

Projet d'armement pour la Méditerranée

Observation de M. de
Mastiac.

Carton 133,²
N° 11.

Les dispositions de la Cour, en garnissant de
troupes, les côtes de Bretagne, de Normandie,
et de Flandres pendant l'été dernier, ont donné
à penser au Gouvernement d'Angleterre, qu'elle
pourroit avoir des dessein sur la grande-Bretagne
et leur obligé par la de réunir partie de ses
forces maritimes sur ces parages, pour observer
son mouvement, et empêcher les entreprises
relatives à sa crainte, qui ne manquera pas
de se renouveler avec la belle saison.

Reponses de L'exposant

Les conséquences
des articles précédents
sont justes

Le Royaume de Mahon qui a duré deux mois
et demi, nous prouve assez que les Anglois
se sont vus forcés de garder leurs forces, --
puisque nous n'avons pas osé entreprendre de secourir
cette place avec une Escadre de 40. ou 50. vaisseaux
comme ils n'auroient pas manqué de le faire?
Et on ne les voit venus en Scheg dans cette

Les riches prises
faites par les barques
les malotins et autres
démontrent le contraire
des articles précédents
qui ne présentent
que trois vaisseaux
riches, tandis que
dans le Caca il y en
a cinquante pour un

Mes.
vraie selon moy, autant de raisons qu'il en faut
pour faire comprendre, que les affaires reviennent
dans cette position, la Cour dans la Manche, sera
toujours insuflisante, et quelque fois perilleuse
pendant l'été. (ARCHIVES)
En outre l'ombrage des prises de fait il ne faut
pour mettre à l'ouest des armateurs, qui font des
expéditions de quelque conséquence, surtout --
lorsqu'on est averti malheureux de ne remonter
que des vaisseaux chargés de safran, d'oe, de fer,
des viandes salées, de charbon de terre, et autres
marchandises équivalentes
dans la Méditerranée au contraire une prise
suffit pour mettre l'armement à l'abri, et donner --
quelque fois cent pour cent de bénéfice.
il y a, à Londres une Compagnie appelée
Compagnie d'Alap ou du Levant, qui a trois vaisseaux
montés de 50. pièces de canon, équipés de cent
cinquante hommes, qu'elle expédie tous les ans.
en détail, c'est à dire les uns après les autres pour
porter les draps et autres marchandises à Alexandrie
et faire leur retraite en l'ap d'Alap, d'oe du Bdeyran,
d'antioche, de Tripoly de Syrie, et drogueries qui
viennent par la caravane de Bassora.
Chacun de ces vaisseaux est évalué à un million
ou deux cent mille livres lorsqu'ils partent de
cette rade.
ils viennent de la d'Alle de Chypre tant pour

quant on entreprend quelque
chose, il faut avoir un rapport de
vues fixes qui ne s'empêche pas
cependant d'embrasser les autres
objets qui y sont relatifs. Et l'article
cy contre nous que trois v. riches,
il ne détruit pas qu'on ne doive en
quatre courtir sur deux cents autres
vaisseaux, qui font le commerce
des différentes Echelles du Levant, d'oe
et qu'on ne puisse s'occuper d'autres
affaires dans le Caca, puisque
le principal point de vue doit
être de se tenir prêt à tout événement.
On conçoit la quantité des prises
faites dans le Caca, les prises ne
présentent pas cependant qu'on ne
puisse y en faire de fort riches,
puisque à prendre les choses au pied
de la lettre, tous les vaisseaux Anglois
qui font le commerce de la Méditerranée,
sont destinés pour l'oe
mais bon des inconvénients, d'embrasser
un objet, s'oppose à un autre, et
réflexions de M. de Mastiac, les trois
vaisseaux qui font le premier objet
de cet exposé, à insi qu'un nombre
d'autres fort riches, lorsqu'ils ont fini
leurs opérations dans les divers
Echelles, viennent les uns après les
autres à l'oe, et ne passent
qu'un grand nombre de jours
de quelques vaisseaux de guerre
qu'ils renferment au Gibraltar, de
sorte qu'il n'y a pas dans le Caca, il
faut une Escadre pour les faire
convoier, ce n'est donc plus alors la
Bougie d'un corsaire, et voilà ce
qui rend les prises riches moins
communes et plus difficiles à
faire dans ces mers.
avec leurs qualités

