





6 M. -

R 100

ESSAI

DE L'IMPRIMERIE DE PIERRE-LEONARD LEFEBVRE, RUE DE LA HARPE, N. 22.
Paris, chez la Citoyenne Lesclapart, Palais National, ci-devant des Arts, N. 10.

LA TACTIQUE NAVALE.

DE L'IMPRIMERIE DE PHILIPPE-DENYS PIERRES,
Premier Imprimeur du Roi, rue Saint-Jacques, N° 35.

LA TACTIQUE NAVALE.

K 100

E S S A I
MÉTHODIQUE ET HISTORIQUE
S U R
LA TACTIQUE NAVALE,
ORNÉ DE GRAVURES,
EN QUATRE PARTIES.

*OUVRAGE écrit en Anglais par JEAN CLERK, Écuyer,
d'Eldin, Membre de la Société des Antiquaires d'Ecosse,
& de la Société Royale d'Edimbourg,*

**ET traduit par DANIEL LESCOILLIER, Commissaire-
Général des Colonies, & Correspondant de la Société
Royale d'Agriculture de Paris.**

P R E M I È R E P A R T I E.



A P A R I S,

Chez { **FIRMIN DIDOT, Libraire, rue Dauphine, N° 116.**
DEZAUCHES, Géographe du Roi, rue des Noyers.
Et BOSSANGE & Compagnie, Libraires-Commissionnaires,
même rue.

ET A A M S T E R D A M,
Chez **D. J. CHANGUION & GABRIEL DUFOUR, Libraires.**

M. D C C. X C I

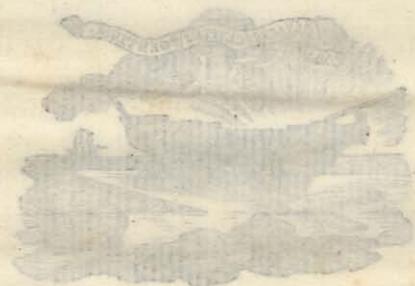
R 100

ESSAI
MÉTHODIQUE ET HISTORIQUE
SUR
LA TACTIQUE NAVALE,
ORNÉ DE GRAVURES,
EN QUATRE PARTIES.

OUVRAGE écrit en Anglois par JEAN CLARK, Ecuyer,
d'Edimbourg, Membre de la Société des Antiquaires d'Ecosse,
& de la Société Royale d'Edimbourg,

Et traduit par DANIEL FASCALIER, Commissaire-
Général des Colonies, & Correspondant de la Société
Royale d'Agriculture de Paris.

PREMIÈRE PARTIE.



A P A R I S,

Chez } Firmin Didot, Libraire, rue de la Harpe, N° 116.
DEBACHES, Géographe du Roi, rue des Noyers.
Et Bossange & Compagnie, Libraires-Commissionnaires,
même rue.

ET A AMSTERDAM,
Chez D. I. CHANGUION & GABRIEL DUFOUR, Libraires.

M D C C X C I

AVERTISSEMENT.

L'AUTEUR de cet Ouvrage avoit fait imprimer un très-petit nombre d'exemplaires de cette première Partie de son *Essai sur la Tactique navale*, en l'année 1782: il les distribua tous parmi ses amis.

Plusieurs Personnes estimées dans la carrière des Lettres, & même des Officiers de Mer d'un mérite très-distingué, & d'un rang supérieur, ont bien voulu honorer l'Auteur de leurs lettres d'approbation; d'autres ont même pris la peine de copier à la main cet Ouvrage. Il y a fait plusieurs augmentations depuis, & il croit y avoir mis quelque perfection de plus. Ce n'est pas cependant sans une juste défiance qu'il ose soumettre son travail à l'examen du public.

M. CLERK annonce que le reste de l'Ouvrage est fort avancé, & qu'il se propose de le publier aussi-tôt qu'il l'aura terminé: il n'a pas voulu différer plus long-tems de mettre au jour cette première Partie.

La première Partie, qu'on donne aujourd'hui, traite de l'attaque au vent de l'ennemi.

La seconde Partie contiendra la méthode ou la théorie de l'attaque sous le vent de l'ennemi.

Le reste de l'Ouvrage consistera en une esquisse historique de la Tactique navale, qui sera divisée en un nombre de périodes, dont les trois premières formeront la troisième Partie de cet Ouvrage. On y verra les changemens qui se sont opérés dans la construction & la manœuvre des vaisseaux, dans les espèces d'armes & dans leur usage, & dans les différentes choses de pratique & autres qui ont plus particulièrement rapport aux combats antérieurs à l'année 1782.

Cette année, qui est la dernière de la guerre d'Amérique, a été remarquable par un nombre d'évènemens intéressans, & par une foule d'occasions où les talens nautiques ont trouvé à s'exercer : elle forme le commencement d'une quatrième période dans l'Histoire de la Tactique navale, & on en formera la quatrième partie de cet Ouvrage.

Le plus intéressant de tous ces évènemens est la victoire décisive qui fut remportée le 12 Avril par le Lord RODNEY : c'est la première occasion où la ligne d'une armée ennemie ait été coupée en entier, & on y voit clairement le système & la théorie de l'attaque sous le vent de l'ennemi.

On trouvera cependant que les Marins Anglais n'ont pas seuls rendu l'année 1782 remarquable sur Mer. Feu M. DE SUFFRÈN, Général de l'armée navale française

dans les Indes Orientales, a donné le premier exemple d'une attaque au vent de l'ennemi, différente de celles qui avoient été jusques-là pratiquées. Comme ennemi, il a eu aussi le mérite de donner l'attaque, & de forcer au combat une armée anglaise d'égale force, ce qu'on n'auroit pas vu depuis près d'un siècle.

Le Traducteur de cet Essai a dû être fidèle au texte de son Auteur, & ne s'est permis aucun changement, quoique plusieurs articles de la Partie historique eussent été susceptibles de contradiction. Quelques Officiers principaux de la Marine de France qui ont été à quelques-uns des combats dont il est fait mention dans le cours de cet Ouvrage, n'ont pas toujours trouvé que les circonstances en fussent parfaitement rendues, que le nombre respectif, ni la force des vaisseaux des deux Nations belligérentes y fussent toujours bien exactement posés, ni que le système que l'Auteur attribue aux Français soit généralement suivi, comme il le pense : les circonstances, ou le hazard, ont souvent amené ce que l'Auteur croit être l'effet d'une volonté constante, & d'un plan uniformément observé.

Une discussion complete, à cet égard, auroit mené trop loin ; mais on a joint à la fin de l'Ouvrage quelques notes & observations sur les faits qui sont contredits,

avec quelque apparence de fondement, afin d'établir au moins le doute.

Le meilleur éloge qu'on puisse faire d'un Auteur est de le traduire; on attendra avec impatience les autres Parties qu'il annonce, pour leur rendre le même hommage & le même témoignage d'attention.

Les Planches étoient au nombre de trente dans l'original: on les a réduites ici à vingt-deux, fans nuire aucunement à la clarté des explications; on espère que la comparaison de l'exécution des unes & des autres gravures ne fera pas au détriment de celles-ci. On a fait quelques changemens à l'ordre des figures, pour mieux remplir les Planches, & on a cru préférable de numéroter toutes ces figures depuis 1 jusqu'à 104, au lieu que dans l'original les numéros recommencent presque à chaque Planche, ce qui rend leur rapport plus difficile à trouver.



INTRODUCTION.

LORSQU'ON examine les évènements de la Marine anglaise pendant les deux dernières guerres, & pendant celle-ci (1), on remarque que dans toutes les rencontres séparées, d'un, de deux, ou de trois vaisseaux de chaque côté, si les marins anglais n'ont pas toujours remporté la victoire, ils n'ont du moins jamais manqué de donner des preuves de leur habileté, de leur courage & de leur persévérance : mais il est tout aussi remarquable que lorsque dix, vingt, ou trente gros vaisseaux se sont trouvés réunis & formés en ligne de combat, aucun des partis n'a fait ce qui convenoit le mieux, il n'y a eu aucune action décisive, ni même un seul vaisseau pris ou perdu d'aucun côté (2).

Il suffit d'étudier l'histoire des tems, pour se convaincre de ces deux vérités. Plusieurs personnes, ne faisant pas assez attention à la première, conviennent de la seconde, & croient l'expliquer en avançant que nos marins, quelque supérieurs qu'ils aient pu être dans les tems passés, ne sont pas à présent meilleurs que ceux de nos rivaux, & que par conséquent il seroit absurde de croire qu'ils soient capables de faire de plus grands efforts que les autres : ils ajoutent que les vaisseaux de nos ennemis, mieux construits que les nôtres, & ayant sur eux l'avantage de la marche, ont toujours eu la faculté d'évi-

(1) On entend parler de la guerre d'Amérique : cet Ouvrage ayant été écrit en Octobre 1781, immédiatement après la capitulation de l'armée du Lord Cornwallis, qui fut la conséquence de la malheureuse rencontre de l'Amiral Graves avec l'Escadre française devant l'embouchure du Chesapéak. Il ne fut imprimé que peu d'exemplaires qui furent distribués aux amis de l'Auteur.

(2) Les habiles manœuvres devant Saint-Christophe, & la journée mémorable du 12 Avril, n'eurent lieu que le printems d'ensuite.

ter le combat. Comme cette opinion a malheureusement gagné, & a déjà eu trop d'influence, même parmi les marins, le but de ce Traité fera en partie de prouver qu'elle est mal fondée; que ce n'est ni la diminution des talens de nos marins, ni la construction moins parfaite de nos vaisseaux, qui ont causé le peu de succès des grands combats de mer dans ces derniers tems.

Notre position insulaire nous oblige à faire usage des forces navales, à peu près comme tous les animaux (si on peut se servir de cette expression) sont guidés par leur instinct à employer les armes ou l'industrie dont la nature les a pourvus, pour se soutenir ou se défendre.

Cette même position insulaire peut expliquer pourquoi ce penchant vers les affaires maritimes ne s'est pas plus manifesté dans les premiers tems de notre Histoire. Engagés dans des querelles, tant que nous avons formé deux Royaumes séparés, notre attention ne se portoit pas sur le reste de l'Europe; notre séparation d'avec les autres Peuples par la mer, a fait que les Puissances étrangères se mêloient alors beaucoup moins de nos intérêts. Mais dès que nos querelles intérieures commencèrent à s'appaiser, c'est-à-dire, à peu près depuis le moment où MARIE, Reine d'Ecosse, & JACQUES son fils, eurent l'espoir de succéder au trône d'ELISABETH, ce penchant vers la Marine se montra avec une vigueur insurmontable; notre commerce s'améliora successivement, l'union des deux Royaumes fit cesser tous les obstacles, & on en a vu naître des effets qui ont mérité l'admiration de l'Univers.

Il est évident que le plus grand développement de nos côtes de mer, un nombre de ports, des passages dangereux de mer, la nécessité de transporter nos denrées de toutes parts par mer, engagent une portion plus considérable de notre population à embrasser la vie maritime, que chez les autres Nations: ces causes, jointes à la nature orageuse de nos mers, à la rapidité de nos marées, à l'inconstance de notre climat, donnent à nos marins, en même tems qu'ils sont plus nombreux, la faculté d'acquérir plus de courage & d'habitude pour surmonter les difficultés auxquelles ils sont forcément & continuellement exposés. Toutes ces circonstances combinées ont produit

chez nous un caractère national , remarquable par son intrépide persévérance , & qui ne pourroit exister sans la réunion de ces diverses causes.

Il est naturel , il est même louable , de juger favorablement ses compatriotes ; & lorsqu'on les voit réussir constamment dans les plus grandes & les plus glorieuses entreprises , on peut , sans être taxé de partialité , leur accorder ce caractère distingué & extraordinaire. Je ne rechercherai pas si on le doit seulement aux causes que je viens d'exprimer , ou si la nature de notre Gouvernement y a influé en quelque chose : il suffit , pour les vues qui ont fait paroître cet Essai , de reconnoître qu'un tel caractère existe chez les habitans de cette île.

Sans nous arrêter aux fameuses expéditions des Amiraux DRAKE , CAVENDISH , NORRIS & le Comte DE CUMBERLAND , dont on peut voir les détails dans nos meilleurs Historiens (3) , où trouvera-t-on des preuves plus éclatantes des talens nautiques que la conduite qui fut tenue dans la destruction de *l'armée invincible* d'Espagne ? On peut observer que la prudence avec laquelle on força cet énorme armement de s'épuiser à lutter contre les vents & les flots , ne mérita pas moins d'éloges , que l'intrépidité avec laquelle on l'attaqua à diverses reprises. — Les exploits de Sir MARTIN FORBISHER , & sa mort devant le port de Brest , ont ajouté à la gloire de notre Nation. — On ne doit pas non plus passer sous silence la conduite brillante de JACQUES LANCASTER , devant Fernambuc au Brésil. Voyant la côte bordée d'un grand nombre d'ennemis , il ordonna à ses gens de ramer avec une telle force dans leurs bateaux , à l'approche de terre , qu'il les y brisa tous ; & , par cette action hardie , il ne laissa d'un côté à son monde d'autre espoir que dans la victoire ; & , de l'autre côté , il inspira une telle terreur à l'ennemi , qu'il s'enfuit presque sans résistance. — Je pourrois encore citer la seconde tentative sur Cadix , où ESSEX jeta son chapeau à la mer. — Le véritable caractère du marin anglais est si bien peint dans la relation que donne

(3) Voy. l'Histoire de Hume , chap. 51 , 52 , 53 , édition angl. , in-4°.

M. HUME, de la résistance opiniâtre de Sir RICHARD GREENVILLE avec un seul vaisseau contre toute une escadre espagnole, que je transcrirai ici mot pour mot le passage de ce grand Historien.

« Le Lord HOWARD ayant été envoyé avec une escadre de
 » sept vaisseaux pour intercepter la flotte des Indes Occiden-
 » tales, il fut attaqué par une armée espagnole de cinquante-
 » cinq voiles. L'opiniâtreté courageuse du Vice-Amiral Sir
 » RICHARD GREENVILLE, qui ne voulut pas suivre le reste de
 » son escadre, fut cause de la prise d'un des vaisseaux; & ce
 » fut le premier vaisseau de guerre anglais qui eût encore
 » été pris par les Espagnols. L'action extraordinaire de GREEN-
 » VILLE mérite un détail particulier: il combattit à lui seul
 » toute l'armée espagnole, forte de cinquante-cinq voiles, &
 » dont les équipages étoient au nombre de dix mille hommes.
 » Le combat commença à trois heures de l'après midi, & dura
 » jusqu'à la pointe du jour le lendemain; pendant ce tems, il
 » repoussa quinze fois l'ennemi, quoiqu'ils eussent continuel-
 » lement changé de vaisseau, & tenté l'abordage avec des
 » équipages frais: au commencement de l'affaire, il reçut une
 » blessure qui ne l'empêcha pas de rester à son poste sur le
 » gaillard jusqu'à onze heures du soir: comme il reçut alors
 » une seconde blessure, on le descendit pour le panser.
 » Pendant l'opération, il reçut une balle à la tête, & son
 » Chirurgien fut tué à ses côtés. Les Anglais commencèrent
 » à manquer de poudre; leurs armes étoient brisées, ou hors
 » d'état de servir: de cent trois hommes qu'ils étoient au
 » commencement du combat, il y en avoit quarante de tués,
 » & presque tout le reste étoit blessé; les mâts étoient à bas,
 » le gréement coupé en mille morceaux, & le vaisseau, ras
 » comme un ponton, ne pouvoit se diriger d'aucun côté. Dans
 » cet état, GREENVILLE proposa à son équipage de se recom-
 » mander à la miséricorde de Dieu, plutôt que de se fier aux
 » Espagnols, & de se détruire eux & leur vaisseau, plutôt que
 » de se soumettre à leur ennemi. Le maître Canonnier & plu-
 » sieurs autres avoient consenti à ce parti désespéré; mais
 » les autres s'y opposèrent, & obligèrent GREENVILLE à se ren-

» dre. Il mourut peu de jours après, & voici quelles furent
 » ses dernières paroles: *Je meurs ici, moi RICHARD GREEN-*
 » *VILLE, le cœur content & l'esprit en paix; car je finis mes*
 » *jours, comme un vrai soldat, en défendant la Patrie, la Reine,*
 » *la Religion & l'Honneur. Mon ame se sépare sans regret de*
 » *mon corps, avec l'assurance de laisser après moi le renom de*
 » *m'être comporté comme le doit tout brave soldat.*

» Les Espagnols perdirent, dans ce combat si vif & si inégal,
 » quatre vaisseaux & environ mille hommes; le vaisseau de
 » GREENVILLE périt aussi peu après, ayant à bord deux cent
 » Espagnols (4) ».

On ne finiroit pas si on vouloit raconter tous les exploits de nos marins, il n'y a pas eu d'événement de vaisseau pris, où on ne pût trouver des matériaux pour des éloges particuliers. M. HUME s'exprime ainsi sur ce sujet :
 » *Quoique les Anglais eussent depuis long-temps joui de la*
 » *paix, ils montrèrent dans toutes les occasions, de grands*
 » *talens guerriers; & la Reine, quoique héroïne elle-même,*
 » *trouva plus souvent nécessaire de reprocher à ses Généraux*
 » *de s'être livrés à leur témérité, que de s'être abandonnés à*
 » *la crainte, ou à trop de prudence* ». Cependant quelque desir qu'ait montré ÉLISABETH, de modérer dans certaines occasions l'ardeur de ses sujets, elle n'a pas manqué dans d'autres de faire tous les efforts convenables pour animer leur courage. Dans un discours qu'elle prononça au Parlement, en parlant de l'armée invincible d'Espagne, elle dit : « J'ai su que, lorsque PHILIPPE a tenté cette dernière
 » invasion, quelques-uns des habitans des côtes ont abandonné leurs villes, se sont enfuis dans l'intérieur des
 » terres, & ont ainsi laissé le pays sans défense, exposé
 » à l'invasion de l'ennemi; mais je fais serment à Dieu, en
 » votre présence, que si je connoissois les personnes qui
 » se sont rendues coupables en cette occasion, ou si j'en connois jamais qui se comportent ainsi par la suite, je leur

(4) Voy. l'Histoire de Hume, chap. 43, première édition angl., in-4°.

» ferai sentir la conséquence de leur poltronnerie dans un moment aussi pressant (5) ».

Malgré l'attention qu'ÉLISABETH donna à la Marine pendant son règne, elle n'étoit composée, à la mort de cette Reine, que de quarante petits vaisseaux, dont quatre ne portoient que 40 canons; & dans le nombre de ceux-là deux n'étoient que de 100 tonneaux de port, vingt-trois autres étoient au-dessous de 500 tonneaux; les autres n'étoient que de 50, & quelques-uns même de 20 tonneaux. Le nombre total des canons de cette armée navale, étoit de 774. Si avec des forces aussi peu considérables, on a fait des actions si éclatantes, que ne devrions-nous pas attendre de notre Marine dans son état actuel? Il est nécessaire d'observer, pour l'honneur des Anglais de ces tems-là, que, tandis que la Marine royale ne consistoit qu'en ces quarante vaisseaux, le patriotisme, & l'esprit national étoient tels, qu'il fut équipé en peu de tems un nombre infini d'autres vaisseaux, non-seulement par les différens ports de mer, mais même par différens particuliers, à leurs frais. Ce fut ainsi que le projet mal concerté, mais formidable, de cette Armée Espagnole, posa pour ainsi dire les fondemens de cette réputation maritime que notre Nation s'est acquise, & a depuis conservé avec autant de courage: ce fut une occasion d'animer le sentiment de nos Marins, d'ouvrir les voies au génie militaire de toute la Nation, qui, avant cette circonstance, n'avoit jamais été exercée à de grandes actions sur mer.

On croiroit que la Marine anglaise n'a pas dû prendre d'accroissement sous le règne du successeur d'ÉLISABETH, JACQUES I, en considérant que les Marchands anglais faisoient alors leur commerce avec des bâtimens étrangers: cependant depuis l'année 1582, (où le nombre des marins avoit été calculé à 14,295) jusqu'en 1640, année où commencèrent nos dissensions intérieures, ce nombre avoit triplé.

Après un intervalle de 12 ans, une guerre avec la Hol-

(5) Voy. l'Histoire de Hume, comme ci-devant.

INTRODUCTION.

lande fournit une occasion subséquente à notre Nation de se montrer sur mer. Il faut remarquer que quoique les Marins anglais eussent eu beaucoup de combats particuliers, ou plutôt des coups de main de peu d'importance, ils ne s'étoient pas encore exercés dans de grands combats, dans lesquels un nombre de vaisseaux se trouvent réunis : mais leur intrépidité naturelle, bien loin de les abandonner à la vue d'une situation nouvelle par eux, ne fit qu'augmenter : on peut même dire qu'elle s'éleva à un degré de fureur enthousiaste, qui se soutint sans rémission pendant le cours de trois guerres terribles. Dans la première de ces guerres, nous essayâmes neuf combats en ligne, dans la seconde cinq combats, & dans la troisième, aussi cinq ; ce qui fait en tout dix-neuf affaires générales. Dans une de ces affaires le combat fut repris pendant trois jours successifs ; dans une autre pendant deux jours ; dans une troisième affaire, le combat dura une journée entière ; ce qu'on peut raisonnablement compter comme six autres combats : & ce seroit en tout vingt-cinq journées de grands combats. Et encore (ce qui à présent seroit traité de ridicule & d'impossible), plusieurs des Officiers qui furent nommés au commandement de ces escadres, n'avoient commencé à servir sur mer qu'après l'âge de 40 ans, quelques-uns même de 50. BLAKE fut du nombre de ces derniers, & quelque réputation qu'il ait acquise par le grand nombre de combats opiniâtres qu'il a essayés, particulièrement celui des Dunes, où avec quinze vaisseaux, il accepta le combat de la part de quarante-deux vaisseaux ennemis commandés par le fameux VAN TROMP ; sa vertu patriotique égala son courage. En opposition avec le parti qui s'étoit emparé de tout le pouvoir « Notre » devoir dans tous les tems (dit-il à ses Marins), est de » combattre pour notre patrie, quelles que soient les mains » qui tiennent les rênes du gouvernement ».

Dans toutes ces affaires contre les Espagnols, ou contre les Hollandais, soit à attaquer des forts, des vaisseaux amarrés dans les ports, soit à combattre de près, vaisseau à vaisseau, ou entre escadres formées en ligne, nous trouvons toujours les

marins anglais enflammés d'un courage qui tient de l'enthousiasme, soit que leur nombre ait été égal ou supérieur à celui de leur ennemi, soit qu'ils ayent été victorieux ou défaits : de manière que ces combats (s'ils n'ont pas toujours été décisifs) ont été toujours marqués par quelque grand effet, comme de dix, vingt, trente vaisseaux ou plus, pris ou détruits, deux mille hommes tués, & autant de faits prisonniers.

Dans toutes ces preuves & citations, nous sommes autorisés (sans nuire à la noble conduite des Hollandais), à croire que les marins anglais tiennent de la nature & de leurs habitudes, un caractère extraordinaire & qui leur est tout particulier : & quoique l'ardeur de nos gens ait été abattue pendant quelque tems par les malheureux combats du cap *Bevesier* & de *Bantry-bay* qui eurent lieu peu après, la confiance que nos marins ont si justement méritée renâquit bien vite, & le combat de la Hougue vint tellement accroître cette opinion favorable, que lorsqu'un nombre d'années après nous remportâmes les victoires de Malaga & de Messine, on ne les regarda que comme des évènements tout simples auxquels on avoit droit de s'attendre.

Les idées favorables qu'on avoit de nos Marins ne se dissipèrent nullement, malgré les grands intervalles qui s'écoulèrent entre ces affaires & la guerre de 1743. On attendit les plus grands succès de la puissante Armée qui fut envoyée alors dans la Méditerranée sous le commandement de MATHEWS & LESTOCK, qui rencontrèrent les escadres combinées de France & d'Espagne le 11 Février 1744. Mais comme j'ai dessein de donner, dans la suite de cet ouvrage, un détail circonstancié de cette affaire, je me bornerai à dire ici que le Commandant MATHEWS, suivi du *Marlborough* & du *Norfolk* ses matelots d'avant & d'arrière, & du *Berwick* qui étoit posté ailleurs, sortirent de la ligne, se placèrent à la distance convenable, & combattirent avec la plus grande bravoure; mais comme ils ne furent pas soutenus par le reste de l'Armée, ils ne firent par-là que montrer quel peut être l'effet du boulet, lorsqu'on est placé à la portée

tée raisonnable. Les deux Amiraux s'accusèrent réciproquement; & par le jugement d'un Conseil de Guerre, MATHEWS fut condamné à être cassé : mais le feu Roi, ne voulant pas s'arrêter aux motifs recherchés qui avoient guidé les Juges, refusa de confirmer cette sentence, persuadé que l'Amiral s'étoit comporté en brave homme.

Il se présenta, pendant la durée de cette même guerre, quelques circonstances plus favorables, où nous trouvant plus en force nous obtînmes de plus grands succès. De ce nombre furent la capture de la flotte de Mai par l'Amiral HAWKE, le voyage autour du monde par le Lord ANSON, l'attaque hardie & la prise du *Gallion d'Acapulco* qui lui étoit si supérieur en forces, la prise qu'il fit de six vaisseaux de ligne, ou des Indes, Français, au mois d'Octobre.

Ces évènements, joints aux diverses actions particulières qui eurent lieu, dissipèrent les impressions fâcheuses qu'avoit pu laisser notre manque de réussite dans la Méditerranée, & nous continuâmes de nous flatter que le pavillon Britannique n'avoit rien perdu de sa gloire.

Quoi qu'il en soit, on ne pouvoit alors sans émotion se ressouvenir de ces combats terribles & glorieux qu'on avoit livrés aux Hollandais, & dans lesquels on avoit si justement admiré l'ardeur & les efforts unis de nos marins; au point que, dans le tems où la dernière guerre fut annoncée, nous étions tous tellement enflammés de cette partialité patriotique & enthousiaste, que la plupart de nos gens étoient fermement convaincus qu'un matelot Anglais pouvoit se mesurer avec deux matelots ennemis, ou tout au moins qu'il étoit d'une nature bien supérieure à eux.

Combien l'espoir de la Nation ne fut-il pas déçu lorsqu'on apprit que l'Amiral BYNG, commandant une escadre Anglaise, supérieure en force, avoit eu une affaire générale avec les Français, où, sans avoir perdu un vaisseau, presque sans avoir eu un homme de tué, la moitié de ses vaisseaux n'ayant pas même fait feu, cet Amiral s'étoit reconnu vaincu, en se

retirant à Gibraltar, & abandonnant Minorque, dont il laissa la garnison à la disposition de l'ennemi, devenu maître de la mer ?

On doit remarquer en même temps, avec surprise, qu'il y eut, dans cette même guerre, un nombre infini de petits combats, soit de vaisseaux de guerre soit de corsaires, où il fut donné invariablement des preuves de persévérance & d'intrépidité, & où presque toujours l'un ou l'autre des combattans fut obligé d'amener. Donner une liste complète de toutes ces affaires particulières, seroit passer les bornes nécessaires de cet Ouvrage.

Il faut avouer que cette guerre offrit des évènements grands & fortunés, entre des vaisseaux assemblés en nombre, & surtout la rencontre des escadres de HAWKE & de CONFLANS : dans cette affaire, l'ennemi, après avoir manqué très-clairement de résolution, prit promptement la fuite sans avoir engagé le combat. Mais comme dans ces diverses occasions, excepté dans cette dernière, nous nous sommes trouvés très-supérieurs en force, nos succès qui furent amenés par cette supériorité décidée, ne peuvent affoiblir la vérité de mon observation générale.

En rappelant les efforts merveilleux des combats particuliers, & les succès constants qui en ont été la suite; en remarquant combien nos vaisseaux ont essuyé de rudes épreuves, dans toutes les saisons, dans les affreuses tempêtes de l'hiver, tandis que notre ennemi n'osoit sortir de ses ports (6); lorsque nous observerons qu'à cette nombreuse récapitulation d'entreprises hardies & fortunées, que nous avons faites, & des succès que nous avons remportés depuis deux cent cinquante ans, nos ennemis ne peuvent faire entrer en compensation

(6) Ceci a rapport à l'escadre Anglaise qui croisa dans le golphe de Gascogne pendant toute la guerre dernière, hiver & été, pour épier les mouvemens de l'ennemi.

que la seule disgrâce de Chatham ; n'est-il pas juste en même temps de convenir que cette intrépidité vantée, ce courage constant des marins Anglais, n'a pas été mis une seule fois à l'épreuve dans les occasions de grande importance ; je veux dire dans les combats d'armées navales. Le résultat de ces grandes affaires, dans lesquelles nous n'avons jamais pu déployer cette supériorité, a toujours été (sur - tout dans les deux dernières guerres & dans celle-ci), que nos armées ont manqué leur but, ont même eu le dessous, sans cependant avoir perdu un seul vaisseau, & quelquefois à peine un seul homme.

Il faudra conclure avec évidence de ces remarques, une de ces trois propositions : ou que les Français, nos ennemis, ont acquis une connoissance plus parfaite, adopté quelque nouvelle méthode, que nous n'avons pas, d'évoluer de grandes escadres, ou à laquelle nous ne faisons pas assez d'attention ; ou que, de notre côté, nous avons continué de suivre une ancienne routine, que l'expérience plus raffinée des modernes auroit dû nous faire rejeter ; ou enfin que ces mauvais succès, si souvent & si cruellement répétés, proviennent d'un manque de zèle de la part de nos marins ?

Or, comme cette dernière idée ne peut être admise, après tant de preuves non-équivoques de courage dans les affaires particulières, entre vaisseaux de guerre & corsaires, seul à seul, nous devons nécessairement convenir qu'il faut chercher la cause de notre manque de réussite, dans l'une des deux premières propositions, ou même dans toutes les deux.

L'Art nautique s'est perfectionné, & sur-tout par l'invention des signaux, dans le cours de nos guerres avec la Hollande : les instructions navales qui existoient alors, quoique dictées par l'expérience & l'observation, quoique très-adaptées à la navigation des mers étroites où les principaux combats avoient été donnés, ces instructions, dis-je, se sont trouvées peu propres (si on en doit croire l'expérience de ces derniers temps) à livrer des combats avec une armée de vaisseaux

Français lorsqu'il leur convient d'éviter l'affaire, lorsqu'il y a de l'espace à parcourir à volonté, & lorsqu'ils veulent mettre en usage des évolutions défensives, long-temps & soigneusement étudiées.

S'il eut été possible qu'il restât quelque doute sur la vérité de ces observations avant le commencement de cette dernière guerre, ce doute ne sera-t-il pas entièrement dissipé, lorsque nous verrons tous les évènements subséquens ajouter de nouvelles preuves à ce que j'ai avancé? Nous verrons toujours, dans les rencontres particulières, nos marins se comporter avec une intrépidité distinguée, & nous verrons dans presque toutes les grandes affaires un manque de conduite, un défaut d'adresse des plus remarquables, quoique nos Amiraux aient toujours obtenu, soit par bonheur, soit par leur habileté, soit par le consentement de l'ennemi, la position qu'ils ont désirée, celle d'être au vent: j'en excepterai seulement quelques occasions où les Français ont préféré de conserver l'avantage du vent, sans en tirer parti; & cette circonstance démontre pleinement que leur système est différent du nôtre, & qu'ils sont invariablement déterminés à ne jamais donner l'attaque lorsqu'ils peuvent s'en dispenser.

Il y a trois conclusions à tirer naturellement de tout ce qui précède: la première, est que les marins Anglais ont toujours excellé à forcer un vaisseau seul au combat, & à combattre seul à seul; la seconde, que notre système d'instruction (c'est-à-dire la pratique que nous avons jusqu'à présent suivie dans les dispositions & évolutions des grandes escadres, soit pour donner combat, soit pour forcer notre ennemi à accepter le combat à force égale) est nécessairement défectueux, puisque l'expérience si constante & si répétée nous montre qu'il ne nous a jamais réussi; — & enfin que de l'autre côté les Français ont invariablement & régulièrement observé une méthode dont ils ont constamment obtenu l'effet désiré: d'où il résulte qu'ils doivent avoir adopté quelques nouveaux moyens, que nous n'avons pas encore découverts, ou dont nous n'avons pas su faire usage.

Mais, me dira-t-on, les Français ont-ils jamais obtenu quelque avantage décidé sur nous ? ont-ils jamais pris de nos vaisseaux dans ces affaires générales ? se sont-ils jamais aventurés à attaquer, se fondant sur leur talent supérieur ? Non : — mais se fiant sur leur connoissance plus parfaite de la Tactique navale, & se fondant sur notre manque de pénétration à cet égard, ils nous ont toujours livré le combat sous le vent à nous, bien assurés que notre courage peu réfléchi nous entraîneroit à faire notre attaque usitée, quoique ses désavantages soient incalculables : les conséquences en ont été, & seront toujours les mêmes, tant qu'aveuglés par nos préjugés & notre routine nous ne voudrons ni étudier les améliorations faites par nos ennemis, ni profiter de nos propres fautes.

Il ne peut être constamment en notre pouvoir de remporter des victoires ; mais manquer presque toujours notre but, sans avoir jamais de revanche ni de compensation, est non - seulement bien honteux, mais c'est la source de tous les malheurs que nous avons essayés dans ces derniers temps.

Avant de terminer cette partie de mon sujet, il ne sera pas hors de propos de faire une autre remarque. Au commencement de cette guerre avec nos Colonies, nous craignîmes de perdre notre réputation & notre influence comme puissance maritime, que nous croyons devoir, en grande partie, à l'augmentation de ces mêmes Colonies ; mais l'expérience, les évènements intéressans, la durée de cette même guerre, nous ont prouvé clairement que cette augmentation tenoit à des causes qui existent dans le sein même de la Métropole. Et en même temps les efforts courageux dont nos marins ont si constamment & si glorieusement donné des preuves dans tous les combats particuliers, non-seulement pendant cette guerre, mais dans les deux précédentes, doivent nous confirmer invariablement dans la persuasion que le caractère du matelot Anglais n'a rien perdu de son excellence, & qu'il vaut ce qu'il a toujours valu.

D'après cela, on peut être assuré que si les Colonies Améri-

caines obtiennent (7) l'indépendance qu'elles désirent, la Grande - Bretagne, rassemblant davantage ses forces & ses ressources, n'en fera que plus puissante.

(7) Ceci étoit écrit avant la fin de la dernière guerre, & avant le traité d'indépendance (*Note du Traducteur*).





ESSAI
DE
TACTIQUE NAVALE.

DEMONSTRATIONS (8).

PREMIÈRE SECTION.

Méthode de l'attaque de Vaisseau à Vaisseau.

1. SI un vaisseau seul, étant au vent, en *B*, découvre un vaisseau ennemi *F*, sous le vent à lui, convient-il à *B* pour attaquer d'arriver droit sur *F*? — Non.

Si *B* se conduisoit ainsi, voici quel en seroit l'évènement : supposons que les deux vaisseaux font de 80 canons chacun ; le vaisseau attaqué *F*, mettant en panne, *fig. 2*, présenteroit à son ennemi *B* une batterie de 40 gros canons, dont il feroit porter tous les boulets sur lui, tandis que *B*, dans cette position, ne pourroit faire agir que ses deux petits canons

PLANCHE I.
Fig. 1.

Fig. 2.

(8) Comme c'est par la seule force du vent que les évolutions navales s'exécutent, & aussi, pour mettre plus de clarté & d'uniformité dans ces différentes démonstrations, on a mis, dans toutes les figures jointes à cet Ouvrage, le vent comme venant du haut de la planche,

de chasse du *gaillard* d'avant sur *F*; il auroit donc un désavantage de plus de vingt contre un. D'un autre côté, le vaisseau attaqué *F*, présentant le travers, auroit une plus grande ouverture entre ses mâts & son gréement, & par conséquent les boulets passeroient au travers, en faisant peu de mal; l'équipage aussi seroit beaucoup moins exposé au boulet qui ne prendroit le vaisseau que dans le sens de sa largeur: au lieu que le vaisseau *B*, arrivant le cap sur son ennemi, sera fort endommagé par tous les boulets qui enfileront dans toute la longueur, soit la coque, soit le gréement. Dans cette position, les mâts & les haubans étant vus sur la même ligne, tout cet espace se trouve quatre fois plus noir de cordages & apparaux, & un boulet traversant cet espace ne peut qu'emporter quelque chose d'essentiel; si un boulet frappe sur la coque, il peut balayer un nombre d'hommes d'un bout à l'autre. En parlant de cette position de *B*, relativement à *F*, on doit entendre que c'est le vaisseau *B* qui est enfilé par celui *F*; c'est ce premier qui seroit désarmé dans son gréement, &c., bien long-tems avant d'être parvenu à un point d'où il pût incommoder *F*; & même lorsqu'il y seroit, le vaisseau *F*, dont les agrès seroient encore intacts, auroit la faculté d'accepter le combat, ou de s'enfuir.

Fig. 1.

2. Le parti convenable en pareil cas, est donc celui-ci: le vaisseau *B* qui est au vent, se laissera tomber sous le vent, en suivant à peu près la ligne ponctuée *a, b, c*, jusqu'à ce qu'il soit dans la route, ou presque dans les eaux du vaisseau *F*, ou dans une position qui puisse l'amener dans la parallèle de la route de *F*, à la distance convenable; alors il viendra se mettre par son travers en *m*, pour combattre avec égalité.

Ibid.

Un autre parti à prendre par le vaisseau *B*, seroit de continuer sa route, suivant *e, k, l*, jusqu'à ce qu'il eût dépassé le travers de l'autre; alors, arrivant tout plat, il se porteroit vers le bossoir du vent de *F*, en *p*, jusqu'à ce qu'il ait forcé *F* d'arriver, & qu'il puisse se mettre par son travers, & combattre avec lui à jeu égal; mais pendant cette évolution, dans l'un & dans l'autre cas, il faut observer soigneusement que le vaisseau *F* ne puisse pas envoyer sa bordée sur le
vaisseau

vaisseau *B*, sans que celui-ci puisse riposter de la sienne en même tems.

SECONDE SECTION.

Sur l'effet du boulet dirigé contre les agrès, comparé avec l'effet de celui dirigé contre la coque.

3. ON a souvent dit que les Français avoient pour principe d'envoyer de préférence leurs boulets sur le grément de leur ennemi, & que les Anglais au contraire visoient au bois du vaisseau : il fera à propos d'établir ces deux cas, & de comparer les effets de l'un & de l'autre.

4. Supposons un vaisseau de 80 canons, qui veut éviter les effets d'un combat de près-à-près, qui se met en panne, comme *F*, avec l'intention de recevoir, de la manière la plus avantageuse, un ennemi de force égale, *B*, qui arrive sur lui dans le dessein de lui livrer combat. Supposons que *F*, en dirigeant son feu sur le grément de *B*, casse un des principaux états, huit ou dix des haubans du vent, un petit mât de hune, ou enfin, si on veut, quelque autre partie des agrès de moindre conséquence, mais sans avoir blessé un seul homme du vaisseau *B*.

Fig. 2.

Supposons ensuite un second vaisseau *G*, qui sera conserve de *F*, attaqué par un autre vaisseau *H*, & qu'ayant dirigé son feu sur sa coque, il lui ait tué trente ou quarante hommes, sans autre dommage.

5. Dans cette position critique, *F* & sa conserve *G*, voulant éviter le combat bord à bord, lequel des deux vaisseaux ennemis fera plutôt mis hors d'état de poursuivre son adversaire, & de le forcer au combat ? N'est-il pas évident que ce sera le vaisseau désarmé dans son grément ? puisque ne pouvant faire la voile nécessaire, qu'après avoir réparé le dommage, il en résultera pour lui un retard beaucoup plus considérable que s'il avoit perdu cent ou même deux cent hommes de son équipage, le reste du monde pouvant toujours suffire pour la manœuvre du vaisseau.

6. D'un autre côté, comparons l'étendue ou la surface que

présente chacun des objets au feu de l'ennemi ; le bois du vaisseau, pris séparément d'une part, & la totalité des mâts, des agrès & de la carcasse, de l'autre part. Comme le principal dessein en tirant sur le bois est de tuer les hommes, ou de les mettre hors de combat, nous prendrons pour exemple un vaisseau de 74 canons ayant deux batteries : la partie de ce vaisseau exposée à cet égard, à l'endroit des ponts où les hommes se tiennent en foule, ne donne, à raison de six pieds de hauteur pour chaque pont, qu'une hauteur totale de douze pieds, qui, multipliée par cent vingt pieds de longueur, donnera une aire ou surface de quatorze cent quarante pieds carrés, dans laquelle les boulets de l'ennemi peuvent frapper : mais si on calcule la surface totale de la coque & des agrès d'un pareil vaisseau, on trouvera qu'elle s'élevera à vingt fois autant.

TROISIEME SECTION.

Forcer de grandes escadres au combat.

COMMENÇANT par une explication préliminaire, à l'effet de démontrer qu'un vaisseau quelconque, étant à son poste dans la ligne de combat, ne peut être exposé au feu de trois vaisseaux ennemis, ou d'un plus grand nombre, formés également en ligne, qu'à une distance très-considérable.

7. Comme on a fréquemment avancé que tel ou tel vaisseau avoit essuyé dans un combat le feu de trois, quatre, ou même jusqu'à cinq vaisseaux ennemis, placés en ligne de bataille, tirant sur lui en même tems, *fig. 3.* On verra à l'inspection de cette figure, qu'il faut qu'un tel vaisseau ait été fort éloigné de la ligne de l'ennemi, pour pouvoir être exposé au feu seulement de trois vaisseaux, supposés postés en ligne de combat, & à une encablure de distance l'un de l'autre.

Soit une ligne de combat, où cinq vaisseaux *I, H, F, H, I*, sont postés à 240 verges, ou à une encablure de distance les uns des autres ; la longueur de chaque vaisseau fera 40 verges ; ainsi, de l'avant d'un des vaisseaux à

Fig. 3.

l'avant de l'autre , il y a 280 verges. Soit tirée du maître-bau du vaisseau du milieu la ligne perpendiculaire *F, K*, & divisons-la par une échelle égale à 1440 verges, ou à 6 encablures.

Demande : A quelle distance devra être un vaisseau de la ligne opposée , pour être exposé au feu de trois des vaisseaux ennemis en même tems ? Prenons *H, F, H*, pour les trois vaisseaux en panne postés en ordre de bataille, & supposons le vaisseau combattu par eux, placé sur une des lignes parallèles à celle *I, I*, aux points *E*, ou *C*, ou *G*.

8. A la seule inspection de la figure, on apperçoit que le vaisseau combattu, posté au point *E*, éloigné de la ligne ennemie de 720 verges, ne peut être exposé long-tems au feu de plus d'un vaisseau, ni même d'aucun autre que celui du milieu *F* : car le vaisseau *H* son matelot d'avant, étant en panne suivant l'ordre de bataille, ne peut se ranger assez près du vent, pour faire porter sa bordée sur *E*. Et quand on supposeroit la chose praticable, ce vaisseau ne jetteroit-il pas de la confusion dans la ligne, en sortant de son poste, & ne seroit-il pas de plus exposé à être enfilé par son avant qu'il présenteroit au feu des vaisseaux opposés de la ligne ennemie ?

9. Il ne conviendra pas davantage au vaisseau *H*, matelot de l'arrière, de faire porter sa bordée sur le vaisseau *E*; car pour cela il faudroit arriver, ce vaisseau tomberoit sous le vent, & il seroit exposé à être enfilé par son arrière qu'il présenteroit aux vaisseaux opposés de l'ennemi.

10. Or si le vaisseau combattu ne peut pas être réellement exposé au feu des deux vaisseaux *H, H*, au point *E*, il le fera encore bien moins au point *C*, qui n'est éloigné que de 480 verges; & il deviendra comme impossible à ces mêmes vaisseaux *H, H* de le toucher, si nous le mettons au point *G*, dont la distance n'est que de 240 verges, ou d'une encablure.

11. Mais, la distance d'une seule encablure d'un vaisseau à l'autre, peut n'être pas assez considérable pour les

événemens qui peuvent arriver à des vaisseaux rangés en ordre de bataille; nous allons supposer que les trois vaisseaux *I, F, I*, sont éloignés l'un de l'autre de 480 verges ou de 2 encablures.

I 2. Il est clair, dans ce cas, puisque le vaisseau combattu étant au point *E*, ne pouvoit pas être fort exposé au feu de trois vaisseaux éloignés l'un de l'autre d'une encablure, il ne le feroit pas davantage à proportion, étant au point *K*, au feu des trois vaisseaux, qui, dans la supposition présente, sont éloignés l'un de l'autre de deux encablures, les distances étant doublées, & les figures parfaitement semblables.

I 3. Mais, comme on ne peut pas bien tenir des vaisseaux en ligne à moins d'une encablure & demie de distance l'un de l'autre, il s'ensuit qu'il faut qu'un vaisseau de la ligne opposée soit éloigné au moins de 1080 verges, avant de pouvoir être incommodé en même tems par les canons de trois vaisseaux postés en ligne, comme à la place *L*.

I 4. Il est aisé de conclure de tout ce que je viens de dire, que lorsqu'on nous dit qu'un vaisseau a reçu le feu de cinq, de quatre, ou même seulement de trois vaisseaux de la ligne ennemie, il faut qu'un tel vaisseau se soit trouvé alors à une bien grande distance. Car on ne peut admettre d'après ce qui précède, qu'aucun des vaisseaux *I, I*, ou *H, H*, en avant ou en arrière de celui du milieu *F*, puisse avoir le tems de diriger sa bordée sur le vaisseau en question; outre qu'il est à supposer qu'ils doivent avoir chacun suffisamment à faire avec leurs vis-à-vis de la ligne ennemie, *B, B, B, B*, qui ne manqueroient pas de profiter de l'avantage que ce dérangement de position leur offriroit, en les enfilant de l'avant à l'arrière.



QUATRIÈME SECTION.

Des principes généraux d'après lesquels on peut juger les différens moyens de forcer au combat les grandes escadres.

15. SUPPOSONS une escadre de dix, vingt, trente vaisseaux ou plus, tous de 80 canons, rangés en ordre de bataille sous le vent, & en panne, en *F* (*fig. 4, pl. II.*). Cette escadre veut éviter le combat : une autre escadre en *B*, égale en force & en nombre, aussi rangée en ordre de bataille, à 3 ou 4 milles au vent de la première, cherche à attaquer, & à en venir au combat de près à près, avec égalité, contre l'escadre *F*.

16. D'après ce qu'on a dit sur l'attaque de vaisseau à vaisseau (1 & 2), il est clair que si l'escadre *B*, tentoit d'arriver du bout au corps, & vaisseau pour vaisseau, sur l'escadre *F* (ainsi que le montre la figure 5, Pl. II), chaque vaisseau de l'escadre *B*, auroit été exposé pendant une route de deux milles à la canonade d'un des vaisseaux ennemis, avec un désavantage de plus de vingt contre un : ils seroient tous désemparés, long-tems avant d'être parvenus assez près de l'escadre *F*, pour pouvoir lui livrer ce qu'on appelle un combat à la portée convenable, ni même pour pouvoir incommoder un seul de ses vaisseaux.

17. Supposons en outre que l'escadre *B*, quoique dégrée pendant qu'elle arrivoit du vent, a pu se mettre en ligne & en panne, en position d'incommoder l'escadre *F*, ainsi que le représente la *fig. 6*. On ne doit pas penser que l'escadre *F*, dont le dessein est d'éviter le combat de près, se tiendra patiemment dans la même position, y attendra que l'escadre *B*, ait le tems & la faculté à son tour de la désemparer. Il est certain que l'escadre *F*, encore intacte, avant de recevoir une canonade de la part de *B*, couverte de sa propre fumée & de celle de son ennemi, s'éloignera en arrivant pour prendre, sous le vent, & hors de la portée du canon, une nouvelle position, pendant que l'escadre *B*, qui doit

Pl. II.
Fig. 4.

Fig. 6.

Fig. 7.

marcher moins bien, ayant des manœuvres à réparer, sera un certain tems à suivre, & à tenter une seconde attaque.

18. Si encore l'escadre *B*, au lieu d'arriver tout plat & debout au corps sur son ennemi, tente de venir dessus obliquement, ou en dépendant (comme il est marqué en la fig. 7.); il est évident que sa route sera prolongée, & par conséquent aussi la durée de la canonade défavorable pour elle de la part de l'escadre *F*: de cette circonstance résultera la certitude de voir les vaisseaux de la tête encore plus incommodés que les autres.

Fig. 8.

19. On voit aussi clairement, dans la fig. 8. que, dans le cas où quelqu'un des vaisseaux de l'escadre *B*, viendrait à être désarmé pendant cette route oblique, il seroit arrêté dans sa marche, ce qui occasionneroit nécessairement un dérangement dans la ligne, en jetant la confusion parmi les vaisseaux de l'arrière, cherchant les uns à passer sous le vent, & les autres au vent du vaisseau désarmé; cela prendroit du tems: les vaisseaux de la tête de la ligne se trouveroient séparés des autres & mal soutenus, ainsi qu'il arriva à l'Amiral BYNG. On pourra me dire que l'embaras d'un des vaisseaux de la tête n'arrête pas nécessairement tous ceux de l'arrière, qui peuvent passer sous le vent du vaisseau désarmé: je répondrai à cela, que c'est précisément ce qui arriva à M. BYNG, & je l'expliquerai plus amplement dans la description que je donnerai ci-après du combat de cet Amiral, & par l'évènement qui survint à l'*Intrépide*.

Fig. 8.

D'ailleurs, dans notre supposition, les vaisseaux de la tête ou avant-garde *A*, peuvent livrer combat, & par conséquent ils n'iront presque pas de l'avant, & seront comme stationnaires: il résultera de là que tous les vaisseaux de la queue qui arriveront, pour passer sous le vent du vaisseau désarmé, comme ceux *D, D* (même figure), ne pouvant suivre qu'une route bornée, se trouveront dans la position d'être enfilés de long en long par le canon de l'ennemi: ils pourront par conséquent être mis hors de combat, avant de pouvoir se remettre en poste pour combattre bord à bord avec leurs adversaires.

20. De plus, les vaisseaux de la tête, ou l'avant-garde de l'escadre *B*, étant parvenus à leur poste en *A* (même figure) c'est-à-dire, par le travers de l'avant-garde de l'escadre *F*, ils commenceront la canonade, & on doit supposer que l'escadre *F*, dont la conduite constante est de conserver ses vaisseaux en bon état, a des instructions d'après lesquelles tous, & particulièrement ceux de l'avant-garde, éprouvant la canonade de l'ennemi, doivent à l'instant se porter à l'abri du danger.

Fig. 8.

21. Ainsi, aussi-tôt qu'ils auront envoyé leur bordée aux vaisseaux de l'avant-garde de *B*, chacun des vaisseaux arrivera à son tour, comme *H*, & ils iront de cette manière former une nouvelle ligne à deux ou trois milles sous le vent. Il est certain, d'après cette conduite précédente de l'escadre *F*, que voyant celle *B* dans la confusion, une partie de ses vaisseaux désemparés, & son avant-garde sans défense, elle tâchera de faire force de voiles pour repasser avec tous ses vaisseaux l'un après l'autre l'avant-garde de son ennemi, & lui envoyer, chacun en passant, sa bordée; & qu'après cela *F* arrivera, de manière à rejoindre son avant-garde, & à former (comme on l'a dit) une autre ligne prête à recevoir une seconde attaque, si *B* avoit l'imprudence de l'entreprendre.

22. N'est-il pas tout aussi certain que, dans le cas où un ou plusieurs des vaisseaux de l'escadre *F* viendroient à être endommagés, ils auront toujours la faculté de quitter la ligne, enveloppés de la fumée du combat, en se laissant tomber sous le vent, comme *G*, *G*, où ils seront à l'abri & en sûreté? Par suite à ce système d'évolutions, que nous supposons être adopté par l'escadre *F*, on peut concevoir que ses vaisseaux qui seront obligés de se retirer du combat, seront remplacés dans la ligne par d'autres qui les couvriront, & feront bonne contenance vis-à-vis de l'ennemi. Mais, dans le cas que nous avons supposé & démontré, les vaisseaux de l'escadre *B*, seront dégradés & séparés les uns des autres, long-temps avant de pouvoir se mettre en poste pour combattre, soit qu'ils aient commencé l'attaque dans la direction perpendiculaire (désignée en la *fig. 5*, Planche II), soit obliquement

(comme dans les *fig. 7 & 8*). Ainsi, dans l'un & dans l'autre cas, l'avant-garde de l'escadre *B* sera toujours inévitablement exposée aux effets nécessaires de l'évolution que je viens d'expliquer, où on a vu que l'escadre *F*, appercevant les vaisseaux de celle *B* en confusion, & séparés les uns des autres, a forcé de voile & envoyé les bordées de chacun de ses vaisseaux l'un après l'autre sur ceux de l'avant-garde ennemie, en passant successivement devant eux, après quoi cette escadre va se reformer en ordre de bataille sous le vent, & se tenir prête à recevoir une autre attaque s'il est nécessaire.

Autre explication du même cas.

Pl. III.
Fig. 9.

23. Dans la Planche III, en la *fig. 9*, une escadre *B* arrive vent arrière, avec le dessein de mettre en panne en *A* à une certaine distance, & de combattre vaisseau à vaisseau la ligne de l'ennemi *F*, qui est en ordre de bataille sous le vent. Pour faciliter la démonstration, nous supposons que l'escadre *F* est parfaitement stationnaire, & ne va nullement de l'avant.

24. Suivant ce qui a été dit (22), on peut admettre la supposition qu'une partie des vaisseaux de la ligne *F* se soient alternativement retirés du combat, cachés par la fumée de la poudre, comme *G, G, G, G*: les vaisseaux intermédiaires qui sont restés en ligne suffiront pour retirer la totalité de l'escadre *B*, jusqu'à ce que les vaisseaux *G, G*, aient formé une nouvelle ligne sous le vent, pour les soutenir. Dans ce cas, l'escadre *B*, désarmée comme elle ne peut manquer de l'être, & n'ayant prévu ni aperçu cette évolution, ne pourra nullement empêcher ces vaisseaux intermédiaires d'arriver pour se réunir à leurs matelots; & quand même elle fera en état de les en empêcher, il ne seroit pas prudent à elle de le faire; car la même évolution peut se répéter avec le même succès à plusieurs reprises.

Pl. IV.

Fig. 10.

25. On a partagé la Planche IV en carreaux que l'on suppose d'un mille de longueur & d'un mille de largeur chacun, pour mieux démontrer les mouvemens respectifs des deux escadres en présence l'une de l'autre. *F* (*fig. 10*), représente une

une escadre qui est sous le vent, & dont les vaisseaux vont de l'avant, ce qu'il faut seulement pour pouvoir bien gouverner : elle consiste en douze vaisseaux, & ils occupent entr'eux un espace de deux milles, développés en ordre de bataille, à raison d'une encablure de distance les uns des autres (9). Si l'escadre *F* marche à raison de quatre nœuds par heure, le chemin parcouru sera exprimé par l'espace compris entre *E* & *G*; cet intervalle & ces quatre divisions exprimeront également le temps pendant lequel une escadre *B* exécute son évolution, pour arriver, du vent où elle se trouve, vers son ennemi qu'elle veut attaquer.

26. L'escadre ennemie *B*, consiste aussi en douze vaisseaux; elle est à quatre mille au vent de celle *F*; & on suppose le point *A*, droit au vent du point *G*, à la distance de quatre cent quarante verges, ou d'un quart de mille.

27. Si l'escadre *B*, en s'étant mis vent arrière, est parvenue au point *A*, en même temps que l'escadre *F*, sous le vent, est rendue au point *G*, la première a dû marcher à raison de cinq milles & demi par heure, comme le démontre évidemment la division de la figure; sa route, exprimée par les lignes *BA* & *CD*, sera oblique ou diagonale, & formera un angle de quarante-trois degrés, avec *BC*, la perpendiculaire du vent, ou avec la ligne de bataille qu'avoit précédemment cette escadre; ce qui fait à peu près quatre aires de vent plus largue que la perpendiculaire du vent.

(9) La longueur d'un vaisseau de 74 canons est à peu près de... 54 verges.
L'intervalle entre deux vaisseaux, égale à une encablure..... 240

Faisant ensemble la sixième partie d'un mille, ou..... 294 verges.

lesquelles 294 verges, multipliées par six, donnent pour l'espace qu'occupent six vaisseaux formés en ligne, un mille de longueur, ou..... 1764 verges.

Quatre gros vaisseaux, éloignés l'un de l'autre d'une encablure & demie, occuperoient assez exactement un mille de longueur. (Note de l'Auteur.)

On a conservé dans ce calcul, & dans tous les autres, les mesures anglaises, pour ne rien déranger au sens, & pour éviter des fractions & rompus qui seroient devenus nécessaires. On connoît assez la correspondance de ces mesures avec les nôtres, pour que cette circonstance n'apporte aucune gêne à l'intelligence de cet Ouvrage. (Note du Traducteur.)

Fig. 11.

28. Mais, si l'escadre *F* augmente sa voilure, & se meut à raison de six milles par heure, c'est-à dire qu'elle parvienne du point *F* au point *G* (fig. 11, même Planche), il en résultera que l'escadre *B*, ayant été obligée de diriger sa route plus obliquement, aura éprouvé d'autant plus de difficulté à tenir ses vaisseaux sur la ligne de front, en arrivant pour attaquer. Car le vaisseau de la tête, n'ayant rien qui le gêne dans sa marche, continue sans interruption ni retard, tandis que les divers accidens ou embarras qui peuvent arriver aux divers autres, depuis la tête jusqu'à l'arrière-garde, s'accumulent, & les affectent progressivement davantage, à mesure qu'ils sont plus à la queue; de manière que les derniers, qui ressentent cet inconvénient au plus extrême degré, sont laissés de beaucoup en arrière. Or, par la direction oblique de cette route, chacun des vaisseaux de la queue sera susceptible d'être dans les eaux de son matelot d'avant. C'est pourquoi toute l'escadre *B*, avant-garde & arrière-garde, ne peut être rendue en même tems sur la ligne *AD*, de manière à y former exactement la ligne de front parallèle avec l'escadre sous le vent; mais au contraire elle aura pris successivement, pendant cette route, les formes tortueuses & obliques qui sont représentées aux points *M*, *N* & *O*.

Fig. 12.

29. Si l'escadre sous le vent venoit au lof, & se rangeoit au vent d'une aire de vent, en suivant la route *FG*, qui fait un angle de $11^{\circ} 15'$ avec sa précédente route *K, F, K*, il résulteroit delà que les deux arrière-gardes seroient encore plus écartées l'une de l'autre, & que par conséquent l'avant-garde *A* seroit rendue encore plutôt vers l'avant-garde ennemie, qu'elle s'y trouveroit sans soutien; tandis que l'escadre *F*, faisant passer successivement ses vaisseaux devant *A*, auroit un grand moyen de désenparer cette avant-garde, à laquelle ils enverroient leurs bordées, & arriveroient ensuite les uns après les autres, comme *H*, à leur volonté, & sans avoir reçu aucun mal. L'escadre *B*, dans cette supposition, seroit désenparée, ou tout au moins son arrière-garde seroit embarrassée, ou écartée du reste des vaisseaux, & hors d'état de les soutenir.

Il est évident, dans ces trois suppositions, que l'escadre *B*, dès qu'elle approcheroit de l'autre à la portée du canon, seroit exposée au feu de toute la ligne de l'escadre *F*, qui lui présenteroit en tout tems le travers.

30. La difficulté d'amener au combat l'arrière-garde de l'escadre du vent, augmenteroit encore, si les vaisseaux de l'arrière de l'escadre sous le vent, donnoient de tems en tems des arrivées, au lieu de tenir exactement le vent, comme *M*, *L*, *fig. 12.*

Fig. 12.

31. En admettant tout ce qui vient d'être exposé, on voit qu'il est possible de rendre compte des difficultés qu'on éprouve à amener à un combat régulier deux escadres ennemies; & qu'il n'est aucunement nécessaire pour les expliquer d'avoir recours à la supposition de la marche supérieure des vaisseaux français sur les nôtres.

32. Il faut en conclure qu'une escadre *B*, qui, étant au vent, veut prolonger sa ligne de bataille, pour arrêter & attaquer une ligne entière de vaisseaux ennemis qui sont sous le vent, ne peut le faire qu'avec un très-grand désavantage, & même sans espoir de réussir. Car l'escadre attaquée, *F*, qui est sous le vent, a incontestablement sur l'autre les quatre avantages que je vais exposer, & dont les preuves paroîtront encore plus particulièrement, lorsque je viendrai à examiner par détail la pratique effective.

33. Le premier de ces avantages est la supériorité du feu, qui est de vingt contre un en faveur de *F*, contre l'escadre *B*, pendant le tems qu'elle arrive pour donner l'attaque.

34. Le second est qu'aussi-tôt que les vaisseaux de l'escadre *B* auront mis en panne, rendus à leur poste, s'il vente bon frais, les boulets de l'escadre *F*, qui donne à la bande, s'éleveront en l'air, & porteront à une bien plus grande distance; tandis qu'au contraire ceux des vaisseaux de l'escadre *B*, par la même raison, plongeront dans l'eau, & leur effet sera nul.

35. Le troisième avantage, en faveur de l'escadre sous le vent, est la faculté de diriger & de pointer à volonté le feu de toute sa ligne sur l'avant-garde de *B*, qui n'a aucun moyen

de l'empêcher, parce que ses vaisseaux sont désseparés, écartés les uns des autres, sans pouvoir se soutenir mutuellement.

36. Son quatrième avantage est de permettre de se retirer du combat, & de sortir de la ligne à son gré, soit à tous les vaisseaux, soit seulement à ceux qui peuvent se trouver incommodés.

37. Ainsi donc, si l'examen attentif de toutes les affaires de mer qui ont eu lieu dans ces derniers tems, nous prouve que nos ennemis, les Français, n'ont pas montré une seule fois la volonté de donner l'attaque, qu'ils ont invariablement choisi & recherché la position sous le vent; si, prolongés en ordre de bataille, dans cette même position, ils ont toujours, sans exception, désseparé les escadres anglaises, fait route, & écrasé en passant leurs avant-gardes; si constamment, toutes les fois que le feu des Anglais les a incommodés, ils ont pu se retirer du combat, en totalité ou en partie, & ont formé ensuite une autre ligne de bataille sous le vent: si les Français se sont toujours conduits ainsi dans toutes les occasions; & si au contraire on trouve que les Anglais, pressés du desir d'attaquer leur ennemi, ont toujours cherché l'avantage du vent; s'ils ont toujours eu, à la suite de ces attaques, leurs vaisseaux désseparés & séparés; s'ils n'ont jamais pu parvenir à joindre, ni à suivre leur ennemi, ni même à en arrêter un seul vaisseau pour un instant; ne devons-nous pas nous croire fondés à assurer que les Français ont adopté & mis en pratique une méthode que les Anglais ne connoissent pas, ou qu'ils ont négligé de mettre à profit.



E S S A I

D E

T A C T I Q U E N A V A L E ,

*Partie historique , ou citation des exemples.**A V E R T I S S E M E N T P R É L I M I N A I R E .*

ON se propose de confirmer les principes qui ont été précédemment exposés par la citation de divers exemples pris dans les combats de mer les plus faillans de ces derniers tems. — En voici la liste suivant l'ordre des dates.

Combats des guerres passées.

- 1°. Combat de l'Amiral MATHEWS, contre les Armées combinées de France & d'Espagne, devant Toulon, le 11 Février 1744.
- 2°. Combat de l'Amiral BYNG contre l'escadre française, devant Minorque, le 20 Mai 1756.

Combats de la dernière guerre, au nombre de douze.

- 1°. Celui de l'Amiral KEPPEL, près d'Ouessant, du 27 Juillet 1778.
- 2°. Le combat de l'Amiral BYRON, près l'île de la Grenade, du 6 Juillet 1779.
- 3°. Celui de l'Amiral BARRINGTON, à Sainte-Lucie,

4°. La prise faite par l'Amiral GEORGES BRIDGES RODNEY, d'un nombre de vaisseaux de transport espagnols, devant le Cap Finisterre, & des vaisseaux de guerre espagnols devant le Cap Saint-Vincent.

5°. Le combat du même Amiral contre l'escadre française, devant la *Perle*, île de la Martinique, le 17 Avril 1780.

6°. La rencontre de ce même Amiral, avec la même escadre, au vent de la Martinique, le 15 Mai 1780.

7°. Sa seconde rencontre, vers le même parage, le 19 Mai 1780.

8°. Le combat de l'Amiral ARBUTHNOT, devant la *Chefapeak*, le 16 Mars 1781.

9°. Celui de l'Amiral HOOD, devant le Fort Royal de la Martinique, le 29 Avril 1781.

10°. Celui de l'Amiral PARKER, sur le Dogre-Banc, du 5 Août 1781.

11°. Celui du Commodore JOHNSTON, au port Praya, dans l'île de Saint-Yago, du Cap Verd.

12°. Celui de l'Amiral GRAVES, devant la *Chefapeak*, du 5 Septembre 1781.

Sur cette liste je commencerai, sans m'affujettir à l'ordre des dates, par les combats qui peuvent le mieux s'appliquer à l'objet que je cherche à démontrer.



PREMIÈRE SECTION.

DESCRIPTION des combats dans lesquels les Anglais au vent, ayant prolongé leur ligne en ordre de bataille, dans l'intention d'arrêter, de prendre, de détruire, ou de désam- parer la ligne de leur ennemi sous le vent, ont cependant été eux-mêmes désam- parés, avant de pouvoir parvenir à un poste d'où ils aient pu incommoder l'ennemi. — Combats dans lesquels, d'un autre côté, les Français, voyant les vaisseaux anglais en désordre, sans défense & désam- parés, ont fait route, ont envoyé leur feu tout entier sur l'avant-garde anglaise, en passant devant elle successivement, & vaisseau par vaisseau, & se sont ensuite formés en ligne sous le vent, pour être prêts à recevoir une autre attaque.

1°. Le combat de l'Amiral BYNG contre l'armée française, devant Minorque, le 20 Mai 1756.

2°. Celui de l'Amiral BYRON, devant la Grenade, le 6 Juillet 1779.

3°. Celui de l'Amiral ARBUTHNOT, devant la Chesapeak, le 16 Mars 1781.

4°. Celui de l'Amiral GRAVES, au même parage, le 5 Août 1781.

5°. Celui de l'Amiral RODNEY, devant la Perle, dans l'Ouest de la Martinique, le 17 Avril 1780.

I. DESCRIPTION du combat de l'Amiral BYNG contre l'Armée française, devant Minorque, le 20 Mai 1756 (10).

38. Première position : l'escadre anglaise, B, (fig. 13, Planche V) à une heure de l'après-midi, avec les amures à

PL. V.
Fig. 13.

(10) L'escadre anglaise étoit de treize vaisseaux, quatre frégates & un sloop; la française de douze vaisseaux & cinq frégates.

tribord, ayant gagné le vent à l'escadre française *F*, qui avoit alors les amures à babord.

Fig. 14. 39. Seconde position : l'escadre anglaise *B*, *fig. 14*, arrive en dépendant, avec dessein d'attaquer l'ennemi *F*, qui est en panne, prêt à la recevoir. (*Voy. les articles 18, 28 & 29.*)

Ibid. 40. L'avant-garde anglaise *A*, (*même fig.*) obéissant au signal, arrive de deux aires de vent ; de manière cependant que chacun des vaisseaux de cette avant-garde porte le cap sur le vaisseau qui lui est opposé dans la ligne ennemie.

Fig. 15. 41. Les cinq vaisseaux de la tête de la ligne anglaise, en panne, *fig. 15*, sont engagés dans une canonade très-vive ; mais ils n'ont pu riposter avant d'avoir reçu beaucoup de dommage dans leurs agrès, par trois bordées de l'ennemi, pendant une route de plusieurs milles. (*Voy. 17.*)

Ibid. 42. Le quatrième vaisseau de la tête de l'ennemi, (*même fig.*), soit qu'il ait reçu quelque dommage, soit par une ruse combinée, ainsi que *M. WEST* l'a conjecturé, arrive & quitte la ligne : peu de tems après, le cinquième vaisseau *H*, & les deux de la tête, *I*, suivent le même exemple, & après eux le troisième vaisseau quitte également la ligne, & tous, à ce qu'on présume, dans le même but. L'éloignement de chacun de ces vaisseaux occasionne des cris de joie répétés de la part des matelots Anglais, qui se persuadent que c'est la supériorité de leur feu qui les force à se retirer de la ligne. Enfin, dans un autre endroit de la ligne, & à-peu-près dans le même instant, le troisième vaisseau de l'arrière du Commandant Français (le même qui avoit été engagé plus particulièrement avec le *Ramillies*) quitte également son poste dans la ligne, & arrive comme les autres. (*Voyez les articles 20 & 24*)

Fig. 15. 43. Pendant que ces évènements sont survenus dans l'avant-garde, l'*Intrépide*, le sixième vaisseau de la ligne anglaise *B*, ayant perdu son petit mât de hune, fait chapelle, & se trouve arrêté dans sa route : ce qui produit du désordre & de l'embarras pour les vaisseaux qui viennent après, dont

dont les uns cherchent à passer sous le vent & d'autres au vent de l'*Intrépide*. (même fig. voyez l'art. 19.) (11)

44. Dans cette position, les vaisseaux du centre, & ceux de l'arrière-garde de l'escadre Française, qui de très-loin s'étoient occupés à tirer à toute volée, font servir dès qu'ils apperçoivent cette confusion dans la ligne Anglaise (*B*, fig. 16.) : chacun d'eux s'approche impunément, & lance sa bordée, serrant de près en passant l'avant-garde Anglaise. Après cela, ils arrivent successivement, & vont se rejoindre à leur propre avant-garde, pour former une nouvelle ligne de combat, à trois milles sous le vent (fig. 17 même Pl.) : & là ils font prêts à recevoir l'Amiral Anglais, dans le cas où il jugeroit à propos de faire une seconde attaque. (articles 21 & 22.)

Fig. 16.

Observations sur ce combat.

45. Ce combat de l'infortuné Amiral BYNG (soit qu'on y considère le système Anglais de livrer l'attaque, ou le système des Français de l'éviter) nous offre un exemple qui est parfaitement applicable aux principes que j'ai précédemment déduits (*Section 4^e. pag. 21 à 28*) : on y voit en même tems la preuve, que ni l'un ni l'autre de ces systèmes n'offre une pratique nouvelle, mais qu'ils étoient déjà connus à une date aussi reculée que la guerre de 1756.

46. L'escadre Anglaise au vent, arriva en dépendant pour attaquer; elle prolongea sa ligne de combat dans l'intention d'arrêter, de prendre, de détruire ou de désarmer, tous les vaisseaux de la ligne ennemie; ses vaisseaux de la tête, plus long-tems exposés à une canonade favorable à l'ennemi, & ayant reçu plus de dommage, furent désarmés avant de parvenir à un poste d'où ils eussent pu incommoder les Français.

(11) On estime que les vaisseaux faisoient dans ce moment au moins trois nœuds par heure, ayant leurs misaines & leurs petits huniers; ceux qui avoient toutes leurs voiles dehors faisoient près de six nœuds à l'heure. (*Ext. du jugement de l'Amiral BYNG, page 45.*)

47. On y voit qu'un des vaisseaux (*l'Intrépide*) (art. 28) perdit son petit mâc de hune, pendant la route qu'il fit en ligne pour attaquer (art. 19) : qu'il fut par cet accident arrêté dans sa marche, ce qui occasionna de la confusion parmi les vaisseaux qui le suivoient, dont quelques-uns tentèrent de passer au vent, & d'autres sous le vent. Cet accident de la perte d'un mâc, impossible à prévenir, fit perdre beaucoup de tems : les vaisseaux de la tête ne furent soutenus que bien tard ; ils ne le furent pas dans la conjoncture la plus urgente, pendant qu'ils étoient séparés du reste de l'escadre, & qu'ils étoient obligés de recevoir les bordées de presque tous les vaisseaux de la ligne ennemie en passant. (art. 21.)

48. On y voit d'un autre côté, que l'ennemi a bien connu les effets de sa position sous le vent, & la supériorité de son feu sur l'escadre Anglaise qui arrivoit sur lui pour l'attaquer ; qu'il profita de cet avantage, soit pendant que les vaisseaux Anglais étoient arrivés tout plat & debout au corps sur lui (comme on assure qu'a manœuvré notre avant-garde pendant une partie de cette évolution), soit pendant que nos vaisseaux approchoient en dépendant, comme firent constamment ceux du centre & de l'arrière-garde ; qu'après avoir tiré un parti suffisant du désordre que cette manœuvre occasionna dans la ligne Anglaise, les Français, sans perdre de tems, & sans attendre d'être eux-mêmes désemparés à leur tour, firent force de voiles & s'assurèrent par là de mettre hors de combat une partie de l'escadre Anglaise, c'est-à-dire, son avant-garde. On ne s'arrêtera pas à mettre en question si l'ennemi a pu couper un ou plusieurs vaisseaux de cette avant-garde, qui étoit si dispersée & si peu soutenue par les autres vaisseaux de l'escadre : ce qui est hors de doute, est que, ne pouvant espérer de réussir dans une pareille entreprise sans essuyer beaucoup de dommage, ils préférèrent de suivre une conduite plus prudente, de conserver leurs vaisseaux en bon état, pour être à même de se former de nouveau en ordre de bataille sous le vent (voyez l'art. 21.), & pour pouvoir recevoir convenablement l'Amiral

Anglais, dans le cas où il eût répété l'attaque, tenté de jeter du secours dans le fort Saint-Philippe, ou de molester les troupes assiégeantes; la prise du port Mahon étant leur objet essentiel.

49. On a dit que le quatrième vaisseau de la tête de la ligne ennemie, arriva au commencement du combat, & quitta la ligne; que le cinquième vaisseau le suivit, ensuite les deux de la tête, & après ceux-là le troisième suivirent le même exemple; qu'enfin le troisième vaisseau de l'arrière de l'Amiral, quitta également la ligne, à-peu-près dans le même tems. C'est une espèce d'évolution qui, sans doute, fait partie de leur méthode, qui veut qu'un des vaisseaux alternativement de deux en deux, quitte le combat (voyez l'art. 24.) laissant les vaisseaux de l'entre-deux pour conserver la ligne, & soutenir l'effort de l'ennemi pendant ce tems. Cette manœuvre ne fut pas nécessitée par la supériorité du feu de l'avant-garde Anglaise; car les vaisseaux Français qui quittèrent le combat, ainsi qu'on l'a décrit, n'avoient été nullement endommagés.

Un des principaux témoins entendus pendant le cours de la longue procédure qu'a entraînée ce combat, s'exprime en ces termes : « Le quatrième ou le cinquième vaisseau » de l'avant-garde Française me parut arriver pour s'éloi- » gner du feu des vaisseaux de notre avant-garde; & bien- » tôt après, les trois vaisseaux de la tête de la ligne en- » nemie en firent autant; mais aucun d'eux ne me parut » désarmé : c'est pourquoi je ne puis dire s'ils le firent » pour éviter le combat, ou pour obéir à un signal de leur » Commandant en chef. Je penche pour la dernière idée, n'ayant » jamais vu que des choses de si peu d'importance (12) ayant

(12) Les deux avant-gardes ennemies dans cette circonstance ne furent jamais plus près l'une de l'autre que de quatre cent verges : il paroît par le dire de plusieurs témoignages du jugement de l'Amiral BYNG, qu'il n'y avoit eu personne de tué ni de blessé sur l'escadre par la mousquetterie, pas même dans les vaisseaux de l'avant-garde. Le vaisseau la *Défiance*, qui étoit à la tête de la ligne Anglaise, fit jouer pendant quelques instans sa mousquetterie; l'ennemi fit de même; à ce que plusieurs

» pu obliger des vaisseaux de cette force à éviter une affaire». (13)

50. Un autre témoin de cette procédure (qui étoit le Commandant du *Portland*, le second vaisseau (14) de l'avant-garde) ayant été interrogé en ces termes : « Forçâtes-vous seul le vaisseau qui vous étoit opposé dans la ligne ennemie à quitter le combat, & ne fûtes-vous pas en cela assisté par quelque autre vaisseau ? » Il répondit : « Non, je ne peux pas avancer pareille chose : ce second vaisseau étoit très-gros, plus fort que le *Portland* ; le troisième l'étoit encore davantage, je le pris pour être de 74 canons. Je ne me serois pas attendu à les voir arriver si promptement ; mais leur quatrième & cinquième vaisseau étant arrivés auparavant, ayant eu affaire avec les vaisseaux le *Capitaine* & le *Buckingham*, ils arrivèrent aussi, ce qui nous causa vraiment une grande surprise. »

51. En faisant allusion à ce qui a été dit dans l'Introduction (p. 1 & 2), il pourroit être utile de remarquer, que l'ardeur connue des marins Anglais ne fut aucunement en défaut en cette occasion, & qu'on ne peut non plus rejeter ce mauvais succès sur la construction de nos vaisseaux. La seule occasion dans ce combat, où on put comparer leur marche avec celles de nos ennemis, fut lorsque notre escadre gagna au vent de celle de l'ennemi, à une heure, peu avant le combat : si cette circonstance ne prouve pas la supériorité de la marche des vaisseaux Anglais, on y verra du moins clairement que les Français, en ne disputant pas le vent, n'ont pas seulement eu en vue d'éviter les hazards de donner l'attaque, mais encore qu'ils ont préféré la situation sous le vent, dans laquelle ils avoient plus de moyens pour désenparer les vaisseaux de leur ennemi, & de conserver les autres intacts. (Voyez l'Introduction page 12.)

ont cru ; mais l'effet en fut probablement nul de part & d'autre, car ils cessèrent presque aussi-tôt d'en faire usage.

(13) Voy. le jugement de l'Amiral BYNG, page 38.

(14) Voy. *Ibidem*.

II. Combat de l'Amiral BYRON contre l'armée française ,
devant la Grenade , le 6 Juillet 1779.

Extrait d'une lettre de l'Amiral BYRON , relative à ce combat.

« D'après cet avis, je pris la résolution de me porter devant
 » l'entrée de la Baye de Saint-George à la pointe du jour :
 » je fis séparer les vaisseaux de guerre de ceux de transport ,
 » ne laissant pour les protéger que les vaisseaux le *Suffolk* ,
 » le *Vigilant* & le *Monmouth* , aux ordres du contre-Ami-
 » ral ROWLEY , qui devoit être chargé de diriger le débar-
 » quement des troupes ; il lui étoit cependant enjoint de
 » se réunir à moi avec ces trois vaisseaux de guerre, dans
 » le cas où leur service me paroîtroit nécessaire.

» Une des frégates ennemies, qui nous avoit beaucoup
 » approché pendant la nuit , fut donner l'allarme de notre
 » arrivée. Au commencement du jour, le Jeudi 6, nous ap-
 » perçûmes l'armée Française devant Saint-George : la plu-
 » part de ses vaisseaux étoient à l'ancre, mais ils étoient
 » fort occupés d'appareiller, paroissant être dans une très-
 » grande confusion. Il n'y avoit que peu, ou point de vent.

» Je donnai à l'instant le signal de chasser de ce côté ,
 » & celui de quitter le convoi, au contre-Amiral ROWLEY ;
 » quatorze ou quinze vaisseaux seulement des ennemis nous
 » ayant paru être des vaisseaux de ligne, trompés par la
 » situation où nous les voyions. Je fis signal à tous mes
 » vaisseaux de combattre & de se former en ligne à mesure
 » qu'ils pourroient approcher. En conséquence de ces dif-
 » positions, le vice-Amiral BARRINGTON dans le *Prince de*
 » *Galles* , le Capitaine SAWYER dans le *Boyne* , le Capitaine
 » GARDNER dans le *Sultan* , qui étoient les trois vaisseaux
 » de la tête de l'armée Anglaise, ayant fait force de voiles ,
 » reçurent bientôt le feu de l'ennemi, à une très-grande
 » distance, mais ils ne ripostèrent que lorsqu'ils s'en furent
 » considérablement approchés.

» L'ennemi ayant eu la brise dans ce moment , sépara ses
 » vaisseaux qui s'étoient jusques-là trouvés tous ensemble
 » en confusion , développa sa ligne en arrivant , & se forma
 » sous le vent en ordre de bataille , tribord amure : nous
 » vîmes alors que sa force étoit bien différente de ce
 » que nous en avoient dit nos avis de la Grenade. On
 » distingua clairement qu'ils avoient 34 bâtimens de guerre ,
 » dont 26 ou 27 étoient vaisseaux de ligne , parmi les-
 » quels il y en avoit plusieurs d'une très-grande force. »
 » Nous continuâmes néanmoins la chasse , & je donnai le
 » signal pour combattre près à près ; mais malgré tous nos
 » efforts nous ne pûmes y parvenir , parce que l'ennemi
 » évita le combat avec beaucoup d'industrie , arrivant tou-
 » jours lorsque nos vaisseaux les approchoient. Je vis alors
 » avec chagrin que la supériorité de leur marche fut nous
 » les mettoit à même de prendre telle distance qu'ils ju-
 » geoient à propos , & d'empêcher pendant tout le tems
 » notre arrière-garde de prendre part au combat. *La po-
 » sition de l'ennemi sous le vent lui donna les moyens de faire
 » un très-grand mal à nos mâts & à nos agrès , tandis que
 » nos boulets ne les touchoient pas. Les vaisseaux qui com-
 » mencèrent le combat furent les plus endommagés , de même
 » que le Grafton , Capitaine COLLINGWOOD , le Cornwall ,
 » Capitaine EDWARDS , & le Lion , Capitaine CORNWALLIS.
 » L'exemple courageux du vice-Amiral BARRINGTON & de
 » ces trois premiers vaisseaux les exposa à un feu très-vif
 » en donnant l'attaque ; & les trois autres qui se trouvè-
 » rent sous le vent , *essuyèrent le feu de toute la ligne de l'en-
 » nemi qui passa successivement devant eux , les amures à tri-
 » bord.* Le vaisseau le *Monmouth* fut aussi excessivement mal-
 » traité , son Capitaine M. FANSHAW , ayant fait arriver
 » d'une manière très-hardie , *dans le dessein d'arrêter l'avant-garde
 » de l'armée ennemie , & de la forcer au combat.* Mais (à en ju-
 » ger par le feu très vif & bien dirigé que firent ces vais-
 » seaux & quelques autres qui prirent part à l'affaire) je
 » suis très - persuadé que l'ennemi reçut de très - grands dom-*

» mages , quoique leurs mâts , leurs agrès , & leurs voiles
 » parussent moins maltraités que les nôtres. (15)

» Les quatre vaisseaux que je viens de nommer , avec
 » *la Renommée* (*The fame*) furent si maltraités dans leurs
 » mâts & dans leurs agrès , qu'il leur devint impossible de
 » se tenir à leur poste ; le *Suffolk* parut aussi fort endom-
 » magé à la suite d'une attaque faite par le contre-Amiral
 » ROWLEY sur l'avant-garde de l'ennemi ; ce qui me décida
 » à retirer le signal de chasse , en continuant celui du
 » combat : je formai ma ligne aussi bien que les circonf-
 » tances me le permirent : je tins le vent pour empêcher
 » l'ennemi de nous doubler & de couper le convoi , comme
 » il paroissoit en avoir envie. La dernière de ces opéra-
 » tions leur eût été très - facile par le moyen des grosses
 » frégates qu'ils avoient , outre les vaisseaux de ligne.

» L'armée Française ayant viré de bord & mis le cap au
 » Sud , je fis de même , afin de pouvoir porter secours aux
 » vaisseaux *le Grafton* , le *Cornwall* & le *Lion* qui étoient
 » désemparés , & étoient restés bien loin de l'arrière ; mais
 » le *Lion* (qui se trouvoit fort dérivé sous le vent , ayant
 » perdu son grand mât de hune , & son mât de perroquet
 » de fougue , outre que le reste de ses agrès & de ses
 » voiles étoient hachés d'une manière extraordinaire) , fut
 » obligé d'arriver à l'ouest , dans le tems où les deux ar-
 » mées virèrent de bord.

» Je ne fus pas peu étonné de voir que l'ennemi ne dé-
 » tachât aucun vaisseau à sa poursuite. Le *Grafton* & le
 » *Cornwall* restèrent près de nous ; les Français en venant
 » au lof auroient pu leur gagner le vent sur-tout au *Cornwall*
 » qui étoit le plus sous le vent , qui avoit perdu son grand
 » mât de hune , & qui étoit d'ailleurs fort maltraité. Mais ils per-
 » sévèrent si strictement dans leur détermination d'éviter
 » le combat de près dans toutes les circonstances , malgré leur

(15) Ceci offre une grande preuve de l'avantage qu'il y a à endommager les agrès
 d'un ennemi , plutôt qu'à lui tuer du monde , ou à frapper dans son bois.

» supériorité reconnue, qu'ils se contentèrent de faire feu
 » sur ces vaisseaux à mesure qu'ils leur passoient à la por-
 » tée du canon, & leur permirent par là de rejoindre leur
 » armée, sans faire la moindre tentative pour les couper.
 » Le *Monmouth* étoit si entièrement désarmé de ses mâts
 » & de son gréement, que je trouvai nécessaire d'envoyer
 » le soir des ordres au Capitaine FANSHAW de faire route le
 » mieux qu'il pourroit pour Antigue, & en conséquence, il
 » se sépara de nous.

» Quand nous approchâmes de la baye de Saint-George,
 » nous distinguâmes le pavillon Français arboré au fort,
 » & aux autres batteries, ce qui ne laissa plus lieu de dou-
 » ter que l'île ne fût rendue aux Français. En considérant
 » l'état des deux armées navales il étoit impossible d'es-
 » pérer de reprendre l'île : c'est pourquoi j'envoyai ordre
 » au chef du convoi, le Capitaine BARKER, de tâcher
 » de gagner le plus promptement possible celle des deux
 » îles d'Antigue ou de Saint-Christophe qu'il pourroit at-
 » traper. Mon intention étoit de tenir les vaisseaux du Roi
 » entre ce convoi & l'armée Française, qui n'étoit à l'entrée
 » de la nuit qu'à une lieue sous le vent à nous : j'étois per-
 » suadé qu'elle seroit au moins aussi près le lendemain matin :
 » car (quoique la conduite des Français pendant toute cette
 » journée, m'ait paru démontrer clairement qu'ils étoient
 » déterminés à éviter une bataille rangée) je ne pouvois
 » néanmoins me persuader que l'Amiral Français, avec une
 » force tellement supérieure à la nôtre, nous laisseroit em-
 » mener notre convoi sans chercher à l'entamer. L'armée
 » ennemie n'étant pas en vue le lendemain matin, je jugeai
 » qu'elle devoit être retournée à la Grenade.

