés près de la poulie. Cette bridure permet de créer deux garants, l'un soutenant provisoirement la vergue en cas de rupture de l'autre.

Les deux garants descendent et passent d'arrière en avant dans les deux rouets du milieu de la taille d'en bas, remontent vers les rouets inférieurs de la taille mobile. De là, ils passent dans les rouets extérieurs de la taille d'en bas puis remontent vers les rouets supérieurs de la taille d'en haut. Ils redescendent vers le pont et passent dans deux poulies de retour. On bloque l'un, et on bride l'autre sur lui-même par deux amarrages à plat. Même opération pour l'autre garant.



Palan de drisse de l'antenne de mestre

Echelle 1/24.

On peut suivre le cheminement du garant de drisse faisant dormant au cul de la taille supérieure. L'amarrage à plat pratiqué en dessous de la poulie est une sécurité au cas où l'un des garants viendrait à se rompre. De plus, lorsque l'antenne est hissée, on peut, grâce à ce dispositif, amarrer chacun des garants séparément. Il faut noter qu'il n'existe aucun moyen de retenue de l'antenne si l'aman venait à se rompre. On peut penser que la section importante de ce cordage, près de 50 mm de diamètre, était suffisante pour lui accorder la confiance du maître gréeur. Les parties dormantes des cordages sont fourrées puis ils sont garnis de basane à l'endroit de leur passage dans les trous des poulies.

Le palan de drisse de l'antenne de trinquet présente quelques différences, chacune des branches de l'estrope de la taille inférieure est passée autour des longis de l'étambrai puis elle est épissée sur elle-même.

Le reste des garants est cueilli en glènes, celles-ci reposent sur la taille inférieure, entre les garants.

Le dispositif du palan de drisse est placé derrière l'arbre de mestre. On peut le trouver quelques fois disposé sur l'avant de l'arbre, ceci facilitant le changement de bord de l'antenne.

RACAGE

Il est composé de trois rangs de 8 pommes enfilées entre 9 bigots. Le bâtard, appelé cap de trosse, estrope en son milieu une cosse. Un autre cordage est pris dans l'amarrage de la cosse entre les deux autres.

Après la réalisation d'un noeud sur chaque cordage pour bloquer les éléments, chacun des trois brins passe au travers des pommes et des trous du bigot.Un nouveau noeud est fait après le dernier bigot.

Les trois branches sont alors solidarisées par un amarrage. Les deux branches du bâtard sont épissées pour former une ganse. Cet ensemble est placé autour de l'arbre et de la polome, le racage n'a donc pas de relation directe avec l'antenne.

Son action s'applique uniquement sur la polome. La ganse passe dans la cosse de manière à pendre sur l'avant de l'arbre.

Un palan, le palan d'anquis, composé d'une poulie violon portant un quinçonneau et d'une poulie simple, est installé dans la ganse du racage. La poulie simple est crochée à une boucle placée en avant de l'arbre. Le garant est amarré à l'estrope de la poulie basse. On peut remplacer la cosse du bâtard par une moque de racage.

BRAS DU QUART

Ils sont de deux sortes, la cargue d'avant et les orses à poupe.
La cargue d'avant est un cordage simple permettant de régler l'antenne dans le plan vertical. Il est fixé à l'extrémité inférieure du quart par une boucle épissée logée dans une entaille travaillée à quelques pouces du bout de l'espar. Ce cordage passe dans une poulie aiguilletée sur le traversin du bitton entre les montants. Repartant vers l'arrière, il s'amarre au grand taquet placé en avant de l'arbre de mestre.

Les orses à poupe sont destinées à diriger l'antenne dans le plan horizontal. Elles sont placées au-dessus de la cargue d'avant. Un pandour estrope à chacune de ses extrémités une poulie simple. Il est fixé par son milieu sur l'antenne par deux demi-clefs inversées. Le garant d'orse à poupe fait dormant sur la lisse à l'intérieur du vibord. Il passe dans la poulie du pandour puis vient s'amarrer sur le taquet cloué contre les allonges en avant du milieu du vibord. Le pandour étant double, ces dispositions existent à bâbord et à tribord.

Quelques fois, un troisième cordage, le mouton est fixé par une boucle fichée au bout de l'antenne. Cette manœuvre, qui s'amarre autour du mât, permet d'amener l'antenne à la verticale pour la passer de l'autre bord. Son effet est balancé par le contre mouton.

BRAS DE LA PENNE

La penne n'est dirigée que par une seule manœuvre, qui est double, l'oste. Les dispositions sont identiques à celle de l'orse à poupe. Le pandour est placé à quatre pieds (1,30 m) de la fin du recouvrement du quart et de la penne. Le garant fait dormant sur le taquet placé entre le sabord et le fronteau de la chambre du maître. Après être passé dans la poulie estropée au bout du pandour, il est amarré au taquet cloué sur les allonges de dunette. Mêmes dispositions à bâbord et à tribord.

ARBRE DE TRINQUET

Drisse de l'antenne

L'installation du palan de drisse est comparable à celle du mestre. L'estrope de la taille inférieure est fixée sur les longis de l'étambrai de l'arbre. Chacune de ses extrémités fait une boucle épissée entourant le longis derrière le traversin arrière. Ces boucles sont garnies de basane. Les poulies de retour sont estropées sur des chevilles à boucles placées sur le pont.

RACAGE

Il comporte aussi trois rangs mais il n'y en a que 7 pommes par rang et 8 bigots. Pommes et bigots ont des dimensions identiques à celles de l'arbre de mestre afin de limiter les rechanges. Le palan d'anquis est croché sur une boucle placée sur le longis.

Bras du quart

La cargue d'avant passe dans une poulie aiguilletée autour du berthelot près de la figure. Elle rentre à bord et se tourne sur un taquet cloué sur le longis de l'étambrai de trinquet.

Les orses à poupe ont leur dormant fixé sur une boucle chevillée à l'extérieur sur la joue du navire. Le garant passe dans la poulie du pandour puis il est amarré aux cornes travaillées aux extrémités de la guirlande de l'avant.

Bras du penne

Le dormant de l'oste est fixé sur la lisse intérieure et s'amarre sur le taquet du vibord cloué sur les allonges.

CORDAGES DES VOILES

Rabans d'envergure ou mata-fions

Ces petits cordages servent à enverguer la voile sur l'antenne mais aussi à la tenir ferlée. La longueur des matafions est variable, ceux du milieu sont plus longs, car ils ont plus de toile à retenir lorsque la voile est ferlée. Le matafion est plié en deux, il entoure la vergue puis les deux brins libres passent dans le pli. Ils se séparent alors et rentrent chacun d'un côté dans l'oeillet de la voile. Les deux brins sont alors noués dans l'oeillet et pendent de chaque côté de la voile.

Rabans de ris ou tiercerols

Les tiercerols sont cousus sur un petit carré de toile de doublure, un de chaque côté de la voile. Leur position est variable, on peut les trouver placés au milieu des laizes, sur la couture entre celles-ci ou à des positions intermédiaires entre les deux précédentes en appliquant un intervalle différent de la largeur des laizes.

Lorsqu'on les utilise, on replie la toile et on fait le noeud sur la ralingue d'envergure. Les tiercerols ne passent donc pas autour l'antenne.

Écoutes

Comme il a été dit au sujet des voiles, la ralingue de bordure sert d'écoute et inversement.

L'écoute de la voile de mestre fait retour dans la partie centrale de la guirlande de l'arrière, arrondie à cet effet, mais elle peut aussi passer dans une poulie fixée au même endroit. Elle s'amarre à une des cornes de cette guirlande.

L'écoute de la voile du trinquet passe sur la corne du grand taquet en avant du mât puis elle est tournée sur ce même taquet.

Cargues

Les tables font état de cargues pour la voile de mestre mais on ne retrouve aucune représentation de ces manœuvres dans l'iconographie correspondante. Arbitrairement et pour "coller" aux représentations de l'époque, la *Diligente* n'en est pas équipée.

Néanmoins, si on choisit d'installer des cargues, il faut rajouter deux erseaux sur la chute de la voile, sensiblement au premier et au deuxième tiers. Ces erseaux sont cousus sur un morceau de toile de doublure puisqu'il n'y a pas de ralingue de chute.

Il faut aussi aiguilleter deux poulies simples près des pandours d'oste et deux poulies doubles un peu au-dessus de la polome. Chacune d'entre elles étant placée de chaque côté de l'antenne. Pratiquement, les poulies sont placées à des distances du point haut de la voile équivalentes à celles des erseaux placées sur la chute.

La cargue supérieure fait dormant dans l'erseau d'en haut, passe dans la poulie simple, dans un des rouets de la poulie double puis descend vers un quinçonneau aiguilleté sur l'estrope de la taille inférieure.

La cargue inférieure est frappée sur l'autre erseau et passe dans le deuxième rouet de la poulie double. Elle est amarrée avec la précédente.

La voile de trinquet n'a pas de cargues. C'est le carnal qui sert à relever la toile.

SECTIONS DES MANŒUVRES ET DETAIL DES POULIES

Les sections des cordages sont données en sachant qu'ils sont disponibles en circonférence variant par quart de pouce. Les diamètres des cordages sont traduits en millimètres ainsi que les longueurs des poulies. Une même taille de poulie peut servir pour deux cordages ayant des dimensions voisines.

Le dessin des poulies et des accessoires de gréement se trouve sur la planche 14.

Arbre de mestre

Pandour de prode 4 1/2 po (Ø 38)
Garant de prode 3 po (Ø 26)
2 poulies violon à 2 rouets l : 16 po (432)
2 poulies simples avec croc l : 9 po (243)

Pandour de sarti 5 3/4 po (Ø 49)
Itague de sarti 4 3/4 po (Ø 41)
Garant d'itague 3 po (Ø 26)
4 poulies simples l : 15 po (405)
4 poulies violon à 3 rouets l : 16 po (432)
4 poulies violon à 2 rouets l : 16 po (432)
8 quinçonneaux l : 12 po (324)

Pandour pour les cosses des poulies de drisse du grand hunier 3 po (Ø 26)
Pandour pour les cosses des poulies des balancines de grand-vergue carrée 3 po (Ø 26)

Pandour de carnal 3 po (Ø 26)
Garant de carnal 2 po (Ø 17)
1 poulie simple à croc l : 6 po (162)
1 poulie violon à 2 rouets l : 11 po (297)
1 quinçonneau l : 10 po (270)

Ceinturette 2 po (Ø 17)

Arbre de Trinquet

Pandour du sarti 5 1/4 po (Ø 45)
Itague de sarti 4 po (Ø 34)
Garant d'itague 2 3/4 po (Ø 24)
2 poulies simples l : 13 po (351)
2 poulies violon à 3 rouets l : 15 po (405)
2 poulies violon à 2 rouets l : 15 po (405)
4 quinçonneaux l : 11 po (297)

Pandour pour la cosse des poulies des balancines de misaine carré 3 po (Ø 26)
Pandour pour les cosses des poulies des boulines du grand hunier 3 po (Ø 26)

Pandour pour le carnal 2 1/2 po (Ø 21)
Garant du carnal 1 3/4 po (Ø 15)
1 poulie simple à croc l : 6 po (162)
1 poulie violon à 2 rouets l : 11 po (297)
1 quinçonneau l : 10 po (270)

1 poulie simple l : 9 po (243) pour la drisse du foc

Ceinturette 1 3/4 po (Ø 15)

Berthelot

1 poulie simple l : 8 po (216) pour l'amure du foc

Antenne de mestre

Estrope de la taille inférieure 6 po (Ø 52)
Aman 5 3/4 po (Ø 49)
Garant de la drisse 3 po (Ø 26)
Taille inférieure l : 22 po (594)
Taille supérieure l : 33 po (891)
2 poulies de retour l : 10 po (270)
1 quinçonneau l : 15 po (405)