Observation est trop
courte

observations de m^r
de Massiac

de ravitailles, que pour prendre les boys que le
consul anglois fait pour le compte de cette même ligue
C'est ordinairement depuis la fin de juillet, jusqu'à
celle d'octobre que ces vaisseaux commencent et
finissent leurs opérations

cette observation est
très bonne jusqu'à
l'équinoxe, alors on
s'approche plus de
celle qui est dangereuse

ils apparaissent le soir de la Rade de Thermara
En chypre, pour s'élever à la faveur des vents à la
Terre, jusqu'à sur le cap de Gatta, ou venant à
trouver les vents d'ouest, ouest-sud-ouest, ou
ouest-nord-ouest qui règnent tout l'état dans
ces parages; sont obligés de prolonger leur bordée
vers l'Égypte environ dix à quinze lieues et
reviennent de bord sur l'île de Chypre pour se
trouver le soir à même de profiter des vents
à la terre?

Suivant le plus, ou le moins de prudence que ces
capitaines ont de la mer de l'archipel; les uns se
détachent à passer entre l'île de Chypre et
celle de Crète, ou Landia, pour venir déboucher
par Rhodus et Staëcho par la raison que les
vents d'embas que j'ay déjà dit régner trois
mois dans cette mer se font moins sentir dans
l'archipel, ou régnerent autant de différents golfes
vents qu'on trouve de différents golfes.

Par l'inverse ceux qui ont moins de connoissance
des îles de l'archipel passent entre la Landia
et l'Égypte au risque de faire une navigation
bien plus longue.

Les Moyens qu'on doit employer pour ne pas
manquer ces vaisseaux quelque parti qu'ils prennent
C'est d'attacher les croisières au nord-ouest de l'île de
Chypre, et menager les bordées de façon, qu'on
puisse se trouver le soir à Terra. de sorte qu'en faisant
même Manœuvre que l'ennemy, on ne peut que
se rencontrer

D'ailleurs on ne se fixe point à un seul objet, et
rapporte au peu d'étendue de cette mer, et à la
proximité des terrains, on est presque toujours en
croisière dans la Méditerranée, quoiqu'il y en aye
de préférence comme celle du cap Corce qui est la
seul passage pour venir à Lybourn avec laquelle
les anglois ont un commerce continu et opulent; la
croisière du cap Bon en Sicile n'est pas de moindre
considération. rapporte au passage des anglois qui
portent leur drap, Haing, et autres effets dans
Constantinople que l'Espagne, et relâchent en colport
poil de chevre et poil de chameau.

qu'on joigne à tout cela les aisances qu'ont les
corsaires dans la Méditerranée; tant pour mettre
en sûreté une proie desquels l'ont fait, que pour avoir

de Massiac dans son observation
de l'archipel est parfaitement d'accord
avec les posons, puisqu'il démontre
clairement dans son projet que
c'est avant l'équinoxe qu'il doit
avoir ses opérations, quant au
dangereux de cette côte; les posons
n'ont connu point et les posons
de la campagne dans ce pays la
luy ont toujours prouvé le contraire
parce que ces côtes n'ont pas allé
longue pour être dangereuses; d'ailleurs
de la suite de plusieurs observations
de plus fonde sur des expériences, car
que venant de la mer avec un coup
de vent une permission de porter
qu'une bruyante d'avance, sur l'île
les corsaires s'approchant de l'île
de la bien des marins l'incertitude
l'île de Crète, les dangers de cette île
ont une suite de l'archipel de la terre
hydrographique qui la marque
minutes du quatorze lieues plus loin
quelles n'est cette partie de l'archipel
dans le bosphore par rapport à la côte
d'Égypte qu'il y a d'ailleurs est de
15 minutes plus loin que l'île de
l'archipel se trouve dans des situations
aussi faibles et tant pour les dangers de
navigation pour les distances, les corsaires
au fait à cet effet présente un mémoire
au sujet de cette partie pour la terre
de cette côte; mais il a eu la malheur
de ne pas réussir.