» Il est de mon devoir de rendre compte en cette occasion
 » de la conduite des officiers & équipages de l'armée de
 » Sa Majesté, qui ont agi comme de vrais marins Anglais,
 » toujours zélés pour l'honneur de leur pays, & jaloux de
 » conserver la réputation de leurs compatriotes. Les troupes de
 » marine & autres qui étoient embarquées sur les vaisseaux
 » de guerre, de même que leurs officiers, se sont comportées

» en

» en braves militaires. L'effet très apparent qu'a produit sur
 » les vaisseaux ennemis le feu vif & bien dirigé, le courage
 » & le sens froid, le desir ardent d'en venir aux mains, qui
 » animoit toute l'armée, m'autorisent à avancer que l'en-
 » nemi n'auroit pas retiré tant d'avantages de sa supé-
 » rité en nombre & en force, si la meilleure marche de
 » ses vaisseaux ne lui eût donné la faculté de conserver une
 » distance peu faite pour décider de pareilles affaires. ».

*DESCRIPTION du combat de l'Amiral BYRON devant
 la Grenade, le 6 Juillet 1779, d'après le contenu de
 la lettre qui précède (16).*

§ 2. L'armée Française (*F*, *fig.* 18, *Pl.* VI), devant la Pl. VI.
 ville de Saint-George, à la pointe du jour, le plus grand Fig. 18.
 nombre de ses vaisseaux étant à l'ancre, mais se dispo-
 sant à appareiller : elle paroissoit en désordre, & n'avoit
 presque point de vent.

G. Frégate en avant à la découverte.

B. L'escadre Anglaise au vent, qui commence à apper-
 cevoir l'ennemi.

§ 3. L'escadre Anglaise *B*, *fig.* 19, qui s'est rangée en Fig. 19.
 ligne de bataille.

A. Les trois vaisseaux de la tête, sous le commandement
 de l'Amiral BARRINGTON, faisant force de voile, d'après le
 signal d'une chasse générale : l'ennemi les canonna bientôt
 après, & ils ne ripostèrent que lorsqu'ils se furent beaucoup
 plus approchés.

F. L'ennemi ayant commencé à sentir la brise, développe
 sa ligne, de l'amas confus où étoient ses vaisseaux, & vient
 se former en ordre de bataille sous le vent, tribord amure.

§ 4. L'escadre angloise *B*, *fig.* 20, après le signal fait pour Fig. 20.

(16) L'Armée anglaise étoit de vingt-un vaisseaux, une frégate, avec un convoi
 de bâtimens de transport. La française consistoit en vingt-six vaisseaux & sept fré-
 gates.

en venir au combat de près à près , & n'ayant pu l'obtenir , malgré toutes ses tentatives : les ennemis évitèrent l'attaque avec beaucoup d'industrie , arrivant toujours lorsque nos vaisseaux les approchoient , comme on le voit en *F, F*. La supériorité de leur marche leur permit de choisir leur distance , & ils profitèrent si bien de cet avantage , qu'ils empêchèrent pendant toute l'affaire que notre arrière-garde ne prît part au combat. *Leur position sous le vent , leur donna les moyens d'endommager considérablement nos mâts & nos agrès , tandis que nos boulets n'arrivoient pas jusqu'à eux.*

Quoique les trois vaisseaux de la tête *A* aient été exposés à un feu très-chaud , en donnant l'attaque , cependant les vaisseaux le *Grafton* , le *Cornwall* & le *Lion* , qui étoient beaucoup plus sous le vent , en *C* , & par conséquent plus près de l'ennemi , souffrirent bien davantage , ayant essuyé le feu de toute la ligne ennemie , comme elle passa devant eux sous le vent , les amures à tribord. Le *Monmouth D* , fut aussi très-maltraité , par l'action courageuse du Capitaine *FANSHAW* , qui arriva dans l'intention d'arrêter l'avant-garde ennemie , & de la forcer au combat : le *Suffolk* en fit autant dans une autre moment où il attaqua aussi cette avant-garde.

Fig. 21.

§ 5. L'escadre anglaise *B* , fig. 21 , formant sa ligne le mieux qu'elle peut , pour empêcher l'ennemi de la doubler & de couper notre convoi , comme il paroissoit en avoir le dessein , par le moyen de ses grosses frégates & de quelques vaisseaux de ligne.

C. Les vaisseaux le *Grafton* & le *Cornwall* , restés bien loin de l'arrière.

E. Le *Lion* , fort maltraité , & faisant vent arrière.

Fig. 22.

§ 6. L'escadre ennemie *F* , fig. 22 , qui a pris la bordée du Sud , & les amures à babord.

B. L'escadre angloise , qui a pris tout de suite la même bordée , pour se mettre en position de protéger le *Grafton* & le *Cornwall* , vaisseaux qui , étant fort désarmés , étoient restés bien loin de l'arrière , comme en *C*. Le vaisseau le *Lion* continuant de faire route à l'Ouest , nous fûmes très-surpris de voir que l'ennemi ne le fit pas poursuivre.

§ 7. Il y a une ressemblance si frappante entre ce combat & celui de l'Amiral BYNG, dont je viens de donner la description, soit dans l'attaque donnée par les Anglais, soit dans les moyens employés par les Français pour éviter le combat, qu'il me sera très-facile de montrer que, dans l'un & l'autre de ces événemens, les mêmes principes ont opéré les mêmes effets. *Voy. la quatrième Section.* Mais comme l'importance de ce sujet exige que je développe les preuves de cette opinion, je rapporterai à l'appui de mes observations, les extraits de la Lettre de l'Amiral BYRON à mi-marge.

PREMIÈREMENT : attaque des Anglais.

OBSERVATIONS.

EXTRAITS de la lettre de l'Amiral BYRON, au soutien de ces observations.

§ 8. L'Amiral Anglais ayant développé sa ligne de bataille, en tentant d'arrêter l'avant-garde ennemie, pour la forcer au combat, on peut admettre que son intention étoit de prendre, détruire ou désenrayer les vaisseaux ennemis.

« Le vaisseau le *Monmouth* fut aussi excessivement maltraité, son Capitaine, M. FANSHAW, ayant fait arriver d'une manière très-hardie, dans le dessein d'arrêter l'avant-garde de l'armée ennemie & de la forcer au combat. Le vaisseau le *Suffolk* parut aussi fort endommagé à la suite d'une attaque faite par le Contre-Amiral ROWLEY, sur l'avant-garde de l'ennemi ».

§ 9. Cependant cette tentative exposa pendant très long-tems les vaisseaux de notre avant-garde à un feu très-vif, qu'ils ne purent pas rendre, ou qu'ils ne rendirent pas, à cause de la route qu'ils furent obligés de suivre.

Je fis signal à tous mes vaisseaux de combattre, & de se former en ligne, à mesure qu'ils pourroient approcher. En conséquence de ces dispositions, le *Prince de Galles*, le *Boyne* & le *Sultan*, qui étoient les trois vaisseaux d'a tête de l'armée anglaise, ayant fait force de voiles, reçurent bientôt le feu de l'ennemi à une très-grande distance : mais ils ne ripostèrent que lorsqu'ils s'en furent considérablement approchés.

60. Cette évolution , qui a tenu les vaisseaux dans une route oblique , ou en dépendant (*Voy. l'art. 28*), sépara l'avant-garde de l'arrière-garde, qui avoit fait beaucoup moins de chemin. Les vaisseaux de la tête furent en conséquence beaucoup plutôt à portée de l'ennemi ; mais ayant été désemparés par les bordées qu'ils avoient reçues pendant qu'ils venoient, vent arrière, donner l'attaque , ils se trouvèrent , pour ainsi dire , stationnaires en comparaison des vaisseaux ennemis , & furent obligés d'essuyer le feu continuel de toute la ligne française qui passa devant eux , vaisseau par vaisseau , sans qu'ils eussent pu arrêter leur avant-garde, comme ils l'avoient projeté , ni même obliger un seul de leurs vaisseaux à combattre.

61. L'arrière - garde avoit été laissée fort en arrière par la seule nature de cette évolution, & non par la supériorité de la marche de l'ennemi sur elle ; (*Voy. l'article 28.*) cette arrière-garde rencontrant ensuite des empêchemens par des vaisseaux désemparés qui se trouvèrent dans sa route en avant d'elle , n'aura pu porter secours à son avant-garde , comme il

Les vaisseaux qui commencèrent le combat , furent les plus endommagés , de même que le *Grafton* , Capitaine COLLINGWOOD , le *Cornwall* , Capitaine EDWARDS , & le *Lion* , Capitaine CORNWALLIS. L'exemple courageux du Vice-Amiral BARRINGTON , & de ces trois premiers vaisseaux , les exposa à un feu très-vif en donnant l'attaque ; & les trois autres qui se trouvèrent sous le vent , essuyèrent le feu de toute la ligne de l'ennemi , qui passa successivement devant eux , les amures à tribord.

La supériorité de leur marche sur nous, les mettoit à même de prendre telle distance qu'ils jugeoient à propos , & d'empêcher pendant tout ce tems notre arrière-garde de prendre part au combat.

arriva par l'évènement de l'*Intrépide*, dans le combat de l'Amiral BYNG : on vit une partie des vaisseaux de l'arrière essayer de gagner au vent des vaisseaux désemparés, mais d'autres certainement passèrent sous le vent. Autrement, comment pourroit-on expliquer la position des vaisseaux le *Grafton*, le *Cornwal* & le *Lion*, ou l'entreprise hardie du Capitaine FANSHAW, pour arrêter l'avant-garde ennemie, & la forcer au combat ?

SECONDEMENT : moyens employés par les Français pour éviter le combat.

OBSERVATIONS.

62. D'un autre côté, les Français, voyant venir l'armée anglaise à pleines voiles pour les attaquer, formèrent leur ligne de bataille sous le vent; ils y furent obligés dans cette occasion; mais cette position étoit merveilleusement adaptée à leur manière usitée de combattre, que l'on peut dire consister dans l'industrie de préserver leurs propres vaisseaux, en tâchant de désemparer ceux de leur ennemi. D'après ce système, l'armée anglaise ne fut pas plutôt à la très-grande portée du ca-

EXTRAITS de la Lettre de l'Amiral BYRON.

L'ennemi ayant eu la brise dans ce moment, sépara ses vaisseaux qui s'étoient jusques-là trouvés tous ensemble, & en confusion, développa sa ligne en arrivant, & se forma sous le vent en ordre de bataille, tribord amure. Nous vîmes alors que sa force étoit bien différente de ce nous en avoient dit nos avis de la Grenade. On distingua clairement qu'ils avoient trente-quatre bâtimens de guerre, dont vingt-six ou vingt-sept étoient vaisseaux de ligne, parmi lesquels il y en avoit plusieurs de la première force.

Nous continuâmes néanmoins la chasse, & je donnai le signal pour

non , en arrivant sur les Français , vent arrière , que toute leur ligne les canons très-vivement ; mais dès que quelques-uns des vaisseaux anglais se furent rangés en panne & à leur poste , & eurent commencé à les incommoder , ceux qui se trouvoient les plus exposés à leur feu arrivèrent , & se retirèrent du combat (*Voy. l'art. 20*). Et soit que cela ait été pratiqué par l'avant-garde ou par le corps de l'armée , il est très-probable que la chose s'est exécutée de la manière qui est représentée dans la *fig. 9* , Planche III , un vaisseau s'étant retiré de la ligne alternativement , & l'autre conservant son poste entre deux , & continuant de combattre (*Voy. l'art. 49*) , pendant que l'arrière-garde arrivoit pour éviter d'être forcée au combat , ainsi qu'on le voit en *H* , *fig. 19* , Planche VI , & ainsi qu'on l'a déjà décrit à l'article 30 , & *fig. 12* , Planche IV.

63. Dans ce moment , plusieurs des vaisseaux de la tête de la ligne anglaise étoient défemparés , pour avoir présenté leur avant au feu très-vif de l'ennemi en arrivant sur lui ; & en même tems le *Grafton* , le *Cornwall* & le *Lion* , qui étoient tombés

combattre près à près : mais , malgré tous nos efforts , nous ne pûmes y parvenir , parce que l'ennemi évita le combat avec beaucoup d'industrie , arrivant toujours , lorsque nos vaisseaux les approchoient.

A en juger par le feu très-vif que firent ces vaisseaux (parlant du *Prince de Galles* , du *Boyne* , du *Sultan* & aussi du *Grafton* , du *Cornwall* , du *Lion* & du *Monmouth*) & quelques autres qui prirent part à l'affaire , je suis très-persuadé que l'ennemi reçut de très-grands dommages , quoique leurs mâts , leurs

beaucoup sous le vent pour avoir voulu soutenir les autres vaisseaux, se trouvoient encore plus exposés. Les Français profitant de cette position fâcheuse de notre escadre, firent voile sans délai, & sans attendre de pouvoir être eux-mêmes désarmés, ils envoyèrent leurs bordées, vaisseau à vaisseau, à mesure qu'ils passoient devant les vaisseaux dégrésés que je viens de nommer, lorsqu'ils se trouvoient à portée: après quoi, s'étant formés une seconde fois en ordre de bataille sous le vent, ils se trouvèrent préparés à recommencer la même évolution, pour la répéter chaque fois que leur ennemi voudroit tenter une semblable attaque. (*Voyez les art. 21, 22, 41 & 49*).

64. Soit qu'il eût été praticable, ou non, de couper quel qu'un des vaisseaux le *Grafton*, le *Cornwall*, ou le *Lion*, je n'entrerai pas dans la discussion de cette question: il me suffit de dire que comme les Français ne pouvoient le tenter sans s'exposer à recevoir quelque dommage, ils préférèrent, selon leur usage constant, une conduite plus prudente, par laquelle leur armée étoit conservée entière, & la réduction de l'île de la Grenade, qui étoit leur objet

agrés & leurs voiles parussent moins maltraités que les nôtres.

Les quatre vaisseaux que je viens de nommer avec la *Renommée* (*The Fame*) furent si maltraités dans leurs mâts & dans leurs agrès, qu'il leur fut impossible de se tenir à leur poste: le *Suffolk* parut aussi fort endommagé, &c.

Le *Grafton* & le *Cornwall* restèrent près de nous: les Français, en venant au lof, auroient pu leur gagner le vent, sur-tout au *Cornwall* qui étoit le plus sous le vent, qui avoit perdu son grand mât de hune, & qui étoit d'ailleurs fort maltraité. Mais ils persévérèrent si strictement dans toutes les circonstances à éviter le combat de près, malgré leur supériorité reconnue, qu'ils se contentèrent de faire feu sur ces vaisseaux, à mesure qu'ils leur passoient à la portée du canon, & leur permirent par-là de rejoindre leur armée, sans faire la moindre tentative pour les couper.

essentiel , devoit plus assurée.

65. Les Français n'ont dû recevoir qu'un très-foible dommage ; car autrement l'Amiral Anglais n'auroit pas exprimé la crainte d'être coupé & séparé de son convoi , qui , dans ce moment , se trouvoit très-éloigné du côté du vent.

66. On croit appercevoir les Français suivre dans cette affaire le même système qui les avoit guidés dans celle précédente de l'Amiral BYNG. Ils conservèrent leurs vaisseaux intacts , en désamarrant ceux de leur ennemi ; & leur intention étoit si uniquement dirigée vers la réussite de leur principal projet , qui étoit la prise de la Grenade , qu'ils évitèrent avec soin toutes les probabilités qui auroient pu les entraîner à un combat en règle , qui pouvoit les détourner de leur objet , & les induire dans quelqu'embaras ; qu'ils négligèrent même , dans cette idée , les occasions , en apparence très-heureuses , de couper le convoi , & de prendre les vaisseaux ci-dessus mentionnés , le *Grafton* , le *Cornwall* , ou le *Lion*.

Je retirai le signal de chasse ; en continuant celui du combat : je formai ma ligne aussi bien que les circonstances me le permirent ; je tins le vent pour empêcher l'ennemi de nous doubler , & de couper le convoi , &c.

L'armée française ayant viré de bord , & mis le cap au Sud , je fis de même , afin de pouvoir porter secours aux vaisseaux le *Grafton* , le *Cornwall* & le *Lion* qui étoient désamarrés , & étoient restés bien loin de l'arrière ; mais le *Lion* qui se trouvoit fort dérivé sous le vent , ayant perdu son grand mât de hune , & son mât de perroquet de fougue , outre que le reste de ses agrès & de ses voiles étoient hachés d'une manière extraordinaire , fut obligé d'arriver à l'Ouest , dans le tems où les deux armées virèrent de bord ; je ne fus pas peu étonné de voir que l'ennemi ne détacha aucun vaisseau à sa poursuite.

Car , quoique la conduite des Français , pendant toute cette journée , m'ait paru démontrer clairement qu'ils étoient déterminés à éviter une bataille rangée , je ne pouvois néanmoins me persuader que l'Amiral français , avec une force tellement supérieure à la nôtre , nous laisseroit emmener notre convoi , sans chercher à l'entamer ,

66. Mais outre les causes que j'ai développées, qui peuvent retarder le concours au combat, de la part de l'arrière-garde d'une escadre qui est au vent, il y a une autre cause qui peut provenir de la route faite pendant l'évolution : il est à propos d'en faire ici mention, quoique l'Amiral BYRON n'en parle pas dans sa lettre.

Pour mieux éclaircir la chose : si l'escadre ennemie, qui est sous le vent, développée en ordre de bataille, vient seulement au lof d'une aire de vent (*Voyez l'art. 29*), les deux avant-gardes se rapprocheroient par-là, & se trouveroient promptement à portée de combattre ; tandis que les deux arrière-gardes seroient encore à plusieurs milles l'une de l'autre. Plus les deux escadres seront nombreuses, & plus cette distance sera grande à proportion ; car dans le cas de deux escadres, chacune de douze vaisseaux (comme celles représentées en la *fig. 12*, Planche IV). Si les deux arrière-gardes se trouvent éloignées d'un mille & demi, cette distance a dû être dans la supposition semblable, de deux milles & cinq huitièmes, ou de quatre mille six cents verges dans le combat de l'Amiral BYRON, où son escadre, la moins nombreuse des deux, étoit de vingt-un vaisseaux.

67. De plus, si les vaisseaux de l'arrière de l'escadre sous le vent arrivent (comme le représente la *fig. 12*, Planche IV, en *L & M*, ou la *fig. 20*, Planche VI, en *G & H*) ; ce qui a été certainement pratiqué par les Français dans ce combat, la distance des deux arrière-gardes en deviendra beaucoup plus considérable.

68. Tout ce qui vient d'être dit prouve si évidemment les divers avantages qu'a une escadre sous le vent sur une escadre développée en ligne, au vent, qui vient lui proposer l'attaque, que nous nous trouvons obligés, en en faisant la récapitulation, de nous servir presque mot pour mot du texte de la lettre de l'Amiral BYRON.

69. Premièrement, la supériorité de leur feu désarma les vaisseaux de l'avant-garde, pendant qu'ils arrivoient pour attaquer, & avant d'avoir pu se mettre en panne, & en poste de pouvoir incommoder leur ennemi.

70. Secondement , il dit que la position de l'ennemi sous le vent le mit dans le cas de maltraiter nos mâts & nos agrès , tandis que nos boulets plongeoiert dans la mer & n'arrivoient pas jusqu'à lui.

71. Troisièmement , les vaisseaux le *Cornwall* & le *Lion*, faisant partie de l'avant-garde , séparés & sans protection , pour être trop tombés sous le vent (ainsi que le dit l'Amiral) , souffrirent le plus , ayant été obligés d'essuyer les bordées de toute la ligne ennemie , à mesure qu'elle passoit sous le vent. (*Voyez l'art. 35*).

72. Quatrièmement : n'est-il pas bien démontré , & par cette lettre , & par la description de ce combat , que l'ennemi tira avantage de sa situation sous le vent , pour quitter le combat à volonté ?

73. Enfin , cette même lettre prouve aussi très-clairement que la difficulté qu'éprouva notre arrière-garde de prendre part au combat , ne fut causée que par le genre même de l'attaque ; & qu'on ne doit aucunement attribuer cet inconvénient , ni au manque d'ardeur & d'activité de nos Marins , ni à quelque défaut dans la marche & construction de nos vaisseaux , d'un côté , ni à la supériorité de l'ennemi à cet égard de l'autre côté.

III. Combat de l'Amiral ARBUTHNOT , contre l'escadre française , devant l'embouchure de la Chesapeake , le 16 Mai 1781.

Extrait d'une lettre de l'Amiral ARBUTHNOT , datée de la baie de Linne-Haven , le 20 Mars 1781.

74. L'*Iris* fit signal , le 16 à six heures du matin , qu'elle découvroit cinq voiles inconnues dans le N. N. E. Bientôt après elle nous hêla , & nous dit que c'étoit de gros vaisseaux , qu'ils faisoient route sur les Caps de la Virginie , & qu'ils paroïssoiert être éloignés de trois milles. Je jugeai à l'instant que ce devoit être l'ennemi que je cherchois ; &

en conséquence je préparai mon escadre au combat, en la formant en ordre de bataille, à une encablure de distance d'un vaisseau à l'autre : je tins le vent, qui alors étoit bon frais, & je forçai de voiles pour m'approcher de l'ennemi. Dans ce moment, le *Cap Henri* me restoit au S. O. $\frac{1}{4}$ S. à la distance d'environ quatorze lieues ; le vent à l'Ouest. L'escadre Françoisse nous restoit au N. N. E. : le tems étoit si brumeux qu'à peine pouvions-nous distinguer nos propres vaisseaux d'un bout de la ligne à l'autre.

A huit heures & un quart le vent tourna au N. O. $\frac{1}{4}$ O., & bientôt après, au N. $\frac{1}{4}$ N. O. ; ce qui donna à l'ennemi le dessus du vent. Dans ce moment nous découvrîmes plusieurs des vaisseaux ennemis qui manœuvroient pour se mettre en ligne.

A huit heures vingt-cinq minutes, la *Guadeloupe* nous passa sous le vent, pour nous donner le même avis que l'*Iris* nous avoit déjà apporté : je lui ordonnai de faire de la voile, & de tâcher de conserver toujours connoissance de l'ennemi.

A huit heures trente-cinq minutes, je fis signal à l'*Iris* de chasser en avant, & de conserver soigneusement la vue de l'ennemi, à cause du brouillard qui sembloit s'épaissir. La ligne Anglaise étoit alors complètement formée, au plus près du vent, babord amure.

A neuf heures vingt minutes, le vaisseau de la tête de l'escadre Françoisse vira de bord, & les autres virèrent aussi successivement par la contre-marche, & ils formèrent leur ligne avec les amures à tribord.

A neuf heures trente-cinq minutes, le tems étant fort venteux & par raffales, je fis former l'escadre en ordre de bataille, à la distance de deux encablures d'un vaisseau à l'autre.

A dix heures & un quart, je fis signal à l'escadre de virer de bord, en commençant par le vaisseau de la tête & le plus au vent, afin de gagner le vent à l'ennemi.

75. A onze heures & un quart, les vaisseaux de la tête de la ligne Françoisse virèrent de bord ; mais l'un d'eux ayant manqué de virer, les autres virèrent vent arrière, & ils formèrent leur ligne les amures à babord.

A onze heures quarante minutes, je fis reformer la ligne, à la distance d'une encablure d'un vaisseau à l'autre.

A midi, comme il y avoit apparence que mon avant-garde alloit être à portée de l'ennemi, je fis signal pour faire virer toute ma ligne, en commençant par l'avant-garde, de manière que le vaisseau de tête continuât d'être en avant des autres sur l'autre bord.

A une heure, l'escadre françoise s'étoit parfaitement rangée en ordre de bataille : elle consistoit en huit vaisseaux à deux ponts ; elle portoit à l'Est $\frac{1}{4}$ S. E. L'escadre angloise étoit au plus près du vent, gouvernant à l'Est Sud Est. Les vents au N. E.

76. A une heure & demie, l'ennemi (sentant le danger & les inconvéniens de livrer le combat au vent, avec une aussi grosse mer & un tems orageux) vira vent arrière, & forma sa ligne sous le vent de la ligne anglaise.

77. A deux heures, l'avant-garde de mon escadre vira vent arrière restant en ligne ; & quelques minutes après, le *Robuste*, qui étoit à la tête de l'escadre, & qui se comporta ensuite avec la plus grande distinction, fut vivement aux prises avec l'avant-garde ennemie. Les vaisseaux de l'avant-garde & du centre combattoient tous à deux heures & demie ; à trois heures, la ligne françoise se rompit, leurs vaisseaux commencèrent à virer vent arrière, & ensuite ils reformèrent leur ligne, le cap au Sud-Est vers la pleine mer.

78. A trois heures vingt minutes, je virai vent arrière, & portai sur l'ennemi. Je vis avec chagrin les vaisseaux, le *Robuste*, le *Prudent* & l'*Europe*, qui étoient à la tête de la ligne, recevoir tout le feu des ennemis dans leur grément, à mesure qu'ils arrivoient vers l'ennemi, & en être entièrement déséparés ; la vergue du grand hunier du *Londou* fut emportée : les deux premiers vaisseaux étoient hors d'état de gouverner ; ils portoient le cap du côté opposé à l'escadre ennemie ; & par conséquent, il leur étoit impossible de la poursuivre pour rendre notre avantage décisif.

79. A quatre heures & demie, le tems devint si épais,

que je ne pus plus distinguer l'ennemi. La *Médée* me joignit bientôt après : je lui donnai ordre de suivre l'ennemi & de l'observer, pendant qu'avec mon escadre je ferois route pour la *Chefapeak*, espérant leur y couper le chemin, dans le cas où ils tenteroient d'y entrer.

DESCRIPTION du Combat de l'Amiral ARBUTHNOT, devant l'embouchure de la Chefapeak, le 16 Mai 1781 (17).

L'escadre française au vent, formée en ordre de bataille, PL. VII. babord amure ; *F.* (*fig. 23*, Planche VII). *Fig. 23.*

L'escadre anglaise sous le vent, courant la même bordée, à midi, *B. ibid.* : ils espéroient que leur avant-garde pourroit oindre l'ennemi.

Seconde position. (*fig. 24*, même Planche). *F.* L'escadre française, formée sous le vent, à une heure & demie : l'ennemi a quitté sa position au vent à nous, en *G*, parce qu'il avoit senti le danger & les inconvéniens qu'il y avoit, & le tems orageux. (*Voyez 76*). *Fig. 24.*

B. L'escadre angloise qui continue sa première bordée pour tenir le vent.

Troisième position. L'escadre française *F.*, (*fig. 25*, même Planche) prolongée en ordre de bataille, reçoit l'attaque en canonnant l'avant-garde anglaise, à mesure qu'elle arrive vent arrière. *Fig. 25.*

L'escadre anglaise *B.*, ayant viré vent arrière à deux heures, a quitté sa position en *C* ; elle tente d'arrêter l'avant-garde, chaque vaisseau gouvernant sur le vaisseau opposé de l'escadre ennemie.

L'Amiral Arbuthnot s'exprime ainsi : « A deux heures, » l'avant-garde de mon escadre vira vent arrière, restant en » ligne ; & quelques minutes après, le *Robuste*, qui étoit à

(17) L'escadre anglaise étoit de huit vaisseaux & trois frégates ; la française de huit vaisseaux & quatre frégates.

» la tête de l'escadre , & qui se comporta ensuite avec la
 » plus grande distinction , fut vivement aux prises avec l'avant-
 » garde ennemie ».

Fig. 26.

Quatrième position. (*fig. 26* , même Planche) Tous les vaisseaux de l'avant-garde & du centre de l'escadre anglaise *A* & *B* , combattoient à deux heures & demie ; & à trois heures , la ligne française se rompit , en *F* , *F* ; leurs vaisseaux commencèrent à virer vent arrière , & ensuite ils reformèrent leur ligne , le cap au Sud-Est vers la pleine mer , comme en *G*. (*Voyez 77*).

Fig. 27.

80. Cinquième Position. » A trois heures vingt minutes ,
 » (dit l'Amiral) , je virai vent arrière & portai sur l'ennemi ;
 » (*B. fig. 27*) je vis avec chagrin que les vaisseaux le *Robuste* ,
 » le *Prudent* & l'*Europe* , qui avoient été à la tête de la ligne ,
 » & qui à présent étoient à la queue en *A* , avoient reçu tout
 » le feu des ennemis dans leur grément , à mesure qu'ils
 » étoient arrivés vers l'ennemi , & qu'ils en avoient été entié-
 » rement désarmés , comme l'avoit été aussi le *London* , qui
 » avoit eu sa vergue de grand hunier emportée ; & ces vais-
 » seaux étoient incapables de donner chasse. (*Voyez 78*).

Observations sur ce Combat.

81. L'Amiral ARBUTHNOT , ayant , par ce combat , empêché l'ennemi de se porter dans la *Chesapeake* , nous fumes tirés de notre inquiétude pour la petite armée de terre aux ordres du général ARNOLD : comme cet Amiral a eu le mérite de remplir l'objet de sa mission de la manière la plus complète , il est bien fâcheux qu'on ne puisse pas aussi décidément louer l'action en elle-même.

Ce genre d'attaque (*Voyez la quatrième Section*) , & la tentative d'arrêter l'avant-garde ennemie , furent cause que les vaisseaux de la tête de la ligne furent tellement maltraités qu'ils furent hors d'état de prendre part au combat , ni de poursuivre. L'ennemi , au contraire , ne reçut aucun dommage ; & voyant le désordre de l'armée anglaise désarmée.

parée en partie & hors d'état de poursuivre, ils firent servir pour éviter notre feu, virèrent vent arrière, & formèrent de nouveau leur ligne en ordre de bataille sous le vent, (*Voyez* 77) pour être prêts à recevoir une autre attaque, dans le cas où l'Amiral Anglais voudroit la tenter.

82. On voit dans ce combat une évolution qui le distingue des deux combats précédemment décrits, & qui appuie fortement ce que j'ai avancé du système Français. En quittant leur première position au vent, pour se placer sous le vent. (*Voyez* l'art. 76). De leur propre choix, les Français nous ont montré clairement qu'ils sentoient la supériorité de leurs connoissances dans la tactique navale, qu'ils comptoient sur notre manque de pénétration à cet égard. En se mettant sous le vent, ils étoient assurés que notre ardeur insurmontable nous presseroit à donner l'attaque, suivant notre manière accoutumée, (*Voyez* l'Introduction, page 13) quoiqu'elle nous soit désavantageuse au-delà de tous les calculs. D'après cela, l'Amiral Anglais eut ses vaisseaux désseparés dès le commencement de l'affaire; il ne put jamais joindre son ennemi, ni le suivre, ni même arrêter un seul instant un seul de leurs vaisseaux. (*Voyez* l'art. 37).

IV. Combat de l'Amiral GRAVES, contre l'escadre française, en dehors de l'embouchure de la Chesapeak, le 5 Septembre 1781.

Extrait d'une lettre du Vice-Amiral GRAVES, datée devant Sandy-hook, le 31 Août 1781.

- » 83. Je vous prie de vouloir bien informer les Lords
- » Commissaires de l'Amirauté, que je fis sortir mon escadre
- » aussitôt que le vent put permettre de passer sur la barre,
- » où j'avois fait mettre des balises à ce dessein. Le Chevalier
- » SAMUEL HOOD ayant mis à la voile en même tems, l'es-
- » cadre réunie fit voile vers le Sud, le 31 Août.
- » Les bâtimens d'observation que j'avois portés à l'en-

» trée de la *Delaware*, ne purent me donner aucun avis
 » certain, & ceux de l'entrée de la *Chésapeak* n'étoient pas
 » encore de retour. Le vent étant devenu un peu plus favo-
 » rable, nous nous approchâmes de la *Chésapeak* le 5 Sep-
 » tembre au matin : alors le bâtiment le plus en avant fit
 » signal d'une escadre en vue. Nous aperçûmes bientôt un
 » nombre de gros vaisseaux à l'ancre, pui paroissoient pos-
 » tés en travers de l'entrée de la *Chésapeak*, depuis le Cap
 » *Henri* jusqu'au banc de *Middle-ground* qui est à mi-canal :
 » ils avoient une frégate en observation au large du cap ;
 » elle rentra & rejoignit son escadre. A mesure que nous
 » approchâmes l'ennemi, toute son escadre mit à la voile
 » pour gagner la pleine mer, les vents au Nord Nord-Est.
 » Quand nous fûmes un peu plus près, je me formai en
 » ordre de bataille, de manière à pouvoir mettre l'escadre
 » de S. M. sur une ligne à-peu-près parallèle à celle
 » selon laquelle l'ennemi s'approchoit. Lorsque je m'aperçus
 » que notre avant-garde étoit aussi avancée que le bas fond
 » qui est à mi-canal pouvoit le lui permettre, je fis virer l'es-
 » cadre vent arrière, & la mis sur le même bord que
 » l'ennemi, & par une ligne à-peu-près parallèle ; nous n'é-
 » tions cependant pas à beaucoup près prolongés jusqu'à
 » leur arrière-garde. Aussitôt que je pus juger que notre
 » avant-garde feroit à même d'agir je fis le signal d'arriver &
 » d'approcher l'ennemi, & immédiatement ensuite celui de
 » combattre de près. Le combat commença un peu après quatre
 » heures entre les vaisseaux des deux avant-gardes, d'assez
 » près ; & l'affaire devint bientôt générale jusqu'au second vais-
 » seau, en partant du centre vers l'arrière. Alors l'avant-
 » garde ennemie arriva, pour mettre le centre en état de
 » la défendre, sans quoi elle auroit été coupée.
 » Le combat ne fût entièrement fini qu'après le soleil
 » couché, quoiqu'à la fin on ne se battit qu'à une très-
 » grande distance, parce que les vaisseaux du centre de l'esca-
 » dre ennemie étoient arrivés successivement à mesure qu'ils
 » s'étoient plus avancés : & dans ce moment ils ne paru-
 » ent

» rent guères avoir d'autre projet que de garantir leur avant-
» garde, comme elle s'en alloit vent arrière.

» L'escadre de Sa Majesté consistoit en dix-neuf vaisseaux
» de ligne ; celle des Français en vingt quatre vaisseaux de
» ligne. La nuit faite, j'expédiai des frégates vers l'avant-
» garde & vers l'arrière-garde, pour donner ordre de pro-
» longer la ligne en avant & de la tenir vis-à-vis de l'en-
» nemi, mon dessein étant pleinement de recommencer le
» lendemain matin ; mais la frégate la *Fortune* qui avoit
» été porter mes ordres à l'avant-garde, me rapporta que
» plusieurs des vaisseaux avoient été si maltraités qu'il
» leur étoit impossible de recommencer le combat avant d'a-
» voir assuré leurs mâts. Néanmoins nous nous tîmes pro-
» longés vis-à-vis l'ennemi pendant toute la nuit.

» Nous restâmes en vue les uns des autres toute la
» journée du 6, chaque escadre se réparant des dommages
» effuyés la veille. Le contre-Amiral DRAKE transporta son
» pavillon de commandement sur l'*Alcide*, jusqu'à ce que
» la *Princesse* eut pû repasser un nouveau grand mât de hune. »

Le Capitaine du *Shrewsberry* avoit eu la jambe empor-
tée ; son premier Lieutenant avoit été tué. Il avoit été obli-
gé d'amener ses deux mâts de hune, de changer ses deux
vergues de hunier, & avoit reçu d'ailleurs beaucoup de dom-
mages. Je donnai le commandement de ce vaisseau au Ca-
pitaine COLPOYS de l'*Orphée*, afin qu'il pût le mettre en
état de combattre.

L'*Intrépide* avoit eu ses deux vergues de hunier empor-
tées, ses mâts de hune étoient prêts à tomber, ses bas-mâts
& ses vergues basses fort endommagés, son Capitaine s'é-
tant porté avec le plus grand courage à donner secours au
Shrewsberry. Le *Montague* étoit en danger de perdre ses
mâts ; le *Terrible* faisoit tant d'eau qu'il avoit toutes ses pom-
pes en jeu ; l'*Ajax* aussi avoit beaucoup de voies d'eau.

Voyant mon escadre dans cet état, avec cinq vaisseaux
de ligne de moins que l'ennemi, qui avoit gagné beaucoup
dans le vent pendant cette journée, je me déterminai à re-

virer de bord après huit heures, de peur de m'éloigner trop de la *Chesapeak*, & je fis route au Nord.

DESCRIPTION du Combat de l'Amiral GRAVES devant la Chesapeak, le 5 Septembre 1781 (18).

Pl. VIII. 84. Première position (*fig. 28 Pl. VIII*), l'escadre Française *F*, à l'ancre, postée à l'entrée de la *Chesapeak*, depuis le cap *Henri* jusqu'au banc de *Middle-ground*: Aussi-tôt qu'ils virent approcher l'escadre Anglaise, ils mirent à la voile, pour gagner la pleine mer, les amures à babord, en *G*.

L'escadre Anglaise *B*, s'avancant vers le banc de *Middle-ground* (mais après que les Français eurent quitté ce poste) & formée en une ligne à-peu-près parallèle à celle de l'escadre Française *G*.

Fig. 29. Deuxième position. (*Fig. 29 même Pl.*) L'escadre Anglaise *B*, s'étant avancée jusques vers le banc de *Middle-ground*, suivant la route *A*, vire vent-arrière, à la poursuite de l'ennemi; elle prend les amures à babord, & se prolonge en ordre de bataille, presque par le travers de l'escadre Française.

» Aussi-tôt que je pus juger (dit l'Amiral GRAVES) que
 » notre avant-garde seroit à même d'agir, je fis le signal
 » d'arriver, & d'approcher l'ennemi (comme en *B*,) &
 » bien-tôt après je fis celui de combattre de près ».

» Le combat commença un peu après quatre heures,
 » entre les vaisseaux des deux avant-gardes, d'assez près;
 » l'affaire devint bientôt générale, jusqu'au second vaisseau,
 » en partant du centre vers l'arrière: alors l'avant-garde
 » ennemie arriva (comme en *G*) pour mettre le centre en
 » état de la défendre (*fig. 30 même Pl.*) sans quoi elle au-

Fig. 30.

» roit été coupée ».

(18) L'escadre anglaise étoit de dix-neuf vaisseaux, sept frégates & un brûlot; la française de vingt-quatre vaisseaux & de . . . frégates.

» Le combat ne fut entièrement fini qu'après le soleil
 » couché, quoiqu'à la fin on ne se battit qu'à une très-
 » grande distance, parce que les vaisseaux du centre de l'es-
 » cadre ennemie étoient arrivés successivement, à mesure
 » qu'ils s'étoient plus avancés : & dans ce moment ils ne pa-
 » rurent guères avoir d'autre projet que de garantir leur
 » avant-garde, comme elle s'en alloit vent arrière. »

85. L'Amiral GRAVES auroit pu ajouter que, par cette évolution, l'escadre Française ne couvrit pas seulement son avant-garde, mais encore qu'elle désempara entièrement l'avant-garde de l'escadre Anglaise, qui se trouva séparée des siens & sans défense, ayant été fort maltraitée dans ses agrès par le genre de l'attaque qui avoit été tentée; au point qu'il leur restoit à peine un vaisseau en état de poursuivre, & d'empêcher l'ennemi de former une nouvelle ligne sous le vent. (*Voy. les art. 16 jusqu'à 37 inclusivement.*)

86. Les deux escadres restèrent en présence l'une de l'autre pendant cinq jours de suite; & dans certains momens elles étoient beaucoup rapprochées : mais la nôtre, dans son état de détresse, ne pouvoit avoir assez d'activité pour attaquer l'ennemi, qui ne montra aucun desir de recommencer le combat, & qui ne fit aucun usage de la faculté qu'il en auroit eue, par l'avantage du vent qu'il conserva presque toujours.

87. Il y a tant de ressemblance entre ce combat & ceux que j'ai décrits de l'infortuné Amiral BYNG, & de l'Amiral BYRON devant la Grenade, que les observations que j'ai faites à ces articles sont absolument applicables à celui-ci; c'est pourquoi je ne les répéterai pas : on y retrouve la même sollicitude de la part des Français, pour éviter le combat, les mêmes manœuvres pour obtenir ce but, & celui de n'être pas empêchés dans leurs projets sur la Chesapeak, projets que l'Amiral ARBUTHNOT avoit précédemment fait man-
 quer.

V. Combat de l'Amiral RODNEY, contre l'armée française, dans l'Ouest de la Martinique, le 17 Avril 1780.

Extrait de la Lettre de l'Amiral RODNEY, datée devant le Fort-Royal de la Martinique, le 26 Avril 1780.

» 88. Les deux armées restèrent dans cette situation jusqu'au 15 de ce mois ; alors l'ennemi mit en mer avec toutes ses forces, dans le milieu de la nuit. Ayant été averti à l'instant, je le suivis ; j'examinai la baie du Fort-Royal & la rade de Saint-Pierre ; & le 16 nous les aperçûmes à environ huit lieues sous le vent de la Perle.

» Je donnai l'ordre d'une chasse générale dans le N. O, & à cinq heures du soir (19), nous vîmes clairement que l'armée ennemie consistoit en vingt-trois vaisseaux de ligne, un vaisseau de 50 canons, trois frégates, un lougre & un cutter. La nuit venue, je formai mes vaisseaux en ordre de bataille, ordonnant aux frégates la *Vénus* & le *Grey-Hound* de se tenir entre l'armée du Roi & l'armée Française, pour observer ses mouvemens ; le Capitaine FER-GUSSON, cet excellent & ancien Officier, s'acquitta parfaitement de cette commission.

» Les manœuvres que fit l'ennemi pendant cette nuit, annonçoient le desir d'éviter le combat ; mon dessein étoit de les y forcer, c'est pourquoi je contrariai tous leurs mouvemens.

» Le 17, à la pointe du jour, nous vîmes clairement l'ennemi commençant à se mettre en ordre de bataille. Je fis signal de se mettre en ligne dans le même ordre, à deux encablures de distance d'un vaisseau à l'autre.

(19) L'original anglais dit du matin, mais il y a apparence que c'est une faute d'impression.

« A six heures trois quarts , j'avertis par un signal général , que mon intention étoit d'attaquer l'arrière-garde de l'ennemi avec toutes mes forces réunies ; tous les vaisseaux de l'armée répondirent à ce signal. A sept heures , voyant que mon armée occupoit trop d'étendue , je fis signal de conserver l'ordre de bataille , avec une seule encablure de distance entre les vaisseaux. A huit heures & demie , je fis signal de former la ligne de front N. $\frac{1}{4}$ N. O. & S. $\frac{1}{4}$ S. E. , & d'arriver sur l'ennemi. Ce signal fut deviné par l'ennemi , qui ayant connoissance de mon dessein , vira vent arrière , & se forma en ordre de bataille sur l'autre bord. Je fis à l'instant le signal de tenir le vent , & de former de nouveau la ligne en ordre de bataille.

» A neuf heures , je fis signal de former la ligne en ordre de bataille , babord amure , à deux encablures de distance entre les vaisseaux.

» Les différentes évolutions de l'ennemi exigèrent de ma part beaucoup d'attention , pour pouvoir saisir quelque occasion de l'attaquer avec avantage.

» Les Lords-Commissaires verront les évolutions faites par l'armée de Sa Majesté , en examinant le journal des signaux qui ont été faits avant le combat & pendant sa durée.

» A onze heures , je fis signal de se préparer au combat , pour montrer à toute l'armée que j'avois résolu de forcer l'ennemi à se battre. A onze heures cinquante minutes , je fis un signal pour ordonner à chaque vaisseau d'arriver & de porter sur le vaisseau opposé dans la ligne ennemie , conformément au vingt-unième article du supplément d'instruction pour le combat. Je fis , quelques minutes ensuite , le signal que mon intention étoit de combattre près-à-près , & en conséquence que le vaisseau Amiral donneroit l'exemple.

» A une heure , moins quelques minutes de l'après-midi , le combat commença par un des vaisseaux de la tête. A une heure juste , le *Sandwich* , qui étoit au centre , ayant reçu quelques bordées de l'ennemi , commença de prendre part à l'affaire. Comme je vis plusieurs de nos vaisseaux qui combattoient de loin , je répétai le signal de combattre de près.

» Le combat au centre de l'armée continua jusqu'à quatre heures $\frac{1}{4}$: alors M. DE GUICHEN, dans le vaisseau la *Couronne*, de 90 canons, de même que le *Triomphant* & le *Fendant*, après avoir combattu le *Sandwich*, pendant une heure & demie, arrivèrent tous les trois. La supériorité du feu du *Sandwich*, & la bravoure distinguée des Officiers & équipages, mirent ce vaisseau en état de soutenir un combat aussi inégal ; outre qu'avant ce choc, il avoit déjà forcé trois autres de leurs vaisseaux de fortir de la ligne ; il avoit rompu par-là cette ligne, & il se trouvoit alors sous le vent du sillage du vaisseau Amiral Français.

» On auroit pu dire, à la fin de l'affaire, que nous avions battu complètement l'ennemi ; mais il y avoit une telle distance de l'avant-garde, ou de l'arrière-garde jusqu'au centre, une partie des vaisseaux étoient si maltraités (entr'autres le *Sandwich*, qu'on eut bien de la peine à tenir sur l'eau pendant les premières vingt-quatre heures), qu'il nous fut impossible de songer à poursuivre l'armée française pendant cette nuit, sans nous exposer à de grands défavantages.

» On employa cependant tous les efforts imaginables pour remettre l'armée en état ; & j'ai le plaisir d'informer les Lords-Commisaires que nous revîmes l'armée ennemie le 20, que nous l'avons poursuivie trois jours de suite sans succès, parce qu'ils ont employé tous les moyens possibles pour éviter un second combat. Comme ils tentoient de regagner le Fort-Royal de la Martinique, nous leur avons coupé le chemin ; & pour ne pas s'exposer à une autre affaire, ils sont rentrés sous la Guadeloupe.

» Comme je vis qu'il étoit inutile de les suivre avec les vaisseaux de Sa Majesté, dans l'état où ils se trouvoient ; & comme tous les mouvemens de l'ennemi montroient l'intention de rentrer dans la baie du Fort-Royal, île de la Martinique, le seul endroit où ils pussent réparer leurs vaisseaux délabrés, je pensai que le seul moyen qui nous restoit de leur livrer combat une autre fois, étoit de nous trouver à l'entrée du Fort-Royal avant eux : c'est-là que je suis actuellement avec l'armée que je commande, attendant

leur arrivée. J'ai dépêché des frégates, tant au vent que sous le vent de toutes les îles, afin de m'informer de leur approche ».

DESCRIPTION du Combat de l'Amiral RODNEY, devant la partie de l'Ouest de la Martinique, le 17 Avril 1780 (20).

89. Première position. (*fig. 33, Planche IX*). L'escadre française *F*, à la pointe du jour, sous le vent, telle que nous la vîmes distinctement, se formant en ordre de bataille, les amures à tribord. PLANCHE IX.
Fig. 33.

L'escadre anglaise *B*, au vent, à 8 heures & demie, formée en ligne de front, & arrivant sur l'ennemi; & après l'avertissement donné par le signal général de l'Amiral RODNEY, que son intention étoit d'attaquer l'arrière-garde ennemie avec toutes ses forces réunies, signal qui fut répondu par tous les vaisseaux de l'armée.

Seconde position. (*fig. 34, même Planche*). L'armée française *F* vire vent arrière, & se forme en ligne, les amures à babord, dès que l'ennemi a deviné le signal de l'Amiral RODNEY. Fig. 34.

L'escadre anglaise *B*, est encore sur la ligne de front, arrivant vers l'ennemi.

Troisième position. (*fig. 35, ibid.*) L'armée anglaise *B*, formée en ordre de bataille, babord amure, à deux encablures de distance entre ses vaisseaux: le signal de tenir le vent avoit été fait préalablement à neuf heures du matin. Fig. 35.

L'ennemi *F*, en panne pour recevoir l'attaque.

Quatrième position. (*fig. 36, ibid.*) L'armée anglaise *B*, à onze heures cinquante minutes, tous ses vaisseaux arrivant & gouvernant sur le vaisseau opposé dans la ligne ennemie, conformément au vingt-unième article du supplément des instructions de combat, suivant le signal qui avoit été fait pour

(20) L'escadre anglaise étoit de vingt vaisseaux de ligne, un vaisseau de 50 & quatre frégates: la française étoit de vingt-cinq vaisseaux & huit frégates.

cela, & après celui fait par l'Amiral de se préparer au combat, afin de convaincre toute l'armée qu'il avoit résolu de forcer l'ennemi à accepter la bataille. Cinq minutes ensuite, le signal du combat fut arboré, & quelques minutes après, celui qui désignoit que l'intention de l'Amiral étoit de combattre près à près, & de donner l'exemple avec son propre vaisseau.

A, L'armée anglaise prolongée en ordre de bataille. A une heure moins quelques minutes de l'après-midi, le combat commença par un des vaisseaux de la tête, *D*.

A une heure, le *Sandwich*, vaisseau amiral, ayant reçu quelques bordées de l'ennemi, commença par prendre part à l'affaire, en *C*.

L'armée ennemie *F*, en panne, comme dans la précédente position.

Fig. 37.

Cinquième position. (*fig. 37*, même Planche). L'affaire ayant duré plus de trois heures, le vaisseau la *Couronne*, de 90 canons, monté par M. DE GUICHEN, avec les vaisseaux le *Triomphant* & le *Fendant*, après avoir combattu le *Sandwich B* pendant une heure & demie, arrivèrent tous les trois, en *F*; la supériorité du feu du *Sandwich* ayant mis ce vaisseau en état de soutenir un combat aussi inégal, outre qu'avant ce choc il avoit déjà forcé trois autres vaisseaux ennemis *G* de fortir de la ligne qu'il avoit entièrement rompue, & il se trouvoit alors sous le vent du sillage de l'Amiral Français. A la fin du combat, on pouvoit dire avoir battu complètement l'ennemi; mais il y avoit une telle distance entre l'avant-garde *D*, ou l'arrière-garde *A*, & le centre *B*, une partie de nos vaisseaux étoient si maltraités, sur tout le *Sandwich*, qu'il nous fut impossible de poursuivre l'ennemi.

90. En reconnoissant que l'Amiral RODNEY a montré en cette affaire un grand courage personnel, on ne peut se dispenser de convenir, que l'attaque qui eut lieu, étant du même genre que toutes celles qui ont été mises en pratique, avec une malheureuse uniformité, dans tous nos autres combats de mer, ne pouvoit avoir nécessairement que la même issue & le même manque de réussite. Car, malgré tout ce qui a été dit là-dessus,
on

on voit que cet Amiral ne put empêcher le Français attentif de lui échapper presque sans avoir éprouvé aucun dommage (de la même manière qui a été expliquée, art. 23, 24, Planché III, *fig. 9*), tandis que ses vaisseaux furent si maltraités, qu'il ne put pas les suivre, ni même arrêter un seul instant un seul des vaisseaux ennemis.

C'est donc mal à propos qu'on cherche à rejeter ce manque de succès sur la prétendue distance de l'avant-garde & de l'arrière-garde; car dans le cas même où ces deux extrémités de l'armée auroient été tout-à-fait rapprochées du centre, j'ai droit de conclure de mes précédens raisonnemens & de tous les exemples que j'ai cités, que l'avant-garde & l'arrière-garde des Français n'en auroient pas moins échappé, selon leur usage, avec la même facilité que le centre, dès qu'ils se virent en danger d'être incommodés.

91. L'Amiral RODNEY nous a d'abord dit qu'il a donné avis, par un signal général, que son dessein étoit d'attaquer l'arrière-garde ennemie avec toutes ses forces réunies: ensuite il dit qu'à onze heures il fit le signal à ses vaisseaux d'arriver, chacun se dirigeant sur le vaisseau opposé de la ligne ennemie. Pourquoi l'Amiral a-t-il changé de dessein?

92. S'il eût exécuté ce qu'il avoit annoncé par son premier signal (21), il est plus que probable qu'il eût été en position de prendre, ou de détruire, au moins six ou huit vaisseaux de l'arrière-garde ennemie (22); mais l'évolution qu'il fit faire par son dernier signal, de mettre vent-arrière toute sa ligne, faisant porter chaque vaisseau sur le vaisseau opposé dans la ligne ennemie, il est certain, d'après l'expérience des précédens combats, qu'il ne pouvoit manquer d'avoir tous ses vaisseaux dégradés par les feux en enfilade des vaisseaux ennemis, & rendus incapables de continuer l'affaire.

93. Il n'est pas étonnant que le vaisseau amiral, le *Sandwich*, ait été particulièrement maltraité; puisqu'après avoir

(21) On dit que lorsque l'Amiral français vit approcher l'escadre anglaise, suivant le premier dessein de l'Amiral RODNEY, il s'écria avec vivacité que six ou sept de ses vaisseaux étoient perdus.

(22) Voyez le système d'attaque que je propose.

combattu trois autres vaisseaux , il avoit encore forcé la *Couronne*, le *Triomphant* & le *Fendant*, d'arriver & de quitter le combat. Mais dans cette manœuvre, de six vaisseaux ennemis quittant leur ligne, il est impossible de ne pas retrouver la ressemblance avec ce qui a été précédemment expliqué (voy. art. 24, Planche III, fig. 9), ou avec l'événement du *Grafton*, du *Cornwall* & du *Lion*, dans le combat de l'Amiral BYRON, où ces vaisseaux avec un semblable courage se mirent sous le vent, pour couvrir d'autres vaisseaux, & s'exposèrent par-là au feu de toute la ligne ennemie, qui passa devant eux.

J'ai à présent donné cinq exemples de combats dans lesquels les Anglais, poussés par leur desir inné d'attaquer, ont toujours cherché la position au vent, où ils ont fait leur attaque, prolongés en ligne, où tous les vaisseaux sont arrivés, gouvernant, chacun sur un de ceux de l'ennemi, & où enfin on a toujours montré l'idée d'attaquer l'avant-garde ennemie, de préférence à l'arrière-garde : on en a vu toujours résulter les mêmes conséquences, que les vaisseaux attaquant n'ont pu être secourus qu'avec difficulté, & que les Français, recherchant & obtenant la position sous le vent, ont toujours maltraité les Anglais.

Je vais passer à d'autres exemples dans lesquels les Français, étant au vent, ont montré clairement par beaucoup de sollicitude, leur répugnance à attaquer eux-mêmes, ou à se laisser approcher par leur ennemi, tant qu'ils ont resté au vent.



SECONDE SECTION.

Des combats où les Français , étant au vent , ont montré clairement leur répugnance , soit à attaquer , soit à se laisser approcher par l'escadre anglaise , tant qu'ils sont restés dans la position au vent.

1°. Le combat de l'Amiral RODNEY , au vent de la Martinique , le 15 Mai 1780.

2°. Celui du même Amiral , près du même parage , le 19 Mai 1780.

3°. Celui de l'Amiral HOOD , devant le Fort-Royal de la Martinique , le 29 Avril 1781.

4°. Celui de l'Amiral KEPPEL , devant Ouessant , le 27 Juillet 1778.

I. Combat de l'Amiral RODNEY contre l'escadre française , au vent de la Martinique , du 15 Mai 1780.

Extrait de la Lettre de l'Amiral RODNEY , datée de la baie de Carlisle , le 31 Mai 1780.

94. « Depuis ma lettre du 26 Avril , datée de la baie du Fort-Royal , & partie par le *Pégase* , j'ai à vous prier d'informer les Lords-Commissaires de l'Amirauté , que les habitans de la Martinique , à qui on avoit persuadé que l'escadre de S. M. avoit été battue , ont été bientôt convaincus du contraire en la voyant reparoître devant leur port : mon apparition a jeté l'alarme dans toute cette île , devant laquelle j'ai resté , jusqu'à ce que l'état fâcheux de plusieurs de mes vaisseaux , & les courans qui portent sous le vent , m'aient obligé de mouiller dans la baie du *Choc* à Sainte-Lucie , pour mettre à terre les malades & blessés , pour faire de l'eau , & réparer l'escadre.

» J'ai détaché , au vent & sous le vent de toutes les îles , des frégates pour avoir connoissance de tous les mouvemens de l'ennemi , & pour être informé à tems de son approche de la Martinique , seul endroit de ces parages où il lui soit possible de se réparer. Le 6 Mai , ayant mis à terre les malades

& les blessés, fait de l'eau & remis l'escadre en état, & ayant reçu avis de l'approche de l'ennemi au vent de la Martinique, je remis en mer avec dix-neuf vaisseaux de ligne, deux vaisseaux de 50 canons, & plusieurs frégates.

» L'escadre a continué de louvoyer dans le canal entre la Martinique & Sainte-Lucie, du 6 au 10 Mai, que j'eus connoissance de l'escadre française, à environ trois lieues au vent à nous : la pointe des salines me restoit alors au N. N. E. à cinq lieues de distance. Le vaisseau le *Triomphe*, Capitaine AFFLECK me joignit le même jour.

» L'armée ennemie étoit composée de vingt-trois vaisseaux de ligne, sept frégates, deux sloops, un cutter & un lougre. Rien n'a pu les engager à risquer une affaire générale quoiqu'ils l'ayent pu journellement à leur volonté. Ils ont fait dans différentes circonstances des évolutions qui sembloient annoncer le desir d'engager le combat ; mais leur résolution s'affoiblissoit, lorsqu'ils approchoient de plus près ; & leur marche très-supérieure à la nôtre leur a donné toute la facilité possible pour se tenir au vent à nous à la distance qu'ils ont jugé à propos.

» Bien sûrs de l'avantage de leur marche, ils se font aventurés à de plus grands risques, en approchant les vaisseaux de Sa Majesté de plus près qu'ils n'auroient fait sans cela. Plusieurs jours de suite vers deux heures de l'après-midi, ils arrivoient formés en ligne de front, & ensuite ils revenoient au vent, un peu avant d'être parvenus à la très-grande portée du canon ».

» J'épiois attentivement toutes les occasions de gagner le vent, & de forcer l'ennemi au combat. Le 15, comme je donnai ordre à mon escadre de faire force de voiles avec le vent par le travers, l'ennemi eut la vanité de se persuader que nous faisons retraite, & se chargea de voiles pour nous approcher plus qu'à l'ordinaire. Je les laissai dans cette erreur, & je permis au premier vaisseau de leur avant-garde de s'approcher par le travers de celui du centre des miens, lorsque le vent ayant fort heureusement changé je m'aperçus que je pouvois gagner le vent à l'ennemi, & je fis signal au troisième Commandant, qui

étoit à la tête de l'avant-garde, de virer de bord avec sa division pour passer au vent de l'armée ennemie. Alors les ennemis virèrent promptement vent arrière, & s'enfuirent couverts de voiles ».

» Par cette évolution, l'armée Anglaise gagna le vent; & j'aurois pu forcer l'ennemi au combat, si, à mon approche de l'Armée Française, le vent n'avoit encore changé de six aires de vent; ce qui les mit à même de reprendre l'avantage du vent. Ils ne purent cependant pas passer assez décidément au vent de l'armée de Sa Majesté, pour empêcher notre avant-garde, (ayant à sa tête le Capitaine BOWER, ce brave & excellent Officier) de s'approcher de leur centre vers sept heures du soir : il fut suivi par la division du contre-Amiral ROWLEY, qui dès-lors fut à la tête de l'avant-garde; & les divisions du centre & de l'arrière-garde de Sa Majesté suivirent dans le meilleur ordre.

» Comme l'ennemi faisoit force de voiles, il n'y eut que notre avant-garde qui put prendre part à l'affaire, à moins d'avoir voulu consommer mal-à-propos la poudre & les boulets de Sa Majesté. L'ennemi en dépensa beaucoup sans effet, par la trop grande distance.

» Les vaisseaux, l'*Albion* commandé par le Capitaine BOWER, & le *Conquérant* par le contre-Amiral ROWLEY, furent ceux qui souffrirent le plus dans cette rencontre; mais je suis persuadé, d'après la lenteur du feu de l'ennemi, en comparaison de celui de notre avant-garde, que leur arrière-garde doit avoir été fort endommagée.

» L'ennemi se conserva à une énorme distance de nous, jusqu'au 19 de ce mois : j'espérois ce jour-là pouvoir lui gagner le vent, mais j'eus le désagrément de voir tromper mon attente. Cependant comme l'ennemi vit que son arrière-garde ne pouvoit éviter le combat, il eut l'apparence de se résoudre à une affaire générale; & dès que son avant-garde nous eut gagné le vent, ils arrivèrent, passant le long de notre ligne & au vent à elle : alors ils commencèrent à nous canonner vivement, mais de si loin qu'ils ne nous firent que peu ou point de mal. Ils ne purent cependant

pas empêcher que leur arrière-garde ne fut combattue de près par les vaisseaux de l'avant-garde ayant alors à sa tête le *Commodore* HOTHAM. J'ai un grand plaisir à certifier que le feu des vaisseaux de Sa Majesté étoit bien supérieur à celui des ennemis, qui doivent avoir été fort maltraités dans cette rencontre.

Les vaisseaux l'*Albion* & le *Conquérant* ont beaucoup souffert dans cette dernière affaire ; plusieurs autres vaisseaux ont essuyé de très-grands dommages : j'ai l'honneur de vous en envoyer ci-joint le détail, avec la liste des morts & des blessés. »

» Nous nous trouvions, à la suite de cette longue poursuite de l'ennemi, à quarante lieues au vent de la Martinique : l'ennemi avoit fait route au Nord, portant toute la voile possible, & il étoit hors de notre vue le 21 de ce mois : l'état des vaisseaux de Sa Majesté étoit tel qu'il ne nous permettoit pas de suivre l'ennemi plus long-tems ; c'est pourquoi j'envoyai à Sainte-Lucie les vaisseaux le *Conquérant*, le *Cornwall* & le *Boyne* : quant à moi, je fis route, avec le reste des vaisseaux de Sa Majesté, pour la Barbade, afin d'y mettre à terre les malades & les blessés, & de réparer l'escadre. »

Description de la rencontre de l'Amiral RODNEY avec l'armée Française, au vent de la Martinique, le 15 Mai 1780, tirée de la Lettre ci-dessus, du 31 Mai 1780.

Pl. X. 95. L'escadre Anglaise, B, fig. 38, Pl. X), développée Fig. 38. en ordre de bataille sous le vent, & cherchant à gagner le vent.

L'escadre Française F, arrivant sur une ligne de front, comme elle fit plusieurs jours successivement, à-peu-près vers deux heures de l'après-midi, comme en F; & ensuite se rangeant au vent, & mettant en panne, un peu au-delà de la grande portée du canon, comme en G.

Fig. 39. L'escadre Française, dans la persuasion que nous nous retirions le 15 Mai, arriva sur nous faisant force de voiles,

& nous approcha plus qu'à l'ordinaire, (comme en *F*, *fig.* 39, même planche.)

L'escadre Anglaise *B*, conservant sa première position.

L'Amiral RODNEY dit : « Je les laiffai dans cette erreur ; » & je permis aux vaisseaux de leur avant-garde de s'approcher par le travers de celui du centre des miens (en *B*) ; lorsque le vent ayant fort heureusement changé, je m'apperçus que je pouvois gagner le vent à l'ennemi, & je fis signal à l'avant-garde de virer de bord (comme en *C*), pour passer au vent de l'armée ennemie. Alors les ennemis virèrent promptement vent arrière (*GG*), & s'enfuirent couverts de voiles sur l'autre bord. *Fig.* 39.

L'escadre Anglaise (*B* *fig.* 40) ayant gagné le vent par cette manœuvre, elle auroit pu forcer l'ennemi au combat, sans un autre changement de vent qui survint, de six aires de vent, en *K*, lorsqu'elle fut près de l'ennemi ; ce qui mit ce dernier à même de reprendre l'avantage du vent (comme on le voit, *fig.* 41, même planche).

L'escadre Française ayant gagné le dessus du vent, & suivant la direction *F*, par la circonstance du changement du vent de *I* en *K* ; avant ce changement, elle suivoit la route *G*. *Fig.* 40.

L'avant-garde de l'escadre Anglaise *B*, qui a perdu l'avantage du vent, tâche de s'approcher du centre de l'armée Française, de *I* en *K* ; avant ce changement de vent, elle suivoit la route *C*. *Fig.* 41.

« Notre avant-garde (dit l'Amiral RODNEY), ayant à sa tête le Capitaine BOWER, s'approcha du centre de l'ennemi vers sept heures du soir : il fut suivi par la division du contre-Amiral ROWLEY, qui, dès lors, fut à la tête de l'avant-garde, & les divisions du centre & de l'arrière-garde de l'armée de Sa Majesté suivirent dans le meilleur ordre ; comme l'ennemi forçoit de voiles, il n'y eut que notre avant-garde qui pût prendre part à l'affaire, à moins d'avoir voulu consommer mal à propos de la poudre & des boulets ; l'ennemi en dépensa beaucoup, sans effet, par la trop grande distance ».

II. Description de la rencontre de l'Amiral RODNEY avec l'escadre française, au vent de la Martinique, le 19 Mai 1780, d'après sa Lettre du 31 du même mois.

PLANCHE III.

Fig. a.

96. L'escadre Anglaise *B*, (*fig. a*, Planche III.) le 19 Mai, ayant perdu l'avantage du vent; l'avant-garde Française *F*, lui passant au vent.

« L'ennemi (dit l'Amiral RODNEY), se conserva à une » énorme distance de nous, jusqu'au 19 de ce mois: j'es- » pérois ce jour là pouvoir lui gagner le vent; mais j'eus » le désagrément de voir tromper mon attente: cependant » comme l'ennemi vit que son arrière-garde ne pouvoit éviter » le combat, il eut l'apparence de se résoudre à une af- » faire générale; & dès que son avant-garde nous eut gagné » le vent, ils arrivèrent passant le long de notre ligne, & » au vent à elle (*fig. b*, même Pl.).

Fig. b.

Fig. b.

L'avant-garde Française *F*, (*fig. b*, *ibid.*) ayant gagné le vent aux Anglais, arrive en passant le long de notre ligne & au vent à elle; alors ils commencèrent à nous canonner, mais de si loin, qu'ils ne nous firent que peu ou point de mal: ils ne purent cependant pas empêcher que leur arrière-garde ne fut combattue de près par les vaisseaux de l'avant-garde Anglaise *B*, ayant alors à sa tête le Commodore HOTHAM. « J'ai un grand plaisir à certifier (ajoute » l'Amiral) que le feu des vaisseaux de S. M. étoit bien » supérieur à celui des ennemis, qui doivent avoir été fort » maltraités dans cette rencontre ».

97. Sans faire actuellement de plus amples observations sur la nature des évolutions qui eurent lieu dans l'une & l'autre de ces rencontres, je me contenterai de remarquer que les Français ont conservé leur position au vent, contre leur usage. Il paroît cependant évident par la lettre de l'Amiral RODNEY, que leur desir ardent étoit de rentrer dans la baie du Fort Royal, sans recevoir de plus grands dommages, & qu'ils ne négligèrent aucune

aucune évolution qui pût les conduire à ce but ; & il est bien probable que leur feinte , répétée quatre ou cinq jours de suite , de s'approcher de l'escadre anglaise , n'étoit autre chose qu'une tentative pour prendre notre Amiral au dépourvu. D'après cela , ces deux affaires ne pouvant être regardées que comme des rencontres accidentelles , mon observation générale subsiste dans toute sa force , & nous devons nous confirmer dans la persuasion que les Français ne se laisseront jamais engager dans un combat qui puisse préjudicier à leur mission , quand ils pourront l'éviter , soit que cette mission ait pour but de rentrer dans un port , d'attaquer une place , de préserver leurs escadres , ou de les garder intactes jusqu'à la fin d'une guerre.

III. *Combat de l'Amiral HOOD contre l'escadre française , devant le Fort-Royal de la Martinique , le 29 Avril 1781.*

Extrait d'une Lettre du Contre-Amiral HOOD , datée du 4 Mai 1781.

98. « Le matin (29 Avril) à la pointe du jour, je ne vis
 » ni l'ennemi, ni l'*Amazone* : ce bâtiment me rejoignit vers
 » neuf heures, & l'ennemi parut alors, courant largue, entre
 » la pointe des salines & le *Diamant*. Je fis le signal de pren-
 » dre l'ordre de bataille ferré, & de se préparer au combat.
 » A neuf heures, nous eûmes connoissance de l'ennemi se for-
 » mant en ordre de bataille. A neuf heures vingt minutes,
 » je fus joint par le *Prince-William* qui sortoit de la baie du
 » gros îlet ; comme je ne l'avois fait avertir que la veille au
 » soir, le Capitaine DOUGLAS doit avoir mis beaucoup de
 » diligence à se rendre aussi promptement auprès de moi,
 » ayant eu son équipage à rassembler pendant la nuit, & je
 » ne saurois trop l'en louer.

» A neuf heures vingt-sept minutes, nous arborâmes nos
 » pavillons : le Commandant Français & toute son armée

» mirent les leurs. A dix heures & un quart , je fis signal au
» *Shrewsbury* de changer de route pour tenir davantage le vent,
» comme il étoit à la tête de l'armée ; mais bientôt après je
» m'apperçus que le vent avoit changé , & que ce vaisseau
» étoit effectivement orienté au plus près.

» A dix heures trente-cinq minutes , je fis virer de bord
» toute l'armée ensemble ; l'avant-garde ennemie étoit alors
» presque par le travers de nos vaisseaux du centre ; elle com-
» mença à faire feu , & je n'y répondis pas. Dans ce
» même moment , les vaisseaux qui étoient dans la baie du
» Fort - Royal appareillèrent en filant leurs cables par le
» bout.

» A onze heures vingt minutes , je fis virer de bord toute
» l'armée ensemble , & je répétai le signal de se mettre en ordre
» de bataille ferré. A onze heures vingt-cinq minutes , comme
» je vis que les boulets de l'ennemi nous dépassoient , j'ar-
» borai le signal du combat , & j'échangeai quelques bordées
» de mon avant-garde avec l'arrière-garde de l'ennemi , en
» passant à bord opposé.

» A onze heures quarante minutes , l'ennemi vira de bord.
» A onze heures trois-quarts , je fis signal à l'arrière-garde de
» se rapprocher du corps de bataille. A onze heures cinquante-
» cinq minutes , comme je trouvai qu'il m'étoit impossible
» de joindre l'armée ennemie , je lui fis une invitation de
» venir à moi , en mettant toute mon armée en panne sous les
» huniers.

» A midi & demi , l'Amiral Français *la Bretagne* , commença
» à canonner le *Barfleur* , qui lui riposta à l'instant , & l'affaire
» devint générale , mais de trop loin. Je crois que jamais journée
» n'a vu dissiper mal-à-propos autant de poudre ni de boulets ;
» mais la distance étoit à la volonté de M. DE GRASSE , &
» il ne dépendoit pas de moi de m'en approcher davantage.

» A une heure , je fis signal à l'avant-garde de faire ser-
» vir , voyant que les Français avoient fait servir , & al-
» loient de l'avant. A une heure dix-sept minutes , je fis
» signal au *Shrewsbury* , le vaisseau de tête , de faire davan-
» tage de voile , & de border ses perroquets. A une heure

» trente-quatre minutes , je répétai le signal de former l'ordre de bataille ferré ; & comme je vis que sur dix boulets tirés par l'ennemi il ne nous en arrivoit pas un à bord , je fis cesser de tirer : l'ennemi en fit autant peu après ; cependant nos deux avant-gardes , qui étoient plus rapprochées , continuèrent le combat. Quant à l'Amiral Français , quoiqu'il eût dix vaisseaux en arrière de lui , & trois autres au vent , il ne s'approcha pas pour cela de nous davantage.

» Les vaisseaux marchands filoient le long de terre , où ils étoient convoyés par deux vaisseaux à deux ponts , que je crois armés en flûte , & deux frégates. A trois heures dix-huit minutes , le feu cessa entre notre avant-garde & celle de l'ennemi ; je fis signal au *Shrewsbury* d'augmenter de voiles , pour tâcher de gagner le vent de l'ennemi.

» A quatre heures trois quarts , je dépêchai le Capitaine FINCH au vaisseau le *Shewsbury* , pour ordonner au Capitaine ROBERTSON de pincer le vent , autant qu'il lui seroit possible , en forçant de voiles , de manière à pouvoir conserver l'ordre de bataille : j'enjoignis ensuite au Capitaine FINCH de revenir en parcourant toute la longueur de la ligne , pour donner le même ordre à tous les Capitaines.

» A cinq heures 57 minutes , le paquebot destiné pour Antigue , qui avoit fait voile avec l'armée , s'approcha de moi à la portée de la voix , pour me dire , par ordre du Contre-Amiral DRAKE , que le *Ruffel* étoit en très-mauvais état , ayant reçu plusieurs boulets à fleur d'eau , de façon que l'eau avoit gagné au dessus du plancher de la soute aux poudres , que les pompes ne pouvoient affranchir , & qu'il avoit eu trois de ses canons démontés. Je fis signal au *Ruffel* , à six heures 18 minutes , de s'approcher pour me parler ; il répondit à mon signal. L'armée ennemie , qui étoit composée de vingt - quatre vaisseaux de ligne , étoit alors à quatre milles au vent à nous.

» A sept heures & demie , j'eus à bord le Capitaine du *Ruffel* , M. SUTHERLAND : je lui ordonnai d'employer toute l'industrie possible pour tenir son vaisseau sur l'eau , & de faire route pour Saint-Eustache , ou tout autre port qu'il

» pourroit gagner le premier, pour faire savoir à l'Amiral
» RODNEY ce qui venoit de se passer.

» A neuf heures 45 minutes, le *Lézard* vint à la portée
» de la voix, m'informer de la part du Capitaine SUTHERLAND
» qu'il avoit fait vent arrière avec son vaisseau.

» Le lundi, 30 Avril, au point du jour, je trouvai l'avant-
» garde & le corps de bataille de notre armée, séparés d'assez
» loin du *Barfleur*, & de toute l'arrière-garde, ce qui avoit
» été causé par des vents changeans & des calmes, qui n'a-
» voient pas permis au *Barfleur* de mettre le cap en
» route de toute la nuit; il avoit fait deux ou trois fois le
» tour du compas, tandis que les autres vaisseaux avoient
» eu des vents légers qui leur avoient permis de gouverner.
» Comme je vis que les vaisseaux les plus en avant de l'en-
» nemi portoient sur notre avant-garde, je forçai de voile
» pour me rapprocher d'eux, mettant le signal de l'ordre de
» bataille ferré : la ligne de l'ennemi étoit fort écartée &
» dispersée.

» A sept heures, l'armée à mes ordres étoit assez bien
» formée en ligne, lorsque les vaisseaux les plus avancés de
» l'ennemi tinrent le vent pour s'éloigner. A sept heures
» 56 minutes, je fis signal à l'arrière-garde de se rapprocher
» du corps de bataille que l'ennemi paroissoit vouloir at-
» taquer.

» A huit heures 35 minutes, n'ayant que de très-petits
» vents, l'armée fut presque disposée en ligne de front,
» faute de pouvoir être assez maîtres du gouvernail. Je fis
» signal de garder cette position, de peur de trop étendre
» notre ligne, en voulant reprendre l'ordre de bataille. A
» onze heures je fis signal de prendre l'ordre de bataille, en
» observant de mettre deux encablures de distance entre les
» vaisseaux. Le vent ayant adonné à l'Est, cette disposi-
» tion me devenoit favorable, pour mieux recevoir l'ennemi,
» qui étoit alors à trois milles au vent à nous.

» A onze heures 14 minutes, je fis signal à l'arrière-garde
» de se rapprocher du corps de bataille. A midi, le vent
» étant encore presque entièrement tombé, & les vaisseaux

» ayant repris la ligne de front, je fis signal de conserver
 » cette position, afin de tenir l'armée rassemblée autant qu'il
 » feroit possible. A midi 25 minutes, le vent étant venu bon
 » frais au Sud-Est, je fis signal de chasse générale au vent,
 » ayant dessein de gagner le vent à l'ennemi. J'y aurois
 » certainement réussi, si la brise avoit continué : mais le
 » vent tomba à quatre heures, ce qui m'ôta la faculté de
 » pouvoir obtenir le dessus du vent de l'ennemi ; c'est pour-
 » quoi je fis signal de se mettre en ordre de bataille. Ayant
 » eu avis que l'*Intrépide* & le *Centaure* avoient reçu l'un &
 » l'autre tant de boulets à fleur-d'eau, & faisoient une telle
 » quantité d'eau, qu'on avoit peine à les tenir sur l'eau,
 » outre que les bas mâts de ce dernier étoient criblés de
 » boulets, je pensai qu'il étoit imprudent de m'aventurer
 » plus long-temps à vouloir défier l'ennemi au combat : c'est
 » pourquoi, jugeant qu'il étoit de mon devoir le plus in-
 » dispensable d'arriver, j'en fis le signal à huit heures.

» A dix heures, je mis en panne pour rassembler l'armée ;
 » & je fis servir à dix heures 40 minutes.

» Le premier de ce mois, à cinq heures du matin, j'eus con-
 » noissance de l'armée ennemie, qui nous restoit de l'arrière
 » à huit ou neuf milles. A cinq heures 26 minutes, je re-
 » mis en panne, pour donner le temps au *Torbay* & au *Pac-*
 » *cahunta* de nous rejoindre ; ils étoient à portée du canon
 » de l'ennemi, & le dernier de ces bâtimens avoit reçu beau-
 » coup de dommages dans ses mâts & dans son gréement. A sept
 » heures $\frac{1}{4}$, l'ennemi cessa de tirer sur le *Torbay*. J'envoyai
 » l'*Amazone* pour donner la remorque au *Paccahunta*.

» A huit heures, je fis le signal de resserrer la ligne, &
 » de la former dans la direction Nord & Sud les uns des
 » autres. A midi vingt minutes, je fis signal de mettre en
 » panne les amures à babord : je fis ensuite le signal pour
 » demander l'état & la situation de chaque vaisseau de l'ar-
 » mée. L'ennemi nous restoit dans l'Est, & faisoit route au
 » Nord. A trois heures 33 minutes, je fis signal de ferrer la
 » ligne dans la direction du Nord au Sud. A quatre heures,
 » l'ennemi vira de bord & prit la bordée du Sud, qu'il te-

» noit au soleil couchant. Le soir, le temps étant presque
 » calme, le grand mât de hune de l'*Intrépide* tomba en pièces
 » à la mer. A sept heures, je mis le cap au Nord, les Offi-
 » ciers qui connoissent ces parages étant d'avis que c'étoit
 » le seul moyen de pouvoir gagner dans le vent, parce que
 » les courans portent très-vivement sous le vent dans la par-
 » tie qui est au Sud de l'île Saint-Vincent. »

La conduite tenue par les Français dans cette affaire avec l'Amiral HOOD, est parfaitement semblable à celle qu'ils ont tenue dans les deux dernières avec l'Amiral RODNEY. C'est le troisième exemple où ils ont eu l'avantage du vent, contre leur pratique habituelle ; mais on voit que, connoissant le danger de cette position, ils ne se sont approchés des Anglais que ce qu'il falloit pour gagner du temps par une canonnade très-éloignée, afin de faire rentrer avec sûreté dans le port leurs vaisseaux marchands & les vaisseaux de transport.

Outre cet objet (& cet autre qu'ils ne perdent jamais de vue, la conservation de leurs vaisseaux) il leur étoit nécessaire de s'assurer de la rentrée dans leur port, en se tenant au vent de ce port, où devoient se préparer les armemens destinés à mettre à exécution les grandes vues qu'ils méditoient alors, & dont une s'est malheureusement vérifiée dans la Chésapeak.

Nous pouvons juger par cette affaire, combien il est à propos de canonner, même lorsqu'on a peu d'espoir de toucher son ennemi. Car, malgré la très-grande distance qu'il y avoit toujours eu entre les deux armées, & malgré la position des Français au vent, un nombre de leurs boulets se logèrent dans le bois de nos vaisseaux, & plusieurs si fort au dessous de la flottaison, que trois de nos vaisseaux ne purent qu'avec beaucoup de peine être conservés à flot.



IV. Combat de l'Amiral KEPPEL devant Ouessant, le
27 Juillet 1778 (23).

99. L'escadre Anglaise *B*, (Planche XI, *fig.* 42.) à six heures du matin, les amures à babord, & en panne, le vent à peu près à l'Ouest $\frac{1}{4}$ N. O., & le cap au Nord, croisant entre l'armée ennemie & le port de Brest. Pl. XI.
Fig. 42.

L'armée Française *F*, au vent, & à peu près dans l'Ouest de la nôtre : elle tenoit cette position depuis quatre jours, suivant la lettre de M. KEPPEL : ses vaisseaux avoient également le cap au Nord.

L'armée Anglaise en *A*, vira de bord tout ensemble à dix heures, & fit route sur l'ennemi, suivant les lignes ponctuées, ayant à présent les amures à tribord, & le cap au Sud.

L'armée Anglaise, s'étant formée en ligne en *C*, s'avance avec autant de régularité que la chasse peut le permettre : son avant-garde s'étant approchée de l'ennemi, les vaisseaux de la tête de chacune des deux armées commencèrent à se canonner vers onze heures.

Pendant que l'armée Anglaise parcouroit ces évolutions, il s'éleva un grain épais avec pluie, qui cacha aux deux armées leurs mouvemens respectifs. Pendant ce tems, c'est-à-dire depuis six heures jusqu'à dix heures & demie, les Français avoient forcé de voiles vers le Nord, les amures à babord, & étoient parvenus au point *G*, où ils virèrent de bord, & reprirent le cap au Sud, les amures à tribord, jusqu'au point *H*. Là ils tentèrent une seconde bordée ; mais le grain ayant été cause que quelques-uns de leurs vaisseaux manquèrent de virer vent devant, ils arrivèrent tous ensemble, pour

(23) L'escadre anglaise étoit de vingt (*) vaisseaux & six frégates ; la française de vingt-huit vaisseaux.

(*) Ceci est probablement une faute d'impression, car il est notoire qu'il y avoit trente vaisseaux, sans compter les frégates.

virer vent-arrière, & ils avoient déjà repris les amures à babord & le cap au Nord, lorsque le tems s'éclaircit & leur montra l'armée Anglaise tout près d'eux, mais à bord opposé. Le vent étant venu à tourner un peu au Sud dans ce moment critique, cette circonstance fut favorable à l'armée Française, qui eut la faculté de tenir mieux le vent & de s'écarter, tandis que l'armée Anglaise étoit obligée nécessairement d'abattre du côté opposé.

Fig. 43. 100. L'avant-garde de l'armée Anglaise *B*, (*fig. 43*, Planche XI,) s'étant approchée de l'ennemi autant qu'on le voulut, chaque vaisseau arriva à mesure qu'il se trouvoit à portée du canon, & chacun, suivant ainsi le long de la ligne de l'ennemi, lâcha des bordées à chaque vaisseau ennemi qu'il recontroit : l'armée entière en fit autant.

101. *F*, même *fig.*, montre la route que tint l'armée Française, dans le dessein d'éviter le combat, & de prendre l'avantage du vent qui avoit tourné encore plus au Sud ; ce qui fut cause qu'il n'y eut que l'arrière-garde de l'armée Anglaise qui put regagner le corps de bataille, pendant que l'avant-garde Française s'étoit déjà très-avancée dans le vent, & se préparoit à virer vent-arrière, pour passer sous le vent de l'armée Anglaise.

Fig 44. 102. Le vaisseau Amiral Anglais, la *Victoire*, *B*, (*fig. 44*, même Planche,) avec quelques autres vaisseaux de la même division, ayant passé l'arrière-garde Française, & virant vent arrière, afin de retourner au secours de leur propre arrière-garde, ou pour donner chasse à l'ennemi.

103. Le vaisseau le *Formidable*, *A*, commandé par l'Amiral HUGH PALLISER, ayant viré, ayant déjà envoyé & reçu une bordée de la part de l'Amiral Français, & de quelques autres vaisseaux Français, en passant le long de leur ligne. L'avant-garde Anglaise *C*, un peu plus éloignée au vent.

104. L'armée Française *F*, ayant viré vent-arrière, & courant vent-arrière, ce qui dans ce moment-là lui donnoit une apparence de désordre, étant vue du vaisseau le *Formidable* de l'Amiral PALLISER.

105. Les Français *F*, se formant de nouveau en ordre de bataille sous le vent, les amures à tribord, le cap au Sud.

106. L'Amiral KEPPEL *B*, (*fig. 45*, même Planche), *Fig. 45.* ayant à présent le vent de l'armée Française, entre quatre & six heures du soir, les amures à tribord, & le cap au Sud, espérant que l'ennemi mettroit en panne dans la nuit, & tenteroit le combat le lendemain matin.

Le *Formidable* est supposé alors être au point *A*.

107. L'armée Française *F*, en ordre de bataille sous le vent, avec les amures aussi à tribord, & en panne, pour attendre l'Amiral Anglais, dans le cas où il jugeroit à propos d'attaquer.

108. *G, G, G*, trois frégates Françaises, des meilleures voilières, laissées en poste avec des fanaux de poupe, pour induire en erreur l'Amiral Anglais, tandis que le reste de l'armée rentroit dans le port pendant cette nuit.

109. Dès que l'Amiral KEPPEL eut connoissance de l'armée Française au vent à lui, il fit tous les efforts qui étoient en son pouvoir, pendant quatre ou cinq jours, pour remonter vers elle : enfin les Français abandonnant d'eux-mêmes cette dispute pour le vent, passèrent sous le vent, & formèrent leur ligne de combat dans cette position qu'ils préférèrent, comme ils l'ont fait aussi dans le combat de l'Amiral ARBUTHNOT devant la *Chesapeake* précédemment décrit. Il est clair en même tems, en examinant les exemples précédens, que l'Amiral Français ne pouvoit avoir l'intention de s'approcher de l'armée Anglaise à la portée du canon, comme il le fit contre son gré lorsque les deux armées passèrent l'une près de l'autre à bord opposé : les Français y furent forcés par le grain obscur de pluie & de vent, qui les empêcha de voir l'ennemi jusqu'à ce qu'ils furent tout-à-fait dessus.

M. KEPPEL ayant développé dans sa lettre à l'Amirauté les raisons qui l'ont empêché d'attaquer l'armée Française dans l'après-midi; il est inutile de faire aucune remarque sur ce qu'il a exposé.

110. Supposons deux armées ennemies *A* & *F* (fig. 46, Planche XII), se disputant l'avantage du vent, avec intention de se combattre, & que par la supériorité de leur marche, ou par un changement de vent, les vaisseaux de la tête de l'ennemi *F*, ayent gagné le dessus du vent sur l'armée *A*.

111. Il paroît démontré que si l'avant-garde, ou toute autre division de l'armée *A*, qui est sous le vent, continuoit alors de suivre sa précédente route *AB*, & n'arrivoit pas, un vaisseau après
 Fig. 47. l'autre, suivant la route *CC* (fig. 47, même Planche), elle
 Fig. 48. pourroit couper en deux la ligne de l'ennemi en *G*, (fig. 48, *ibid.*) & séparer son arrière-garde *H*, de son avant-garde *F*.

112. Ou bien cette tentative, de sa part, arrêteroit, ou retarderoit la marche de tous les vaisseaux de l'arrière de la ligne ennemie.

113. L'ennemi *F* (fig. 49) se verroit obligé, pour protéger ces vaisseaux, à courir les hasards d'un combat, qui devroit être rendu de très-près, autrement il abandonneroit entièrement ses vaisseaux de l'arrière *G*, qui auroient été ainsi arrêtés dans leur marche.