Polome 5 3/4 po (Ø 49)
Bâtard de racage 3 po (Ø 26)
24 pommes de racage Ø 81
9 bigots de 324 x 108 x 40
1 quinçonneau l : 10 po (270)
Garant du palan d'anquis 2 po (Ø 17)
1 poulie violon l : 11 po (297)
1 poulie simple à croc l : 6 po (162)

Cargue d'avant 3 3/4 po (Ø 32)
1 poulie simple l : 12 po (324)

Pandour d'orse à poupe 4 po (Ø 34)
Garant d'orse à poupe 2 1/2 po (Ø 21)
2 poulies l : 8 po (216)

Pandour d'oste 5 po (Ø 43)
Garant d'oste 3 1/4 po (Ø 28)
2 poulies l : 11 po (297)

Mouton 2 1/2 po (Ø 21)
Contre mouton 3 3/4 po (Ø 32)

Antenne de Trinquet

Estrope de la taille inférieure 5 1/2 po (Ø 47)
Aman 5 1/4 po (Ø 45)
Garant de drisse 3 po (Ø 26)
Taille inférieure l : 20 po (540)

Taille supérieure l : 29 po (783)
2 poulies de retour l : 10 po (270)
1 quinçonneau l :15 po (405)

Polome 5 po (Ø 43)
Bâtard de racage 3 po (Ø 26)
21 pommes de racage Ø 81
8 bigots de 324 x 108 x 40
1 quinçonneau l : 10 po (270)
Garant du palan d'anquis 1 3/4 po (Ø 15)
1 poulie violon l : 10 po (270)
1 poulie simple à croc l : 6 po (162)

Cargue d'avant 3 3/4 po (Ø 32)
1 poulie l : 12 po (324)

Pandour d'orse à poupe 4 po (Ø 34)
Garant d'orse à poupe 2 1/2 po (Ø 21)
2 poulies simples l : 8 po (216)

Pandour d'oste 5 po (Ø 43)
Garant d'oste 3 1/4 po (Ø 28)
2 poulies simples l : 11 po (297)

VOILE DE MESTRE

Matafions 2 po (Ø 17)
Tiercerols 1 po (Ø 9)

Ralingue d'envergure 3 po (Ø 26)
Ralingue de bordure servant d'écoute 4 _ po (Ø 41)
Écoute : voir ci-dessus

Éventuellement :
Cargues 2 po (Ø 17)
2 poulies simples l : 6 po (162)
2 poulies doubles l : 6 po (162)

Voile de Trinquet

Matafions 2 po (Ø 17)
Tiercerols 1 po (Ø 9)

Ralingue d'envergure 3 po (Ø 26)
Ralingue de bordure servant d'écoute 4 _ po (Ø 41)
Écoute : voir ci-dessus

GREEMENT POUR VERGUES CARREES

Lorsque le temps est mauvais, le vent est trop fort pour continuer à porter les voiles latines qui ont des surfaces importantes, difficilement maniables par gros temps. De même, si les bâtiments latins naviguent sur l'océan, une voilure "carrée" remplace les dispositions traditionnelles. Cette voilure se compose, sur les petites unités d'une simple voile carrée appelée tréou portée par une vergue classique. Sur les bâtiments importants de la Marine Royale, le gréement associe une grand-vergue, souvent un grand hunier et une vergue de misaine si le bâtiment porte un arbre de trinquet. On peut trouver quelquefois des bâtiments équipés d'un petit hunier en complément, les tartanes n'en portent généralement pas.

La mâture carrée n'étant pas particulièrement typiques des bâtiments latins, je n'ai pas jugé utile de dessiner les éléments la constituant. Néanmoins, pour information, voici les dimensions des vergues que l'on pourrait appliquer à la *Diligente* :

- grand-vergue long. 42 pi Ø 10 po 3/4
- misaine long. 39 pi Ø 10 po
- grand hunier long. 28 pi Ø 7po

Dans ces longueurs sont inclus les taquets de bout de vergue représentant, ensemble, 1/12 de la longueur de la vergue.

La grand-vergue et la vergue de misaine sont mises en place grâce au système de drisse de leur vergue latine respective. Le grand hunier est hissé par itague et palan. La drosse est un simple collier de cordage et, à l'arbre de mestre, seule la grand-vergue possède une balancine qui sert aussi de cargue-point au grand hunier d'où son nom de carguette. Les voiles ont des boulines, et des cargues comme les voiles carrées traditionnelles.

A titre indicatif, voici les sections des manœuvres adaptées d'après le manuscrit M8 des archives de Toulon :

Grand-vergue

- écoute 3 po (Ø 26)
- amure 3 po 3/4 (Ø 32)
- bras 2 po 1/4 (Ø 19)
- dormant des bras 2 po 1/2 (Ø 21)
- cargues point 2 po 1/4 (Ø 19)
- cargues bouline 1 po 3/4 (Ø 15)
- cargues fond 1 po 3/4 (Ø 15)
- boulines 2 po 1/4 (Ø 19)
- pattes pour les boulines 2 po 3/4 (Ø 24)
- marchepied 2 po 1/4 (Ø 19)
- rides pour les marchepieds 1 po 1/4 (Ø 11)
- drosse 2 po 3/4 (Ø 24)

Vergue de grand hunier

- itague 3 po 1/2 (Ø 30)
- drisse 2 po 1/4 (Ø 19)
- écoute 3 po 1/2 (Ø 30)
- bras 2 po (Ø 17)
- dormant des bras 2 po 1/4 (Ø 19)
- boulines 2 po (Ø 17)
- pattes des boulines 2 po (Ø 17)
- carguettes 2 po (Ø 17)
- cargues fond 1 po 3/4 (Ø 15)
- marchepied 2 po 1/4 (Ø 19)
- rides de marchepied 1 po 1/4 (Ø 11)
- drosse 2 po 1/2 (Ø 21)

Vergue de misaine carrée

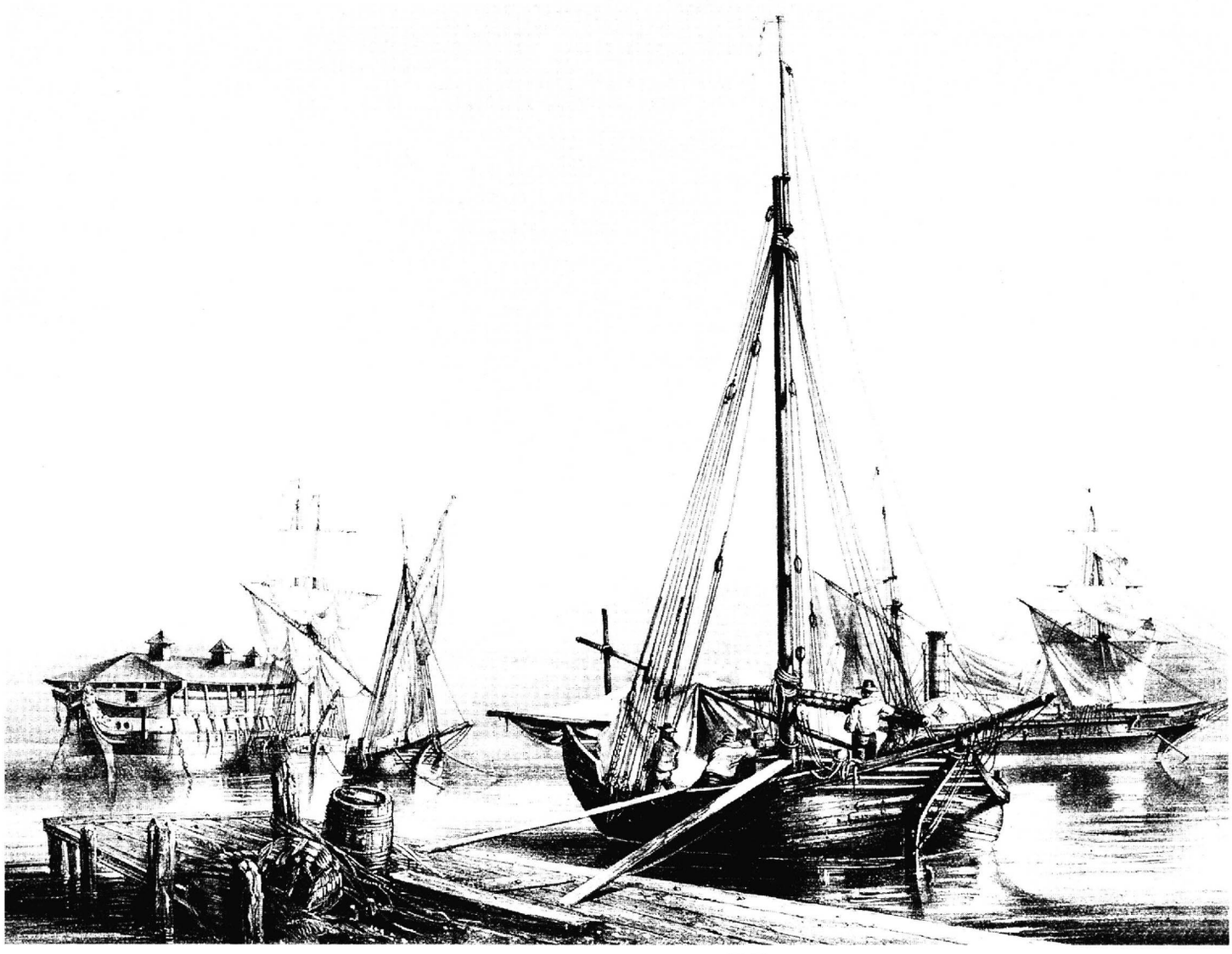
- écoute 3 po (Ø 26)
- amure 3 po 1/2 (Ø 30)
- bras 1 po 3/4 (Ø 15)
- balancines 2 po 1/4 (Ø 19)
- dormant des bras 2 po (Ø 17)
- cargues point 2 po (Ø 17)
- cargues bouline 1 po 1/2 (Ø 13)
- cargues fond 1 po 1/4 (Ø 11)
- boulines 2 po 1/4 (Ø 19)
- pattes pour les boulines 2 po 1/4 (Ø 19)
- marchepied 2 po (Ø 17)

- drosse 2 po 3/4 (Ø 24)

Les manœuvres du gréement carré s'amarrent les diverses boucles et taquets implantés sur le pont et la muraille.

Lorsque les voiles carrées sont utilisées, on peut installer un petit foc :

- drisse 2 po 3/4 (Ø 24)
- amure 2 po 3/4 (Ø 21)
- écoute 2 po 3/4 (Ø 24)



Tartane par Le Breton vers 1860

DIVERS MODELES DE TARTANES

L'ALBANAISE

Ce modèle (répertorié 5CP9) est conservé au Musée de la Marine de Paris. Sa provenance n'est pas connue. Il peut être daté de la fin du XVIIIème siècle. Comme indiqué plus haut, nous avons trouvé, dans les états, un bâtiment portant le nom d'Albanaise mais les formes et dimensions ne correspondent pas. Par contre les dispositions de la coque de ce modèle sont, sur bien des points, semblables à celles de la *Diligente* relevées sur le plan de Toulon ou tirées des documents d'archives.

Ce modèle d'époque a été restauré en 1943.

Certaines particularités de ce modèle ont été modifiées lors de sa restauration. Fort heureusement le capitaine de vaisseau Diaz de Soria qui s'était chargé de la restauration a fait un rapport de ses opérations. Il indique honnêtement sa méconnaissance des usages du levant et donne le détail des réparations qu'il a effectuées en particulier "*remplacement de la totalité du gréement et de la voilure (complètement pourris ; la voile de tapecul absente)*" La coque avant restauration entièrement peinte en noir. Cette peinture a été grattée afin de laisser apparaître la couleur naturelle du bois d'acajou. La barre du gouvernail a été maladroitement refaite, le gréement et la voilure ont été entièrement remplacés. On peut douter de la reconstitution de ce gréement car certaines manœuvres ont disparu, on devine par exemple sur le mât, la trace d'un cordage manquant, de plus, le parcours de plusieurs d'entre elles est discutable.