Les posons conviennent avec m^r de
Massiac que les vents du nord régneront
avec violence dans l'archipel, mais m^r
de Massiac ne dit pas que le soir et
le matin chaque golfe donne son
vent, avec la quelle on gagne de la mer
malgré la violence des vents du nord
dans les deux jours en l'approchant
ou s'élevant jusqu'à Rhodus et de là
par les mêmes vents du nord on passe
l'archipel on vient déboucher par
la Sicile et on aborde la navigation
pour se mettre au même port de la
de quinze à vingt jours, les posons
l'ont connu parfaitement les posons
il a commencé à s'approcher de la
connoître sous un drape de l'île
en 1758.

M^r de Massiac dit que l'observation
est bonne pendant l'état. Les posons
est très d'accord avec luy, puisque
les posons a dit et rapporte en core,
que ce n'est que dans l'état qu'il veut
faire l'opération qui concerne les
3; mais l'œuvre de la campagne
s'ajoute.

Les posons conviennent que la
croisière du cap Corce est d'ailleurs
difficile à tenir pendant
l'été, que celle du cap Bon
est plus durable, mais il dit aussi
que quand on connoit bien
que pour un vaisseau et l'île
un vaisseau ne peut qu'un bon fond
qui est bien agacé et qui ne mange
de rien, et qu'il est commandé
par un capitaine véritablement
marin, on peut tenir par tout
on châte les vents avec les voiles
grandes, petites voiles, l'air
à dériver de 15. ou 20. plus ou moins
pour venir regagner les croisières
lorsque le mauvais temps a cessé
s'approchant à entendre dire com
poil de chevre et poil de chameau
poil de chevre et poil de chameau
de la terre de la mer, qu'on a

pendant le mois de juin
juillet, et court, les vents du
nord régneront avec violence
dans l'archipel jusqu'en
septembre qu'ils cessent

L'observation est bonne
pendant l'état

Les croisières sont
bonnes. Trop difficiles
à tenir l'été, on
oublie cela du phare
de Massiac

observations de m^d
de Malliac

une frégate de cette
force ne peut être que
propre aux projets

cette corvette-ambassade
plus, quelle ne sert
utile pendant l'hiver.

cette observation
est très bonne

Tous les secours nécessaires au flottes en peu de temps
sans s'éloigner des croisières
Pour entreprendre l'exécution de ce projet et le
mener à une heureuse fin, il faut avoir un vais-
seau bien équipé, d'une seule Batterie de 15. canons
par grande, et les construire de façon qu'on puisse
luy faire porter de l'artillerie de douze, et dans
l'autre pont y pratiquer douze petits canons par
grande pour y placer autant de canons. ce vaisseau
doit être équipé de trois cents cinquante hommes
parmi lesquels en choisit cent pour la troupe
qui se tiendra extrêmement à son aise dans le
et en état de bien faire n'ayant point d'artillerie
sur les gaillards.

Pour rendre cet armement plus hury, le mettre à
même de tout entreprendre pour le bien de l'armement
et pouvoir servir les croisières & pinces avec assurance
il faudroit luy joindre une corvette de huit pièces de
canon de quatre équipées de cent hommes et cela pour
plusieurs raisons dont je deduy les plus essentielles
1^o c'est que deux vaisseaux joints ensemble et qui
font bonne contenance; donnent à l'ennemy, quoique
plus fort mettra à pointer dans le cas qu'il auroit envie
d'attaquer

2^o c'est que dans les parages épineux, on luy fait faire
savour garde à trois lieues de distance, et venant à
reconnoître des forces supérieures; par des signaux
et en prenant la chasse; elle avertit et empêche qu'on
ne donne tous les deux dans le pot au noir

3^o deux vaisseaux observant l'ordre de marche, et
seul occupant plus d'espace, sont dans le cas de faire
plus de prises

4^o cette corvette devient extrêmement nécessaire en
certains parages et circonstances, tant pour escorter
des prises & les couronner d'écueils, que pour se charger
des prisonniers qui ne font que multiplier les
embarras et les chins, et qui diminuant les provisions
journalières, obligent quelque fois de relâcher pour
en faire, dans le temps qu'on auroit le plus besoin de
tenir la mer.