114. On dira peut-être qu'une pareille attaque présente plus

(24) Quant aux observations qui précèdent, il est nécessaire de faire mention qu'elles faisoient partie de la description qui avoit été écrite dans le tems de cette rencontre du 27 Juillet 1778, & qui étoit alors entre les mains de quelques personnes amies de l'Auteur. L'Auteur se trouvant à Londres au mois de Janvier 1780, il fut tenu plusieurs conférences entre lui & les mêmes personnes, soit pour discuter & perfectionner ces idées & quelques autres sur la Tactique navale, soit dans le dessein de les rendre publiques: une de ces conférences a eu lieu, entre-autres, dans une certaine occasion, au desir d'un Officier d'un mérite distingué. Ces observations avoient été destinées à être publiées dans la première édition qui fut faite de cet essai, le 1 Janvier 1782, comme pouvant s'appliquer aux deux rencontres analogues de l'Amiral RODNEY avec les Français, des 15 & 19 Mai 1780, de même qu'à celle-ci du 27 Juillet 1778, dans toutes lesquelles les deux armées ennemies se sont combattues à bord opposé. Mais il fut trouvé ensuite convenable de les supprimer de cette édition, comme pouvant faire tort au reste de l'Ouvrage, en ce qu'elles présentoient un objet sujet alors à contestation; car on n'avoit encore eu, dans ce tems-là, aucun exemple d'une armée sous le vent, donnant l'attaque, qui eût coupé la ligne ennemie.

de dangers, qu'elle ne peut faire espérer d'avantages. — Je répondrai que, lorsqu'on aura la hardiesse d'entreprendre cette expérience, on trouvera sa justification dans la réussite, & nous ferons alors convaincus que les vaisseaux qui feront cette tentative, courront moins de risques, & essuieront moins de dommages que dans toute autre manière d'attaquer.

115. Mais, puisqu'on n'a pas adopté la tentative de couper la ligne de l'ennemi dans cette circonstance, il me semble qu'on auroit dû chercher quelque autre plan d'attaque, par lequel les deux armées, par exemple, se dépassant l'une l'autre à bord opposé, les vaisseaux de la tête de l'armée Anglaise, parvenus à l'extrémité de la ligne ennemie, viroient de bord, & prendroient la route *B* (Planche VIII, *Pl. VIII.* *Fig. 31.*) & mettroient par-là les vaisseaux de l'arrière-garde de l'armée *F*, entre deux feux.

116. Une évolution de cette espèce auroit occasionné un combat général de très-près, ou bien l'ennemi auroit abandonné son arrière-garde, comme dans l'exemple qui précède. Il est fort extraordinaire que pendant les quatre jours que l'armée Anglaise a poursuivi l'ennemi, on n'ait prévu ni pratiqué aucun de ces moyens. L'ennemi étant sous le vent, avec le desir de s'échapper, le vent ne changeant pas, il est certainement facile de démontrer que deux armées ennemies, dans une pareille situation, & dans de telles circonstances, ne peuvent jamais se rencontrer courant le même bord, & que ce sera toujours à bord opposé.

117. Dans cette occasion les deux armées se prolongèrent, courant les deux routes opposées, à raison de cinq milles par heure. L'armée Française étoit de vingt-six vaisseaux; l'espace occupé par chaque vaisseau en longueur, y compris la distance de l'un à l'autre, peut être comptée à deux cent quatre-vingt-quatorze verges (disons trois cent verges, *art. 25*): ainsi la longueur totale de la ligne, d'après cette mesure, peut être estimée à peu près à cinq milles: d'où il résulte que la longueur totale de la ligne de chacune des armées, doit avoir passé le long de toute l'autre ligne, dans une heure de tems, & que chacun des vaisseaux de la ligne Anglaise

aura passé toute la ligne Française, d'un bout à l'autre, en une demie-heure, en supposant qu'il n'y ait point eu de cause extraordinaire de retard.

118. Supposons encore que deux, trois vaisseaux, ou même un plus grand nombre, en ordre de bataille, se prolongent à bord opposé, courant à raison de cinq milles par heure : la vitesse avec laquelle ils passeront les uns vis-à-vis des autres, sera égale à dix milles par heure. Ou (ce qui revient au même) supposons, pour faciliter la démonstration, que l'une des escadres est en repos, c'est-à-dire, sans aller aucunement de l'avant, & que l'autre se meuve dans la route opposée, à raison de dix milles par heure : dans ce cas chacun des vaisseaux de l'escadre en mouvement parcourra un espace de huit cent quatre-vingt pieds par minute.

Or, le nombre des pieds contenus dans un mille étant de cinq mille deux cent quatre-vingt, & ce nombre étant multiplié par dix, nombre des milles de chemin que fait le vaisseau, nous aurons une quantité de cinquante-deux mille huit cent pieds parcourus dans une heure, laquelle somme de cinquante-deux mille huit cent, étant divisée par soixante, donne huit cent quatre-vingt pieds pour la vitesse de chaque minute.

Et comme la longueur de chaque vaisseau n'excède pas deux cent pieds, il est clair qu'un vaisseau ne pourra être en opposition directe, ou droit par le travers d'un autre vaisseau dans la ligne ennemie, que pendant quinze secondes ou un quart de minute, & que ce n'est que pendant ce court espace de tems qu'ils peuvent se canonner l'un l'autre, de manière à pouvoir s'endommager.

119. Faisons une autre supposition : que six, sept, ou huit vaisseaux courent les amures à tribord, à raison de cinq milles par heure, & qu'un pareil nombre de vaisseaux ennemis passent à bord opposé, faisant aussi cinq milles par heure. (Voy. Planche VIII fig. 32) Dans ce cas, suivant ce qu'on vient de dire, chaque vaisseau de l'escadre ennemie *B*, parcourra la longueur d'un vaisseau de l'escadre *F*, & la distance entre deux vaisseaux, dans une minute de tems ; c'est-à-dire, que la somme

des vîtesses des deux vaisseaux fera de huit cent quatre-vingt pieds (disons trois cent verges) par minute, & c'est la place qu'occupe chaque vaisseau d'une escadre développée en ligne de bataille.

120. Mais dans cette supposition, le vaisseau *F* (*fig. 32* Planche VIII) sera si fort gêné pour le tems, qu'il ne pourra envoyer sa bordée au vaisseau *B*, dans le moment où il sera droit par son travers au point *A*, parce qu'il a besoin de se préparer à envoyer une autre bordée, lorsque le vaisseau *D* fera aussi par son travers: par le calcul que je viens d'exposer, chaque vaisseau ne met qu'une minute de tems à passer. Quand il seroit possible de charger & de préparer les canons de toute la batterie du vaisseau, pour tirer une seconde bordée au bout d'une minute, il seroit encore malgré cela impossible que le vaisseau *F* pût envoyer plus d'une bordée au vaisseau *B*, même en le suivant dans une direction très-oblique, comme de *G* en *C*, & qu'il fût encore à tems de se préparer à recevoir convenablement le vaisseau *D*, qui approche avec vîtesse.

121. Ainsi, dans le cas de deux escadres passant l'une près de l'autre à bord opposé, courant chacune à raison de cinq milles par heure, quand il seroit possible à chaque vaisseau de tirer une bordée par minute, chaque vaisseau ennemi ne seroit exposé au feu de son antagoniste que pendant un quart de minute, c'est-à-dire, pendant le peu d'instans où les deux vaisseaux se trouveroient directement par le travers l'un de l'autre, par exemple, de *A* à *F*. Or, comme l'armée ennemie, dans l'évènement dont il est question, étoit de vingt-six vaisseaux, chaque vaisseau Anglais passant le long de toute la ligne ennemie, n'a pu être exposé à son feu que pendant six minutes & demie. Si au lieu de cinq milles de vîtesse, les armées ne se prolongeoient qu'avec une vîtesse de deux milles & demi (& c'est la moindre qu'on puisse supposer à un vaisseau pour être en état de gouverner, & d'évoluer, orientés au plus près du vent, & en ordre de bataille, comme ils l'étoient dans cette occasion), alors chaque vaisseau

ne seroit exposé au feu de toute la ligne ennemie que pendant treize minutes de tems.

* I 2 2. D'ailleurs, si on trouve impraticable de charger & tirer une bordée complete par minute, si on trouve que cette opération prend communément, tout compensé, dans un combat de quelque durée, six, huit & jusqu'à dix minutes, combien encore l'effet ne sera-t-il pas différent? J'observe que les calculs ci-dessus sont pris sur un terme moyen, soit quant à la vitesse, soit quant à la durée, prenant tous les vaisseaux de la ligne Française ensemble; & qu'ainsi il peut être arrivé quelque circonstance particulière qui ait prolongé ou raccourci la durée du passage de quelque vaisseau Anglais devant la ligne ennemie.

I 2 3. On se formera une idée assez exacte de l'effet de la rencontre de deux escadres qui se prolongent en se combattant à bords opposés, si on la compare à la rencontre de deux cavaliers qui, venant au lieu destiné pour se combattre, se tireroient des coups de pistolets, en passant au galop, dans la direction contraire & à la distance de vingt ou vingt-cinq toises l'un de l'autre.

I 2 4. Il est évident, d'après tout ce que j'ai exposé, que la plus grande habileté à manœuvrer, le feu le plus vif, l'approche bord-à-bord, tout cela ne peut servir à rien en pareil cas, & qu'on n'obtiendra jamais aucun effet d'un combat livré contre une armée ennemie, qui tient le vent, qui court à bord opposé, & qui cherche à quitter le champ de bataille, à moins qu'on ne puisse couper sa ligne en deux, ou qu'on ne mette en usage quelque autre moyen d'arrêter sa marche, ainsi qu'il a été précédemment expliqué.



TROISIEME SECTION.

Combat de l'armée Anglaise, commandée par l'Amiral MATHEWS (25), contre les armées combinées de France & d'Espagne, dans la Méditerranée, devant Toulon, le 11 Février 1744 (26).

125. L'Amiral MATHEWS dans le vaisseau le *Namur* qu'il commandoit, avec le corps de bataille de l'armée Anglaise (A, fig. 54, Planche XIII), à dix heures du matin, que le signal fut fait pour le combat, & trois heures avant le commencement de l'affaire. Pl. XIII.
Fig. 54.

L'arrière-garde A, (même fig.) commandée par l'Amiral LESTOCK, qui se trouvoit alors de l'arrière de plusieurs milles.

L'avant-garde C, commandée par M. ROWLEY, qui étoit en avant de quelques milles, & au vent, & qui (à ce qu'avança M. LESTOCK) étoit en désordre.

F, l'avant-garde & le corps de bataille de l'ennemi, se tenant ferrés & composés de quelques vaisseaux Espagnols, & d'un plus grand nombre de Français, qui marchaient alors à raison de trois ou quatre nœuds par heure. Le vaisseau le *Royal-Philippe*, Amiral Espagnol, G, commandé par Don

(25) L'armée anglaise étoit de trente-un vaisseaux de ligne, deux vaisseaux de 50 canons & neuf frégates. Les armées réunies de France & d'Espagne consistoient en vingt-huit vaisseaux & quatre frégates.

(26) Il a été trouvé convenable de traiter à part de ce combat, distingué par des circonstances particulières, afin de rendre par-là un témoignage plus particulier au mérite de l'Amiral qui commandoit l'armée anglaise. On a pris la description qu'on en donne, sur les comptes qui furent rendus dans le tems, avec des plans y joints, à la Chambre des Communes, par l'Amiral LESTOCK, qui commandoit l'arrière-garde anglaise, lequel fut l'accusateur de l'Amiral MATHEWS devant le Conseil de guerre, qui condamna ce dernier à être cassé.

JUAN-JOSEPH NAVARRO, avec trois vaisseaux de sa division, & séparé du corps de bataille.

H. Cinq autres vaisseaux Espagnols, appartenans aussi à leur arrière-garde, mais fort en arrière de leur Amiral.

Fig. 55. La division de l'arrière-garde Anglaise, A (fig. 55, *ibid.*) sous le commandement de M. LESTOCK, à une heure après midi, étant encore beaucoup de l'arrière.

Fig. 55. I 26. Le *Namur* B, (fig. 55), commandé par l'Amiral MATHEWS, à une heure après midi, (c'est-à-dire, trois heures après le signal du combat) ayant quitté la ligne, & ayant arrivé, accompagné seulement des vaisseaux le *Norfolk* & le *Marlborough*, ses deux matelots d'avant & d'arrière, pour commencer le combat avec le *Royal-Philippe* & ses deux matelots.

I 27. C, l'avant-garde, sous le commandement de M. ROWLEY, n'ayant point encore pris part au combat; mais observant soigneusement d'empêcher l'avant-garde ennemie de gagner le vent.

F, le corps de bataille & l'avant-garde de l'ennemi, étant toujours fort en avant de leur arrière-garde.

G, le *Royal-Philippe* aux prises avec l'Amiral Anglais.

H. Les cinq vaisseaux Espagnols, toujours fort écartés de leur Amiral.

I 28. I, Le *Poder*, vaisseau Espagnol canoné par cinq vaisseaux Anglais, mais de très-loin.

I 29. K, Le *Constant*, matelot de l'avant de l'Amiral Espagnol, forcé de sortir de la ligne par le canon du *Norfolk*; le matelot de l'arrière de leur Amiral tire sur lui, pour l'obliger à reprendre son poste.

A, (fig. 56, même Planche), l'Amiral LESTOCK, toujours fort en arrière.

I 30. L'Amiral MATHEWS B, assisté de ses deux matelots, fait taire le feu du *Royal-Philippe*, & lui lance un brûlot vent-arrière, mais ce brûlot ayant sauté entre les deux armées, comme au point L, ne fit aucun mal ni à l'une ni à l'autre. Le lieutenant de ce brûlot, avec le canonnier & quatre

quatre hommes de son équipage, périrent dans les flammes ; mais le reste se sauva dans les bateaux.

C, L'avant-garde Anglaise canonnant la Française, mais de très-loin.

D, Quatre vaisseaux qui n'arrivèrent pas pour porter secours à l'Amiral & à ses deux matelots.

131. Le vaisseau le *Berwick E*, commandé par le brave M. HAWKE, & qui, quoique faisant partie de l'avant-garde, quitta sa ligne, arriva jusqu'à la portée du pistolet de l'ennemi, tandis que les autres vaisseaux tenoient le vent, livra combat au *Poder*, lui tua de la première bordée vingt-sept hommes, & démonta sept canons de sa batterie basse (27).

F. Les vaisseaux Français, ayant toujours les amures à bord, & fort loin en avant.

132. Le *Royal-Philippe G*, sauvé de l'incendie, mais dans un état affreux. L'approche du brûlot y jeta une telle épouvante, que plusieurs hommes de son équipage sautèrent à la mer, & furent noyés.

133. Les vaisseaux les plus en arrière *H*, de l'armée ennemie, tirant sur le brûlot, comme il approchoit, mais, à ce qu'on croit, sans effet.

L'Amiral LESTOCK, *A* (fig. 57, même Planche), étant toujours beaucoup de l'arrière, ce qu'on attribue au manque de vent. Fig. 57.

Le *Namur B*, commandé par l'Amiral MATHEWS, ayant gagné dans le vent. M. LESTOCK a prétendu que ce vaisseau avoit quitté son poste, peu après le commencement du combat, & qu'il avoit laissé le *Marlborough* dans l'embaras.

L'avant-garde Anglaise *C*, courant une autre bordée, après avoir viré de bord pour rejoindre le corps de bataille.

Le *Berwick E*, quittant le *Poder*.

(27) Le *Poder*, ayant amené son pavillon peu de tems après, fut abordé dans le même moment par plusieurs vaisseaux de l'armée anglaise ; mais son commandant se comportant comme un véritable Espagnol, déclara qu'il avoit amené au *Berwick*, & ne voulut remettre son épée qu'à l'Officier de ce vaisseau.

Le corps de bataille & l'avant-garde des ennemis, *F*, qui ont à présent les amures à tribord, & retournent pour soutenir leur arrière-garde qu'ils croient être en très-grand danger.

Le *Royal-Philippe G*; les cinq vaisseaux de l'arrière de l'armée combinée, *H*.

134. Le *Poder I*, qui fut repris par les Français, ayant à bord un Lieutenant, & vingt-trois hommes du *Berwick*.

Nota. M. LESTOCK dit que dans ce moment l'Amiral MATHEWS jugea à propos d'amener ses deux signaux, celui du combat, & celui de l'ordre de bataille.

Fig. 58. M. LESTOCK, avec sa division *A*, (*fig. 58*, même Planche), se trouvant alors dans la ligne de combat, suivant son propre dire, & conformément au signal qui étoit alors arboré.

135. M. MATHEWS *B*, ayant fait de nouveau le signal de prendre l'ordre de bataille, à cinq heures & demie, & ayant viré de bord : mais le peu de vent fut cause que quelques vaisseaux ayant bien viré, d'autres manquèrent & virèrent vent arrière. De ce nombre fut le vaisseau Amiral lui-même : ils formèrent ainsi l'ordre de bataille sur l'autre bord, & laissèrent reprendre le *Poder* par l'escadre française, avec un des lieutenans & vingt-trois hommes du *Berwick* à bord; suivant ce que dit M. LESTOCK, qui ajoute que la fuite précipitée de l'Amiral ne lui laissa pas le loisir de retirer ces hommes.

Nota. En admettant que cette extrême précipitation ait eu lieu en effet, on auroit dû dire que l'Amiral MATHEWS fut rejoint par son arrière-garde, & non pas (comme M. LESTOCK a cherché à le faire croire) que c'est l'arrière-garde qui s'avança vers lui pour le défendre.

M. ROWLEY *C*, avec l'avant-garde, portant le cap vers le corps de bataille de notre armée.

Les quatre vaisseaux Anglais le *Dorsetshire*, l'*Essex*, & le *Chêne Royal*, *D*, canonnant les cinq vaisseaux de l'arrière-garde espagnole, qui sont à portée du canon, étant tombés sous le vent en virant vent arrière, en même tems que l'Amiral.

136. L'escadre française *F*, passant devant l'avant-garde

anglaise, à portée, dit-on, du pistolet, mais sans tirer un seul coup de canon, leur intention n'ayant été que de dégager de l'embarras où elle étoit, l'arrière-garde des espagnols, qui auroit été prise avant ce moment-là, ou détruite, même sans l'aide de M. LESTOCK, si chacun des nôtres avoit fait son devoir.

L'Amiral espagnol, *G*.

Les cinq vaisseaux espagnols, *H*, tirant sur les quatre vaisseaux anglais, qui sont à présent à bords opposés, les croyant à portée de leur canon.

I, le *Poder*, repris par les Français.

Le *Marlborough*, *K*, à la remorque, & conduit à Mahon par des frégates.

La nuit qui survint, facilita aux armées combinées, qui étoient sous le vent, d'emmener leurs vaisseaux désarmés, en les prenant à la remorque; ils emmenèrent en même tems le Lieutenant & vingt-trois hommes du *Berwick* qui avoient été mis à bord du *Poder* pour l'amariner, & qui en furent ensuite retirés lorsque l'*Effex* y mit le feu.

Sans entrer dans la discussion qui a eu lieu entre MM. MATHEWS & LESTOCK, au sujet du tems qui eut été le plus convenable pour donner le signal d'arriver, afin de combattre de près, je pense que les observations ci-après seront trouvées justes.

137. 1°. La plus grande partie de l'arrière-garde espagnole auroit pû être coupée, si l'Amiral MATHEWS, & ses deux matelots d'avant & d'arrière, avoient été soutenus à propos; & par conséquent, l'attaque qu'il donna à cette partie de l'armée ennemie, séparée de leur corps de bataille & de leur avant-garde, est une action hardie & bien concertée.

138. 2°. La position de M. ROWLEY, commandant notre avant-garde, étoit très-bonne, puisqu'elle tint l'ennemi en respect.

139. 3°. Il est très-apparent dans cette occasion, comme dans toutes les autres subséquentes, que les Français ont

eu pour principal objet la sûreté & la conservation de leurs vaisseaux.

140. 4°. Cette bataille peut encore nous servir à porter un jugement sur l'effet du canon relativement aux distances.

Le vaisseau Amiral espagnol, le *Royal-Philippe* (28), eut dans ce combat avec l'Amiral anglais & ses deux matelots, tout son gréement coupé, ses mâts de hune à bas, sa grande vergue tombée sur le pont, deux ou trois sabords mis en un seul : il eut deux cent trente-huit hommes tués, & deux cent soixante-deux blessés.

Le *Constant*, matelot d'avant de l'Amiral espagnol, eut, pendant le peu de tems qu'il resta auprès de lui, vingt-cinq hommes tués, & quarante-trois blessés.

De l'autre côté, le *Marlborough*, qui étoit opposé à l'Amiral espagnol & à ses deux matelots, eut son grand mât & son mât d'artimon emportés, il fut rasé comme un ponton, & on avoit cloué son pavillon sur le tronçon qui lui restoit du mât d'artimon. Ce vaisseau eut quarante-trois hommes tués, & cent vingt-huit blessés : du nombre des morts furent son brave commandant, le capitaine CORNWALL, & M. GODEFREY, Capitaine des troupes de marine.

141. Quelques terribles qu'aient été les effets de ce combat, il faut cependant que la distance entre les vaisseaux combattans ait été fort considérable, pour qu'on ait pu lancer un brûlot, & y mettre le feu, pour que son équipage ait eu le tems de se sauver dans ses bateaux, & enfin que ce

(28) Comparaison des trois vaisseaux Anglais, & des trois Espagnols qui eurent ensemble le choc principal.

ESPAGNOLS.		ANGLAIS.	
Canons.	hommes d'équipage.	Canons.	hommes d'équipage.
Le Royal-Philippe.....114	.....1350	Le Norfolk.....80	.....600
L'Isabelle.....80	.....900	Le Namur.....90	.....788
Le Constant.....70	.....750	Le Marlborough.....90	.....750
TOTAL.....264	.....3000	TOTAL.....260	.....2130

brûlot ait sauté en l'air sans faire aucun mal aux vaisseaux des deux partis, dont il étoit entouré. En examinant ces diverses circonstances, il est certain qu'on ne peut pas supposer que la distance entre les combattans ait été moindre que quatre ou cinq cent verges.

142. Il est remarquable encore que le *Poder*, vaisseau espagnol de soixante-quatre canons, fut exposé long-tems au feu de cinq vaisseaux de la ligne anglaise, sans essuyer de dommage important, (voy. art. 14); que cependant la première bordée qu'il reçut de la part du *Berwick*, qui avoit quitté sa ligne pour s'approcher de lui à la demi-portée de fusil (29) lui tua vingt-sept hommes, & démonta sept de ses canons de la batterie basse; & que lorsqu'il amena au *Berwick* il avoit tous ses mâts à bas.

143. On a long-tems cru qu'un Général à la tête de ses troupes, les menant au combat, est un signal bien suffisant: le vaisseau Amiral de M. MATHEWS, marchant au combat, au centre de son armée, auroit dû servir d'exemple à tous ses vaisseaux, soit que son signal ait été arboré à dix heures, ou à midi. Telle fut l'opinion des Capitaines du *Norfolk* & du *Marlborough*, ses matelots; telle a été celle de l'Amiral RODNEY, dans une occasion plus récente. Ainsi on doit regarder tous les vaisseaux qui ne suivirent pas l'Amiral MATHEWS au combat, comme ayant rompu la ligne; & c'est au jugement du conseil de guerre qui condamna M. MATHEWS à être cassé, qu'on peut attribuer la véritable cause de tous les mauvais succès que nous avons eu sur mer depuis cette époque.

(29) La distance qui étoit entre ces deux vaisseaux, dans ce moment-là, pouvoit être de quatre ou cinq verges, comme entre les deux vaisseaux commandans des lignes ennemies. Les bateaux de plusieurs vaisseaux de l'armée anglaise arrivèrent dans le même instant à bord du *Poder*, quand il amena son pavillon, ce qui confirme en quelque sorte son opinion.

QUATRIÈME SECTION.

Combat de l'Amiral PARKER, contre les Hollandais sur le Dogre-Banc, le 5 Août 1781 (30), extrait du compte qu'il en a rendu lui-même à l'Amirauté.

144. » Nous eûmes connoissance de l'escadre Hollandaise
 » hier matin sur le Dogre-banc; elle étoit suivie d'un con-
 » voi nombreux. Je m'estimai heureux de me trouver au vent
 » à eux, parce qu'ils avoient un nombre de grosses frégates,
 » qui autrement auroient pu mettre mon convoi en danger. Je
 » fis séparer les vaisseaux de guerre, des marchands; & fai-
 » sant signal à ces derniers de tenir le plus près, j'arrivai avec
 » signal de chasse générale.

» L'ennemi forma sa ligne, qui consistoit en huit vaisseaux
 » à deux batteries: ils avoient les amures à tribord. Notre es-
 » cadre consistoit en sept vaisseaux, y compris le *Dauphin*, de
 » quarante-quatre canons. Il ne fut pas tiré un seul coup de ca-
 » non de part ni d'autre, jusqu'à ce que nous fussions à la de-
 » mi-portée du fusil. La *Fortitude* étant parvenue par le travers
 » de l'Amiral hollandais, le combat commença & continua avec
 » un feu non interrompu pendant trois heures quarante mi-
 » nutes, & jusqu'à ce que nos vaisseaux furent hors d'état de
 » manoeuvrer. Je fis tout mon possible pour former la ligne,
 » dans le dessein de rengager le combat, mais je ne pus y par-
 » venir. Le vaisseau le *Bienfaisant* avoit perdu son grand mât de
 » hune, & le *Buffle*, sa vergue de misaine: les autres vaisseaux
 » étoient également maltraités, dans leurs mâts, leurs agrès
 » & leurs voiles; & ceux de l'ennemi n'étoient pas en meilleur
 » état. Les deux escadres restèrent long-tems en panne, près
 » l'une de l'autre: enfin les Hollandais arrivèrent avec leur

(30) L'escadre anglaise étoit de sept vaisseaux & quatre frégates; les Hollandais avoient huit vaisseaux à deux batteries.

» convoi pour le *Texel*. Nous ne fûmes pas en état de les
» suivre ».

145. Quoique cette affaire differe beaucoup de celles que nous avons eues avec un autre ennemi, elle leur ressemble cependant relativement au sujet que je traite, c'est - à-dire, à la manière d'attaquer. La noblesse du procédé des Hollandais, de n'avoir pas voulu tirer un seul coup de canon, jusqu'à ce que l'Amiral anglais eut choisi lui-même sa distance, n'a pu déterminer à l'avance la manière d'attaquer employée par celui-ci. Cette conduite ne guidera pas non plus dans la manière dont les Français à l'avenir recevront notre attaque; ils redoubleront au contraire d'attention, pour ne pas perdre un instant l'occasion d'incommoder nos vaisseaux, à quelque distance que ce soit, lorsqu'ils nous verront disposés à leur donner l'attaque.

146. Ce combat qui ressemble plus à l'ancienne manière Hollandaise de faire la guerre, qu'à celle actuelle des Français, nous invite à rappeler le souvenir de ces batailles glorieuses & opiniâtres des siècles passés, qui ont fait tant d'honneur aux deux Nations.



CINQUIÈME SECTION.

Observations générales.

147. On voit, sans aucune exception, dans tous les exemples que j'ai cités, l'attaque faite par une ligne prolongée ordinairement de la partie du vent, en dirigeant ou faisant gouverner chacun des vaisseaux de cette ligne sur le vaisseau opposé dans la ligne ennemie, mais plus particulièrement de la part des vaisseaux de l'avant-garde.

148. On y voit que cette manière d'attaquer a toujours mal réussi; que nos vaisseaux en ont été si désarmés, si mal soutenus, que les ennemis ont eu la faculté de faire voile & de nous quitter, & qu'en se retirant, ils ont toujours pu, pour compléter notre disgrâce, nous envoyer en passant le feu de toute leur ligne sur notre avant-garde sans que nous ayons pu leur riposter (31). On ne peut donc pas attribuer ces mauvais succès aux défauts de nos vaisseaux, ni au manque de courage de la part de nos marins.

149. Quoique nous n'ayons pas eu le bonheur de voir employer avec beaucoup de succès cette ardeur naturelle à nos marins dans les batailles rangées; nous avons du moins la consolation d'y trouver la certitude que cette ardeur existe, puisque nous les avons vu constamment cherchant à attaquer, & n'étant jamais découragés par les contre-tems. Nous nous persuaderons également que notre ennemi ne possède pas cette ardeur maritime au même degré que nous, en considérant sa sollicitude constante à éviter l'attaque, & son attention de ne jamais attaquer.

150. Il semble qu'en attaquant de cette manière, dans tous les combats que j'ai cités, on s'étoit flatté d'arrêter l'avant-garde de l'ennemi, de prendre, détruire ou désarmer toute la ligne de l'ennemi, (32 & 58):

(31) Voy. Section première, art. 38 à 44, pages 31 à 33.

l'événement n'a jamais répondu à cette attente. Cette idée est d'ailleurs en contradiction avec les plaintes que l'on fait généralement de la mauvaise marche de nos vaisseaux : si ce défaut étoit réel, ne seroit-il pas plus conséquent, en donnant chasse à l'ennemi, de chercher à s'assurer de ceux de leurs vaisseaux qui marchent le plus mal, qui sont toujours à l'arrière-garde, plutôt que de s'efforcer d'atteindre les meilleurs voiliers, qui sont toujours placés à l'avant-garde.

151. Il se présente tout naturellement une autre réflexion : par ce système d'attaque, nos agrès prodigieusement maltraités, ont causé à notre Nation une dépense énorme pour les réparer, tandis que nos ennemis ayant presque toujours conservé leurs vaisseaux entiers par cette conduite prudente, ont eu le moyen de prolonger la guerre ; & même il est hors de doute que si nous persistons dans ce système vicieux, nous leur assurons à la longue une marine supérieure, complète, & conservée jusqu'à la fin de la guerre.

152. Après avoir démontré, je crois jusqu'à l'évidence, que le système d'évolutions navales que nous avons suivi jusqu'à présent dans les grandes escadres, pêche de quelque côté ; on exigera que j'indique quelle autre manière préférable peut être imaginée, ou mise en pratique, pour obtenir une meilleure réussite.

Mais, comme il est impossible de rien imaginer dont les effets soient aussi funestes que les moyens que nous avons si long-tems & si fréquemment mis en usage ; j'ai lieu d'espérer qu'on voudra bien donner à des idées nouvelles à cet égard toute l'attention qu'exige l'importance de l'objet.

Je n'entends pas, par le terme d'*idées nouvelles*, que celles que je vais exposer n'ont jamais été citées ni imaginées ; je veux dire seulement qu'on leur trouvera cette nouveauté, de n'avoir jamais été démontrées par écrit, & même qu'il n'y a pas d'exemple qu'elles aient été mises en pratique dans un combat effectif.

153. Puisque la manière employée par des vaisseaux particuliers & séparés pour forcer un vaisseau ennemi au combat, est démontrée bonne par une longue expérience,

pourquoi ne pourroit-on pas à quelques égards employer ce moyen dans les escadres nombreuses ? Et puisque nous avons prouvé que le courage & la constance de nos marins ne le cèdent en rien, ou surpassent même peut-être celles de nos ennemis, n'est-il pas à propos de tâcher de rendre ces qualités utiles, dans les occasions où elles peuvent avoir le meilleur effet ; c'est-à-dire, en nous approchant bord-à-bord de notre ennemi, autant qu'il sera possible ? Je vais tâcher de démontrer qu'on peut obtenir ce but, avec espérance égale, ou même avec avantage pour nous, dans le système d'attaque que je vais exposer.



EXPOSITION

D'UN NOUVEAU SYSTÈME D'ATTAQUE.

PREMIÈRE SECTION.

Attaquer, étant au vent, l'arrière-garde de son ennemi.

154. Soit une escadre, ou armée navale de dix, vingt vaisseaux, ou d'un plus grand nombre, prolongés en ordre de bataille, en *F*, (fig. 59, Planche XIV), & dont le projet est d'éviter le combat de près : en même tems elle va à petites voiles, pour être en état de recevoir l'attaque accoutumée de la part d'une autre escadre du même nombre de vaisseaux, qui est à trois ou quatre milles au vent, en *B*, arrangée en tel ordre qu'on voudra, que nous supposons ici être sur trois colonnes ou divisions. On demande quel est le moyen pour *B* d'attaquer *F* avec avantage ?

J'ai précédemment démontré le peu de probabilité, l'impossibilité même, d'attaquer & d'emporter toute une ligne de vaisseaux ennemis : (voyez 32 & 38, pag. 27 & 31) on doit donc se borner à faire cette question : Combien peut-on attaquer & emporter de vaisseaux ennemis ? Supposons qu'il n'y a que les trois vaisseaux de l'arrière, & tout au plus quatre qu'on puisse espérer d'emporter : on détachera une force suffisante, *A*, (fig. 56, *ibid.*) pour venir, en dépendant, obliger ces trois vaisseaux au combat ; ce détachement fera disposé & défendu de la manière qui paroîtra la meilleure à l'Amiral, qui pendant ce temps, restera au

PL. XIV.

Fig. 59.

vent avec ses autres vaisseaux, formés en divisions, ou colonnes, disposés de manière à pouvoir observer les mouvemens de l'ennemi, & se conduire suivant l'effet de cette attaque. Il est nécessaire que l'Amiral soit lui-même assez dégagé du combat, pour pouvoir faire ses observations, & donner ses ordres avec quelque tranquillité.

Pl. XIV. 155. En partageant l'escadre *B* en divisions, (comme *Fig. 60.* en la *fig. 60*, Planche XIV,) on entend seulement faire connoître qu'il faut qu'elle soit tellement disposée & liée ensemble, qu'elle puisse observer & protéger tel vaisseau, ou telle partie de l'escadre, qui pourra en avoir besoin; ce qui est bien préférable à la position d'une armée ou escadre prolongée en ligne, qui occupe quelquefois six ou sept milles de longueur, position dans laquelle il est impossible de porter secours aux vaisseaux désemparés. (*Voyez, art. 25, pag. 24.*)

S E C O N D È S E C T I O N.

Attaquer particulièrement les trois vaisseaux les plus de l'arrière de la ligne ennemie.

156. Quoique plusieurs personnes puissent être d'avis que le nombre des vaisseaux d'une escadre peut servir de règle pour fixer le nombre des vaisseaux qu'on doit attaquer, cependant nous préférons de nous arrêter au nombre de trois, parce qu'il y a presque la certitude de les enlever. On pourra entrer par la suite dans la discussion des diverses opinions qui seront données, sur le choix & la disposition des vaisseaux destinés particulièrement à cette attaque: mais pour régler la présente démonstration, elle sera établie sur la supposition d'une entreprise dirigée sur trois vaisseaux de l'escadre ennemie.

157. Il est certain que les vaisseaux de la tête de l'escadre *B*, ou ceux qui marchent le mieux, peuvent se mettre bord-à-bord de ceux de l'arrière de l'ennemi *F*, quand même

la marche des vaisseaux de l'escadre *F* seroit en général supérieure à la marche des vaisseaux de *B*. Je supposerai, pour la facilité du raisonnement, que cette supériorité de marche existe toujours en faveur de *B*. Il n'en résulte pas cependant que chaque vaisseau d'une grande escadre, ni même d'une de quinze vaisseaux seulement, comme celle de la figure, soit en état de dépasser par sa marche chaque vaisseau en particulier de l'escadre anglaise son ennemie, composée d'un pareil nombre de vaisseaux. Ainsi il arrivera nécessairement que les meilleurs voiliers de *B* parviendront à se mettre bord-à-bord avec les vaisseaux de l'arrière-garde, ou les plus mauvais marcheurs de *F*. Il est apparent en même tems que l'escadre *F*, faisant tous ses efforts pour n'être pas gagnée de vitesse par celle *B*, sera prise par là dans toute la confusion d'une fuite décidée ; & si elle continue de prendre chasse en ordre de bataille, pour éviter le combat de près, il lui sera impossible d'empêcher que l'escadre attaquante n'obtienne la position de la figure 60.

158. Il est clair que, dans cette position, les trois vaisseaux *I*, (même figure), seront au pouvoir de l'Amiral de l'escadre *B*, qui, ayant au vent de son ennemi un si grand nombre de vaisseaux, pourra en faire arriver de nouveaux de temps en temps, pour soutenir, ou pour remplacer les premiers attaquans, lorsqu'ils seront désesparés : & on peut en même temps se figurer que les trois vaisseaux dont il est question seront désesparés, que les vaisseaux de leur ennemi, au vent à eux, empêcheront leurs voiles de porter & de recevoir le vent, & qu'ils ne pourront par conséquent suivre leur escadre.

159. On peut juger de ce qui précède, que l'escadre ennemie, qui est au vent de ces trois vaisseaux, sera forcée de les abandonner, à moins qu'elle ne reprenne la route opposée pour les défendre : elle ne peut le faire qu'en virant vent-devant ou vent-arrière. J'examinerai chaque circonstance séparément, pour mieux éclaircir la question ; & je commencerai par présenter les suites nécessaires de l'opération de virer vent-devant dans ce cas.

T R O I S I E M E S E C T I O N .

L'ennemi tente de défendre ses trois vaisseaux de l'arrière , en faisant virer toute son escadre vent-devant.

PLANCHE XIV.

Fig. 61.

160. Supposons premièrement que l'escadre ennemie *F*, a continué de prolonger sa ligne de combat sur la même bordée, & que ses vaisseaux de la tête, au nombre de quatre, ont viré vent-devant, les autres se proposant de virer aussi de bord, mais par la contre-marche, (*figure 61*, Planche XIV.) N'est-il pas bien démontré que l'escadre *F*, ne peut l'avoir fait sans laisser ses trois vaisseaux de l'arrière *I*, au pouvoir des vaisseaux *A*; que de plus elle aura laissé son quatrième & son cinquième vaisseau *G*, exposés à l'attaque d'un autre détachement de l'armée anglaise, *C*; & qu'ils se trouveront dans la même situation que les trois autres *I*; & qu'enfin si *F* persiste dans son dessein de venir au secours de ses trois vaisseaux de l'arrière-garde, elle se verra réduite à livrer une attaque désavantageuse à l'Amiral & au corps de bataille, qui se trouvent prêts à la bien recevoir.

Fig. 62.

161. Il résultera nécessairement de tout cela, que *F* perdra non seulement ses trois vaisseaux de l'arrière, mais même, selon toutes les probabilités, le quatrième & le cinquième *G*, (*figure 62*, Planche XIV); que l'ennemi se verra obligé de commencer l'attaque, de serrer de près l'escadre anglaise, d'entre-mêler ses vaisseaux, & de combattre avec nous à force égale; & c'est ce qu'il a toujours évité avec la plus grande sollicitude, tandis que de notre côté nous n'avons cessé d'en rechercher l'occasion.

Fig. 63.

162. Supposons encore que, voyant ses trois vaisseaux de l'arrière attaqués, l'escadre ennemie fasse virer vent devant tous ses vaisseaux à la fois, (*figure 63*, même Pl.): cette évolution ayant dû prendre du temps, & de l'espace,

il en résultera que le corps de l'armée se trouvera éloigné de ces trois vaisseaux, ou (pour le dire en d'autres termes) que ces trois vaisseaux auront été abandonnés ; car il leur sera devenu impossible de virer de bord en même temps que leur escadre.

163. Il faut aussi admettre qu'en virant ainsi de bord, les vaisseaux les plus voisins de l'ennemi seront cruellement exposés à son feu pendant qu'ils seront vent-devant.

164. Cette escadre courra encore le danger de se voir dans une confusion générale, par la circonstance de plusieurs de ses vaisseaux qui manquant de prendre vent devant, voudront virer vent-arrière, tomberont sous le vent, (comme on le voit dans la *figure 64*, Planche XV.) Enfin, en supposant que tous les vaisseaux aient bien viré, il lui faudra toujours commencer l'attaque, entre-mêler ses vaisseaux, & combattre de près à près, comme dans le cas précédent.

PLANCHE XV.

Fig. 64.

QUATRIÈME SECTION.

L'ennemi tente de secourir ses trois vaisseaux de l'arrière, en virant de bord vent-arrière.

165. J'ai montré quelles doivent être les conséquences d'une attaque faite au vent ; je vais examiner ce qu'on doit se promettre de celle faite sous le vent.

Supposons deux escadres dans la position de la *figure 60*, Planche XIII, c'est-à-dire le corps de bataille de l'ennemi prolongé en ordre de bataille sous le vent, & ses trois vaisseaux de l'arrière embarrassés dans l'escadre B, dont l'Amiral avec son corps de bataille se tient au vent, pour être à même d'observer avec une attention extrême les mouvemens de l'escadre qu'il combat.

PL. XIV.

Fig. 60.

166. Supposons en même temps que l'Amiral F, (*fig. 63*, Planche XIV,) a donné ordre à celui de ses vaisseaux, G, qui est le plus en arrière, & ensuite à toute sa ligne,

PL. XIV.

Fig. 63.

de virer vent - arrière ; & qu'il se trouve à présent orienté sur l'autre bord, sous le vent, comme en *H* ; avec l'intention de secourir ou de tirer d'embarras ses trois vaisseaux.

La simple inspection de la figure suffit pour nous convaincre que, par cette manœuvre, il s'exposeroit à plus de dangers, qu'il n'a pu faire en virant vent-devant ; car il présenteroit un nombre de ses vaisseaux à l'enfilade de l'ennemi, pendant cette évolution ; & son escadre, qui tomberoit par-là beaucoup sous le vent, ne pourroit plus porter secours à ses trois vaisseaux : il ouvreroit un passage à l'escadre *B*, qui, virant vent-arrière aussi-tôt après lui, le suivroit, entreroit dans sa ligne en *A*, couperoit les trois vaisseaux, & ôteroit tout espoir de les dégager.

Et dans le cas où l'escadre *F* persisteroit à tenter de r'avoir ses trois vaisseaux, elle ne pourroit l'entreprendre qu'en donnant l'attaque avec tous les désavantages déjà connus.

PL. XV. I 67. En faisant une autre supposition ; que le vaisseau de la tête *H*, de l'ennemi, (*figure 64*, Planche XV,) & *Fig. 64.* les quatre ou cinq autres qui le suivent, ont viré vent-arrière, & courent sur l'autre bord, dans l'intention, (comme dans le cas précédent) de soutenir ou de dégager les trois vaisseaux ; le reste de l'escadre devant aussi successivement virer de même vent arrière. N'est-il pas évident que cette évolution montreroit encore moins d'intelligence que l'autre, du métier de la mer, & seroit encore plus dangereuse ?

Elle exposeroit un plus grand nombre de vaisseaux, & sur-tout les deux derniers en *G* ; elle ouvreroit en même tems un passage au corps de bataille de l'escadre *B*, qui entreroit dans la ligne ennemie, & couperoit les trois vaisseaux, comme dans l'hypothèse précédente.

PL. XV. I 68. Dans le cas où l'ennemi *F* (*figure 67*, Planche XV) vireroit vent arrière, & arriveroit avec tous ses vaisseaux à la fois, il est bien clair que cette évolution ressembleroit à une véritable fuite, & acheveroit d'assurer la perte des trois vaisseaux.

I 69. Enfin, en supposant qu'on a fait une pareille attaque,

que, & que les trois vaisseaux en question sont dans l'embaras, il est fort ordinaire que le vent, qui étoit frais au commencement du combat, tombe par l'effet d'une violente canonnade ; & alors il peut devenir impossible aux vaisseaux de la tête de l'escadre *F*, de donner aucun secours à ceux de ses vaisseaux de l'arrière-garde, qui se trouvent embarassés.

170. Il résulte de tout ce qui a été dit, qu'une escadre *B*, qui se tient rassemblée au vent, peut joindre & embarasser les trois vaisseaux les plus en arrière d'une escadre ennemie *F*, prolongés en ordre de bataille, & qui prend chasse sous le vent ; qu'en même tems la première tiendra en respect le corps de bataille de celle-ci ; que lorsqu'elle aura forcé sa ligne (comme dans la *figure 65*, & dans les explications relatives qui précèdent) les conséquences seront telles que je les ai annoncées ; c'est-à-dire, que l'escadre *F* se verra réduite à perdre trois de ses vaisseaux.

Ce que j'ai dit est fondé sur la supposition que j'ai établie, que l'escadre *F* continue de suivre le même bord, jusqu'à ce que l'escadre *B* soit parvenue à joindre ses vaisseaux de l'arrière : il est donc nécessaire d'examiner l'effet des autres moyens que l'escadre *F* pourroit employer pour éviter d'accepter le combat de près, & de vaisseau contre vaisseau.



CINQUIÈME SECTION.

L'ennemi cherche à éviter l'attaque sur son arrière-garde , en virant vent-arrière , & en prenant les amures sur le bord opposé sous le vent.

PL. XV. 171. Soit une armée de vaisseaux ennemis , comme (*fig.*
Fig. 59. 59, Planche XIV), ayant les amures à babord & sous le vent, marchant en ordre de bataille, & prenant chasse devant une armée *B*, qui est rassemblée au vent.

PL. XV. 172. Supposons que l'ennemi *F*, s'apercevant que l'ar-
Fig. 68. mée *B* veut diriger une attaque contre la queue de son arrière-garde, (comme dans la *fig.* 68, Planche XV), vire vent-arrière (au lieu de continuer le même bord) pour essayer de se ranger en ligne avec les amures à l'autre bord
Fig. 69. (*figure* 69, même Planche), & sous le vent; car on ne peut admettre qu'elle puisse gagner le dessus du vent. Quel sera le résultat de cette manœuvre ?

173. Il paroît inmanquable que les vaisseaux de la tête de l'armée *F*, seront forcés à se laisser tomber sous le vent, parce qu'ils rencontreront l'armée *B* dans la direction de leur ligne, & qu'ils seront obligés de recevoir l'attaque à la distance que l'armée *B* voudra choisir.

PL. XVI. 174. Il paroît certain que ces vaisseaux seront endom-
Fig. 70. magés, & arrêtés dans leur route; que leur marche étant retardée, ils causeront un embarras dans la ligne parmi les vaisseaux qui suivent, à moins que ceux-ci, pour éviter cet empêchement, n'arrivent sous le vent des vaisseaux désemparés, comme en *G* (*fig.* 70, Planche XVI); & cette circonstance empêchera que ces vaisseaux ne puissent faire aucun mal aux vaisseaux de la tête de l'armée *B*, & même elle donnera à celle-ci le tems & les moyens de faire passer ses vaisseaux les plus au vent, en avant ou en arrière, c'est-à-dire, à droite ou à gauche de ses vaisseaux de

la tête *A*, pour combattre l'ennemi vaisseau à vaisseau, & à force égale.

175. Mais, dans le cas où aucuns des vaisseaux de la tête de l'armée *F* ne soient désarmés, ce qui arrivera, si elle passe hors de la portée du canon de son ennemi *B*, comme elle tâchera certainement de le faire; elle sera encore cependant obligée pendant l'évolution d'arrivée de ses vaisseaux, de recevoir plusieurs bordées de loin, vaisseau contre vaisseau.

176. Ceci aura lieu, soit que l'escadre *F*, vire vent-arrière pour reprendre sa première bordée, (comme en *G*, *Fig. 71*, Pl. XVI. *Fig. 71*).

177. Soit qu'elle continue de faire vent-arrière comme *Fig. 72* en *P*, (*fig. 72*, même Planche.)

178. Mais si l'armée *F*, persiste à reprendre l'autre bord sous le vent, & hors de la portée du canon, n'est-il pas clair que l'armée *B* parviendra tôt ou tard à joindre les vaisseaux de l'arrière de l'armée *F*?

Ce qui aura lieu, soit que l'armée *B* parvienne par le travers du corps de bataille de *F*, (*fig. 50*, Planche XII); *Fig. 50* Pl. XII.

179. Soit qu'elle parvienne seulement par le travers de son arrière-garde (comme dans la *fig. 51*, même Planche); *Fig. 51*.

180. Soit encore que l'armée *F* se mette vent-arrière (comme dans la *fig. 52*, même Planche); *Fig. 52*.

Ou qu'elle s'échappe en faisant signal de *sauve-qui-peut* (comme dans la *fig. 53*, Planche XII.).



Des conséquences & effets d'un changement de vent survenant pendant l'attaque donnée par l'escadre du vent, en y comprenant tous les événemens possibles à prévoir.

181. Jusqu'à présent nous avons considéré une attaque donnée, en supposant le vent toujours stable dans la même direction. Mais pour compléter la démonstration, il faut rechercher quel pourra être l'effet produit par un changement de vent survenant pendant le combat.

Supposons, pour cet effet, que les deux escadres ennemies soient dans l'une des positions qui ont été décrites pour l'attaque faite aux trois vaisseaux de l'arrière de l'armée sous le vent; (comme dans la *fig. 73*, Planche XVI, ou dans la *fig. 60*, Planche XIV. Voyez l'art. 158, page 100).
 L'armée qui cherche à attaquer (Planche XVI, *fig. 73*), est représentée partagée en quatre divisions *B, B, B, & A*. L'armée *F*, qui veut éviter l'attaque, a abandonné ses trois vaisseaux de l'arrière *G*.

P R E M I E R É V È N E M E N T.

Changement graduel du vent qui tourne arrière.

182. Au commencement de l'attaque, nous supposons que le vent étoit droit au Nord; il tourne petit à petit jusques en arrière, ou à l'Ouest, en passant par le côté du Nord-Ouest.

Il est bien certain, d'après la position respective des deux armées, que celle *F* n'aura rien gagné à ce change-

ment, & qu'au contraire elle se trouvera par-là encore plus sous le vent qu'elle n'étoit.

SECOND ÉVÈNEMENT.

Changement graduel du vent qui tourne vers l'avant.

183. Mais si le vent changeoit du côté opposé, c'est-à-dire, s'il tournoit vers l'avant, en faisant le tour par le côté du Nord-Est, jusqu'à l'Est *L* (*fig. 75*, Planche XVII): l'armée *F* dans ce cas ne gagnera rien non plus à ce changement, si l'armée *B*, continuant de faire une très-grande attention aux mouvemens de celle *F*, se prolonge en ligne en *OO*, sous le vent à elle, en profitant de l'impulsion du vent, à mesure qu'il tourne; mais en même temps elle restera au vent des trois vaisseaux abandonnés *G*, & même elle sera au vent de tous, dans le cas où l'armée *F* arriveroit tout plat, pour tâcher de rejoindre ses vaisseaux de l'arrière, qui se trouvent dans l'embarras.

PL. XVII.

Fig. 75.

184. La *fig. 76*, Planche XVII montre que les deux armées, ayant pris les amures à tribord, celle *F* n'auroit acquis aucun avantage dans ce changement de vent.

PL. XVII.

Fig. 76.

TROISIÈME ÉVÈNEMENT.

De la conséquence du changement continuel du vent, faisant le tour par l'avant.

185. Nous avons supposé que par le dernier changement l'armée *F* a gagné le dessus du vent (*Voyez la fig. 74*, Planche XVI). On ne peut pas nier qu'elle ne puisse en ce cas conserver cet avantage, & que pour y parvenir elle ne puisse suivre une route circulaire *R, R, R*, en se tenant toujours au vent de l'armée *B*, & s'orientant toujours au plus près, à mesure que le vent varie & tourne

PL. XVI.

Fig. 74.

du Nord au Sud en passant par l'Est, & même encore du Sud à l'Ouest, & de l'Ouest au Nord où il étoit auparavant; mais malgré cela, comme l'armée *B* de son côté, observe également de s'orienter, & de lui couper le passage sous le vent, l'armée *F* ne pourra jamais regagner ses trois vaisseaux *G*.

QUATRIÈME ÉVÈNEMENT.

Le vent faute subitement au rhumb diamétralement opposé.

PL. XVII. 186. Enfin, si le changement du vent s'opéroit par une
 Fig. 77. faute subite au rhumb directement opposé à celui d'où il souffloit au commencement de l'attaque, c'est-à-dire du Nord au Sud (Planche XVII, fig. 77); si ce cas arrivoit, il faut, pour juger s'il seroit favorable ou non à l'armée *F*, déterminer quelle étoit la position respective des deux armées lorsque la faute de vent est survenue; par exemple:

187. Si le corps de bataille & l'avant-garde de l'armée *F* sont très-éloignés de leur arrière-garde (*ibid*).

PL. XVIII. 188. Ou bien, si en poursuivant ce système d'attaque
 Fig. 78. (art. 168.) l'armée *B* s'est procuré la position représentée (dans la fig. 78, Planche XVIII); il est évident, dans l'un & dans l'autre cas, que l'armée *F*, quoiqu'ayant gagné l'avantage du vent par ce changement de vent, ne pourra cependant en tirer aucun parti utile, parce que l'armée *B* aura toujours la faculté de lui couper la communication avec ses trois vaisseaux.

Fig. 79. 189. D'un autre côté, si cette faute de vent au rhumb opposé, a lieu plutôt, c'est-à-dire lorsque la position respective des deux escadres sera telle que la représente la fig. 79, Planche XVIII.

L'escadre *B* partagée en quatre divisions *B*, *B*, *B*, & *A*, & l'escadre ennemie en *F* & en *G*.

L'escadre qui étoit sous le vent se trouve (par ce chan-

gement subit du vent du Nord au Sud,) avoir le dessous du vent de toutes les divisions de l'escadre *B*.

N'est-il pas évident qu'il lui devient possible de se porter au secours de ses trois vaisseaux *G* de l'arrière-garde, peut-être même de couper quelques-uns des vaisseaux de l'escadre *B*, en *A*; à moins que ceux-ci ne mettent beaucoup d'agilité à arriver, comme *C C*, pour se mettre sous la protection de leurs autres divisions *B B*, qui sont plus sous le vent ?

190. Mais de quelque manière que l'escadre *F* s'y prenne pour exécuter cette évolution, soit qu'elle vire vent-arrière tout à la fois & en ligne, comme *H, H, H*, soit qu'elle vire vent-devant, ce qui paroît préférable, comme *I I*; il est à présumer que ses trois vaisseaux *G*, qui ont essuyé un long combat, doivent être fort endommagés & peu en état de faire beaucoup de voiles, pour se tirer de leur fâcheuse position; ce qui rendra très-difficile à l'escadre *F* d'éviter de se trouver engagée dans un combat général & de près à près, que nous supposons toujours être contre son intention.

191. Nous ne poursuivrons pas davantage ces démonstrations pour le moment, parce qu'elles nous conduiroient à traiter de l'attaque donnée par une escadre qui est sous le vent. C'est un objet tout nouveau, & qui demande d'être discuté à part.

Je continuerai donc de présenter les diverses circonstances qui peuvent survenir pendant l'attaque donnée étant au vent. Ce n'est pas que nous puissions en trouver qui procurent des effets fort différens de ce qui a déjà été exposé; mais comme j'ai déjà dirigé de ce côté les idées de mes lecteurs, & que l'objet paroît avoir beaucoup d'importance, il devient nécessaire d'éclaircir entièrement cette matière avant de la quitter.



Des brises de vent partielles.

PL. XVI. 192. *L'escadre qui attaque, favorisée d'une brise, tandis que celle qui désire éviter l'attaque se trouve en calme.*

Fig. 73.

N'est-il pas évident en ce cas, (*Voyez la fig. 73, Planche XVI*) que cette circonstance est infiniment défavorable à l'escadre *F*, qui fera plutôt jointe par celle qui la poursuit; & si l'attaque étoit déjà commencée sur les trois vaisseaux de l'arrière *G*, ils seroient probablement perdus sans ressources.

193. *L'escadre évitant l'attaque favorisée d'une brise, tandis que celle qui chasse se trouve en calme.*

Comme il est clair que l'ennemi *F* pourra s'échapper avec toute son escadre, si cette brise partielle a lieu avant le commencement de l'attaque, je passerai à l'autre cas, c'est-à-dire :

194. *L'escadre attaquée F, favorisée d'une brise, après le commencement du combat livré à ses trois vaisseaux de l'arrière.*

Ces deux escadres peuvent se trouver dans un si grand nombre de positions différentes, & les conséquences qui peuvent en résulter dans tous les cas possibles, offrent une combinaison si immense & si variée, que je ne tenterai pas de donner une discussion détaillée de tous les événemens imaginables. Mais le lecteur pourra y suppléer, aidé de ses propres réflexions en les appliquant aux diverses figures qui lui ont été présentées (dans les Planches XIV, XV, XVI, XVII & XVIII, fig. 59 à 79).

On peut dire cependant en général que cet examen ne pourra rien fournir qui puisse changer les conséquences principales, que jamais l'escadre *F* ne fera favorisée du vent, au point de pouvoir faire voile tout autour de l'escadre *B*, tandis que celle-ci resteroit toujours en calme. Ainsi cette brise partielle, en faveur de l'escadre *F*, ayant lieu après le

le commencement de l'attaque, pourra bien faciliter l'évasion de l'avant-garde & du corps de bataille, mais non pas donner les moyens de sauver les trois vaisseaux de l'arrière-garde, excepté peut-être dans le cas d'une faute de vent au rhumb diamétralement opposé. (*Voyez art. 189, page 110*).

L'escadre F, chassée, ayant été attaquée avant d'être favorisée de cette brise partielle, on supposera que le vent saute en un instant au rhumb opposé.

195. Dans ce cas-là même, (*Voyez 189, & la fig. 79, Pl. XVIII*) cette brise qui seroit favorable à l'escadre *F* pour emmener ses trois vaisseaux, le seroit aussi aux vaisseaux *A*, de l'escadre *B*, pour s'échapper, comme on l'a précédemment expliqué. Il faudroit que cette brise partielle fût d'une très-longue durée; autrement l'escadre *F*, en tentant d'emmener ses trois vaisseaux désseparés, comme ils doivent l'être, courroit les risques d'un combat général, comme on l'a vu (*art. 92, page 65*).

HUITIÈME SECTION.

De deux vents soufflant de côtés opposés.

196. Si on suppose dans quelque parage l'existence en même tems de deux vents soufflant de deux côtés opposés, par exemple, l'un du Nord & l'autre du Sud, on ne peut se refuser non plus à admettre entre ces deux vents, ou courans d'air, un intervalle ou ligne de séparation dans le même parage, intervalle parallèle à l'un & à l'autre, & qui se distingue ordinairement à la surface des eaux.

197. Pour mieux expliquer les circonstances relatives à ces deux vents, on a représenté (dans le bas de la Planche XVIII & dans la Planche XIX, *figures 79 à 88 comprise*) un espace, ou parage de la mer, dans lequel on suppose qu'il y a deux courans d'airs, ou deux vents des deux côtés diamétralement opposés, le côté gauche de chacune de ces *figures* ayant le vent du Nord, qui court du haut en bas de la page,

& le côté droit ayant le vent du Sud, qui souffle du bas en haut de la Planche; soit *Y Y*, la ligne de séparation entre les deux vents: dans toutes ces figures les lettres que j'ai déjà employées précédemment serviront à désigner les différentes escadres, & leurs divisions ou parties.

B, L'escadre qui poursuit, ou donne l'attaque.

F, L'escadre chassée, ou qui cherche à éviter l'attaque.

G, Les trois vaisseaux de cette escadre, qui sont attaqués séparément.

A. Les quatre vaisseaux de l'escadre *B* qui donnent l'attaque à ces trois vaisseaux *G*.

Pl. XVIII.

Fig. 80.

Fig. 81.

Fig. 82.

198. Que les vaisseaux courent vent large, (*fig. 80*, Planche XVIII) ou au plus près (*fig. 81*), ou enfin qu'ils aillent avec le vent par le travers (*fig. 82*), dans ces trois différens cas, toujours leur rencontre avec la ligne de séparation *Y Y*, des deux vents sera semblable & produira le même effet; & cette circonstance, de rencontrer un vent contraire, ne peut arriver à des vaisseaux ou escadres que dans l'une de ces trois positions.

Les lettres *K*, *L* & *M*, (*figures 80*, *81* & *82*, même Planche) représentent les trois positions désignées, dans lesquelles des escadres venant de côtés opposés vont rencontrer ainsi un vent opposé à celui qu'elles ont actuellement.

Des escadres qui rencontrent des vents opposés au leur, avant le commencement de l'attaque.

Pl. XIX.

Fig. 83.

199. Par exemple, après que deux escadres ont évolué pendant quelque tems dans le même vent, ayant pris les positions respectives décrites précédemment (*Voyez art. 154*, page 99 ou *B*, & *F*, *fig. 83*, Planche XIX); supposons que *F*, les vaisseaux plus en avant ont trouvé un vent soufflant au rhumb diamétralement opposé au premier; comme ils avoient les amures à tribord, ils ont changé, ou sont occupés à changer leurs amures & à s'orienter sur babord, comme *F F*, ou (ce qui revient au même) qu'ils ont passé d'un vent dans l'autre qui est diamétralement opposé. Il est bien clair que si l'escadre *B* continue de poursuivre, elle parviendra au parage d'un vent différent, de même que son

ennemi *F*, qu'elle se trouvera dès-lors sous le vent à lui, (*fig. 84*), & que par conséquent elle doit changer ses moyens d'attaque. *Fig. 84.*

200. D'un autre côté, supposons que l'escadre *B*, ne continuant pas sa même route, se conserve dans le même parage du vent du Nord (*fig. 85*), ne lui est-il pas fort possible en se mettant vent-arrière, comme en *C*, de gagner la position *A*, au vent de l'escadre *F*, dès qu'elle voudra passer d'un courant d'air dans l'autre?

Evènements survenant à deux escadres qui rencontrent un changement de vent après le commencement de l'attaque.

201. On suppose l'attaque déjà commencée, suivant la description donnée aux *art. 154, 155, 156, 157* (& par les *fig. 59, 60 & 61, Planche XIV*): l'attaque se continue dans le parage du vent de Nord, & l'escadre *F*, (*fig. 86, Planche XIX*) abandonnant ses trois vaisseaux, est entrée avec son avant-garde & son corps de bataille dans le parage du vent de Sud. PL. XIX.
Fig. 86.

202. L'attaque étant continuée dans le parage du vent de Nord, & toute l'escadre *B* (*fig. 87, même Planche*) se mettant vent arrière, elle aura l'avantage de gagner dans le Sud autant que l'escadre *F*, son ennemie, malgré les efforts de cette dernière pour s'élever dans le vent dans le parage du vent de Sud.

203. L'escadre *B*, est représentée dans une autre position (*fig. 88, même Planche*) ayant fait route en avant avec son corps de bataille & son avant-garde; elle est prête à soutenir l'attaque donnée aux trois vaisseaux de l'arrière-garde ennemie, soit en restant dans le parage du vent de Nord, en *C*, ou dans celui du vent de Sud *D*, (*fig. 89, Fig. 89, même Planche*). *Fig. 88.*

Pl. XX. 204. Si l'escadre *B* continuant son attaque suit sa route ;
 Fi. 90. comme *B, B, B*, (*fig. 90*, Pl. XX) & se trouve sans avoir rien
 prévu dans le même vent que l'ennemi *F*, alors l'escadre *F* qui se
 trouve au vent aura la faculté de porter secours à ses trois
 vaisseaux ; mais elle ne peut le faire qu'en virant vent-arrière &
 formant sa ligne en *H H*, ou bien en virant vent-devant &
 formant sa ligne en *I I* : dans l'une & dans l'autre supposi-
 tion, elle sera exposée au risque d'un combat général, ainsi
 qu'on l'a expliqué ci-devant, *art. 190*.

205. Il résulte de tout ceci, qu'une escadre de vaisseaux
 qui est au vent, & qui se tient assemblée, aura dans toutes
 les suppositions la faculté d'attaquer avec avantage l'escadre
 ennemie qui est sous le vent, & qui veut éviter un combat de
 près ; & que l'escadre attaquée a toutes les chances si fort
 contre elle, qu'elle ne peut par aucune manœuvre ou évolu-
 tion éviter d'avoir du dessous.



NEUVIÈME SECTION.

De quelques autres opinions sur la conduite à tenir dans cette attaque donnée par l'escadre qui est au vent.

206. Je crois devoir communiquer à mon lecteur quelques opinions de Marins très-distingués, qui quoique persuadés de l'avantage d'une attaque faite à l'arrière-garde de l'ennemi sur celle faite à toute la ligne, voient cependant de différentes manières la conduite à tenir pour faire réussir cette attaque : je ne suis pas de leur avis.

207. Premièrement, si on suppose l'attaque faite par la plus grande partie des vaisseaux de l'escadre *B*, venant vent-arrière sur les vaisseaux les plus en arrière (*fig. 91*, Planche XX) de son ennemi *F*, il est certain que les vaisseaux attaquans de cette manière seront exposés, de la part de ces six vaisseaux, à toutes les bordées qu'ils pourront préparer, pendant deux milles de chemin, sans avoir les moyens de riposter.

PL. XX.
Fig. 91.

Ainsi, les vaisseaux attaquans de *B* feront certainement désemparés avant de pouvoir faire aucun mal à leur ennemi ; & ce désavantage suffit pour nous convaincre que ce moyen d'attaquer est absolument à rejeter.

208. Si encore nous supposons que l'escadre attaquante fasse passer sous le vent une partie des vaisseaux destinés à donner l'attaque (comme *A*, *fig. 92*, même Planche) & d'autres vaisseaux au vent des trois vaisseaux qu'on veut attaquer (comme en *C*, même *fig.*); on peut objecter contre cette dernière espèce d'attaque, que les boulets des attaquans peuvent passer par dessus les vaisseaux de leur ennemi & venir endommager ceux de leur propre escadre.

Fig. 92.

209. D'autres sont d'avis que le vaisseau de la tête de l'escadre attaquante (*fig. 93*, même Planche) *A*, celui qui

doit mener l'attaque, doit se ranger bord-à-bord du vaisseau le plus en arrière de l'ennemi; qu'ayant envoyé sa bordée à ce premier vaisseau, il continue sa route le long de la ligne ennemie autant qu'il pourra; ce qu'on suppose pouvoir aller jusqu'au sixième vaisseau de l'ennemi *F*; il est certain que ce premier vaisseau *A* de l'escadre attaquante pourra avoir reçu six bordées, c'est-à-dire une de chacun des vaisseaux devant lesquels il aura passé. On trouve par le même raisonnement que les cinq autres vaisseaux *C, C, C, C, C*, qui suivent de près, peuvent arriver à leur poste, chacun bord-à-bord du vaisseau ennemi qui devra leur être opposé, sans avoir reçu plus de bordées qu'ils n'en ont pu riposter. De cette façon on peut déterminer le nombre des vaisseaux qu'on doit attaquer; & l'escadre attaquante pourra enlever autant de vaisseaux que le vaisseau de la tête *A* pourra en joindre de ceux de la ligne ennemie.

Fig. 94. 210. Il y a une quatrième manière d'attaquer qui tient (pour ainsi dire) le milieu entre les deux précédemment expliquées. On supposera de même que l'escadre *B* a été amenée au lieu du combat avec ses vaisseaux rassemblés, mais partagée en autant de subdivisions qu'il sera nécessaire, comme dans la *fig. 92*. La division qui se place sous le vent *A*, fera plus particulièrement destinée à donner l'attaque directe; le corps de bataille se tiendra au vent pour pouvoir porter secours par tout où il peut devenir nécessaire.

Supposons, que le vaisseau de la tête *C*, qui a commencé l'attaque, a été désarmé, & qu'il n'a pu prolonger sa route le long de la ligne ennemie, au delà du troisième ou du quatrième vaisseau.

Il est facile de concevoir (disent ces marins) qu'un autre vaisseau, ou plusieurs des vaisseaux qui sont au vent, attentifs à protéger le vaisseau désarmé & à prendre son poste, peuvent arriver sur le quatrième vaisseau de la ligne ennemie, cachés par la fumée du combat, lui envoyer leur bordée, & poursuivre leur route jusqu'au cinquième ou au sixième vaisseau en *D*; ou même plus loin. Alors tout autant

de vaisseaux de l'escadre attaquée, qui seront joints par ce vaisseau de renfort *D*, ou par un autre *E*, pourront être emportés par l'escadre attaquante.

Car, disent-ils, tous les vaisseaux de l'ennemi, qu'on pourra ranger bord-à-bord à la distance convenable, seront désarmés & par conséquent maîtrisés par le nombre de vaisseaux arrivans pour cet effet frais au combat, de la partie du vent.

211. Quelques-uns ont pensé que ce seroit un grand moyen, si on pouvoit le pratiquer dans ces attaques données à l'arrière-garde de l'ennemi, de faire enfiler cette arrière-garde par le feu de quelques vaisseaux *O*, postés à cet effet. Car le boulet pouvant, à ce qu'on a dit, porter à deux milles, il pourra certainement de là atteindre le sixième vaisseau de la ligne ennemie, en la supposant formée à raison de deux encablures de distance d'un vaisseau à l'autre : & si la distance entre eux n'étoit que d'une encablure, le boulet pourroit atteindre le douzième vaisseau.



DIXIÈME SECTION.

Résumé & Observations générales.

Je pense avoir prouvé, tant dans les démonstrations précédentes que dans les descriptions de combats les vérités ci-après :

212. 1°. Que les marins Anglais tiennent de la nature, de la grande étendue de nos côtes, & de l'activité de notre navigation, des talens & une intrépidité dans leur métier qui les rendent nécessairement supérieurs en mérite, comme ils le sont en nombre, à ceux des autres nations.

213. 2°. Que les mauvais succès que nous avons éprouvés sur mer dans ces derniers tems ne doivent pas être attribués au défaut de marche de nos vaisseaux ? Et si jamais cette cause y a contribué dans d'autres circonstances, ne seroit-il pas bien tems de nous occuper dans nos chantiers de constructions, à reprendre l'égalité avec nos rivaux sur un point aussi important ?

Quand cette défecuosité dans notre construction seroit réelle, seroit-ce une raison pour tenter toujours d'attaquer l'avant-garde ennemie avec le projet de leur enlever la totalité de leurs vaisseaux ; & ne vaudroit-il pas mieux nous contenter de la certitude de couper un petit nombre de leurs vaisseaux les plus mauvais marcheurs à l'arrière-garde ?

214. 3°. Que la méthode d'arriver vent-arrière sur une ligne de front, chaque vaisseau gouvernant sur le vaisseau qui lui est opposé dans la ligne ennemie, & dirigeant nos attaques sur l'avant-garde, dans le dessein de l'arrêter ; que cette méthode, dis-je, est mal concertée ; qu'elle est inspirée par l'espoir chimérique de pouvoir enlever la totalité des vaisseaux ennemis ; & qu'il vaudroit bien mieux se borner à attaquer leur arrière-garde. On a vu que cette méthode nous a toujours exposés à être désarmés par les ennemis, & nous a empêchés de nous approcher d'eux pour combattre bord-à-bord.

SUPPLÉMENT.

S U P P L É M E N T.

COMBATS de l'Amiral POCOCK contre l'escadre française, commandée par M. DACHÉ dans les Indes Orientales en 1758 (32).

EXTRAIT des minutes du bureau de l'Amirauté ,
du 12 Octobre 1759.

« LE Capitaine LATHAM , ci-devant Commandant le
» vaisseau le *Tigre*, est arrivé à Portsmouth , le 9 de ce
» mois , dans le vaisseau le *Watson* de la Compagnie des
» Indes ; il apporte des lettres du Vice-Amiral POCOCK
» donnant les nouvelles ci-après : »

« L'Amiral POCOCK ayant été joint par le Commodore
» STEVENS dans la rade de Madras, avec des renforts ve-
» nant d'Angleterre, & après avoir mis tous ses vaisseaux
» dans le meilleur état possible, a fait voile le 17 Avril
» 1758 dans l'intention de gagner dans le vent du Fort
» Saint-David & d'intercepter l'escadre française, dont ses

(32) L'Auteur n'a pensé à faire mention de ces combats qu'après que son Ouvrage a été imprimé jusqu'à ce point. Ces affaires ont eu lieu dans la même guerre que celle de l'Amiral BYNG, & environ deux ans après. Comme cette description nous donnera occasion de traiter un sujet nouveau, la question de la Tactique sera d'autant mieux éclaircie, & on trouvera ici en même tems une collection complète de tous les combats de mer, dans lesquels les escadres anglaises, ayant le vent, ont prolongé leur ligne dans l'intention d'arrêter, de prendre, détruire ou désarmer la totalité de la ligne ennemie, & où ils ont au contraire été désarmés avant de pouvoir atteindre un poste d'où ils aient pu incommoder leur ennemi. Voyez Section I, page 31.

» avis portoient que l'arrivée étoit prochaine, venant de
 » l'Oueft & de l'Ile de France (33).

« Le 29 au matin, ils eurent connoiffance de fept vaif-
 » feaux dans la rade de Saint-David, qui appareilloient,
 » & qui furent joints par deux autres venant du large :
 » comme on les jugea être l'efcadre ennemie, on leur donna
 » chaffe à l'inftant. Ces vaiffeaux, au nombre de neuf, ayant
 » le cap au large fe formèrent en ordre de bataille avec les
 » huniers. L'Amiral Pocock fe forma également en ordre
 » de bataille, & lorsque fes vaiffeaux furent à peu près
 » parvenus à leurs postes, fe trouvant alors à la très-grande
 » portée du boulet de l'ennemi, il arriva fur le vaiffeau
 » le *Zodiaque*, à bord duquel étoit M. DACHÉ portant la
 » Cornette. Ayant obfervé que les vaiffeaux le *Newcastle*
 » & le *Weymouth* n'étoient pas arrivés en même tems,
 » l'Amiral les flamba. L'ennemi commença à tirer fur les
 » Anglais comme ils arrivoient; mais l'Amiral ne fit fignal
 » de combattre que lorsqu'il fut à la demi-portée de fu-
 » fil du *Zodiaque*, c'est-à-dire, vers trois heures. S'apperce-
 » vant quelques minutes après qu'on étoit trop éloigné de

(33) Liste des vaiffeaux compofant les efcadres anglaise & françaife dans le combat de l'Amiral Pocock, du 29 Avril 1758.

E S C A D R E A N G L A I S E.	E S C A D R E F R A N Ç A I S E.
Le vaiffeau l'Elifabeth de....74 canons.	Le vaiffeau le Bien-Aimé.
— le Tigre.....60	— le Comte de Provence.
— le Salisbury.....50	— la Vengeance.
Le vaiffeau amiral l'Yarmouth. 64	— le Zodiaque. (M. Daché)
Le vaiffeau le Weymouth....60	— le Saint-Louis.
— le Cumberland.....64	— le Duc d'Orléans.
— le Newcastle.....50	— le Duc de Bourgogne.
La flûte le Queenborough.....	La frégate la Sylphide.
— Le Protecteur.....	— la Diligente.
	Les vaiffeaux le Condé & le Moras, qui joignirent après le combat.

» la ligne ennemie, l'Amiral fit signal de combattre de plus
» près, ce qui fut exécuté à l'instant par les vaisseaux de
» l'avant-garde.

» A quatre heures & demie, on observa que l'arrière-
» garde Française s'étoit fort approchée du *Zodiaque* ; alors
» l'Amiral fit signal aux vaisseaux le *Cumberland*, le *New-*
» *castle* & le *Weymouth*. Bientôt après, M. DACHÉ rom-
» pit sa ligne & mit vent-arrière ; son matelot de l'arrière,
» qui avoit pris l'*Yarmouth* par la hanche pendant presque
» tout le temps du combat, se mit bord-à-bord avec ce
» vaisseau, lui envoya sa bordée & arriva. Les deux autres
» vaisseaux qui le suivoient firent la même manœuvre, &
» arrivèrent. Ayant observé peu après que l'avant-garde
» ennemie arrivoit également, l'Amiral fit amener le si-
» gnal de l'ordre de bataille pour mettre celui d'une chasse
» générale. »

« A six heures l'ennemi rejoignit les deux vaisseaux qui
» étoient à quatre milles sous le vent, il fit route au plus près
» à l'Ouest, & parut vouloir se former en ordre de bataille :
» les mâts, vergues, voiles & agrès des vaisseaux le *Yar-*
» *mouth*, l'*Elizabeth*, le *Tigre* & le *Salisbury*, étoient si
» endommagés, qu'ils ne pouvoient plus se conserver avec
» les vaisseaux qui avoient fait l'arrière-garde pendant le
» combat, & qui avoient reçu peu de mal. Ces considé-
» rations jointes à l'approche de la nuit, engagèrent l'Ami-
» ral anglais à suivre l'ennemi du mieux qu'il put, faisant
» route au Sud-Ouest, afin de tâcher de se tenir au vent
» à lui, espérant de pouvoir renouveler le combat le len-
» demain matin : les Français ne laissèrent voir aucuns
» feux, & ne firent point de signaux de toute la nuit, du
» moins qui pussent être aperçus, & on ne les voyoit plus
» le lendemain matin. L'Amiral jugeant par-là que l'ennemi
» avoit gagné au vent pendant la nuit ayant été à même
» de porter plus de voiles, il continua jusqu'à six heures
» du matin du premier Mai de faire tous ses efforts pour s'é-
» lever dans le vent, dans l'idée de joindre son adversaire. Alors
» trouvant qu'il dérivait beaucoup, il fit jeter l'ancre à trois

» lieues au Nord de Sadraspatan , où il apprit que le vais-
 »seau français le *Bien-aimé*, de soixante - quatorze canons ,
 »avoit été si maltraité dans le combat, qu'on avoit été
 »obligé de l'échouer au Sud d'Alemparve où l'escadre fran-
 »çaise étoit mouillée.

« L'escadre française étoit arrivée dans la rade de Saint-
 »David à neuf heures du matin, la veille de sa rencontre
 »avec l'Amiral anglais : ils n'avoient eu le temps de dé-
 »barquer aucunes troupes avant le combat. Cette affaire
 »se passa à sept lieues dans l'Ouest $\frac{1}{4}$ Nord-Ouest d'Alem-
 »parve.

» L'Amiral anglais, en rendant compte de cette journée,
 »donne de grands éloges à la conduite & à la bravoure
 »du Commodore STEVENS, des Capitaines LATHAM & SO-
 »MERSET qui étoient postés à l'avant-garde, de M. KEM-
 »PENFELT, Capitaine de pavillon du Commodore : il
 »témoigne l'extrême satisfaction qu'il a eue de la manière
 »dont se comporta le Capitaine HARRISON, de même que
 »tous les Officiers & l'équipage du vaisseau l'*Yarmouth* :
 »il ajoute qu'il auroit eu beaucoup de plaisir à pouvoir
 »louer également les Capitaines des vaisseaux de l'arrière-
 »garde ; mais leur conduite pendant le combat lui parut si
 »blâmable, qu'aussi-tôt après son retour à Madras il fit as-
 »sembler un conseil de guerre pour juger ces Officiers. Le
 »jugement de ce conseil condamna le Capitaine NICOLAS
 »VINCENT à être destitué du commandement du *Weymouth*,
 »le Capitaine LEGG, commandant le *Newcastle*, à être ren-
 »voyé du service du Roi, & le Capitaine BRERETON du
 »vaisseau le *Cumberland*, à être déchu d'une année de son
 »ancienneté dans le grade de Capitaine.

» L'Amiral P O C O C K répara promptement les avaries les
 »plus essentielles de ses vaisseaux, & remit en mer le 10
 »Mai, dans le dessein de remonter au Fort Saint-David ;
 »mais il ne put y réussir. Il fut en vue de Pondichéry le
 »30 ; & le lendemain matin l'escadre française, qui étoit

» là depuis le 5, appareilla de la rade, & s'échappa malgré
» tous les efforts de l'Amiral pour la joindre.

» Le 6 Juin, il reçut la nouvelle de la prise du Fort Saint-
» David par les Français, ce qui le détermina à retourner sans
» délai à Madras, pour y remettre ses vaisseaux en état.

» L'Amiral remit à la voile le 25 Juillet pour chercher
» l'ennemi, & le 27 au soir il se trouva à trois lieues de
» la rade de Pondichéry, où il aperçut l'escadre ennemie
» au mouillage : elle consistoit en huit vaisseaux de ligne
» & une frégate : elle appareilla le lendemain matin 28,
» & fit route au Sud. L'Amiral fit signal de chasse & es-
» saya de gagner le vent à l'ennemi, croyant que c'étoit le
» moyen le plus probable de le forcer au combat : il ne
» put cependant y réussir que le 3 Août. Profitant alors
» de la brise du large, il gagna le dessus du vent à l'en-
» nemi, & commença le combat vers une heure de l'après-
» midi.

» M. DACHÉ fit servir sa misaine & se mit vent-arrière,
» au bout d'environ 10 minutes : son escadre suivit son
» exemple, & il s'ensuivit un combat en retraite, avec une
» ligne très-irrégulièrement formée, qui dura jusqu'à trois
» heures. A cette heure là, l'Amiral anglais fit le signal d'une
» chasse générale : les Français coupèrent les remorques
» des bateaux qu'ils avoient à la traîne, pour n'en être pas
» retardés, & forcèrent de voiles le plus qu'il leur fut
» possible : la chasse ayant duré jusqu'à la nuit, ils échap-
» pèrent, parce qu'ils marchaient mieux ; ils regagnèrent
» la rade de Pondichéry ; & le même soir l'Amiral anglais
» jeta l'ancre devant Carical, qui est un établissement fran-
» çais. »

Les Anglais eurent dans cette affaire trente & un morts &
cent-seize blessés : les Français, suivant le dire de l'Amiral,
eurent cinq cent-quarante tant morts que blessés.

DESCRIPTION du combat de l'Amiral POCOCK, contre l'escadre française commandée par M. DACHÉ, aux Indes Orientales, devant le Fort Saint-David, le 29 Avril 1758.

Quoique les lettres, dont on vient de donner les extraits, ne nous informent ni de la direction du vent pendant ce combat, ni des bordées courues par les deux escadres, cependant les circonstances de l'affaire y sont si bien détaillées, qu'on peut y trouver les moyens de donner une description assez satisfaisante de ce combat.

Pl. XXI. On voit (dans la *fig. 95*, Planche XXI) l'escadre française en *F*, rangée en ordre de bataille sous le vent, les amures à tribord, à ce qu'on présume; car elle avoit le bord au large; & les vents étoient dans la partie de l'Ouest.

Fig. 95.

B, l'escadre anglaise, commandée par l'Amiral POCOCK, formée en ordre de bataille, chaque vaisseau rendu à son poste, & (à ce qu'on croit) à la très-grande portée du canon de l'ennemi, & au vent à lui.

Le vaisseau le *Zodiaque F*, commandé par M. DACHÉ, & portant la Cornette.

Fig. 96.

L'Amiral anglais dans le vaisseau l'*Yarmouth, A* (*fig. 96*, même Planche) arrivant sur le *Zodiaque*, & faisant des signaux aux vaisseaux le *Cumberland*, le *Newcastle* & le *Weymouth, C, C, C*, qui composent l'arrière-garde. Il paroît que leurs Capitaines n'avoient pas fait arriver en même tems que le vaisseau l'*Yarmouth*, & les autres vaisseaux de l'avant-garde *B*. L'ennemi ne fit que tirer sur l'escadre anglaise pendant tout le temps de leur évolution d'arrivée; mais l'Amiral POCOCK, ne fit le signal du combat que lorsqu'il fut à la demi-portée de fusil du *Zodiaque*, comme en *E*, à environ trois heures de l'après-midi.

Les vaisseaux *D* de l'arrière-garde, ni ceux *M* de l'a-

vant-garde n'étoient pas encore dans ce moment rendus à leurs postes, c'est-à-dire, à portée de combattre.

L'Amiral anglais dans l'*Yarmouth B*, (*fig. 97*, même *Fig. 97.* Planche) rendu à son poste, où il étoit à la demi-portée de fusil du vaisseau le *Zodiaque F*. Mais comme il s'aperçut que ses autres vaisseaux n'avoient pas encore approché l'ennemi d'assez près, il fit le signal de combattre plus ferré, ce qui fut tout de suite exécuté par les vaisseaux de l'avant-garde, comme en *C*.

L'Amiral anglais, dans l'*Yarmouth B* (voyant que les vaisseaux de l'arrière-garde française s'étoient approchés de plus près, comme en *G*, dans la vue de défendre leur amiral, commandant le *Zodiaque F*) fit le signal aux vaisseaux le *Cumberland*, le *Newcastle* & le *Weymouth D*, de faire voile & de combattre ; c'est-à-dire de le soutenir dans son vaisseau l'*Yarmouth*.

L'Amiral Pocock dit que ces trois vaisseaux *D*, de son arrière-garde, obéirent très-promptement à ce dernier signal ; mais que *M. DACHÉ* dans le *Zodiaque*, rompit à l'instant sa ligne, se mettant vent-arrière, comme en *L* ; que son matelot d'arrière, qui avoit combattu l'*Yarmouth* par la hanche pendant tout le commencement de l'affaire, se rangea ensuite par son travers, lui envoya sa bordée, & arriva ensuite comme son Commandant, faisant la route *M*.

Après ce vaisseau les deux autres vaisseaux *G, G*, de l'arrière-garde, firent voile, passèrent également devant le travers de l'Amiral anglais, lui envoyèrent leurs bordées qu'ils avoient gardées, dans cette intention, de désemparer l'*Yarmouth*, & ils arrivèrent de même les uns après les autres. Enfin les vaisseaux de l'avant-garde, suivant également l'exemple du vaisseau le *Zodiaque*, & de ceux de l'arrière-garde, quittèrent de même leur ligne, & mirent vent-arrière, en *I*. Laisant ainsi l'avant-garde anglaise, qui étoit désemparée & hors d'état de les poursuivre, ils se rejoignirent à leur corps de bataille & à leur arrière-garde, & vinrent se former de nouveau en ordre de bataille, à

quatre milles plus loin sous le vent en *O, O*. Ils se trouvèrent alors prêts une autre fois à bien recevoir l'escadre anglaise, dans le cas où elle eût tenté de recommencer le combat.

OBSERVATIONS sur le combat de l'Amiral Pocock, dans les Indes Orientales, du 29 Avril 1758.

PL. XXI. L'Amiral POCOCK ne nous a pas informés par détail de *Fig. 98.* l'exacte situation où se trouvoit son vaisseau l'*Yarmouth*, au moment où il arriva sur le *Zodiaque* pour l'attaquer. En supposant qu'il fut alors en *A*, droit dans le vent de son ennemi *F*, (*fig. 98*, Planche XXI); s'il a pris sa direction en dépendant, & suivant la route *CC*, pour parvenir au poste *D*, par le travers, & à demi-portée de fusil du vaisseau le *Zodiaque*, ses vaisseaux auroient été fort maltraités pendant cette évolution d'arrivée. Si on considère aussi que l'ennemi ayant ses deux huniers bordés a fait pendant ce temps là beaucoup de chemin, on trouvera qu'il doit avoir eu beaucoup de difficulté à faire participer au combat son arrière-garde, ainsi qu'il a été expliqué dans les exemples précédens, des combats de l'Amiral BYNG, de l'Amiral BYRON, &c.

Fig. 99. Si, dans une autre supposition, (*fig. 99*, même Planche) l'Amiral POCOCK, au moment où il arriva sur le *Zodiaque*, s'est trouvé fort en arrière de lui, en *A*, dans ce cas la difficulté d'amener au combat les vaisseaux de l'arrière-garde aura encore été augmentée.