Depuis cette restauration, un espar caractéristique des tartanes a disparu. Il s'agit d'un grand arc-boutant appuyé sur une ferrure au pied du mât. Il sert à déborder le point d'amure du foc placé en travers de la tartane au portant. On peut observer cette voile sur certaines gravures.

Ces imperfections n'enlèvent rien à l'intérêt de ce modèle.

L'éperon est typique des bâtiments latins. Les herpes sont presque rectilignes. Un fort barrotin en maintien l'écartement et la plateforme ne porte pas de caillebotis. Quelques lattes consolident ce frêle assemblage. On voit très bien les courbatons de l'éperon. Notez que le barrotin et les deux dernières lattes sont encastrés dans le bras du courbaton. Le pied du berthelot est immobilisé par un tenon engagé dans une mortaise travaillée dans le barrotin. L'*Albanaise* ne porte pas de capian, cet attribut n'étant pas systématiquement présent sur les bâtiments latins.

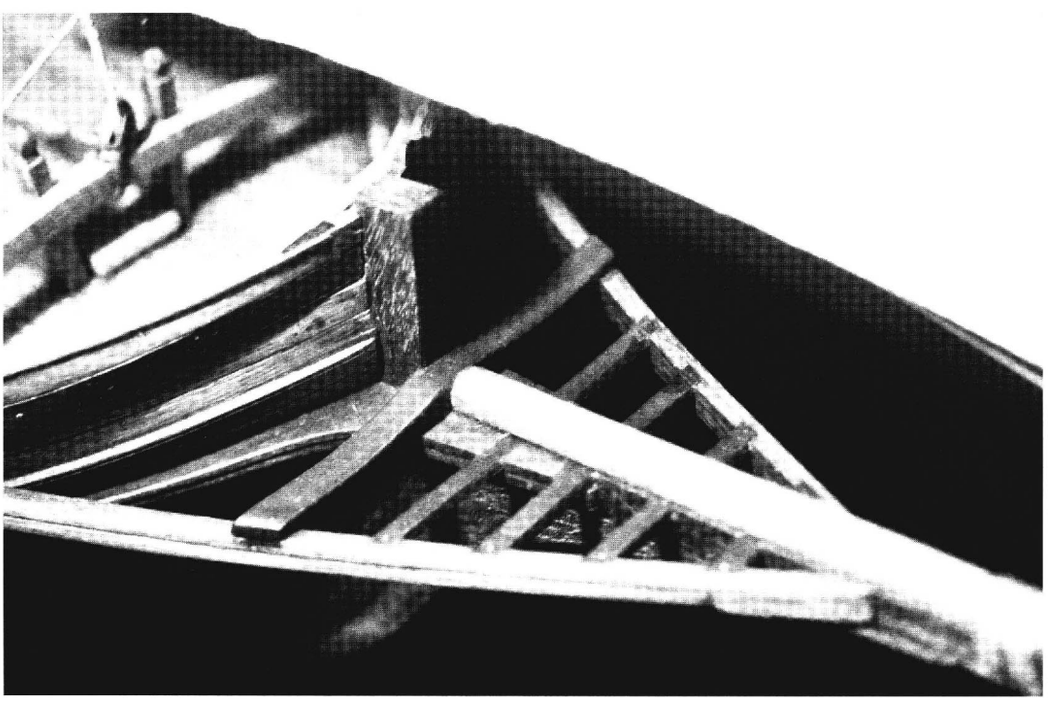
La coque de l'*Albanaise* est très proche du plan de la *Diligente*. Leurs formes et leurs dispositions présentent beaucoup d'analogies. Les dimensions sont voisines, les deux tartanes ont un faux pont, la même distribution pour les sabords et leurs silhouettes sont sensiblement comparables.

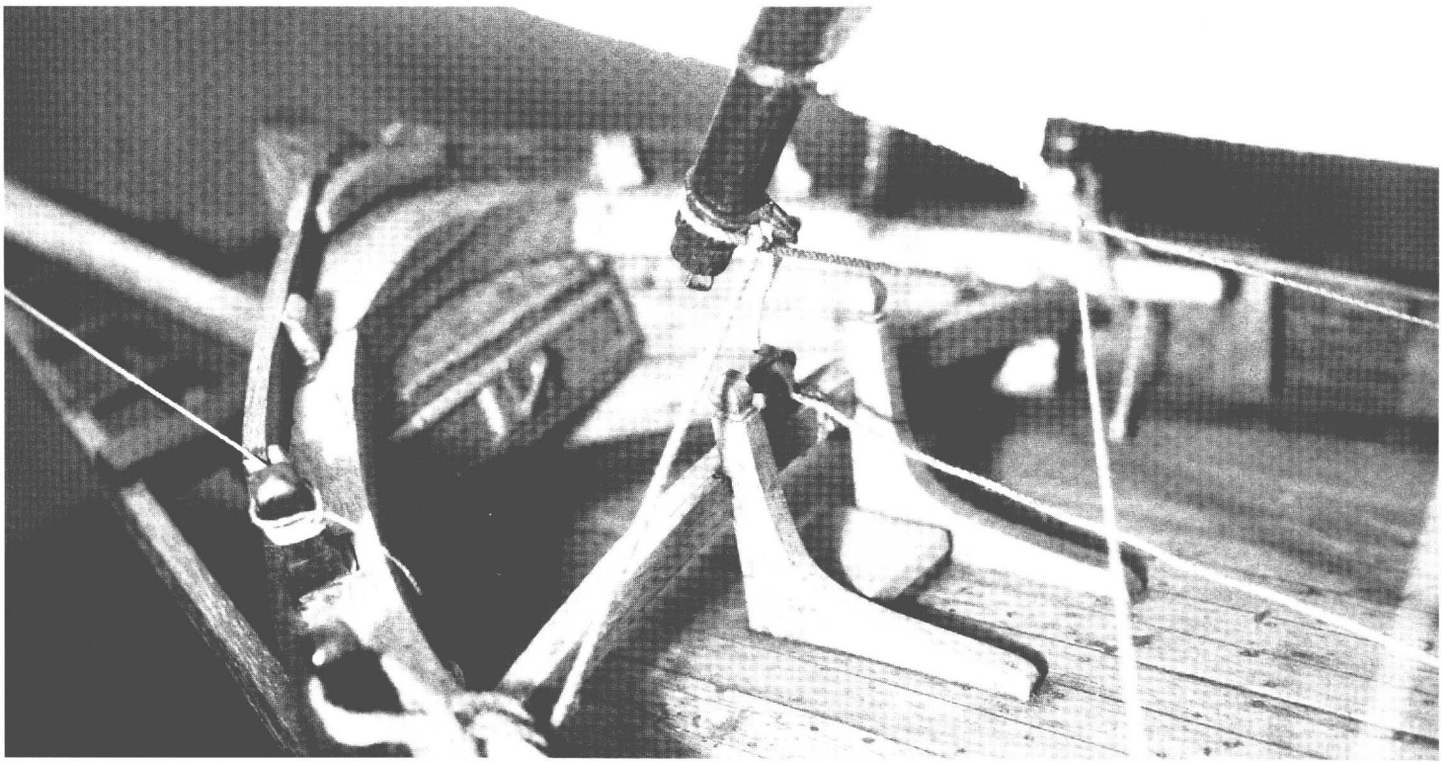
La seule différence notable se trouve dans le gréement. L'*Albanaise* est équipée de deux mâts : un arbre de mestre et un arbre de méjane correspondant à un petit artimon. Ce détail permet de dater le bâtiment. Ces dispositions sont typiques de la fin du XVIIIème siècle. Auparavant, la présence de l'arbre de trinquet apportait une propulsion complémentaire mais elle impliquait plusieurs inconvénients, coût, équipage supplémentaire et manœuvre malaisée.

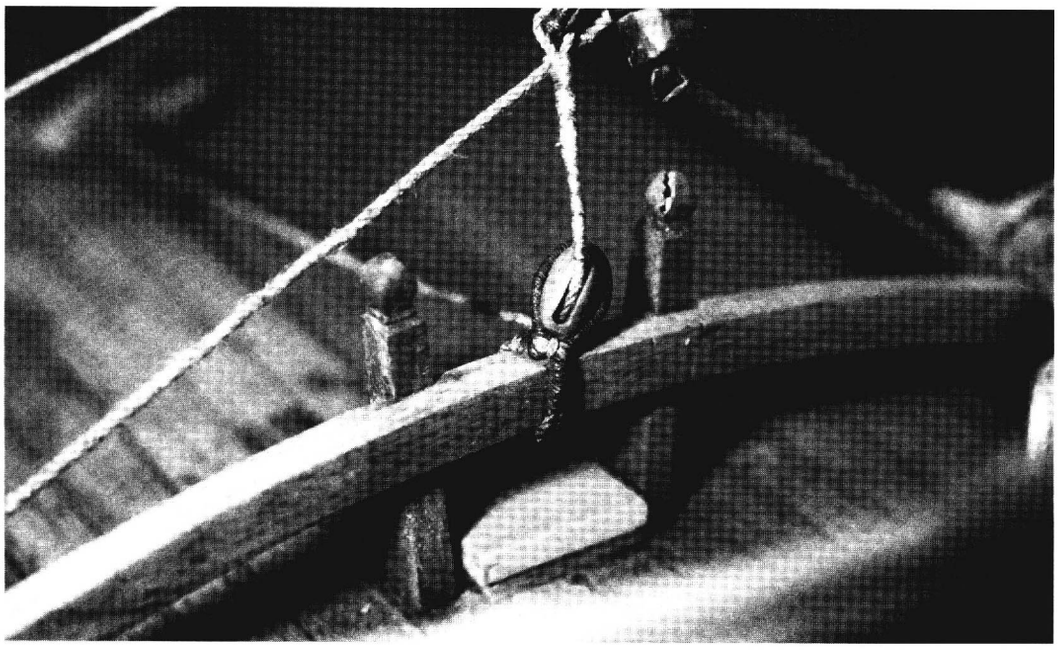
Les dispositions de l'avant sont assez classiques. Une forte guirlande est chevillée sur le haut de la coque, ses allonges sont appuyées par un surbau soutenu en son milieu par deux courbatons. Ces courbatons sont perpendiculaires au bouge du pont, ceci expliquant leur position évasée. Cette charpente assure la solidité de l'avant de la tartane. Si l'on rajoute deux longis et deux arcs-boutants, on obtient rapidement une robuste structure pouvant servir d'étambrai pour un arbre de trinquet. L'*Albanaise* dispose d'une petite tille construite sous la guirlande. On y réserve quelques petites pièces d'armement ou de gréement.

Les fargues implantées sur l'extrême avant sont reliées par un petit courbaton qui les maintient contre l'étrave. On peut observer les manœuvres du bout de l'antenne de mestre.