5^o cette corvette sert encore à luy et un vaisseau qui
ne prendroit pas tel ou tel parti, il voyoit un gros
vaisseau plus fort que luy, tandis que la corvette peut
l'attirer dans des filets, ou faisant la manoeuvre qu'il
conviendrait en pareille occasion

6^o dans le cas d'attaque d'un ennemy bien plus fort
par son artillerie, n'ayant d'autre parti à prendre
que celui de l'abordage, la corvette peut donner les deux
tiers de son équipage, ou aborder du côté opposé si
la chose est possible, ce qui embarrasse d'autant plus
l'ennemy qu'il est obligé de faire face d'abord et d'abord
diviser ses forces et rend l'abordage bien plus aisé et moins
moustrueux.

je diray seulement un mot sur les moyens de bien
faire la course dans cette mer, et la faire avec succès
est ainsi qu'on doit le faire par tout ailleurs, d'avoir
soin de palmer tous les quinze jours, secondement

Reponse de L'expedant

La Croisière du phare de
Malliac, quand de Malliac dit
être oubliée, il est vrai qu'elle
pour être bonne en certains
cas, mais tout de Malliac
doit être appelée que commandant
la forme en y est, nous en avons
eu pendant vingt fois, nous
occupons une grande et grande
voile, et que pendant tout ce
temps là, nous n'avons vu
qu'un petit vaisseau d'un port
qui étoit à l'usage, ce que nous
avons pris.

C'est précisément pour
cette que L'expedant a
besoin de cette corvette, et non
pour l'hiver, puisque des
opérations, de son objet
principal sont pour l'été.

Être en correspondance avec tous les
consuls des différentes échelles du Levant
qui sont en état de donner des nouvelles
du départ des vaisseaux ennemis, en
troisième lieu c'est de cachet soigneusement
les marches et contre-marches, et ne faire
connoître ses forces et son pavillon
que lorsque le cas l'exige.

avec de l'intelligence. L'exposant joint au projet d'armement, il est bien vrai qu'il y a de
ou pour venir à l'économie d'association et d'économie, qui est l'intelligence on peut tout
qui est d'essence un objet de conséquence. faire, mais on peut en avoir
beaucoup sans avoir celui
qui conduit aux véritables
moyens d'épargne.

Precis du Devis des Dits vaisseaux.

il est nécessaire de Ces vaisseaux aura 100 pieds de quille coupée, il est bien entendu qu'on ne
un des Matins de ou portant sur Arrière 120 pieds de lancement doit pas entreprendre la
consulter la construction construction d'un tel vaisseau
pour éviter de se dans l'attente de l'artiste.
tromper dans ses quant à la suppression
proportions. la du vraigage, que sur le
suppression du mastiac d'acier, n'y bon
vraigage n'est ni ni convenable, que car
utile ni convenable. officier général, et toutes
la terre ensemble
provenant que le vraigage
n'est pas, qu'il n'a pas
pas, et que ce n'est pas un
des plus cruels moyens
maîtriser, alors je tiens
que mon sentiment est
ordonné.

ou portant sur Arrière 120 pieds de lancement
de maître d'œuvre, dont on tirera toutes les autres
proportions, ce vaisseau ne sera vraigé ou
doublé en devant que jusqu'à ras d'eau ou flot
et cela pour plusieurs raisons; la première
parce que le vraigage lie extrêmement et
appesantit, c'est ce dont on ne doit pas être
curieux dans les matières de la course; secondement,
c'est que le vraigage est un moyen meurtrier
par les débris, c'est ce que l'on doit éviter soigneusement.
Troisièmement, parce que le vraigage du vaisseau
dont est question, est un objet de 5000^l qu'on peut
se qu'on peut et qu'on doit épargner.

on donnera à ce vaisseau un demy pied de calée
qu'on diminuera de l'arrière pont pour lui mieux
faire porter son artillerie qui est au dessus des
proportions.