Mais il paroît que l'attaque ne se fit pas suivant cette route oblique ou en dépendant. L'Amiral POCOCK dit qu'il étoit arrivé sur le *Zodiaque*: on doit comprendre par cette expression, & par ce qui s'en est suivi, que son dessein étoit non-seulement de mettre le cap de son vaisseau droit sur le *Zodiaque*, mais que tous ses autres vaisseaux missent de la même manière le cap sur le vaisseau opposé de la ligne ennemie.

Dans

Dans l'exécution de ce dessein, l'ennemi marchant à raison de deux milles & demi par heure, ou à peu près, l'*Yarmouth* & les autres vaisseaux anglais doivent nécessairement avoir suivi dans leur route une ligne courbe, (représentée en la *fig.* 100, Planche XXI.) Cette ligne a été appelée par les mathématiciens dans leurs recherches, la ligne, ou la *courbe de chasse*. Pl. XXI.
Fig. 100.

Comme ce genre d'attaque a un aspect favorable, mais qui n'est que spécieux, comme il a été pratiqué par l'Amiral *POCOCK* peu après l'amiral *BYNG*; considérant encore que les Officiers commandant les vaisseaux de l'arrière-garde furent disgraciés en cette occasion, on trouvera utile de discuter cet objet dans un article à part.

De la courbe de chasse.

On entend par la *courbe de chasse*, une courbe décrite sur la surface de l'eau par un vaisseau qui en chasse un autre, lorsque le vaisseau chasseur étant au vent, arrive portant toujours le cap sur le vaisseau chassé.

Soit *F* (*fig.* 100, Planche XXI) le vaisseau chassé, sous le vent, allant assez de l'avant pour pouvoir gouverner, & suivant la route *FG*; soit *B* le vaisseau chasseur qui est à deux milles & demi droit au vent de *F*, cette distance étant représentée par la perpendiculaire *BF*, que nous appellerons la *ligne de distance*.

La marche de *F* le long de la ligne *FG*, étant supposée de deux milles & demi par heure, sera partagée en parties égales & exprimées par les chiffres 4, 8, 12, 16, le long de la ligne *FG*: il est certain que la vitesse du vaisseau *B* doit être plus grande que celle du vaisseau *F* pour qu'il puisse espérer de le joindre.

Théorème.

Pour trouver l'espace que doit parcourir le vaisseau chassé

R

F , le long de la ligne FG , avant que B qui décrira la courbe de chasse puisse le joindre, il faut dire : BF , ligne de distance, est à l'espace FG que le vaisseau chassé parcourra avant d'être joint, comme la différence entre les carrés des vitesses acquises est au produit des vitesses.

Ainsi si les vitesses acquises sont comme 5 à 3, nous dirons : La distance du vaisseau F au vaisseau B chasseur, droit au vent, au commencement de la chasse, est à l'espace que le vaisseau chassé F doit parcourir avant d'être joint par son ennemi, comme 16, différence des carrés des deux nombres qui expriment les vitesses, est à 15 produit de ces deux mêmes nombres multipliés l'un par l'autre : ainsi si la ligne de distance est de 1600 toises, l'espace que parcourra le vaisseau chassé sera de 1500, si la ligne de distance est de 2400 toises l'espace à parcourir par le vaisseau chassé sera de 2250 toises, &c.

Construction mécanique de la courbe de chasse.

PL. XXII. La ligne de distance FB (*fig. 101*, Planche XXII) étant *Fig. 101.* supposée perpendiculaire à la ligne de la route du vaisseau chassé FG , prenons une proportion pour les vitesses respectives des deux vaisseaux, comme cinq à trois ; c'est-à-dire, que pendant le temps que le vaisseau F emploie à parcourir le premier espace Fa , que nous supposons de trois toises, le vaisseau B , qui est au vent, faisant une route dans laquelle il a toujours le cap sur le vaisseau qu'il chasse, parcourt un espace B_1 , de cinq toises, dans la courbe de chasse : & pendant que le vaisseau F parcourra l'espace compris de a à b , ou la seconde division de la ligne droite de sa route, supposée encore de trois toises, le vaisseau B se fera porté de 1 à 2 dans la ligne ou courbe de chasse, ayant fait cinq autres toises ; & ainsi de suite, chacun de ces vaisseaux s'avancent dans leur route respective, dans la proportion de 3 à 5, jusqu'à ce qu'ils parviennent tous les deux au point de contact, ou bord-à-bord l'un de l'autre,

ou jusqu'à l'endroit où les deux lignes de leurs routes se joignent en un seul point *G*.

On formera à peu près la courbe de chasse, en tirant d'abord, du point de partance du vaisseau chasseur *B* à la première division *a*, de la route du vaisseau chassé, la ligne *B a*, sur laquelle on prendra *B 1*, supposé égal à 5 toises, qui donnera le premier élément de la courbe de chasse; du point *1* en *b* ou à la deuxième division de la route du vaisseau chassé on tirera la ligne *1 b*, sur laquelle on prendra *1, 2*, égal à cinq toises, pour former le second élément de la courbe, de chasse; on développera ou tracera en entier cette courbe en tirant successivement les lignes *2 c*, *3 d*, *4 e*, *5 f*, *6 g*, *7 h*, *8 i*, *9 k*, *10 l*, *11 m*, *12 n*, *13 o*, *14 p*, *15 G*.

Application de la courbe de chasse au combat de l'Amiral Pocock.

Il n'y a pas de doute que l'intention de l'Amiral Pocock ne fût de donner l'attaque d'une manière à peu près semblable, & il la tenta avec son propre vaisseau l'*Yarmouth*; mais comme il n'avoit pas communiqué son intention, ni donné d'ordres ou instructions en conséquence aux Commandans des autres vaisseaux, il n'est pas étonnant que l'exécution de ce moyen d'attaque n'ait pas répondu à son attente.

Si l'Amiral avoit pratiqué auparavant cette manœuvre, & s'il eût donné des instructions à chacun de ses vaisseaux, pour que dans l'évolution d'arrivée ils eussent attention de mettre le cap continuellement sur le vaisseau opposé dans la ligne ennemie; dans ce cas, tous ses vaisseaux *P*, *Q*, *R*, de même que l'*Yarmouth B*, (*fig. 102*, Planche XXII) ayant la même vitesse acquise, auroient parcouru des espaces, chacun dans leur courbe de chasse, égaux aux divisions *1*, *2*, *3*, *4*, qui sont marquées pour des vitesses comme cinq, dans la courbe particulière de l'*Yarmouth*: pendant ce même

Pl. XXII.

Fig. 102.

tems le vaisseau le *Zodiaque*, ainsi que les autres vaisseaux de l'escadre française se feroient avancés le long de la ligne de leur route *FG*, jusqu'aux divisions *a, b, c, d*, &c. qui sont marquées pour représenter des vitesses comme trois. Dans cette supposition, lorsque l'Amiral anglais *B*, & les trois vaisseaux en arrière de lui seroient parvenus sur la ligne *CD*, parallèle à *FG*, à la distance convenable pour combattre (34), ligne qui coupe la courbe de chasse au point 10 : si l'ennemi n'eut pas alors changé de route, l'Amiral Anglais auroit pu continuer comme auparavant, jusqu'au moment où son vaisseau l'*Yarmouth*, de même que tous les autres vaisseaux de son escadre, seroient parvenus aux points de contact, c'est-à-dire, à être bord-à-bord avec le vaisseau opposé dans la ligne ennemie. Ainsi l'*Yarmouth* auroit été bord-à-bord avec le *Zodiaque* en *G*, les trois vaisseaux en arrière du *Yarmouth*, auroient été bord-à-bord avec les trois vaisseaux opposés à eux dans la ligne française, & en arrière du *Zodiaque*.

On doit remarquer cependant que le vaisseau Amiral *B*, parvenu au point 10 de la courbe de chasse, (comme on l'a établi ci-devant, à la distance convenable pour le combat) n'est pas à beaucoup près par le travers du *Zodiaque*, qui se trouve alors avoir gagné le point *k* sur la ligne de sa route, & a dans ce moment par son travers le vaisseau *H*, le troisième de l'arrière du *Zodiaque* : les trois vaisseaux *D* de l'arrière-garde anglaise sont alors de l'arrière de toute la ligne ennemie.

Mais dans tout le temps qu'a duré le combat de l'Amiral *Pocock*, l'*Yarmouth* ne s'est jamais trouvé dans cette position particulière : quand on admettroit que les trois vaisseaux en arrière de lui, tinrent parfaitement leur route, chacun dans leur courbe respective de chasse, suivant leurs

(34) Cette distance est d'environ quatre cent verges ; on l'appelle quelquefois la portée du pistolet, ou la demi-portée du fusil. Il ne paroît pas que dans le combat de l'Amiral *BYNG*, son avant-garde ait été placée à cette distance de l'ennemi ; car on n'a pas oui dire que les balles de fusil aient porté sur aucun des vaisseaux de cette division.

instructions, ou suivant l'ordre donné au gouvernail, au commencement de la chasse ; il est évident que l'Amiral ne suivit pas sa route suivant cette courbe : car s'il l'avoit fait, il seroit arrivé inmanquablement au point 10 de cette courbe de chasse, au moment où le *Zodiaque* parvint au point correspondant *k*, dans la ligne de sa route droite, *F G*.

De cette position au point 10, sur la courbe de chasse, il auroit été obligé de passer tout le long des vaisseaux de l'arrière-garde ennemie, & d'essuyer le feu de tous successivement, avant d'être parvenu à son poste *A*, par le travers du *Zodiaque*, & à demi-portée de fusil de ce vaisseau. Or on peut présumer que l'Amiral n'a jamais été au point 10, qu'il n'a pas passé le long de l'arrière-garde ennemie, ni reçu le feu de tous ses vaisseaux, puisqu'il ne nous l'a pas dit : mais il nous a dit qu'il ne donna le signal pour commencer le combat, c'est-à-dire pour tirer, que lorsqu'il se trouva à la demi-portée de fusil du *Zodiaque* ; ou à peu près au point *A*, par le travers de ce vaisseau.

En ce cas, quoique l'Amiral ait au commencement de la chasse désiré de suivre pour sa route la courbe de chasse, cependant quelque considération subséquente survenue à mesure qu'il arrivoit vers l'ennemi, doit l'avoir engagé à changer sa route, & à la prendre obliquement, ou en dépendant suivant *M N*, pour gagner son poste *A* par le travers du *Zodiaque*, & à demi-portée de fusil de ce vaisseau, à ce qu'il dit.

Ce changement à la route d'abord projetée du vaisseau l'*Yarmouth*, n'étoit pas d'un genre à pouvoir être expliqué en un instant par un signal ; & n'ayant pas été compris en un instant, & exécuté par les vaisseaux de l'arrière-garde, ils doivent être restés beaucoup de l'arrière de leur Commandant.

Mais ce raisonnement est fondé sur la supposition que chacun des vaisseaux de l'escadre a pu, par sa route & sa vitesse acquise, sans s'y être préalablement exercé, conserver son poste respectif dans la courbe de chasse, quand même

l'Amiral le leur auroit fixé, ce qu'on ne peut admettre. Car dans ce cas, chaque vaisseau à son tour, prenant pour règle de sa vitesse la marche de son matelot d'avant, tomberoit insensiblement & inévitablement dans ses eaux pour le suivre; & par ce moyen les vaisseaux de l'arrière-garde resteroient l'un après l'autre de l'arrière de plus en plus, depuis le commencement de la chasse, comme il est représenté en *E, E*, (*fig. 102*, Planche XXII).

Pl. XXII.
Fig. 102.

Si la courbe de chasse étoit commencée lorsque le vaisseau chasseur se trouvoit à une certaine distance en arrière du vaisseau chassé (*fig. 104*, Pl. XXII) les vitesses respectives étant comme cinq à trois, de même que dans l'hypothèse précédente, & si cette distance *FI* est égale à sa distance dans le vent, *IB*, le problème se résoudroit ainsi: la différence des carrés des vitesses est au double du produit des vitesses l'une par l'autre, comme la distance dans le vent *IB*, est à l'espace que le vaisseau chassé a à parcourir avant de pouvoir être joint.

Pl. XXII.
Fig. 104.

En ce cas, les vaisseaux de l'arrière-garde de l'escadre qui attaque, resteront en arrière à une distance double lorsqu'ils parviendront chacun à un poste sur la ligne *LM* parallèle à *FG*, route de l'ennemi en ordre de bataille, & à la distance convenable pour combattre: c'est ce qui paroît à la simple inspection de la figure 101.

Pl. XXII.
Fig. 103.

Supposons encore que le vaisseau chasseur *B* (*fig. 103*, Pl. XXII) ait commencé sa route d'un point droit au vent de son ennemi *F*, & que leurs vitesses respectives soient entr'elles comme 4 est à 2; ou double l'une de l'autre. Nous dirons:

La différence des carrés des vitesses, 12, est au produit de ces vitesses, 8, comme la distance au vent *BF*, ou 12 quarts de milles, est à 8 quarts de milles, l'espace que le vaisseau chassé parcourra avant d'être atteint; & en supposant que *LM* ligne parallèle, à la distance propre au combat, soit éloignée de la ligne *FG* route de l'ennemi, de 440 verges, comme dans l'explication précédente, les vaisseaux de l'arrière-garde de l'escadre qui chasse, resteront encore en ce cas en arrière d'environ 4 ou 500 verges en approchant de ce poste.

On peut conclure de tout ceci que, quelle que soit la proportion & le taux des vitesses acquises, ou quelque exercice qu'on ait fait à l'avance de cette manière d'attaquer, suivant cette courbe de chasse, on ne la trouvera nullement préférable à celle en route oblique ou en dépendant; mais qu'elle sera au contraire d'autant plus à rejeter que l'exécution en sera plus difficile, & que les vaisseaux de l'arrière-garde se trouveront dans le cas de rester plus loin de l'arrière. Il est évident en général que la courbe de chasse, quoique bien adaptée au but d'amener les vaisseaux dans les eaux les uns des autres, & en ligne de combat, n'est nullement propre à les conduire en ligne de front, & à des distances réglées entre eux.

Quant aux observations générales que j'ai à faire, elles sont les mêmes que celles que j'ai faites précédemment. Par la nature de cette attaque, (ainsi qu'on l'a éprouvé dans les combats de l'Amiral BYNG & de l'Amiral BYRON) les vaisseaux de l'avant ont dû s'approcher de l'ennemi, en position de combattre, avant que les vaisseaux de l'arrière aient pu parvenir à la distance convenable pour prendre part au combat. Par la manière dont on a approché l'ennemi, l'avant-garde & le corps de bataille ont été déséparés, avant de pouvoir gagner un poste d'où ils aient pu riposter & incommoder leur ennemi.

L'industrie des ennemis a empêché, comme dans le combat de l'Amiral BYRON, qu'aucune des arrière-gardes des deux armées combattantes, aient pu prendre part à l'affaire, quoique l'Amiral (comme RODNEY dans son combat devant la *Perle*) ait eu le mérite de déployer un grand courage personnel: cependant l'attaque donnée par le vaisseau l'*Yarmouth* étant à peu près la même que celle donnée par le *Sandwich* dans l'armée de RODNEY, elle n'a pu avoir que le même défaut de succès.

Quant à la conduite de l'ennemi dans ce combat, elle fut semblable à celle qu'il a tenue dans les cinq autres de la même espèce dont j'ai donné la description. L'Amiral français, M. DACHÉ dans le vaisseau le *Zodiaque*, ne se

vit pas plutôt exposé au feu des Anglais, qu'il quitta la ligne, s'éloigna du combat, laissant son matelot de l'arrière & les autres vaisseaux qui venoient ensuite, non-seulement pour conserver pendant un tems la ligne, faire bonne contenance, détenir l'Amiral Pocock, mais aussi pour envoyer chacun leur bordée en passant au vaisseau l'*Yarmouth* : & d'après leurs instructions. Ils arrivoient ensuite successivement pour aller se former de nouveau en ordre de bataille sous le vent.

Le second combat de l'Amiral Pocock, du 3 Août 1758, étant fort semblable à celui du 29 Avril, je me dispenserai d'en donner une description séparée.

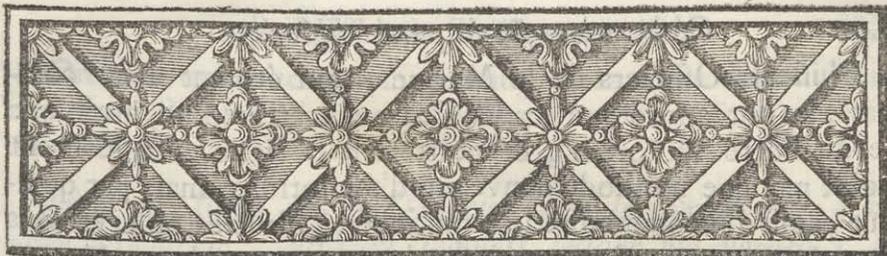




OBSERVATIONS

*Sur la partie historique de l'Essai de Tactique navale
de JEAN CLERK.*

Audi alteram partem.



OBSERVATIONS

*Sur la partie historique de l'Essai de Tactique navale
de JEAN CLERK.*

I. DESCRIPTION du combat de l'Amiral BYNG
contre l'armée française , commandée par M. DE
LA GALISSONNIERE , devant Minorque ,
le 20 Mai 1756 , pag. 31 à 36.

PAGE 32 , ligne 15 & suivantes. — Le quatrième vaisseau
de la tête de l'ennemi , soit qu'il ait reçu quelque dommage ,
soit par une ruse combinée , arrive & quitte la ligne : peu de
tems après , le cinquième vaisseau , & les deux de la tête sui-
vent le même exemple , &c.....

Page 35 , ligne 5 & suiv. — On a dit que le quatrième vaisseau
de la tête de la ligne ennemie arriva au commencement du combat ,
& quitta la ligne ; que le cinquième vaisseau le suivit , ensuite
les deux de la tête , & après ceux-là le troisième , suivirent le
même exemple ; qu'enfin le troisième vaisseau de l'arrière de
l'Amiral quitta également la ligne , à peu près dans le même
tems. C'est une espèce d'évolution , qui , sans doute , fait partie
de leur méthode , &c....

Plusieurs Officiers de la Marine , qui étoient à ce combat , m'ont assuré que les vaisseaux qui arrivèrent , ainsi que le dit notre Historien , & quittèrent la ligne , ne le firent point par une méthode convenue d'évolutions , mais par quelque cause d'incommodité ; ce qui joint , à d'autres observations du même genre qu'on verra sur les autres combats , dérange totalement le système que M. CLERK attribue dans tous les cas aux Généraux français.

II. Combat de l'Amiral BYRON contre l'armée française aux ordres de M. D'ESTAING , Vice-Amiral de France , devant la Grenade , le 6 Juillet 1779. Pag. 37 à 50.

Page 38 , ligne 6 & suiv. — On distingua clairement qu'ils (les Français) avoient trente-quatre bâtimens de guerre , dont vingt-six ou vingt-sept étoient vaisseaux de ligne , parmi lesquels il y en avoit plusieurs d'une très-grande force.

L'armée française étoit composée ainsi qu'il suit :

Vaisseaux de 80 canons.....	2
———— de 74.....	11
———— de 70.....	2
———— de 64.....	6
———— de 50.....	4
<hr/>	
Total des vaisseaux de ligne.....	25

Celle des Anglais étoit de

Vaisseaux de 90.....	1
———— de 74.....	1
———— de 70.....	1
———— de 64.....	7
———— de 60.....	1
<hr/>	
Total.....	21

On voit qu'en comparant le rang & la force des vaisseaux des deux Nations, l'avantage étoit, en quelque sorte, du côté des Anglais.

Page 38, ligne 12. — *L'ennemi évita le combat avec beaucoup d'industrie, arrivant toujours lorsque nos vaisseaux les approchoient.*

Outre les rapports certains qu'on s'est procurés sur ce combat, & ce qu'en dit l'Historien Français de la dernière guerre, il suffit de connoître ces parages, pour savoir que les Anglais venoient du vent de l'île, qu'on ne navigue, qu'en serrant la terre de très-près, lorsqu'on ne veut pas s'en éloigner & tomber infailliblement sous le vent par la force des courans qui portent à l'Ouest; que les vaisseaux français en un tel nombre avoient été obligés de s'écarter les uns des autres; plusieurs avoient chassé, & été chercher une meilleure tenue; que l'appareillage, l'abattage, la nécessité de se mettre en ligne de bataille, & les courans sont autant de causes qui ont dû les faire tomber sous le vent, & qui fait que quinze seulement de ces vaisseaux prirent part au combat; que les mêmes circonstances obligèrent M. d'Estaing à la position sous le vent qui n'étoit pas de son choix.

Il paroît certain que si ce Général n'eût pas été contrarié par les circonstances indépendantes de sa volonté, il n'eût pas, dans le but de protéger l'Île de la Grenade, laissé l'Amiral Anglais entre la terre & lui.

Page 39, ligne 16 & suivantes. — *L'armée française ayant viré de bord, & mis le cap au Sud, je fis de même, afin de pouvoir porter secours aux vaisseaux le GRAFTON, le CORNWALL & le LION, &c.....*

Ibid, ligne 26 & suivantes. — Je ne fus pas peu étonné de voir que l'ennemi ne détachât aucun vaisseau à sa poursuite. Le GRAFTON & le CORNWALL restèrent près de nous; les Français, en venant au lof, auroient pu leur gagner le vent, &c.

L'Amiral Français avoit été obligé d'arriver insensiblement pour rallier ses vaisseaux & se mettre en ordre de bataille.

Lorsque l'armée française fut bien formée en ligne, M. d'Estaing la fit revirer vent-devant tout à la fois. L'objet de cette évolution étoit, ce semble, de couper le *Grafton*, le *Cornwall* & le *Lion* : mais il paroît que les vaisseaux de la tête de l'armée française n'ayant pas pu alors suffisamment tenir le lof, cette intention fut manquée dans le moment convenable ; que plus tard, après que les vaisseaux anglais désarmés furent éloignés, & sous le vent, dans des mers où les courans portent violemment à l'Ouest, alors (comme le dit l'Auteur Anglais) l'inconvénient d'une séparation, le danger de tomber sous le vent, & de compromettre la possession de l'Isle de la Grenade, empêchèrent M. d'Estaing de les faire poursuivre ; & ce qui, dans le moment opportun, eût été très-à-propos, plus tard eût été un acte d'imprudence.

III. Combat de l'Amiral ARBUTHNOT contre l'escadre française aux ordres de M. DESTOUCHES, devant l'embouchure de la Chesapeake, le 16 Mars 1781. Pag. 50 à 55.

Page 52, art. 77, ligne 17 & suivantes. — *A deux heures, l'avant-garde de mon escadre vira vent-arrière restant en ligne ; & quelques minutes après, le ROBUSTE, qui étoit à la tête de l'escadre, fut vivement aux prises avec l'avant-garde ennemie, &c.*

Il y a une circonstance intéressante de ce combat, qui paroît ici omise ou mal exprimée ; elle l'est mieux dans l'Historien Français de la dernière guerre, en le comparant avec ce que j'en ai oui dire. Voici ses mots :

« La tête de la ligne anglaise étant arrivée, l'avant-garde de
 » l'escadre française fit le même mouvement pour la prolonger.
 » Ces portions des deux escadres combattirent quelque tems (à
 » deux heures), courant vent-arrière. Mais comme cette
 » manœuvre s'opposoit au projet du Chevalier DESTOUCHES de
 » prolonger les ennemis sous le vent, ce Commandant fit

» revenir son escadre au plus près du vent par un mouvement suc-
 » cessif , l'amure à babord. Cette évolution qui le mit en
 » position de filer en entier sur la tête de la ligne anglaise ,
 » lui réussit complètement. Le *Robuste* avoit à peine effuyé
 » le feu du cinquième vaisseau français , qu'il arriva vent-
 » arrière , suivi par une frégate , &c. »

Page 53 , note (17) au bas de la page. — *L'escadre anglaise étoit de huit vaisseaux & trois frégates ; la française de huit vaisseaux & quatre frégates.*

Quoiqu'il paroisse ici que l'escadre anglaise étoit en quelque sorte inférieure , il est cependant vrai qu'elle avoit un avantage très-réel , qu'un de ses vaisseaux étoit à trois ponts , & que son moindre vaisseau étoit de 50 canons ; tandis que l'escadre française avoit son plus gros vaisseau de 80 canons , & qu'il y en avoit un (*le Romulus*) de 44 canons , qu'on ne regarde pas comme un vaisseau de ligne. Le nombre des canons des vaisseaux anglais étoit de cinq cent soixante-deux , & celui des français seulement de cinq cent vingt-huit.

Page 55 , ligne 1 & suivantes. — *Ils firent servir pour éviter notre feu , virèrent vent-arrière , & formèrent de nouveau leur ligne en ordre de bataille sous le vent pour être prêts à recevoir une autre attaque , dans le cas où l'Amiral Anglais voudroit la tenter.*

L'Auteur Anglais , suivant son système , veut ici persuader que les Français ont voulu éviter le combat , & que , ne s'écartant jamais de la méthode qu'il leur suppose , ils se contentèrent de maltraiter leur ennemi , sans recevoir aucun dommage.

Il paroît par le dire du même Historien que j'ai cité , que les vaisseaux français ont été en partie endommagés , quoique un peu moins que les Anglais ; il prétend aussi que les Français n'évitèrent pas de recommencer le combat , qu'ils l'attendirent au contraire en vain de la part des Anglais. Voici ses paroles :

« Ce Commandant avoit dessein de faire virer une seconde fois son escadre , pour profiter du désordre des Anglais dont les vaisseaux , alors réunis en pelotons , avoient bras-

» sé à culer, & paroïssent extrêmement maltraités dans leurs
 » voiles & dans leurs gréemens. Mais les signaux du *Con-*
 » *quéran* & de l'*Ardent* lui faisant connoître les dommages
 » considérables qu'ils avoient reçus, & sur-tout le premier
 » dont toutes les pompes étoient en jeu, il continua de
 » courir cette bordée sous petites voiles, & en se tenant
 » toujours prêt à recevoir les Anglais s'ils jugeoient à pro-
 » pos de recommencer le combat. Ils n'en témoignèrent aucu-
 » nement l'envie, puisqu'ils tinrent le vent le reste du jour,
 » & qu'ils arrivèrent à l'entrée de la nuit. Leurs vaisseaux
 » le *Robuste*, le *Prudent*, & l'*Europa*, étoient si totalement
 » désarmés, qu'on fut obligé de remorquer les deux
 » premiers, &c. »

IV. Combat de l'Amiral GRAVES contre l'escadre française aux ordres de M. DE GRASSE, en dehors de l'embouchure de la Chesapeake, le 5 Septembre 1781. Pag. 55 à 59.

Page 59, ligne 17 & suivantes. — *Les deux escadres restèrent en présence l'une de l'autre pendant cinq jours de suite; & dans certains momens elles étoient beaucoup rapprochées: mais la nôtre, dans son état de détresse, ne pouvoit avoir assez d'activité pour attaquer l'ennemi, qui ne montra aucun désir de recommencer le combat, & qui ne fit aucun usage de la faculté qu'il en auroit eue, &c.....*

Voici (en opposition à l'idée que les Français ont toujours cherché à éviter le combat) ce qu'en dit l'Historien Français:

« L'arrière-garde anglaise, en tenant constamment le vent,
 » évita l'attaque de celle des Français, qui faisoit tous ses
 » efforts pour l'approcher, ainsi que le corps de bataille anglais.
 » Le combat dura jusqu'au coucher du soleil. En vain les
 » Français cherchèrent durant quatre jours à le rengager. Les
 » vents variables & les tems orageux, qui ne cessèrent de
 » les

» contrarier , finirent par leur faire perdre de vue l'armée
» anglaise , &c....

*V. Description du combat de l'Amiral RODNEY
contre l'armée française aux ordres de M. DE
GUICHEN , devant la partie de l'Ouest de la
Martinique , le 17 Avril 1780. Pag. 60 à 66.*

Page 63 , note (20) au bas de la page. — *L'escadre anglaise étoit de vingt vaisseaux de ligne , un vaisseau de 50 & quatre frégates : la française étoit de vingt-cinq vaisseaux & huit frégates.*

Il paroît d'après l'Historien Français qu'il n'y avoit que vingt-deux vaisseaux de ligne dans l'armée française ; le vaisseau la Couronne , que M. CLERK dit de 90 canons , n'étoit que de 80.

Page 64 , ligne 16 & suivantes. — *L'affaire ayant duré plus de trois heures , le vaisseau la COURONNE , de 80 canons , monté par M. DE GUICHEN , avec les vaisseaux le TRIOMPHANT & le FENDANT , après avoir combattu le SANDWICH pendant une heure & demie , arrivèrent tous les trois ; la supériorité du feu du SANDWICH ayant mis ce vaisseau en état de soutenir un combat aussi inégal , outre qu'avant ce choc il avoit déjà forcé trois autres vaisseaux ennemis de sortir de la ligne , &c..... A la fin du combat on pouvoit dire avoir battu complètement l'ennemi ; mais , &c.*

Cette assertion est contredite , non-seulement par l'Historien Français , mais même par notre Auteur qui dit (dans ses démonstrations préliminaires , troisième section , articles 7 & 8 , pages 18 & 19) qu'un vaisseau ne peut être exposé long-tems , & de manière à en être fort incommodé , au feu de plus d'un vaisseau de l'ennemi.

Voici les termes de l'Historien Français de la dernière guerre , qui ne paroît pas croire , autant que l'Amiral RODNEY , que l'avantage ait été pour lui dans cette affaire.

« Ce fut cet instant que l'Amiral RODNEY faisoit pour ten-

» ter de couper l'arrière-garde : mais l'audace du *Destin* à
 » tenir le *Sandwich* par son travers, & à le combattre obsti-
 » nément à la demi-portée du fusil, & les manœuvres que
 » faisoit le corps de bataille français pour exécuter le signal
 » de virer lof pour lof tout-à-la-fois, rompirent toutes ses
 » mesures, & le contraignirent de reprendre ses amures.
 » Dans cette position, ne pouvant plus combattre l'escadre
 » blanche & bleue qui étoit tombée sous le vent, parce
 » qu'elle avoit été beaucoup dégréée, l'Amiral anglais fit
 » voiles pour attaquer le corps de bataille français ; mais
 » voyant la mâture de son vaisseau endommagée, & la ligne
 » française se reformer, il amura sa grande voile (à quatre
 » heures un quart du soir) retint le vent, & le fit ferrer à
 » toute son armée. Cette dernière manœuvre mit fin au
 » combat, &c.....».

SECONDE SECTION. --- *Des combats où les Français
 étant au vent, ont montré clairement leur répu-
 gnance, soit à attaquer, soit à se laisser approcher
 par l'escadre anglaise, tant qu'ils sont restés dans
 la position au vent....*

*I. Combat de l'Amiral RODNEY contre l'escadre
 française aux ordres de M. DE GUICHEN, au vent
 de la Martinique, du 15 Mai 1780. Pag. 67
 à 71.*

On ne peut se garantir de quelque surprise en lisant le
 compte rendu de cette affaire par l'Amiral RODNEY, & la
 comparant avec la relation de l'Historien Français: l'un &
 l'autre attribue à son ennemi le desir d'éviter le combat. Il
 y a quelque lieu à douter lorsqu'on voit, page 68, ligne 14
 & suivantes: *ils ont fait dans différentes circonstances des évo-
 lutions qui sembloient annoncer le desir d'engager le combat ;*

mais leur résolution s'affoiblissoit , lorsqu'ils approchoient de plus près ; &c.....

Et même page, ligne 21 : *Bien sûrs de l'avantage de leur marche , ils se sont aventurés à de plus grands risques en approchant les vaisseaux de plus près qu'ils n'auroient fait sans cela , &c.....*

Tandis que l'Historien Français a ce passage : « l'Amiral » Anglais fit manœuvrer de son côté pour gagner le vent , » afin d'éviter le combat , pour faire arriver son avant-garde » & se mettre en bataille au bord opposé toutes les fois » que les Français faisoient porter sur lui , & toujours de » manière que , quand les deux armées se trouvoient à portée » du canon , il ne restoit pas assez de tems pour engager une » action » *Histoire de la dernière guerre , Page 125.*

II. Description de la rencontre de l'Amiral RODNEY , avec l'escadre française , au vent de la Martinique , le 19 Mai 1780. Pag. 72 à 73.

La même observation est à faire sur la relation de cette rencontre donnée par l'Amiral RODNEY , comparée avec celle de l'Historien Français.

L'ennemi (dit l'Amiral RODNEY) page 72 , ligne 8 & suivantes , se conserva à une énorme distance de nous..... Cependant , comme l'ennemi vit que son arrière-garde ne pouvoit éviter le combat , il eut l'apparence de se résoudre à une affaire générale..... &c.

Ils commencèrent à nous canonner , mais de si loin , qu'ils ne nous firent que peu ou point de mal , &c.....

Comment accorder ces assertions avec le dire de l'Historien Français , dont voici les termes :

« Mais à la vue du corps de bataille français qui , après » avoir reviré tout-à-la-fois vent devant , & formé l'ordre du » combat à l'autre bord , venoit au secours de son arrière- » garde , ils arrivèrent & rallièrent leur armée. Les Français

» se présentèrent inutilement vers les cinq heures du soir
 » pour recommencer le combat. L'Amiral RODNEY ne parut
 » pas disposé à l'accepter, &c.....

Comment accorder encore ce combat sans eesse évité, avec le mauvais état des vaisseaux anglais, avoué par l'Amiral, obligé d'aller se réparer à la Barbade, & d'envoyer à Sainte-Lucie trois de ses vaisseaux, dont un y a coulé bas en arrivant, & aussi avec le nombre des morts & des blessés de part & d'autre ?

Voyez l'Histoire la dernière guerre, pages 127 & 128.

III. Combat de l'Amiral HOOD contre l'escadre française, aux ordres de M. DE GRASSE, devant le Fort-Royal de la Martinique, le 29 Avril 1781. Pag. 73 à 78.

Dans cette affaire, comme dans toutes les autres, les deux partis cherchent à persuader que c'est les leurs qui ont chassé, & que c'est leur adversaire qui a évité le combat.

Il faut dans cette affaire-ci distinguer, ce me semble, deux époques. Dans la première (les 28 & 29 Avril) le Général Français a dû s'occuper essentiellement de protéger son convoi, & de le faire filer le long de terre. Dans la seconde époque (le 30 Avril), je crois reconnoître à travers le peu de concordance des deux Historiens français & anglais, de ce combat, que M. DE GRASSE, qui avoit la supériorité en nombre de vaisseaux, n'a pas fui le combat, qu'il a au contraire long-tems chassé & poursuivi, mais que la différence de marche de ses vaisseaux, leur défaut d'ensemble, & la supériorité de marche de l'escadre anglaise, sur-tout leur marche égale entr'eux, l'empêcha de livrer un combat suivi & en règle.

Voici, à l'appui de cette idée, ce que dit notre Auteur, page 76, ligne 14 & suivantes. — *Comme je vis que les vaisseaux les plus en avant de l'ennemi portoient sur notre avant-garde, je forçai de voiles pour me rapprocher d'eux, mettant*

le signal de l'ordre de bataille serré, la ligne de l'ennemi étoit fort écartée & dispersée.

Ibid., ligne 21 & suivantes. — *A sept heures cinquante-six minutes, je fis signal à l'arrière-garde de se rapprocher du corps de bataille que l'ennemi paroissoit vouloir attaquer.*

Page 77, ligne 9 & suivantes. — *Ayant eu avis que l'Intrépide & le Centaure avoient reçu l'un & l'autre tant de boulets, &c..... je pensai qu'il étoit imprudent de m'aventurer plus long-tems à vouloir défier l'ennemi au combat; c'est pourquoi, jugeant qu'il étoit de mon devoir le plus indispensable d'arriver, j'en fis le signal à huit heures.*

On voit ensuite que le lendemain premier Mai, les Français tenoient la bordée du Sud au soleil couchant, & qu'à sept heures l'Amiral anglais mit le cap au Nord.

L'Historien Français rend compte de cette affaire en très-peu de mots, que je répéterai ici.

« Pendant que le convoi faisoit route vers la baie du Fort-Royal, l'Amiral Français arriva à son tour sur l'escadre anglaise, qui, revenue de son erreur, ne s'occupa plus qu'à combattre de loin, & en augmentant de voiles pour s'éloigner. La supériorité en forces de l'armée française devoit lui assurer un avantage marqué dans la chasse qu'elle donna aux ennemis. Mais la plupart des vaisseaux de son avant-garde, devenue arrière-garde, n'ayant point forcé de voile, il résulta de ce défaut d'ensemble, & de la supériorité de marche de l'escadre anglaise, toute doublée en cuivre, qu'elle ne put leur maltraiter que le *Centaure*, le *Russell*, le *Torbay* & l'*Intrépide*. Trop inférieur en force réunie pour combattre les vaisseaux anglais (qui se tenoient très-serrés, & qui mettoient en panne pour se rallier, toutes les fois que les vaisseaux français se trouvoient à une très-grande distance les uns des autres) M. de Grasse, après les avoir inutilement poursuivis l'espace de trente lieues dans l'Ouest de Sainte-Lucie, leva la chasse (le premier

» Mai) & reprit la route du Fort-Royal de la Martinique ».
Hist. de la dernière guerre, pages 166 & 167.

Cette circonstance a été, avec quelques autres de la dernière guerre, la cause d'une réforme importante dans l'art de la construction des vaisseaux de guerre français : on a reconnu que leurs différences de marches provenoient moins du manque de doublage en cuivre de quelques-uns, que de leurs différences de proportions. D'après cette observation intéressante on a calculé, & on a réglé que tous les vaisseaux de notre armée navale auront entr'eux à l'avenir des figures semblables, & par conséquent des marches semblables, du moins autant qu'il est possible de l'espérer de vaisseaux de différens rangs ; & c'est une des perfections les plus essentielles que l'art naval-militaire ait acquises depuis long-tems.

IV. Combat de l'Amiral KEPPEL, devant Ouessant, le 27 Juillet 1778.

Ici, comme dans toutes les autres descriptions, l'Auteur anglais attribue aux Français peu de volonté de combattre en règle. Cette assertion, peut-être erronée, est contredite en ces termes par l'Historien Français, auquel j'ai déjà eu recours plus d'une fois, pages 68 & 69. « A la vue de la ligne française régulièrement formée, les Anglais profitèrent de leur position au vent, pour se rallier à l'ordre de bataille, tribord amure, sans chercher à recommencer le combat que les Français ne pouvoient qu'accepter. *L'état dans lequel se trouvoient mes vaisseaux, à l'égard de leurs mâts, de leurs vergues & de leurs voiles* (écrivait l'Amiral KEPPEL aux Lords de l'Amirauté de la Grande-Bretagne) *ne me laissoit pas le choix de ce qui étoit convenable de faire.* Les deux armées ayant cessé durant la nuit de se conserver en vue, firent respectivement route vers leurs ports pour y réparer leurs dommages ».

Suivant le même Historien, les Anglais eurent dans cette affaire huit vaisseaux fort endommagés, ils eurent quatre

cent quatre morts & sept cent soixante-treize blessés. Les Français eurent six vaisseaux maltraités, cent soixante-trois morts & cinq cent douze blessés.

S'il étoit vrai que , toujours en évitant le combat , on pût se faire réciproquement autant de mal , & que ce fût toujours celui qui évite le combat qui fit le plus de mal à son adversaire, comme on le déduiroit des démonstrations de M. CLERK , ce seroit sans doute le chef-d'œuvre des opérations de guerre maritimes ; mais il est à croire qu'il s'en faut de beaucoup que ce soit une vérité constante.

Combat de l'armée anglaise commandée par l'Amiral MATHEWS , contre les armées combinées de France & d'Espagne , devant Toulon , le 11 Février 1744, Pag. 87 à 93.

Page 91, ligne pénultième & dernière. — *Il est très-apparent dans cette occasion , comme dans toutes les autres subséquentes , que les Français ont eu pour principal objet la sûreté & la conservation de leurs vaisseaux.*

Pour éclaircir ce qui regarde la conduite des Français dans cette affaire , qui paroît ici mal interprétée par l'Auteur anglais , & qui l'a été dans le tems par quelques Espagnols , il sera peut-être utile de rapporter ce que j'ai entendu raconter de ce combat à un ancien Officier de la Marine qui étoit présent sur un des vaisseaux français.

La guerre étoit déclarée entre l'Angleterre & l'Espagne ; elle ne l'étoit pas avec la France. L'escadre espagnole étoit de relâche à Toulon avec des forces très-inférieures à celles des Anglais. La cour de France donna une escadre auxiliaire pour faciliter la rentrée des Espagnols dans leurs ports ; mais elle avoit ordre de ne pas attaquer les Anglais , afin de ne pas compromettre la paix & amitié qui subsistoient entre nos deux Nations : l'Amiral Français avoit ordre seulement de protéger par sa présence les Espagnols , il lui étoit

défendu de faire le premier aucune hostilité contre les Anglais. Pour suivre ses instructions, M. DE COURT, Commandant de l'escadre française, proposa à Dom JUAN-JOSEPH NAVARRO d'entre-mêler leurs vaisseaux, un Français & un Espagnol alternativement, de manière que les Anglais ne pussent attaquer les Espagnols sans paroître en même tems tirer sur nous.

L'Amiral Espagnol refusa cet arrangement, se croyant sans doute assez fort de son propre courage, & voulant soutenir le caractère de sa Nation: en conséquence de ce refus, les escadres françaises & espagnoles furent distinctes & séparées. A l'approche des Anglais, les vaisseaux français étoient préparés à combattre s'ils étoient attaqués; les canonniers étoient le boute-feu à la main; mais les vaisseaux anglais qui étoient prêts à combattre, ou combattant avec les Espagnols, rentraient leurs canons, & abaissoient leurs sabords à mesure qu'ils passaient par le travers des vaisseaux français.

Ces détails sont d'accord avec ce que dit notre Auteur (page 90, ligne dernière, page 91, ligne première & suivantes) *l'escadre française passant devant l'avant-garde anglaise, à portée, dit-on, du pistolet, mais sans tirer un seul coup de canon, leur intention n'ayant été que de dégager de l'embaras où elle étoit l'arrière-garde des Espagnols, &c.*



T A B L E

D E S M A T I È R E S

De l'Essai de Tactique navale.

I N T R O D U C T I O N ,	pag. 1
E S S A I D E T A C T I Q U E N A V A L E . — D é m o n s t r a t i o n s . —	
SECTION PREMIÈRE. — Méthode de l'attaque de vaisseau à vaisseau ,	15,
SECT. II. — Sur l'effet du boulet dirigé contre les agrès, comparé avec l'effet de celui dirigé contre la coque ,	17,
SECT. III. — Forcer de grandes escadres au combat ,	18
SECT. IV. — Des principes généraux d'après lesquels on peut juger les différens moyens de forcer au combat les grandes escadres ,	21
<i>Autre explication du même cas ;</i>	24
E S S A I D E T A C T I Q U E N A V A L E . — P a r t i e h i s t o r i q u e ; <i>ou citation des exemples ,</i>	29
<i>Avertissement préliminaire ,</i>	ibid.
SECTION PREMIÈRE. — Description des combats dans lesquels les Anglais au vent, ayant prolongé leur ligne en ordre de bataille, ont été désemparés, &c.	31
PREMIÈRE DESCRIPTION du combat de l'Amiral BYNG contre l'armée française devant Minorque, le 20 Mai 1756, ibid.	
V	

- II. Combat de l'Amiral *BYRON*, contre l'armée française ;
devant la Grenade, le 6 juillet 1779. 37.
- III. Combat de l'Amiral *ARBUTHNOT*, contre l'escadre fran-
çaise, devant l'embouchure de la Chésapéak, le 16 Mai
1781, 50.
- IV. Combat de l'Amiral *GRAVES*, contre l'escadre française,
en dehors de l'embouchure de la Chésapéak, le 5 Septembre
1781, 55.
- V. Combat de l'Amiral *RODNEY*, contre l'armée française,
dans l'Ouest de la Martinique, le 17 Avril 1780, 60.
- SECT. II. — Des combats où les Français, étant au vent,
ont montré clairement leur répugnance, soit à attaquer, soit
à se laisser approcher, &c. 67.
- I. Combat de l'Amiral *RODNEY* contre l'escadre française,
au vent de la Martinique, le 15 Mai 1780, *ibid.*
- II. Description de la rencontre de l'Amiral *RODNEY* avec
l'escadre française, au vent de la Martinique, le 19 Mai 1780,
d'après sa lettre du 31 du même mois, 72.
- III. Combat de l'Amiral *HOOD* contre l'escadre française devant
le Fort-Royal de la Martinique, le 29 Avril 1781, 73.
- IV. Combat de l'Amiral *KEPPEL* devant Ouessant, le 27 Juil-
let 1778, 79.
- Observations, 82.
- SECT. III. — Combat de l'armée anglaise, commandée par
l'Amiral *MATHEWS*, contre les armées combinées de France
& d'Espagne, dans la Méditerranée, devant Toulon, le
11 Février 1744, 87.
- SECT. IV. — Combat de l'Amiral *PARKER*, contre les Hol-
landais sur le Dogre-Banc, le 5 Août 1781, 94.
- SECT. V. — Observations générales, 96.

- EXPOSITION D'UN NOUVEAU SYSTÈME D'ATTAQUE —
SECTION PREMIÈRE. — *Attaquer, étant au vent, l'arrière-garde de son ennemi,* 99
- SECT. II. *Attaquer particulièrement les trois vaisseaux les plus de l'arrière de la ligne ennemie,* 100
- SECT. III. *L'ennemi tente de défendre les trois vaisseaux de l'arrière en faisant virer toute son escadre vent-devant,* 102
- SECT. IV. *L'ennemi tente de secourir ses trois vaisseaux de l'arrière, en virant de bord vent-arrière,* 103
- SECT. V. — *L'ennemi cherche à éviter l'attaque sur son arrière-garde en virant vent-arrière, & en prenant les amures sur le bord opposé sous le vent,* 106
- SECT. VI. — *Des conséquences & effets d'un changement de vent survenant pendant l'attaque donnée par l'escadre du vent, en y comprenant tous les événemens possibles à prévoir,* 108
- Premier évènement. — *Changement graduel du vent qui tourne arrière,* *ibid.*
- Second évènement. — *Changement graduel du vent qui tourne vers l'avant,* 109
- Troisième évènement. — *De la conséquence du changement continu du vent, faisant le tour par l'avant,* *ibid.*
- Quatrième évènement. — *Le vent saute subitement au rhumb diamétralement opposé,* 110
- SECT. VII. — *Des brises de vent partielles,* 112
- SECT. VIII. — *De deux vents soufflant de côtés opposés,* 113
- Evénemens survenant à deux escadres qui rencontrent un changement de vent, après le commencement de l'attaque, 115
- SECT. IX. — *De quelques autres opinions sur la conduite à tenir dans cette attaque donnée par l'escadre qui est au vent,* 117
- SECT. X. — *Résumé & observations générales,* 120

<i>SUPPLÉMENT. — Combats de l'Amiral POCOCC contre l'escadre française, commandée par M. DACHÉ, dans les Indes orientales en 1758,</i>	121
<i>Description du combat de l'Amiral POCOCC contre l'escadre française commandée par M. DACHÉ aux Indes orientales, devant le fort Saint-David, le 29 avril 1758,</i>	126
<i>Observations sur ce combat,</i>	129
<i>De la courbe de chasse,</i>	129
<i>Théorème,</i>	ibid.
<i>Construction mécanique de la courbe de chasse,</i>	130
<i>Application de la courbe de chasse au combat de l'Amiral POCOCC,</i>	131
<i>Observations sur la partie historique de l'Essai de Tactique navale,</i>	137
<i>I. Description du combat de l'Amiral BYNG devant Minorque, le 20 Mai 1756,</i>	139
<i>II. Combat de l'Amiral BYRON, devant la Grenade le 6 Juillet 1779,</i>	140
<i>III. Combat de l'Amiral ARBUTHNOT devant l'embouchure de la Chésapéak, le 16 Mars 1781,</i>	142
<i>IV. Combat de l'Amiral GRAVES, devant l'embouchure de la Chésapéak, le 5 Septembre 1781,</i>	144
<i>V. Description du combat de l'Amiral RODNEY contre l'armée française, devant la partie de l'Ouest de la Martinique, le 17 Avril 1780,</i>	145
<i>SECT. II. — Des combats où les Français étant au vent ont montré clairement leur répugnance, soit à attaquer, &c.</i>	146
<i>I. Combat de l'Amiral RODNEY, au vent de la Martinique, le 15 Mai 1780,</i>	ibid.

II. Description de la rencontre de l'Amiral RODNEY, au vent de la Martinique, le 19 Mai 1780, 147

III. Combat de l'Amiral HOOD, devant le Fort-Royal de la Martinique, le 29 Avril 1781, 148

IV. Combat de l'Amiral KEPPEL, devant Ouessant, le 27 Juillet 1778, 150

Combat de l'Amiral MATHEWS, contre les armées combinées de France & d'Espagne, devant Toulon, le 1 Février 1744, 151

Fin de la première Partie.

ERRATA pour l'Essai de Tactique navale.

- A**VERTISSEMENT, page vij, ligne 6, n'auroit pas vu, lisez n'avoit pas vu.
Page 35, ligne 30, dernier mot, ayant, lisez aient.
— 50, ligne 25, Mai, lisez Mars.
— 52, ligne 32, Londou, lisez London.
— 53, ligne 13, oindre, lisez joindre.
— 56, ligne 9, Middle-Grouad, lisez Middle-Ground.
— 99, ligne 23, fig. 56, lisez fig. 60.
— 103, ligne 24, Planche XIII, lisez Planche XIV.
— *Idem*, ligne 31, 63, Planche XIV, lisez 65, Planche XV.
— à la marge au bas de la page, même correction.
— 104, ligne 19, fig. 64, lisez fig. 66.
— 111, ligne première, dessous, lisez dessus.
— 113, ligne 29, figures 79 à 88, lisez figures 80 à 89.

Observations sur le plan de Tactique

- Page 21, à côté de la ligne 15, dans la marge, ajoutez fig. 51
— 33, à côté de la ligne 11, dans la marge, ajoutez fig. 17.
— 49, à côté de la ligne 16, dans la marge, ajoutez Pl. IV, fig. 12.
— 63, à côté de la ligne 28, dans la marge, ajoutez fig. 36.
— 84, à côté de la ligne 34, dans la marge, ajoutez Pl. VIII, fig. 32.
— 85, à côté de la ligne 5, dans la marge, ajoutez Pl. VIII, fig. 32.
— 88, à côté de la ligne 30, dans la marge, ajoutez fig. 56.
— 99, à côté de la ligne 23, dans la marge, ajoutez fig. 60.
— 104, à côté de la ligne 20 dans la marge, à la place de fig. 64, lisez, fig. 66.
— 106, à côté de la ligne 5, dans la marge, à la place de Pl. XV, mettez Pl. XIV.
— 107, à côté de la ligne 25, dans la marge, ajoutez fig. 53.
— 114, à côté de la ligne 13, fig. 8, lisez fig. 80.
— 115, à côté de la ligne 21, dans la marge, ajoutez fig. 87.
— 117, à côté de la ligne dernière, dans la marge, ajoutez fig. 93.
— 129, à côté de la ligne 19, dans la marge, ajoutez Pl. XXI, fig. 100.

SECT. II. — Des combats où les Français ont eu le dessus, ou ont montré clairement leur répugnance, soit à attaquer, &c. 146

Y. Combat de l'Amiral ROBERT, au vent de la Martinique, le 25 Mai 1782.

ESSAI

SUR

LA TACTIQUE NAVALE.

TOME II.

DICTIONNAIRE HISTORIQUE
DE LA
TACTIQUE NAVALE
ESSAI
SUR
LA TACTIQUE NAVALE.

TOME II.

E S S A I
MÉTHODIQUE ET HISTORIQUE
SUR
LA TACTIQUE NAVALE,
ORNÉ DE GRAVURES,
EN QUATRE PARTIES.

OUVRAGE écrit en anglais par JEAN CLERK, *Écuyer,*
d'Eldin, Membre de la Société des Antiquaires d'Écosse,
& de la Société Royale d'Édimbourg,

Et traduit par le Citoyen DANIEL LESCALLIER.

II^e VOLUME,

Qui contient les II^e, III^e & IV^e Parties.



A PARIS,

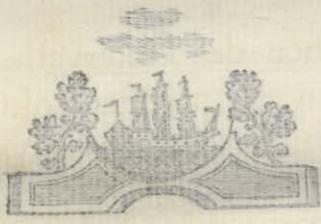
Chez { FIRMIN DIDOT, Libraire, rue Thionville, n^o 116.
DEZAUCHES, Géographe, rue des Noyers.
BOSSANGE, MASSON et BESSON, Lib. rue des Mathurins.
BAUDELLOT et EBERHART, Impr.-Lib. rue Jacques, n^o 30.

L'AN VI.

E S S A I
MÉTHODIQUE ET HISTORIQUE
SUR
LA TACTIQUE NAVALE,
EN QUATRE PARTIES.

Ouvrage écrit en anglais par J. VAN CLARK, Major,
d'Édimbourg, Membre de la Société des Antiquaires d'Écosse,
& de la Société Royale d'Édimbourg.
Et traduit par le Citoyen DANIEL ESCALIER.

II^e VOLUME,
Qui contient les I^{re}, II^{es} & III^{es} Parties.



A P A R I S,

FERMIN DIDOT, Libraire, rue Thionville, n^o 116.
 DEXAUCHES, Géographe, rue des Noyers.
 BOSSANGE, MASON et BESSON, Lib. rue des Mathurins.
 BAUDOUIN et ERNHART, Impr.-Lib. rue Jacques, n^o 30.

L'AN VI.

AVIS DU TRADUCTEUR.

LA première partie de cet ouvrage ayant paru en 1791, le Cⁿ FLEURIEU, Ministre de la Marine, m'engagea à la traduire pour l'utilité de ce département. J'avois naturellement pris l'engagement de traduire les autres parties, à mesure qu'elles paroïtroient; mais une mission faite pour le Gouvernement aux Indes Orientales, m'avoit forcément fait perdre cet objet de vue pendant six ans. A mon retour, ayant demandé des informations sur la suite de cet ouvrage, j'appris qu'après un pareil intervalle de six ans, le second volume, composé des 2^e, 3^e & 4^e parties, venoit de paroître à Londres. Je me suis empressé de compléter mon entreprise, & de satisfaire la Marine à cet égard.

Cette coïncidence de l'intervalle mis par l'auteur entre la publication du premier volume, & celle du second, avec la durée de mon voyage, est d'autant plus remarquable, que quelqu'autre traducteur, n'ayant pas fait une étude particulière de la marine, eût pu commettre des erreurs, comme il arrive assez fréquemment, dans la traduction d'anglais en français des ouvrages de ce genre. J'espère que mon lecteur marin ne trouvera pas ici d'erreurs de traduction; mais il s'est présenté

dans l'impression une inattention dont l'inconvénient disparoîtra en la faisant connoître.

Par distraction les desseins des planches XXVII & XXVIII avoient été laissés de côté, & on avoit continué de numéroter les planches suivantes, qui auroient dû être XXIX & XXX, des mêmes numéros XXVII & XXVIII, qui étoient déjà destinés : ainsi il se trouve deux planches N° XXVII & deux N° XXVIII : le mot *bis*, ajouté à la seconde planche de chaque numéro répété, remédiera aisément à cette erreur. Le lecteur est prié de suppléer ce mot *bis* aux numéros des planches désignées aux pages 42, 51, 53, & 54, ainsi qu'il est expliqué à L'ERRATA.

J'ai jugé nécessaire ici, comme à la première partie, de relever quelques erreurs dans lesquelles étoit tombé l'auteur anglais, sur-tout dans le récit des malheureuses affaires de M. DE GRASSE, dans lesquelles il attribue à l'incapacité de tous nos marins, ce qui n'étoit que la faute du seul chef.



TABLE DES MATIÈRES
DE CE SECOND VOLUME
DE L'ESSAI DE TACTIQUE NAVALE.

<i>ESSAI DE TACTIQUE NAVALE. — Deuxième partie,</i>	<i>pag. 1</i>
<i>Avant - propos ,</i>	<i>ibid.</i>
<i>De l'attaque donnée par les armées de dessous le vent ,</i>	<i>3</i>
<i>DÉMONSTRATIONS. — SECTION PREMIÈRE. — Des escadres</i>	
<i>tenant le plus - près du vent ,</i>	<i>ibid.</i>
<i>SECT. II. — De l'attaque simple ,</i>	<i>7</i>
<i>Résumé de quelques observations , sur le combat livré par</i>	
<i>l'amiral KEPPEL devant l'isle d'Ouessant , le 27 Juillet</i>	<i>8</i>
<i>1778 ,</i>	
<i>SECT. III. — De l'attaque croisée ,</i>	<i>11</i>
<i>Développement de la manière d'attaquer par dessous le</i>	
<i>vent ,</i>	<i>ibid.</i>
<i>Exemples d'une ligne ennemie coupée par les vaisseaux de</i>	
<i>tête , d'une escadre donnant chasse de dessous le vent ,</i>	<i>ibid.</i>
<i>Premier cas : celui où les vaisseaux de tête ont joint les trois</i>	
<i>derniers vaisseaux de l'arrière - garde ennemie ,</i>	<i>12</i>
<i>Deuxième cas : celui où les vaisseaux de tête ont atteint le</i>	
<i>corps - de - bataille ou centre de la ligne ennemie ,</i>	<i>13</i>

Troisième cas : celui où les vaisseaux de tête ont atteint le quatrième ou le cinquième vaisseau de l'avant-garde ennemie, & où, coupant cette partie, ils la séparent du reste de sa ligne,	14
Observations sur les trois cas précédens,	15
Couper la ligne de l'ennemi avec le cinquième vaisseau de l'avant-garde,	16
Premier cas : celui où l'attaque se donne sur l'arrière-garde de la ligne ennemie, par le cinquième vaisseau de l'avant-garde de l'escadre attaquante,	ibid.
Deuxième cas : celui où le cinquième vaisseau de l'escadre attaquante, coupe la ligne de l'ennemi au centre,	17
Troisième cas : celui où l'attaque est donnée par le cinquième vaisseau sur l'avant-garde de l'ennemi,	18
Attaquer avec le centre ou corps-de-bataille,	ibid.
Démonstration,	21
SECT. IV. — De l'attaque perpendiculaire, ou à angles droits,	23
ESSAI DE TACTIQUE NAVALE. — Troisième partie,	25
Esquisse historique de la Tactique navale,	ibid.
PREMIÈRE PÉRIODE,	28
DEUXIÈME PÉRIODE,	30
Comparaison de l'effet des voiles, avec celui des rames, dans l'impulsion donnée au vaisseau,	ibid.
Différence de l'effet du canon tiré par la proue, comme dans les galères, ou par le travers & en batterie, comme dans les vaisseaux,	31
Sur l'armée invincible d'Espagne,	32

DES MATIÈRES

<i>De la Manche,</i>	33
<i>Combats de mer avec les Hollandais,</i>	36
<i>Des signaux, dont on attribue l'invention au duc d'York à la même époque,</i>	ibid.
<i>De l'institution navale,</i>	37
TROISIÈME PÉRIODE,	40
<i>Principes généraux,</i>	ibid.
<i>Des manœuvres & évolutions des vaisseaux ou des escadres ennemies en présence,</i>	41
<i>Application des idées qui précèdent, aux combats de mer qui ont eu lieu pendant cette période de l'histoire de la Tactique navale,</i>	43
<i>Application des principes précédens, à la conduite tenue par l'Amiral MATTHEWS, comme donnant l'attaque,</i>	ibid.
<i>Application des mêmes principes, à la conduite tenue dans ce combat par l'Amiral espagnol,</i>	44
<i>Sur le combat de l'Amiral BYNG, pour examiner, en quoi les principes précédens peuvent lui être applicables,</i>	45
<i>Autres observations qui ne sont applicables qu'à la troisième période,</i>	47
ESSAI DE TACTIQUE NAVALE. — Quatrième partie,	49
<i>Avant - propos,</i>	ibid.
COMBAT de l'Amiral SAMUEL HOOD,	51
<i>Description des affaires entre SAMUEL HOOD & DE GRASSE devant S. Christophe, les 24, 25 & 26 Février 1782,</i>	ibid.
<i>Extrait de la lettre de l'Amiral HOOD, qui rend compte de cette affaire,</i>	

Description de cette affaire ,	53
Observations sur cette affaire ,	55
COMBAT de l'Amiral RODNEY avec M. DE GRASSE , du 12 Avril 1782 ,	59
Réflexions préliminaires ,	ibid.
Extrait de la gazette de Londres ,	ibid.
Extrait d'une lettre de RODNEY au Secrétaire de l'amirauté ,	61
Description des combats des 9 & 12 Avril. 1782 , entre l'armée anglaise commandée par l'Amiral RODNEY & l'armée fran- çaise par M. DE GRASSE ,	64
Liste des vaisseaux de l'amiral RODNEY , dans les combats des 9 & 12 Avril 1782 ,	73
Liste de l'armée française ,	75
Observations sur les combats des 9 & 12 Avril 1781 ,	76
Des combats entre les escadres anglaise & française , aux Indes Orientales , en 1782 ,	79
Description du combat du 17 Février 1782 , entre les escadres française & anglaise , sur la côte de Coromandel ,	83
État des vaisseaux de l'escadre anglaise , sous le commande- ment de l'Amiral HUGHES , au combat du 17 Février 1782 ,	87
État de l'escadre française aux ordres de M. DE SUFFREN , & des troupes qui y étoient embarquées , &c.	88
Observations sur le combat donné à la côte de Coromandel , le 17 Février 1782 ,	89
Combat de l'escadre anglaise commandée par HUGHES , contre l'escadre française aux ordres de SUFFREN , le 12 Avril 1782 ,	91

DES MATIÈRES. vij

<i>Extrait de la liste des morts & blessés dans ce combat ,</i>	95
<i>Lettre de l'Amiral HUGHES ,</i>	ibid.
<i>Description du combat donné devant l'isle de Ceylan , du</i> <i>Avril 1782 ,</i>	12 95
<i>Particularités remarquables de ce combat ,</i>	8 99
OBSERVATIONS SUR LA QUATRIÈME PARTIE DE L'ESSAI DE TACTIQUE NAVALE DE JEAN CLERK , qui <i>contient des descriptions de combats ,</i>	
	105
<i>COMBAT de l'Amiral SAMUEL HOOD ,</i>	ibid.
<i>COMBAT de l'Amiral RODNEY avec M. DE GRASSE , du</i> <i>Avril 1782 ,</i>	12 110
<i>Description des combats des 9 & 12 Avril 1782 , entre</i> <i>RODNEY & DE GRASSE ,</i>	ibid.
<i>Liste de l'armée française aux ordres de l'Amiral DE GRASSE ,</i> <i>le 12 Avril 1782 ,</i>	123
<i>Résumé des observations sur ce combat du 12 Avril 1782 ,</i>	125
DES COMBATS qui eurent lieu entre les escadres anglaise & française , aux Indes orientales , en l'année 1782 ,	
	126
<i>Description du combat du 17 Février 1782 ,</i>	ibid.
<i>COMBAT donné devant l'isle de Ceylan , le 12 Avril 1782 ,</i>	128

Fin de la Table du second Volume.

ERRATA.

<i>Page.</i>	<i>Ligne.</i>	<i>au lieu de</i>	<i>Lisez :</i>
14.....	2	le vent <i>B</i> ; fon....	le vent ; <i>B</i> , fon.
19.....	8	le plus.....	les plus.
42.....	4	Planche XXVII....	Planche XXVII <i>bis</i> .
51.....	20	Planche XXVII....	Planche XXVII <i>bis</i> .
53.....	27	Planche XXVIII ...	Planche XXVIII <i>bis</i> .
54.....	13	Planche XXVIII ...	Planche XXVIII <i>bis</i> .
87.....	3	du 12 février.....	du 17 février.

ESSAI

DE

TACTIQUE NAVALE.

SECONDE PARTIE.

AVANT-PROPOS.

Il a été complètement démontré (1) dans la première partie de cet ouvrage, que les Français nos ennemis ont montré dans toutes leurs rencontres avec nos escadres, un système fuivi & l'intention constante de désenparer nos vaisseaux, & d'éviter d'amener les leurs en bataille serrée. On a prouvé avec la même clarté qu'un Amiral commandant une armée navale au vent, & donnant la chasse à une armée ennemie qui est sous le vent à lui, peut toujours obliger son ennemi, quelque ruse & quelque précaution qu'il emploie, à combattre à forces égales & de près, ou bien le réduire à abandonner un nombre de ses vaisseaux.

Je tâcherai, dans cette seconde partie, de démontrer avec la même évidence la possibilité, pour l'armée sous le vent, de forcer au combat, avec un pareil succès, son ennemi qui

(1) Ceci est contredit par les observations du traducteur, inférées à la fin de la première partie, pages 139—152. *Note du traducteur.*

est au vent : & comme on a prouvé dans la première partie, que l'armée du vent qui attaque, a par cela même une supériorité de moyens sur celle qui cherche à éviter le combat; ainsi on trouvera sans doute également vrai qu'une armée sous le vent, qui attaque, doit avoir aussi un grand avantage sur son ennemi, qui veut éviter le combat en fuyant au vent (1).

(1) Cet objet de l'attaque sous le vent ayant été exécuté, il y a environ dix-neuf ans, & immédiatement après le 17 Juillet 1778, a déjà été traité en partie, dans les observations qui ont été données sur le combat livré ce jour par l'Amiral KEPPEL. Voy. la 1^e partie pages 82 — 86.

S E C O N D E P A R T I E .



Il a été complet (1) dans la première partie de ces ouvrages, ennemis ont montré dans toutes leurs tentatives avec nos escadres, un système suivi & l'intention constante de désemparer nos vaisseaux, & d'éviter d'amener les leurs en bataille serrée. On a prouvé avec la même clarté qu'un Amiral commandant une grande escadre au vent, & donnant la chasse à une grande escadre ennemie, qui suit le vent à lui, peut toujours obliger son ennemi, quelque rare & quelque précieuse qu'il emploie, à combattre à forces égales & de près, ou bien le réduire à abandonner un nombre de ses vaisseaux.

Le succès dans cette seconde partie, de démontrer avec la même évidence la possibilité, pour l'armée sous le vent, de forcer au combat, avec un pareil succès, son ennemi qui

(1) Ceci est corrigé par les observations du rédacteur, insérées à la fin de la première partie, pages 117 — 122. Voy. la première partie.

TACTIQUE NAVALE.

De l'attaque donnée par les armées de dessous le vent.

DÉMONSTRATIONS.

SECTION PREMIERE.

Des escadres tenant le plus près du vent.

QUOIQUE tous les marins instruits connoissent parfaitement les problèmes nautiques, on pense qu'il n'est pas inutile d'en donner ici les démonstrations qui pourront offrir quelque instruction aux personnes à qui la navigation n'est pas familière.

1°. Supposons (fig. 1, pl. XXIII.) une escadre de 10, 20 vaisseaux ou même plus, tenant le vent en *F*, pour éviter d'être forcée à combattre avec une escadre ennemie, composée d'un pareil nombre de vaisseaux en *A*, à quelques lieues de distance sous le vent, & qui de son côté fait tout ce qu'elle peut pour atteindre son ennemi & pour engager le combat.

S'il y a égalité de marche & de vitesse de chacun des vaisseaux de l'escadre *F* du vent, avec chacun de ceux de l'escadre ennemie sous le vent, il est certain, qu'à moins d'un changement de vent ou de quelque accident imprévu, ces deux escadres courant uniformément les mêmes bordées, les distances entr'elles resteront constamment les mêmes, & que

l'escadre *A* de dessous le vent, ne pourra jamais atteindre son ennemi *F*: car comme la bordée *AB*, que doit parcourir l'escadre *A*, fait avec la ligne du vent *VV* un angle égal à celui que fait aussi avec la ligne du vent la bordée *FG*, de l'escadre ennemie *F*; & l'une & l'autre de ces bordées étant parcourues dans les mêmes temps & avec les mêmes vîtesses, il est clair que la distance entre les deux escadres, rendues aux points *B* & *G*, sera la même que lorsqu'elles étoient aux points *A* & *F*, au commencement de la chasse.

Supposons encore que les deux escadres virent de bord en même temps, & qu'elles prennent les bordées tribord amure, *BC* & *GH*: lorsqu'à la fin de cette bordée les deux escadres feront respectivement rendues, l'une au point *C*, l'autre au point *H*, la distance entr'elles sera encore la même qu'au commencement; & l'escadre *A* ne parviendra jamais à portée de l'escadre *F*, son ennemie.

Mais pendant que les escadres sont en présence, & luttant pour gagner le vent, ce qui peut durer quelques jours; s'il arrivoit changement de vent, si quelque partie du grément étoit déséparée par l'effort de la voile, accidents qui sont l'un ou l'autre inévitables au bout d'un certain temps, il est clair que ces circonstances défavorables sont bien plus dangereuses pour l'escadre du vent, qui cherche à fuir en remontant au vent, que pour celle sous le vent, qui donne chasse à l'autre.

Par exemple: supposons que l'escadre ennemie ait, pendant sa bordée au plus près, de *H* en *F* (fig. 2, pl. XXIII), un de ses vaisseaux, endommagé & tombé sous le vent de sa ligne, en quelque point *G*; il n'y a pas de doute que ce vaisseau ne doive être coupé à la prochaine bordée que fera une partie de l'escadre *A*, en virant au point *C*, ou autre; que l'escadre *F*, étant obligée d'arriver ou de diminuer de voiles en *H*, pour protéger celui de ses vaisseaux qui est endommagé, elle tombera à portée de l'escadre *A*, qui chasse, & par là le combat s'engagera nécessairement. Au contraire, si un des vaisseaux de l'escadre de dessous le vent *A*, vient à être endommagé & à tomber sous le vent, en *B*; ce vaisseau ne

cessera pas pour cela d'être protégé par son escadre, & ne sera nullement exposé au feu de l'ennemi.

Mais dans le cas d'un changement de vent, de quelques quarts, au bout de quelques jours, on verra, par les démonstrations ci-après, que ce changement ne peut être que défavorable à l'escadre de dessous le vent.

Soient deux vaisseaux, l'un à quelques milles au vent, en *F* (pl. XXIII, fig. 3), prenant chasse, & l'autre sous le vent en *A*, donnant chasse au premier; le vent à l'ouest en *V*.

Pour montrer quels seront les effets, pour l'un & pour l'autre de ces vaisseaux, d'un changement quelconque dans le vent; supposons que ce changement ait lieu de l'Ouest au Nord, en *N*, *N*, subitement: en ce cas, le vaisseau *A*, qui étoit sous le vent de plusieurs milles, pendant que le vent étoit à l'Ouest, virera de bord & dirigera sa bordée de *D* en *B*, qui le portera beaucoup au vent du vaisseau *F*, à présent que le vent est tourné au Nord; quoique cependant leur distance respective puisse rester à peu près la même; le vaisseau *F* ayant couru de *H* en *G*.

Soient encore, deux escadres *A* & *F* (pl. XXIV, fig. 4) ayant eu d'abord des vents à l'Ouest, qui ont tourné par gradations jusqu'au Nord, de manière à laisser à chacune d'elles le temps nécessaire pour manœuvrer & ferrer le vent, se tenant toujours en ligne de bataille à chaque changement de vent: dans ce cas-là même, l'escadre *A*, qui étoit sous le vent de l'autre de 7 milles, lorsque le vent étoit à l'Ouest, dans la première position, se trouvera aussi avoir l'avantage du vent, lorsque le vent sera tout-à-fait venu au Nord, ainsi qu'on peut le voir, par la figure, où les routes respectives des deux escadres, $A.^2 F.^2$, $A.^3 F.^3$, $A.^4 F.^4$, $A.^5 F.^5$, sont marquées pour chaque changement de vent, de deux en deux rumb, la dernière route parcourue par l'escadre *F* sera $F.^5$, étant suivant la ligne *HI*, & la dernière route de l'escadre *A* étant $A.^5$, suivant la ligne *S G*.

Or, en supposant que chacune de ces escadres ait ainsi exactement tenu le vent, à chaque changement de deux en deux rumb, & qu'elles aient parcouru ces différentes routes

& bordées, avec des vîtes égales; les deux escadres, au moment où le vent fera tout-à-fait tourné au Nord, resteront entr'elles à la même distance de 7 milles; mais l'escadre *A*, qui d'abord étoit sous le vent, aura gagné beaucoup dans le vent.

A présent, dans une autre supposition, que le vent en passant de l'Ouest au Sud ait de même tourné par gradations, de manière que chacune des escadres ait eu le temps de manœuvrer & tenir le vent & de prendre les positions successives qui sont indiquées dans la figure; l'escadre *A* ayant pris les positions *G*, *K*, *L*, *P*, *Z*, pendant que l'escadre ennemie *F* a pris celles *T*, *M*, *Q*, *U*, *M*, on trouvera que, lorsque le vent fera tout-à-fait passé au Sud, le vaisseau *Z*, qui est à la tête de l'escadre *A*, aura l'avantage du vent sur le vaisseau *M*, qui est à la tête de l'escadre *F*, absolument dans la même mesure que dans la précédente supposition du vent tourné au Nord.

On peut déduire de ces raisonnemens que l'escadre sous le vent, qui donne la chasse, peut, avec de la persévérance, espérer que quelque circonstance finira par lui être favorable pour lui faire atteindre son ennemi qui fuit, & le forcer au combat, soit en lui gagnant le vent, soit en attrapant quelques-uns de ses vaisseaux de la queue. Or, comme ceci peut avoir lieu, soit lorsque les deux escadres ennemies l'une de l'autre courent la même bordée, soit lorsqu'elles se rencontreront à bords opposés; il en résulte naturellement deux cas distincts pour l'attaque de dessous le vent: j'appellerai l'un d'eux l'ATTAQUE SIMPLE, l'autre l'ATTAQUE CROISÉE.

1°. Par attaque simple, j'entends celle où l'escadre *A* sous le vent aura pu atteindre quelques vaisseaux de l'escadre ennemie qui est au vent, & en courant les mêmes bordées (fig. 23, pl. VII de la première partie).

2°. Par attaque croisée, j'entends celle qui a lieu dans le cas où les deux escadres ennemies l'une de l'autre se rencontreront à bords opposés (fig. *a*, pl. III, 1^{re} partie).

SECONDE SECTION.

De l'Attaque simple.

On ne peut citer que bien peu d'exemples de cette attaque simple; car les Généraux français, lorsqu'ils ont aperçu le moindre danger d'être atteints par leur ennemi sous le vent, ont toujours trouvé moyen de mettre les escadres qu'ils commandoient sur le bord opposé à celui que tenoient les escadres qui les chassoient: je citerai pour exemple le combat de l'Amiral ARBUTHNOT devant l'embouchure de la Chésapeak. (Voy. la 1^e partie, pages 50 & 142).

Mais, soit que nous devions en chercher la raison dans la sollicitude de l'ennemi à éviter le combat, soit qu'on doive le regarder comme une conséquence naturelle des manœuvres & évolutions nécessaires à deux armées en pareilles circonstances; il est de fait que les escadres ennemies se sont plus souvent rencontrées & combattues à bords opposés, que sur les mêmes bords: & nous avons quatre exemples à citer de ces combats à bords opposés, celui du 27 Juillet, 1778, deux autres des 15 & 19 Mai 1780, & enfin celui du 12 Avril 1782.

Ce dernier combat, du 12 Avril, a été, il est vrai, très-décisif à la fin; mais le commencement en a été si parfaitement semblable aux trois premiers, que les armées opposées s'étant rejointes, les vaisseaux de la tête de l'ennemi gagnèrent le vent (comme dans la fig. a, Pl. III, 1^e partie) & les deux armées rangées en ligne se prolongèrent & passèrent l'une devant l'autre à bords opposés; chaque vaisseau recevant le feu du vaisseau correspondant de la ligne ennemie, & lui envoyant le sien, jusqu'à ce que toute la ligne de bataille d'une des armées se fût complètement étendue par le travers de toute la ligne ennemie (comme dans la fig. 5, pl. XXIV); c'est-à-dire jusqu'à ce que le vaisseau de tête B, de l'une des armées, se fût trouvé par le travers du vaisseau de queue G, de l'autre armée, & réciproquement.

J'ai déjà donné, à quelques égards, la description des trois premiers des combats cités : quant au dernier, celui du 12 Avril, il faut une telle attention pour le bien juger, qu'il ne conviendrait nullement d'en faire l'exposition, avant d'avoir complètement discuté ce qui concerne l'attaque donnée par deffous le vent ; & dans cette vue, il sera nécessaire, par forme d'introduction à ce sujet, de revoir & récapituler quelques-unes des remarques qui ont été précédemment faites dans la 1^e partie de cet ouvrage, § 110 & suivans, pages 82 & suivantes.

Résumé de quelques observations sur le combat livré par l'Amiral KEPPEL, devant l'Isle d'Ouessant, le 27 Juillet, 1778.

Supposons deux armées ennemies *A* & *F* (Voy. la fig. 46, pl. XII, 1^e part.), se disputant l'avantage du vent ; & que, soit par la supériorité des manœuvres ou de leur marche, soit par un changement de vent, les vaisseaux de la tête de l'armée ennemie *F*, aient gagné le vent à l'armée *A* ; il paroît démontré que si l'avant-garde ou toute autre division de l'armée *A*, qui est sous le vent, continuoît alors de suivre sa précédente route *AB*, & si elle n'arrivoit pas, un vaisseau après l'autre, suivant la route *CC* (fig. 47, même pl.), elle pourroit avec un grand succès couper en deux la ligne de l'ennemi en *G* (fig. 48), & séparer son arrière-garde *H*, de son avant-garde *F* : de plus cette tentative avanceroit ou retarderoit la marche de tous les vaisseaux de la ligne ennemie qui se trouveroient en arrière de ce point d'attaque ; l'ennemi se verroit obligé de combattre dans toute la longueur de sa ligne, & de très-près ; sans quoi il abandonneroit les vaisseaux de son arrière-garde *H*, qui seroient nécessairement séparés de l'avant-garde.

On dira peut-être qu'une pareille attaque présente plus de dangers qu'elle ne peut faire espérer d'avantages.

Je répondrai que lorsqu'on aura la hardiesse & la résolution de l'entreprendre, on trouvera sa justification dans la réussite,

&

& nous ferons alors convaincus que les vaisseaux courront moins de risques, & essuieront moins de dommages en faisant cette tentative, que dans toute autre manière d'attaquer.

Mais, si nous prenons ce sujet sous un autre point de vue; en supposant, par exemple, que 2, 3, ou un plus grand nombre de vaisseaux se dépassent à bords opposés, avec une vitesse de cinq nœuds par heure; la vitesse composée avec laquelle ils se dépasseront mutuellement, fera de dix nœuds par heure; ou bien (ce qui revient au même) supposons, pour simplifier la démonstration, qu'une des escadres soit immobile, & que l'autre dépasse avec une vitesse de dix nœuds par heure; alors chaque vaisseau de l'escadre qui est en marche, parcourra 882 pieds par minute (1).

En conséquence, chacun des vaisseaux de l'escadre qui est en mouvement, dépassera dans une minute de temps chacun des vaisseaux de l'autre escadre qu'on a supposé immobile, y compris l'espace ou intervalle ordinaire qui existe entre les vaisseaux de la même escadre rangés en ligne de combat. Ainsi, supposant que, dans le combat du 18 Juillet 1778, les deux armées se soient prolongées en courant des bords opposés avec une vitesse de cinq nœuds par heure chacune, & s'il étoit possible à chaque vaisseau de tirer une bordée par minute, chaque vaisseau anglais n'eût été exposé au feu de chaque vaisseau français que pendant un quart de minute, c'est-à-dire pendant le peu d'instans où les deux vaisseaux ont pu se trouver directement par le travers l'un de l'autre. Or, comme l'armée ennemie, dans le combat dont il est question, étoit de vingt-six vaisseaux, chaque vaisseau anglais, passant le long de toute la ligne, n'a pu être exposé au feu que pendant six minutes & demie.

Si, au lieu de cinq nœuds de vitesse, les armées ne se prolongeoient qu'avec une vitesse de deux nœuds & demi, (& c'est la moindre qu'on puisse supposer à un vaisseau pour être en état de bien gouverner); alors chaque vaisseau seroit

(1) Ou 294 verges, mesur éanglaise, voy. la note qui est au bas de la page 25, 1. partie.

exposé au feu de toute la ligne ennemie pendant treize minutes de temps.

Ce n'est que par une semblable recherche qu'on peut expliquer comment deux armées ennemies, de trente vaisseaux de ligne chacune, & portant plus de trente six mille hommes, ont pu se combattre, soutenir une canonnade terrible composée de plus de 4000 canons, non comprise la mousqueterie, & se séparer ensuite sans avoir produit aucun effet remarquable l'une sur l'autre, & sans le moindre petit avantage décidé de part ni d'autre, quelquefois même sans avoir presque perdu un homme, quoiqu'elles se soient souvent approchées jusqu'à portée de pistolet.

On doit conclure de tout ceci, que la plus grande habileté à manœuvrer, le feu le plus vif, l'approche bord à bord, tout cela ne peut servir à rien en pareil cas; & qu'on n'obtiendra jamais aucun succès d'un combat livré contre une armée ennemie qui tient le vent, qui court à bords opposés, & qui cherche à s'éloigner, à moins qu'on ne puisse couper sa ligne en deux, ou qu'on ne mette en usage quelque autre moyen d'arrêter sa marche, ainsi qu'il a été précédemment expliqué.



TROISIEME SECTION.

DE L'ATTAQUE CROISÉE.

Développement de la manière d'attaquer par dessous le vent.

Supposons deux escadres, dont une au vent *F*, cherche à s'éloigner (fig. 5, pl. XXV), & l'autre en *A*, sous le vent, s'efforce pour atteindre la première; je pense qu'on ne me contestera pas que l'escadre *A*, de dessous le vent, qui donne chasse, peut parvenir, au bout de quelques jours, à joindre son antagoniste *F*, & à l'obliger à recevoir quelque choc; ou bien que l'escadre *F*, au vent, aura probablement la plus grande difficulté de s'échapper sans être entamée dans sa ligne. J'ajoute que ce choc, ou cette rencontre entre les deux escadres ennemies, aura presque toujours lieu, comme cela est arrivé jusqu'à présent, en se prolongeant à bords opposés.

Supposons encore que cette escadre *F*, (fig. 5, pl. XXV), prenant chasse, a employé tout ce que peut fournir de moyens l'art de la navigation, pour éviter le combat; il s'ensuit que, quoique l'escadre *A*, qui chasse, ne puisse pas atteindre l'avant-garde ennemie, qui a beaucoup gagné dans le vent en *F*, elle pourra joindre une partie de son arrière-garde; & comme, dans le premier cas, cette rencontre aura lieu de la part des vaisseaux de tête, je commencerai cette explication par les exemples où cette évolution, de couper avec le plus grand avantage la ligne de l'ennemi, peut être exécutée par les vaisseaux de tête de l'escadre qui donne chasse.

Exemples d'une ligne ennemie coupée par les vaisseaux de tête, d'une escadre donnant chasse de dessous le vent.

Cet évènement peut arriver dans trois circonstances: la première, si les vaisseaux de tête de l'escadre qui chasse, ont

joint l'arrière-garde de l'ennemi, supposons trois de ses vaisseaux.

La seconde, si les vaisseaux de tête ont atteint le corps de bataille ou centre de la ligne ennemie.

La troisième, si les vaisseaux de tête ont atteint le 4^e ou 5^e vaisseau de l'avant-garde ennemie, & coupant cette partie, ils la séparent du corps de bataille & de l'arrière-garde de sa ligne.

PREMIER CAS : *celui où les vaisseaux de tête ont joint les trois derniers vaisseaux de l'arrière-garde ennemie.*

Nous supposerons que, pendant une bordée favorable, un nombre de trois ou quatre des vaisseaux de tête de l'escadre ennemie *A*, qui donne chasse, puissent atteindre un pareil nombre de ceux de l'escadre ennemie *F*, au point *G* (figure 6, planche XXV); que le vaisseau le plus en avant, ou tel autre de ceux qui ont joint l'ennemi, tâche, en ferrant le vent, de passer entre deux des vaisseaux les plus en arrière de l'escadre ennemie, par exemple entre le troisième & le quatrième, au point *G*: il arrivera de là que le vaisseau qui fait cette tentative, forcera à travers cet intervalle, ou qu'il s'abordera avec le troisième vaisseau *G* (fig. 7, pl. XXV); ce qui non seulement arrêtera la marche de celui-ci dans sa ligne, mais mettra aussi en désordre les autres vaisseaux qui sont plus en arrière. Or que l'un ou l'autre de ces évènements ait lieu, voilà trois vaisseaux *G*, de l'arrière-garde ennemie, forcés à tomber sous le vent, séparés de leur ligne (fig. 8, pl. XXV); & alors ils seront engagés parmi les autres vaisseaux de l'escadre *A*, dont quelques uns arriveront en *B*, pour leur couper chemin.

Si cette manœuvre est exécutée vivement & avec quelque bonheur, il y a lieu de croire qu'elle réussira, & que l'ennemi *F* perdra infailliblement ces trois vaisseaux; car, dans l'exemple cité, son avant-garde ayant, pendant ce temps, remonté beaucoup dans le vent en *F*, l'affaire seroit terminée avant

qu'elle pût secourir ses vaisseaux ; ou bien, dans cette tentative de leur porter secours, cette escadre seroit réduite à la nécessité d'attaquer, en arrivant & venant en *F* (fig. 9, pl. XXV) ; ce qu'elle avoit voulu éviter auparavant, lorsqu'elle avoit toutes ses forces rassemblées & intactes : elle fera donc obligée d'abandonner ces trois vaisseaux ; car il est très-apparent que l'escadre *A* les aura déjà enveloppés de forces suffisantes pour leur ôter tout espoir d'échapper.

Mais en supposant que cette escadre ennemie, s'apercevant à temps du danger que court son arrière-garde, arrive, au lieu de tenir le vent comme on l'a supposé ci-devant, & qu'elle prolonge à bords opposés la ligne de l'escadre *A*, ce parti ne peut lui être utile ; car elle fera à deux de jeu avec son antagoniste : ils ne pourront qu'échanger entr'eux quelques bordées, à mesure qu'ils se dépasseront très-rapidement ; il n'en faudra pas moins que les trois vaisseaux séparés soient abandonnés de leur escadre, & ils finiront toujours par être pris.

SECOND CAS : *Celui où les vaisseaux de tête ont atteint le corps de bataille ou centre de la ligne ennemie.*

Lorsque les vaisseaux de tête de l'escadre *A* (fig. 10, pl. XXV) auront atteint le milieu de la ligne de l'escadre ennemie *F*, le vaisseau *B*, qui tente le passage à travers la ligne, ou réussira à forcer dans l'intervalle qui lui sera laissé entre deux vaisseaux ; & alors le vaisseau *G*, avec tous ceux qui sont en arrière de lui, seront rejetés sous le vent (fig. 10), ou bien le vaisseau *B* s'abordera avec celui *G*, & l'un & l'autre venant au vent, comme dans la fig. 11, même planche, il en résultera que tous les vaisseaux *H*, qui sont en arrière de cette rencontre, seront empêchés & retardés. Or que l'un ou l'autre de ces événemens survienne, la ligne sera toujours coupée, comme dans la figure 10, l'arrière-garde *H* sera séparée de l'avant-garde *F*, & tous les vaisseaux de l'arrière de l'escadre ennemie seront forcés à arriver.