▼



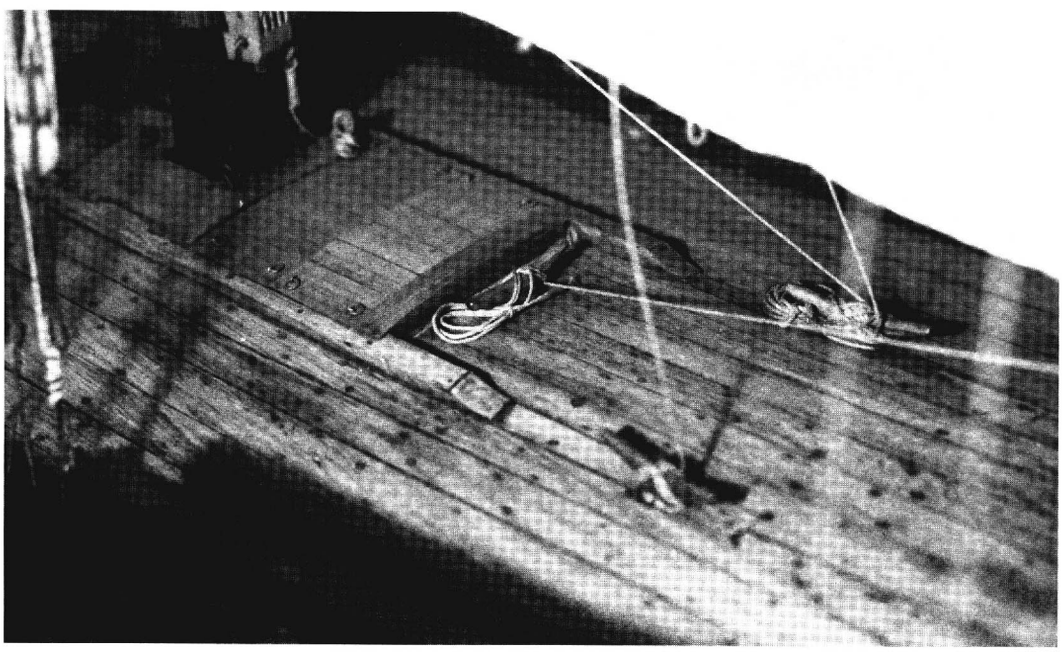


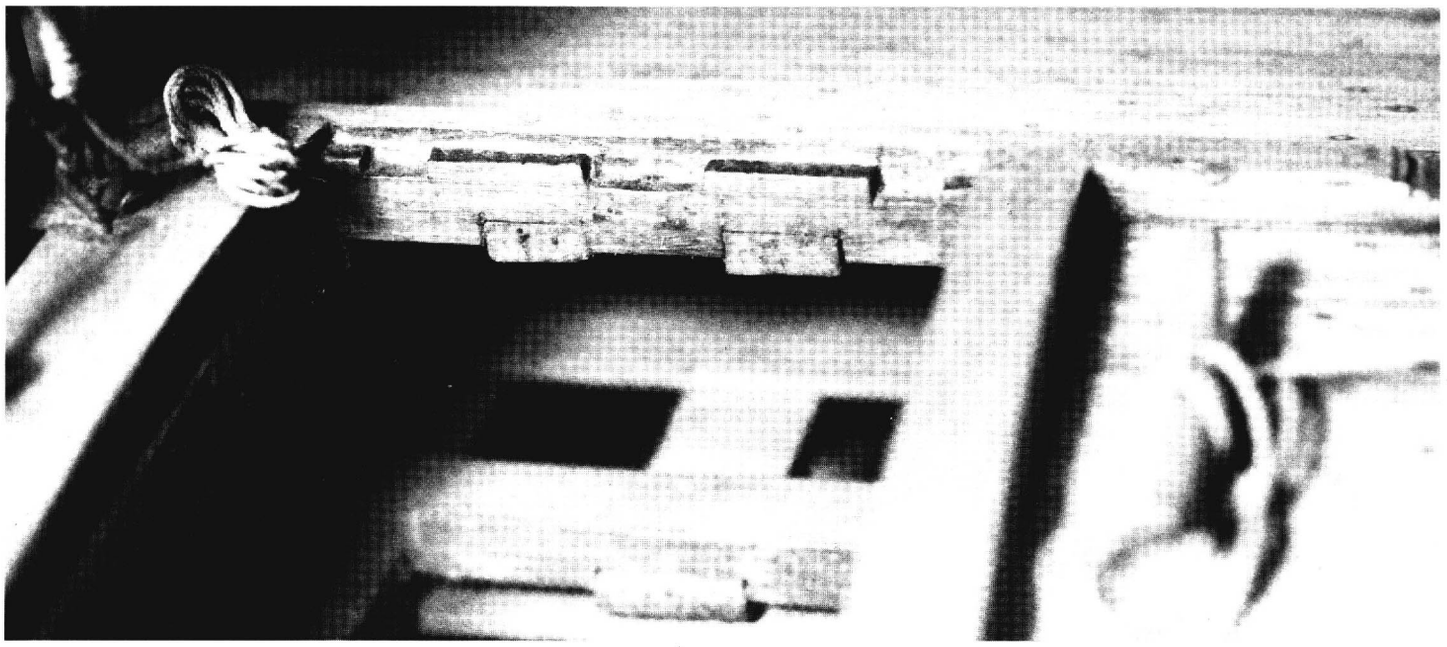


▲
Gros plan sur l'extrémité du quart de mestre. La cargue d'avant est épissée autour d'une cosse fixée au bout du quart. Cette manœuvre est tournée sur le grand taquet que l'on devine à l'arrière-plan. Je doute que la poulie, tel qu'elle est installée, travaille dans les meilleures conditions. Les orses à poupe, simples, sont amarrées sur les cornes de la guirlande. Notez la position évasée des courbatons et la présence, entre ceux-ci, du panneau de l'écoutille de la fosse aux liens. La cheville à boucle demi-circulaire implantée au bout du quart est utilisée par le mouton et le contre mouton. Ces deux cordages, munis de crocs, servent à manier l'antenne lorsqu'on la change de bord.

La grande écoutille est placée derrière le mât. Elle est fermée par un panneau construit en deux parties. Ces dispositions se retrouvent sur tous les documents consultés. A l'arrière-plan, on aperçoit la taille guinderesse inférieure. De forts taquets sont cloués sur les hiloires et sur le pont. Le restaurateur de l'*Albanaise* a fait aboutir les cargues de la voile de mestre sur ces taquets. Cette disposition est assez surprenante car placées ainsi, elles brident la mobilité et le développement de la voile.

▼



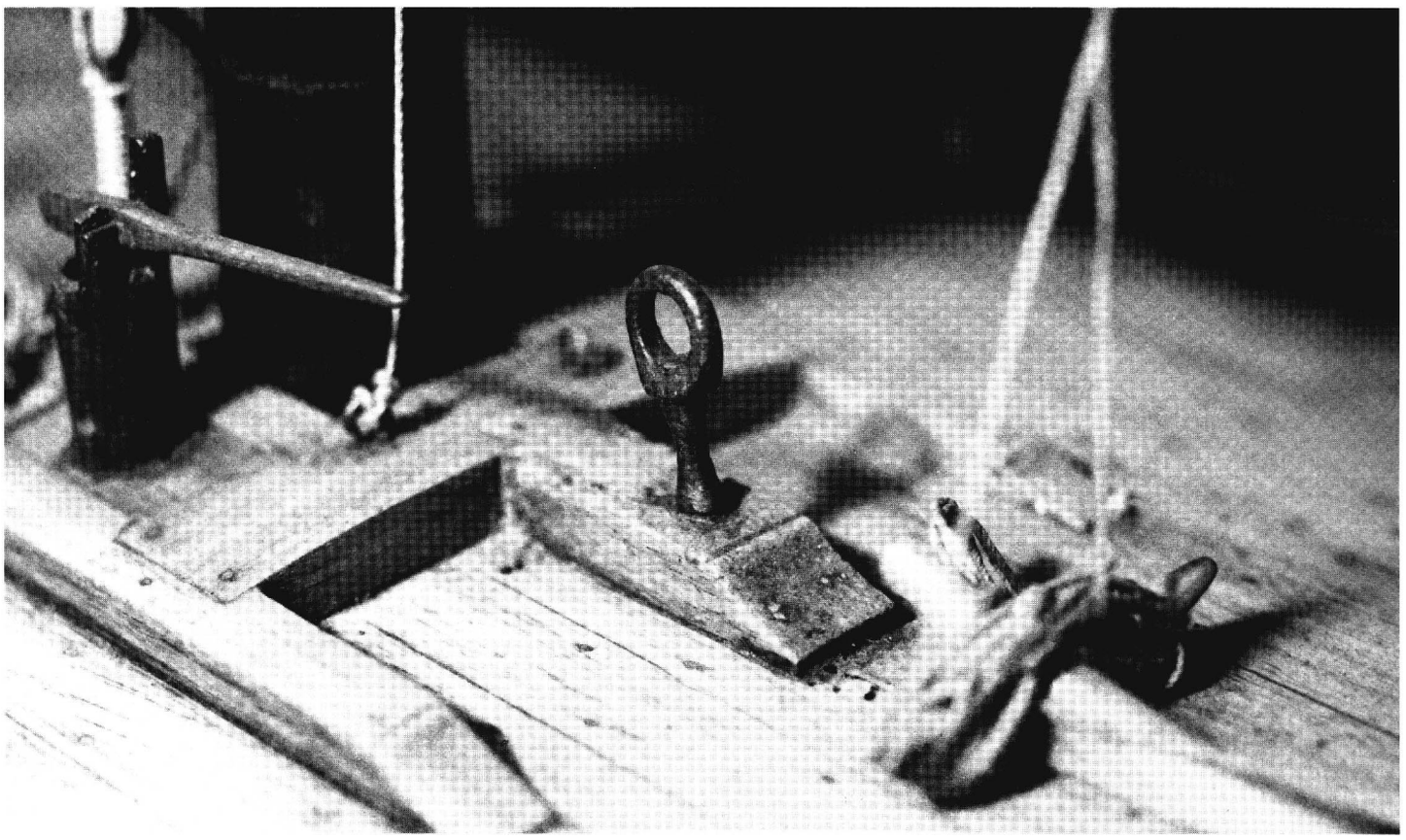


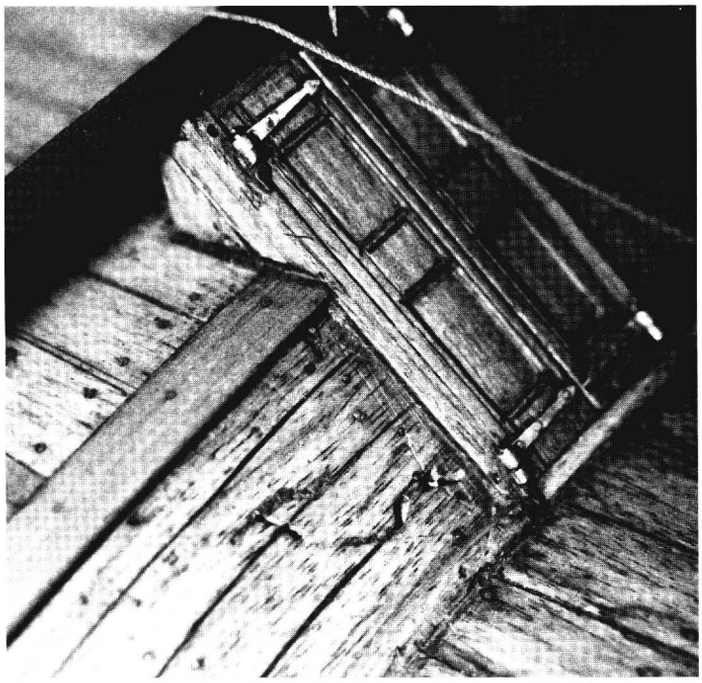
▲

Les panneaux de la grande écoutille sont retirés et on peut voir les dispositions du faux pont. Celles-ci ont inspiré la conception du faux-pont de la *Diligente*. On peut deviner l'hiloire renversée et une petite épontille dans l'angle en bas à gauche. Le faux-pont est bordé à claire-voie. J'ai préféré border "à plein" celui de la *Diligente*, mais rien n'empêche d'adopter les dispositions de l'*Albanaise* pour la réalisation du modèle de la *Diligente*. Les hiloires du pont sont travaillées pour recevoir les surbaux et on y pratique une feuillure pour encastrer les bordages du grand panneau. Notez que les surbaux ne portent pas cette feuillure. La position des barrotins des panneaux est suggérée par les entailles travaillées dans les hiloires.