Les sentiments sont fort partagés sur la
contenance de ces
articles

quant à la Maître, pour ce qui regarde les mâts
majeurs, on leur diminuera un demy pied de leur
longueur, qu'on donnera aux mâts d'hune pour pouvoir
lui faire porter des huniers d'une plus grande chute
parce que l'expérience prouve que ce sont les huniers
qui font marcher et gagner du loch, et non pas
les basses voiles, surtout au plus près.

pour pouvoir porter des mâts d'hune au delà des
proportions, il faut avoir soin de prendre sur la
longueur des mâts majeurs, un demy pied, et le donner
aux ponts de ces mêmes mâts, afin de leur faire
embrasser plus avant, les mâts d'hune, et observer
de donner aussi un peu plus de largeur aux parties

Le port est plus que
surpris que des faits appuient
sur l'expérience la plus
consommée partagent les
sentiments des personnes
qui sont en état de décider
avec justice, par celle qu'ils
ont acquise.
Le port est en état
de rapporter pour exemple
un fait, qui prouveroit la
solidité de la proposition
qui a été faite à l'égard de
pour ainsi que tout le monde
en a été. Tous les ordres
ont été Matins.

Latérales des hunes, afin que les haubans de
même denomination qui y sont fixés
n'aient pas à appuier, et venant de plus loing
assujettissent mieux les dits mâts d'hune.

De cette pratique, il résulte qu'en certains
circonstances, on peut porter les hunes dans rides, tandis
qu'en autre vaisseau, à la manière duquel on
n'aura pas pris cette précaution, aura beaucoup
de peine de les porter avec les bas rides, -
avantage de la dernière des conséquences
pour le métier de la course.

Il résulte qu'on
peut porter des hunes
en certains temps, on
prend aussi l'avantage
de se relever d'une
côte avec les basses
voiles lorsque le
vent est trop violent.

Observation de la supposition
de la latitude de la côte par
rapport à la latitude du lieu où l'on
est, et qu'on doit observer pour
s'y conformer à la manière

L'observation de la position
par rapport à la latitude et
longitude, prouve qu'en matière
en pratique les proportions
doivent servir à la manière,
on peut porter les hunes
quand on est haut, tandis
qu'en autre vaisseau on qui
ces proportions auront été
obvies, ne pourra les porter
qu'avec les bas rides, et ainsi
de dernière de son maître.
L'article cy contre ne doit
pas donner lieu à la réflexion
de voir des matras, elle est
sous le fait étranger à ces
doux il traite
cependant les posant y répond
et dit qu'un vaisseau offrait en
côte ne pouvant la passer, ni
d'un bord ni de l'autre, et ainsi
alors obligé de l'avancer pour
gagner à vent; et si l'autre
ressource que celle de les basses
voiles, c'est un vaisseau perdu
sans ressource. Supposant qu'il
n'y a ni port ni rade à
pouvoir prendre.

Exemple.

Le 15 septembre en 1745 en allant joindre un
matras à matha et revenant de la côte de Syrie, le
houa traversa la côte de Candie dans la partie du sud
un calme de huit jours, et les courants l'entraînèrent peu
à peu à trois lieues de distance de cette côte sans pouvoir
s'y opposer, tout à coup le vent de sud grand
fait, il augmenta et obligé de prendre des rides aux hunes, et
il se force, et on prend les bas rides, il devient plus violent
et obligé de les déferer et de les mettre sous les basses voiles, la
dangere n'a rien de douloureux, on ne peut passer, ni du côté
du cap d'Hyéon, ni du côté du cap de Salomon, quoy faire dans
cet état, on court aux espadons, on jette à la mer tout ce
qui se trouve sur les quillards, et entre les quillards, on fait enfin
tout ce que la chance du métier peut suggérer sans que les
moyens de salut deviennent plus évidents, on touche à la porte,
et on se voit d'autre espoir que dans le changement de vent, ce
changement n'arrive point, le péril est inévitable.
Les posants ont alors l'air de balot, il vient vent arrière et
la proue à tribord, il se relève des sa bouillottes latérales la plus
villante qui étoit les yoyes de Candie, et par la dérive de son
vaisseau, il se fait aller vers le sud, et ainsi qu'il ne peut
les passer, il imagine de faire prendre les rides aux basses
voiles, de faire de plus les grand hunes, et le thon, avec
manœuvre et on a beaucoup de peine à le faire marcher
la nuit on est laissé ignorer, il se tira de cette et mille cabemita
not ce coup de manœuvre et luy attira l'admiration et la
reconnaissance de ses compagnons des voyages.