Pendant ce temps l'avant-garde *A* (fig. 12, pl. XXV) tiendra le vent *B*; son corps de bataille, de même que son arrière-garde, s'étant, pendant ce temps, rapprochés de l'ennemi, empêcheront son arrière-garde *G* d'avancer; & l'impossibilité de se rallier à son escadre *F*, l'obligera à faire vent arrière.

Cette arrière-garde ennemie *G*, (fig. 13, pl. XXVI), faisant vent arrière, sera enveloppée de toutes les forces de l'escadre *A*, avant-garde & arrière-garde; l'une *E*, ayant forcé l'arrière-garde ennemie à tomber sous le vent, arrive aussi pour la poursuivre & la canonner par la hanche de tribord; les vaisseaux formant l'autre partie de l'armée en *B*, composée du corps de bataille & de l'arrière-garde, ayant empêché la jonction, poursuivront également l'arrière-garde ennemie & la canonneront dans la hanche du côté de babord. Il est évident que l'avant-garde *F* de l'ennemi n'aura pas de possibilité d'empêcher aucune de ces évolutions.

TROISIEME CAS : *celui où les vaisseaux de tête ont atteint le quatrième ou le cinquième vaisseau de l'avant-garde ennemie, & où, coupant cette partie, ils la séparent du reste de sa ligne.*

Les vaisseaux de tête de l'avant-garde de l'escadre *A* (fig. 14, pl. XXVI), ayant approché l'avant-garde ennemie, & coupé sa ligne entre le quatrième & le cinquième vaisseau, la prolongent au vent en *B*; là ils mettent en panne, ou diminuent de voiles, pour donner au reste de leur escadre le temps de se rallier &c.; pendant le temps que l'arrière-garde *D*, arrive suivant la route *C*, pour se préparer à intercepter l'ennemi.

Par ce moyen l'avant-garde *A* (fig. 15, pl. XXVI), ayant gagné le vent, & l'arrière-garde *B* ayant forcé de voiles pour se rallier, l'escadre ennemie, actuellement diminuée des quatre vaisseaux qui ont été coupés, est obligée de tomber sous le vent, & d'essuyer un combat très-ferré.

A, l'avant-garde, donnera chasse, & essayera de battre l'ennemi par la hanche de tribord.

B, la division de l'arrière-garde, s'attachera à le canonner de près par la hanche de bâbord.

G, l'escadre ennemie, affoiblie de quatre vaisseaux.

F, ses quatre vaisseaux coupés & séparés d'elle.

OBSERVATIONS sur les trois cas précédents de l'attaque donnée par les vaisseaux de tête d'une escadre.

De ces trois cas, le premier est celui dont l'attaque a le plus d'assurance de réussite, parce qu'il est plus aisé de joindre l'arrière-garde d'une escadre qui prend chasse, que toute autre partie de sa ligne.

Le second cas, qui est celui de l'attaque faite par l'avant-garde sur le milieu de la ligne ennemie ou à-peu-près, doit toujours se tenter quand on en voit la possibilité; parce que l'objet est plus important, & le succès en est également probable.

Le troisième cas, de l'attaque sur quelque point de l'avant-garde ennemie, est celui dont le succès est le plus douteux, par la raison qu'il y a la plus d'égalité de moyens entre les deux escadres combattantes, & sur-tout si l'ennemi accepte le combat.

A présent, supposons le cas où le vaisseau de tête de l'escadre *A*, aura gagné le vent de toute la ligne ennemie, après l'avoir long-temps disputé; ensuite il la prolonge au vent à bords opposés; les deux escadres se canonneront vivement.

Cet avantage prétendu, qui a été dans toutes les occasions l'objet de nos efforts & de notre sollicitude, n'est cependant pas plus important que de prolonger l'escadre ennemie par dessous le vent, après avoir manqué de lui gagner le vent, évolution que nous connoissons parfaitement depuis long-temps.

Couper la ligne de l'ennemi avec le cinquième vaisseau de l'avant-garde; ce qui peut avoir lieu, comme dans l'exemple précédent, dans trois circonstances différentes.

La première, si l'attaque a lieu sur l'arrière-garde de la ligne ennemie de la part du cinquième vaisseau de l'avant-garde de l'escadre attaquante.

La seconde, si le cinquième vaisseau de l'avant-garde de l'escadre attaquante, coupe la ligne de l'ennemi au centre.

La troisième, si l'attaque de ce cinquième vaisseau porte sur l'avant-garde de la ligne ennemie.

PREMIER CAS: celui où l'attaque se donne sur l'arrière-garde de la ligne ennemie, par le cinquième vaisseau de l'avant-garde de l'escadre attaquante.

Si le cinquième vaisseau *A* (fig. 16, pl. XXVI), de l'avant-garde, donne l'attaque, & coupe la ligne de l'ennemi (supposons entre le quatrième & le cinquième vaisseau de son arrière-garde, au point *G*): pendant ce temps les quatre vaisseaux de tête *B*, sont arrivés en forçant de voiles & prolongent les quatre vaisseaux ennemis *G*; ils se disposent ensuite à virer de bord & à les poursuivre en tenant la même bordée qu'eux.

La conséquence de cette évolution sera que ces quatre vaisseaux *G*, (fig. 17, pl. XXVI), ayant déjà essuyé le feu de huit vaisseaux *A* & *B*, seront enfin arrêtés & contraints d'arriver, par toutes les forces du corps de bataille & de l'arrière-garde *D*, qui surviennent; & l'avant-garde ennemie *F* (1), ne prévoyant pas cette position fâcheuse de son arrière-garde, ou n'ayant pas de moyens pour l'empêcher, préférera probablement de

(1) Il paroît aisé à l'armée *A* de réussir en effet, en supposant sans cesse, que son ennemi *F* fuit toujours & ne prévoit rien. (Note du traducteur.)

continuer

continuer la même bordée en tenant le plus près du vent, que d'arriver pour suivre la ligne de l'escadre *A*, par la bordée *H*.

Le cinquième vaisseau *A*, de l'escadre attaquante, avec les vaisseaux en arrière de lui, qui avoient coupé la ligne ennemie, & continué leur bordée au vent, vont à présent prendre sur l'autre bord, pour poursuivre les quatre vaisseaux *G*.

Les quatre vaisseaux de tête *B*, de l'armée attaquante, ont à présent pris les amures sur l'autre bord, pour chasser de même les vaisseaux ennemis qui sont séparés de leur ligne.

La perte de ces quatre vaisseaux *G* est inévitable (fig. 18, pl. XXVI) : ils fuient vent arrière, étant enveloppés par huit vaisseaux en *A*, *B* & *D*, qui les prennent par babord & par tribord ; le corps de bataille & l'arrière-garde les chassant par la même route que *D*.

F, l'avant-garde de l'ennemi, tenant toujours le vent pour s'éloigner.

SECOND CAS : celui où le cinquième vaisseau de l'escadre attaquante, coupe la ligne de l'ennemi au centre.

Nous supposons que le cinquième vaisseau *A* a été désigné pour couper la ligne de l'ennemi au centre, & que les quatre vaisseaux de tête *B* (fig. 19, pl. XXVI), font route en prolongeant par dessous le vent, & à bords opposés, l'arrière-garde ennemie *G*.

Il s'en suivra (fig. 20, pl. XXVII) que tous les vaisseaux ennemis *G* en arrière de leur centre, ou du point d'attaque, seront non-seulement rejetés sous le vent par l'attaque du vaisseau *A*, de tous ceux en arrière de lui, qui l'ont suivi en tenant le vent ; mais encore, le reste de l'escadre survenant en *D*, leur coupera chemin & les forcera toujours davantage à arriver & à tomber sous le vent. Dans ce moment, on peut présumer que les vaisseaux de queue de cette arrière-garde, s'apercevant que le chemin leur est coupé en avant, arriveront vent arrière en *H* ; & en ce cas, la déroute complète de cette division ennemie s'ensuivra nécessairement.

B, les quatre vaisseaux de tête, ayant dépassé l'ennemi,

changent de route en *K*, pour empêcher que cette division n'échappe.

F, l'avant-garde de l'ennemi (1) toujours prenant la fuite.

TROISIÈME CAS : celui où l'attaque est donnée par le cinquième vaisseau sur l'avant-garde de l'ennemi.

Cette attaque, dans laquelle nous supposerons que le cinquième vaisseau a coupé la ligne entre le quatrième & le cinquième vaisseau de l'avant-garde ennemie, expose les quatre vaisseaux de tête à un si grand danger, comme celle du cas précédent, qu'il n'est pas probable que l'on tente souvent l'une ni l'autre de ces attaques.

Attaquer avec le centre ou corps de bataille.

Supposons (fig. 21, pl. XXVII) que les vaisseaux de tête de l'escadre *A* ont rejoint l'ennemi vers son avant-garde; qu'ils ont prolongé sous le vent, à bords opposés, toute la ligne ennemie, & que le vaisseau *B*, le plus en avant, se trouve avancé jusques par le travers, ou en directe opposition, avec le vaisseau de queue de l'ennemi *G*; qu'en même temps les plus gros vaisseaux qui sont au centre ou corps de bataille, ayant continué de tenir le vent, ont coupé la ligne de l'ennemi vers son centre ou corps de bataille en *F*, de la même manière qui a été décrite dans les cas précédents.

L'escadre ennemie étant ainsi coupée en deux, il devient comme impossible que ses deux divisions se rejoignent jamais; & elles doivent être dès lors considérées comme deux objets distincts l'un de l'autre: il conviendra de borner la chasse sur l'une ou sur l'autre de ces divisions; car la tentative de poursuivre ces deux parties séparées de l'ennemi, seroit évidemment mal concertée.

Dans les démonstrations qui précèdent, c'est toujours de

(1) Voyez la précédente note.

préférence sur l'arrière-garde ennemie que la totalité des forces de l'escadre attaquante a dû être plus particulièrement dirigée; & dans le cas présent, la même raison existe évidemment, de donner sur la division de l'arrière, plutôt que sur celle de l'avant, comme dans tous les autres exemples que j'ai déjà cités: je donnerai donc premièrement la démonstration de l'attaque dirigée sur la division de l'arrière.

(Pl. XXVII, fig. 22.) Les vaisseaux le plus en avant de la division de l'arrière *G* de l'ennemi, ayant été forcés par le vaisseau *A*, qui a coupé la ligne, à arriver, ils continueront d'être ferrés de près & contraints toujours davantage à tomber sous le vent, par les forces, & les attaques successives des vaisseaux de l'arrière de l'escadre attaquante, qui surviennent en *B*.

C, quelques-uns de ces vaisseaux arriveront vent-arrière pour chasser cette division de l'ennemi, *G*.

En même temps, quelques-uns des vaisseaux de la tête de la ligne *D*, de l'escadre attaquante, ayant déjà dépassé l'ennemi, & étant assurés qu'il n'y a aucune possibilité que sa division de l'arrière puisse regagner le vent, se préparent à prendre les amures sur l'autre bord, pour être à portée de le poursuivre de quelque côté qu'il dirige sa route.

F, la division de l'avant de l'ennemi, ainsi séparée de celle de l'arrière, & voyant le danger auquel celle-ci se trouve exposée, sans possibilité de jamais regagner le vent; elle se dispose à arriver vent arrière, soit pour effectuer sa retraite, soit pour être à portée de profiter des circonstances pour se rallier avec son arrière-garde, dans le cas où elle auroit le bonheur de s'échapper.

Dans la figure 23, planche XXVII, on voit l'attaque avec le centre ou corps de bataille, un peu plus avancée.

Le vaisseau *A*, qui a coupé la ligne, & une partie de ses matelots d'arrière, qui ont tenu avec lui la même bordée, continuent de dépasser au vent de l'ennemi; ils le disposent à prendre sur l'autre bord: en attendant ils font un violent feu d'enfilade sur l'ennemi qui fuit.

La division de l'arrière de l'ennemi *G*, dont le plus grand

nombre des vaisseaux se sont dégagés de l'avant-garde de leurs antagonistes, fait force de voile pour fuir vent arrière, en profitant de l'espace que ceux-ci lui laissent.

Les vaisseaux *B*, qui ont tenu tête aux vaisseaux les plus en avant de la division de l'arrière de l'ennemi, & qui les ont forcés à arriver, se disposent à chasser.

L'arrière-garde *C*, de l'escadre *A*, ayant fait du chemin, se trouvera à temps pour serrer de près l'ennemi, le canonner dans la hanche, & le suivre par-tout.

F, la division de l'avant de l'ennemi.

Dans la figure 24, planche XXVII, qui représente la suite de ce combat, on voit la division de l'arrière de l'ennemi entièrement enveloppée par toute l'escadre; savoir :

Le vaisseau *A*, suivi de ceux qui, de conserve avec lui, ont coupé la ligne, & ont continué leur bordée au vent, chasse à présent avec toutes voiles dehors.

Les vaisseaux *B* de l'arrière-garde, ayant eu le temps de joindre, chassent aussi, en portant sur le côté de babord de l'ennemi *G*.

Le vaisseau de l'avant-garde *D*, serrant de près l'ennemi sur le côté de tribord.

F, l'avant-garde de l'ennemi, mettant vent arrière, & attendant avec inquiétude l'issue de ce combat inégal.

Quoiqu'il doive déjà paroître assez clair que l'attaque donnée sur le centre de la ligne ennemie, doit se diriger de préférence sur la division la plus en arrière de cette ligne, & non sur la division de l'avant; j'espère cependant que les raisons qui vont suivre, ajouteront du poids à mes démonstrations précédentes.

1°. L'escadre attaquante, étant, dans le cas qui nous est soumis, détachée d'une partie de ses forces, qui s'est beaucoup avancée dans l'attaque de la ligne ennemie, (Voy. les 4 vaisseaux *B* (fig. 16, pl. XXVI), les 4 autres *B* (fig. 19, même planche, & plus particulièrement encore les vaisseaux de l'avant-garde *B* (fig. 21, pl. XXVII); il seroit bien mal concerté de ne pas poursuivre cet avantage; & il seroit impardonnable de ne pas donner le secours nécessaire à ces

quatre vaisseaux mis en avant & séparés. *B* & *B* (fig. 16 & 19), qui sans cela seroit compromis, & laissés à la discrétion de l'arrière-garde de l'ennemi.

2°. Il est bien plus facile de donner à l'instant sur l'arrière-garde de l'ennemi; car pendant que les vaisseaux de l'avant-garde *D*, qui ont dépassé la ligne ennemie (figure 23, pl. XXVI), virent de bord dans l'intention d'envelopper les vaisseaux de l'arrière qui ont été coupés, les vaisseaux de notre corps de bataille *A*, & ceux de l'arrière-garde, sont déjà à portée de ceux de l'arrière-garde ennemie, & se disposent à les entourer.

Si au contraire on se fût décidé à donner sur la division de l'avant de l'ennemi, il faut observer que dans le moment en question, il devoit y avoir au moins (fig. 26, pl. XXVIII) trois milles de distance entre les vaisseaux de tête de l'armée attaquante & les vaisseaux de l'escadre *A* les plus en arrière & les plus proches, & ils devoient être à plus de neuf milles de distance des vaisseaux de tête de l'escadre *A*: il deviendroit alors très-difficile, en virant de bord, de rejoindre l'avant-garde ennemie en *F*, & de regagner le temps perdu.

DÉMONSTRATION.

Soit, *A* (fig. 26, pl. XXVIII) la division de l'avant, composée de 18 vaisseaux, qui a dépassé en courant la bordée du Nord; le vaisseau *B*, à la tête de la division de l'arrière, de 18 vaisseaux aussi, est celui qui a coupé la ligne de l'ennemi. Or comme, à la distance ordinairement réglée entre les vaisseaux, chacun occupe un espace de 300 verges (voy. 25, part. I, pages 24 & 25 & la note y jointe); les 36 vaisseaux qui composent les deux parties *A* & *B* de l'armée, exigeront une ligne de 6 milles de longueur de *C* en *K*. D'un autre côté la division de l'avant *F*, de l'armée ennemie, que l'on suppose aussi de 18 vaisseaux, exigera, d'après le même calcul, une longueur de trois milles. Il est évident que le vaisseau de tête *A*, de l'armée attaquante, sera éloigné du vaisseau de tête de l'armée ennemie, de 9 milles, distance qui est entre le point *C* & le point *H*.

G, la division de l'arrière de l'ennemi, prête à être enveloppée.

En poursuivant l'attaque sur la division de l'arrière, l'armée attaquante conserve ses forces entières réunies, c'est-à-dire 36 vaisseaux contre les dix-huit des ennemis qui ont été coupés & séparés de leur armée : si au contraire elle poursuivoit la division de l'avant, il est clair qu'elle partageroit ses forces ; qu'il n'y auroit que sa division de l'arrière qui, après avoir viré de bord, pourroit chasser avec quelque espoir de succès cette partie de l'armée ennemie, qui se trouveroit déjà alors éloignée de 3 ou 4 milles : si elle parvenoit à joindre cette division de l'ennemi, il lui faudroit combattre à forces égales ; puisque pendant ce temps sa division de l'avant, pour avoir trop prolongé sa bordée, seroit devenue sans utilité, à moins qu'elle ne se décidât à chasser la division de l'arrière de l'ennemi, qui se trouveroit déjà éloignée de plusieurs milles sous le vent, & qui, si on parvenoit à la joindre, seroit en état de combattre à forces égales, étant en même nombre de vaisseaux.

Dans la figure 27, planche XXVIII, on suppose que cette division de l'avant *A*, de l'armée attaquante, arrive pour chasser la division de l'arrière *G*, de l'ennemi ; tandis que la partie *B* de l'armée attaquante, court babord amure, pour poursuivre la division de l'avant *F*, de l'ennemi, & l'empêcher de se rallier avec le reste *G*, de son armée. Le résultat de ces recherches & de celles contenues en la première partie de cet ouvrage, sur la possibilité & les circonstances de ces deux manières d'attaquer, sera que c'est l'attaque faite par dessous le vent, qui présente pour sa réussite le plus grand nombre de probabilités, dont une des plus essentielles est qu'un vaisseau de l'escadre attaquante par dessous le vent, peut être désarmé sans cesser d'être protégé par son escadre ; au lieu que si un vaisseau de l'escadre qui est au vent, est dégradé, il ne peut que tomber au pouvoir des ennemis, comme le démontre la figure 2, planche XXIII, & les démonstrations, section I de cette seconde partie.

QUATRIÈME SECTION.

De l'attaque perpendiculaire ou à angles droits.

Quoiqu'il ne soit pas probable que cette manière d'attaquer ait lieu, du moins que bien rarement; comme il est cependant possible que le cas se rencontre, & comme cette attaque a quelque rapport avec celle donnée par dessous le vent, j'ai cru devoir en faire ici mention.

Supposons (fig. 28, pl. XXVIII) le vent à l'Ouest en *O*, l'armée *FG*, très-nombreuse, disposée assez irrégulièrement & en désordre, en front de bandière, occupant un long espace du côté du vent à celui de dessous le vent, ou de l'Ouest à l'Est; elle fait route au Nord, de *F*, *G*, vers *A*.

Soit en *A*, une escadre ennemie que la première apperçoit droit de l'avant, à la distance de quelques milles: supposons que cette escadre *A* soit très-inférieure en nombre à celle *FG*; nous devons néanmoins considérer la position de celle-ci comme très-dangereuse.

Il n'est pas aisé de rendre compte, comment l'armée *FG* a pu s'engager dans une telle position, d'une ligne de front qui s'étend du côté du vent à celui sous le vent: à moins qu'on n'imagine qu'elle faisoit route au plus près, le vent au Sud en *S*, ou au Nord, en *N*, que le vent a subitement tourné à l'Ouest en *O*, & ne lui a pas encore donné le temps de se ranger à un ordre de marche convenable. On peut encore se figurer que cette circonstance a eu lieu à la pointe du jour; qu'en ce moment il y avoit une brume si épaisse, que les vaisseaux ne pouvoient se voir, ni distinguer leurs situations respectives, & que, ne se doutant pas qu'il y eût aussi près d'eux une armée ennemie en état de la combattre, on a mis dans cette occasion quelque négligence; mais que dans ce moment on tiroit des coups de canon de signaux pour rétablir l'ordre dans la ligne.

Supposons encore que, de l'armée opposée *A*, qui croise &

va à la découverte, on a entendu les coups de canons de ces signaux ; que la brume s'étant dissipée elle apperçoit son ennemi dans la position que nous venons de décrire, & occupant une telle longueur, depuis le côté du vent à celui sous le vent, que malgré la supériorité de son nombre, l'armée *A* a la perspective de pouvoir l'attaquer avec beaucoup d'avantages.

Dans cette hypothèse, on peut raisonner ainsi : l'aile droite *F*, de cette armée ennemie, est si éloignée & si fort sous le vent de son aile gauche *G*, que si une attaque est donnée avec vivacité sur cette aile gauche, qui est tellement au vent, auparavant que cette armée ait pu rétablir aucun ordre dans sa ligne ; il est comme impossible à l'aile droite, qui est si loin sous le vent, de porter le moindre secours à l'aile gauche.

D'après cela, nous supposons que cette armée *A*, inférieure en nombre à l'autre d'un contre deux (fig. 29, pl. XXVIII.) fasse force de voiles & coupe cette ligne de front de l'ennemi à angles droits, mais au point *B*, & de telle manière que la partie ainsi coupée & séparée de son armée, se trouve inférieure à l'attaquant.

A présent supposons (fig. 30, pl. XXVIII), que cette armée *A*, ayant dépassé l'autre en faisant le Sud, jusqu'en *C*, vire ensuite de bord, en totalité, & particulièrement son arrière-garde, pour rejoindre son ennemi *G* : n'est il pas bien aisé de comprendre que cette malheureuse division, ainsi coupée de son escadre, & ne pouvant fuir vent arrière pour se rallier, ne peut qu'être réduite à se soumettre à des forces supérieures ; & que pendant le même temps le gros de son armée, si éloigné d'elle & sous le vent en *F*, n'aura, quelques efforts qu'elle fasse, aucun moyen de lui donner le moindre secours ?

On doit aussi observer que, dans cet événement très-extraordinaire, les vaisseaux de l'armée *A*, qui attaque, doivent combattre avec l'ennemi corps à corps, vaisseau à vaisseau & exactement par le travers les uns des autres.

Fin de la seconde partie.

ESSAIS DE TACTIQUE NAVALE.

TROISIÈME PARTIE.

Esquisse historique de la Tactique navale.

L'ÉTUDE de la tactique navale est d'une si grande importance pour l'Angleterre, ses marins ont poussé si loin l'habileté & le talent dans la conduite & la manœuvre des vaisseaux navigans seul à seul, que l'on peut dire avec vérité qu'aucun état ni profession n'a été porté à un aussi haut degré de perfection. Il doit être d'après cela bien intéressant de rechercher par quelles causes, ou par quelle fatalité, il se trouve que nous ayons fait aussi peu de progrès dans la partie la plus essentielle de cette science, dans l'art de diriger & conduire au combat un nombre de vaisseaux combinés ensemble, & réunis en escadres ou armées navales.

Je ne prétends point cependant faire entendre que ceci puisse être appliqué à la tactique navale des anciens : l'histoire au contraire, nous prouve que les commandans de leurs forces navales, se conduisoient le plus souvent, dans leurs opérations militaires sur mer, par des principes aussi certains & aussi connus dans la pratique de leur temps que les commandans de

leurs armées de terre. Les batailles de *Salamine* & d'*Açium* nous en fournissent des exemples.

On est obligé de convenir que l'histoire navale des temps modernes, est bien moins fondée sur des informations satisfaisantes, puisqu'il est vrai que, de tous les combats qui ont eu lieu sur mer en grand nombre contre les Espagnols, les Hollandais, les Français, plusieurs d'entr'eux remarquables par leur vivacité & leurs succès, il n'en est pas un seul dont on ait une bonne description, ni un plan satisfaisant; qu'on ne peut pas même en déduire les ordres & les manœuvres qu'ont exécutés les différentes armées combattantes, jusqu'à l'époque du combat de l'amiral MATTHEWS en 1744; qu'il n'est même aucune de ces descriptions d'après laquelle on puisse se former l'idée d'aucune méthode d'attaque ou de défense, avant l'année 1756 & le combat de l'amiral BYNG.

Des différences aussi remarquables m'ont suggéré l'idée de partager l'histoire de la tactique navale en plusieurs périodes dans lesquelles je mentionnerai & distinguerai les changemens survenus dans l'espèce des armes, dans la construction des vaisseaux, & dans les pratiques habituelles de la marine: je parviendrai peut-être par là à découvrir les causes, les erreurs de système, ou de conduite, qui ont pu amener d'aussi singulières différences dans la science de la tactique navale, chez les anciens & chez les modernes: car il seroit absurde de ne mettre ces différences que sur le compte des historiens.

En conséquence je partagerai l'histoire de la tactique navale en quatre périodes:

La première comprendra les temps où les vaisseaux & les armées navales en allant au combat ne connoissoient de moyens que l'impulsion de la rame pour se procurer une vitesse à travers les eaux; où la décision de l'affaire dépendoit de l'arme blanche; comme dans les anciennes batailles navales de *Salamine*, d'*Açium* & autres: on peut étendre cette période inclusivement jusqu'à la bataille de *Lépante* en 1571.

La seconde période est celle où les voiles sont devenues le moyen nécessaire & presque unique de faire avancer les vaisseaux; construits désormais sur de plus grandes dimensions,

plus massifs, & ne pouvant plus être mûs par les efforts de rameurs placés en dedans. Cette période commence à la fameuse armée navale d'Espagne du temps de Philippe II; elle comprend les combats qui ont eu lieu entre les Anglais & les Hollandais, les batailles navales de *Bantry-bay*, de *Beachy-head*, de *La-hougue* dans le dernier siècle, & celle de *Malaga* en l'année 1719. Nous n'avons pu nous procurer aucun plan ni description satisfaisante d'aucun de ces combats navals, ni même d'aucun autre jusqu'en 1740.

Je commencerai en conséquence la troisième période au temps où ont eu lieu les combats de mer, dont je me vois en état de donner les plans & les descriptions : tels sont le combat de l'amiral MATTHEWS dans la Méditerranée en 1744, celui de l'amiral BYNG en 1756, celui de l'amiral George POCOCK en 1758, & enfin ceux de la guerre des états-unis de l'Amérique, depuis 1778, jusqu'en 1782.

Cette année 1782, qui est remarquable par une mise en action très-extraordinaire de tous les talents maritimes, donne l'idée de la prendre pour le commencement d'une quatrième période de l'histoire de la tactique navale; ce qui formera la quatrième partie de cet ouvrage.



plus mœurs, & ne pouvant plus être mis par les efforts de
 tant de gens, & de tant de bras, à la
 PREMIÈRE PÉRIODE.

Tant que les vaisseaux & les armées navales n'ont eu à peu près pour tout moyen de cheminer & de se porter au combat que l'impulsion des avirons, tant que le succès des batailles navales a dépendu entièrement de l'arme blanche, on n'a pas pu avoir d'autres principes pour ordonner & disposer les forces de mer que ceux qui existoient pour les armées de terre, à la réserve cependant de l'effet plus immédiat des tempêtes & des coups de vent sur les premières que sur les dernières. C'étoit souvent les mêmes hommes qui combattoient sur mer & sur terre, ils étoient pousseés par les mêmes passions, par le désir de la vengeance, par la crainte ou par le désespoir : ces guerriers employoient, dans l'un & l'autre cas, à peu près les mêmes armes offensives & défensives ; ils se servoient des mêmes moyens à peu près pour avancer ou pour reculer, & pour revenir à la charge ; & l'on peut dire avec fondement que les vaisseaux de guerre de ces temps-là, avec leurs équipages & leurs combattans, avoient, dans le moment du combat, quelque affinité avec des bataillons d'infanterie, ou, si l'on veut, avec des escadrons de cavalerie.

Il faut observer aussi que, dans ces temps reculés, les vaisseaux étoient petits, qu'ils tiroient peu d'eau, qu'ils n'avoient nullement à s'embarasser du flux & du reflux, dans la mer Méditerranée, théâtre ordinaire de leurs exploits ; que ces flottes naviguoient toujours terre à terre, qu'elles se couvroient & se cachoient au besoin derrière des caps montueux ou à l'abri des isles ; que, composées d'un très-grand nombre de bâtimens, elles pouvoient être comparées à de nombreux corps de troupes qui auroient été réunis pour le même but que les armées de terre : elles pouvoient de même se mettre en embuscades & former des stratagèmes dépendans des sites. elles pouvoient encore suivre les mêmes principes pour attaquer, pour protéger, ou pour défendre un détroit ou un défilé ; elles étoient à même de choisir leur position locale, comme on l'a vu à *Salamine*, à *Aëgium*, & dans un nombre de

conflits qui ont eu lieu sur mer entre les Romains & les Carthaginois, & dont il est inutile de faire ici le détail.

On peut comprendre dans cette Période, pour en étendre la durée, la bataille de *Lépante* en 1571, qui ne diffère de celles des temps antérieurs que par la découverte & l'emploi de la poudre à canon : car, malgré cette connoissance & ce moyen de plus en sa faveur, cette bataille fut, comme les autres, décidée par l'arme blanche : les vaisseaux qui y combattirent, n'étoient peut-être pas précisément de la même construction que ceux des anciens ; mais ils étoient à-peu-près de mêmes dimensions ; ils étoient mûs également par les avirons, & par l'effort des bras des rameurs.

Il faut convenir qu'une flotte de cette espece, avec de semblables moyens, avoit beaucoup de chances en sa faveur, lorsqu'elle avoit l'avantage du vent sur son ennemie. Si elle s'avançoit sur l'autre pour l'attaquer, le vent, qui étoit pour elle, donnoit nécessairement beaucoup plus de force au choc qu'elle portoit à son antagoniste ; & si elle cherchoit à éviter le combat, elle avoit bien plus de possibilité de se retirer, & il étoit bien plus difficile à son ennemie, sous le vent, de la joindre. Mais lorsque le combat s'engageoit, les deux flottes étoient à deux de jeu ; l'une & l'autre mûes par les avirons, se présentant mutuellement la proue. Quelles que pussent être leurs armes, soit qu'on employât les catapultes & les balistes, soit qu'on fit usage, comme à la bataille de *Lépante*, du canon placé en batterie à la proue du bâtiment, aucune des flottes n'avoit un avantage marqué sur l'autre, dans l'attaque ni dans la défense, soit dans la position du vent, soit dans celle de sous le vent.



DEUXIÈME PÉRIODE.

Plusieurs circonstances semblent se réunir pour marquer un terme à la seconde période de l'histoire de la tactique navale ; l'accroissement que prirent subitement le commerce & la marine, par la découverte & la navigation des Indes & de l'Amérique, & par la longueur des voyages maritimes, & les plus grands hazards qu'ils ont fait courir depuis cette époque : ajoutez à cette considération, que dans le même temps l'usage des gros canons fut introduit à bord des vaisseaux, & qu'ils augmentèrent, non-seulement en calibre & en dimensions, mais aussi par leur nombre, qui fut porté quelquefois jusqu'à cent sur un même vaisseau. Il fallut dès-lors construire des vaisseaux plus solides, plus grands & mieux liés, & en faire des masses énormes qui ne purent plus être conduites à l'aide des avirons, & à force de bras : il fallut alors avoir recours à la voilure, & ne plus compter que sur le vent, pour évaluer & diriger sa route.

Comparaison de l'effet des voiles, avec celui des rames, dans l'impulsion donnée au vaisseau.

Ces voiles, devenues le seul moyen de mouvoir des vaisseaux d'une plus forte construction, n'offroient cependant pas les mêmes facilités que les rames, pour la prompte exécution de tous les mouvemens, les manœuvres & évolutions qui avoient lieu dans l'ancienne manière de combattre sur mer. Dans le calme, les voiles étoient sans utilité : avec le vent, elles ne pouvoient pousser le vaisseau que du côté sous le vent, & sur une moitié de la circonférence de l'horizon.

Différence de l'effet du canon tiré par la proue, comme dans les galères, ou par le travers & en batterie, comme dans les vaisseaux.

Lorsque les canons étoient placés sur le gaillard d'avant, ou en courcier, comme ils étoient ordinairement dans les galères; ils avoient, il est vrai, moins de force par leur plus petit nombre; mais ils tiroient dans la même direction que la proue du bâtiment; & ceux qui commandoient la route à leur gré, étoient maîtres en même-temps de la direction du feu. Mais lorsque les canons ont été postés en batterie sur les côtés du vaisseau, quoique leur plus grand nombre ait procuré une force immense & irrésistible, si on la compare à celle d'une galère; cependant leur position a été alors à angles droits avec la route; & cette route n'a plus été à la volonté des commandans, puisqu'elle a dépendu d'un agent étranger au vaisseau qui est le vent. Il en est résulté une différence totale & un changement complet dans les effets & dans les conséquences de la route du vaisseau, & le système de la tactique navale ancienne a été par là entièrement bouleversé.

Il est remarquable que, pendant le temps même d'un changement aussi subit dans les circonstances & les combinaisons des combats de mer, on n'a pas laissé de voir éclore des actions très-vives & d'un grand effet, quoiqu'elles n'aient pas toujours été décisives. Concevra-t-on aisément que les commandans aient pu saisir aussi promptement, & se établir dans la conduite des combats, une méthode adaptée à d'aussi grands changemens survenus tout-à-coup dans la construction des vaisseaux, dans les moyens de les mouvoir, & jusques dans le genre & la position de leurs armes.

J'ai rappelé, dans l'introduction qui est à la tête de la première partie de cet ouvrage, plusieurs de ces exploits maritimes; mais il nous reste à rechercher si leur conduite a été ou non l'effet d'un système particulier, & jusqu'à quel point un tel système a pu prévaloir.

Sur l'armée invincible d'Espagne.

Philippe II, maître de l'Espagne, du Portugal, & de toutes les richesses d'Amérique, projeta l'armement de cette force navale, qui fut appelée, par jactance, *l'armée invincible*. La grande supériorité de ses moyens le rendit confiant dans ses succès, & dans l'espoir de satisfaire son ressentiment contre la reine Elisabeth & contre ses sujets. Les vaisseaux espagnols étoient construits avec des œuvres mortes très-élevées en avant & en arrière, que l'on pouvoit comparer à des tours ou à des châteaux, du haut desquels on dominoit sur les ponts & sur les gaillards des vaisseaux anglais, qui étoient beaucoup plus petits. Ni le roi d'Espagne, ni ses amiraux, ne se doutèrent que des vaisseaux aussi massifs, aussi mal construits & plus mal manœuvrés encore, fussent peu capables de naviguer avec succès, dans des mers resserrées entre des terres, dans un climat élevé vers le Nord, & dans des parages où ils n'avoient aucun port ami sous le vent, pour pouvoir leur fournir, en cas d'événement, ni un lieu de relâche, ni abri, ni secours.

Philippe s'imagina que rien ne pourroit résister à une armée navale aussi immense : à son approche de la Manche, les vaisseaux devoient fuir devant elle & se cacher; elle devoit faire route à l'Est vers les Pays-Bas, où elle avoit à prendre les troupes que le prince de Parme avoit rassemblées pour la descente en Angleterre; elle alloit, sans rencontrer aucun obstacle, entrer triomphante dans la Tamise, & renverser, d'un seul coup, le trône & la puissance d'Elisabeth.

Mais quelle intelligence de l'art nautique, & quelle prévoyance les Anglais ne montrèrent-ils pas dans la conduite soutenue qu'ils tinrent pour parvenir à la déroute complète de l'armée espagnole? ils se tinrent prudemment sur la défensive, laissèrent cette immense force s'épuiser d'elle-même, dans des efforts inutiles contre les vents & les flots, & lui livrèrent, avec une intrépidité & une constance dignes des plus

plus grands éloges, divers combats partiels, par lesquels ils la harcelèrent dans toutes les occasions, jusqu'à ce qu'enfin ils eussent obtenu son entière destruction.

De la Manche.

Il est nécessaire de réfléchir à la position de la Manche, pour pouvoir se faire une idée juste des probabilités que peut avoir de réussir, & des risques que court une armée nombreuse de gros vaisseaux, qui tente une entreprise hostile de ce genre :

1.^o La Manche est une barrière, une limite qui nous défend & nous sépare du reste de l'univers.

2.^o C'est une mer étroite, tortueuse, resserrée entre des Caps, où la navigation, pleine de dangers, exige toute l'adresse, tous les talens & toute l'attention des marins, même de ceux qui ont le plus pratiqué ces parages.

Comme barrière ou limite, la Manche forme un long canal ou détroit, qui joint les mers du Nord & Germanique avec l'Océan atlantique ; & qui s'étend à plus de 1000 milles en longueur. La partie de ce canal, qu'on appelle proprement la Manche, là où la côte méridionale d'Angleterre fait face directement à celle de France, n'est pas aussi ouverte aux descentes & aux invasions de l'ennemi, qu'on voudroit nous le faire croire à présent, comme on faisoit dans le temps de cette armée invincible d'Espagne, ou à toute autre époque, où on nous a voulu présenter des épouvantails, & nous menacer. Ces côtes sont coupées en falaises & semées de dangers ; & quand elles seroient d'un facile accès dans quelque endroit particulier & plus remarquable, comme à *Portsmouth*, il faut considérer que le pays intérieur est très-défendu, & que venant de la partie du Sud, ou en traversant directement la Manche, il est impossible que l'ennemi puisse réussir à s'approcher de la capitale, ou à envahir le royaume ; & qu'il sera toujours mis en déroute dans une telle entreprise, pour peu qu'on se conduise avec attention.

Si nous considérons la Manche comme une mer étroite, tortueuse, resserrée, & interrompue par des caps, elle est sujette à des courans de marée très-rapides, qui y ont formé un nombre d'écueils & de bancs dangereux. Le climat & la situation géographique de cette Manche, l'exposent à des vents impétueux & très-variables, au point que les marins les plus hardis & les plus expérimentés sont sans cesse dans l'inquiétude, depuis le moment où ils ont trouvé la sonde aux approches de la Manche, jusqu'à leur arrivée dans le port, même avec un bon vent, & en tenant le milieu du canal : ceci regarde un vaisseau qui navigue seul. Mais (je le demande à tout homme instruit dans la navigation de ces parages) quelles sont les sensations qu'il a éprouvées, se trouvant à bord d'une escadre anglaise, croisant dans la Manche, même avec la perspective de tous nos ports pour relâcher au besoin? Que fera-ce d'une armée navale très-considérable de gros vaisseaux étrangers & ennemis, dans de longues nuits, par des temps obscurs, & de gros vents? Quelles doivent être les craintes & les sensations de l'officier qui est à bord, & celles du ministre à terre, qui a exposé aussi légèrement à de tels hazards, une partie considérable de la marine de son pays, pour une entreprise aussi douteuse & aussi difficile?

Quand les vents sont à l'Est, une armée ennemie peut être long-temps détenue à l'entrée de la Manche; & c'est ce qui arrive bien souvent aux nôtres: si les vents sont dans la partie de l'Ouest, une escadre une fois engagée entre les terres (supposons en-delà du cap de *Portland* d'un côté, & de celui de *La-hougue* de l'autre); elle ne s'en retirera pas aisément (1) si les vents se maintiennent à l'Ouest, & soufflent avec violence; & c'est ce qui est très-fréquent & arrive très-soudainement dans ces parages. Cette escadre, ainsi engagée, n'a plus d'autre ressource que de faire vent-arrière; car sur toute la côte de France & même au-delà, depuis *Brest*

(1) Aucune armée navale française n'a été jusques en dedans de ces deux caps, depuis le combat naval de *La-hougue* du 19 mai 1692.

jusqu'à l'entrée de la mer Baltique, sur un développement de plus de cinq cents lieues de côte, il n'y a aucun port où de gros vaisseaux puissent relâcher : cette escadre, obligée de passer le détroit qui est entre *Calais* & *Douvres*, semé de bancs & d'écueils, sera nécessairement mise en désordre ; & encore, nous avons supposé jusques-là, que cette escadre n'a encore trouvé aucune opposition, ni obstacle de la part des Anglais ; dont les forces principales maritimes peuvent se trouver dans ce moment employées loin de ces parages : que sera-ce si cette escadre ennemie est poursuivie par une foule innombrable de vaisseaux de toutes les grandeurs & de toutes les especes, qui seront armés à la hâte, & pour cette seule occasion, dans tous les ports d'Angleterre ; qui profiteront de toutes les circonstances pour harceler sans interruption cette escadre ennemie dans son arrière-garde & dans ses traîneurs ? De quelque côté que le vent souffle, il y aura toujours, parmi tous ces vaisseaux anglais, armés dans un nombre de ports différemment situés, plusieurs d'entr'eux qui auront le vent sur leur ennemi. Si on réfléchit à toutes ces circonstances & à ces inconvéniens, peut-on jamais supposer qu'une armée ennemie de la Grande-Bretagne, quelque forte & quelque nombreuse qu'elle soit, puisse jamais, sans essuyer une perte énorme, espérer de ressortir de la Manche après s'y être une fois engagée ? On doit donc s'attendre qu'elle fera obligée à faire route par les mers du Nord, & à faire le tour de l'Ecosse : si la saison est avancée, elle trouvera, par des latitudes élevées jusqu'à 60 degrés Nord, toutes les horreurs de l'hiver, des nuits très-longues, des tempêtes continuelles, non moins redoutables que celles que l'amiral Anson éprouva dans son voyage autour du monde, pour doubler le cap de *Horn* : elle trouvera probablement les mêmes temps qu'a éprouvés dans le siècle actuel, dans les mêmes parages, l'expédition de THUROT.

Telle fut la route donnée à l'armée d'Espagne, par les ordres de Philippe II ; & c'est précisément en suivant un semblable projet & cette même marche, qu'elle éprouva une défaite complète.

Combats de mer avec les Hollandais.

On trouve peu d'instruction sur les progrès ou le perfectionnement de la tactique navale, dans les relations de tous les combats qui ont eu lieu sur mer, entre nous & les Hollandais, même jusqu'à cent ans après la flotte invincible d'Espagne; quoique, dans ces combats, on ait montré de part & d'autre, un courage & une persévérance faits pour honorer les deux nations. La seule idée que j'aie pu m'en former, est celle d'un rassemblement nombreux de jusqu'à deux cent cinquante ou trois cents vaisseaux resserrés en petit espace dans les mers étroites de la Manche, bornées par les côtes des deux bords, & presque hors d'état d'évoluer. Ici on voyoit un nombre de vaisseaux s'embarassant les uns & les autres, sans ordre, s'abordant par mauvaises manœuvres avec leurs ennemis: d'un autre côté, c'étoit un vaisseau seul & séparé de son armée, sans secours, entouré d'un nombre de vaisseaux ennemis, & faisant la plus belle & la plus courageuse résistance. Il a dû nécessairement résulter de pareils conflits, pour l'une & pour l'autre nation, beaucoup de sang répandu & des pertes de vaisseaux. Il y a cette essentielle différence entre ces combats & la déroute de l'armée d'Espagne, qu'ici l'un & l'autre parti avoit ses propres ports sous le vent, pour leur fournir un asyle au besoin, & d'où ils ressortoient à volonté, aussitôt après s'être remis en état.

Des signaux, dont on attribue l'invention au duc d'YORK, à la même époque.

On est assez généralement d'accord d'attribuer l'invention des signaux au duc d'YORK, vers cette époque; mais cela me paroît absolument incroyable: il est possible qu'il les ait perfectionnés; mais l'invention doit en être d'une date beaucoup plus ancienne. En effet, comment pourroit-on se figurer que les opérations militaires de terre

ou de mer aient pu jusques-là être dirigées sans le secours des signaux ? On ne se persuadera pas aisément que le duc d'YORK ait beaucoup fait pour réduire l'art des signaux à un système déterminé, si on considère, que, même de nos jours, les amiraux qui prennent le commandement d'une armée navale ou escadre, ont besoin à chaque fois de se composer une nouvelle méthode pour les signaux ; & cette obligation est la cause de beaucoup d'inconvéniens. On ne conçoit pas qu'aucune nouvelle méthode de signaux, à quelque simplicité qu'on la réduise, puisse être tout de suite connue de chaque officier dans une escadre ou armée nombreuse, au bout de quelques jours, ou même de quelques semaines. Le système actuel, par lequel on renouvelle continuellement les signaux, est on ne peut pas plus mal concerté, sur-tout lorsqu'au moment de la sortie du port, ou quelques heures après, on est dans le cas de se trouver en présence de l'ennemi.

De l'institution navale.

L'institution qui fut établie alors sur l'art nautique, pour ranger les vaisseaux en ligne de bataille, eut son principe dans les combats avec les Hollandais, dont il a été précédemment fait mention : elle avoit pour but de régler la marche des armées navales combattant dans des mers resserrées : mais si l'art nautique (ainsi qu'on l'a déjà dit dans l'introduction de la première partie) étoit alors peu capable de fournir des moyens pour amener au combat une armée ennemie qui cherchoit à éviter la rencontre dans un grand espace de mer, il n'a pas mieux servi à nous procurer la connoissance des événemens maritimes. On a compris si peu de chose au système nautique de ces temps-là, à leurs manœuvres & évolutions d'escadres, que l'historien DAVID HUME, si exact & si intelligent sur tous les autres objets de ses recherches, semble perdre tout espoir d'éclaircir les faits relatifs à la marine, comme on peut en juger par le passage suivant :

« Il y a un certain désordre qui est naturellement attaché
 » aux combats de mer, plus qu'à toutes les autres opéra-
 » tions de guerre : ce désordre naît de l'action précaire &
 » incertaine des vents, de la marée ; il est causé par la
 » fumée & par l'obscurité, qui couvrent alors tous les ob-
 » jets. Il n'est pas étonnant, d'après cela, de voir toutes
 » les relations de ces combats, remplies d'incertitudes &
 » de contradictions, sur-tout si on compare ces relations
 » avec celles des nations ennemies, qui prennent plaisir à
 » exagérer leurs propres avantages, & à atténuer ou à taire
 » ceux de leurs antagonistes. » (*Hist. of England.* vol. VII,
 pag. 507, 8.^o, prem. édition 1778.)

Il s'est écoulé presque un siècle entier entre les temps
 du combat dont il est question, & celui où a été écrite
 la partie de l'histoire de M. HUME, d'où ce passage a été
 extrait : cet auteur auroit alors été à portée de consulter
 les descriptions qui ont été données des autres combats,
 de la baie de *Bantry*, de *Beachy-head*, de *La-hougue* :
 il pouvoit encore tirer quelques lumières des combats qui
 ont eu lieu de son temps ; celui de *Malaga*, en 1719 ;
 celui de l'amiral MATHEWS, en 1744 ; & celui de l'amiral
 BING, en 1756 : il auroit trouvé tous les renseignemens
 possibles dans les procédures que ces deux derniers com-
 bats occasionnèrent : l'une & l'autre furent très-volumineu-
 ses, & très-circonstanciées (1). M. HUME n'est cependant
 point embarrassé lorsqu'il a une bataille sur terre à décrire ;
 mais il a, comme tous les autres historiens, l'habitude de
 faire précéder ces descriptions d'un long détail de toutes
 les circonstances, des positions respectives des armées com-
 battantes, de l'avantage ou désavantage du terrain ; de
 façon qu'avant d'entrer dans le corps de la description,
 le lecteur fait déjà de quel côté sera la victoire.

(1) M. M^c PHERSON, écrivain plus moderne, dit, en parlant de la bataille de
La-hougue : « tous les combats de mer sont tellement confus & dénués de plan, qu'il
 » eût été juste, de la part des historiens, de ne pas jeter, comme ils ont fait, le blâme
 » sur la conduite des vainqueurs. »

On connoît d'autres écrivains qui ne sont pas moins heureux dans les comptes qu'ils rendent des événemens militaires sur terre ; mais qui ne réussissent pas mieux que HUME dans les tableaux qu'ils nous font des opérations de guerre maritime : ils citent l'agilité des vaisseaux ; ils parlent des héros qui pénètrent avec ardeur à travers les escadrons de l'ennemi, qui s'élancent au combat, qui se présentent corps à corps au danger, percent la foule des ennemis, &c. Toutes ces expressions ne sont applicables qu'aux opérations militaires de terre : elles pouvoient ne pas être impropres dans le temps où les galères étoient, comme autrefois, poussées en avant dans toutes les directions par l'action des rames, à la volonté de ceux qui les commandoient : mais ces phrases ne sont plus convenables lorsqu'on parle des mouvemens & des évolutions des vaisseaux de notre siècle, qui étant beaucoup plus lourds, ne peuvent être mûs que par l'effort des voiles, & qui, comme de pures machines, sont bornés dans leurs mouvemens qui ne dépendent plus que de l'effet du vent.

Ce n'est donc pas aux historiens que nous devons nous en prendre, quand nous nous plaignons de cette confusion dans les idées, de l'usage improprie de ces expressions & du manque de connoissances certaines sur les détails & les circonstances de ces combats : les historiens n'ont fait en cela que suivre l'esprit des descriptions qui leur sont tombées entre les mains.

La cause en seroit-elle donc dans l'orgueil des commandans, dans leur désir d'exagérer & de vanter leurs propres exploits ? Non, il ne faut en accuser que l'état où étoient naturellement les choses dans les temps dont on parle : on doit penser que des changemens aussi marquans, dans les moyens de la marine, que ceux dont on a fait ci-devant quelqu'énumération, ont dû causer un grand dérangement dans la manière de raisonner & d'écrire sur cette matière ; au point qu'on ne s'est pas encore formé un système ni des principes de conduite qui soient analogues à de telles nouveautés.

TROISIÈME PÉRIODE.

Je commence cette troisième période vers l'année 1740, & je la termine avec l'année 1781 : elle sera remarquable par toutes les batailles navales, sur les détails & les circonstances desquelles j'ai pu obtenir des notions authentiques & des connoissances exactes, qui pussent m'autoriser à en donner les plans & des descriptions un peu satisfaisantes.

Mais, avant d'entrer plus avant dans cette matière, il devient nécessaire de la faire précéder de quelques principes généraux.

Principes généraux.

PREMIER PRINCIPE. Si un général de mer dispose ses forces de manière qu'aucune partie ou division de son armée ne puisse être attaquée, sans que le reste, ou du moins une partie de l'armée, ne soit prête à lui porter secours ; il a pourvu par là, non seulement aux moyens d'éloigner une défaite ; mais même il a fait un premier pas vers la victoire.

DEUXIÈME PRINCIPE. Si un général de mer conduit ses forces & attaque une division séparée de son ennemi, avec une grande supériorité, & de manière à ce que la division attaquée ne puisse être soutenue ; il a non-seulement dans ce cas fait le premier pas vers la victoire, mais encore il s'assure d'une retraite, si elle lui devenoit nécessaire.

TROISIÈME PRINCIPE. En prenant le contre-pied de la position exposée au premier principe ; si un général de mer a disposé ses forces, de manière qu'une partie ou division de son armée puisse être attaquée par un ennemi supérieur en forces, sans que le reste de l'armée, ni aucune partie du reste de son armée, ait les moyens de lui porter secours, ce général sera battu.

QUATRIÈME PRINCIPE. Prenons de même le contre-pied de la position exposée au deuxième principe ; si un général de mer attaque son ennemi & dispose ses forces, de manière que

que quelque partie ou division de son armée ne puisse pas être facilement secourue, & puisse se trouver exposée à l'ennemi supérieur en forces, & à recevoir plus de boulets qu'elle n'en peut rendre, un tel général sera nécessairement mis en déroute.

Il n'est personne qui ne convienne, que ces principes sont applicables aux opérations de la guerre maritime, comme à celles de la guerre de terre. C'est d'après ces principes que l'on doit juger les raisonnemens qui vont suivre, sur la méthode qui a été suivie par les modernes dans leurs opérations navales; c'est par ces principes que l'on doit apprécier les moyens d'attaque qui ont été proposés; & c'est à l'ignorance ou à l'oubli de ces mêmes principes que l'on doit attribuer le manque d'instructions sur cette partie, qui caractérise la période précédente.

Des manœuvres & évolutions des vaisseaux, ou des escadres ennemies, en présence.

Les vaisseaux ne sont plus, comme autrefois, conduits par la volonté & la force des hommes qui sont dans leur intérieur, & qui, à l'aide des avirons, les font avancer dans tous les sens, même directement contre les vents & les courans; comme feroient des êtres raisonnables se mouvant de leur propre gré. A présent les vaisseaux & les armées navales n'ont plus de moyens de s'avancer à travers de fluide, que par l'impulsion du vent sur les voiles: mais on peut les considérer comme des machines dont les mouvemens, la marche, les évolutions sont réglés par les loix de la mécanique & soumis à des principes connus. Leur principale puissance étant le vent, qui affecte également & dans le même sens un nombre de vaisseaux à la fois; il en résulte que, lorsque deux escadres ennemies sont en présence, les manœuvres & les évolutions des divers vaisseaux, ou rassemblemens de vaisseaux en corps d'armée, ont entr'eux de la réciprocité, des règles & des rapports.

Les vaisseaux, & même les armées navales tout entières,

réci­proque­ment en­ne­mis & en pré­sen­ce , avec le même vent , sont en même temps , & éga­le­ment influencés par ce même mo­teur : & si nous con­si­dé­rons la mer comme une sur­face plane , fig. 20 , planche XXVII , le vent , au point *A* , agis­ sant éga­le­ment sur les deux armées en­ne­mies *B* & *F* ; on pour­roit en­core pouf­ser la sup­po­si­tion jus­qu'à les com­pa­rer à deux corps qui se­roient sus­pen­dus ou at­ta­chés à un même pen­dule *DD* , tenu au point *A*.

Ainsi , d'après le rap­port qui existe né­ces­saire­ment entre deux es­ca­dres en­ne­mies manœuvrant en pré­sen­ce , & dont l'une est au vent de l'autre , comme elles dé­pen­dent , dans leurs manœuvres & évo­lu­tions , du même vent , il y aura toujours une grande simi­li­tude entre leurs mou­ve­mens res­pec­tifs.

La sur­face de la mer peut être con­si­dé­rée comme un champ de ba­taille , dis­posé pour livrer à l'in­stant un combat , sans obstacles ni em­pê­che­ment : les armées navales en­ne­mies n'y ont ni collines , ni ravins , ni forêts , ni rivières , qui ar­rêtent ou re­tar­dent leur marche , ou in­ter­ceptent la vue : il n'y a pas lieu à em­bus­cades ni à tous les stratagèmes & ruses de guerre qu'on peut employer sur terre. Les deux armées combattantes , étant formées en ligne , chaque vaisseau en particulier , & tous ceux de sa ligne , sont mûs par le même vent , dans le même temps , par les mêmes règles de mé­ca­nique ; leurs mou­ve­mens & évo­lu­tions sont bornés aux mêmes moyens à tous égards , pour les uns comme pour les autres : ne sembleroit-il pas naturel de déduire de cet état de choses , que les opérations maritimes devroient être plus claires , plus aisées à com­pre­ndre , & à décrire dans tous leurs détails & leurs cir­con­stances , que les combats par terre ?

Une armée navale sur la sur­face de l'Océan , se tenant en ligne sur la dé­fen­sive , & se pré­pa­rant à recevoir l'at­ta­que d'un en­ne­mi qui vient sur elle avec l'avantage du vent , comme il a été d'usage dans ces derniers temps , peut être com­pa­rée à une armée de terre très-avan­ta­geu­se­ment située , soutenue par un grand nombre de batteries de canons , & qu'il est impossible d'entamer en l'attaquant de front.

Si l'armée sous le vent tente une telle attaque , chaque

vaisseau comparé à un bataillon séparé, ou à une légion de cavalerie, peut, après avoir donné son feu, se retirer sous le vent & à l'abri de l'un de ses matelots d'avant ou d'arrière : il peut, en reprenant une nouvelle position dans la ligne, donner ainsi sur l'ennemi à plusieurs reprises. Un tel moyen présenteroit d'abord quelque apparence d'avantage ; mais l'armée qui dirigeroit ainsi son attaque, seroit maltraitée, chacun de ses vaisseaux en particulier seroit désemparé, & mis hors d'état de continuer à suivre l'ennemi.

Application des idées qui précèdent, aux combats de mer qui ont eu lieu pendant cette période de l'histoire de la Tactique navale.

Le premier combat naval qui a eu lieu dans cette troisième période de l'histoire de la tactique navale, est celui de l'amiral MATTHEWS en l'année 1744 : c'est également le premier combat dont nous ayons pu nous procurer des descriptions détaillées, authentiques & satisfaisantes : c'est aussi le premier à examiner, pour faire l'application des principes qui ont été exposés ci-dessus.

Application des principes précédens à la conduite tenue par l'amiral MATTHEWS, comme donnant l'attaque.

D'après le deuxième principe, un général de mer qui dirige ses forces de manière à attaquer avec une grande supériorité une partie ou division de l'armée ennemie, qui se trouve située de manière à ne pouvoir être secourue par les siens, ce général a fait le premier pas pour obtenir la victoire.

La position de l'armée de l'amiral MATTHEWS avant le combat, étoit telle, ses forces étoient disposées de manière, que s'il les avoit portées en avant, & si les vaisseaux qui avançoient, avoient été convenablement soutenus, il

auroit pu attaquer avec une si grande supériorité de moyens, qu'il est hors de doute que toute l'armée espagnole eût été mise en déroute; leur amiral ayant eu, dans ce combat, les vaisseaux en arrière de lui, ou son arrière-garde séparée du corps de bataille & de l'avant-garde de l'armée combinée.

Mais si nous considérons cette attaque sous un autre point de vue, celui du quatrième principe; nous verrons que l'amiral MATTHEWS ayant fait arriver, comme il fit, son vaisseau le Namur & ses deux matelots le Norfolk & le Marlborough, il exposa ces trois vaisseaux à une canonnade malheureusement beaucoup plus forte que celle qu'il pouvoit rendre; & par ce moyen ces vaisseaux furent tellement désarmés, que si les Espagnols avoient jugé à propos de faire retraite, comme les Français ont depuis fait bien des fois en pareilles occasions, l'amiral MATTHEWS n'auroit pu ni les arrêter ni les poursuivre: voyez la description de ce combat dans la première partie de cet ouvrage, pag 87 & suivantes & les fig. 54, 55, 56, 57, & 58, planche XIII.

Application des memes principes à la conduite tenue dans ce combat par l'amiral espagnol.

Suivant le quatrième principe, l'amiral espagnol ayant développé son armée sur une très-grande longueur, étant séparé de son avant-garde & de son corps de bataille, & ayant laissé sa propre division sans soutien, il auroit dû être mis en déroute.

Considérons cette conduite sous un autre point de vue: si cet amiral espagnol avoit cru pouvoir appliquer à sa situation les principes exposés ci-dessus, ou s'il avoit su agir comme les Français ont fait depuis en plusieurs occasions, il n'auroit pas négligé de profiter de la possibilité qu'il avoit de désarmer l'amiral MATTHEWS, dans le moment où celui-ci arrivoit pour l'attaquer: l'Espagnol avoit alors sur l'amiral anglais la supériorité du feu: il auroit dû ne pas se tenir

patiemment dans l'inaction, & ne pas donner à MATTHEWS le temps de se venger en le désarmant à son tour, l'Espagnol étoit alors intact & sans avaries : il auroit pu pour le moment retirer ses vaisseaux du combat ; il seroit arrivé vent-arrière, pour se mettre hors de la portée du canon de son ennemi, pour prendre une autre meilleure situation, & pour former ensuite une autre ligne de bataille sous le vent. Voyez §. 17.

Sur le combat de l'amiral BYNG, pour examiner en quoi les principes précédens peuvent lui être applicables.

Le combat de l'amiral BYNG a eu lieu douze ans après celui de l'amiral MATTHEWS : les Français y étoient seuls contre nous. Le système de défense qu'ils adoptèrent alors, a été expliqué dans la partie I de cet ouvrage, §. 48, pag. 34, où l'on traite du combat de l'amiral BYNG. Quoique ce système fût en quelque sorte défectueux, eu égard à la disposition de leurs forces, & d'après le principe 2^e, ainsi que je l'ai précédemment démontré (1) ; cependant, si on fait attention à la manière dont l'armée française fut attaquée par la nôtre, on verra que, pour la circonstance & la position particulière où ils se trouvoient, les Français suivirent la meilleure marche possible : ils étoient très en forces, disposés en ligne de combat : ils désarmèrent non-seulement leurs ennemis à mesure qu'ils venoient à eux pour attaquer ; mais encore ils se retirèrent sans avoir reçu aucun mal, & ils remplirent complètement leur destination, qui étoit la prise du Fort S. Philippe, du port Mahon, & la reddition de l'isle Minorque.

Les Français n'ont point dû ce succès au hasard ; leur défense fut étudiée & prévue : on en sera convaincu, si on considère qu'ils ont constamment suivi la même méthode dans tous les combats, sans exception, qu'ils ont eu depuis,

(1) Voy. la partie I, pages 99 & suivantes, où j'ai proposé un nouveau système d'attaque.

avec nos armées navales, toutes les fois qu'ils se sont trouvés dans la position de dessous le vent, comme ils étoient dans l'affaire de *Minorque*; & que chaque fois leur système a été justifié par une pareille réussite.

Ainsi donc, si on admet comme vrai cet état de la question, il s'ensuit que c'est le combat de l'amiral BYNG devant *Minorque*, le 20 mai 1756, qui dans les temps modernes, nous offre le premier exemple d'un certain système de tactique navale & de conduite des escadres.

Quant à la conduite que tint l'amiral BYNG dans cette affaire, relativement à sa manière de donner l'attaque, & pour en faire application au quatrième principe; son avant-garde étoit tellement située dans cette attaque, qu'on ne pouvoit être secourue : elle fut exposée, en avançant sur l'ennemi, à une canonnade beaucoup plus considérable qu'elle ne pouvoit lui en rendre : cette division fut par-là désarmée & mise hors d'état de poursuivre l'ennemi; d'où s'ensuivit l'accomplissement de ses desseins : d'après cela on ne peut disconvenir que l'amiral BYNG n'ait eu le dessous dans cette affaire.

Il paroît avoir employé ce moyen d'attaque dans l'idée de prendre, détruire ou désarmer la totalité de l'escadre ennemie; & sur cette idée mal-fondée, il choisit une mauvaise ligne d'approche, qui donna à l'ennemi beaucoup d'avantages.

On connoît deux lignes d'approche dans cette manière d'attaquer, avec l'idée de prendre, détruire ou désarmer la totalité de l'armée ennemie développée en ligne de combat : la première est la ligne d'intersection, la ligne de la plus immédiate approche, ou la ligne prolongée de vent large, que l'amiral BYNG a mise en pratique. L'autre ligne est appelée ligne de chasse; c'est celle que l'amiral Pocock a employée, deux ans après, dans son combat aux Indes orientales, le 29 avril 1758.

On a recueilli cinq exemples de la mise en pratique de la première de ces lignes : ces exemples, classés dans la section première, partie première, pages 31 & suivantes, ont donné matière à des observations où l'on a indiqué & démontré les vices & les inconvéniens de ce système de l'attaque donnée par l'armée du vent.

On a parlé de la seconde de ces lignes, celle de chasse, & on en a donné la définition dans la description du combat de l'amiral Pocock aux Indes orientales. On n'a pas voulu cependant faire entendre qu'il n'y ait pas quelqu'un de ces exemples cités, peut-être même les cinq, qui ne participent en quelque sorte de l'une & de l'autre de ces lignes : on n'a pas voulu dire non plus, que cette distinction doive empêcher de classer le combat de l'amiral Pocock avec les cinq autres : on n'a fait cette différence, que parce que nulle autre occasion ne s'est jamais présentée, de définir avec la même précision cette ligne de chasse, que dans la description & les circonstances du combat de l'amiral Pocock.

Autres observations qui ne sont applicables qu'à la troisième période.

PREMIÈRE OBSERVATION. Dans tous les combats qui distinguent cette troisième période, l'ennemi n'a pas une seule fois tenté de commencer ou de donner l'attaque, soit qu'il se soit trouvé dans la position du vent, ou dans celle de sous le vent.

DEUXIÈME OBSERVATION. Pendant toute cette période, on a pu remarquer, dans les écrivains qui en ont parlé, l'intention marquée d'exagérer le mérite des vaisseaux de notre ennemi, comparés aux nôtres quant à la marche : & encore presque toujours on trouve chez eux le dessein aussi injuste que pernicieux de déprécier les marins anglais.

Un écrivain connu, qui n'est pas du métier (le Dr ADAM SMITH, auteur de l'ouvrage intitulé : *De la richesse des nations*) eut occasion de lire ce qui précède de ces recherches sur la Marine, dans le commencement de cette impression : il me fit cette observation : « Je n'ai qu'un seul motif d'avoir quelque doute sur la bonté de votre système ; c'est que les effets en sont si évidemment avantageux, qu'il paroît surprenant que les mêmes idées ne soient pas venues plutôt aux hommes du métier ».

Après tout ce qui a été dit précédemment, il me suffira de répondre à cela; que sans doute il y a eu faute de quelque côté : car si on fait attention à tous les exemples qui ont été cités du temps de cette dernière période, si on réfléchit aux effets constans qui ont résulté par-tout de la conduite que l'on tenoit alors, nous avons droit de conclure que ces effets ne doivent pas être attribués aux hazards de la guerre : si cela étoit, on auroit vu par malheur quelque vaisseau, pris ou coulé bas, ou bien sauté en l'air, accidents qu'on a vu arriver fréquemment, infailliblement même, dans les combats de mer connus, qui ont eu lieu pendant la première période de l'histoire de la tactique navale.

Fin de la troisième partie.

tainement ces victoires glorieuses méritent de trouver une place distinguée dans les recherches d'un traité de Tactique

ESSAI

DE

TACTIQUE NAVALE.

QUATRIÈME PARTIE.

AVANT-PROPOS.

LA quatrième partie de cet ouvrage commence avec l'année 1782, qui fut la dernière de la guerre des États-Unis d'Amérique, pendant laquelle guerre on vit éclore une suite d'événemens des plus intéressans, & dans lesquels de grands talens furent déployés & de grands efforts furent faits dans l'art nautique. La tournure heureuse que prirent dans ce même temps les affaires de notre marine, & les étonnans exploits qui la signalèrent alors, placent convenablement à cette époque intéressante, le commencement d'une quatrième période dans l'histoire de la Tactique navale.

Cette partie du présent ouvrage ne passera pas les bornes temporaires que je m'étois originairement fixées, & je n'y ferai aucune mention des brillans exploits qui ont eu lieu récemment pendant la présente guerre (entr'autres le combat de l'amiral HOWE, du premier juin 1796; celui de l'amiral ST.-VINCENT, du 14 février 1797); quoique cer-

tainement ces victoires glorieuses méritent de trouver une place distinguée dans les recherches d'un traité de Tactique navale.

Je ne disconviendrai pas que lorsque j'ai écrit cette quatrième partie, mes idées ont été exaltées par l'enthousiasme qu'a dû naturellement exciter le rare mérite des actions dont on va lire les détails. J'avouerai aussi que l'évènement naval dont l'examen commence cette partie de l'ouvrage, je veux dire le projet & la tentative de porter secours à l'isle *Saint-Christophe*, est le premier de tous les exploits maritimes, dans la description desquels j'ai éprouvé un vrai plaisir. Quant aux autres observations que j'ai faites, elles ne sont que l'expression des sentimens qui animoient le public dans le temps; & actuellement, après un intervalle de 15 ans, je ne vois pas encore de raison capable de me persuader d'y rien changer.

A N A T - P R O P O S .



LA quatrième partie de l'ouvrage, qui commence avec l'année 1782, est la suite de la guerre des États-Unis d'Amérique, & dans laquelle on voit de grandes actions de valeur & de grands efforts faits dans l'art naval. La dernière heureuse que prit dans ce même temps les affaires de notre marine, & les succès exploités qui la signèrent alors, placèrent convenablement à cette époque intéressante, le commencement d'une quatrième période dans l'histoire de la Tactique navale.

Cette partie du présent ouvrage ne passera pas les bornes temporaires que je m'étois originairement fixées, & je n'y ferai aucune mention des brillans exploits qui ont eu lieu récemment pendant la présente guerre (qui n'est le commencement de l'année 1793, du premier juin 1793; celui de l'année St. Vincent, du 14 février 1797); quoique ces

COMBAT de l'amiral SAMUEL HOOD.

Description des affaires qui ont eu lieu entre l'escadre anglaise sous le commandement de l'amiral SAMUEL HOOD, & l'escadre française commandée par M. DE GRASSE devant S. Christophe, les 24, 25 & 26 février 1782.

CE fut quelques mois après la fatale catastrophe de l'armée du lord CORNWALLIS, à *York-Town*, sur les bords de la rivière de *Chesapeak*, que l'amiral SAMUEL HOOD, étant à la *Barbade*, reçut la nouvelle qu'un puissant armement de France, sous le commandement de M. DE GRASSE, avoit dirigé une attaque sur l'isle *Saint-Christophe* : il appareilla à l'instant, pour tenter de secourir cette colonie, avec 22 vaisseaux de ligne, 5 frégates & 2 goïettes. Ayant reconnu la partie du Sud-Est de l'isle de *Nièves*, à la pointe du jour, le 24 février 1782, il donna ordre à son escadre de se former en ligne de bataille, & se détermina à attaquer l'armée ennemie qui consistoit en 33 vaisseaux, & qui étoit alors à l'ancre dans la rade de la *Basse-terre* de l'isle *Saint-Christophe*.

Voyez la fig. 21, pl. XXVII, *A*, l'escadre anglaise faisant route, en tournant l'isle de *Nièves*, le matin du 24 février; *F*, l'armée ennemie, mouillée dans la rade de la *Basse-terre*, ayant son avant-garde fort au vent de son arrière-garde.

Les instructions que l'amiral HOOD avoit données à chacun de ses vaisseaux avant son départ de la rade de *Saint-Jean* à *Antigue*, étoient : « Continuer de faire route suivant *BB*, jusqu'à ce qu'on se trouve par le travers de l'avant-garde ennemie; lâcher alors tout son feu sur les deux vaisseaux de tête de l'ennemi, & virer de bord par la

contre-marche suivant la route *CCC*; virer encore & prendre les amures sur l'autre bord par la même contre-marche pour revenir sur l'ennemi; donner de même toute la bordée de chaque vaisseau sur les deux vaisseaux de tête de l'ennemi, & répéter cette évolution à plusieurs reprises.

L'intention de ces ordres bien concertés étoit de détruire, ou tailler en pièces, ces deux vaisseaux de tête, lesquels étant mis hors de combat, on auroit opéré de même sur les deux suivans.

Mais le malheur qui survint par l'abordage du vaisseau *l'Alfred* avec *la Nymphé*, le matin, peu après que le signal d'exécution de ces ordres eût été fait, occasionna beaucoup de retard: les ennemis furent prévenus de l'approche de l'amiral *Hood*. Craignant les suites d'une attaque dans la situation où ils se trouvoient au mouillage, ils levèrent l'ancre, & prirent le large suivant la route *GG*; & dans cette même après-midi, & toute la nuit du 24 au 25, ils se retirèrent à 3 ou 4 milles sous le vent de l'escadre anglaise, qui étoit toujours sous la pointe occidentale de l'île de *Nièves*.

Extrait de la lettre de l'amiral SAMUEL HOOD qui rend compte de cette affaire.

« Nous aperçûmes distinctement à la pointe du jour, le 25, 33 vaisseaux ennemis, dont 29 à 2 batteries, formés en ligne de combat. Je fis mine d'attaquer, ce qui écarta un peu *M. DE GRASSE* de la terre: voyant alors la possibilité d'aller prendre le mouillage qu'il venoit de quitter, je fis route en conséquence, sachant bien que c'étoit le seul moyen par lequel je pusse espérer de secourir l'île, s'il étoit possible de la sauver: j'y réussis en engageant au combat mon arrière-garde & une partie de mon corps de bataille. L'ennemi donna de préférence sur le vaisseau du Commodore *AFFLECK*; mais ce vaisseau fit un si beau feu, & il

fut si bien soutenu par ses deux matelots, les vaisseaux du capitaine CORNWALLIS & du lord ROBERT MANNERS, que ces vaisseaux n'essuyèrent que bien peu de pertes & de dommages, & qu'ils garantirent beaucoup les autres vaisseaux plus en arrière; » &c.

» Si le sort de l'isle *Saint-Christophe* avoit pu dépendre de l'évènement d'un combat, j'aurois attaqué sans hésiter, sachant bien ce qu'on peut attendre d'une escadre anglaise, commandée par des hommes entre lesquels il n'y a d'autre contestation que celle qui résulte de l'empressement de tous à être les premiers à servir leur roi & leur patrie. C'eût été pour moi le fondement d'une entière confiance, & je me persuade qu'elle n'eût pas été trompée.

» Je fis mouiller l'escadre du roi d'Angleterre en ligne ferrée. Le lendemain matin, à environ huit heures, je fus attaqué de l'avant à l'arrière de la ligne, par toutes les forces ennemies, au nombre de 29 vaisseaux : ce combat dura deux heures, sans que ma ligne en éprouvât nulle part aucune atteinte sensible; alors les vaisseaux français revirèrent & prirent la bordée du large; l'après-midi ils recommencèrent une seconde attaque sur mon centre & mon arrière-garde, sans obtenir plus de succès que la première fois. Depuis ce moment M. DE GRASSE se tint prudemment à une distance hors de portée. Plusieurs des vaisseaux français avoient beaucoup souffert. »

Description de cette affaire.

Voyez la fig. 22, pl. XXVIII, l'escadre anglaise *A*, sous le commandement de l'amiral SAMUEL HOOD, par le travers de l'extrémité Nord-Ouest de l'isle de *Nièves*, le matin du 25 février, à la pointe du jour : son dessein est de prendre le mouillage que M. DE GRASSE vient de quitter; mais en même temps il cherche à leurrer ce commandant, en faisant mine de l'attaquer.

B, l'avant-garde de l'escadre anglaise déjà mouillée sous

Greenpoint ou le *Cap-Verd*, en ligne ferrée, avec embossures, pour pouvoir s'entraverfer sur l'ennemi, en cas qu'il voulût tenter de les attaquer.

C, l'arrière-garde de l'escadre anglaise aux ordres du commodore *AFFLECK*, avec une partie du corps de bataille, soutenant le choc d'une attaque de la part de l'ennemi, pendant que l'escadre cherche le mouillage.

F, les vaisseaux français canonnant, mais d'assez loin pour n'avoir pu aucunement empêcher l'escadre anglaise de prendre le mouillage.

L'escadre anglaise étant mouillée, alors l'armée française vira de bord, & prit la bordée au large, suivant *G G*.

Pl. 23, fig. XXVIII; le 26, à 6 heures du matin, les vaisseaux *l'Alfred*, le *Canada* & la *Résolution*, reçoivent ordre de changer de mouillage, ayant la veille jeté l'ancre trop loin sous le vent, & trop près des açores d'un banc (1); ces vaisseaux à la voile & dans cette position *A*, avoient plus moyens pour s'opposer à l'ennemi & pour l'empêcher de doubler l'escadre anglaise, au moment où, quelques heures après, il voulut lui donner l'attaque.

B, l'escadre anglaise, dans sa position du matin, composée des 19 autres vaisseaux mouillés avec embossures, afin que tous les vaisseaux de cette ligne pussent, au même instant, présenter le travers à l'ennemi, dans le cas où il viendrait les attaquer.

F, l'armée française s'avancant à huit heures du matin, pour donner l'attaque avec vingt-neuf vaisseaux: après avoir commencé le combat sur l'avant-garde en *H*, elle prolonge toute la ligne anglaise, suivant la route exprimée par la ligne ponctuée *II*; ensuite elle tient le vent vers l'extrémité arrière de la ligne en *K, K*, montrant évidemment par là, le dessein d'enfiler les vaisseaux de notre arrière-garde, ou de doubler la ligne vers *A*; mais les trois vaisseaux, *l'Alfred*, le *Canada*, & la *Résolution*, qui sont sous voiles

(1) En dehors de ce banc, il n'y a pas de mouillage, y ayant tout de suite grand fond.

en *A*, leur font obstacle, & les décident à arriver successivement, & à prendre le large suivant la route *L L L*.

M M, l'armée ennemie, ayant couru assez au large, pour pouvoir rattraper notre escadre, prend ensuite les amures à tribord, & revient une seconde fois, dans l'après-midi du même jour, donner l'attaque sur notre corps de bataille & sur notre arrière-garde.

N, le *morne Guana*, ou *morne des Lézards*, d'où l'on menace de bombarder l'escadre anglaise.

O, le *morne Mooring*, où le général *PRESCOT* eut une escarmouche avec le régiment irlandais, au service de France, & où *M. DE BOUILLÉ* ne jugea pas à propos de l'attaquer.

L'armée ennemie, après cela, tint le large, ne voulant pas tenter une troisième attaque contre l'amiral *HOOD*, qui, voyant, au bout de dix ou douze jours, qu'il n'avoit aucun moyen de donner du secours à l'isle *Saint-Christophe*, profita du temps où l'ennemi avoit mouillé devant l'isle de *Nièves*, fit couper les cables, & prenant la route par le côté du Nord de l'isle *Saint-Christophe* & de *Sambriro*, s'éloigna, faisant route au Nord.

Observations sur cette affaire.

Cette affaire est si singulière & d'un genre si nouveau, les conséquences qu'elle a eues, sont d'une telle importance, que je ne veux pas la quitter, avant de l'avoir complètement discutée : & pour le faire avec une grande impartialité, il faut commencer par établir les faits dans la plus grande simplicité.

Sur la nouvelle du siège de *Saint-Christophe*, & de l'armée française de 33 vaisseaux, mouillée dans la rade de la *Basse-terre*, pour soutenir cette puissante attaque, l'amiral *HOOD*, quoiqu'avec des forces très-inférieures, puisqu'il n'avoit que 22 vaisseaux de ligne, se détermine à aller attaquer les Français dans cette situation.

Les Français, instruits de son intention avant son arrivée,

& craignant que leur position au mouillage, ne leur fût défavantageuse, la quittèrent & appareillèrent vers le large.

L'amiral HOOD, ainsi trompé dans son projet d'attaquer, mais bien assuré que le seul moyen qui pût lui faire espérer de sauver l'isle *Saint-Christophe*, étoit d'établir & de protéger une communication avec cette colonie, il fit un de ces coups hardis d'évolutions maritimes, qui n'avoit peut-être jamais été tenté avant lui. Il a eu la témérité, en présence d'un ennemi très-supérieur en forces, & pendant le temps qu'il en recevoit une vive attaque, de venir mouiller au même poste que celui-ci venoit de quitter, parce qu'il n'avoit pas cru la place tenable, malgré sa supériorité.

Une escadre très-inférieure en forces, ayant ainsi obligé son ennemi de quitter le mouillage, vient hardiment prendre sa place : l'ennemi voulant tâcher d'effacer la honte de ce double échec, cherche à son tour à donner l'attaque : mais cette attaque est si mal dirigée, ou soutenue si foiblement, qu'après deux tentatives infructueuses, se sentant hors d'état d'y réussir, il quitte la partie, & laisse patiemment l'amiral anglais, douze jours tranquille au mouillage, sans plus oser tenter de l'en déranger.

On ne voit pas ici, comme dans tous les autres exemples qu'on a précédemment cités, qu'il soit arrivé aucun accident sur lequel on puisse rejeter la cause du manque de réussite : on ne peut même trouver l'ombre d'une excuse, ni du côté des vents, ni de la marée, ni dans l'incendie de quelques vaisseaux : on ne cite seulement pas la perte d'un mât ni d'une vergue ; rien n'a pu obliger cet ennemi de quitter son poste au mouillage ; après avoir cédé la place à une escadre aussi inférieure en nombre, rien n'auroit pu l'empêcher, avec ses forces supérieures, de la maîtriser au mouillage où elle s'étoit établie à demeure, & où elle lui a laissé, pendant douze jours de fuite, la faculté d'attaquer.

Du côté des Anglais, on y voit le projet hardi, mais concerté avec prudence, d'attaquer des forces supérieures aux leurs, comme de trois contre deux, projet qui n'a manqué d'exécution, que parce que l'ennemi a tout fait pour éviter

éviter l'attaque. Ensuite ce premier projet n'ayant pas pu s'effectuer, nous les voyons en former un second encore plus hardi : nous les voyons braver toutes les règles jusques-là connues : ils viennent chercher un mouillage, & y réussissent en présence d'une armée ennemie, très-supérieure en forces, qui les combat, & fait tous ses efforts pour mettre empêchement à leurs desseins. Nous les voyons après cela si sagement disposés au mouillage, que malgré deux attaques successives qu'ils essuient dans le même jour, ils n'éprouvent presque aucune avarie, quoique l'ennemi ait eu sur eux toute sorte d'avantages.

Enfin, pour ne laisser aucun doute à la supériorité complète de l'adresse des marins anglais, nous les voyons conserver sans difficulté ce mouillage, que leur ennemi n'avoit pas cru tenable ; nous les voyons entretenir, pendant douze jours sans interruption, la communication avec la terre, & y envoyer des secours.

On a pu voir dans les temps plus anciens & même plus héroïques de la marine, une escadre, dans une occasion isolée, montrer avec un heureux succès le courage dans l'attaque, comme à *Cadix*, à *Vigo*, &c. : on a vu d'autres fois une escadre, réunir la constance & les talens pour résister à une attaque, comme dans l'affaire des Dunes, sous le commandement de *BLAKE* ; mais il ne s'étoit jamais présenté de circonstance dans la marine, où une seule & même escadre eût forcé aussi heureusement & aussi complètement, ses ennemis à reconnoître sa supériorité de moyens & de talens maritimes, de bravoure & de persévérance dans l'un & dans l'autre cas de l'attaque & de la défense, comme a fait l'amiral *SAMUEL HOOD*, dans cette affaire de *Saint-Christophe*.

Comme il est certain que la conduite totalement opposée, tenue par les deux escadres anglaise & française, dans cette occasion, a été exactement décrite ; on peut, d'après cela, se faire une idée de la sensation que dut causer dans toute la nation, la nouvelle de cette affaire, si on considère que, quelques mois auparavant, le découragement étoit général.

Il est possible que ceux qui cherchent à déprécier cet événement, ou à en diminuer l'importance, disent que l'ennemi,

bien assuré de sa supériorité décidée dans les Antilles , avoit cru inutile de prendre les précautions ordinaires , & étoit venu au mouillage en désordre ; mais que dans cet état de désordre , surpris par une escadre ennemie , il avoit agi avec prudence en n'attendant pas au mouillage , l'attaque de cet ennemi , quoique fort inférieur en forces ; & qu'en conséquence ils avoient bien fait d'appareiller. Ou bien , ils pourront dire , que le général français , instruit de l'approche de l'escadre anglaise , inférieure en forces , avoit appareillé avec le projet de lui ôter tous les moyens de faire retraite : ou bien encore , ils diront que , bien certains de conserver jusqu'à la fin de la guerre , dans ces parages , la supériorité de forces navales sur les Anglais , & sachant que rien ne pouvoit s'effectuer de la part de l'escadre anglaise , pour retarder ou empêcher la prise de l'isle *Saint-Christophe* , les Français s'étoient conduits ainsi , pour ne rien laisser au hasard.

Mais tout ceci ne prouve autre chose , que l'infériorité de talens maritimes chez les Français , ou leur résolution de se battre en évitant dans cette occasion , comme ils ont fait dans toutes les autres : cette réflexion est faite pour élever l'ame & le courage des marins anglais , & pour déprimer la confiance de l'ennemi.

Il est vrai qu'on a fait cette question : Pourquoi cette escadre n'a-t-elle pas tenu le large ? Vingt-deux beaux vaisseaux doublés en cuivre , qui la composoient , auroient été suffisans , pour tenir tête au général DE GRASSE , quoique ses vaisseaux fussent en grand nombre. On ne se permettra sur ce point aucune opinion ; mais on peut juger , d'après toute cette conduite , & d'après la bonne contenance de notre escadre , qui a pendant si longtemps pu maintenir son poste en présence d'un ennemi aussi supérieur , qu'elle auroit pu obtenir de bien brillans succès , si elle avoit été dans le temps conduite dans la rivière de *Chésapeak* , pour secourir le lord CORNWALLIS , au lieu de l'avoir , quelques mois auparavant , c'est-à-dire le 5 septembre 1781 , employée inutilement & sans fruit , à vouloir forcer l'ennemi au combat , d'où sont résultées ensuite des conséquences si funestes.

COMBAT de l'amiral RODNEY avec M. DE GRASSE,
du 12 avril 1782.

Réflexions préliminaires.

C'est avec le plus grand plaisir, que je me vois également à même de donner une description exacte, & avec tout le développement nécessaire, de cet illustre combat de l'amiral GEORGE BRIDGES RODNEY, du 12 avril 1782. Pour donner une entière confiance dans la vérité de cette description, il me suffira d'annoncer qu'outre les lettres de RODNEY à l'amirauté, nous avons le témoignage du feu lord CRANSTOUN, l'un des capitaines du vaisseau amiral, *le Formidable*. Cet officier, très-instruit & expérimenté, fut le premier qui prit possession de *la ville de Paris*, vaisseau de l'amiral DE GRASSE; ce fut lui qui fut porteur des dépêches envoyées à cette occasion à *Londres*, par l'amiral RODNEY: il me fit l'honneur de me chercher, de me procurer un nombre d'explications sur ce combat, & même c'est à lui que je dois la plus grande partie de cette description. Le lord RODNEY lui-même en a rendu compte dans une lettre particulière, datée du 24 juin 1789, à l'occasion de l'historique de tous les événemens de sa campagne de 1782: on y trouve ce combat du 12 avril.

Extrait de la gazette de Londres.

Au bureau de l'amirauté, le 18 mai 1782.

Le lord CRANSTOUN, l'un des capitaines du vaisseau de sa majesté, *le Formidable*; & BYRON, capitaine de *l'Andromaque*, sont arrivés ce matin, avec des dépêches pour

M. STEPHENS, de la part de l'amiral RODNEY, commandant en chef les forces navales d'Angleterre, aux isles sous le Vent, dont voici le contenu :

A bord du Formidable, le 14 avril 1782.

Il a plu à la divine Providence d'accorder aux armes de S. M. une victoire des plus complètes, sur l'armée navale de ses ennemis, commandée par M. DE GRASSE, qui est lui-même pris sur *la Ville de Paris*, avec quatre autres vaisseaux de son armée ; & en outre, il y en a eu un de coulé bas dans le combat. Ce succès important a été obtenu le 12 de ce mois, après un combat qui a duré, avec une rage continue, depuis sept heures du matin jusqu'à six heures & demie du soir, que le coucher du soleil a mis fin à la bataille.