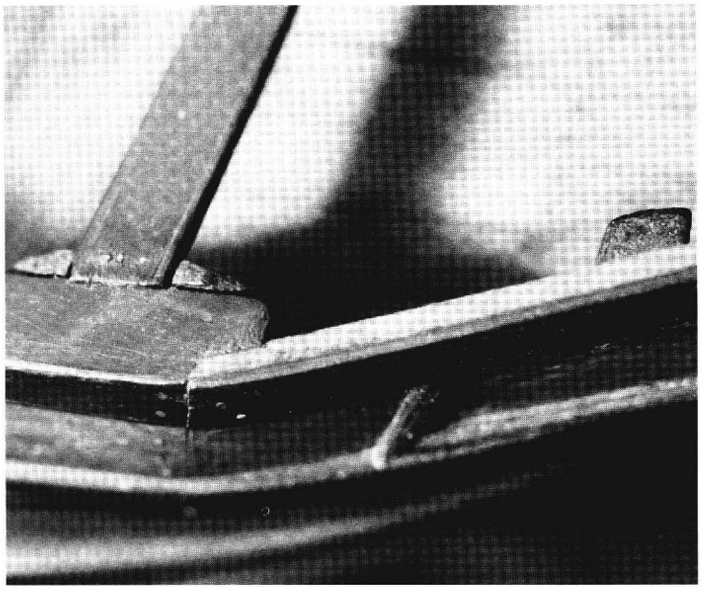
La charpente autour de l'arbre de mestre porte plusieurs accessoires. Au premier plan, le grand taquet à trois cornes et la ferrure pivotante du grand arc-boutant. Cet espar n'est pas en position horizontale lorsqu'il est utilisé aussi la ferrure est légèrement inclinée vers l'arrière. Le modèle dispose d'une seule pompe placée à tribord. On peut noter, sur le mât, la trace de l'amarrage d'un cordage disparu. Celui-ci n'a pas été replacé lors la restauration. Il s'agit peut-être de l'amarrage de la cargue d'avant que l'on peut trouver quelques fois placé à cet endroit. Tout à fait à l'arrière-plan, la poulie basse du palan de drosse est crochée sur la boucle de la taille inférieure. Elle pourrait être installée sur une des boucles placées devant le mât.

▼



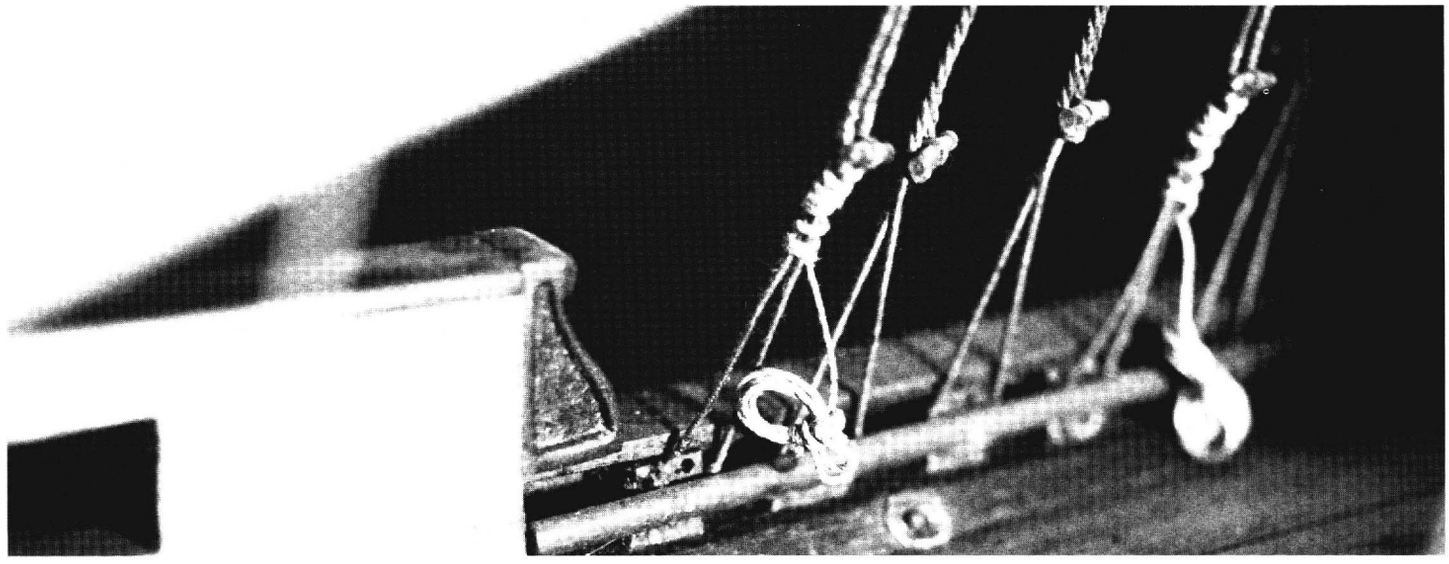


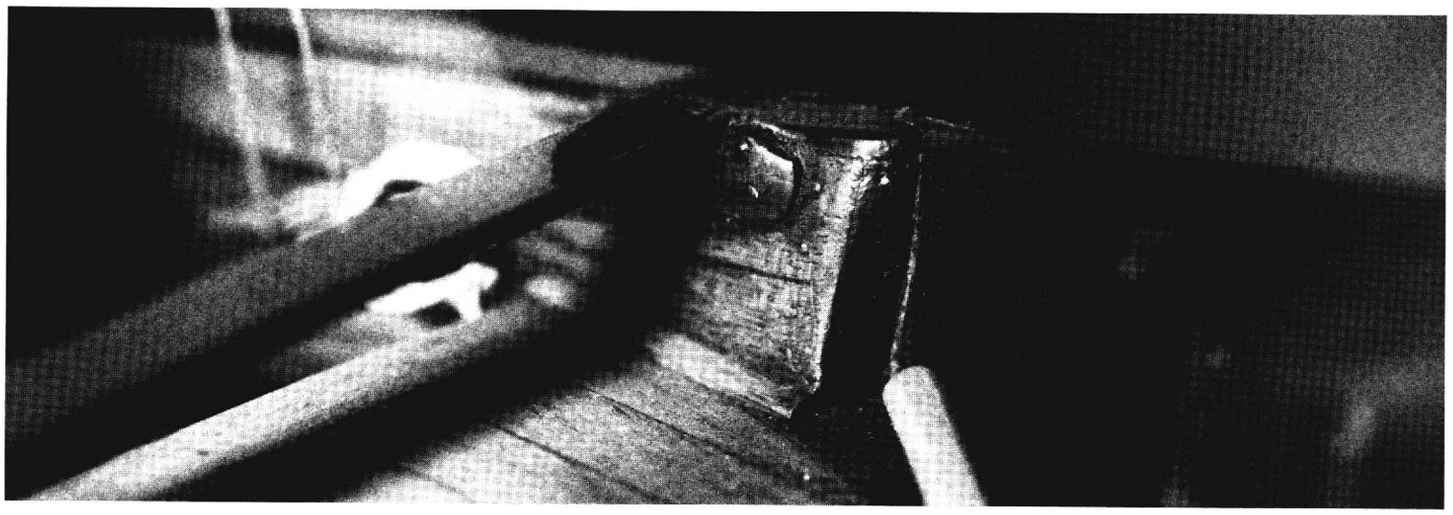
La hauteur du fronteau de la dunette est un peu plus importante sur le modèle que sur le plan, mais les dispositions du modèle ont inspiré la conception de cette partie de la *Diligente*. L'écoutille d'accès à la chambre est percée dans le fronteau et son cadre en suit la pente. Ce cadre est appuyé contre la latte visible en haut du cliché. Le panneau de l'écoutille est remplacé par une porte à deux battants. Derrière le cadre, on peut deviner le remplissage triangulaire qui ferme le passage de l'écoutille.



Gros plan sur l'angle formé par la partie avant des ailes et le rabattu, vu de l'extérieur. Cet angle matérialise la cassure entre l'alignement des ailes et le plat-bord. Les dispositions de la *Diligente* sont un peu différentes car la position des allonges rendait impossible une installation similaire. En effet, la fin du rabattu correspondant précisément avec une allonge, cette dernière doit être doublée d'un appotureau afin de pouvoir y clouer l'avant des ailes. Ceci est bien visible sur le plan de Toulon. La galoche et le dessus de la latte affleurent le plat-bord et on aperçoit le sommet d'une allonge.

Cette vue de l'intérieur de la muraille est instructive car on peut y observer les dispositions de la fourrure de gouttière et de la lisse des sartis. La fourrure de gouttière est fortement encastrée sur les allonges des membrures mais pas suffisamment pour joindre le bordage de la coque. Cela suppose la présence de pièces de garniture entre la fourrure de gouttière et le bordage pour assurer l'étanchéité. Un dalot garni de plomb est percé dans la fourrure de gouttière. La lisse des sartis, clouée sur les allonges, permet de retenir les cordages portant les quinçonneaux. Le sabord présent à gauche n'est pas équipé de ses boucles pour l'artillerie, il est possible qu'il n'en ait jamais été pourvu.



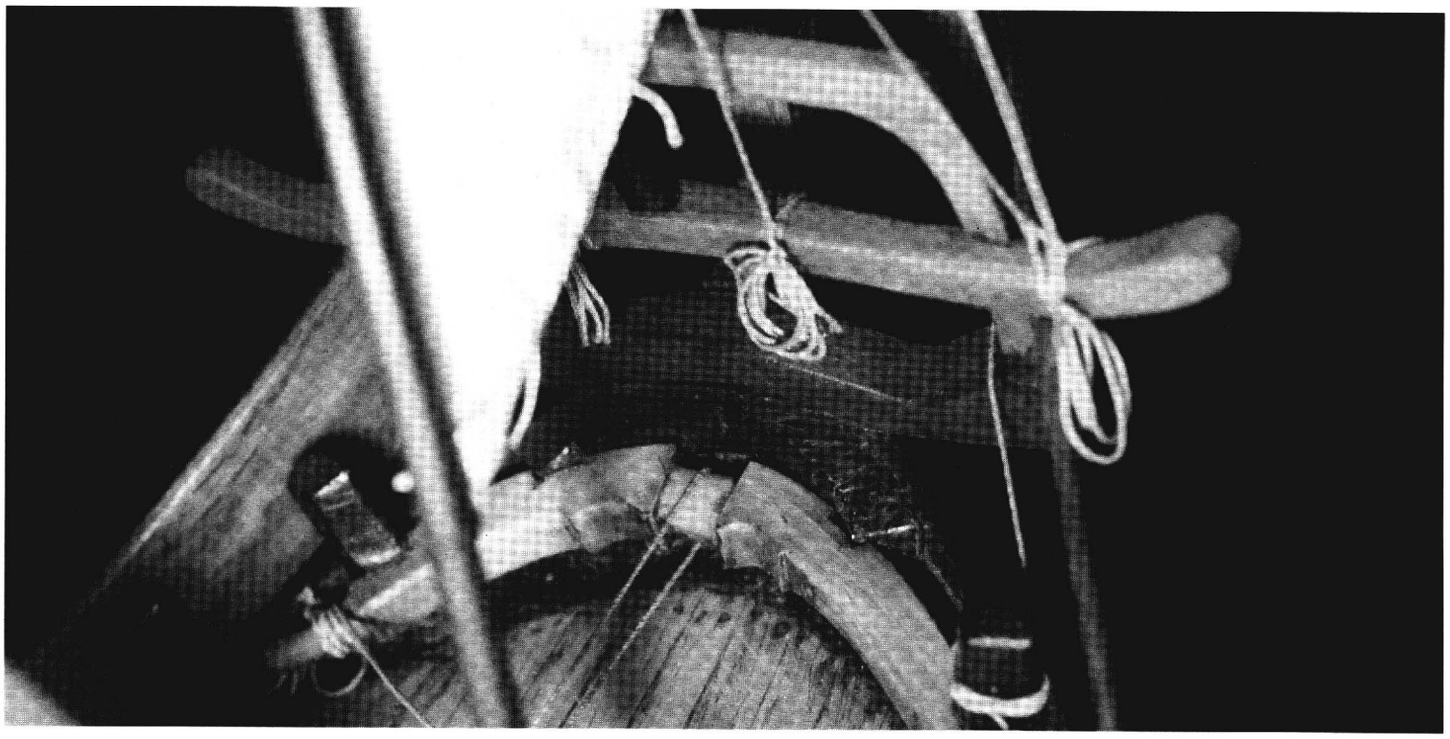


▲

L'arrière du rabattu se termine sur une allonge, l'arête des virures étant adoucie par un chanfrein arrondi. La galoche, portant la latte d'appui de l'écoutille, est chevillée sur le vaigrage de ce rabattu. La partie sombre visible à droite appartient à l'extrémité avant des ailes clouée sur l'extérieur de l'allonge. Un petit quart de rond est placé dans l'angle entre le bordage de la dunette et le vaigrage du rabattu. Sur le modèle, ce quart de rond existe aussi dans l'angle du fronteau. Derrière la latte, on peut deviner un des taquets de la muraille.