Les deux armées ont beaucoup souffert ; mais c'est avec la plus grande satisfaction que j'affure les lords commissaires de l'amirauté, que, quoique l'armée anglaise ait essuyé beaucoup d'avaries dans ses mâts, ses voiles, son gréement & les corps des vaisseaux, cependant la perte d'hommes a été petite, vu la longue durée du combat & sa vivacité, combat à l'issue duquel l'une & l'autre armée regardoit l'honneur de son pays comme essentiellement attaché. J'espère que les secours considérables de munitions navales qui sont arrivées aux isles depuis peu, mettront à même de réparer bientôt tous nos dommages.

La conduite courageuse des officiers & des équipages de l'armée, que j'ai l'honneur de commander, leur mérite à jamais l'attachement & la reconnoissance de tous ceux qui aiment leur roi & leur patrie. Je dois les plus grands éloges à la conduite distinguée de mon second dans le commandement, l'amiral SAMUEL HOOD, qui, dans l'un & l'autre combat, s'est comporté avec un zèle & une activité supérieurs. Le troisième commandant, le contre-amiral DRAKE, ne mérite pas moins d'être loué : c'est lui qui, avec sa division, étoit à la tête & a commencé le combat du 12. Je ne dois pas moins d'éloges à la manière courageuse dont le commandant AFFLECK a conduit au combat le corps de

bataille. Mon capitaine de pavillon DOUGLAS, mérite au-delà de toute expression : son activité non interrompue & son zèle soutenu m'ont infiniment aidé dans les fatigues inévitables d'une pareille journée. En un mot, les paroles me manquent pour vous exprimer combien je suis pénétré de l'excellente conduite & du mérite de tous les capitaines, de tous les officiers & des équipages, qui, par leurs efforts courageux, ont concouru à obtenir cette glorieuse victoire. Toute l'armée de terre de l'ennemi, consistant en 5,500 hommes, étoit à bord de leurs vaisseaux de guerre : ils doivent avoir essuyé une perte prodigieuse en hommes ; car pendant la plus grande partie du combat, tous les canons portoient. Les lords commissaires jugeront du ravage qui a eu lieu, en leur disant que *le Formidable* a tiré près de quatre-vingt bordées.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, les listes des vaisseaux des deux armées, anglaise & française, avec l'état des morts & des blésés, & des avaries survenues à l'armée anglaise.

Ces dépêches vous feront remises par le lord CRANSTOUN, qui a servi dans les deux affaires en qualité de l'un des capitaines du *Formidable* : je dois beaucoup à sa conduite brave & distinguée. Je m'en rapporte à lui pour donner aux lords commissaires tous les renseignemens de détail qu'ils pourront desirer sur la totalité de cet événement, sur lequel il est parfaitement instruit : puisse le pavillon britannique, fleurir à jamais dans toutes les parties du globe ! c'est le vœu le plus ardent de celui qui a l'honneur d'être, avec la plus respectueuse considération, votre, &c. G. B. RODNEY.

Extrait d'une lettre de l'amiral G. B. RODNEY,
à M. STEPHENS, secrétaire de l'amirauté.

A bord du *Formidable* en mer, le 14 avril 1782.

J'ai l'honneur de vous rendre compte, que j'eus avis le 5 avril, que les ennemis embarquoient des troupes à bord de leurs vaisseaux de guerre : j'en conclus que leur projet

étoit de mettre très-incessamment à la voile. Le capitaine BYRON, officier actif, zélé & intelligent, surveilla leurs mouvemens avec une telle attention, sur la frégate *l'Andromaque*, que le 8 de ce mois, à la pointe du jour, il me fit signal que l'armée ennemie avoit appareillé, & faisoit route vers le Nord-Ouest. Je fis aussitôt signal d'appareiller; & ayant examiné, en passant la baie du *Fort-Royal* & la rade de *Saint-Pierre*, & m'être assuré qu'il n'y restoit aucun des vaisseaux ennemis, je donnai le signal pour une chasse générale. Avant la pointe du jour, le lendemain matin, j'atteignis l'ennemi sous la terre de l'isle *Dominique*: là les deux armées restèrent quelque temps en calme.

L'ennemi fut le premier à avoir le vent, & fit route vers la *Guadeloupe*. Mon avant-garde, sous le commandement du brave contre-amiral SAMUEL HOOD, reçut le vent ensuite, & leur donna chasse. A neuf heures, l'ennemi commença à canonner mon avant-garde, qui le lui rendit avec beaucoup de vivacité. Les vents, qui ne faisoient que jouer sous la terre de la *Dominique*, ne permirent qu'à une partie de la division du centre de prendre part au combat avec l'arrière-garde de l'ennemi, vers onze heures & demie; & ce ne fut même alors, que mon serre-file put se trouver à portée de combattre.

Les lords commissaires se peindront aisément le chagrin qu'éprouvèrent les seize braves capitaines des vaisseaux les plus en arrière de la ligne, qui, retenus par le calme & les petits vents sous la *Dominique*, ne purent absolument joindre, & restèrent simples spectateurs du combat. La canonnade de l'ennemi cessa à l'approche de mon arrière-garde; mais ce ne fut qu'après avoir fait beaucoup de mal aux vaisseaux de mon avant-garde; les vaisseaux *le Royal-oak* & *le Montaguë* furent désesparés, & le brave capitaine BAYNE, du vaisseau *l'Alfred*, fut tué, de même qu'un nombre d'officiers & de matelots, conformément au compte qui a été rendu à l'amirauté: mais par la conduite soutenue de l'amiral HOOD, & de tous les vaisseaux de l'avant-garde, l'ennemi reçut plus de dommages qu'il ne nous en fit. L'armée

resta en panne pendant la nuit du 9 au 10, pour se réparer.

Le 10, on continua de tenir le plus près du vent, à petites voiles : l'armée ennemie fit de même, étant toujours à portée de commencer le combat si elle eût voulu ; mais ils prirent beaucoup de soins pour l'éviter, & pour m'ôter même la possibilité de les y forcer, d'après leur position entre les *Saintes* & la *Dominique*. Le 11 avril, l'ennemi ayant gagné considérablement dans le vent, & la brise étant fraîche & bien réglée, je fis signal de chasse générale au vent, ce qui eut lieu pendant tout le reste de la journée. Vers le coucher du soleil, quelques-uns des vaisseaux de la tête de l'armée, s'étoient approchés de l'un des vaisseaux de l'ennemi, qui avoit essuyé des avaries dans le combat précédent, & ils l'auroient certainement pris, si M. DE GRASSE n'étoit pas arrivé, avec toute son armée, pour le protéger : ce mouvement l'approcha tellement de nous, que je pus me flatter alors que j'aurois le lendemain les moyens d'engager le combat. Je fis, dans cette intention, le signal nécessaire pour régler la route & la voilure ; je fis route au Sud avec toute l'armée, jusqu'à deux heures après minuit ; alors je virai de bord, & j'eus le bonheur, à la pointe du jour, de me voir toucher de près, à l'accomplissement de mes vœux les plus ardents, qui étoient de forcer l'ennemi au combat. Je ne perdis pas un instant, pour mettre ce dessein à exécution. L'issue a été celle que j'ai eu l'honneur de vous annoncer, dans ma précédente lettre de ce jour : je n'y puis rien ajouter, qu'en vous répétant qu'on ne sauroit assez donner d'éloges à la bravoure & à la conduite distinguée des officiers & équipages de l'armée que j'ai eu l'honneur de commander dans cette occasion.

Signé, G. B. RODNEY.



Description des combats des 9 & 12 avril 1782, entre
l'armée anglaise commandée par l'amiral RODNEY, &
l'armée française par M. DE GRASSE.

Les bâtimens anglais, qui croisoient devant l'ouverture de la baie du Fort-Royal de la Martinique, firent signal, le 8 avril 1782, que l'armée française étoit à la voile, suivie d'un nombre de vaisseaux de transport. Notre armée appareilla tout de suite, de la baie du gros islot de Sainte-Lucie, & nous le suivîmes en faisant route au Nord, sous le vent de la côte occidentale de la Martinique: nous eumes bientôt connoissance de quelques-uns de leurs vaisseaux de guerre. On continua la chasse toute la nuit suivante, avec toutes les voiles qu'on put porter, se dirigeant par la vue des signaux de l'ennemi.

Les vents étoient au Nord-Est $\frac{1}{4}$ Est, bonne brise. A deux heures du matin, le *Vaillant*, qui étoit le plus au vent, découvrit l'ennemi sous la côte du Nord de la Dominique: à trois heures, notre armée eut ordre de mettre en panne: l'ennemi alors faisoit route à-peu-près au Nord.

L'armée anglaise *A* (voyez la fig. 24, pl. XXIX) à deux heures du matin, le 9 avril, découvrant une partie de l'armée française *F*, sous le vent de la côte septentrionale de la Dominique. A trois heures, elle mit en panne; à cinq heures & demie, on fit signal de se préparer au combat, & de former la ligne à deux encablures de distance d'un vaisseau à l'autre, & de faire route ensemble & serrés.

G, l'armée française, à cinq heures du matin, serrant le vent, tribord amures, dans le canal qui sépare les isles de la Dominique & de la Guadeloupe, où ils avoient alors une bonne brise.

H, l'un des vaisseaux ennemis, qui étoit alors tombé si fort sous le vent qu'il auroit infailliblement été pris, si le vent ne nous eût pas manqué, tandis que ce vaisseau eut l'avantage d'un vent frais, qui le mit à même de regagner son poste.

Fig.

Fig. 25, pl. XXIX, l'avant-garde anglaise *A*, ayant enfin reçu la brise, se rallie avec le corps de bataille, toujours avec les amures à tribord : à neuf heures, ils furent canonnés de loin, & cette canonnade dura une heure de la part de tous les vaisseaux ennemis qui purent être à portée de les atteindre. *B*, le corps de bataille & l'arrière-garde restant immobiles & en calme, sous le vent de l'isle *Dominique*.

F, l'armée française, qui n'est pas encore entièrement formée en ligne de combat, parce que plusieurs de ses vaisseaux couroient encore des bords, pour s'élever dans le vent.

Fig. 26, pl. XXIX, le corps de bataille *A*, de l'armée anglaise, recevant enfin la brise, se rallie à son avant-garde vers midi : alors le combat fut renouvelé après un intervalle de deux heures : mais le vaisseau *le Duc*, matelot de l'arrière du *Formidable*, fut le vaisseau le plus en arrière de ceux qui prirent part à ce choc : les seize autres vaisseaux de l'arrière à lui, & l'arrière-garde toute entière, n'ayant pas pu joindre *B*, l'avant-garde anglaise.

Le corps de bataille ayant enfin rejoint l'avant-garde ; il y eut une canonnade d'une heure trois-quarts, jusqu'à ce que l'arrière-garde, qui avoit été pendant tout ce temps en calme, au point *C*, commença à se rallier & à se former aussi en ligne, au point *D*.

F, l'armée ennemie, qui pendant tout ce temps se tint, selon sa coutume, à une telle distance, qu'il étoit aisé de juger que leur projet étoit seulement de nous désenparer : aussitôt qu'ils virent la jonction des différentes divisions de l'armée anglaise, ils tinrent le vent, après avoir pris sur l'autre bord, pour s'éloigner de notre avant-garde par la route *H H*.

G, le convoi des vaisseaux de transport de l'ennemi, forçant de voiles pour s'éloigner au plus près, au vent des *Saintes*.

Il ne nous parut pas d'abord que l'ennemi eût beaucoup souffert ; mais nous vîmes bientôt après un de leurs vaisseaux qui nous sembla fort maltraité ; & nous apprîmes

ensuite qu'ils avoient eu deux de leurs vaisseaux incommodés, au point d'être obligés de faire vent arrière pour la *Basse-terre* de l'isle *Guadeloupe*, pour aller s'y réparer : ce qui fut cause qu'ils ne se trouvèrent pas au second combat qui eut lieu le 12 avril (1).

Nous employâmes la journée du 10 avril à nous réparer, à tenir le vent, & à renverser l'ordre de l'armée, en changeant les divisions d'avant-garde & d'arrière-garde, parce que la première avoit souffert dans le combat du 9.

Fig. 27, pl. XXX, l'armée anglaise *A*, appercevant, le matin du 11, deux vaisseaux ennemis désarmés vers les *Saintes*, en *G*, leur donne chasse jusqu'à la *Basse-terre* de la *Guadeloupe* : mais ayant découvert bientôt après deux autres vaisseaux très-loin au vent & désarmés aussi, en *H*, vers la pointe du Nord de l'isle de la *Dominique*, on donna l'ordre d'une chasse générale. On ne voyoit alors que trois ou quatre vaisseaux de toute l'armée française, & encore du haut des mâts du *Formidable*. Aussitôt que l'*Agamemnon* & autres vaisseaux se furent approchés de ces vaisseaux désarmés en *H*, *M. DE GRASSE*, quoique très-loin au vent, arriva en *F*, pour donner secours à ses deux vaisseaux désarmés. Dans ce moment, l'*Agamemnon* & les vaisseaux qui le suivoient, avançoient beaucoup dans leur chasse ;

(1) Extrait de la relation contenue dans la lettre particulière de *RODNEY*, citée ci-dessus.

L'armée anglaise rejoignit l'ennemi sous l'isle de la *Dominique*, le 9 avril à deux heures du matin : les deux armées y furent prises du calme. L'ennemi fut le premier à sentir le vent & fit route du côté de la *Guadeloupe* ; l'avant-garde anglaise les suivit, de même que le corps de bataille, aussitôt que la brise leur fut venue.

L'ennemi attaqua l'avant-garde, & il y eut une vive canonnade qui finit aussitôt que l'amiral & les deux vaisseaux qui le suivoient, eurent rejoint leur avant-garde. Lorsque l'amiral se trouva par le travers de la *Ville de Paris*, ce fut en vain qu'il mit le grand hunier sur le mât pour engager l'amiral français à arriver pour combattre. Il se tint toujours hors de portée, & fit voir clairement que son projet n'étoit pas de livrer bataille : car si telle eût été son intention, il en avoit l'occasion bien favorable, puisque toute son armée avoit l'avantage du vent & qu'elle auroit pu livrer le combat à une moitié seulement de l'armée anglaise. L'amiral *RODNEY* avoit préparé le signal de virer de bord & de faire route, pour son arrière-garde, dont 7 vaisseaux étoient restés en calme, & considérablement de l'arrière. L'ennemi néanmoins ne jugea pas à propos de risquer l'attaque ; l'arrière-garde ayant eu bientôt après la brise, elle se rallia au corps de bataille.

mais le signal fait à tous les chasseurs de se rallier, ils vinrent reprendre leurs postes dans la ligne.

Fig. 28, même planche : l'armée anglaise, le 12, à deux heures du matin, se trouve en *A*, ayant couru au Sud depuis le point *B*, où elle étoit la veille au soir; elle avoit profité du vent *V*, qui ordinairement dans ces parages, se hâle du côté du Nord vers le soir. Dans ce moment (c'est-à-dire à deux heures), ayant viré & pris la bordée du Nord, on découvrit par le bossoir de dessous le vent en *F*, l'armée française, occupant une certaine largeur. Elle paroissoit en désordre : un de ses vaisseaux étoit droit sous le vent à elle en *G*, avec son beaupré emporté, & son mât de misaine à bas, en travers de son gaillard d'avant; il étoit remorqué par une frégate. Les vents étoient à l'Est-Sud-Est, en *Z*.

Les vaisseaux *le Vaillant* & *le Monarque C*, reçurent alors l'ordre de se détacher de l'arrière-garde, & de combattre ce vaisseau désarmé, & la frégate qui lui donnoit la remorque : ce mouvement obligea M. DE GRASSE d'arriver en dépendant vers *H*, pour leur porter secours.

D, l'avant-garde anglaise, à quatre ou cinq heures du matin, continuant la bordée du Nord, tribord amure, à la tête de l'armée. L'amiral estimant alors que le mouvement dont nous venons de parler, auroit assez fait tomber M. DE GRASSE sous le vent, pour le mettre dans l'impossibilité d'éviter le combat, il fit signal aux vaisseaux chasseurs *le Vaillant* & *le Monarque*, de reprendre leurs postes (2).

(2) Suite de la relation de RODNEY.

Nous employâmes les journées du 10 & du 11 avril à tâcher d'engager l'ennemi au combat : le 11, un peu tard dans l'après-midi, il arriva pour porter secours à deux de ses vaisseaux qui couroient risque d'être coupés. Ce mouvement les amena dans la situation où notre amiral les desiroit : il fit à l'instant le signal de faire voile toute la nuit, suivant l'ordre de marche; d'éteindre tous les feux; de tenir la bordée du Sud jusqu'à deux heures du matin, & à cette même heure toute l'armée devoit virer de bord sans aucun signal. C'est ce qui trompa l'ennemi, qui n'avoit aucune idée que l'armée anglaise pût se trouver aussi près de lui à la pointe du jour. On forma la ligne de combat tribord amures, & l'ennemi forma la sienne babord amures : il fit signal de virer de bord; mais l'approche de l'armée anglaise l'empêcha d'exécuter cette évolution : alors l'armée anglaise prenant le dessous du vent, l'amiral fit signal de combattre & de fermer la ligne.

Les Français s'apercevant de leur situation, se forment sur la bordée du Sud babord amures, en *I*, & le vent ayant ensuite, de l'Est, Sud-Est, adonné presque à l'Est en *Y*, ils conçurent l'espoir de reprendre leur distance ordinaire de combat, sur-tout lorsqu'ils virent que leur avant-garde commençait déjà à porter au vent de l'armée anglaise.

Fig. 29, pl. XXX, l'armée anglaise *A*, l'armée française *F*, dont les vaisseaux de tête ont gagné le vent.

A 7 heures & demie du matin, le *Marlborough*, vaisseau de tête de l'avant-garde anglaise, ayant joint le cinquième vaisseau de la ligne ennemie, fut canonné. (3) C'est alors que furent hissés les signaux de combattre de près & de ferrer la ligne.

Fig. 30, même planche, l'avant-garde *A* de l'armée anglaise passe lentement le long de la ligne ennemie, de très-près, mais à bords opposés, chacun des vaisseaux se canonnant avec vivacité de part & d'autre, à mesure qu'ils se dépassent.

F, l'armée ennemie qui a gagné le vent, prolonge de même notre ligne à bords opposés.

B, le *Formidable*, vaisseau de l'amiral anglais ayant lâché sa première bordée au cinquième vaisseau ennemi, & après avoir ensuite dépassé la *Ville de Paris F*, & ses matelots qui la suivoient beaupré sur poupe, tient le vent & perce à travers la ligne ennemie entre le quatrième & le cinquième vaisseau de l'arrière du commandant français DE GRASSE: le *Formidable* est suivi par les vaisseaux le *Namur* & le *Duc*, les deux matelots de l'arrière (4).

(3) Il est remarquable que ce vaisseau le *Marlborough*, ayant joint le cinquième vaisseau de la ligne ennemie, fut canonné successivement par les 31 vaisseaux formant le reste de cette ligne qu'il prolongea de très-près sous le vent, & que tant dans cette occasion que dans les autres services qui s'enfuirent, depuis le 9 jusqu'au 21, il n'eut cependant que trois hommes tués & 16 blessés.

(4) Suite de la relation de RODNEY.

Le vaisseau amiral anglais le *Formidable* atteignit le quatrième vaisseau de tête de l'ennemi, & commença à le combattre vivement à demi-portée du fusil: il continua de même en suivant de près la ligne de l'ennemi à petites voiles, jusqu'à ce qu'il entrevit une ouverture en arrière du troisième vaisseau après celui de l'amiral français: il profita de cet intervalle pour rompre la ligne ennemie, ce qui mit leur arrière-garde dans la plus

Par une attaque d'un genre aussi nouveau, exécutée avec hardiesse & vivacité, la ligne de l'ennemi fut coupée en deux, & l'avant-garde fut séparée de l'arrière-garde, & de plus les premiers vaisseaux de la partie de l'arrière, à mesure qu'ils survenoient, se virent obligés de tomber sous le vent & d'arriver en *G*, fig. 31, pl. XXXI.

B, l'avant-garde anglaise continue de prolonger le reste de la ligne de l'ennemi en arrière.

C, la partie de l'arrière de la ligne anglaise qui suit son amiral.

H, le vaisseau *le Glorieux*, dernier vaisseau de l'avant-garde française, passant à force de voiles, le long de la partie de l'arrière de la ligne anglaise (5).

Fig. 32, pl. XXXI, *le Formidable*, *le Namur*, & *le Duc*, *A, B, C*, après avoir coupé la ligne ennemie, font un feu très-vif d'enfilade sur ces vaisseaux de la partie de l'arrière de la ligne ennemie, qu'ils ont forcés à tomber sous le vent, & qui ont à présent pris le parti de fuir vent-arrière en *G*.

L'arrière-garde anglaise *D*, commandée par l'amiral SAMUEL HOOD, qui suit l'amiral RODNEY.

grande confusion : six de leurs vaisseaux s'abordèrent, & dans cet état, l'amiral anglais & sa division les canonnèrent & les maltraitèrent horriblement : aussitôt qu'ils furent parvenus à se dégager les uns des autres, ils arrivèrent droit vent-arrière.

(5) On ne peut pas bien affurer si la ligne fut coupée entre le troisième & le quatrième vaisseau, ou entre le quatrième & le cinquième : au reste cela est de peu d'importance ; mais il me paroît à propos de rapporter l'anecdote suivante, qui m'a été transmise par le feu amiral C. INGLIS. Cet officier commandoit *le S. Alban*, l'un des vaisseaux qui suivoient de près le vaisseau *le Formidable* en arrière de lui, lorsqu'ils coupèrent la ligne ennemie. Lorsqu'il se trouva par le travers de ce vaisseau *H*, que l'on croit être *le Glorieux*, le dernier de la partie de l'avant de l'armée ennemie, à l'endroit où la ligne fut coupée, & séparée de la partie de l'arrière, il observa que ce vaisseau ne ripostoit pas un seul coup de canon : on n'aperçut pas un seul individu à bord, excepté un homme sur la dunette : nos troupes de marine ayant tirillé quelques coups de fusils, on aperçut ce malheureux tomber, & on ne l'a plus revu. Après que le vaisseau du capitaine INGLIS eut dépassé *le Glorieux*, continuant cependant d'observer ce vaisseau *H*, ainsi que le vaisseau anglais *le Canada*, qui venoit après *le S. Alban*, INGLIS observa également que *le Glorieux* ne tiroit pas un seul coup de canon au *Canada*. *Le Canada* lâcha toute sa bordée au *Glorieux*, & alors le capitaine INGLIS vit un spectacle vraiment effrayant : il vit voler bien loin dans les airs, la poussière, les éclats, les pièces de bois, une fumée épaisse sortant du côté opposé à celui sur lequel on canonoit : il sembloit que le vaisseau tout entier étoit sauté en masse hors de l'eau, & chassé vers le côté du vent.

L'avant-garde anglaise *E*, sous le commandement de l'amiral *DRAKE*.

Les vaisseaux de tête *G*, de la division de l'arrière de l'ennemi, après avoir été forcés par le *Formidable* & autres vaisseaux, à tomber sous le vent, sont réunis en un paquet ou groupe irrégulier, & dans cette situation ils sont exposés au feu de trois vaisseaux anglais, le *Formidable*, le *Namur* & le *Duc*.

Aussitôt que l'avant-garde anglaise eut dépassé ce groupe de vaisseaux français, en arrière de la partie coupée de leur ligne, composée non-seulement de leur arrière-garde, mais d'une partie aussi du corps de bataille, le général *BOUGAINVILLE*, qui commandoit alors cette partie séparée de l'armée française, fait force de voiles vent-arrière & s'échape à travers l'intervalle apparent qui s'est fait dans la ligne anglaise, entre son avant-garde, & le point de l'attaque donnée par le *Formidable*. Nous appellerons cette partie de l'armée ennemie pour la distinguer, la division en fuite la plus au Nord : elle ne fut nullement chassée.

L'avant-garde ennemie *F*, ayant dépassé l'arrière-garde de la ligne anglaise, se dispose à se rompre en deux divisions.

H, la division du milieu faisant route à l'Ouest.

Fig. 33, pl. XXXI; dès que l'avant-garde ennemie eut dépassé l'arrière-garde de la ligne anglaise, en faisant vent-arrière, elle se partagea en deux divisions, l'une de sept vaisseaux, qui fit route à l'Ouest en *H*, & que j'appelle la division du milieu; l'autre de douze ou treize vaisseaux, faisant route au Sud-Sud-Ouest. *M. DE GRASSE* fait partie de cette division, que je nommerai la division en fuite la plus au Sud, *F*.

A, le *Formidable*, avec une partie du corps de bataille, virant de bord pour chasser aussi. Le signal ayant été fait bientôt après à cette arrière-garde de se rallier au corps de bataille, ces deux divisions chassent ensemble la division du Sud de l'armée française où se trouvoit *M. DE GRASSE* en personne : elles passent au vent de la division du milieu de l'ennemi *H*, sans lui faire aucune hostilité.

C, l'avant-garde anglaise.

F, *M. DE GRASSE*, avec la division du Sud, fuyant avec toutes voiles dehors, poursuivi par l'arrière-garde & une partie du corps de bataille de l'armée anglaise, & faisant route au Sud-Sud-Ouest. C'est sur cette division de l'armée ennemie que furent faites ensuite toutes les prises.

La division du milieu de l'ennemi *H*, faisant route plus vers l'Ouest: comme elle n'étoit pas chassée, elle ne fit pas autant de voiles; mais elle s'occupa à réparer les dommages qu'elle avoit effuyés; elle fit peu de chemin pour attendre & se réunir, à la nuit faite, avec les vaisseaux de la division du Sud qui purent échapper à la poursuite des Anglais.

G, *M. BOUGAINVILLE* commandant l'arrière-garde de l'ennemi, faisant force de voiles avec sa division, & s'éloignant beaucoup dans l'Ouest.

Fig. 34, pl. XXXI. L'avant-garde de l'ennemi s'étant séparée; la division du Sud qui, d'abord avoit fait route au Sud-Sud-Ouest en *K*, porta bientôt au Nord en *F*, dans l'intention de se rallier aux autres divisions & de former une nouvelle ligne de combat sous le vent: *M. DE GRASSE* fit un nombre de signaux pour cela; mais voyant, après bien des soins que tous ces signaux restoient sans exécution, il changea de route encore une fois, pour mettre le cap comme auparavant au Sud-Sud-Ouest en *I*, s'apercevant que la continuation de la route au Nord, ne pouvoit qu'abrèger la ligne de chasse des Anglais.

A & *B*, le corps de bataille, & l'arrière-garde des Anglais chassant la division du Sud de l'ennemi.

C, l'avant-garde anglaise.

G, l'arrière-garde ennemie gagnant toujours plus de chemin dans l'Ouest.

H, la division du milieu de l'ennemi, qui n'étant pas poursuivie, fait petites voiles pour réparer ses avaries.

Fig. 35, pl. XXXI. La division du Sud de l'ennemi, à six heures du soir au coucher du soleil, ayant repris la route du Nord & ayant marché suivant la ligne ponctuée *K K*; les vaisseaux anglais qui la poursuivent, ayant l'avantage de la marche sur

elle, l'ont obligée, en la serrant de près en *A*, de quitter la route du S. S. O.

Cinq vaisseaux furent pris à l'ennemi pendant la durée de cette chasse. *Le Glorieux* (qui avoit été démâté de tous ses mâts, dans l'attaque de la matinée, pendant qu'il dépassoit notre armée au vent) amena son pavillon à l'armée anglaise à midi, au moment où elle arriva grand large pour chasser. *Le César* amena son pavillon au Centaure à 4 heures: *l'Hector* se rendit aux vaisseaux *le Canada* & *l'Alcide*, à 4 heures & demie. *L'ardent* se rendit aux vaisseaux *le Belliqueux* & *le prince-William*, un peu après cinq heures; & enfin *la Ville de Paris*, commandée par M. DE GRASSE, se rendit au coucher du soleil à 6 heures, aux vaisseaux *le Barfleur* & *le Canada*. M. DE GRASSE étoit déjà dans ce moment éloigné de plus de 5 lieues dans l'Ouest, & sous le vent du champ de bataille. La nuit qui survint engagea l'amiral RODNEY à abandonner la chasse (6).

En disant que ces vaisseaux ennemis se rendirent à tels & tels vaisseaux anglais, on veut dire seulement que ces vaisseaux de notre armée étoient engagés de plus près avec eux

(6) Suite de la relation de l'amiral RODNEY.

Le 13 au matin, on détacha des frégates à *S. Christophe* & à *S. Eustache* pour examiner s'il n'y auroit pas, dans les rades de ces isles, quelques-uns des vaisseaux ennemis de relâche. Sur le rapport qu'elles firent qu'il n'y en avoit aucun, mais qu'on avoit vu passer devant ces isles plusieurs vaisseaux dégrésés, le contre-amiral HOOD & sa division furent détachés pour intercepter les vaisseaux qui auroient pu tenter de passer par le Sud de *Porto-rico* & de *S. Domingue*. Pendant ce temps l'amiral RODNEY se chargea d'escorter ses prises & ses vaisseaux délabrés: il fit route pour *S. Domingue*, aussitôt qu'il eut remis le reste de son armée en état de faire voile. Il y fut joint bientôt après par l'amiral HOOD, qui arriva avec deux vaisseaux de ligne ennemis qu'il avoit pris dans le canal de *la Mone*, entre *Porto-rico* & *S. Domingue*.

Aussitôt que l'armée anglaise fut réunie au large du cap *Tiburon* à l'extrémité occidentale de l'isle *S. Domingue*, l'amiral HOOD fut envoyé avec 25 vaisseaux de ligne pour bloquer l'isle *S. Domingue*, pendant que RODNEY fit vent arrière pour la *Jamaïque* avec ses prises, & ceux de ses vaisseaux qui étoient le plus délabrés, afin de les faire réparer. Pendant ce temps les vaisseaux désemparés de l'armée ennemie s'enfuirent à *la Havane*, d'autres en *Amérique*, & quelques-uns même jusqu'en *France*. L'armée anglaise dans l'espace d'un mois, fut remise en état, approvisionnée & réarmée, avec ses équipages complets. L'avant-garde étoit déjà hors du port; le corps de bataille étoit à la voile; l'amiral RODNEY lui-même devoit quitter la *Jamaïque* le lendemain, avec la totalité de son armée, pour aller poursuivre l'ennemi en *Amérique*, lorsque l'amiral PIGOTT arriva d'Angleterre, & prit le commandement des forces navales.

au moment où ils amenèrent leur pavillon : la totalité de l'armée les enveloppoit pendant ce temps-là.

G, le général BOUGAINVILLE, qui, avec l'arrière-garde de l'ennemi, a gagné plus de dix lieues de chemin dans l'Ouest, & sous le vent du champ de bataille.

H, la division de l'ennemi, qui étoit composée de 7 vaisseaux, attend ceux des vaisseaux de la division du Sud, qui s'échappent du combat, & se rallient à elle.

Liste des vaisseaux de ligne composant l'armée navale sous le commandement de l'amiral RODNEY, avec le nombre des morts & des blessés dans les deux combats des 9 & 12 avril 1782.

Le *Royal-oak*, qui étoit le vaisseau de tête de l'avant-garde, avoit les amures à tribord ; & le vaisseau le *Marlborough* devenoit le vaisseau de tête de l'avant-garde, lorsque la ligne étoit formée avec les amures à babord : mais les avaries qu'avoient essuyées les vaisseaux de l'avant-garde conduits par le *Royal-oak*, dans le combat du 9 avril, obligèrent de renverser cet ordre ; & dans le combat du 12 avril, le vaisseau le *Marlborough* fut le vaisseau de tête de l'avant-garde, la ligne étant formée avec les amures à tribord.

N O M S D E S V A I S S E A U X.	N O M S D E S C O M M A N D A N T S.	N ^{re} des ca- non.	Nombre d'hommes d'équipage.	Morts.	Blessés
<i>Avant-garde.</i>					
Royal-oak.....	Cap ^e -Burnett.....	74	600	8	30
Alfred.....	Bayne.....	74	600	12	42
Montague.....	Bowen.....	74	600	12	31
Yarmouth.....	Parry.....	64	500	14	33
Valiant.....	Goodall.....	74	650	10	28
Barfleur.....	{ L'amiral Samuel HOOD. Cap ^e Knight..... }	90	767	10	27
Monarch.....	Reynolds.....	74	600	16	33
Warrior.....	James-Wallace.....	74	600	5	21
Belliqueux.....	Sutherland.....	64	500	4	10
Centaur.....	Inglefield.....	74	600	"	"

N O M S D E S V A I S S E A U X.	N O M S D E S C O M M A N D A N T S.	N ^{re} des ca- non.	Nombre d'hommes d'équipage.	Morts.	Blessés.
Magnificent	Linzee	74	650	6	11
Prince-William.	Wilkinfon	64	500	"	"
<i>Corps de bataille.</i>					
Bedford	{ Commodore Affleck Cap. Graves }	74	617	"	17
Ajax	Charrington	74	550	9	10
Repulse	Dumaresque	64	500	3	11
Canada	W. Cornwallis	74	600	12	23
Saint-Albans	Inglis	64	500	"	6
Namur	Fanshaw	90	750	6	25
Formidable	{ Am. en chef RODNEY 1 ^{er} Cap ^e Ch. ^s Douglas Cap ^e Symons Lord Cranstoun }	90	750	15	39
Duke	Gardner	90	750	13	61
Agamemnon	Cap ^e Caldwell	64	500	15	22
Résolution	Lord Robt Manners	74	600	5	34
Prothée	Buckner	64	500	5	25
Hercules	Savage	74	600	7	19
<i>Arrière-garde.</i>					
America	S. Thomson	64	500	1	1
Ruffell	Saumarez	74	600	10	29
Prudent	Barklay	64	500	"	"
Fame	Barber	74	550	3	12
Anfon	Blair	64	500	3	13
Torbay	Gidoïn	74	600	10	25
Prince-George	Williams	90	750	9	24
Princesse	{ Amiral F. S. Drake Cap ^e Knatchbull }	70	577	3	22
Conqueror	Balfour	74	600	7	23
Nonfuch	Truscott	64	500	3	3
Alcide	C. Thomson	74	600	"	"
Arrogant	Cornish	74	600	"	"
Marlboroug	Penny	74	600	3	16
<i>Totaux. 37 vaisseaux.</i>		2704	21861		
A déduire 1, le Prudent, qui n'étoit pas au combat.		64	500		
36 vaisseaux de ligne.		2640	21361	230	759

FRÉGATES.

Celles qui furent présentes au combat.	Celles qui ne furent pas au combat.
Champion , répétiteur des signaux.	Lizard.
Zebra.	La Nymphe.
Alecto.	Couvert.
Endymion.	Fortune.
Alarm.	Sybil.
Andromache.	Pegasus.
Flora , répétiteur des signaux	Salamander.
Alert.	Germain.
Triton.	Blast.
Euridice , répétiteur des signaux.	Santa Monica.
10	10

LISTE DE L'ARMÉE FRANÇAISE. (*)

La Ville de Paris . . . 110	Canons.	Le Northumberland . . . 74	
L'Auguste 80		Le Conquérant 74	
Le Duc de Bourgogne 80		Le Marseillois 74	
Le Languedoc 80		Le Palmier 74	
Le Neptune 80		L'Ardent 64	
Le Zélé 74		L'Éveillé 64	
Le Glorieux 74		Le Caton 64	
Le Citoyen 74		Le Jason 64	
Le Souverain 74		Le Fier armé en flute 64	
Le Magnanime 74		Le Minotaure <i>idem</i> . 74	} rejoignirent à
Le César 74		Le Brave 74	
L'Hector 74		Le Triomphant 80	} S. Christophe.
Le Pluton 74		Le Saint-Esprit 80	
L'Hercule 74		Le Destin 74	} Sortis de radoub.
Le Scipion 74		Le Réfléchi 64	
La Couronne 80	} Arrivés avec le convoi de Brest.	Le Sagittaire 50	
Le Dauphin royal . . 74		L'Experiment 50	
Le Magnifique 74			
La Bourgogne 74		Treize frégates.	
Le Bien-aimé 74		Sept Brigantins armés.	
Le Sceptre 74		Un Cutter.	

TOTAL 36 vaisseaux de ligne , 2 vaisseaux de 50 canons , 13 frégates , 7 brigantins armés , 2 brûlots , & 1 cutter.

(*) Suivant l'Auteur anglais , il faut voir les observations qui sont à la fin de l'Ouvrage , sur les erreurs de cette liste.

Observations sur les combats des 9 & 12 avril 1782.

L'examen des circonstances de ces combats servira à prouver les propositions ci-après :

1°. Une armée ennemie éprouvera toujours beaucoup de difficulté pour s'échapper du côté du vent.

2°. La tentative que fera cette armée pour s'échapper, ne peut manquer d'être suivie du délabrement de plusieurs de ses vaisseaux.

3°. Le desir de soutenir ses vaisseaux ainsi désemparés, en faisant une telle tentative, fera toujours engager un combat, dans tous les cas analogues à ceux qui furent cause des combats des 9 & 12 avril, & à celui qui faillit en occasionner un autre le 10 avril.

On peut regarder l'attaque qui fut donnée par les Anglais au combat du 9, comme un exemple de l'attaque simple : elle prouve qu'on doit attendre bien peu d'effet d'une rencontre entre deux armées qui courent le même bord, si l'attaque est donnée par le côté de sous le vent.

L'évolution bien concertée que fit l'armée anglaise, en quittant la bordée du Nord pour prendre celle du Sud, dans la nuit du 11 au 12, prouve l'avantage qu'on peut retirer des changemens de vent, & la nécessité d'y faire grande attention. Car ce n'est que par ce moyen que l'armée anglaise put se trouver à portée de l'ennemi, le 12 avril au matin.

On déduira aussi de l'examen de ces combats, que l'on ne doit attendre aucune réussite de la rencontre de deux armées ennemies qui se combattent en se prolongeant à bords opposés : cette vérité est suffisamment & incontestablement établie par le peu de monde que perdent les armées qui combattent dans une pareille situation ; on en a des preuves bien marquées dans l'exemple du vaisseau de tête de toute l'armée, *le Marlborough*, dans ce combat : on en a des preuves dans plusieurs autres combats analogues à celui-ci, entr'autres les trois dont on a déjà fait mention, dans la première partie de cet ouvrage ; c'est à dire le combat de l'amiral KEPPEL, du 27 juillet 1778 ; & les

deux combats de l'amiral RODNEY, des 15 & 19 mai 1780. Une pareille passade est donc sans utilité pour nuire à son ennemi, à moins qu'on n'ait, en la faisant, quelque but important en vue.

Que l'on considère avec quelle facilité le *Formidable*, vaisseau de l'amiral anglais, tint le vent & força son passage à travers la ligne de l'ennemi : il s'en ensuivit nécessairement que toute la tête de la partie de l'arrière, ainsi coupée, de l'escadre ennemie, fut obligée à arriver & à tomber sous le vent. On doit en conclurre sans difficulté, que la manœuvre de couper ou de rompre la ligne d'un ennemi, en l'attaquant par le côté de sous le vent, est non-seulement praticable, mais qu'elle ne présente presque aucun danger de plus pour les vaisseaux qui la tentent ; & par conséquent c'est avec la même facilité & avec la même espérance de réussite que cette manière d'attaque a été précédemment tentée en plus d'une occasion, notamment dans les trois combats que j'ai cités.

Quoique l'on soit forcé de convenir que l'amiral RODNEY, n'étoit dans l'une ni dans l'autre de ces rencontres avec l'ennemi des 15 & 19 mai, entièrement assuré de l'excellence de cette manœuvre, il est vrai de dire qu'il est le premier qui l'ait mise en pratique ; & dans cette affaire du 12 avril, il s'est fait une réputation qui s'étend sur tout le globe, aussi bien que parmi ses concitoyens, qui doivent conserver éternellement, & avec la plus vive reconnaissance, le souvenir d'un exploit aussi brillant & d'un service de cette importance.

Les suites glorieuses qu'eut alors cette manœuvre de couper la ligne de l'ennemi, peuvent servir de soutien aux démonstrations précédentes ; on peut encore y trouver la preuve de ce qu'on doit en attendre dans tous les cas semblables.

La hâte & la précipitation avec lesquelles la partie de l'arrière de l'armée ennemie, s'échappa en profitant de l'intervalle qui s'étoit fait dans la ligne anglaise, montrent les craintes qu'ils éprouvèrent, & sont une preuve du danger de la situation où ils se trouvoient.

Les efforts que fit la partie de l'avant de l'armée ennemie, pour s'échapper, confirment le système général que je leur attribue, de chercher constamment à éviter le combat ; on y

voit de nouveaux témoignages de la supériorité des marins anglais, qui s'est manifestée avec éclat depuis le commencement de ce combat jusqu'à la fin.

En voyant l'avant-garde anglaise restée inutile & sans action dans cette affaire, on doit juger que notre armée eût mieux fait de s'attacher à poursuivre la division de l'arrière de l'ennemi, que celle de l'avant.

La convenance de cette mesure est suffisamment désignée par la proximité de la division de l'arrière anglaise à la division de l'arrière française (1).

Ainsi on perdit beaucoup dans cette occasion, en ne profitant pas du grand avantage qu'auroit donné la proximité des deux parties de l'armée anglaise, avec la division de l'arrière de l'armée française.

De plus, l'obligation où fut la division de l'arrière de l'armée anglaise de virer de bord, pour poursuivre l'avant-garde ennemie, qui avoit déjà gagné plusieurs milles de chemin, confirme complètement le principe que j'ai établi, que lorsqu'une armée combattant à bords opposés avec son ennemi, a coupé sa ligne en deux, on doit de préférence donner presque toujours la chasse à la partie de l'arrière de la ligne qui a été coupée en deux.

Finalement, après avoir eu égard à toutes les circonstances de ce combat, qu'on a ci-devant développées, la facilité avec laquelle l'arrière-garde anglaise atteignit l'avant-garde de l'ennemi, qui fuyoit, ne laissera aucune idée d'infériorité, quant à la marche des vaisseaux anglais, dans cette occasion.

(1) Voyez l'article de l'attaque avec le centre ou corps-de-bataille, part. II, pag. 18 & suiv.



Des Combats qui eurent lieu entre les escadres
anglaise & française, aux Indes orientales,
en l'année 1782.

*Extrait de la lettre de l'amiral EDOUARD HUGHES,
à M. STEPHENS, secrétaire de l'amirauté, datée à
bord du vaisseau le Superbe, en mer, au large de
la côte de Coromandel, le 17 février 1782.*

J'appareillai de Trinquemalé, le 31 janvier, pour Madras, dans l'intention d'y prendre des secours en vivres & en munitions, dont tous mes vaisseaux manquoient.

Je mouillai le 8 février dans la rade de Madras, & le même jour le lord MACARTNEY, gouverneur de cette place, me donna avis qu'une escadre française de 30 voiles étoit à l'ancre à environ 20 lieues plus au Nord. Dans l'après-midi du 9, les vaisseaux de S. M. *le Monmouth*, capitaine AIMS; *le Hero*, *l'Isis*, & *la Manille*, vaisseau de transport armé, me joignirent dans cette rade.

Je continuai de mettre la plus grande diligence à la mise à bord des différens vaisseaux, de tous les vivres & des munitions & effets nécessaires, ce qui dura jusqu'au 15 février, qu'une escadre ennemie composée de douze vaisseaux de ligne, six frégates, huit gros bâtimens de transport & six prises, fut aperçue dans la partie du Nord, faisant route vers la rade de Madras. Le même jour, à midi, elle mouilla à environ 4 milles en-dehors de la rade. Pendant ce temps, je fis disposer les vaisseaux de S. M. dans la situation la plus avantageuse pour pouvoir se défendre & protéger les autres bâtimens qui se trouvoient dans la rade: on mit des emboffures aux cables, afin de pouvoir faire éviter les vaisseaux de ligne à volonté, & présenter le travers

à l'ennemi pour le combattre, dans le cas où il auroit voulu tenter une attaque.

L'escadre ennemie appareilla à quatre heures de l'après-midi : elle fit route au Sud. Je fis à l'instant le signal d'appareiller pour la suivre, après avoir reçu un détachement de 300 hommes du 98^e régiment, que je fis répartir sur ceux des vaisseaux de l'escadre qui avoient le plus de déficits dans leurs équipages.

Je fis route au Sud toute la nuit à petites voiles. L'escadre étoit ainsi disposée : le *Superbe*, l'*Exeter*, le *Monarque*, le *Hero*, le *Worcester*, le *Burford*, le *Monmouth*, l'*Aigle*, l'*Isis*, le *Cheval Marin*, & la *Combustion*.

Le lendemain matin, à la pointe du jour, je vis que les vaisseaux de l'ennemi s'étoient séparés dans la nuit : leurs douze vaisseaux de ligne, & une des frégates me restoient dans l'Est, à environ 4 lieues de distance, & j'aperçus 16 autres bâtimens, frégates ou vaisseaux de transport, restant au Sud, à-peu-près à la distance de 3 lieues, & faisant route pour *Pondichery*. Je fis à l'instant le signal d'une chasse générale dans le Sud-Ouest, afin de tâcher de joindre les vaisseaux de transport & de les prendre, s'il étoit possible, sachant bien que l'escadre ennemie me suivroit pour les protéger par tous les moyens.

Pendant cette chasse, nos vaisseaux doublés en cuivre joignirent & prirent à l'ennemi six bâtimens, dont cinq étoient anglais, pris par l'ennemi, au nord de *Madras* : je donnai ordre d'en retirer les français, & de conduire les vaisseaux avec leurs propres équipages à *Négapatam*. Le sixième étoit le *Lauriston*, vaisseau de transport, qui avoit à bord un nombre d'officiers français & 300 hommes des volontaires de LAUZUN : il étoit chargé de canons, de boulets, de poudre, & autres munitions de guerre. Ce vaisseau, qui étoit pour nous d'une grande valeur, & dont la perte étoit pour l'ennemi d'une aussi grande conséquence, fut pris par le vaisseau de S. M. l'*Isis*, capitaine LUMLY.

L'ennemi n'eut pas plutôt aperçu mon intention de donner chasse à ses vaisseaux de transport, qu'il fit vent arrière & força de voiles pour me joindre. A trois heures de l'après-midi, quatre vaisseaux

vaisseaux de ligne de ses meilleurs voiliers n'étoient plus qu'à deux ou trois milles de nos vaisseaux de queue. Nos vaisseaux chasseurs s'étoient beaucoup écartés, pour suivre les différens bâtimens de l'ennemi qui faisoient différentes routes : les uns portoient au Sud, d'autres au Sud-Est, & d'autres au Sud-Ouest : je jugeai en conséquence nécessaire de faire signal aux vaisseaux chasseurs de se rallier, ce qu'ils firent tous vers sept heures du soir ; & je continuai de faire route au Sud-Est, toute la nuit, à petites voiles. L'escadre ennemie étoit en vue : elle faisoit un nombre de signaux.

Le matin du 17, à la petite pointe du jour, l'escadre ennemie nous restoit au Nord $\frac{1}{4}$ Nord-Est, à la distance d'environ trois lieues, l'horizon gras, les vents foibles & par grains de peu de durée, de la partie du Nord-Nord-Est. L'ennemi faisoit force de voiles pour tâcher de nous approcher.

A six heures du matin, je fis signal de former la ligne de combat : par le peu de vent avec de fréquens intervalles de calme, la ligne ne put être formée qu'avec beaucoup de difficulté à huit heures vingt-cinq minutes. La ligne étant alors formée, je fis de la voile & je fis le signal au vaisseau de tête de porter la même voilure que le vaisseau amiral ; mon dessein étoit de passer au vent de l'ennemi pour le combattre de près. A dix heures, l'escadre ennemie nous approcha beaucoup, ayant été favorisée par des grains du Nord-Nord-Est, qui se faisoient sentir à eux plutôt qu'à nous, & qui leur duroient plus long-temps. Je fis signal à mon escadre de conserver la ligne, en faisant arriver de deux rums. L'ennemi en ce moment portoit sur la queue de notre ligne : il étoit formé irrégulièrement sur une double ligne de front. A midi & demi, je fis signal à notre escadre de former la ligne de front, afin de rapprocher l'arrière-garde du corps-de-bataille, & d'empêcher l'ennemi de couper la partie la plus en arrière, & de l'attaquer après l'avoir séparée.

A trois heures de l'après-midi, l'ennemi portant sur notre arrière-garde, toujours formé sur deux lignes de front, je changeai une autre fois la route de ma ligne pour, rapprocher

encore davantage les vaisseaux de notre arrière-garde de ceux du centre. A trois heures 40 minutes voyant, qu'il nous étoit impossible d'éviter d'être attaqués avec un grand désavantage, occasionné par le peu ou point de vent pour manœuvrer, & par notre position sous le vent à eux, je fis signal à notre escadre de se reformer tout-à-coup sur la ligne de combat au plus près.

A quatre heures, *l'Exeter* (qui étoit notre vaisseau de queue, lorsque la ligne étoit formée babord amures) n'étant pas tout-à-fait assez rapproché de son matelot d'avant, trois vaisseaux de la première colonne de l'ennemi arrivèrent droit sur lui; & pendant ce temps quatre autres vaisseaux de leur seconde colonne, à la tête desquels étoit le *Hero* portant le pavillon de commandement de M. DE SUFFREN, passèrent en dehors de leur première colonne & se portèrent vers notre corps-de-bataille.

Les trois vaisseaux ennemis qui étoient arrivés sur le vaisseau *l'Exeter*, commencèrent à quatre heures 5 minutes à faire feu sur lui : ce vaisseau riposta, secondé par son matelot d'avant. A quatre heures dix minutes, je fis signal de combat, & deux minutes après, l'action devint générale depuis notre arrière-garde jusqu'à notre corps-de-bataille. Le vaisseau commandant des ennemis, avec trois autres de leur seconde colonne, portoient sur notre corps-de-bataille; mais ne dépassèrent jamais plus loin que le travers du *Superbe*, vaisseau qui étoit au centre de notre ligne. Pendant tout le temps du combat, il n'y eut que peu ou point de vent & un intervalle de forte pluie.

C'est dans de pareilles circonstances que l'ennemi vint, avec huit de ses meilleurs vaisseaux, en attaquer cinq des nôtres. La tête de notre ligne, composée du *Monmouth*, de *l'Aigle*, du *Burford* & du *Worcester*, ne pouvoit prendre part au combat, qu'en virant de bord sur l'ennemi; & quoique le signal eût été préparé à ce dessein, prêt à hisser à la tête du mât, il n'y avoit pas de vent pour permettre cette manœuvre, ni aux cinq vaisseaux de notre corps-de-bataille & de notre arrière-garde (qui étoient ferrés de près par l'ennemi, & fort désarmés dans leurs mâts, vergues, voiles & cordages) de

les suivre, à moins de s'exposer à une séparation presque certaine de notre avant-garde d'avec notre arrière-garde.

A six heures de l'après-midi, nos vaisseaux furent pris d'un grain de la partie du Sud-Est, qui leur fit tourner le cap sur l'ennemi au Nord-Est : alors le combat recommença de la part de nos cinq vaisseaux, avec vigueur & courage, des canons du côté de tribord. Enfin, à six heures vingt-cinq minutes, un instant avant la nuit, les vaisseaux de l'ennemi qui avoient combattu avec les nôtres, ayant visiblement beaucoup souffert, ils tinrent tous le vent, & firent route au Nord-Est.

Le Superbe avoit perdu sa grande-vergüe, qui avoit été coupée vers son milieu par un boulet. Ce vaisseau avoit cinq pieds d'eau dans sa cale, & l'eau gaignoit toujours malgré le jeu de toutes les pompes, jusqu'à ce qu'on eût bouché avec des tampons les plus forts trous de boulets en dessous de la flottaison ; & il ne resta pour cet effet à bord un bras, ni une écoute qui ne fût coupée en morceaux. *L'Exeter*, qui étoit réduit presque à l'état d'un vaisseau naufragé, avoit fait signal d'incommodité. Les trois autres vaisseaux, *le Monarque*, *l'Isis* & *le Hero*, qui étoient en arrière de nous, avoient beaucoup moins souffert, parce que l'ennemi avoit dirigé principalement son feu sur les vaisseaux *le Superbe* & *l'Exeter*.

Description du combat qui eut lieu le 17 février 1782, entre les escadres française & anglaise, sur la côte de Coromandel.

L'amiral HUGHES, ayant appareillé avec son escadre, le 31 janvier 1782, de la rade de *Trinquemalé* ; vint mouiller le 8 février dans celle de *Madras* : le même jour, il fut informé qu'il y avoit une escadre française mouillée à vingt lieues plus au Nord : on fit la plus grande diligence pour embarquer à bord des différens vaisseaux les vivres & munitions nécessaires. L'escadre ennemie fut apperçue le 15 du côté du Nord, & elle mouilla à quatre milles en dehors de la rade. Pendant ce temps l'amiral HUGHES fit disposer ses vaisseaux dans la

meilleure situation pour pouvoir se défendre, avec des emboffures sur les cables, pour pouvoir faire présenter leurs batteries à l'ennemi, dans le cas où il auroit tenté l'attaque.

Planche XXXII, fig. 36. L'escadre anglaise à l'ancre dans la rade de *Madras*, le 15 fevrier, au point *A*, tous les vaisseaux ayant des emboffures sur leurs cables & étant disposés à recevoir l'attaque.

F, l'escadre française, également à l'ancre à quatre milles de distance, le matin du même jour, au large de cette rade : mais n'ayant pas jugé à propos d'attaquer l'amiral HUGHES dans la position où il étoit, elle lève l'ancre dans la même après-midi, & fait route au Sud. L'escadre anglaise appareille aussitôt après, & la fuit, faisant petites voiles toute la nuit. Le 16 au matin, à la pointe du jour, les vaisseaux ennemis s'étant séparés dans la nuit ; voici quelles étoient les positions respectives des différens bâtimens des deux escadres.

B, l'escadre anglaise faisant route au Sud.

G, les vaisseaux de ligne ennemis, que l'on croit au nombre de douze, avec une frégate, dans l'Est de l'escadre anglaise, à peu près à la distance de quatre lieues.

H, les frégates & les vaisseaux de transport de l'ennemi, au nombre de seize voiles, restant au Sud-Ouest de notre escadre, & faisant route sur *Pondichery*.

L'escadre anglaise ainsi située entre les vaisseaux de ligne de l'ennemi & ses vaisseaux de transport, on fit à l'instant signal de chasse générale dans le Sud-Ouest, dans l'espérance de leur prendre quelques-uns de ces bâtimens de transport, ne doutant pas que les vaisseaux de ligne ne vinssent en diligence pour tâcher de les protéger. Pendant cette chasse, ceux des vaisseaux qui étoient doublés en cuivre, atteignirent & amarinèrent six de ces bâtimens de transport ; mais il en résulta que l'escadre anglaise resta fort éparpillée.

En même temps l'escadre ennemie arriva vent-arrière sur les vaisseaux anglais, aussitôt qu'elle s'aperçut du danger que couroit son convoi ; & à trois heures ou environ de l'après-midi, les vaisseaux doublés en cuivre & les meilleurs voiliers n'étoient plus qu'à trois ou quatre milles de la partie la plus

de l'arrière de l'escadre anglaise. D'après cela, l'amiral HUGHES fit signal aux vaisseaux chasseurs de se rallier à l'escadre, ce qu'ils firent tous vers sept heures du soir : il continua, toute la nuit suivante, de faire route au Sud-Est à petites voiles, en *C*. Pendant ce temps, l'ennemi étoit en vue au point *I* : on lui voyoit faire un nombre de signaux.

Fig. 37, planche XXXII. L'escadre anglaise *A*, le 17 à dix heures du matin, développée en ordre de bataille, les amures à babord : les vaisseaux de l'arrière de la ligne étoient alors trop éloignés de l'escadre, & sur-tout l'*Exeter B*, vaisseau de queue : ils avoient été retardés dans leur marche par les vents foibles & irréguliers.

L'escadre ennemie *F*, ayant eu des brises plus suivies, & s'étant formée irrégulièrement sur deux lignes de front, fait vent arrière sur la queue de notre ligne, & nous approche sensiblement.

Fig. 38, même planche. L'*Exeter B*, vaisseau de queue de l'escadre anglaise, continue d'être fort éloigné du reste de son escadre, par l'irrégularité des vents. A midi & demie, on fait signal de se former en ligne de front en *A*, afin de donner par là la facilité aux vaisseaux, sur-tout à ceux de l'arrière, de se rapprocher en arrivant du corps de bataille, aux points *C, C, C*; cette évolution, étant exécutée, devoit empêcher l'ennemi *F*, de prendre l'arrière-garde de nos vaisseaux dans une position défavantageuse.

L'ennemi *F*, force toujours de voiles pour atteindre cette partie de l'arrière de notre ligne. A trois heures de l'après-midi, on tente encore de changer la route de nos vaisseaux dans la ligne, pour rapprocher toujours davantage les vaisseaux de queue de ceux du centre, de *D* en *E*.

Fig 39, planche XXXIII. Lorsque je vis, à trois heures trois quarts, qu'il m'étoit impossible d'éviter le combat, je fis à l'escadre anglaise le signal de se former promptement en ligne, en *A*.

Le vaisseau de queue *B*, n'avoit pas pu encore se rapprocher de son matelot d'avant.

Trois vaisseaux *G*, de la première colonne de l'ennemi

arrivèrent droit sur *l'Exeter*, pour l'attaquer, pendant que quatre autres vaisseaux de la seconde colonne, ayant à leur tête *le Héro*, sur lequel M. DE SUFFREN avoit son pavillon de commandement, passerent en dehors de ces trois vaisseaux, qui faisoient feu sur *l'Exeter* : leur intention étoit d'attaquer, à notre centre, le vaisseau *le Superbe* en *A*, & ses deux matelots.

Fig. 40, même planche. Les trois vaisseaux ennemis *G*, qui attaquent *l'Exeter*, commencèrent à tirer sur lui à quatre heures cinq minutes.

L'Exeter *B*, & son matelot d'avant, ripostent.

Le vaisseau commandant français, monté par le commandeur DE SUFFREN, avec trois autres vaisseaux de la seconde colonne de l'ennemi, étant arrivés sur notre centre *A*, le combat commença sur ce centre & sur toute l'arrière-garde, à quatre heures douze minutes.

Ainsi M. DE SUFFREN trouva moyen de mettre en bataille huit de ses meilleurs vaisseaux contre cinq seulement de ceux des Anglois : les vents étoient au Nord-Nord-Est.

Fig. 41, même planche. Le vent ayant changé à six heures de l'après-midi, nos vaisseaux furent pris d'un grain de la partie du Sud-Est, qui leur fit tourner le cap au Nord-Est sur l'ennemi ; c'est-à-dire que des positions *A*, *A*, ils furent portés à celles *B*, *B*, où les amures qu'ils avoient auparavant à babord, furent à tribord ; alors le combat recommença avec une nouvelle ardeur de la part de nos cinq vaisseaux, de leurs batteries de tribord.

Fig. 42, même planche. A six heures vingt-cinq minutes, un peu avant la nuit faite, les vaisseaux ennemis qui avoient combattu étant fort maltraités, la totalité de leur escadre tint le vent & s'éloigna en faisant route au Nord-Est, en *F*. L'escadre anglaise, qui couroit la bordée opposée, faisoit route au Nord-Ouest en *A*, & les deux escadres furent bien-vîte séparées.



Etat des vaisseaux de l'escadre anglaise sous le commandement de l'amiral HUGHES, avec le nombre des morts & des blessés, au combat du 12 février 1782.

	Canons.	N ^{re} des morts.	N ^{re} des blessés.
Les vaisseaux	Le Superbe	11	25
	L'Exeter.	10	45
	Le Monarque	1	5
	Le Héro	9	17
	Le Worcester.	"	"
	Le Burford	"	"
	Le Monmouth	"	"
	L'Aigle.	"	"
	L'Ifis	1	3
	Le Cheval marin	"	"
La Combustion	"	"	
TOTAL	32	95	

Les officiers tués & blessés dans ce combat furent, à bord du *Superbe*, le capitaine STEVENS, qui mourut à la suite de ses blessures; & les lieutenans HUGHES & NEWCOMBE, blessés.

A bord de l'*Exeter*, le capitaine REYNOLDS, tué; & le lieutenant CHARLES JONES, blessé.



État de l'escadre française, aux ordres de M. DE SUFFREN, sur la côte de Coromandel, & des troupes qui y étoient embarquées, & sur les vaisseaux de transport venus de l'Isle de France, le 7 décembre précédent, & qui avoient été mises à terre pour se réunir à Hyder-Aly.

	Commandans,	Nomb, des équipages,
Les vaisseaux	Le Héros, de . . . 74.	M. DE SUFFREN chef d'escadre, } 625 Capitaine de pavillon, Moiffac.. } 625
	L'Orient 74.	Capitaine de la Palliere. 625
	L'Annibal 74.	Capitaine Tromelin. 625
	Le Brillant 64.	S. Felix. 516
	L'Ajax 64.	Bouvet. 516
	Le Severe 64.	Cillars. 516
	Le Sphinx 64.	Duchilleau. 516
	L'Artésien 64.	Maurville Delangle. . . 516
	Le Bizarre 64.	de la Landelle. 516
	Le Vengeur 64.	Forbin. 516
Le Flamand 50.	Cuyerville. 430	
L'Annibal angl. . . . 50.	de Galle. 000	
Les fré-gates	La Pourvoyeuse. . . 50.	Capitaine Ruyter. 400
	La Fine 40.	Perier de Salvart. . . . 400
	La Bellone. 36.	Beaulieu. 350
	La Subtile. 22.	Tromelin cadet. 140
	La Sylphide. 18.	Galifet. 200
La Diligente. 8.	Maffé. 80	
Vaisseaux de transport & flûtes.	Le Lauriston.	
	Les Bons-amis.	
	Le Maurepas.	
	Le Brisson.	
	Les Deux-amis.	
	La Fille-unique.	
La Sainte-Anne.		
Le Duc de Toscane.		

Troupes

Troupes de terre.

Le régiment d'Austrasie.	659	hommes.
Idem de l'Isle de France.	800	
La légion de Lauzun.	455	
Les volontaires de Bourbon.	139	
Le régiment d'artillerie.	200	
Caffres d'artillerie.	1157	
Sipayes.	47	
TOTAL	<u>3457</u>	hommes.

Observations sur le combat donné à la côte de Coromandel, le 17 fevrier 1782.

Comme la marine anglaise n'a fourni jusqu'à-présent que bien peu d'exemples de l'intention d'éviter ou de refuser le combat, je me suis borné jusqu'ici dans cet ouvrage à traiter du système de l'attaque, & nullement de la défense. Il faut convenir cependant que, dans cette occasion, M. DE SUFFREN, commandant l'escadre ennemie, a employé des moyens tout nouveaux; non seulement en obligeant l'amiral HUGHES de se tenir sur la défensive, mais encore en mettant en avant un nouveau système, résultat de ses grands talens maritimes, & en donnant l'attaque par le côté du vent d'une manière toute nouvelle. Il est aussi le premier de nos ennemis qui ait eu l'honneur, depuis plus d'un siècle, de donner l'attaque à une escadre anglaise.

L'examen des circonstances de ce combat, servira à démontrer les propositions suivantes.

1.° Que les vaisseaux les meilleurs marcheurs de l'escadre qui chassoit, rejoignoient sensiblement, & auroient coupé les mauvais marcheurs de l'escadre qui prenoit chasse.

2.° Que pour protéger ces mauvais marcheurs, & les sauver du danger d'être pris par l'ennemi, l'amiral HUGHES fut obligé

d'accepter un combat qu'il auroit sans cela cherché à éviter.

3.^o Que M. DE SUFFREN a mis en pratique, dans cette affaire, des procédés tout nouveaux, en arrivant sur son ennemi avec son escadre formée en deux colonnes, en détachant trois de ses vaisseaux de tête pour forcer une attaque sur les deux vaisseaux anglais les plus en arrière de leur ligne, en *B*, fig. 40, planche XXXIII, en portant le reste de son escadre au soutien de ces trois vaisseaux; en les dépassant au vent avec le reste de son escadre, de manière à attaquer & à borner son attaque au centre de l'escadre anglaise, jusqu'au vaisseau le *Superbe* & à ses deux matelots. Et c'est cette méthode toute nouvelle que j'ai précédemment démontrée, & dont je me suis efforcé de conseiller la mise-en-pratique.

Quoique cette admirable disposition, faite pour l'attaque par M. DE SUFFREN, n'ait pas eu à la fin son effet entier, par l'événement du grain, qui dans le courant du combat fit tourner les vaisseaux anglais & les obligea à prendre les amures à tribord; ce qui les mit tous à portée de prendre part au combat: il me semble cependant que rien n'a pu, dans cette affaire, excuser la retraite de M. DE SUFFREN, que la conviction de quelque incapacité dans les marins à ses ordres, & l'idée d'être mal secondé. Autrement comment concevroit-on qu'il ait quitté le champ de bataille, avec un nombre de vaisseaux supérieur à celui de l'escadre ennemie, après avoir eu le mérite d'attaquer d'une manière si distinguée & si avantageuse; après avoir eu, dans un temps, trois de ses vaisseaux contre un seul, & dans un autre, cinq vaisseaux contre trois; après avoir eu encore un très-grand avantage sur les vaisseaux ennemis, qu'il auroit pu fort endommager par un feu d'enfilade pendant le temps où le grain du Sud-Est leur avoit tourné à tous le cap de son côté, dans le moment où le combat étoit le plus animé?



COMBAT de l'escadre anglaise, commandée par l'amiral HUGHES, contre l'escadre française, aux ordres de M. DE SUFFREN, aux Indes orientales, le 12 avril 1782.

Extrait de la lettre écrite par l'amiral HUGHES à M. STEPHENS, datée à bord du Superbe, en rade de Trinquemalé, le 10 mai 1782.

Je vous ai rendu compte, dans ma précédente, de la jonction des vaisseaux de S. M. *le Sultan & le Magnanime* avec l'escadre que je commande, le 30 mars. Les équipages de ces deux vaisseaux étoient fort affoiblis par les maladies & le scorbut; mais comme j'avois à bord des vaisseaux de l'escadre un renfort de troupes destinées pour cette garnison, & beaucoup de munitions de guerre, je jugeai plus convenable au service public, de faire route en droiture pour *Trinquemalé*, sachant l'ennemi dans le Sud, que de retourner à *Madras* pour y débarquer les malades & les scorbutiques de ces deux vaisseaux. Mon projet étoit de débarquer à *Trinquemalé* les troupes & les munitions de guerre destinées pour cette place, & de mettre à terre les malades des vaisseaux *le Sultan & le Magnanime*, & je ne me proposais ni de chercher l'ennemi, ni de l'éviter.

En conséquence, je fis route au Sud avec l'escadre, & le 6 avril, je fis rencontre d'un vaisseau français qui sortoit de *l'Isle-de-France* avec des dépêches de France pour les généraux de terre & de mer. Ce vaisseau fut chassé jusqu'à terre, & fut brûlé près de *Tranquebar*; mais les officiers & les équipages s'échappèrent avec les dépêches.

Le 8 vers midi, j'eus connoissance de l'escadre ennemie

composée de 18 voiles, dans la partie du N. E. je continuai de faire route pour *Trinquemalé*, le 9, le 10, & le 11, l'ennemi toujours à vue. Le 11, ayant atterri sur l'isle de *Ceylan*, à 15 lieues au vent de *Trinquemalé*, je fis arriver pour gagner cette rade. Le 12 à la pointe du jour, la position de l'escadre ennemie, par rapport à nous, étoit changée par ma route d'arrivée; ce qui lui avoit donné l'avantage du vent. Je m'aperçus qu'elle forçoit voiles pour nous joindre; & voyant que les vaisseaux doublés en cuivre approchoient très-sensiblement notre arrière-garde, je me déterminai à les combattre.

A neuf heures du matin, je fis le signal aux vaisseaux de notre escadre, de se former en ligne de combat au plus près tribord amures, à deux encablures de distance les uns des autres. L'ennemi nous restoit alors au N. $\frac{1}{4}$ N.-E. à deux lieues de distance. Les vents étoient au N. $\frac{1}{4}$ N.-E; ils continuèrent de manœuvrer, & de changer de positions dans leur ligne, jusqu'à midi & un quart: alors ils arrivèrent pour venir nous combattre: cinq vaisseaux de leur avant-garde forcèrent de voiles pour combattre les vaisseaux de notre avant-garde, & les sept autres vaisseaux firent porter droit sur notre centre, c'est-à-dire sur *le Superbe* & sur ses deux matelots d'avant & d'arrière, *le Monmouth* & *le Monarque*.

A une heure & demie, le combat commença entre les deux avant-gardes; & 3 minutes après je fis signal de combat. Le Commandant français sur *le Héro*, avec son matelot d'arrière *l'Orient*, arrivèrent sur *le Superbe* jusqu'à portée de pistolet. *Le Héro* garda cette position pendant neuf minutes, donnant & recevant un feu des plus vifs: ensuite il fila, étant fort endommagé, pour se mesurer avec *le Monmouth* qui étoit alors aux prises avec un autre vaisseau ennemi, afin de donner le temps aux vaisseaux qui étoient plus en arrière que lui, de se rapprocher, pour soutenir l'attaque sur notre centre où le combat étoit le plus animé.

A trois heures, *le Monmouth* fut démâté de son mâit d'artimon; & quelque minutes après, son grand mâit vint à bas: il arriva pour se mettre sous le vent de la ligne. A trois heures quarante minutes, le vent continua, contre notre attente, à

souffler beaucoup de la partie du Nord, sans que la brise ordinaire du large fût venue : je ne voulus pas continuer plus long-temps la bordée de terre, de peur de nous approcher trop de la côte : en conséquence je fis signal de virer vent-devant, & de prendre la ligne du plus près, les amures à tribord, toujours en combattant l'ennemi.

A cinq heures quarante minutes, étant par quinze brasses d'eau, je craignis que *le Monmouth*, dans son état dégradé, ne dérivât trop peu de terre, & je fis signal à l'escadre de se disposer au mouillage. A six heures quarante minutes, l'escadre ennemie se retira en grand désordre, faisant route à l'Est, & le combat finit. Le commandant français avoit transporté son pavillon, du vaisseau *le Héro*, à cause de sa situation délabrée, sur *l'Annibal Français*. Peu après, je mouillai avec toute l'escadre, *le Superbe* tout près du *Monmouth*, afin de réparer les dommages de ces deux vaisseaux, qui avoient beaucoup souffert dans leurs corps, dans leurs mâtures, leurs voiles & leurs agrès : presque tous nos vaisseaux avoient eu beaucoup d'avaries dans leurs mâts, voiles & agrès.

Ce fut à peu près vers ce moment que la frégate française *la Fine*, qui (à ce que je présume) avoit eu l'ordre de donner la remorque & de porter secours à leur vaisseau *le Héro* désarmé, s'aborda avec le vaisseau anglais *l'Isis*, & lui amena son pavillon; mais l'obscurité de la nuit, & l'état mal-armé dans lequel se trouvoit *l'Isis*, qui sortoit à l'instant du combat où il avoit eu beaucoup de morts & de blessés, favorisèrent cette frégate, qui se dégagede de l'abordage, & s'échappa.

Je joins ici un état des officiers & équipages, qui ont été tués & blessés dans ce combat, à bord des différens vaisseaux de l'escadre.

A la pointe du jour, le 13, je vis l'escadre ennemie mouillée à environ cinq milles au large de nous; elle paroissoit en grand désordre & fort incommodée; mais aucuns de leurs vaisseaux n'avoient perdu leurs bas mâts.

Les deux escadres s'occupèrent avec activité de réparer

leurs avaries, & de se ranger en ordre; pour être en état de défense : l'ennemi parut montrer des appréhensions d'une attaque de notre part; & moi-même je n'étois pas sans inquiétude sur le projet qu'ils auroient pu avoir de renouveler le combat, pour s'emparer du *Monmouth*.

Les deux escadres restèrent en cet état, à l'ancre, jusqu'au 19 au matin, que l'ennemi mit à la voile avec le vent de terre, & courut la bordée du large au plus-près du vent. A midi, ils virèrent de bord avec la brise du large, & portèrent alors sur le gros de notre escadre, comme faisant mine de vouloir nous attaquer; mais quand ils ne furent plus qu'à deux milles de distance de nous, voyant que nous étions prêts à les recevoir, ils revirèrent & prirent la bordée de l'Est : je n'ai pu depuis savoir avec quelque certitude où ils sont allés. Aussitôt que j'eus regagné le *Monmouth*, aussi bien que nos moyens ont pu le permettre, avec des mâts de fortune au grand mât & à l'artimon, j'appareillai avec l'escadre de S. M. le 22; & le soir du même jour, je mouillai dans cette rade, où je fis débarquer sans délai les troupes & les munitions de guerre destinées à renforcer cette garnison, & je fis mettre à terre les malades & les blessés.

Dans l'état où se trouvoit l'escadre, & avec des équipages affoiblis, j'ai jugé plus convenable au service de S. M. de rester ici à l'ancre, afin de réparer le plutôt possible nos vaisseaux, leurs mâtures & leur grément : pendant ce temps, les malades ont à terre les douceurs de la viande fraîche, des légumes & du vin, pour parvenir à leur rétablissement.

J'ai le plaisir d'informer les Commissaires de l'amirauté, que je serai en état de remâter le *Monmouth*, avec les mâts & autres munitions de rechange, qui se trouvent à bord des différens vaisseaux : j'espère que ce travail fera achevé vers la fin de ce mois, & que tous les dommages que les vaisseaux ont essuyés dans le dernier combat, seront réparés à la même époque.



*Extrait de la liste des officiers & équipages tués & blessés,
à bord des différens vaisseaux de l'escadre anglaise,
dans le combat du 12 avril 1782, aux Indes orientales.*

	morts.	bleffés.
A bord du Superbe.	59.	96.
de l'Exéter.	4.	40.
du Magnanime.	0.	7.
du Monmouth.	45.	102.
du Monarque.	7.	28.
du Worcester.	8.	26.
du Burford.	6.	36.
de l'Aigle.	0.	22.
du Héro.	2.	13.
du Sultan.	0.	9.
de l'Ifis.	6.	51.
TOTAL	<u>137.</u>	<u>430.</u>

Dans le nombre des morts, il y a eu trois officiers à bord du *Superbe*, un à bord du *Monmouth*, un à bord du *Worcester*, & un sur le *Burford*.

*Description du combat donné devant l'isle de Ceylan,
le 12 avril 1782.*

L'escadre française étoit de 12 vaisseaux avec des frégates, commandée par M. DE SUFFREN. : l'escadre anglaise de 11 vaisseaux, avec quelques frégates, étoit commandée par l'amiral ÉDOUARD HUGHES.

L'amiral HUGHES, rend compte dans sa lettre du 10 mai, que, pendant qu'il faisoit route le long de la côte de *Coromandel*, venant de la partie du Nord sur la rade de *Trinquemalé*, il eut connoissance de l'escadre ennemie com-

posée de dix-huit voiles, lui restant dans la partie du Nord-Est, vers midi le 8 avril, qu'il continua sa route; que l'ennemi le suivit, & resta à vue, les 9, 10, & 11. Ayant atterri sur l'isle de *Ceylan* le 11, à environ quinze lieues au vent de *Trinquemalé*, il laissa arriver pour cette rade.

Le 12 avril, à la pointe du jour, voyant que l'ennemi avoit gagné le vent sur son escadre, parce qu'elle avoit fait vent arrière toute la nuit, & s'apercevant aussi, que leurs vaisseaux doublés en cuivre s'approchoient sensiblement, en faisant force de voiles, des vaisseaux de son arrière-garde, il se décida à les attendre, pour les combattre.

A neuf heures du matin, l'amiral anglais fit signal de former la ligne de combat au plus près, tribord amures, à deux encablures de distance les uns des autres. L'ennemi étant alors droit dans le vent, à la distance à-peu-près de deux lieues; le vent étoit au Nord $\frac{1}{4}$ Nord-Est.

L'ennemi continua de manoeuvrer & de faire des changemens de positions dans sa ligne, jusqu'à midi & un quart: alors il arriva pour nous combattre. Cinq voiles de leur avant-garde forçoient de voiles, afin de se mettre à portée de notre avant-garde, pour lui livrer combat; & pendant ce temps, les autres sept vaisseaux portèrent directement sur notre corps-de-bataille.

L'escadre anglaise *A*, fig. 43, pl. XXXIV, formée en ligne de combat, à deux encablures de distance, les amures à tribord.

L'escadre ennemie *F*, droit dans le vent, restant au Nord- $\frac{1}{4}$ -Nord-Est, à deux lieues de distance, & faisant force de voiles, pour atteindre les Anglais.

Fig. 44, même planche, l'avant-garde anglaise, de quatre vaisseaux.

A, le corps-de-bataille de trois vaisseaux.

C, l'arrière-garde de quatre vaisseaux.

G, l'avant-garde ennemie composée de cinq vaisseaux, forçant de voiles, pour approcher & combattre les quatre vaisseaux de l'avant-garde anglaise.

F,

F, le commandant français, avec les sept autres vaisseaux de leur ligne, faisant route droit sur le corps-de-bataille anglais, qui consistoit dans les trois vaisseaux, *le Superbe*, *le Monmouth* son matelot-d'avant, & *le Monarque* son matelot-d'arrière.

Fig. 45, même planche, le commandant français, sur *le Héros*, avec *l'Orient* son matelot d'arrière, arrivant pour attaquer *le Superbe* : on dit que *le Héros* se mit à portée de pistolet.

H, H, les cinq autres vaisseaux de l'ennemi soutenant *le Héros* dans l'attaque qu'il donne sur le corps-de-bataille anglais.

A, l'amiral anglais, sur le vaisseau *le Superbe*, recevant le feu du *Héros* à portée de pistolet, comme on l'a dit.

B, les quatre vaisseaux de l'avant-garde anglaise, soutenant l'attaque de la part de cinq vaisseaux ennemis.

C, les quatre vaisseaux de l'arrière-garde anglaise, qui ne paroissent pas avoir pris beaucoup de part au combat.

G, les cinq vaisseaux de l'avant-garde ennemie, donnant l'attaque à l'avant-garde anglaise.

Fig. 46, même planche ; le vaisseau *le Héros F*, monté par M. DE SUFFREN, après avoir été fort maltraité par le feu de l'amiral anglais *A*, laisse courir pour aller sur *le Monmouth E*, qui est aux prises avec un autre de ces sept vaisseaux : il donne lieu à d'autres vaisseaux de son arrière-garde de se porter successivement à l'attaque du corps-de-bataille, où on dit que le combat étoit le plus vif.

C, le vaisseau *le Monmouth* tomba sous le vent de la ligne, vers trois heures, après avoir été démâté de son grand mâts & de son mâts d'artimon.

Les quatre vaisseaux *B*, de l'avant-garde, attaqués par cinq vaisseaux ennemis.

Figure 47, planche XXXV ; à trois heures quarante minutes (1), le vent, contre son ordinaire, se tenant tou-

(1) Le texte anglais dit à 5 heures 40 minutes, mais ce doit être une faute d'impression.

jours dans la partie du Nord, sans espoir d'une brise du large, l'amiral HUGHES, dans la crainte de laisser trop affaler ses vaisseaux sur la côte de l'isle de *Ceylan*, fit signal à son escadre de virer de bord, & de se former sur la ligne de combat au plus près, babord amures; & pendant tout ce temps, le combat ne discontinua pas.

A 5 heures 40 minutes, se trouvant par quinze brasses d'eau, & craignant que *le Monmouth*, désarmé, comme il l'étoit, ne dérivât trop sur la côte, le signal fut fait à l'escadre anglaise de mouiller.

A 6 heures 40 minutes, l'escadre ennemie se retirant en grand désordre, le combat finit. Le mauvais état du vaisseau *le Héros*, obligea M. DE SUFFREN d'en retirer son pavillon de commandement, & de le porter sur *l'Annibal Français*.

A, l'escadre anglaise, dans l'évolution de virer à bord, fut exposée à un feu d'enfilade de la part de l'ennemi, après avoir quitté la bordée de tribord qu'elle avoit auparavant, *B B*.

F, l'escadre ennemie.

V, le vent au Nord.

Fig. 48. même planche : les vaisseaux anglais, *A, A, A*; après avoir viré de bord, s'être retirés sous le vent, & s'être mis dans une position analogue à celle du système de défense, que j'ai dit avoir été fréquemment mis en pratique par l'ennemi, ont actuellement le Cap à l'Est : à cette époque le combat reprit des batteries de babord, & dura encore plus d'une heure; mais comme le danger de voir dériver *le Monmouth* sur la terre, existoit toujours, on fit signal à l'escadre de mouiller.

L'amiral français *F*, ne paroissant pas disposé à renouveler l'attaque, qui, suivant le système dont je viens de faire mention, auroit pu, en ce moment, être suivie de beaucoup d'inconvéniens & de pertes pour lui, se retira alors avec ses vaisseaux, en très-grand désordre, faisant route à l'Est, & après avoir quitté la bordée de tribord *GG*. Mais on ne dit pas si ce changement fut fait en virant vent-devant ou vent-arrière.

Particularités remarquables du combat devant l'isle de Ceylan, du 12 avril 1782.

Ce fut précisément ce même jour que l'amiral RODNEY combattit & battit M. DE GRASSE aux Indes Occidentales, entre les isles de la *Dominique* & de la *Guadeloupe*, à un côté tout opposé du globe.

L'amiral HUGHES fut obligé d'accepter le combat dans cette occasion, par le besoin de protéger ceux de ses vaisseaux les plus mauvais marcheurs, qui furent en danger d'être atteints par les bons voiliers de l'escadre ennemie, qui avoit chassé l'escadre anglaise pendant quatre jours. Sans cette nécessité, il eût été disposé à éviter le combat dans cette occasion, comme dans la précédente : on y trouve des preuves suffisantes des risques & de la difficulté, pour ne pas dire de l'impossibilité qu'il y a pour une escadre, de fuir par le côté de sous le vent, ainsi que je l'ai ci-devant démontré.

Quoique M. DE SUFFREN n'ait pas eu tout le succès qu'il s'étoit promis de son attaque bien concertée, sur l'arrière-garde, de l'escadre anglaise, dans l'affaire du 17 février; l'attaque qu'il donna dans cette affaire du 12 avril, sur l'avant-garde, attaque également bien concertée, prouve avec évidence, son génie, sa bravoure, & ses talens militaires.

Si M. DE SUFFREN eut assez de vent dans cette affaire, d'abord pour amener vent-arrière son avant-garde, sur l'avant-garde anglaise pour l'attaquer; s'il a pu ensuite, après s'être mis en bataille jusqu'à portée de pistolet du corps-de-bataille anglais, faire rallier à lui son arrière-garde pour le soutenir; si dans cette occasion les vaisseaux de l'arrière-garde anglaise n'ont pas pu venir à temps pour prendre part au combat & pour harrasser un ennemi déjà bien maltraité: on y trouve la preuve très-marquée de la convenance & de la possibilité qu'il y a d'amener la totalité, ou une partie seulement, d'une armée navale, contre

une moindre partie des forces d'une armée ennemie : & l'effet de cette disposition doit avoir des suites infiniment importantes dans les combats de mer, aussi bien que dans les batailles à terre.

On y peut trouver aussi la preuve, que quoique l'escadre anglaise eût, dans le commencement de cette affaire, manœuvré pour éviter le combat, cependant les vaisseaux attaqués, une fois qu'ils furent engagés dans le combat, ne montrèrent aucune disposition de quitter le champ de bataille, ni de laisser courir, pour donner lieu aux vaisseaux plus en arrière de venir à leur secours, quand même ils y eussent pu être à temps.

Quoique le risque de s'affaler sur la côte de l'île de *Ceylan*, puisse servir d'excuse à l'amiral HUGHES, pour avoir viré de bord vent-arrière pendant le combat & en présence de l'ennemi, comme on le voit, figure 47, pl. XXXV, & quoiqu'il ait ensuite renouvelé le combat sur l'autre bord, fig. 48, même planche; cependant l'ennemi a pu dire (comme plusieurs Généraux anglais l'ont dit des Français dans de semblables occasions) que l'amiral HUGHES avoit été battu, par la raison que son escadre fut décidément forcée à quitter sa première ligne.

Voici ce qu'on peut y répondre: si l'amiral HUGHES, pressé par le risque imminent de s'affaler sur la côte de *Ceylan*, fut obligé à cette évolution, de virer vent-arrière, il réforma par là sa ligne sous le vent, pour se mettre dans une plus forte position: c'est ce que les escadres françaises ont fait dans toutes les occasions précédentes, toutes les fois qu'elles ont été attaquées par le côté du vent; & comme M. DE SUFFREN avoit l'option d'arriver sur l'escadre anglaise & de renouveler le combat, & qu'il ne l'a pas jugé à propos, on peut regarder cette affaire comme une bataille rangée. Sous un autre point de vue, si on fait attention que l'escadre anglaise mouilla dans le même endroit, & sembla prendre ainsi possession du champ de bataille, & que M. DE SUFFREN prit évidemment le large avec ses vaisseaux, la victoire doit, d'après les loix de la guerre, être adjugée à l'amiral anglais HUGHES.

Si nous revenons au combat du 17 février, contre M. DE SUFFREN, nous y verrons que l'escadre anglaise mit le cap sur l'ennemi, le combattit sur l'autre bord, & le força à prendre le large, tandis qu'il auroit pu continuer le combat: il en résulte que, dans cette affaire aussi, la victoire appartient à l'escadre anglaise.

Si je considère la force du canon, si je me rappelle combien peu d'effet produit quelquefois une canonnade de plus de trois heures, je ne puis m'empêcher de finir par remarquer que, dans cette occasion, une canonnade qui ne dura que neuf minutes, désempara à un point étonnant le vaisseau *le Héros*, de M. DE SUFFREN; que le vaisseau *le Superbe*, monté par l'amiral anglais, eut dans ce combat 59 morts & 96 blessés; & *le Monmouth*, eut 45 morts & 102 blessés.

F I N.

OBSERVATIONS

Sur la quatrième Partie de l'Essai de Tactique

OBSERVATIONS

*Sur la quatrième Partie de l'Essai de Tactique
navale de JEAN CLERK, qui contient
des Descriptions de Combats.*

Audi alteram partem.

OBSERVATIONS

Sur la quatrième Partie de l'Essai de Tachard
navale de JEAN CLERK, qui contient
des Descriptions de Combars.

Adit. altera partem.

OBSERVATIONS

*Sur la quatrième Partie de l'Essai de Tactique
navale de JEAN CLERK, qui contient des
Descriptions de Combats.*

COMBAT de l'amiral SAMUEL HOOD.

JE suis bien éloigné de vouloir atténuer la bravoure de l'amiral SAMUEL HOOD, ni le mérite de sa noble entreprise : avec 22 vaisseaux de ligne, il tente de secourir une ville assiégée, & bloquée par 29 vaisseaux de ligne français, y reste mouillé, conserve audacieusement son poste au mouillage, pendant 12 jours, & se retire enfin, malgré la présence d'un ennemi supérieur en forces, lorsqu'il voit la place rendue, & toute tentative pour la sauver devenue infructueuse : mais je dois relever quelques inexactitudes de l'historien anglais, que je viens de traduire.