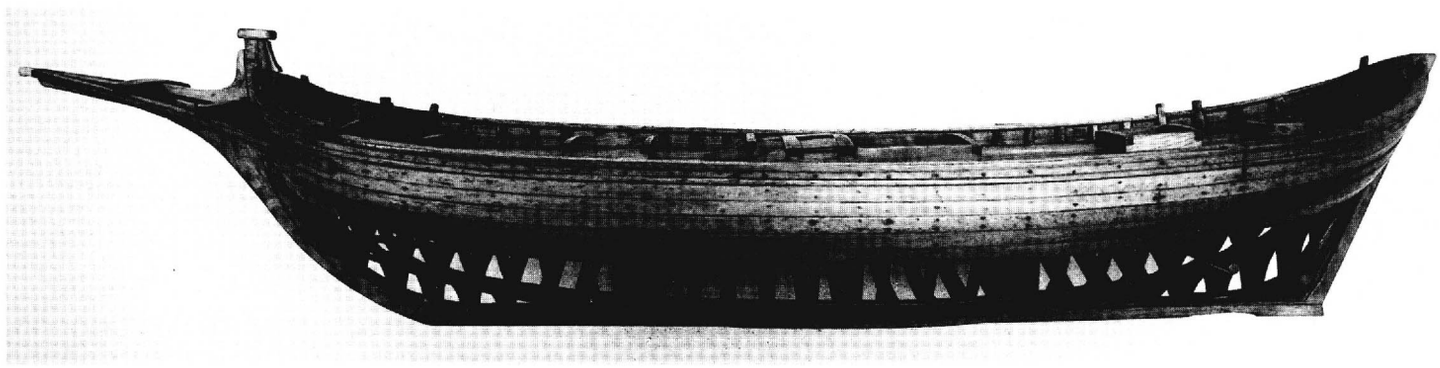
Les installations à l'arrière de la tartane sont classiques, les éléments de charpente installés sur ce modèle respectent la tradition des bâtiments latins. La courbe, fermant l'arrière du bordage, est calée entre les dernières allonges et le contre étambot. Elle sert d'appui à une forte traverse maintenant les ailes. La forme contournée de la guirlande peut être appréciée. Elle est chevillée contre la courbe et les allonges.

▼

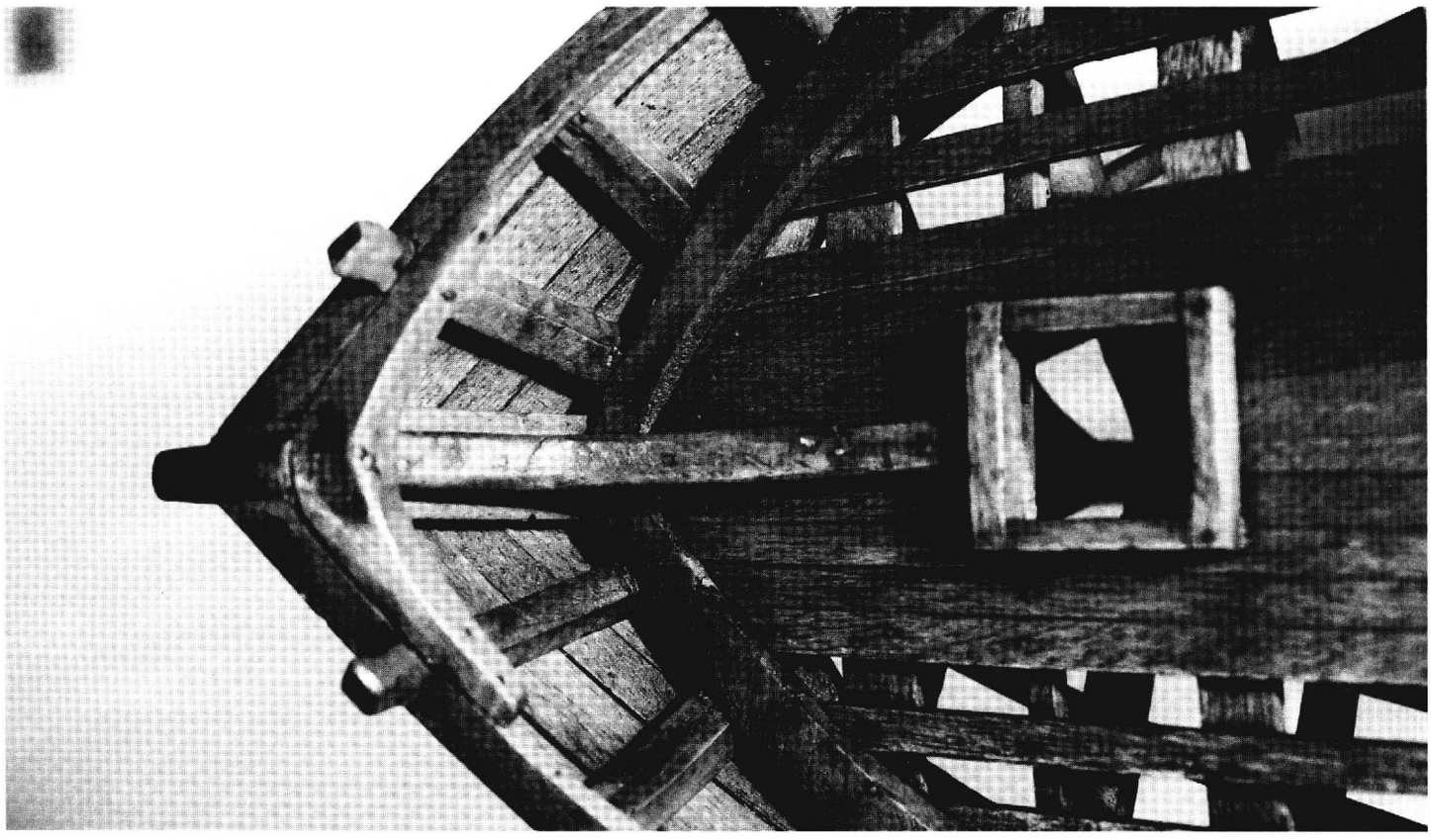


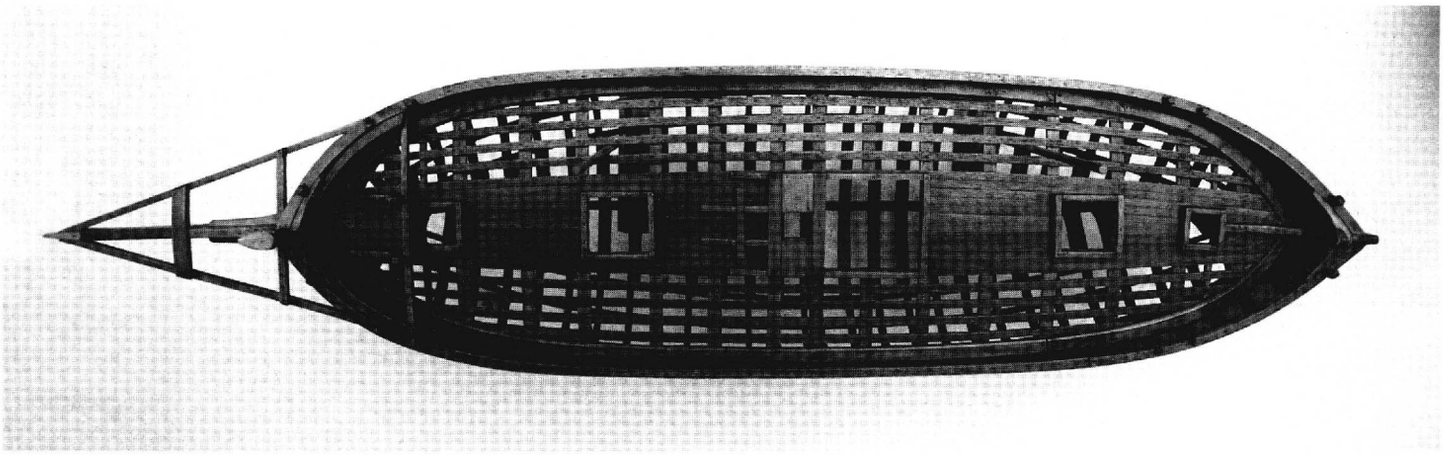
MODELES DU MUSEE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE

Le Musée de la Chambre de Commerce de Marseille possède une riche collection de modèles de bâtiments latins dont certains lui ont été confié en dépôt par le Musée du vieux Marseille Ces précieuses pièces proviennent vraisemblablement d'un chantier de construction civil non identifié à ce jour. Les techniques de construction étant bien illustrées par ces modèles, il nous a semblé intéressant d'en commenter quelques clichés.



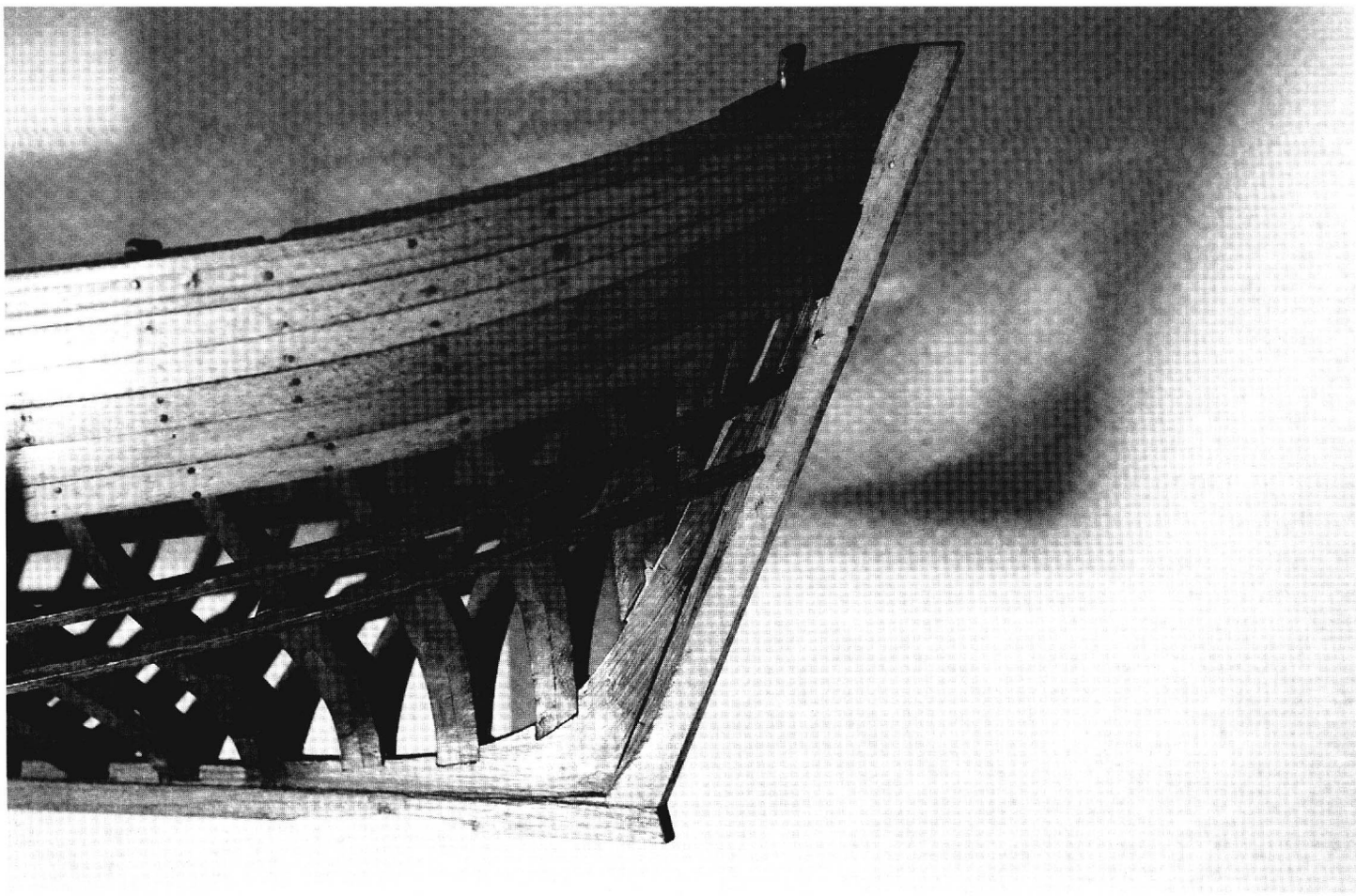
L'arrière de cette tartane présente des dispositions très classiques. On voit bien l'encastrement des membrures dans les pièces de quille et d'étambot. Curieusement, la dernière membrure est simplement clouée sur le contre étambot. Notez la variation de la forme de celui-ci ainsi que son raccordement avec la courbe d'étambot. Le contre étambot est construit en deux parties, on devine le joint de l'assemblage placé entre les deux lisses basses. Le pied des bouts d'allonges est aussi cloué sur le contre étambot.



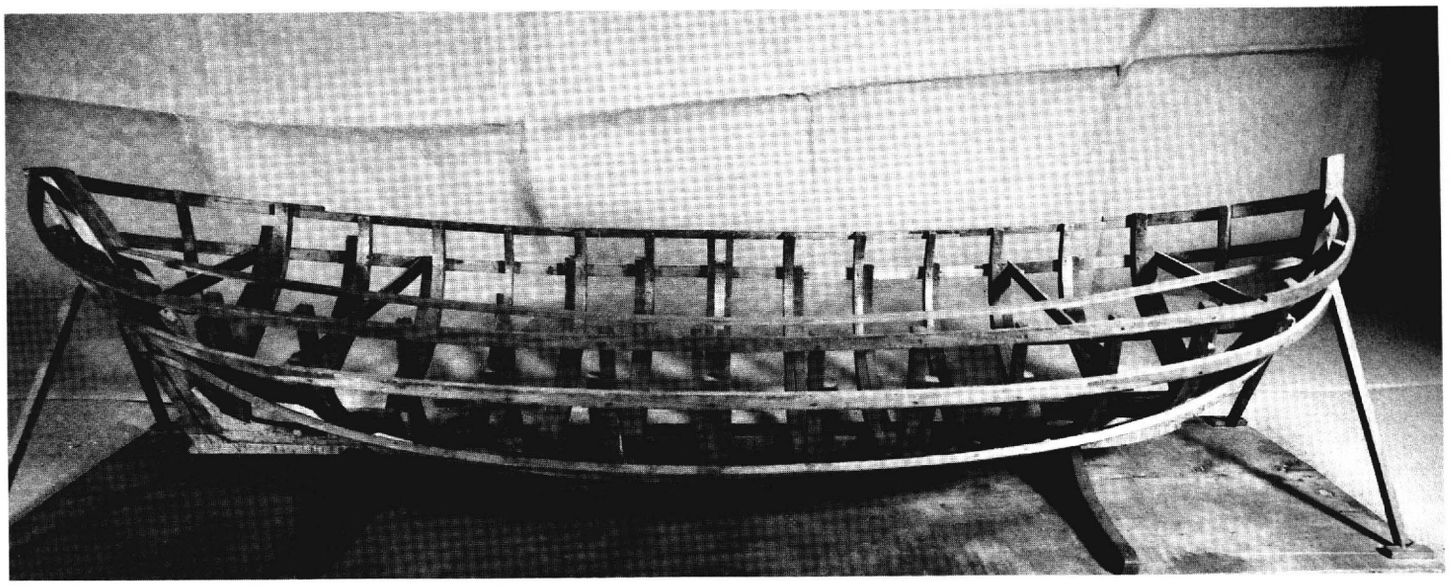


La forme pointue de l'arrière de la tartane est, ici, nettement visible. Les plats-bords, cloués sur le bout des allonges, présentent une tonture marquée. Un courbaton relie les plats-bords et renforce l'interruption due au passage des têtes d'allonges. Plus bas, le pont est supporté par des lattes dont la faible épaisseur est remarquable.

Celle placée derrière l'écoutillon, est beaucoup moins large que les autres, elle ne porte que les courts bordages de l'arrière. La largeur de la fourrure de gouttière est curieusement diminuée près de l'étambot. Une grande courbe verticale consolide la liaison entre le pont et l'étambot. Derrière cette courbe, on peut observer la largeur importante du contre étambot.

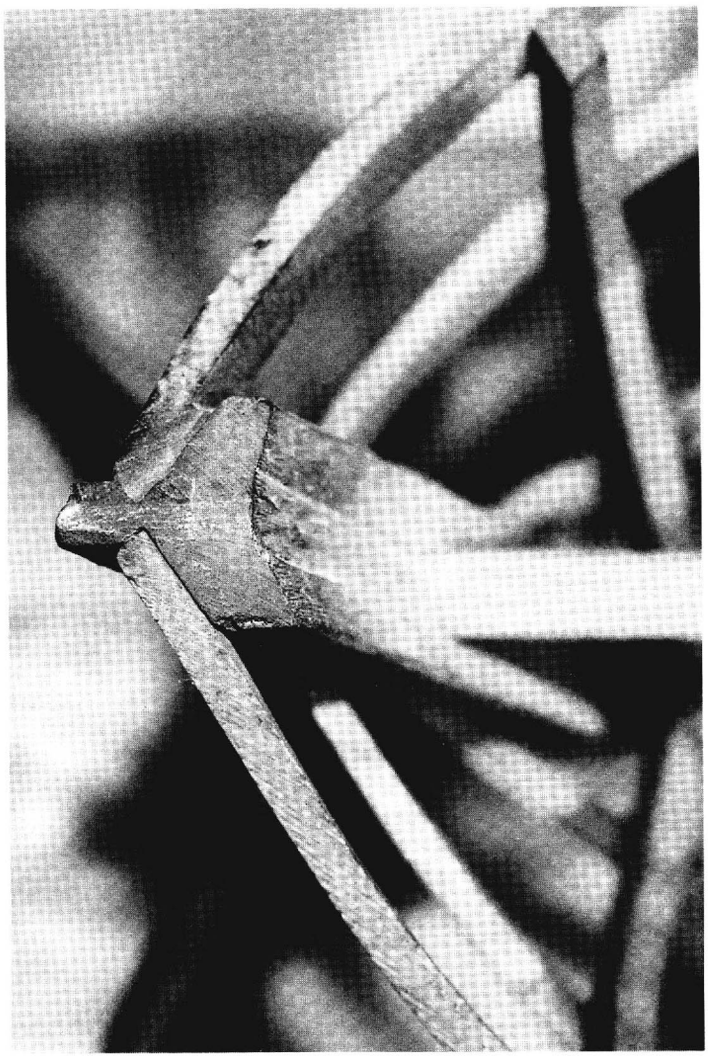


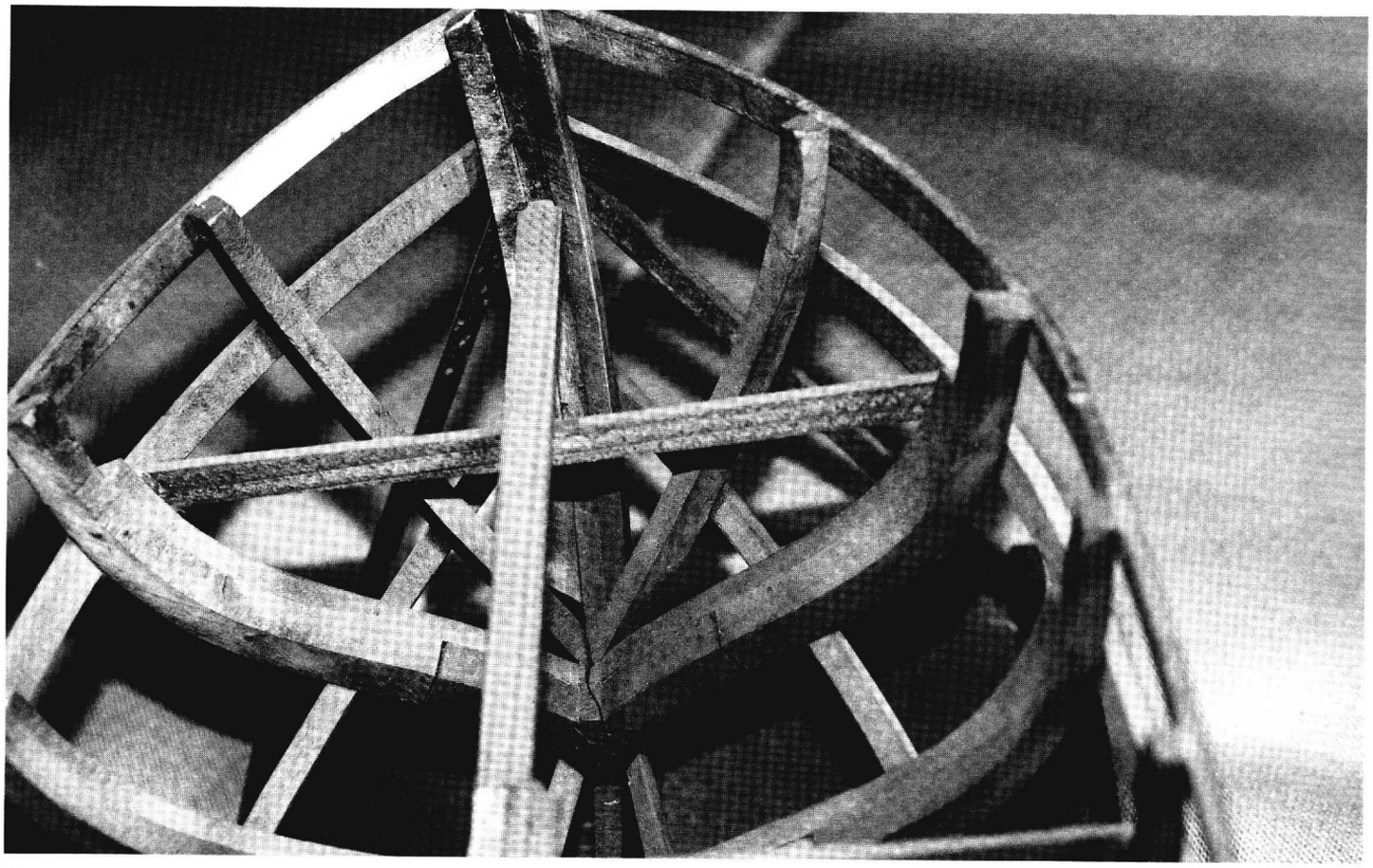
Nous datons ce modèle de chantier, provenant du Musée du vieux Marseille du milieu du 19ème siècle.