L'AMIRAL HOOD (dit notre auteur, page 51, lig. 11 & suiv.) *appareilla pour tenter de secourir Saint-Christophe, avec 22 vaisseaux de ligne, 5 frégates et 2 goilottes et se détermina à attaquer l'armée ennemie qui consistoit en 33 vaisseaux, et qui étoit alors à l'ancre dans la rade de la Basse-terre de l'isle Saint-Christophe.*

Ceci nous présente l'idée d'une escadre anglaise de 22 vaisseaux qui ose en attaquer une française de 33, par conséquent plus forte de moitié en fus.

O

Cependant le fait est qu'il n'y avoit que 29 vaisseaux de ligne dans l'armée française, deux desquels étoient des vaisseaux de 50 : que l'on ne compte pas ordinairement comme vaisseaux de ligne ; & un troisième *le Caton*, étoit allé débarquer à *Sandy-point*, son artillerie de 24 livres de balle, afin de remplacer à l'armée du siège celle de ce calibre, qui avoit naufragé sur la côte. *Le Caton* ne put, par conséquent, être présent à cette affaire ; ce qui réduit les forces françaises à 26 vaisseaux contre 22 anglais.

En effet, comme le patriotisme et le desir de montrer, dans le plus beau jour possible, les actions de ses compatriotes, n'empêche pas toujours l'auteur anglais d'être vrai, il dit plus bas, page 52, ligne 23 & suivantes.

« Nous aperçumes distinctement à la pointe du jour, le 25 ;
 » 33 vaisseaux ennemis, dont 29 à 2 batteries, formées en ligne
 » de combat. »

Page 52, ligne 25. « Je fis mine d'attaquer, ce qui écarta un
 » peu *M. DE GRASSE* de la terre : voyant alors la possibilité
 » d'aller prendre le mouillage qu'il venoit de quitter, je fis route en
 » conséquence, sachant bien que c'étoit le seul moyen par lequel
 » je pusse espérer de secourir l'isle, &c. »

Pour apprécier cette assertion, il faut avoir, sous les yeux, la carte de *Saint Christophe* représentée en la fig. 49, Pl. XXXV.

Le point de défense de l'isle *Saint-Christophe*, la partie assiégée, & à laquelle il falloit porter secours, étoit le fort de *Brimstone-hill*, à six lieues sous le vent du mouillage des falines en *A*.

L'historien de la dernière guerre, parlant de cette affaire, page 242, dit en effet avec raison :

« De tous les mouillages autour de cette isle, le plus favorable que l'armée navale anglaise pût prendre pour jeter un
 » secours aussi prompt que direct dans *Brimstone-hill*, étoit
 » celui de *Sandy-point*, *C*. »

Ce n'est point la mine d'attaquer que fit l'amiral *HOOD* qui écarta un peu *M. DE GRASSE* de la terre.

Le Général français, informé par ses frégates de l'approche de l'amiral *HOOD*, fit signal à son armée d'appareiller du mouil-

lage de la *Basse-terre* où il étoit au point *B*, pour ne pas attendre l'ennemi au mouillage, et sur-tout pour l'empêcher de s'emparer du mouillage de *Sandy-point C*, poste essentiel, & le seul où l'amiral anglais eût pu remplir son objet de jeter du secours dans la place assiégée.

On va donner ici une description de cette affaire, & des différentes positions que prirent successivement les deux armées. Voyez la même figure.

PREMIÈRE POSITION. *DR, DR*, position de l'armée française à 8 heures du matin, *a* l'escadre légère. *D, D*, position de l'armée anglaise à 8 heures du matin.

DEUXIÈME POSITION. *ER, ER*, position de l'armée française à midi; *b* l'escadre légère. *EE*, position de l'armée anglaise à midi.

TROISIÈME POSITION. *Gg*, position de l'armée française, à 3 heures, lors du combat. *G*, position de l'armée anglaise, à 3 heures, au moment du combat.

QUATRIÈME POSITION. *HH*, position de l'armée anglaise, à la fin du combat. *I, I*, position de l'armée française revenant du combat.

Ce combat fut suivi de deux autres attaques le 26 : la première dura depuis neuf heures & demie du matin, jusqu'à 11 heures 3 quarts; & la seconde depuis deux heures & demie jusqu'à 3 heures 1 quart, les armées dans la position *Gg, HH & II*.

Les anglais venoient avec l'avantage du vent, & purent ranger l'isle de *Nièves* de très-près.

« A la vue des Français (dit l'auteur de L'HISTOIRE DE LA
» DERNIÈRE GUERRE) l'armée anglaise, qui, malgré l'avantage
» du vent, s'efforçoit d'éviter le combat avec autant de soin
» que ceux-ci cherchoient à l'engager, revira de bord pour
» s'approcher de *Saint-Christophe*. La variation du vent à l'Est-
» Sud-Est lui donna encore la facilité de courir large vers cette
» isle, pendant qu'elle obligeoit les Français de tenir le plus
» près pour la ferrer sur *Nièves*. »

Il est bien apparent qu'alors, voyant l'armée française supérieure en forces entre lui & le mouillage de *Sandy-point*, l'amiral anglais profita de l'avantage du vent, & se décida à

prendre le mouillage de la baie des salines *A*, & qu'il y parvint aisément d'après sa position, malgré les efforts de l'avant-garde française, qui ne put endommager que légèrement quelques vaisseaux de son arrière-garde.

Il n'est pas besoin de prendre beaucoup de peine pour faire remarquer au lecteur impartial, que l'exposé de l'auteur anglais n'est pas exact, jusques-là, sur cette affaire.

Ce n'est point parce que l'amiral HOOD fit mine d'attaquer, que l'amiral français fit appareiller son armée: HOOD n'a point pris le mouillage que l'armée navale française venoit de quitter, mais un autre plus au vent & plus éloigné encore du point d'où il eût pu remplir son objet de secourir l'isle assiégée. Il n'a pris ce mouillage que parce qu'il ne put faire mieux.

Page 53, ligne 23 & suivantes. « Depuis ce moment, *M. DE GRASSE* se tint prudemment hors de portée; plusieurs vaisseaux français avoient beaucoup souffert. »

Voici ce que dit, à ce sujet, l'auteur de *L'HISTOIRE DE LA DERNIÈRE GUERRE*, page 245.

« *Le C. DE GRASSE*, convaincu alors que de nouvelles attaques ne feroient qu'en pure perte d'hommes & de munitions de guerre, y renonça entièrement, mais en se tenant sous voiles, jusqu'à la fin du siège de *Brimstone-hill*, & toujours en vue de l'armée anglaise, il continua de la bloquer & de protéger en même temps l'arrivée des convois qu'on lui envoyoit de la *Martinique* & de la *Guadeloupe*. »

L'objet du Général français étoit rempli, en empêchant l'anglais de secourir *Brimstone-hill*: il devient en effet inutile de répéter plus long-temps des attaques sur l'armée anglaise ferrée & emboffée dans une position formidable, & qu'il étoit impossible d'entamer.

Page 54, ligne 33. « Mais les vaisseaux *l'Alfred*, le *Canada* & *la Résolution*, qui sont sous voiles, leur font obstacle, & les décident à arriver successivement & à prendre le large. »

Si le Général français eût eu, comme le dit ici l'auteur anglais, le projet d'enfiler les vaisseaux de l'arrière-garde anglaise & de doubler la ligne, il n'est guère probable que

trois vaisseaux à la voile l'eussent empêché de faire cette évolution, & de se mettre entre la terre & l'armée anglaise, supérieur en forces comme il l'étoit : je tiens, en effet, d'un principal officier, qui s'est trouvé à cette affaire, que M. DE GRASSE n'eut pas alors un tel projet, qui étoit bien, selon moi, cependant le meilleur qu'il eût pu adopter pour mettre en déroute l'armée anglaise, & pour profiter de sa supériorité sur elle.

Pour ne pas pousser plus loin ces observations déjà suffisantes, je me résumerai sur cette affaire, en disant qu'on y voit plutôt une bravade de l'amiral anglais qui tente, sans succès, de donner secours à l'isle assiégée, sachant à qui il avoit à faire (1), & qu'il ne s'exposoit pas beaucoup : on y voit peu d'énergie de la part du Général français, qui, par un manque de talens, bien plus clairement encore démontré dans l'affaire du 12 avril, dont il sera question ci-après, a rendu nuls & sans utilité des moyens très-considérables qu'il auroit eu alors pour mettre totalement en déroute l'armée anglaise.

La faute de cette affaire de *Saint-Christophe*, est donc toute au Général français ; qui, en se retirant vers *Nièves* après la prise de *Saint-Christophe*, laissa, par sa négligence & par une fausse combinaison, échapper l'armée anglaise ; on n'y trouve pas de preuves extraordinaires de la supériorité complète de l'adresse des marins anglais, ni de l'infériorité de talens maritimes chez les français : dans l'une & dans l'autre armée, il y avoit de braves capitaines & de bons marins, qui n'ont pu agir qu'en suivant les ordres de leur amiral respectif.

(1) C'est le propos de l'amiral HOOD, lorsque quelqu'un de ses amis lui observa, au moment où il formoit le projet d'aller porter du secours à *Saint-Christophe*, qu'il étoit inférieur en forces à l'amiral français, & qu'il risquoit de compromettre son escadre : « *Je sais bien*, lui répondit-il, *à qui j'ai à faire.* »



COMBAT de l'amiral RODNEY avec M. DE GRASSE,
du 12 avril 1782.

Description des combats des 9 & 12 avril 1782, entre l'armée anglaise commandée par l'amiral RODNEY, & l'armée française par M. DE GRASSE.

On ne parlera ici que du combat du 12, qui a été si malheureusement décisif, en faveur des Anglais; & avant de relever quelques inexactitudes de l'auteur anglais sur les détails de ce combat, il est nécessaire de faire ici quelques observations préliminaires, fondées en partie sur des informations prises dans le temps aux Isles-du-Vent, de témoins oculaires.

La première idée à établir, c'est que malgré les pompeux éloges qu'en ont fait les Anglais, comme ils ont coutume de faire pour ne pas décourager ceux qui se laissent prendre par eux, & pour ne pas en dégoûter les autres; il s'en faut de beaucoup que M. DE GRASSE fût doué de cette rare capacité, & de ces grands talens maritimes qui eussent pu le rendre digne compétiteur, sur-tout avec des forces inférieures, d'un des plus fameux & des plus heureux amiraux anglais. On a pu voir dans l'examen qui précède de l'affaire de *Saint-Christophe*, que son peu de prévoyance a rendu l'amiral HOOD le maître de se jouer de lui, avec des forces très-inférieures, de prendre & de garder le mouillage de *Saint-Christophe*, & de s'en retirer quand il l'a voulu.

Dans le combat de la *Grenade*, du vice-amiral D'ESTAING contre BYRON, du 6 juillet 1779, cité dans la première partie de cet ouvrage, il est connu que, soit inattention ou manque d'activité, soit peut-être par un sentiment de jalousie trop fréquent dans ces temps-là, M. DE GRASSE seconda mal son chef, & fut cause que cette affaire n'eut qu'un succès beaucoup moins complet, sa division toute entière étant restée

sous le vent, & n'ayant eu aucune part au combat.

M. DE GRASSE avoit un frère évêque qui mourut de chagrin, à la nouvelle de sa défaite, pendant qu'il se pavanoit à la *Jamaïque* & se faisoit présenter à *Londres* au roi GEORGE : il avoit des collatéraux de son nom qui ont rendu de bons services dans la marine : il y en a qui sont restés fidèles à la patrie malgré les sollicitations & la défection des leurs : ces titres respectables n'empêchent pas l'historien d'être vrai & impartial : je dois dire tout ce que je fais de capable d'éclairer cet événement.

J'étois à la *Martinique*, lorsque cette armée navale se disposoit à sortir pour se rendre à *Saint-Domingue* avec un nombreux convoi, & se réunir à d'autres forces de terre & de mer, avec lesquelles on auroit infailliblement pris la *Jamaïque*. RODNEY avec son armée étoit à *Sainte-Lucie*, à 10 lieues seulement de la nôtre, informé, chaque jour, par ses frégates d'observations, de la position des Français : probablement il avoit aussi des espions à terre, selon la pratique invariable de cette nation, qui réussit plus souvent par les moyens corrupteurs de son or, que par la guerre ouverte, & emploie plus volontiers la trahison qu'une franche bravoure : ils appellent cela épargner l'effusion de sang humain.

Il étoit naturel de penser qu'un Général se sentant dans la position de M. DE GRASSE, très-inférieur en forces, eût dû user de politique & de ruse, & n'eût point annoncé son départ à l'avance. Le croira-t on ? tout le monde savoit à la *Martinique*, plusieurs jours à l'avance, le jour & l'heure à laquelle l'armée navale devoit sortir du port : cette heure étoit en plein jour, & on y fut exact : première faute.

J'étois à un dîner, chez le président DE PEINIER, Intendant de la *Martinique*, où se trouvoient réunies environ quarante personnes, Généraux de terre & de mer, Capitaines de vaisseaux, Colonels & autres, quelques jours avant le départ de l'armée : il y avoit au moins, autour de la table, deux fois autant de domestiques ou de curieux, dans le nombre desquels ne pouvoient manquer d'être quelques espions de RODNEY. M. DE GRASSE exprima, dans sa conversation, beaucoup de plaintes sur l'incomplet & le mauvais état de ses équipages, sur la trop petite

quantité de poudre qui lui restoit : il termina cette indiscrette discussion, en disant, d'une voix de Stentor, ces mots qui m'ont tellement étonné que je ne les ai jamais oubliés : « J'ai écrit » au ministre que quand j'aurai tiré toute ma poudre, je » rendrai les vaisseaux du roi aux Anglais. » Une telle imprudence laisse à penser que ce Général étoit peu fait pour être chargé d'aussi grands intérêts nationaux : car il est certain que ce propos rapporté à RODNEY, à l'instant, par quelqu'un de ses émissaires, n'aura pu que l'encourager à poursuivre, avec ardeur, un adversaire qu'il favoit dégarni de munitions, & sur-tout de l'article essentiel de la poudre : deuxième grande faute.

Une autre troisième faute que fit ce Général, fut de laisser derrière lui, à son départ de la *Martinique*, le vaisseau le *Saint-Esprit* de 80 canons, qui auroit pu être prêt, au pis aller, quelques jours plus tard : un vaisseau de plus de cette force n'étoit pas à négliger, dans une armée navale qui avoit à se mesurer avec un ennemi supérieur en forces ; & d'ailleurs c'étoit laisser ce vaisseau exposé à se faire prendre, en se rendant à *Saint-Domingue* séparément.

Après la première rencontre du 9 avril, dont l'armée française, qui avoit le vent, se tira assez bien, le peu d'ordre dans la manœuvre & dans les évolutions occasionnèrent des avaries : deux vaisseaux ayant reçu des avaries par un canon crevé, le *Caton* & le *Jafon*, par un abordage, furent obligés de relâcher à la *Guadeloupe* pour se réparer : encore deux vaisseaux de moins ; raison de plus pour tenir le vent, éviter le combat, & se borner à mettre son convoi en sûreté : quatrième faute.

Le 12 avril, à 1 heure du matin, pendant que l'armée française louvoyoit sans ordre, les vaisseaux le *Zélé* & la *Ville de Paris* s'abordèrent : cinquième faute. Cet événement eut lieu par l'entêtement & la présomption d'un jeune officier commandant le quart, qui ne voulut point écouter l'avis d'un officier expérimenté & ancien, qui, d'après les absurdes ordonnances de ce temps-là, étoit, sous le titre d'officier auxiliaire, subordonné à un jeune homme sans expérience. Le *Zélé* perdit, dans cet abordage, son beaupré & son mâst de misaine : la *Ville de Paris* eut aussi quelques avaries ; l'un & l'autre tombèrent
beaucoup

beaucoup sous le vent, sur-tout le *Zélé* qui, ne pouvant pas manœuvrer, se mit sous la remorque de la frégate l'*Astrée*.

Quatre vaisseaux anglais chassèrent le *Zélé* & sa remorque.
 « Ce mouvement (dit l'auteur anglais, page 67,) obligea M.
 » DE GRASSE d'arriver en dépendant, vers H, fig. 28,
 » pl. XXX, pour lui porter secours. »

Voilà une erreur de M. CLERK, & ce fut une très-grande faute de M. DE GRASSE; car il n'étoit aucunement nécessaire, pour sauver le *Zélé*, comme on va le prouver, d'arriver & de faire perdre l'avantage du vent à toute l'armée, d'où est résulté la perte de la bataille, en grande partie.

Lorsque l'amiral DE GRASSE jugea à propos de faire arriver toute son armée, il étoit environ 5 heures du matin: la *Ville-de-Paris*, ainsi que le *Zélé*, étoient infiniment sous le vent de toute l'armée française. L'armée anglaise étoit plus sous le vent encore, & fort éloignée; la tête de cette armée restoit au Sud de la *Ville-de-Paris*; à la distance de près de 3 lieues.

A 6 heures un quart, les vaisseaux anglais qui chassoient le *Zélé* levèrent chasse, étant encore au moins à 1 lieue & demie de l'arrière & sous le vent de ce vaisseau; ils firent route pour se rallier à leur armée.

A 7 heures & demie, le *Zélé* relevoit à plus de trois lieues de l'arrière les vaisseaux anglais les plus proches de lui, faisant depuis 6 heures & demie, à l'aide de l'*Astrée*, 5 à 6 nœuds par heure. A 10 heures, il étoit mouillé à la *Basse-terre* de la *Guadeloupe*, & à près de 7 lieues du champ de bataille; le combat ayant été engagé à 7 heures 45 minutes.

D'après cet exposé, comme il est clair que dès 6 heures 1 quart le vaisseau le *Zélé* ne couroit plus aucun risque, M. DE GRASSE pouvoit au moins faire, à 6 heures & demie, le signal à l'armée de reprendre les amures à tribord, & de s'élever au vent toutes voiles dehors; donc il étoit absolument inutile, pour sauver le *Zélé*, de donner cette bataille. Sixième faute, & celle de toutes qui a eu les plus graves conséquences.

Bien plus, si le *Zélé*, faisant route pour la *Guadeloupe*, eût couru des risques, l'armée française établie babord amures, & marchant ainsi vers la *Dominique*, s'éloignoit de ce vaisseau &

l'abandonnoit, tandis que l'armée anglaise, supérieure à la nôtre de 7 vaisseaux, & établie tribord amures, faisoit route sur la *Guadeloupe*, conséquemment sur le *Zélé*, & qu'ainsi les chasseurs qu'elle auroit détachés à sa poursuite, eussent été soutenus par leur armée même.

Donc, non seulement il étoit absolument inutile, pour sauver le *Zélé*, de donner la bataille; mais en la donnant, on évoluoit de manière à rendre infaillible la prise de ce vaisseau, s'il eût pu être pris. J'ai entendu dire la même chose au capitaine GRAS-PRÉVILLE du vaisseau *le Zélé*, qui vint à la *Martinique*, peu de jours après le combat, pour se faire radouber.

A 5 heures 3 quarts, 6 heures & 6 heures 1 quart, M. DE GRASSE avoit fait les signaux de ralliement, de former la ligne babord amures dans l'ordre renversé, & de forcer de voiles, à son armée très-dispersée. Pendant que le *Zélé*, qui n'étoit plus poursuivi, faisoit route pour la *Guadeloupe*, les vaisseaux français forçoient de voiles pour parvenir à leurs postes. *La Ville-de-Paris* n'aidoit en rien à la formation de la ligne: au lieu de s'élever pour rencontrer son armée qui venoit du vent, elle mit en panne à 6 heures & demie, & y resta une demi-heure. C'étoit certainement une bien grande faute, tandis qu'il étoit si important de se tenir au vent des Anglais, le plus possible. Septième faute.

L'auteur anglais dit, page 68, ligne 18 & 19: « L'armée » ennemie, qui a gagné le vent, prolonge de même notre ligne à » bords opposés. »

Il est vrai que le vaisseau de tête ennemi, désespérant alors que son armée pût passer au vent de *l'Hercule*, notre chef de ligne, arriva, suivi des autres vaisseaux de son armée, pour former sa ligne sous le vent de la nôtre, & nous combattre à bords opposés; mais ce mouvement fut très-volontaire de la part des Anglais: le vaisseau anglais, chef de ligne, & quelques-uns des vaisseaux de tête, auroient pu doubler au vent *l'Hercule*, mais le reste de leur armée incontestablement ne le pouvoit pas. Le chef de la ligne anglaise arriva donc volontairement, tant par cette raison que parce qu'en passant à grande portée de notre avant-garde, il rendoit inutile une

partie de notre armée, & le combat à bords opposés nous devenoit ainsi plus défavantageux.

Au lieu d'accepter le combat à bords opposés, l'amiral français DE GRASSE, auroit dû faire prendre les amures à tribord, à son armée, pour combattre l'ennemi au même bord, ou pour être le maître de ne pas combattre. C'étoit le moment au moins où la tête de l'armée anglaise prit volontairement le parti de former, à grande portée de canon, sa ligne sous le vent de la nôtre; c'étoit ce moment qu'il falloit saisir pour faire virer l'armée vent devant tout-à-la-fois. Le vaisseau *le Zélé*, cause alléguée du combat, déjà à plus de 3 lieues des Anglais qui ne le poursuivoient plus, étoit indubitablement hors de toute atteinte.

Mais au lieu de ce mouvement indiqué si clairement, M. DE GRASSE, fit, à 7 heures trois quarts, le signal à l'armée d'arriver au *S. S. O.*, toute en même temps. Dans ce moment les vents étoient à l'Est; la ligne française cherchoit à s'établir *S. S. E & N. N. O.*, babord amures; *l'Auguste*, sixième vaisseau de cette ligne, étoit par le travers du quatrième vaisseau anglais, à la petite portée du canon. Le chef de file ennemi devoit être par le travers du neuvième vaisseau français: la projection des deux lignes tendoit à former entr'elles un angle aigu, de manière que notre vaisseau de tête étoit presque hors de portée des ennemis, & de manière aussi que l'avant-garde anglaise, quoique sous le vent de la nôtre, étoit toute-fois au vent d'une partie de notre centre & de toute notre arrière-garde.

Dans cette position respective des deux armées (voyez la fig. 50, pl. XXXVI), les 30 vaisseaux français *FF*, pour obéir au signal, arrivent tous à la fois, du *S. S. E.* aire-de-vent de leur route, au *S. S. O.*; c'est-à-dire, que, rangés sur la ligne *S. S. E & N. N. O.*, ils courent en échiquier largues de 4 aire-de-vents, *GG*, les ennemis *HH*, ayant leur route & leur ligne formée au *N.* quart-*N. O.* ou au *N. N. O.*, c'est-à-dire, largues aussi de 3 ou 4 quarts, les deux armées doivent bientôt se traverser: bientôt l'arrière-garde française doit être considérablement sous le vent de toute l'armée anglaise, tandis que l'a-

avant-garde & le corps de bataille battus d'écharpe par la manière dont les vaisseaux gouvernoient, ayant de plus, par l'effet de l'échiquier, une partie de leur artillerie inutile, puisqu'elle ne pouvoit tirer que sur leurs camarades, combattoient avec un désavantage effrayant, & l'armée est mise en déroute presque sans avoir combattu. Car, les ennemis qui formoient une ligne régulière, la nôtre ne l'étoit pas, faisant ainsi un feu d'une exécution décisive, sans avoir beaucoup à redouter le nôtre, & suivant tout simplement leur route, coupoient centralement notre ligne, dont quelques vaisseaux passioient fort près de la ligne ennemie, tandis que les autres en étoient excessivement éloignés, au point que quelques uns même passioient presque hors de portée. Donc par cette fausse évolution, la bataille a été donnée de telle manière que, presque dès son début, elle étoit infailliblement perdue : huitième faute.

Toute l'armée ayant obéi à ce signal d'arriver au *S. S. O.*, on ne fait pourquoi le *Northumberland A*, fig. 51, pl. XXXVI, cinquième vaisseau de la ligne française & matelot d'avant de l'*Auguste*, au lieu de n'arriver que de 4 quarts, arriva presque vent-arrière sur la ligne anglaise : il n'eut pas tardé à être coupé & pris, si l'*Auguste*, pour le protéger, n'eût arrivé autant que lui : il fut suivi de tous les autres vaisseaux de l'avant-garde : presque au même instant le combat commença au *Brave B*, neuvième vaisseau de la ligne française, & il s'engagea de fuite entre les deux avant-gardes.

La grande arrivée du *Northumberland* & des vaisseaux suivants, & la situation de l'armée en échiquier, suites de l'arrivée au *S. S. O.*, avoient déformé la ligne à l'avant-garde, engorgé les vaisseaux de tête *C*, masqué une partie de leur feu. Le commandant de l'avant-garde BOUGAINVILLE, ne pouvant supposer au général l'intention de combattre en échiquier, fit signal à son escadre bleue d'arriver, indiquant l'aire-de-vent du *S. S. O.*, afin que les vaisseaux manoeuvraient pour s'établir en ligne sur cette aire-de-vent *DD*; pour parvenir à cette formation, il diminua de voiles, ordonnant au chef de la ligne de forcer de voiles.

Le combat qui s'étoit engagé, pour l'avant-garde, à 7

heures 50 minutes, fut général par toute l'armée à 8 heures & demie. Le corps de bataille *E* & l'arrière-garde *F*, avoient assez gouverné au *S. S. O.* pour se trouver dans le cas de combattre infiniment près : mais ils furent bientôt forcés de tenir le vent, sans signal, pour présenter le côté aux ennemis, & pour ne pas se laisser traverser.

Entre 8 heures & 8 heures un quart, le signal fut fait à l'armée française, de virer de bord tous ensemble lof-pour-lof; ce signal n'avoit pu être apperçu que d'un petit nombre des vaisseaux, & nullement de l'avant-garde, à cause du grand éloignement, & de la fumée : il étoit d'ailleurs on ne peut plus mal concerté & impraticable, vu le peu de distance à laquelle on combattoit, vu aussi que pour exécuter ce mouvement, les vaisseaux eussent été forcés de présenter long-temps le beaupré à la ligne anglaise, un grand nombre d'entr'eux eussent été désseparés & hors d'état de pouvoir manœuvrer. En supposant même que l'armée française eût eu l'espace nécessaire pour exécuter ce mouvement, elle se seroit trouvée, après l'évolution faite, en échiquier, avec des intervalles considérables entre les vaisseaux; elle n'auroit pas pu se former en bataille sur la ligne du plus près tribord, par la raison que le corps-de-bataille & la troisième escadre ne pouvoient pas arriver dans les eaux de la deuxième escadre devenue alors avant-garde, vu la position de l'armée ennemie, qui prolongeoit la nôtre. Elle eût donc été obligée de combattre sur cette ligne d'échiquier imparfaite, en courant d'abord à 10 quarts, & ensuite à 14 lorsque les vents eurent changé de 4 quarts.

Cette évolution, si évidemment mal concertée, n'eut pas lieu. Un instant après, le Général DE GRASSE fit le signal, à toute l'armée, de tenir le vent. Ce signal ne parvint pas plus que l'autre à la connoissance de l'avant-garde, par la distance & l'épaisse fumée qui enveloppoit l'armée.

Entre 8 heures 45 minutes & neuf heures, la *Ville-de-Paris* fit le signal à l'armée de virer lof-pour-lof par la contre-marche, mouvement dont l'exécution devoit commencer par l'avant-garde. Ce signal ne fut point vu avec certitude tout de suite, par l'avant-garde, en raison de l'épaisse fumée & du peu de

vent qui souffloit. Il suffit de voir quelle étoit alors la position de notre armée, dans la fig. 51 pl. XXXVI, & sa grande proximité de la ligne ennemie, pour juger que l'exécution de ce signal eût entraîné d'étranges suites. Le Général BOUGAINVILLE ne voulut pas le faire répéter avant d'être bien assuré qu'on ne se trompoit pas aux pavillons que l'on voyoit mal, à cause du peu de vent qui les empêchoit de battre, & que l'on ne voyoit que par intervalles, à cause de la fumée. Ce commandant de l'avant-garde, ne pouvant attribuer à ce signal aucune autre intention plausible, crut que M. DE GRASSE avoit celle de doubler l'arrière-garde ennemie en virant lof-pour-lof par la contre-marche, au moment où notre tête arriveroit aux derniers vaisseaux ennemis : telle fut aussi l'idée du capitaine LA CLOCHETTERIE, commandant le vaisseau de tête *l'Hercule*.

Lorsque ce signal, de virer lof-pour-lof par la contre-marche, est venu à la connoissance de l'avant-garde, *l'Auguste* commandant de l'avant-garde, étoit par le travers seulement du centre de l'armée anglaise. Dans cette position, 20 vaisseaux anglais environ étant déjà dépassés pour les vaisseaux de tête, il falloit, pour exécuter cette contre-marche vent-arrière, que ces vaisseaux, déjà maltraités par le feu de 20 vaisseaux ennemis, ayant la plupart combattu de très-près, présentassent, l'un après l'autre le beaupré à la ligne anglaise, pour être battus par plusieurs vaisseaux à la fois, & cela d'autant plus long-temps que le vent étoit plus foible : ceux de ces vaisseaux qui seroient parvenus à achever le mouvement de rotation, sans être entièrement désarmés, sans tomber dans la ligne ennemie, devoient ensuite passer entre les deux lignes dans un espace à peine suffisant pour leur passage, essuyer peut-être, au milieu de la fumée, le feu de leurs propres camarades, rendre du moins inutile celui de la partie doublée, tandis que les boulets & la mitraille des Anglais, qui n'eussent pas atteint les vaisseaux français amurés tribord, eussent rencontré ceux du vent, encore amurés babord, & que les Anglais, ainsi, eussent joint, à tous les autres avantages, celui de faire des coups de deux.

Ce n'est pas tout : en supposant que l'avant-garde française eût pu exécuter le mouvement de contre-marche, elle l'eût

exécuté toute seule ; ce mouvement, de la tête de notre armée, n'empêchoit pas notre ligne d'être coupée centralement. C'est l'amiral RODNEY qui le premier a coupé notre ligne en arrière du *Glorieux* ; or l'amiral RODNEY avoit déjà dépassé l'*Hercule*, vaisseau de tête de la ligne française, quand celui-ci eût dû commencer le mouvement, & la marche eût continué de même : donc la ligne étoit toujours coupée, & l'avant-garde française eût été détruite en pure perte.

Dans ces entrefaites, le vent, toujours très-foible, passa au S. E. : les ennemis en profitèrent, en serrant le vent pour combattre notre ligne toujours de plus près : enfin vers 10 heures un quart, tandis que l'avant-garde anglaise A, fig. 52, pl. XXXVI, prolongeoit à tribord notre arrière-garde que le refus des vents avoit mis beaucoup sous le vent de la troisième & de la première escadre, l'amiral RODNEY G, suivi de 3 vaisseaux, coupa la ligne française en arrière du *Glorieux*, qu'il avoit démâté de son grand mât & de son mât d'artimon. Le matelot de l'arrière de l'amiral anglais rendit ce démâtement complet ; & ces quatre vaisseaux passèrent ensuite à babord de l'escadre blanche & bleue ou troisième, en la combattant. Peu après les vaisseaux du corps-de-bataille, & les premiers de l'arrière-garde britannique, coupèrent aussi la ligne en arrière de l'*Hector* & du *César*, en H, passant au vent & hors de portée de notre corps-de-bataille que le refus des vents avoit aussi mis sous le vent de la troisième escadre ; ce qui fit que cette partie de notre armée cessa son feu vers 10 heures & demie : il continua des plus vifs entre notre troisième escadre & les derniers vaisseaux anglais, jusques vers midi.

L'auteur anglais dit, page 70 : « Aussitôt que l'avant-garde anglaise eut dépassé ce groupe de vaisseaux français, en arrière de la partie coupée de leur ligne, composée non seulement de leur arrière-garde, mais d'une partie aussi du corps-de-bataille, le général BOUGAINVILLE qui commandoit alors cette partie séparée de l'armée française, fait forces de voiles vent-arrière, & s'échappe à travers l'intervalle apparent, &c. »

Il y a ici une erreur assez évidente. L'avant-garde française B étoit au vent de tout, comme on a pu le voir dans la des-

cription qui vient d'être faite des principales circonstances du combat, & dans la fig. 52, pl. XXXVI: cette avant-garde étoit commandée par le général BOUGAINVILLE: elle se tint au vent pendant quelque temps, pour réparer les avaries qu'elle avoit essuyées pendant le combat; & c'est l'arrière-garde *D*, commandée par le Général VAUDREUIL, qui, étant la plus éloignée sous le vent, s'échappa faisant route dans l'Ouest, &c: mais ce ne fut que long-temps après, & lorsqu'elle vit qu'il n'y avoit plus de ressources.

Cette erreur subsiste dans tout le reste de la description de l'auteur anglais.

L'armée française ainsi coupée en deux points, le vent reprit entre 1 heure & 1 heure un quart: on put alors distinguer l'état des deux armées à la suite du combat de la matinée.

L'escadre bleue, qui avoit été notre avant-garde, étoit au vent de notre armée: la *Ville-de-Paris*, avec ses matelots & quatre autres vaisseaux, étoit à trois quarts de lieue de l'escadre bleue, laquelle étoit à près de deux lieues de l'escadre blanche & bleue commandée par le Général VAUDREUIL.

Tous les vaisseaux plus ou moins désarmés étoient dans un désordre complet, effet inévitable du refus des vents, du combat & du calme. *L'Hector* & *le César*, premiers vaisseaux du corps-de-bataille, étoient autant au vent que ceux de l'escadre bleue qui l'étoient le plus; *le Glorieux* étoit seul, un peu au vent de *la Ville de-Paris*.

L'arrière-garde anglaise, qui avoit coupé notre ligne en arrière de *l'Hector* & du *César*, étoit au vent de notre armée, & déjà établie babord amures: quelques autres vaisseaux étoient pareillement au vent à nous & commençoient aussi à prendre les amures à babord: le gros de l'armée britannique, qui avoit prolongé notre arrière-garde, continuoit de courir les amures à tribord pour revirer au vent à nous, après s'être assez élevés, ce qui leur étoit d'autant plus assuré qu'ils trouvoient les vents plus frais en ouvrant le canal des *Saintes*.

Telle étoit, autant que le désordre partiel & général pouvoit permettre d'en juger, la position des deux armées à 1 heure un quart.

un quart. Les 30 vaisseaux français ne formoient plus une armée : le désordre & la désunion étoient extrêmes. L'amiral français avoit alors le signal de *ralliement à la ligne babord amures dans l'ordre renversé* ; il couroit lui-même presque vent-arrière sur la deuxième escadre, laquelle étoit beaucoup sous le vent du reste de l'armée : il indiquoit par-là expressement la formation de la nouvelle ligne sur cette seconde escadre, & imposoit à tous ceux des vaisseaux du vent qui pouvoient manœuvrer, l'obligation d'arriver pour prendre leur poste dans cette ligne.

Il abandonnoit, par-là, les vaisseaux dégrés du corps-de-bataille & de la troisième escadre, qu'une douzaine de vaisseaux anglais établis déjà babord amures, & peu maltraités, chassèrent aussitôt que le vent recommença à souffler.

Ce signal de ligne babord, joint aux manœuvres de l'amiral SAMUEL HOOD qui commandoit cette division de l'armée anglaise, firent bientôt séparer, sans ressources, les vaisseaux dégrés d'avec le reste de notre armée : & plusieurs autres furent ensuite coupés & dans le plus grand danger.

Si au lieu de faire le signal de ligne babord, & de marcher lui-même vers l'escadre sous le vent, l'amiral DE GRASSE eût fait à 1 heure le signal de *ligne tribord dans l'ordre naturel*, s'il eût attendu que les vaisseaux du vent de la troisième escadre eussent rallié *la Ville de Paris*, & qu'il eût signalé en même temps à la deuxième escadre de forcer de voiles pour prendre son poste à la tête de l'armée, dans cet ordre naturel tribord amures ; peut être alors on auroit rétabli quelque ordre dans l'armée, & on n'auroit perdu que *le Glorieux* qui l'étoit déjà sans ressources.

Au contraire, M. DE GRASSE répéta encore à 2 heures & demie le signal de ligne babord qu'il conserva jusqu'à 3 heures & demie : il fit, à deux reprises différentes, à la deuxième escadre qui cherchoit à remonter au vent, le signal de diminuer de voiles : par la conséquence de ces signaux le ralliement ne pouvoit qu'être retardé.

Enfin M. DE VAUDREUIL, commandant de cette deuxième escadre, voyant l'inconvénient de ce signal & de ce mouve-

ment, prit sur lui de signaler *la ligne tribord ordre naturel*, puis celle de vireffe. Enfin à 4 heures, M. DE GRASSE lui-même fit ce même signal; mais il n'étoit plus temps : on avoit perdu deux heures & demie, d'un temps bien précieux : l'habile HOOD avoit suivi & augmenté l'avantage de sa position : *le César* étoit pris; *l'Hector* & *l'Ardent* étoient enveloppés sans ressources, & *la Ville de Paris* menacée par un nombre de vaisseaux anglais.

Il résulte de ce qui vient d'être dit, qu'une fois la bataille perdue, c'est-à-dire depuis 1 heure, M. DE GRASSE n'a pas fait les signaux à l'armée, ni indiqué les mouvemens propres à remédier au désordre, ou à le rendre le moins pernicieux possible.

La Ville de Paris se rendit à 6 heures 1 quart, au coucher du soleil. Dans la nuit qui suivit un tel évènement, que pouvoient faire de mieux les commandans des escadres que de rallier les tristes restes de cette armée, & de faire route pour leur destination, de manière à éviter l'ennemi.

Il me reste à relever une principale erreur de l'auteur anglais, relative à la liste qu'il donne de l'armée française : il la fait égale en nombre, & même supérieure, à celle de RODNEY; tandis qu'elle étoit réellement moins forte de huit vaisseaux : on en jugera par la comparaison de la liste ci-après qui est exacte, avec celle donnée par l'auteur, page 75 de ce second volume, dans laquelle il a compris mal-à-propos 9 vaisseaux qui n'en faisoient pas partie.



Liste de l'Armée française aux ordres de l'Amiral DE GRASSE, combattant dans l'ordre renversé, le 12 Avril 1782.

Avant-garde, ou troisième Escadre, ou Escadre bleue.

Noms des Vaisseaux.	Commandans.	N° de Canons.
L'Hercule	Capitaine La Glochette*.	74.
Le Neptune	Renaud d'Aléins.	74.
Le Souverain	Glandevès.	74.
Le Palmier	Marrelly-Chautard.	74.
Le Northumberland	St. Cézaire*.	74.
L'AUGUSTE	{ Général BOUGAINVILLE.	80.
	{ Capitaine Castellan.	
L'Ardent	Gouzillon.	64.
Le Scipion	Clavel.	74.
Le Brave	Damblimont.	74.
Le Citoyen	D'Éthy.	74.

La frégate l'Amazone .. Montguyot.

Corps-de-Bataille, ou première Escadre, ou Escadre blanche.

L'Hector	Lavicomté*.	74.
Le César	Marigny.	74.
Le Dauphin royal	Montperoux.	74.
Le Languedoc	Darros Dargelos.	80.
La VILLE DE PARIS	{ Général en chef De GRASSE.	100.
	{ Capitaine Lavilléon.	
La Couronne	Mithon.	80.
L'Éveillé	De Tilly.	64.
Le Sceptre	De Vaudreuil.	74.
Le Glorieux	Descars*.	74.

La frégate l'Aimable. Suzanner.

Le cutter le Clairvoyant... Daché.

* Nota. L'astérisque marque les Capitaines qui furent tués dans le combat.

7°. Le St.-Esprit, Cap^e. Chabert. 80 c.

Ce vaisseau étoit resté, à la *Martinique*, au départ de l'armée, pour achever ses réparations, comme je l'ai déjà observé ci-devant. Il n'a, par conséquent, pas assisté au combat.

8°. Le Sagittaire. 50 c.

9°. L'experiment. 50

Ces deux petits vaisseaux servoient d'escorte au convoi : ils étoient, par conséquent, hors de la ligne, bien loin du champ-de-bataille : ils ne pouvoient pas prendre part au combat.

Voilà une erreur de neuf vaisseaux que l'auteur anglais met, dans la ligne française, en sus de la réalité. La différence est trop forte pour n'être pas relevée.

Résumé des observations sur ce combat, du 12 Avril 1782.

Il faut conclure, de l'examen des faits, & des circonstances de ce combat, que l'armée française étoit très-inférieure, en nombre & en forces, à l'armée anglaise, qu'elle étoit aussi très-inférieure, par la comparaison des talens des deux amiraux; que M. DE GRASSE a fait un nombre de fautes très-graves avant le combat, & pendant le combat; qu'étant le maître de combattre ou de ne combattre pas, ayant l'avantage du vent, étant le maître du moment, de la distance & de l'amure, ce général attaqua sans nécessité; qu'il attaqua trop tôt pour que son armée ait pu être formée, & de trop près pour pouvoir exécuter aucune manœuvre; que c'est par cette fausse combinaison, ou par le manque absolu de combinaison, que la ligne fut coupée, au centre, de la manière la plus funeste. Une fois cette armée mise dans un pareil désordre, par le combat, par le refus des vents & le calme, jetée sous le vent, il devint ensuite impossible qu'elle n'essuyasse pas l'échec le plus marquant.

Au reste, on observera que cette armée, battue par une armée ennemie supérieure d'un quart, maltraita tellement les

vainqueurs, qu'aucun exploit subséquent ne signala cette victoire; que nos convois sont arrivés entiers de *Saint-Domingue* en *France*, & de *France* dans nos *Isles*; & qu'enfin les Anglais n'ont pas même profité des vaisseaux pris après ce combat; puisque presque tous ces vaisseaux, écrasés par la défense qu'ils avoient faite, périrent dans leur retour pour l'Europe.

DES COMBATS qui eurent lieu entre les Escadres anglaise & française, aux Indes orientales, en l'année 1782, page 79.

OBSERVATION. L'auteur anglais ne parle, dans cet ouvrage, que de deux combats, ceux du 17 février & du 12 avril 1782. Il y en a eu cinq qui tous ont été généralement assez glorieux pour l'amiral DE SUFFREN, & dont l'examen impartial auroit pu aider à faire revenir M. JOHN CLERK de son opinion de la grande & constante supériorité des marins anglais: il auroit pu se convaincre que les Français bien commandés & bien gouvernés valent au moins autant que tous autres.

DESCRIPTION du combat qui eut lieu le 17 Février 1782, entre les Escadres française & anglaise, sur la côte de *Coromandel*, page 83 & suivantes.

Page 86, ligne 27 & suivantes. « A 6 heures 25 minutes, » un peu avant la nuit faite, les vaisseaux ennemis, qui avoient » combattu, étant fort maltraités, la totalité de leur escadre tint » le vent, & s'éloigna en faisant route au Nord-Est. L'escadre » anglaise, qui couroit la bordée opposée, faisoit route au Nord- » Ouest; & les deux escadres furent bien vite séparées. »

Il paroît assez évident que l'avantage de cette affaire, si l'une des deux escadres doit le réclamer, appartient plutôt à l'escadre française: l'*Exeter* attaqué par deux vaisseaux à la

fois, le *Brillant* & le *Flamand*, & non par trois comme le dit l'auteur anglais, l'*Exeter*, dis-je, avoit été singulièrement maltraité, au point qu'à la nuit il amena son pavillon : malheureusement l'obscurité ayant empêché de l'appercevoir, ils se ravisèrent & se rallièrent dans la nuit à leur escadre.

L'auteur anglais dit lui-même un peu plus haut : « Ainsi M. DE SUFFREN trouva moyen de mettre en bataille 8 de ses meilleurs vaisseaux, contre 5 seulement de ceux des Anglais. »

Il n'y a pas de doute que dans cette lutte, rendue inégale, pour les Anglais, par l'industrie de M. DE SUFFREN, ils ont dû être plus maltraités que nous. En effet, l'auteur de l'histoire de la dernière guerre dit, en finissant la relation de ce combat :

« Pour le *Brillant* & le *Flamand*, ils s'attachèrent à combattre l'*Exeter*, & lui causèrent de grands dommages dans son corps & dans sa mâture. Son feu même étoit entièrement éteint, au moment où l'amiral français, contrarié dans ses projets par la brume, par la pluie & le temps orageux, fit successivement les signaux de cesser le combat (vers les 6 heures du soir), de virer vent-devant (à 7 heures), de prendre les amures à tribord & de mettre en panne (à 11 heures.) Le lendemain, les Anglais, n'appercevant aucune voile ennemie, continuèrent leur route vers *Trinquemalé*, avec le *Superbe* & l'*Exeter* qui avoient été extrêmement désarmés. Pour l'escadre française, qui n'eut, dans cet engagement, que 30 hommes tués, & environ 100 blessés, & dont aucun vaisseau ne fut dégradé, elle abandonna la poursuite des Anglais. . . »

Une relation de ce combat qui m'a été communiquée par le chef de division TRÉHOARD, témoin oculaire, parle dans le même sens; voici ces mots :

« Il étoit nuit lorsque le combat finit : l'armée française resta en panne, & les Anglais, sans feux, laissèrent arriver pour *Trinquemalé* Le soir du 18 tout étoit réparé. . . l'escadre força de voiles pour aller à *Pondichery*. »

COMBAT donné devant l'Isle de Ceylan, le 12 Avril 1782.

L'auteur anglais dit page 100 : « *La victoire doit, d'après les loix de la guerre, être adjugée à l'amiral anglais HUGHES.* »

Cette prétention nous paroît exagérée, en considérant les circonstances de ce combat, celles même citées par l'auteur anglais, où il paroît que M. DE SUFFREN chassa, pendant 4 jours, l'escadre anglaise; que l'amiral HUGHES fut obligé contre son gré d'accepter le combat; que le vaisseau *le Monmouth* y fut démâté de son grand mâ, & de son mâ d'artimon.

Nous favons d'ailleurs, par les relations françaises de ce combat, que l'amiral anglais y fut très-maltraité, que *le Monmouth*, démâté presque entièrement, eut été pris & amariné par *l'Artésien*, à qui le général DE SUFFREN en donna l'ordre, si celui-ci n'avoit pas éludé, sous quelque prétexte; que la nuit & la trop grande proximité de terre firent seules cesser le combat.

Ainsi tout concourt à nous faire penser que, dans cette affaire du 12 avril 1782, comme dans celle du 17 février, l'avantage, quoique peu décisif, resta plutôt à M. DE SUFFREN qu'à l'amiral HUGHES.

F I N.

1872

1872

1872

1872

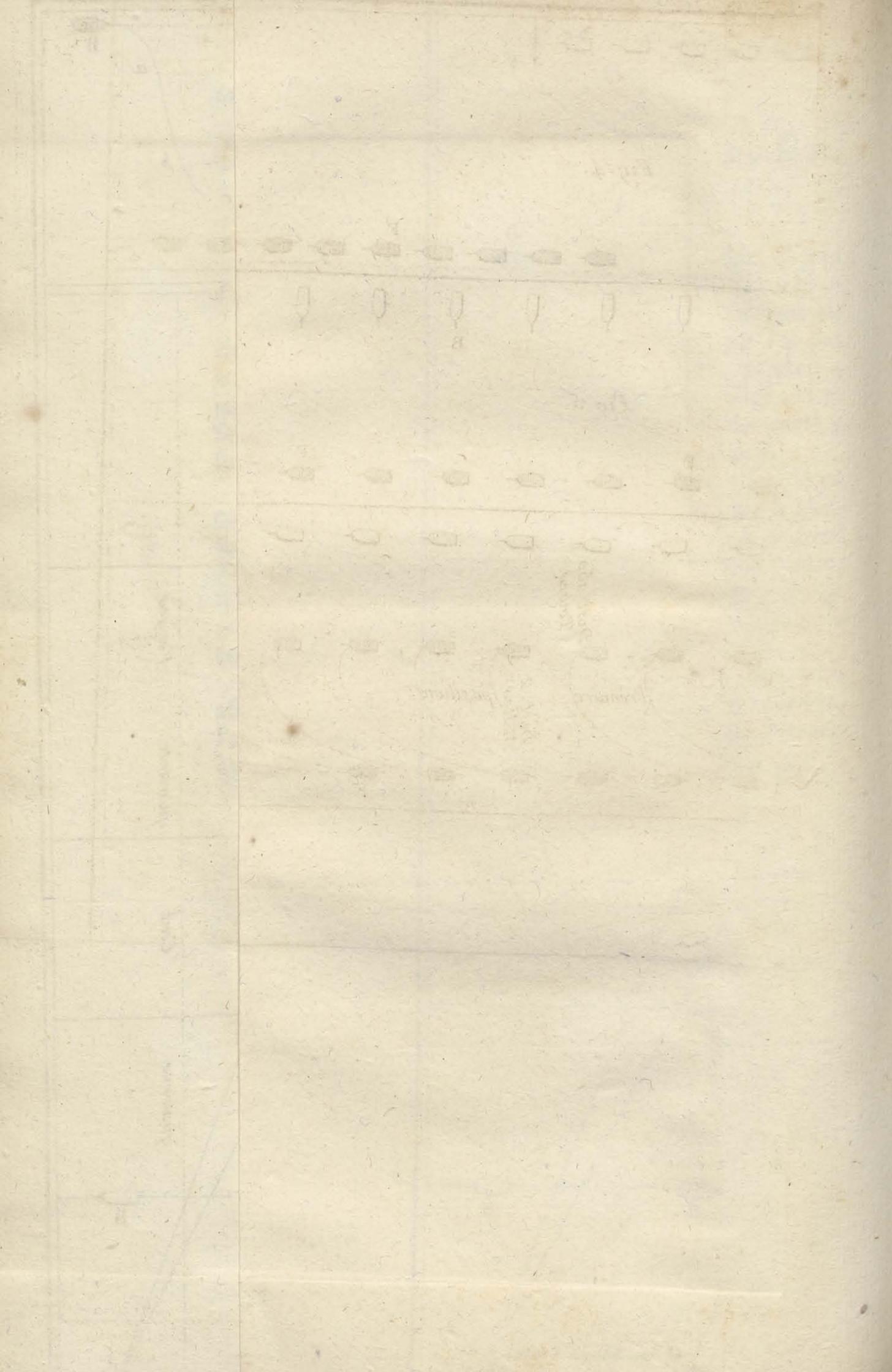
1872

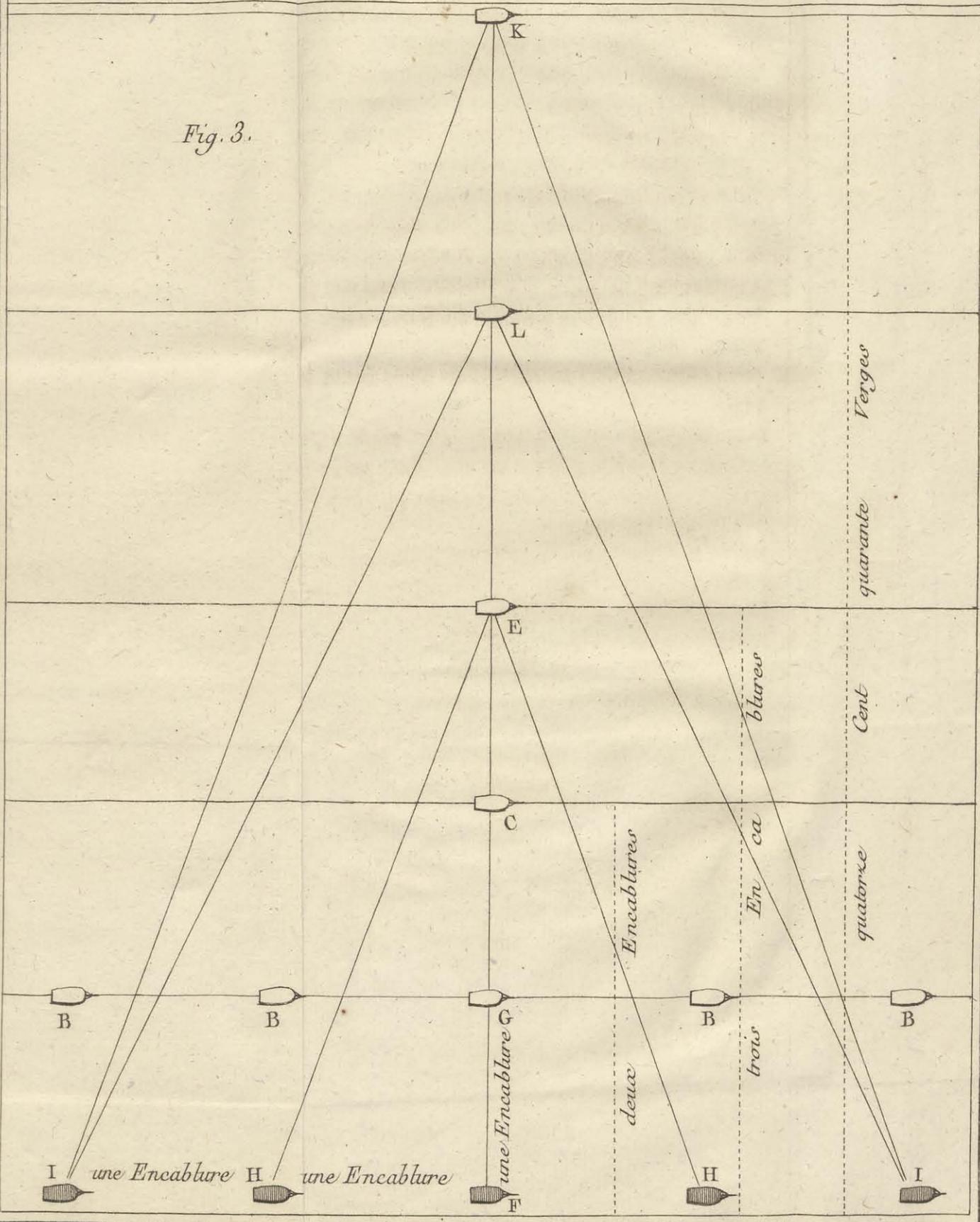
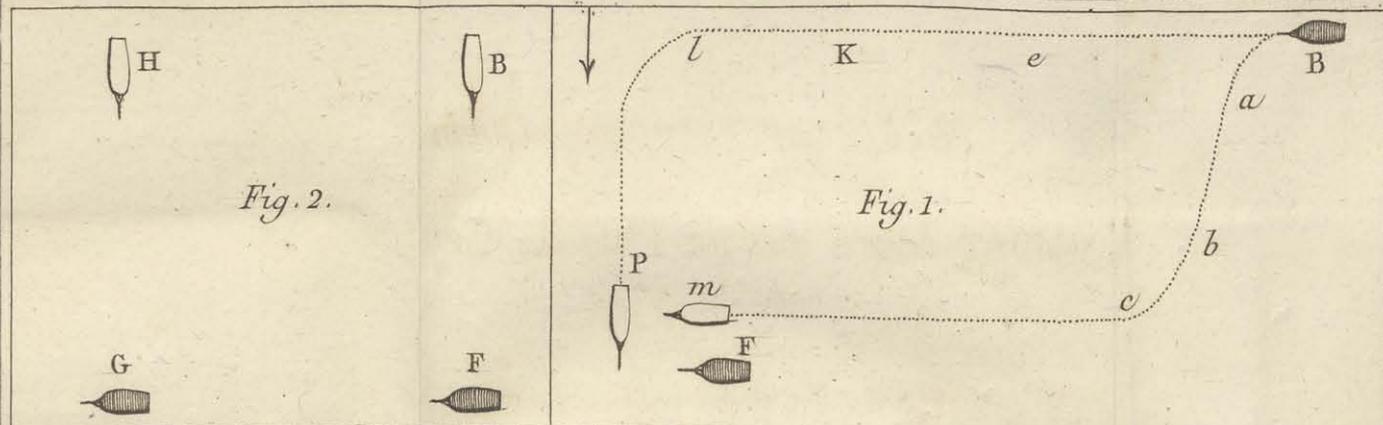
1872

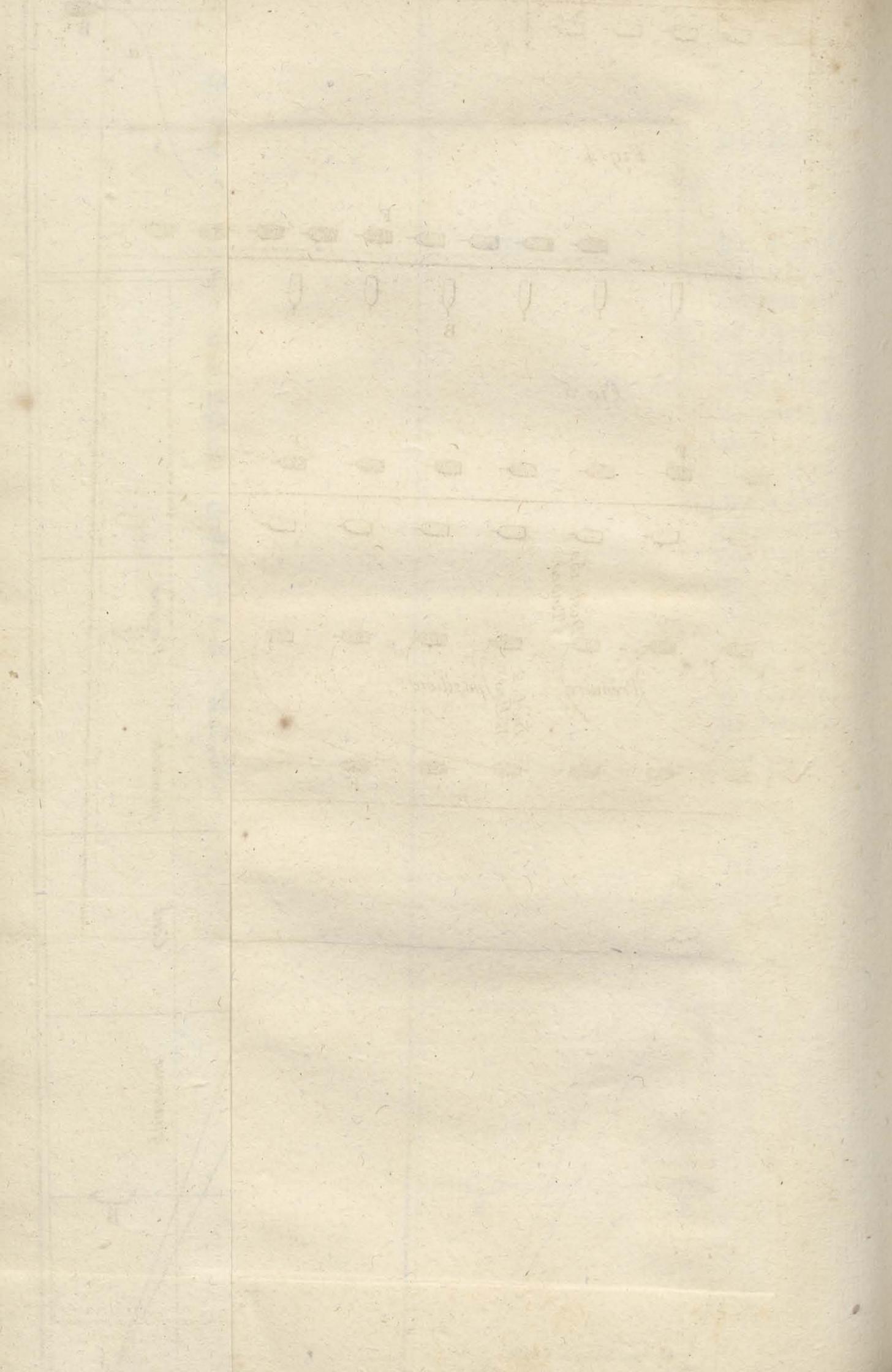
1872

1872

1872







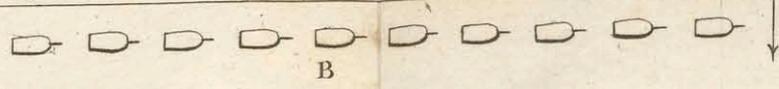


Fig. 4.

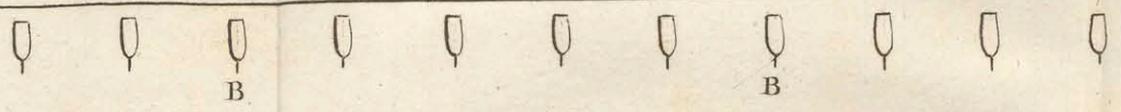
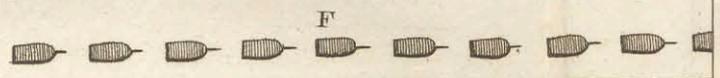


Fig. 5.

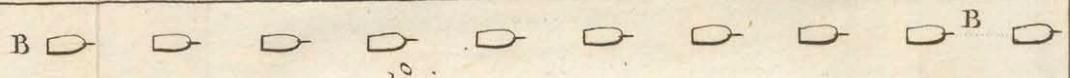


Fig. 6.

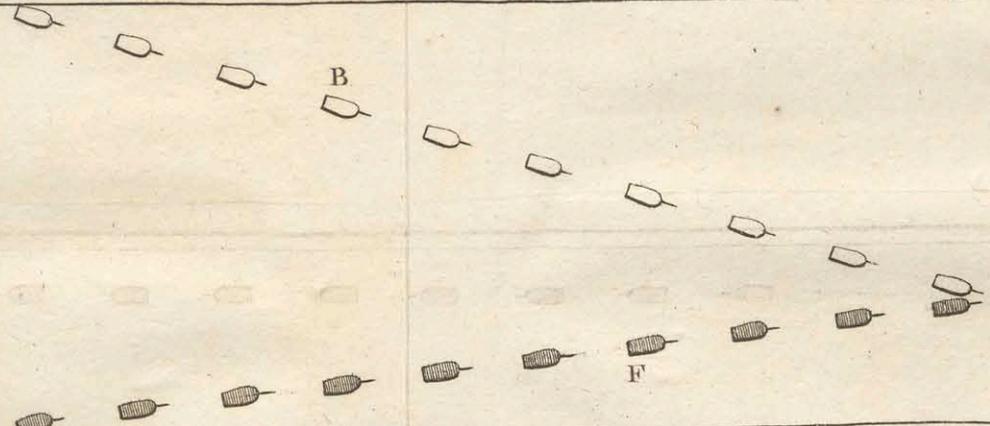
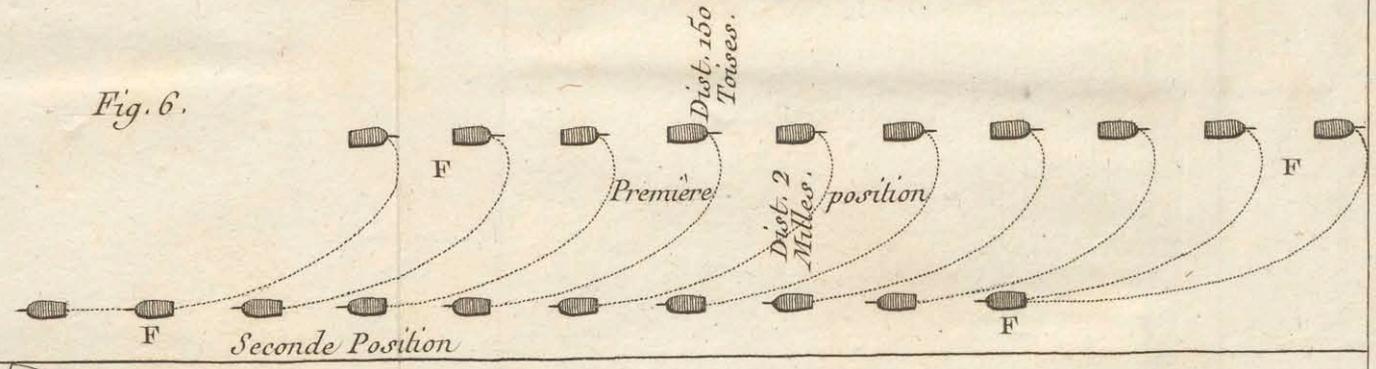


Fig. 7.

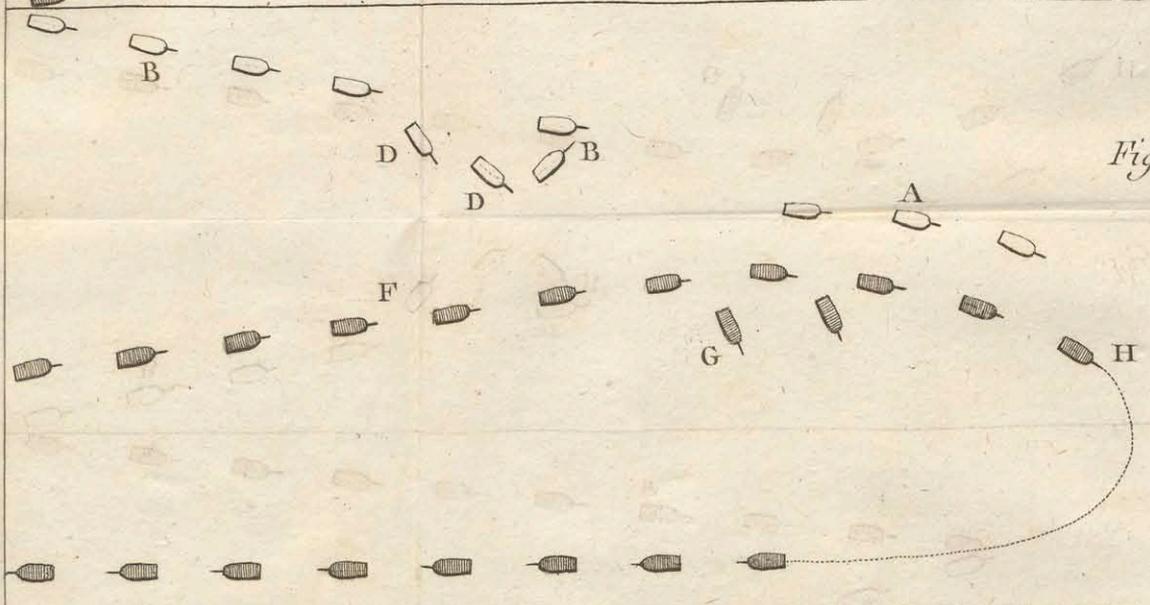
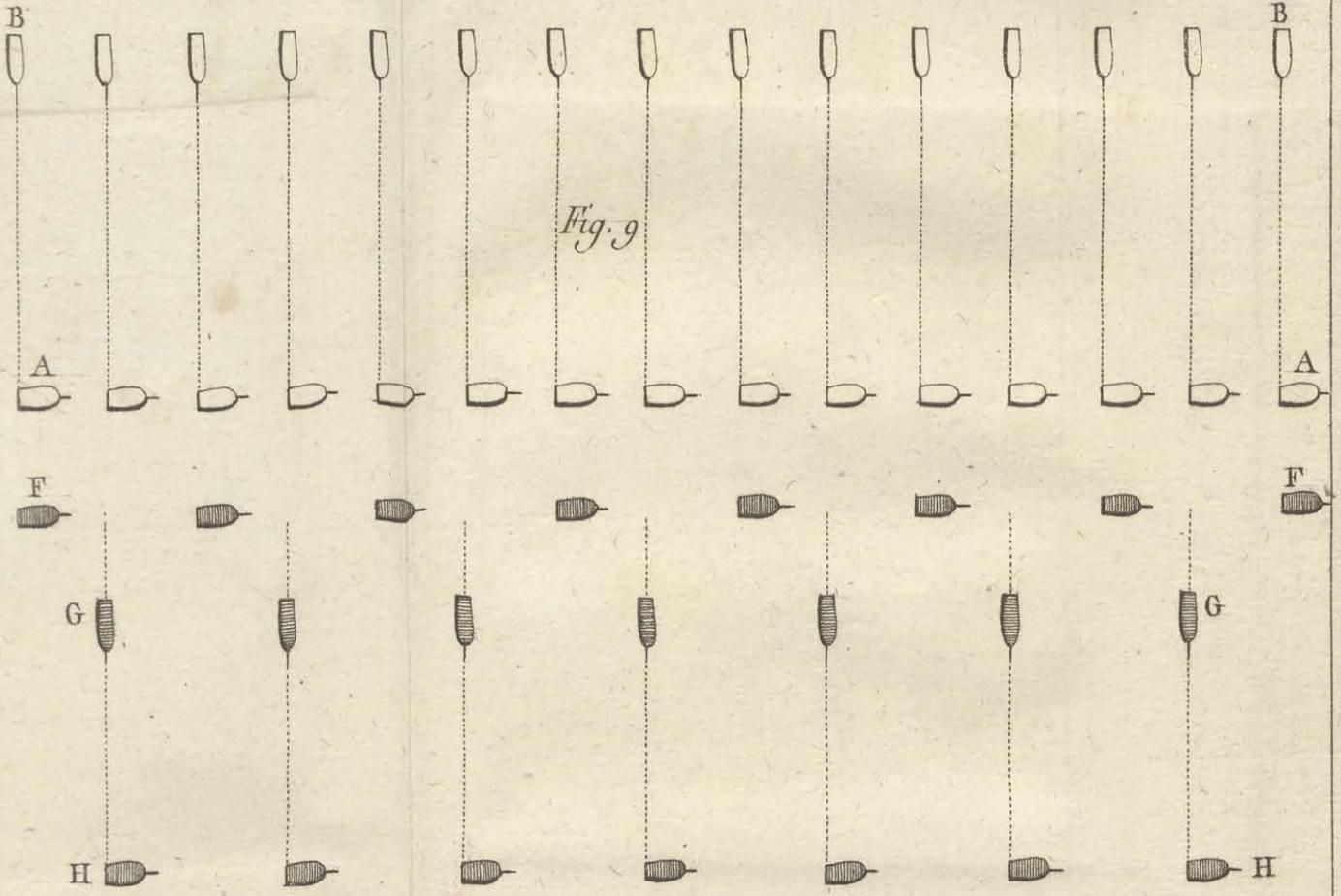


Fig. 8.



Rencontre de l'Amiral Rodney avec l'Armée Française le 19 Mai 1780.

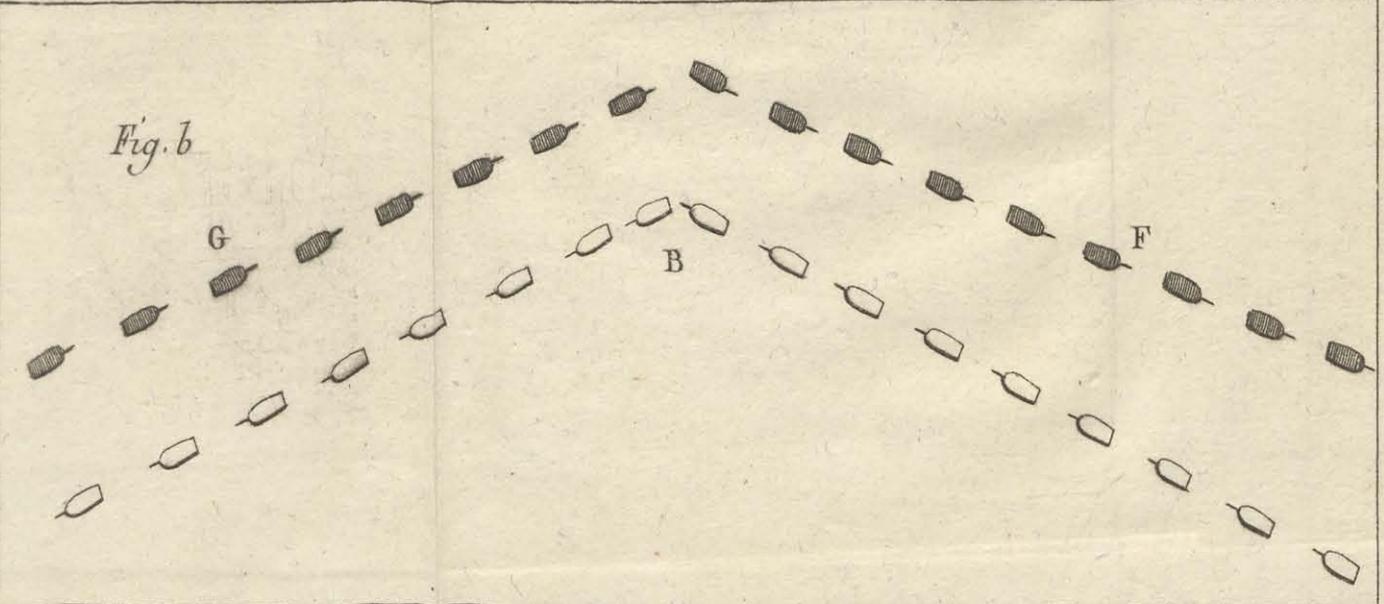
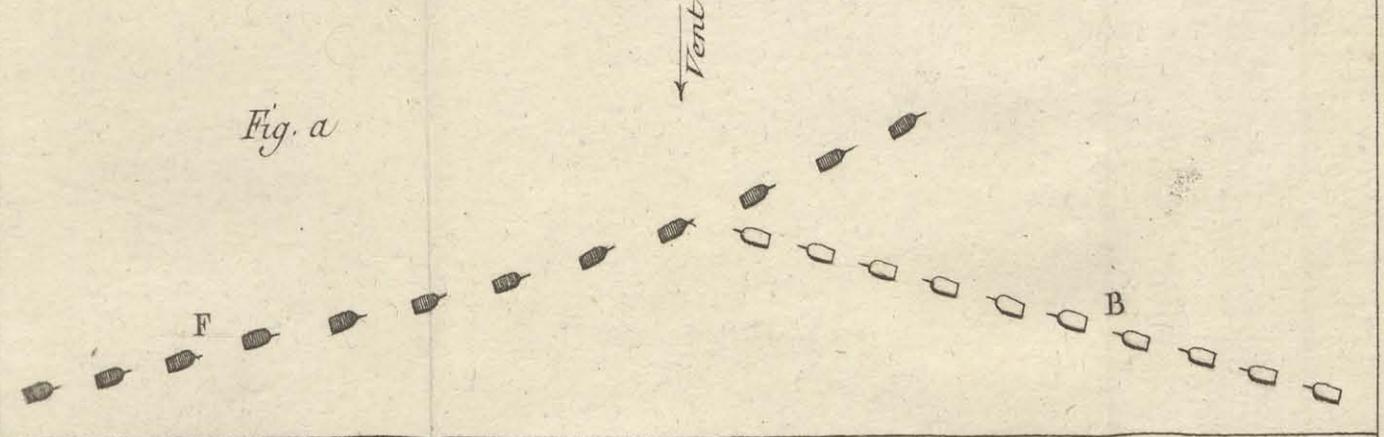


Fig. 10.

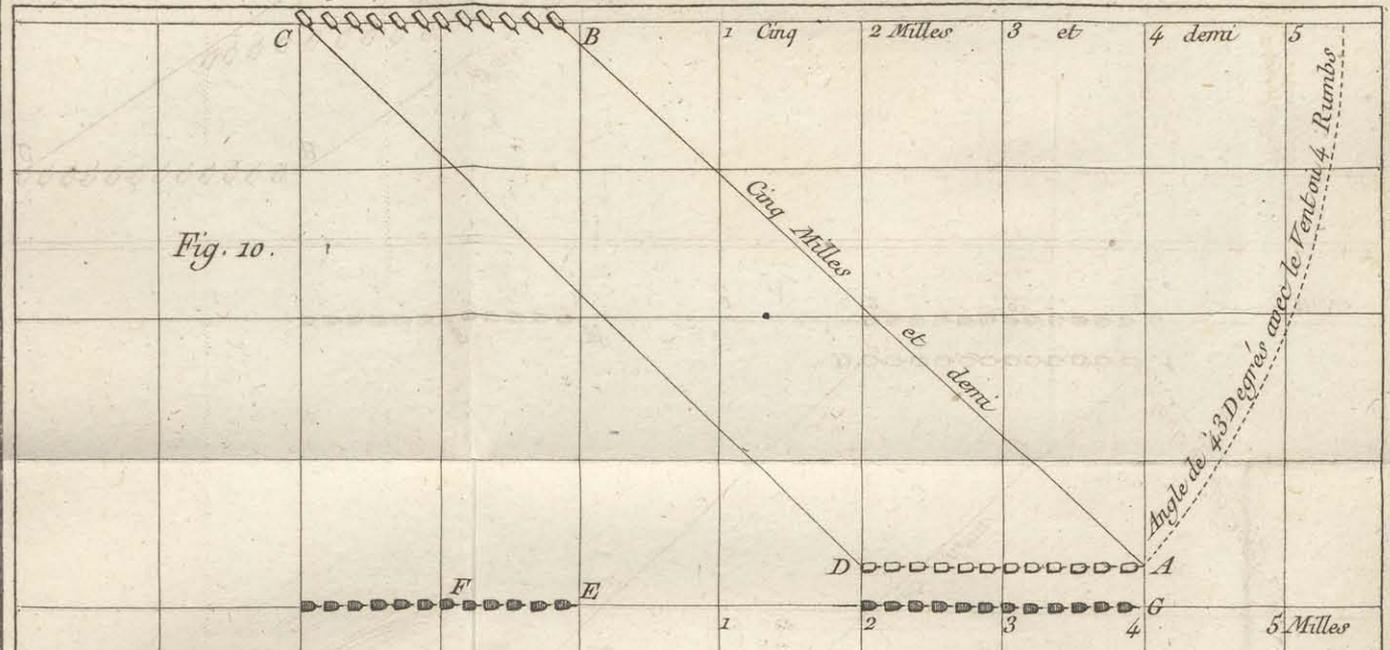


Fig. 11.

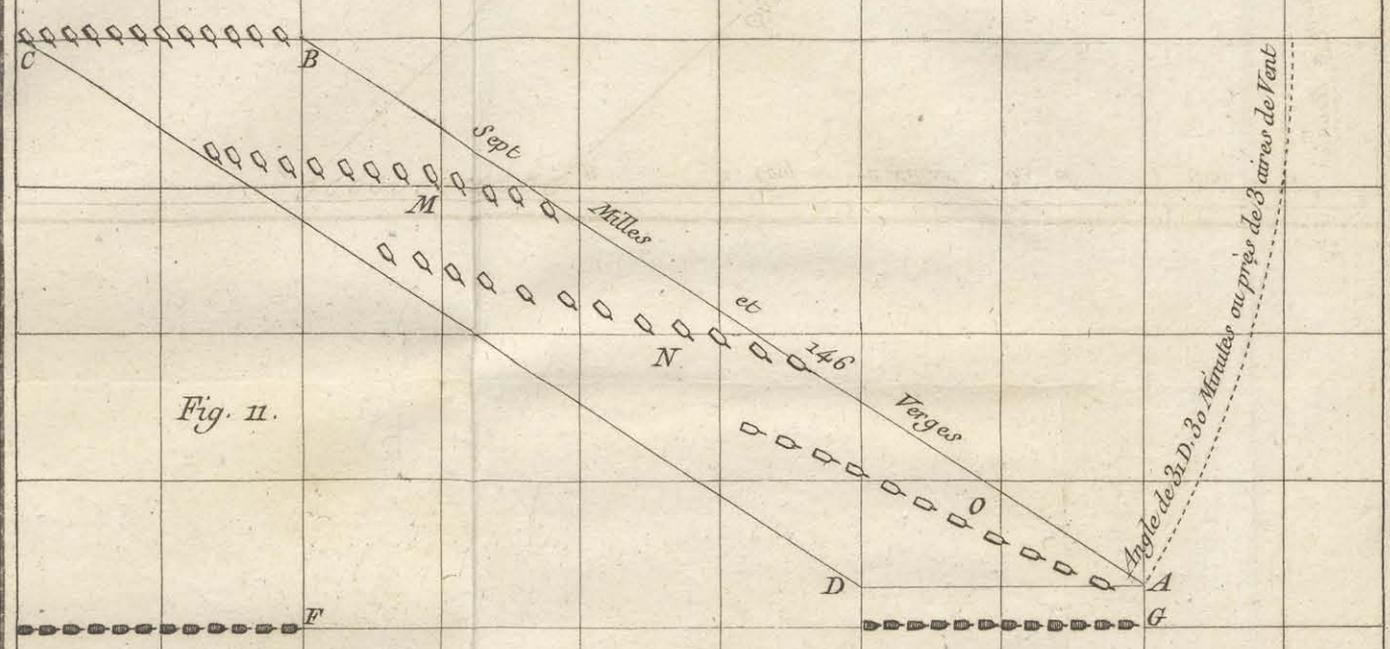


Fig. 12.

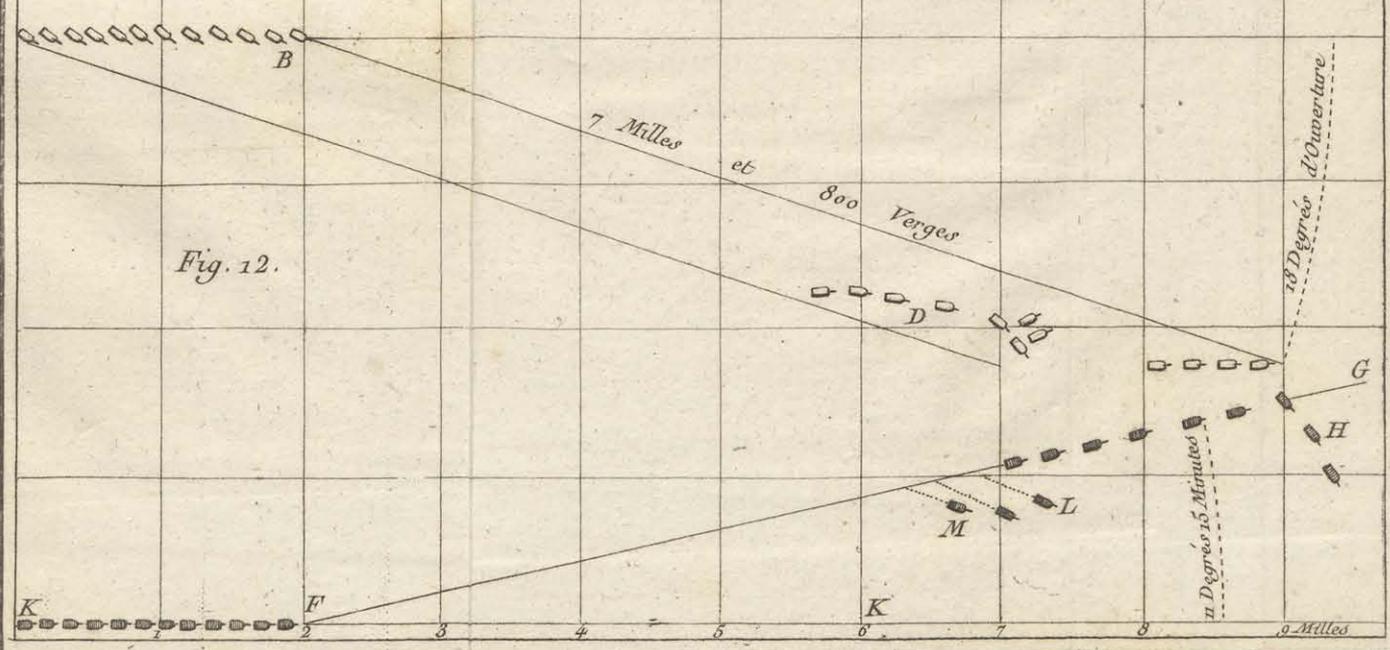


Fig. 13.

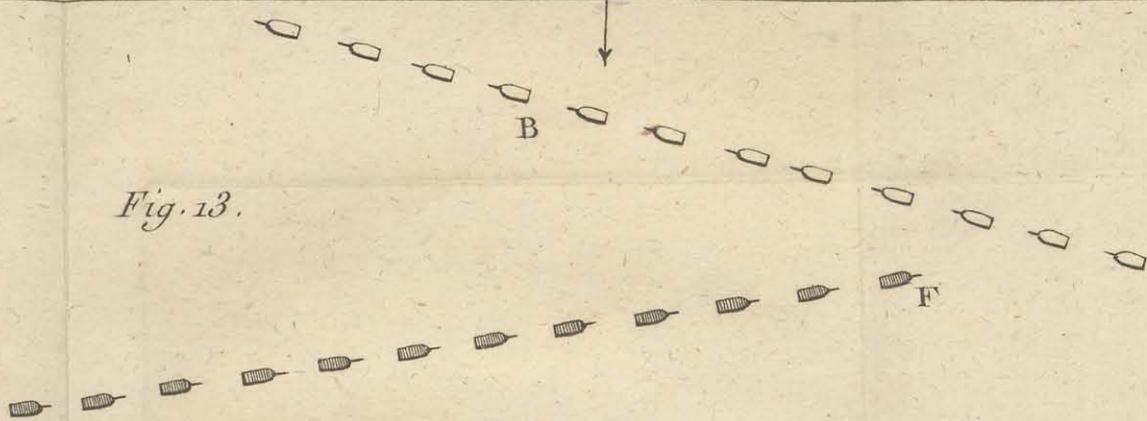


Fig. 14.

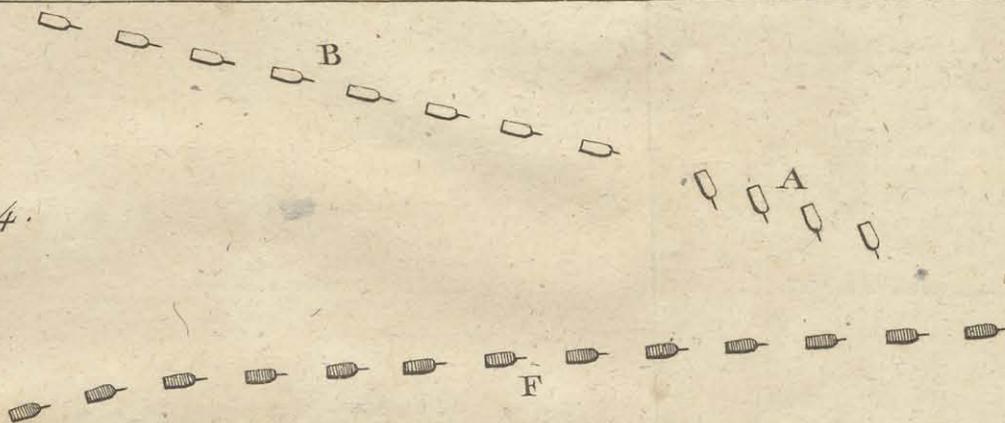


Fig. 15.



Fig. 16.