Ce gros plan sur la tête de l'étambot nous montre la rainure travaillée sur le contre étambot pour y encastrer l'étambot. La face avant de cette large pièce est travaillée en creux.

▼



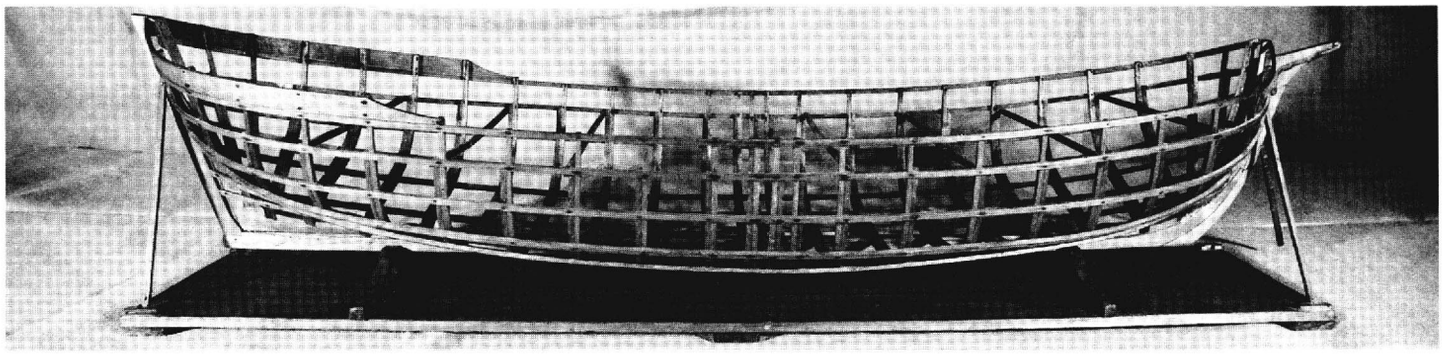


▲

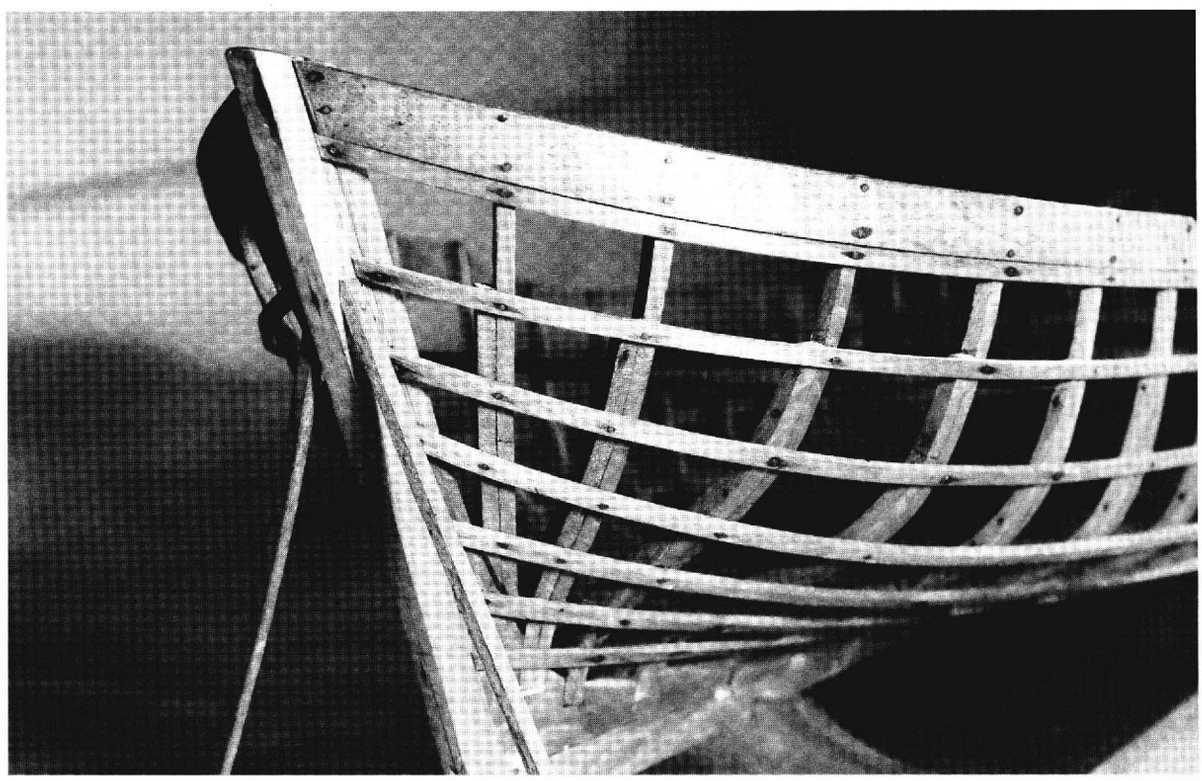
L'étrave de ce petit bâtiment est vue depuis l'intérieur. Les deux apôtres sont plaqués contre l'étrave. Ils ont, sur le tour, la même dimension que les allonges des membrures. La section de la quille est faible, c'est inattendu si on la compare à l'échantillonnage des membrures.

La structure arrière de cette tartane est un bon exemple de contre étambot large. Ici, la partie basse est travaillée pour encastrer la courbe et se plaquer contre une allonge dévoyée placée à la suite de la dernière membrure. La courbe d'étambot assure la liaison entre la quille et l'ensemble étambot/contre étambot. Difficilement visible mais néanmoins présent, un léger décalage de face supérieure de la quille porte les pièces précédentes. Les membrures ont des sections importantes, cette coque doit être particulièrement robuste.

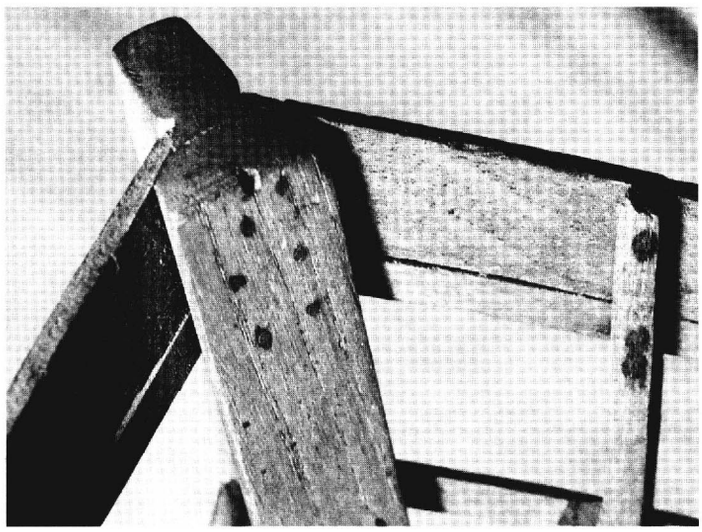
▼



▲
Le socle de cette tartane porte quelques indications:
"Exécuté à Arles en 1841 par Ollivier,
Longueur 70 pieds, Creux 6 pieds 9 pouces."
On peut donc déduire l'échelle du modèle : 1/24ème.

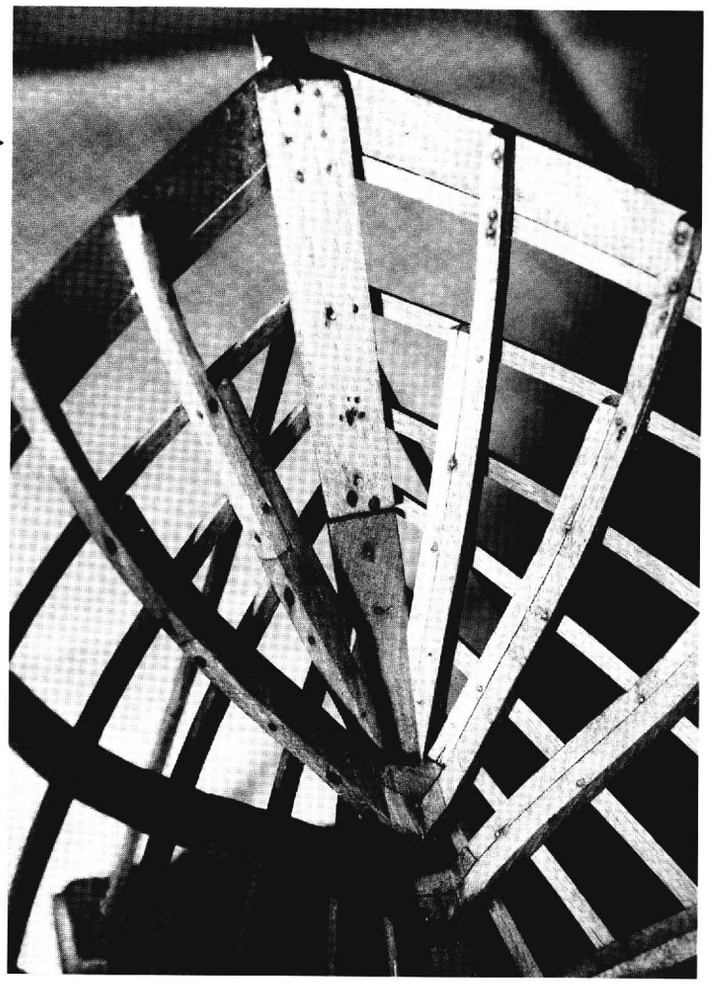


▲
Cette tartane paraît plus moderne que les précédentes. Les membrures sont à double épaisseur jusqu'au niveau du pont et on peut parler ici de couples comme dans les grands bâtiments. Malgré ces améliorations, la construction de la charpente longitudinale est comparable aux exemples précédents. On retrouve ici le même type de contre étambot et l'insertion des couples se fait de la même façon. On voit bien l'évasement de la pièce qui, placée sur la quille, reçoit le pied des fourcats.



◀ L'extrémité de l'étambot de cette tartane montre un autre exemple de liaison avec le contre étambot. Ici, la rablure est très proche de la face avant de l'étambot et l'encastrement n'est pas nécessaire. Néanmoins, un petit jour existe sur la partie avant de la face latérale de l'étambot.

Vue intérieure de l'arrière de cette grande tartane. Le contre étambot est construit en deux parties sans endentement. Le dernier couple est fortement dévoyé, notez la distribution des pièces qui le compose. On pourra observer le côté tribord comportant trois pièces alors que l'autre côté n'en a que deux. Même remarque pour les demi couples placés en arrière. Il est possible que le modéliste ait voulu montrer ici que les constructeurs ne disposaient pas toujours des débits de bois nécessaires à une réalisation "académique". Comme tous les modèles de charpente présentés à Marseille, celui-ci ne comporte pas de carlingue. Si l'on observe le collet des fourcats, on devine très bien le "lit" préparé pour recevoir cette pièce.



La partie avant de la tartane a des dispositions comparables à sa partie arrière. Seule différence, le remplacement du contre étambot par deux apôtres. On peut remarquer les mêmes couples dévoyés, leur disposition et celle des demi couples sont identiques à celle que l'on peut observer à l'arrière. Voyez la rablure de la quille et notez que, au-delà du premier couple, le modéliste n'a représenté que les couples de levée. On devine très bien, ici aussi, la préparation des collets de fourcats pour recevoir la carlingue.