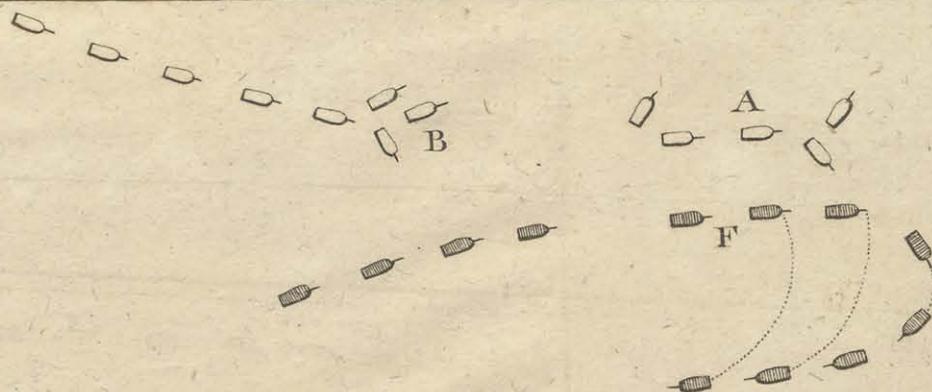


Fig. 17.



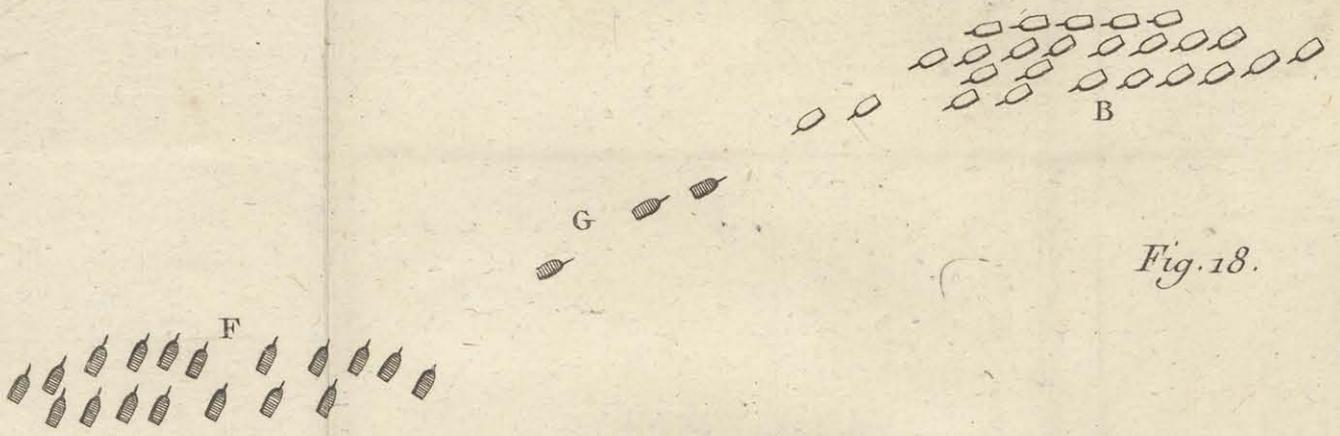


Fig. 18.



Fig. 19.

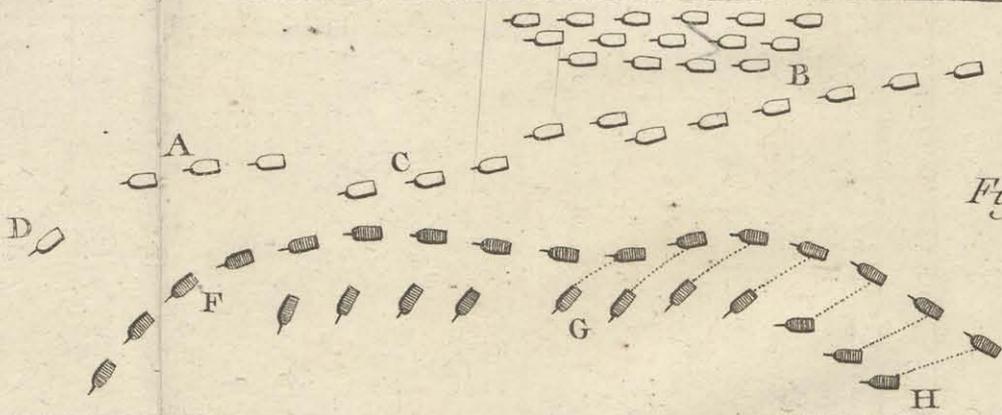


Fig. 20.

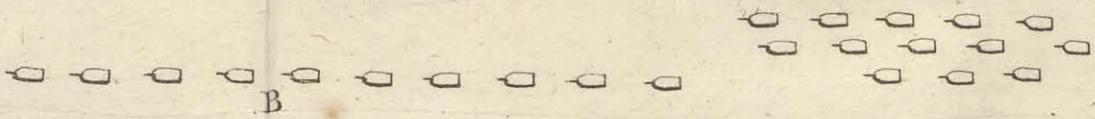


Fig. 21.

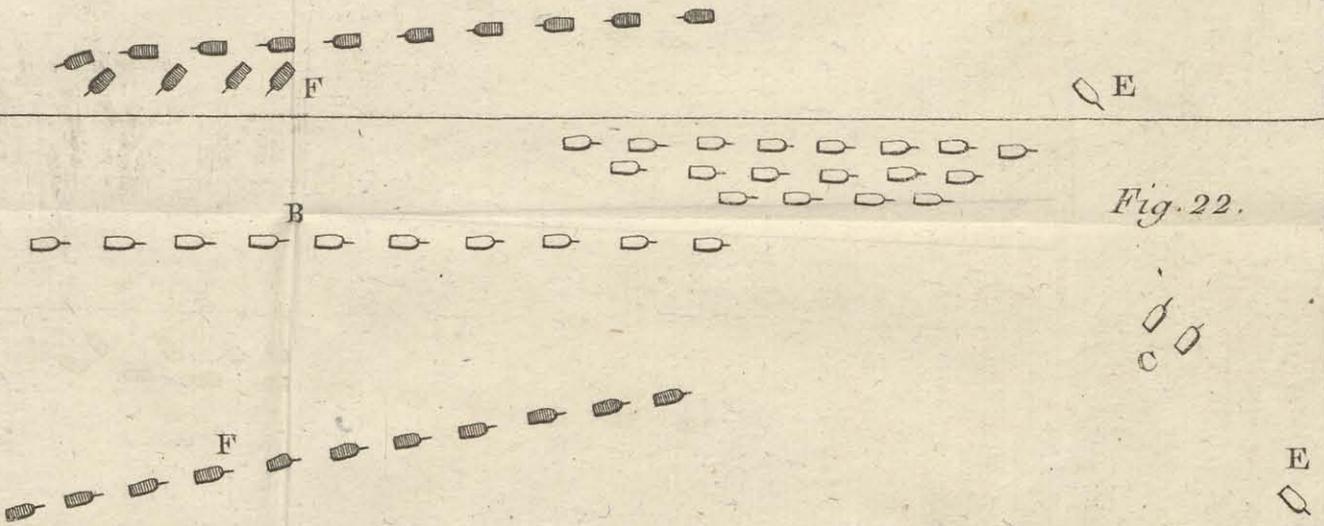


Fig. 22.

Fig. 23.

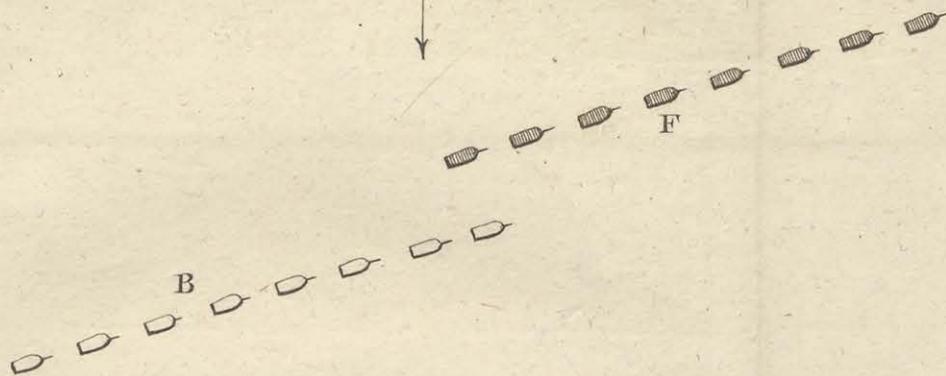


Fig. 24.

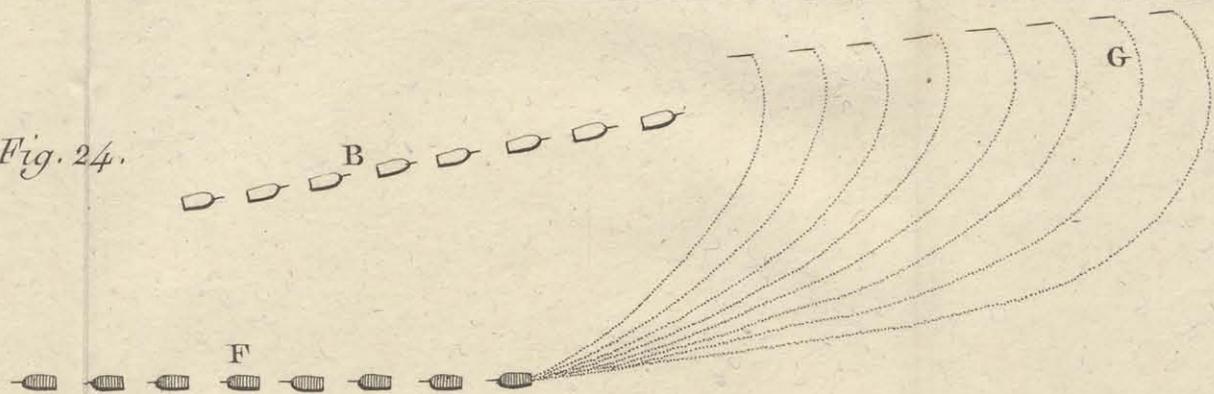


Fig. 25.

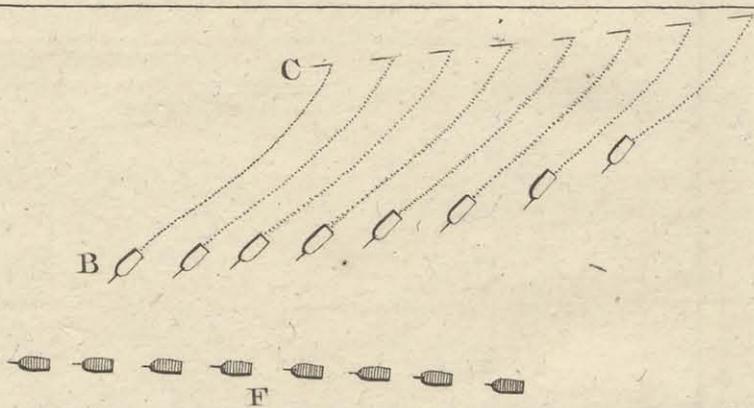


Fig. 26.

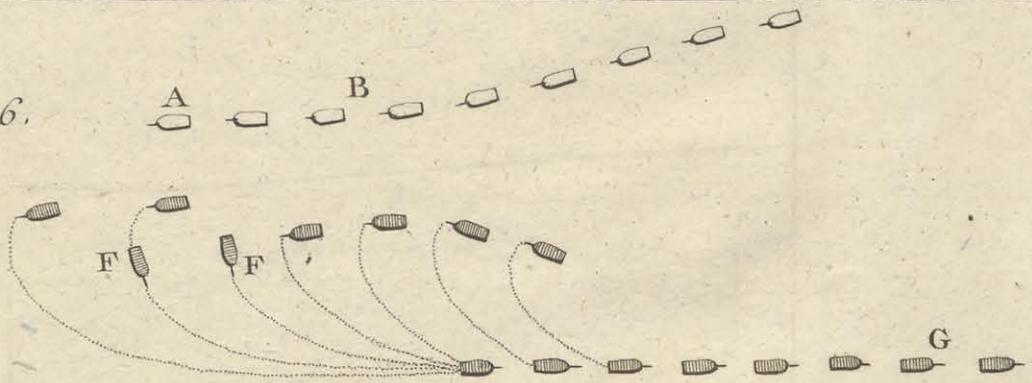
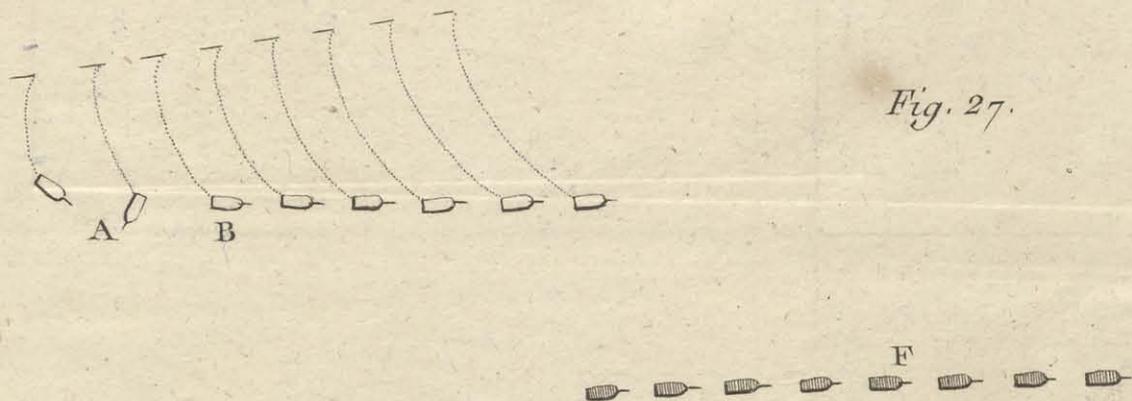
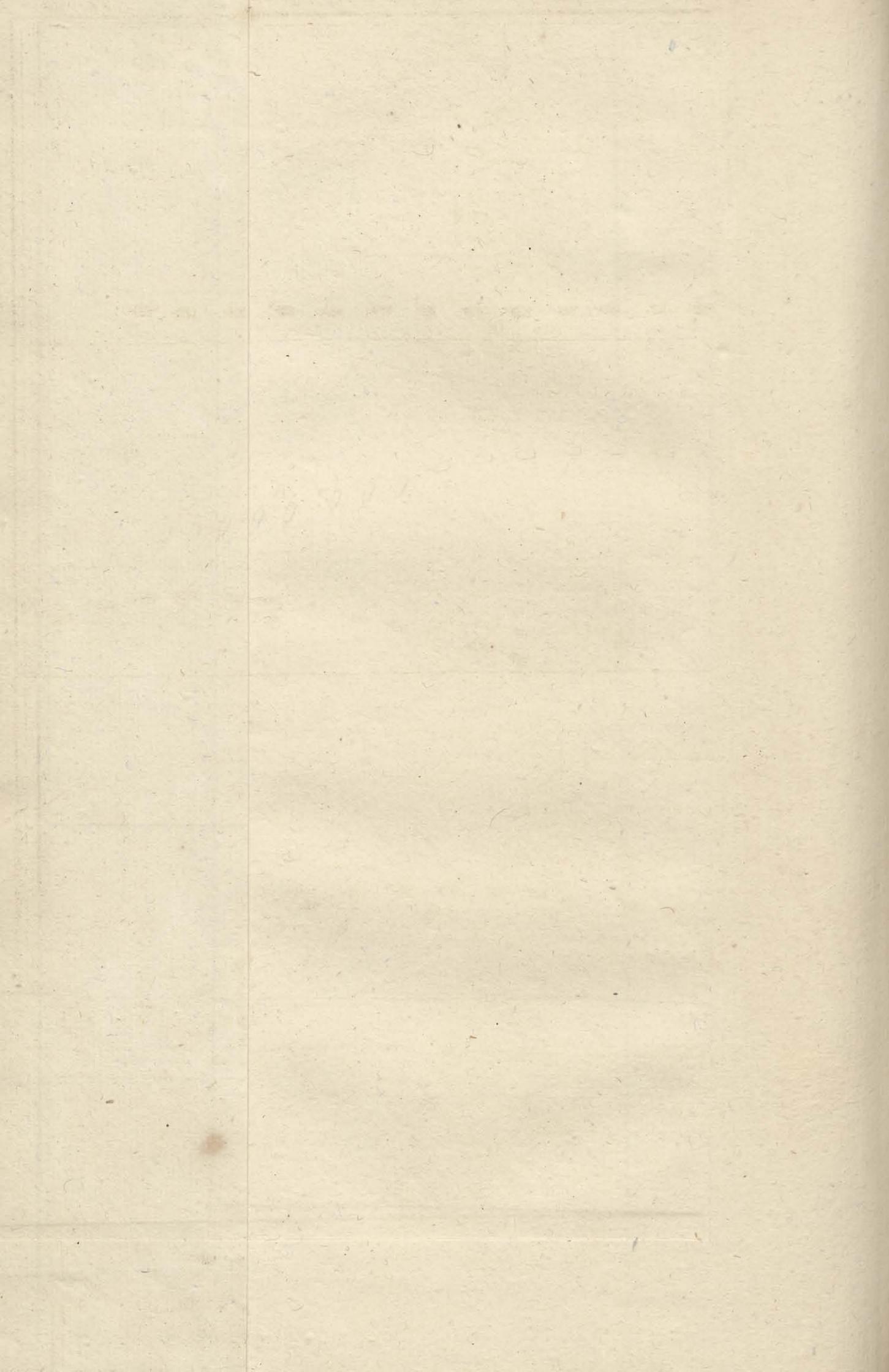


Fig. 27.





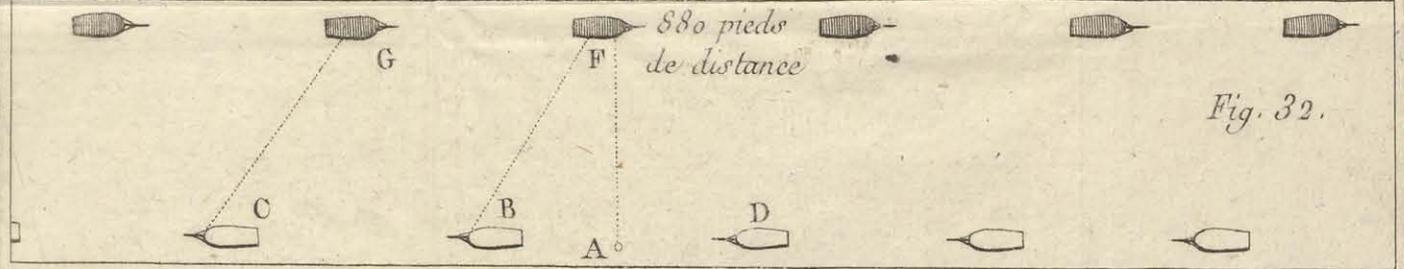
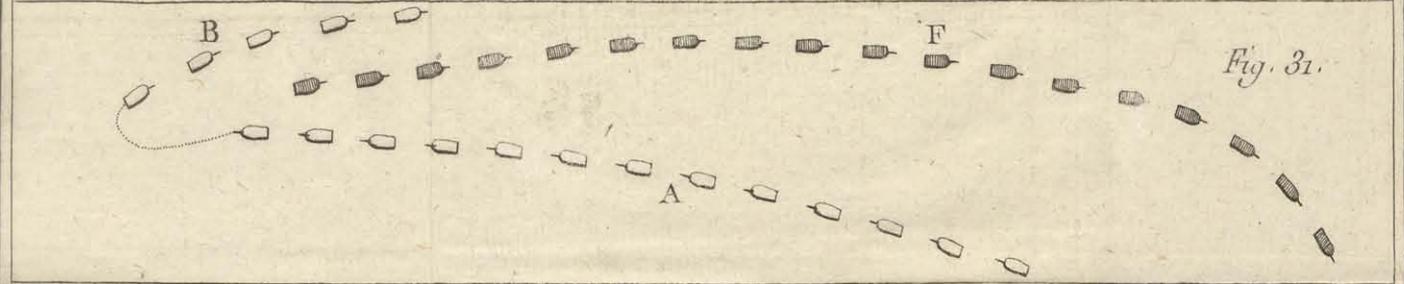
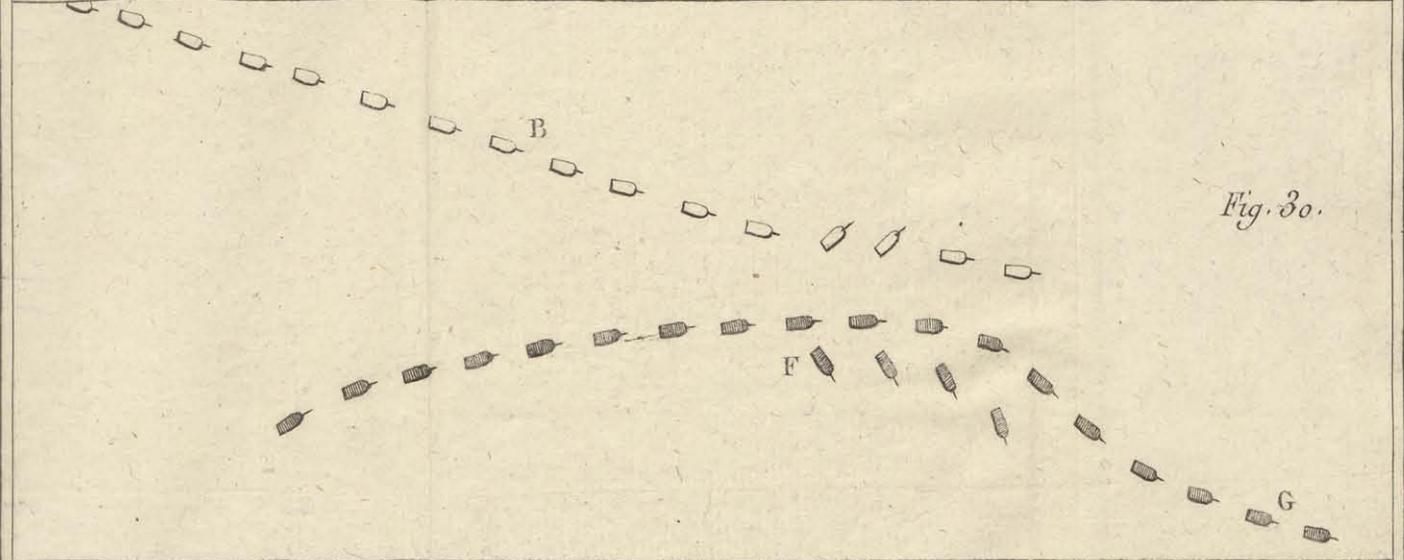
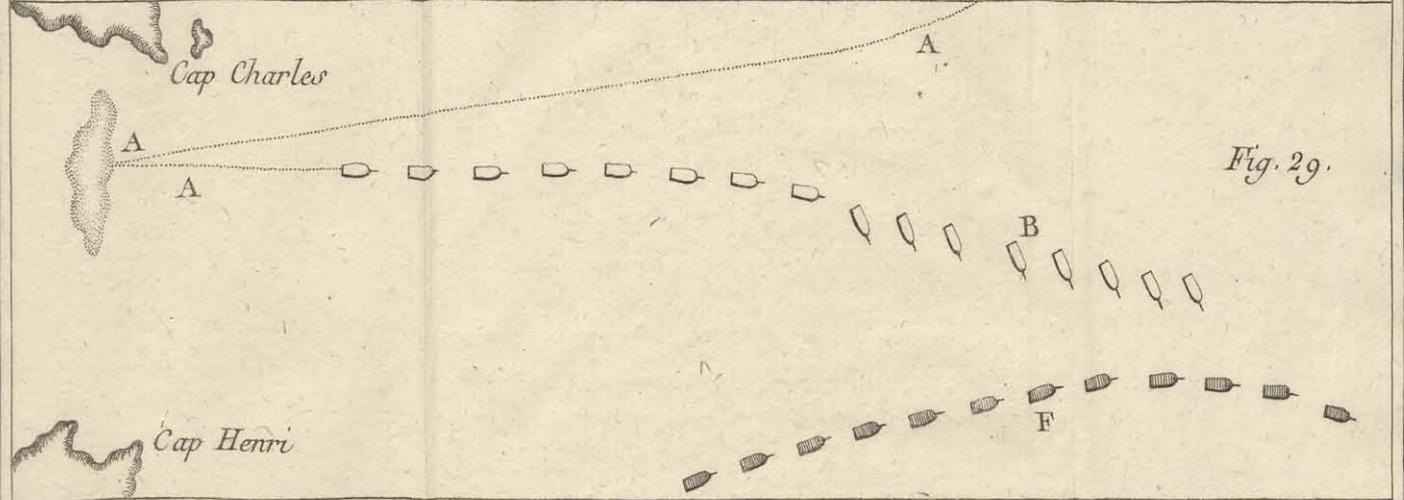
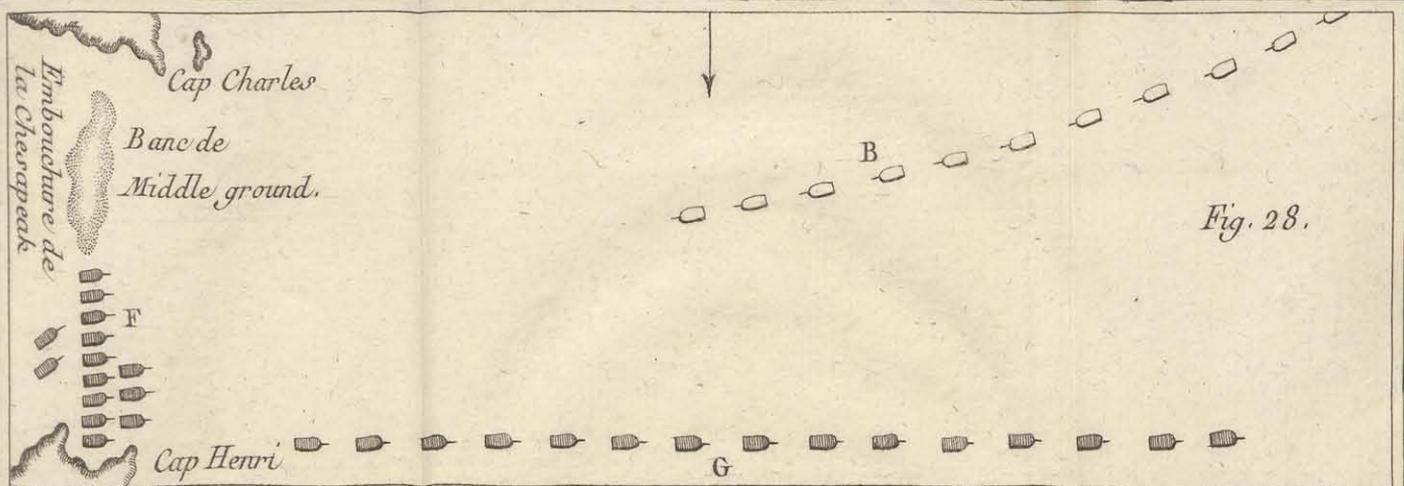


Fig. 18

Fig. 18

Fig. 19

Fig. 19

Fig. 20

Fig. 21



Fig. 33.

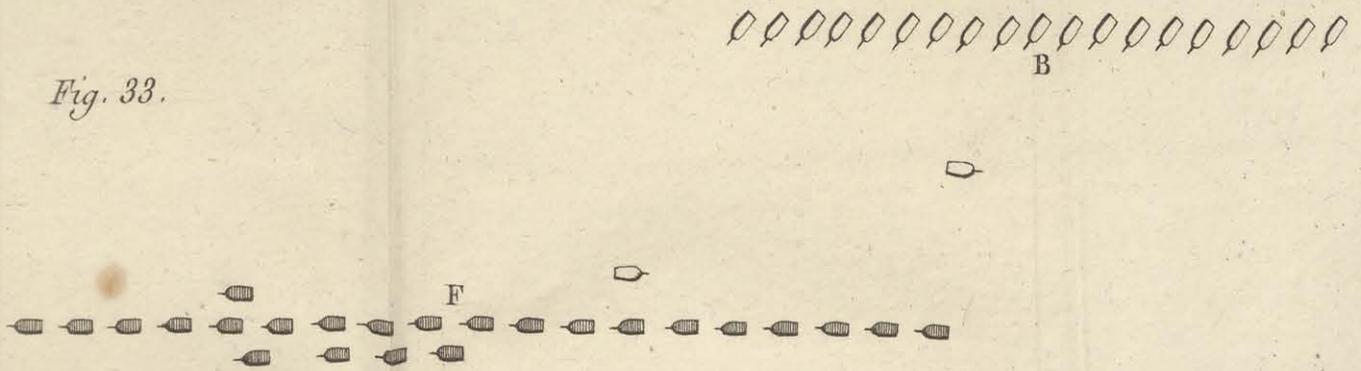


Fig. 34.

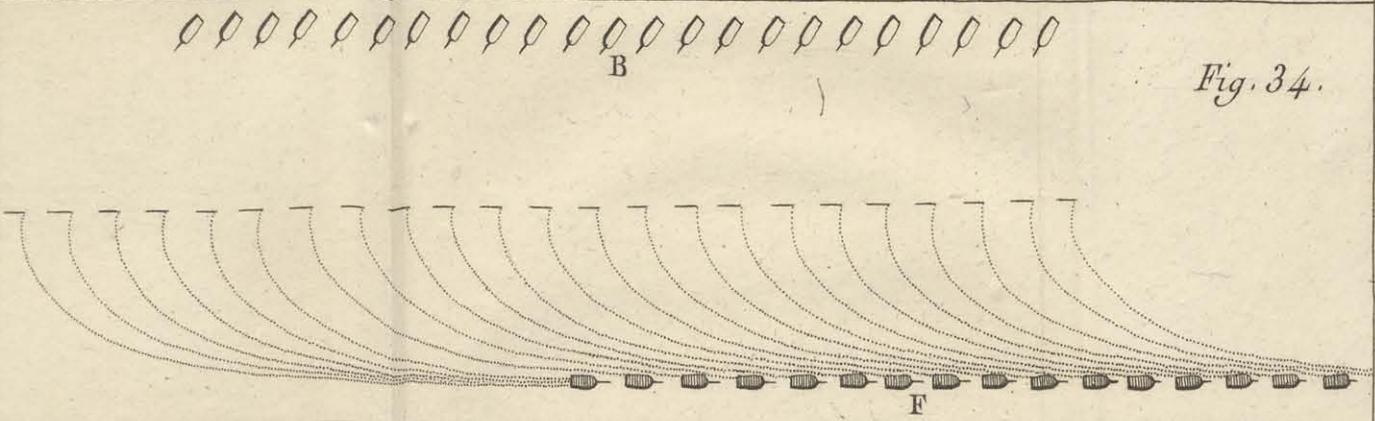


Fig. 35.

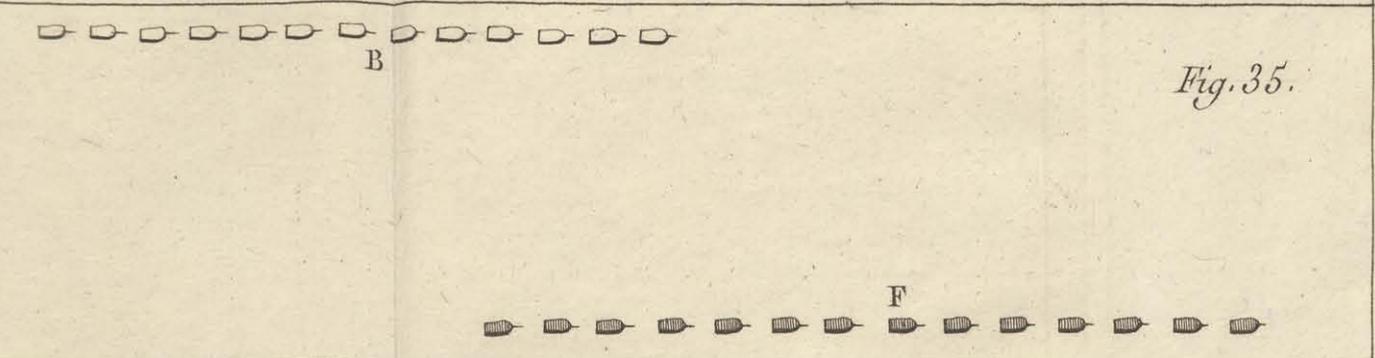


Fig. 36.

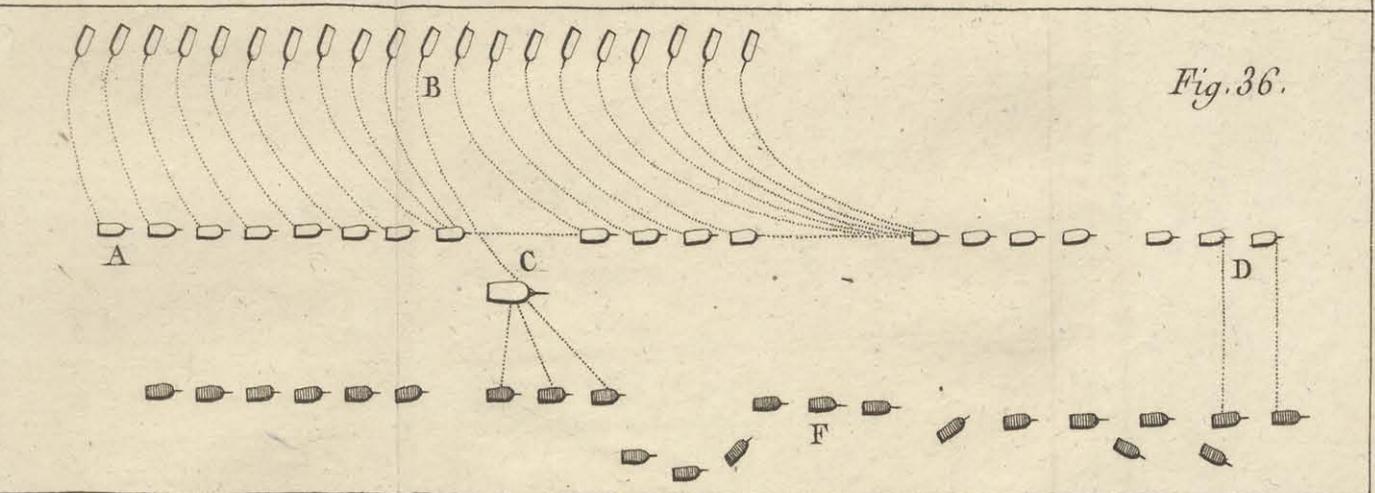
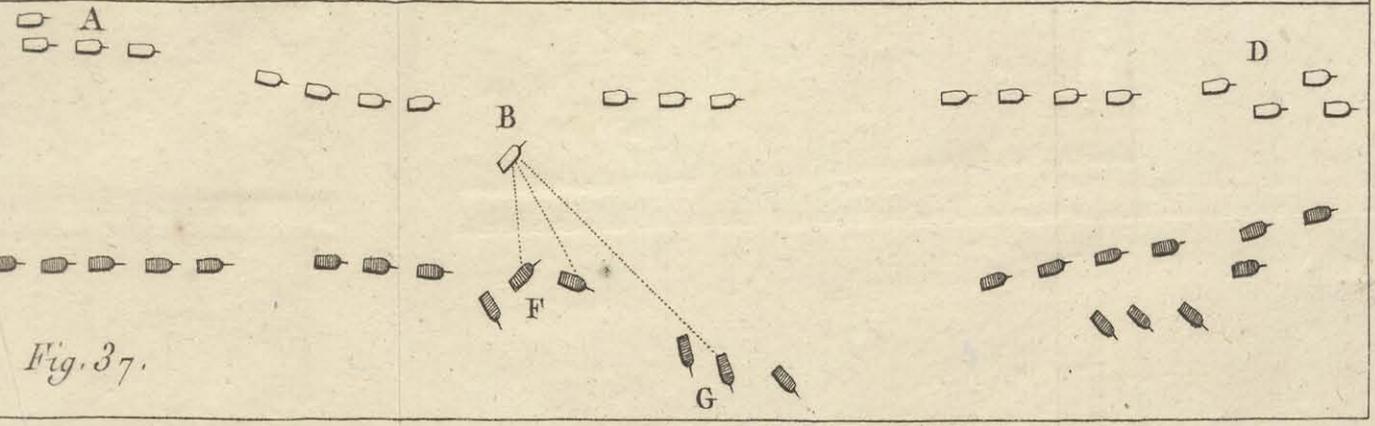


Fig. 37.



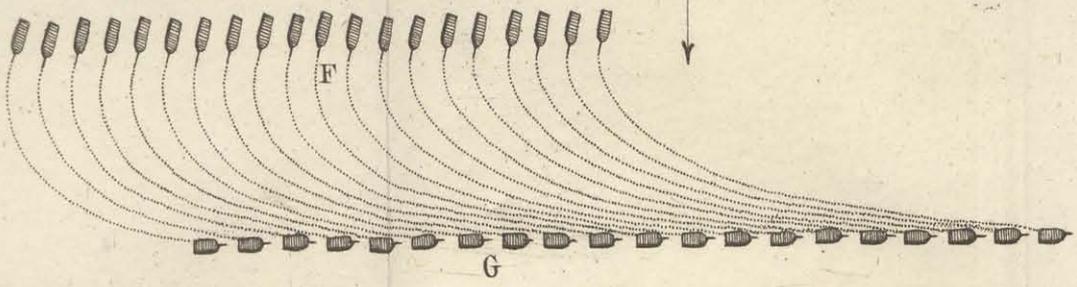


Fig. 38.

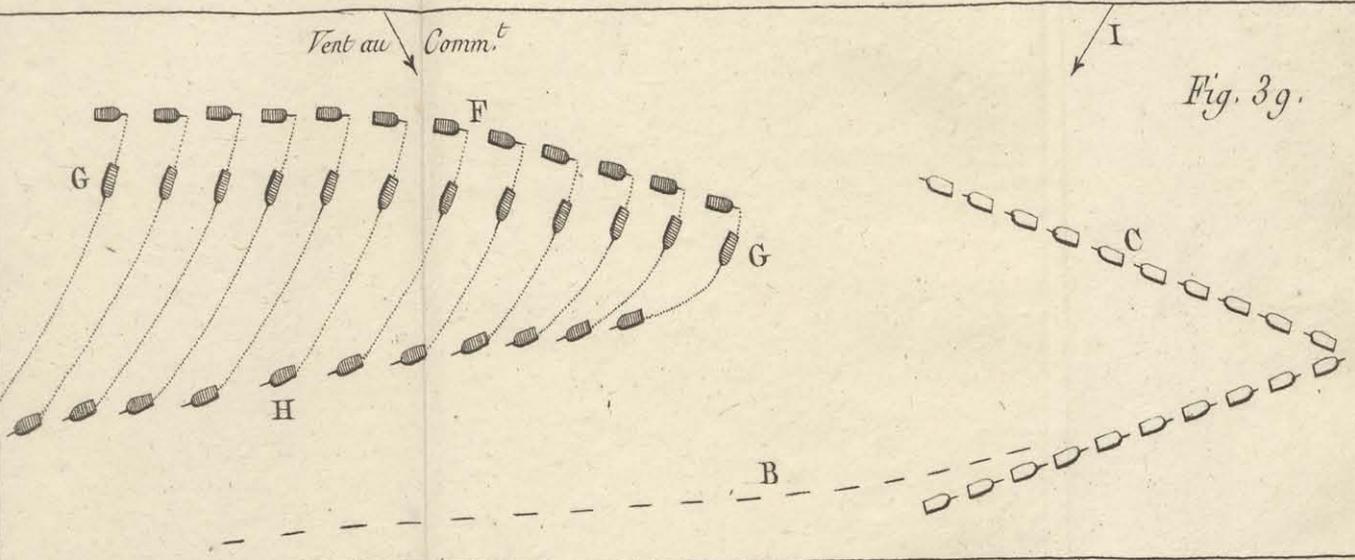
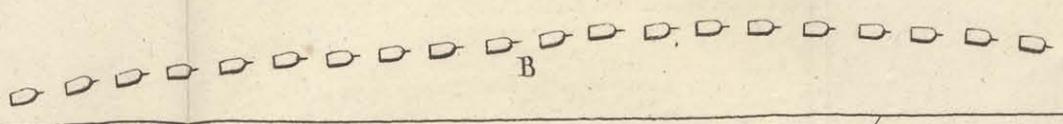


Fig. 39.

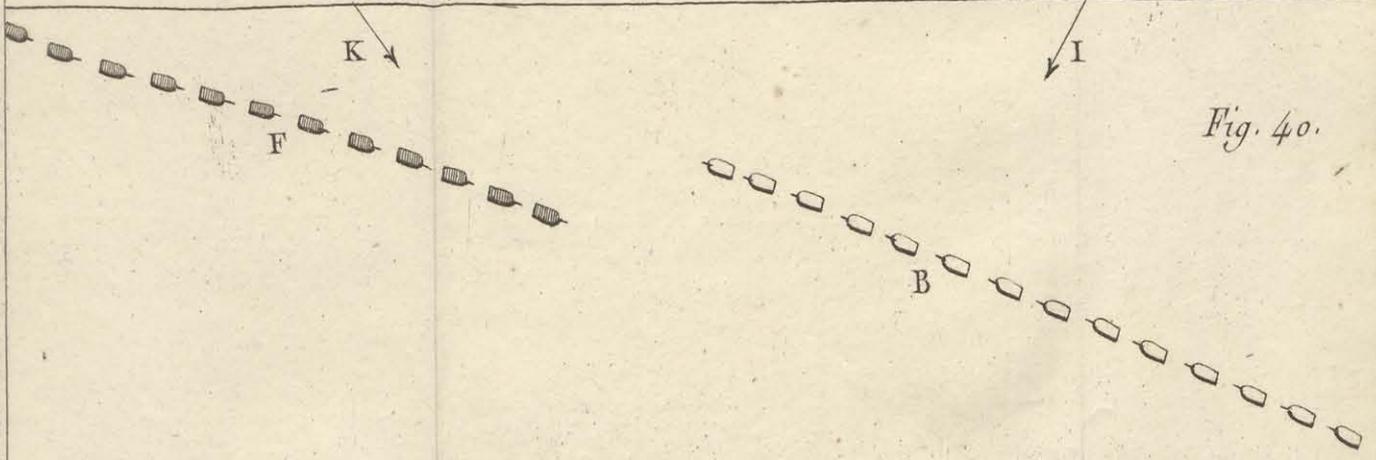


Fig. 40.

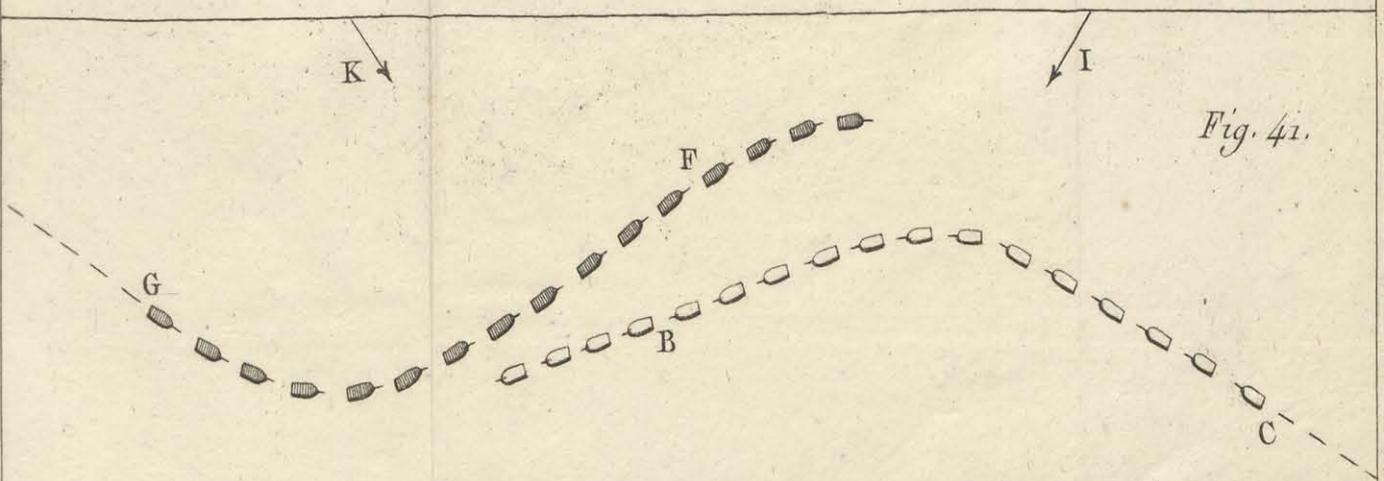
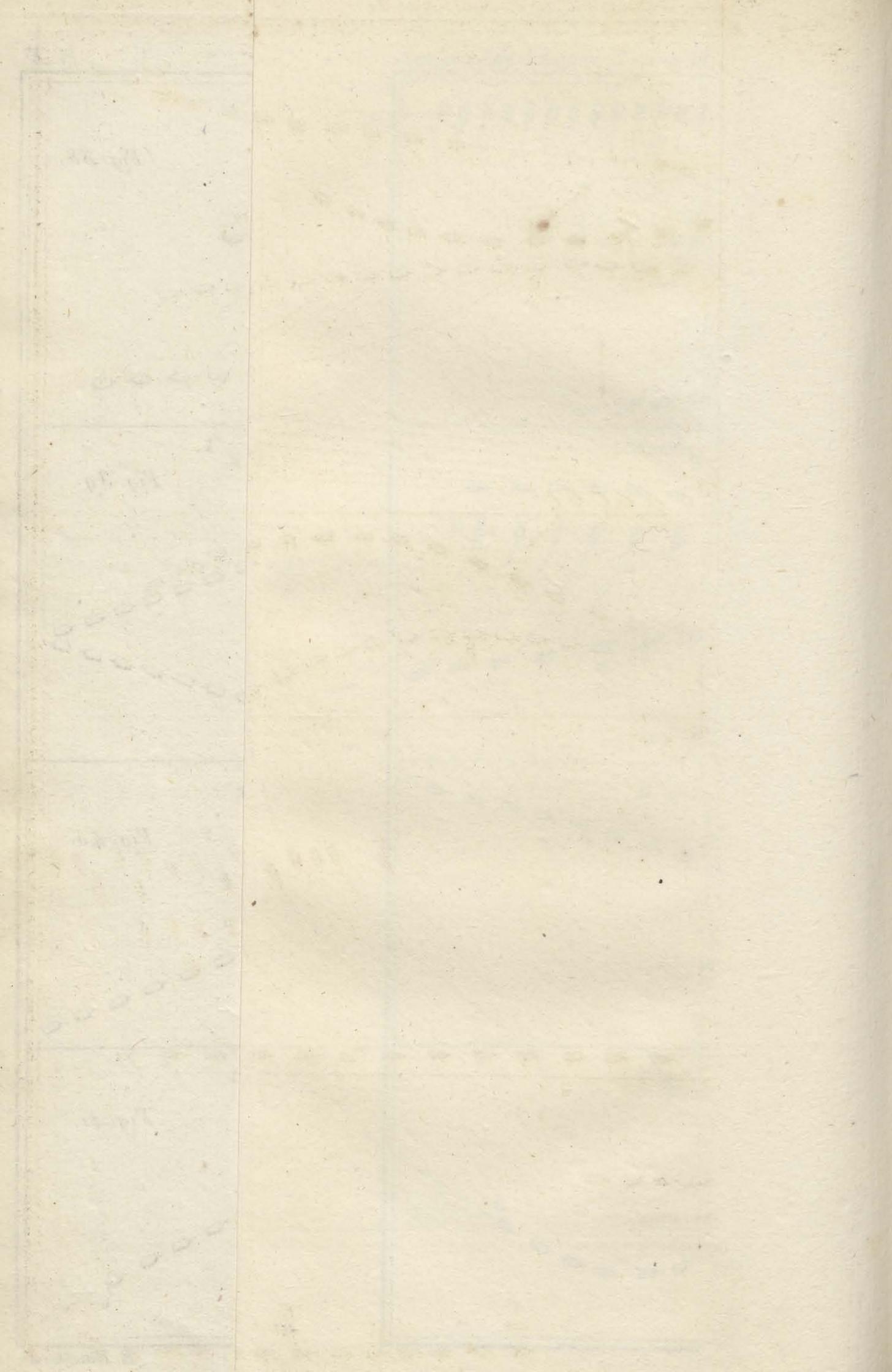


Fig. 41.



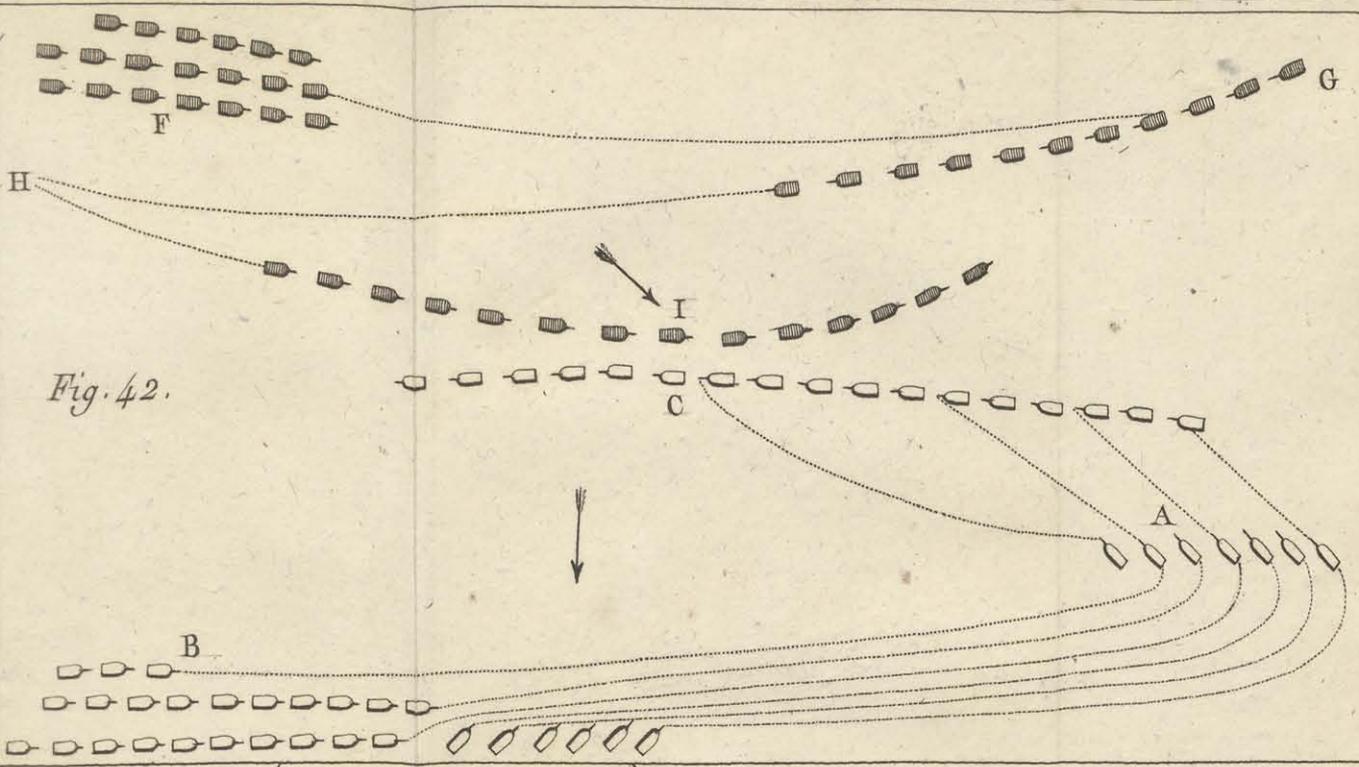


Fig. 42.

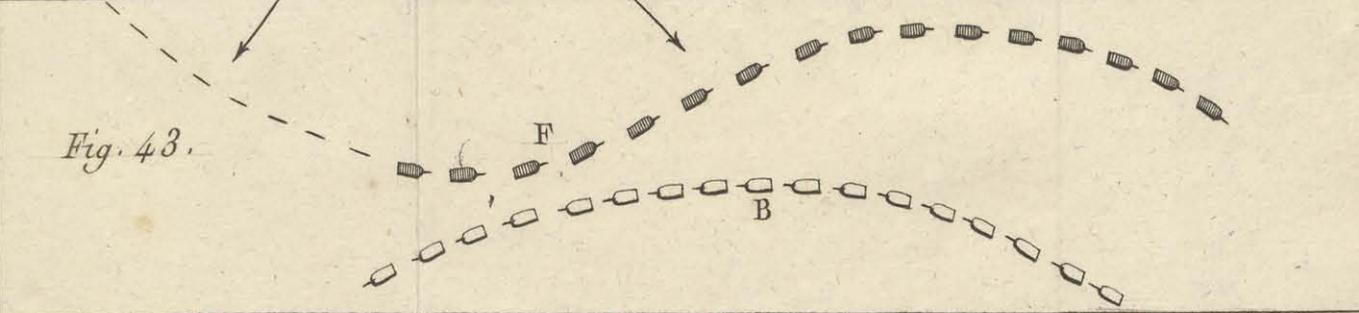


Fig. 43.

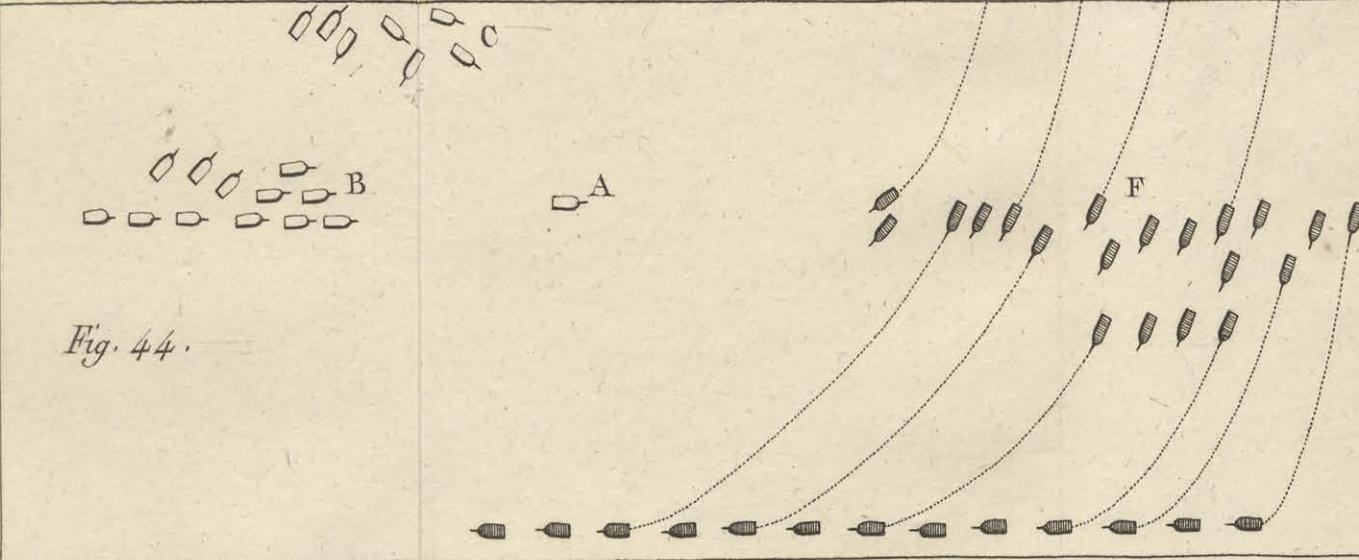


Fig. 44.

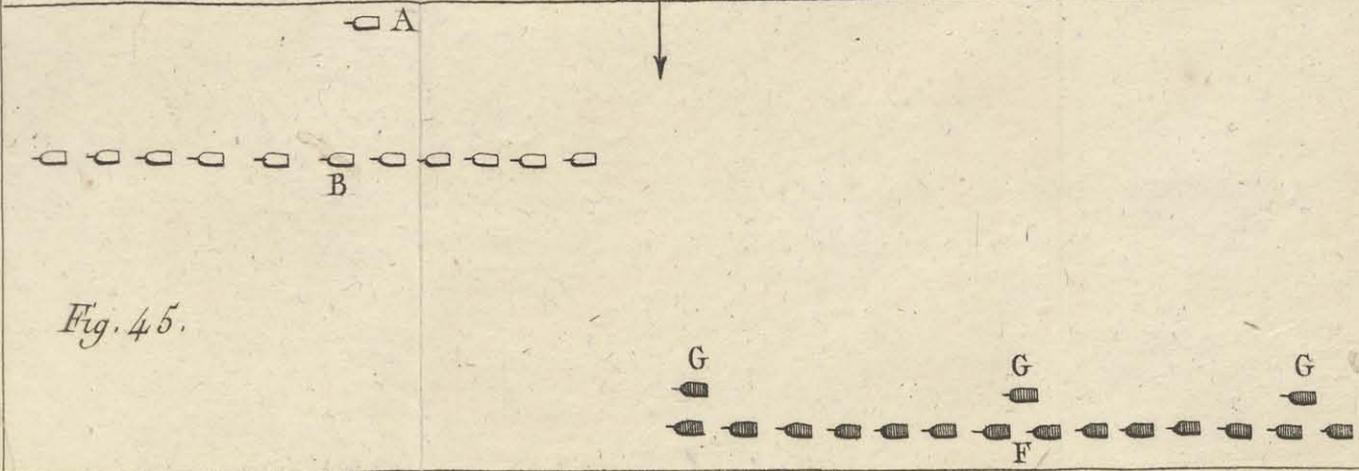


Fig. 45.

Fig. 46.

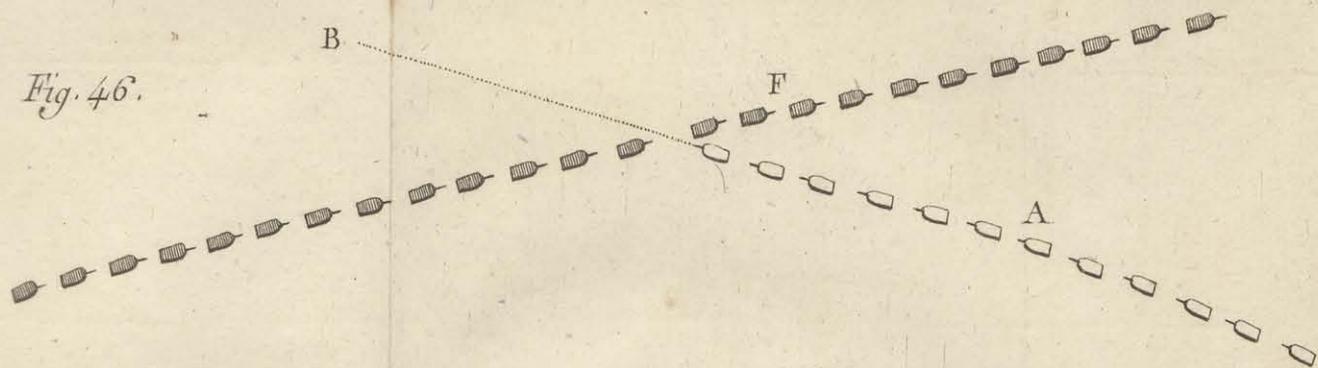


Fig. 47.

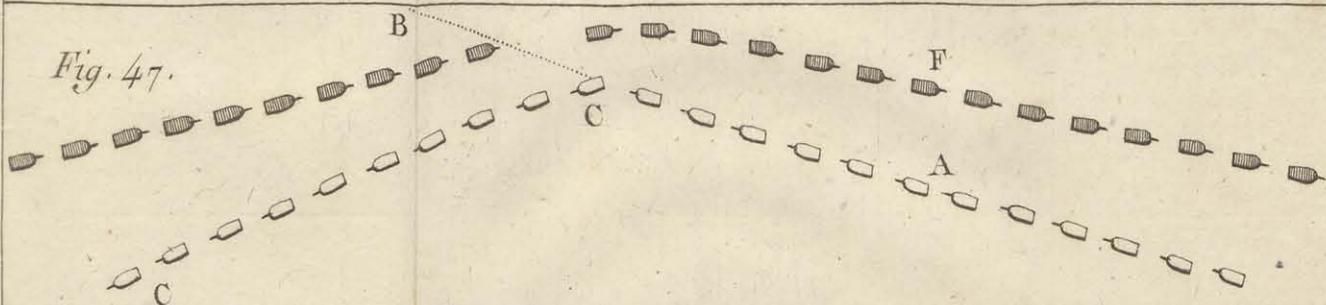


Fig. 48.

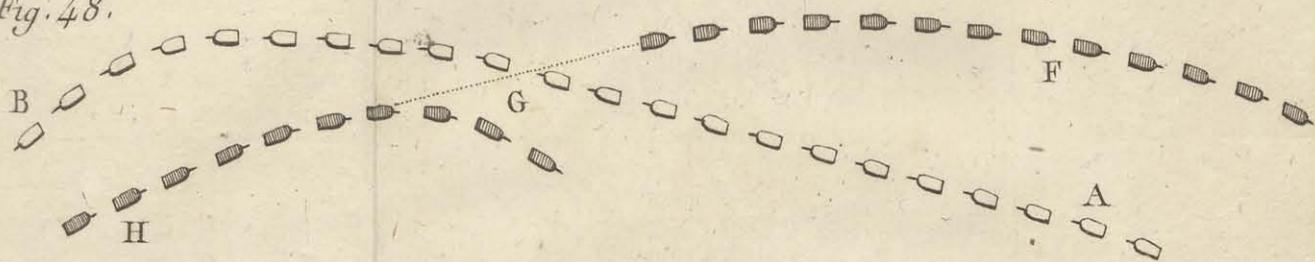


Fig. 49.

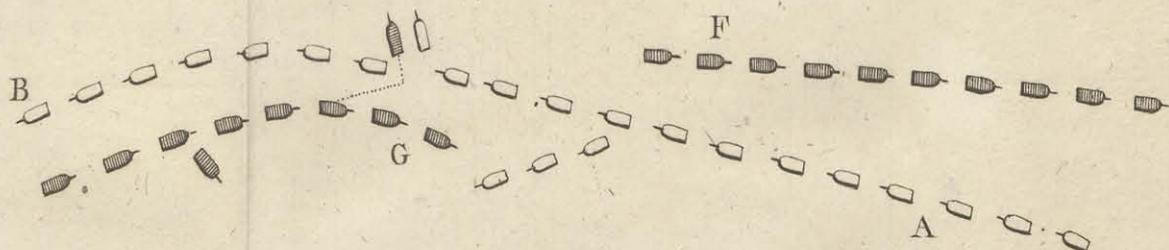


Fig. 50.

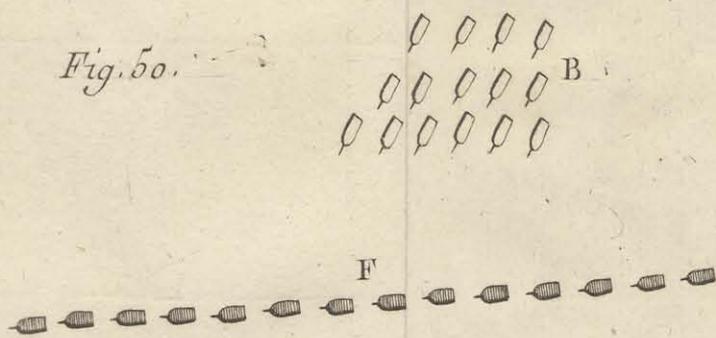


Fig. 52.

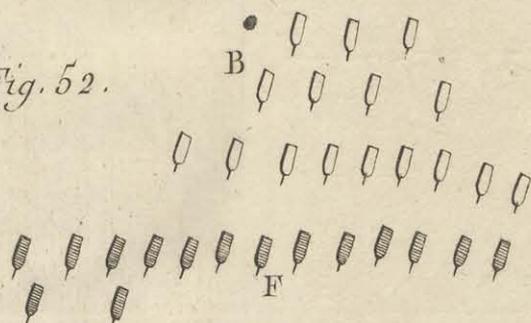


Fig. 51.

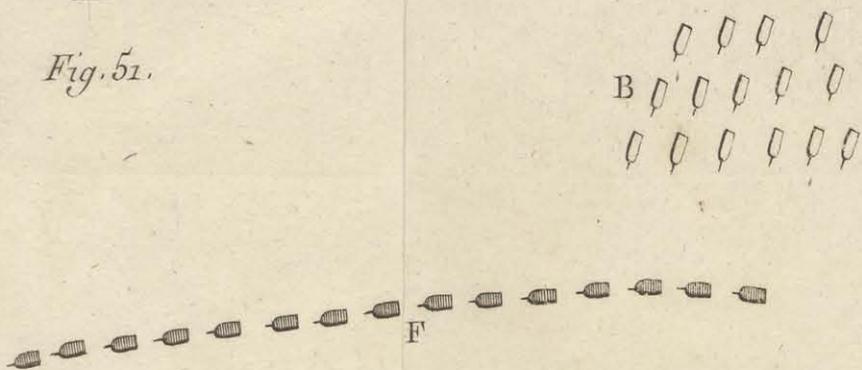


Fig. 53.



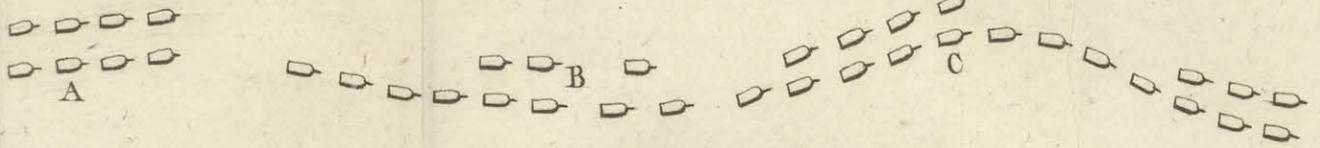
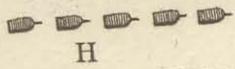
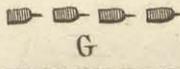


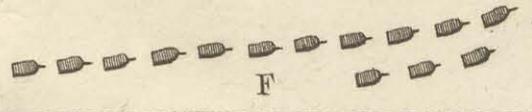
Fig. 54.



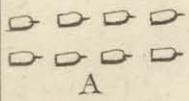
H



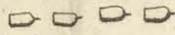
G



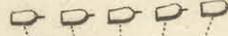
F



A



B



C

Fig. 55.



H



B

G

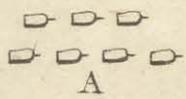
K



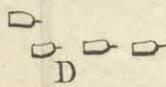
I



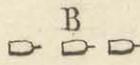
F



A

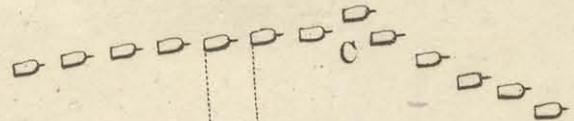


D



B

L



C

Fig. 56.



H



G



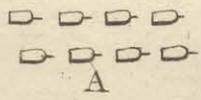
E



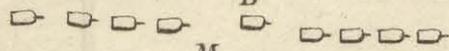
I



F

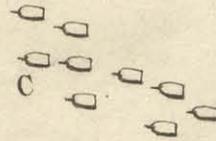


A



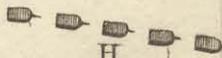
B

M



C

Fig. 57.



H



G



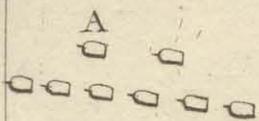
E



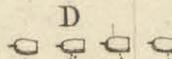
I



F



A



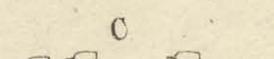
D



K

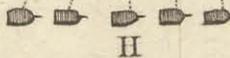


B



C

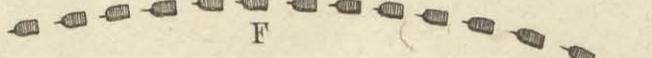
Fig. 58.



H



G



F



I

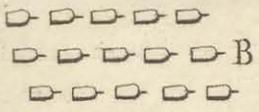


Fig. 59.

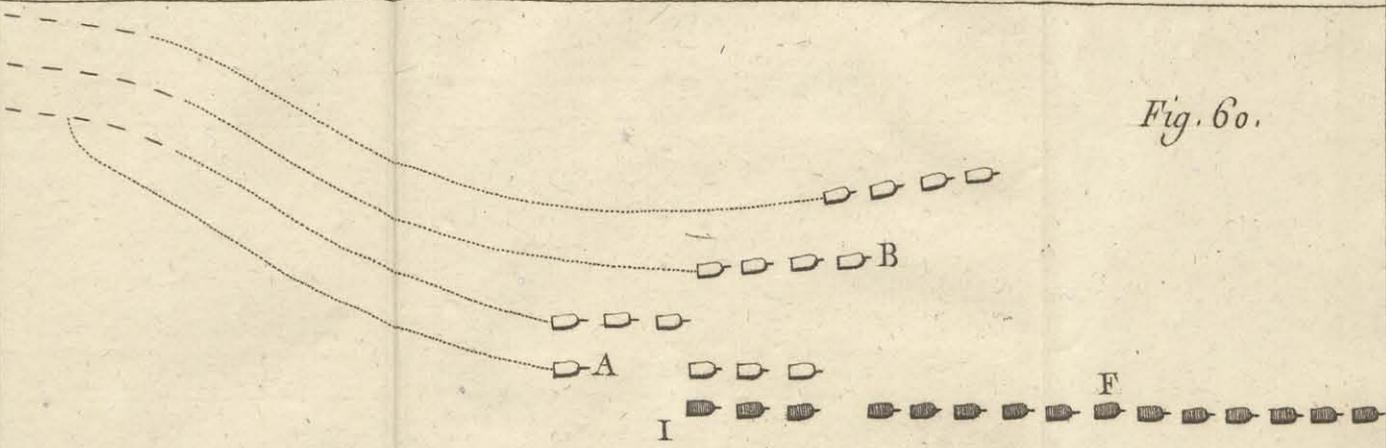
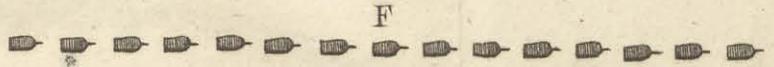


Fig. 60.

Fig. 61.

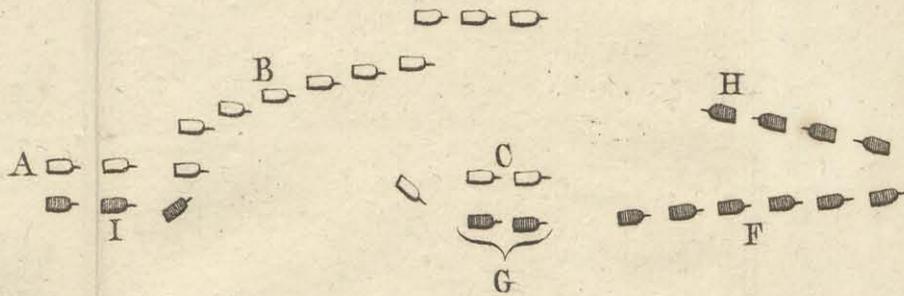


Fig. 62.

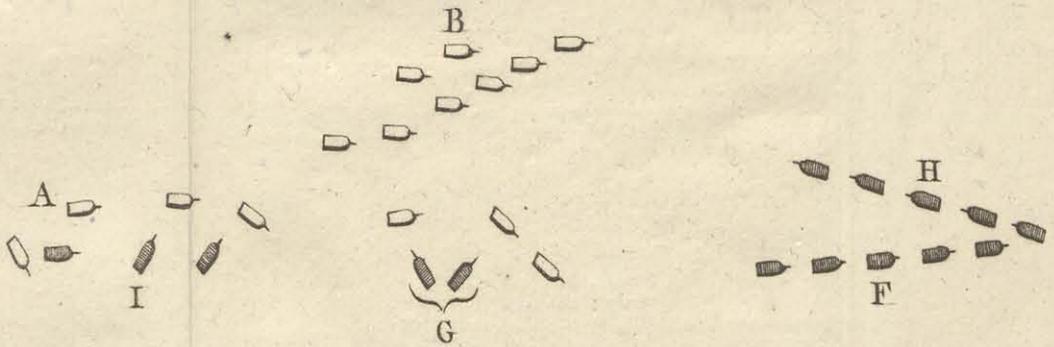


Fig. 63.

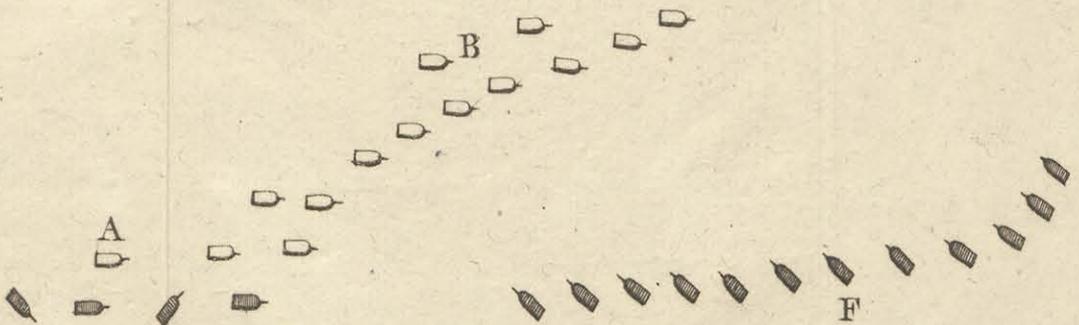


Fig. 64.

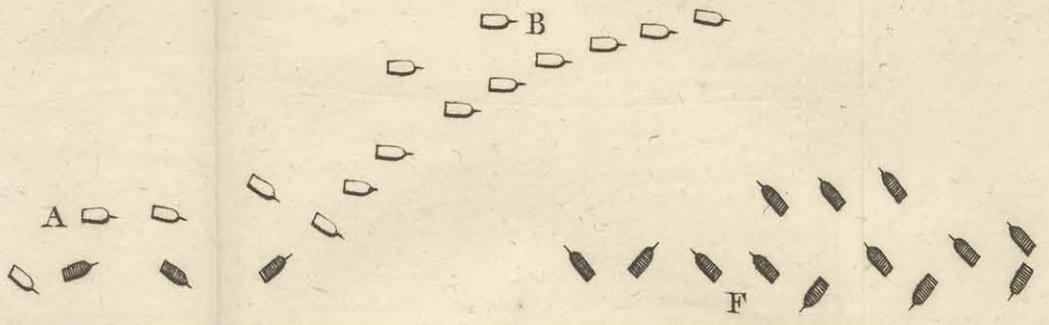


Fig. 65.

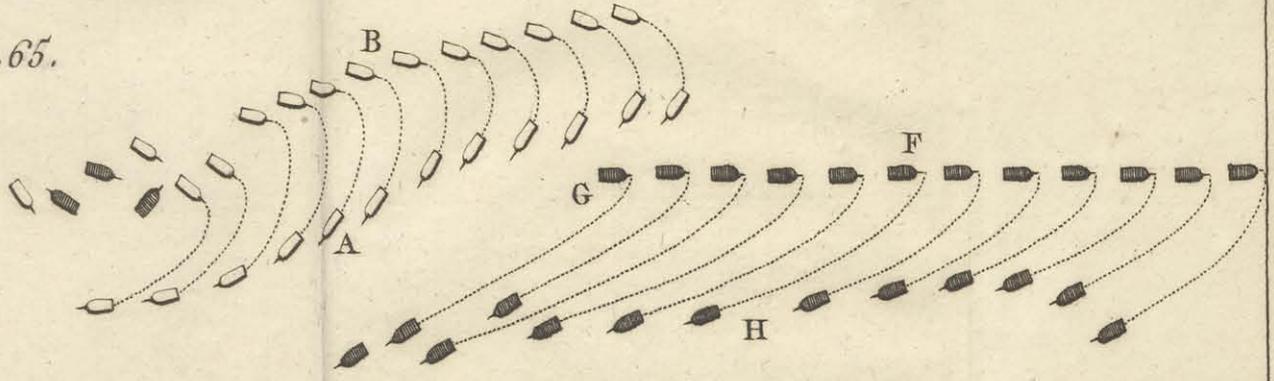


Fig. 66.

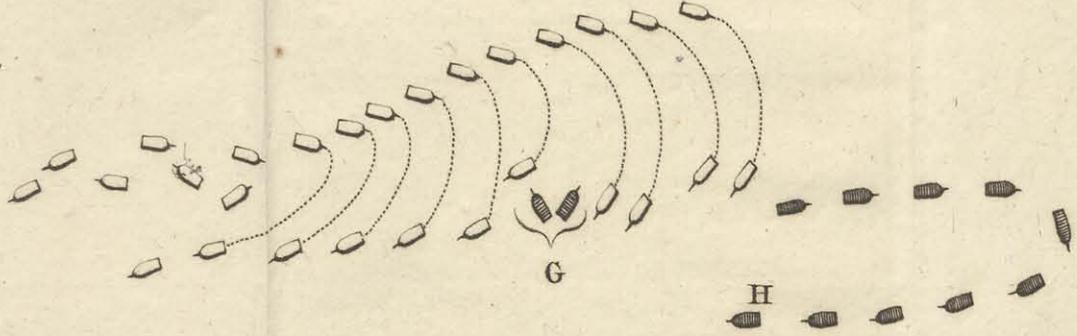


Fig. 67.

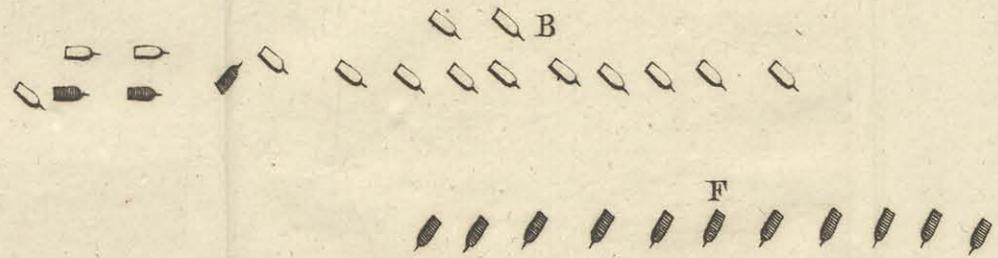


Fig. 68.

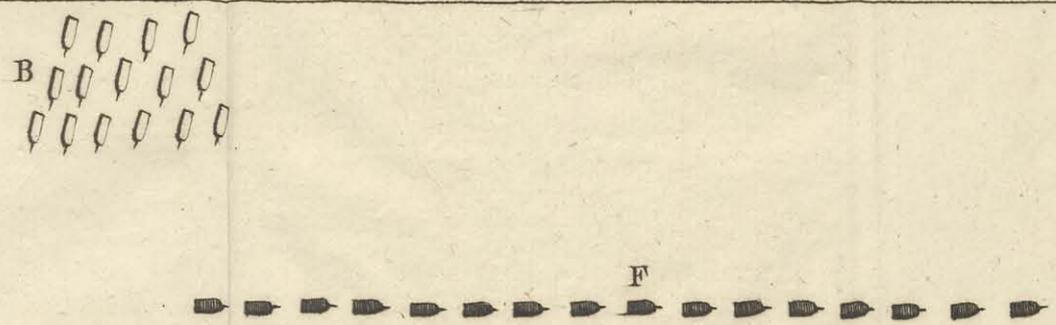
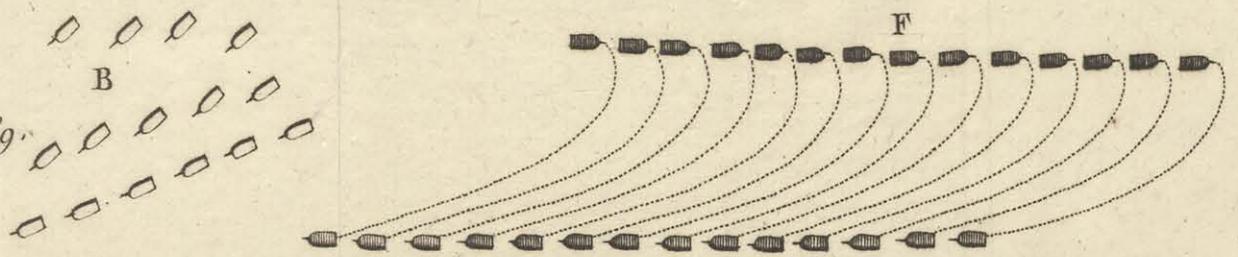
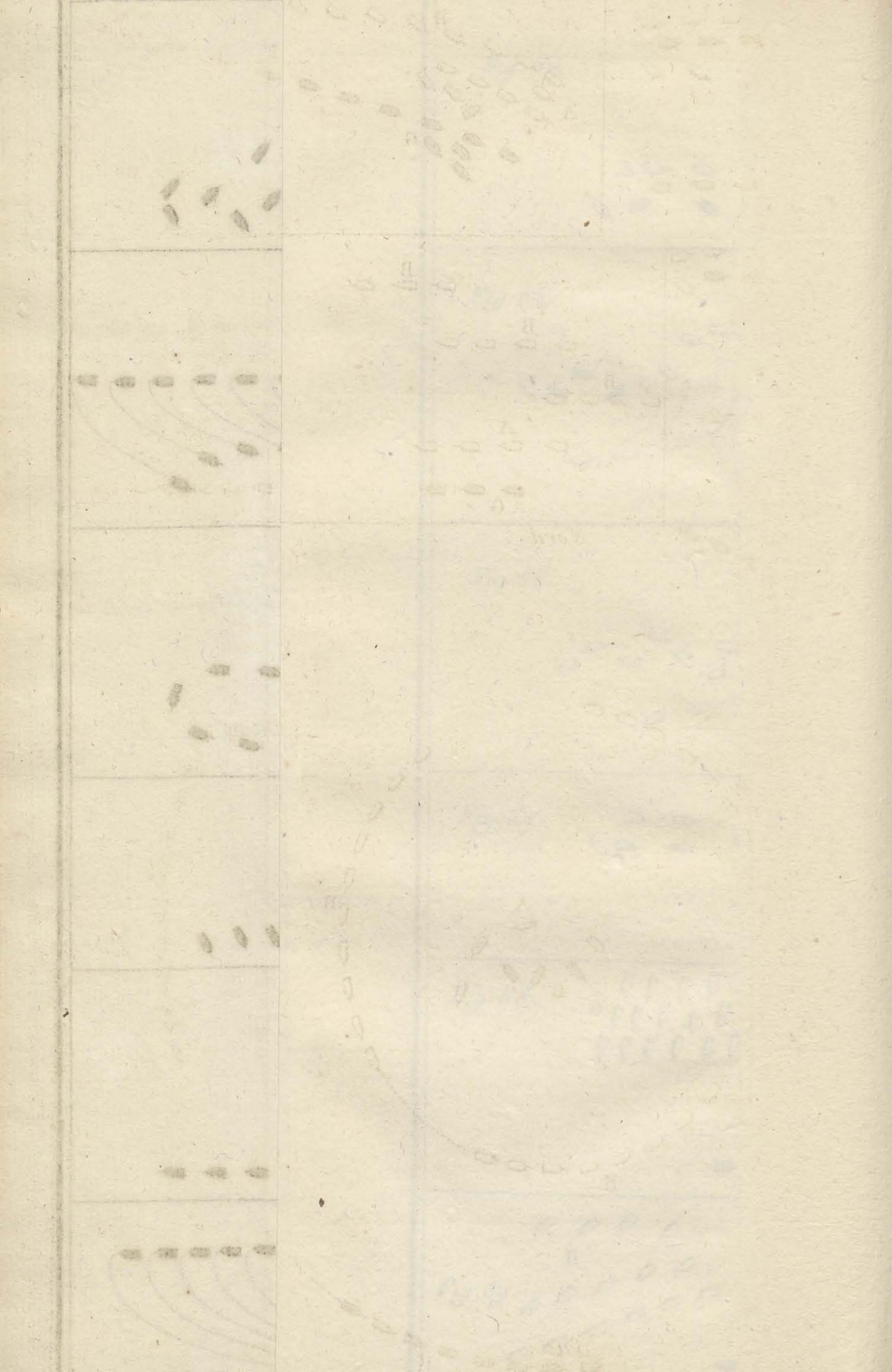


Fig. 69.





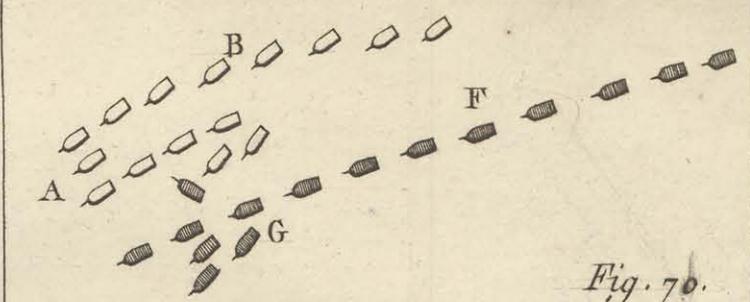
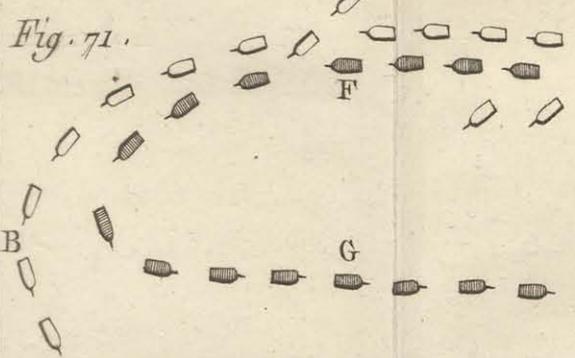


Fig. 70.

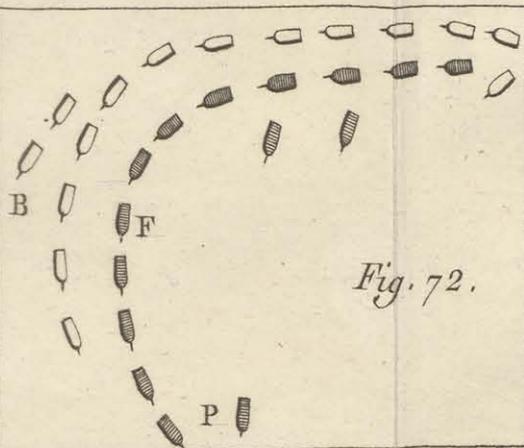


Fig. 72.

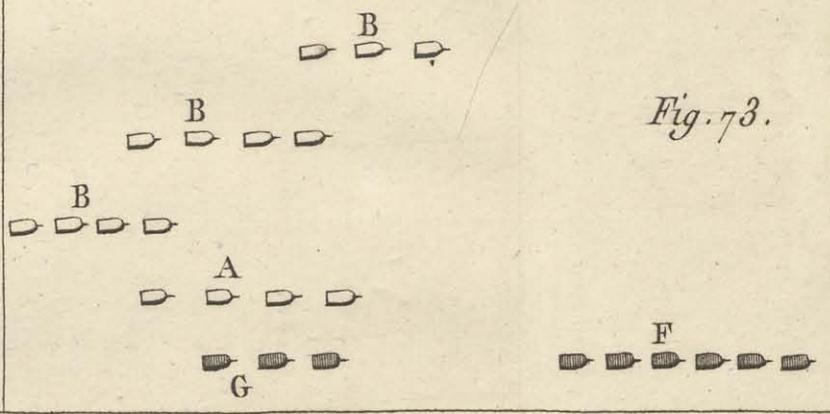
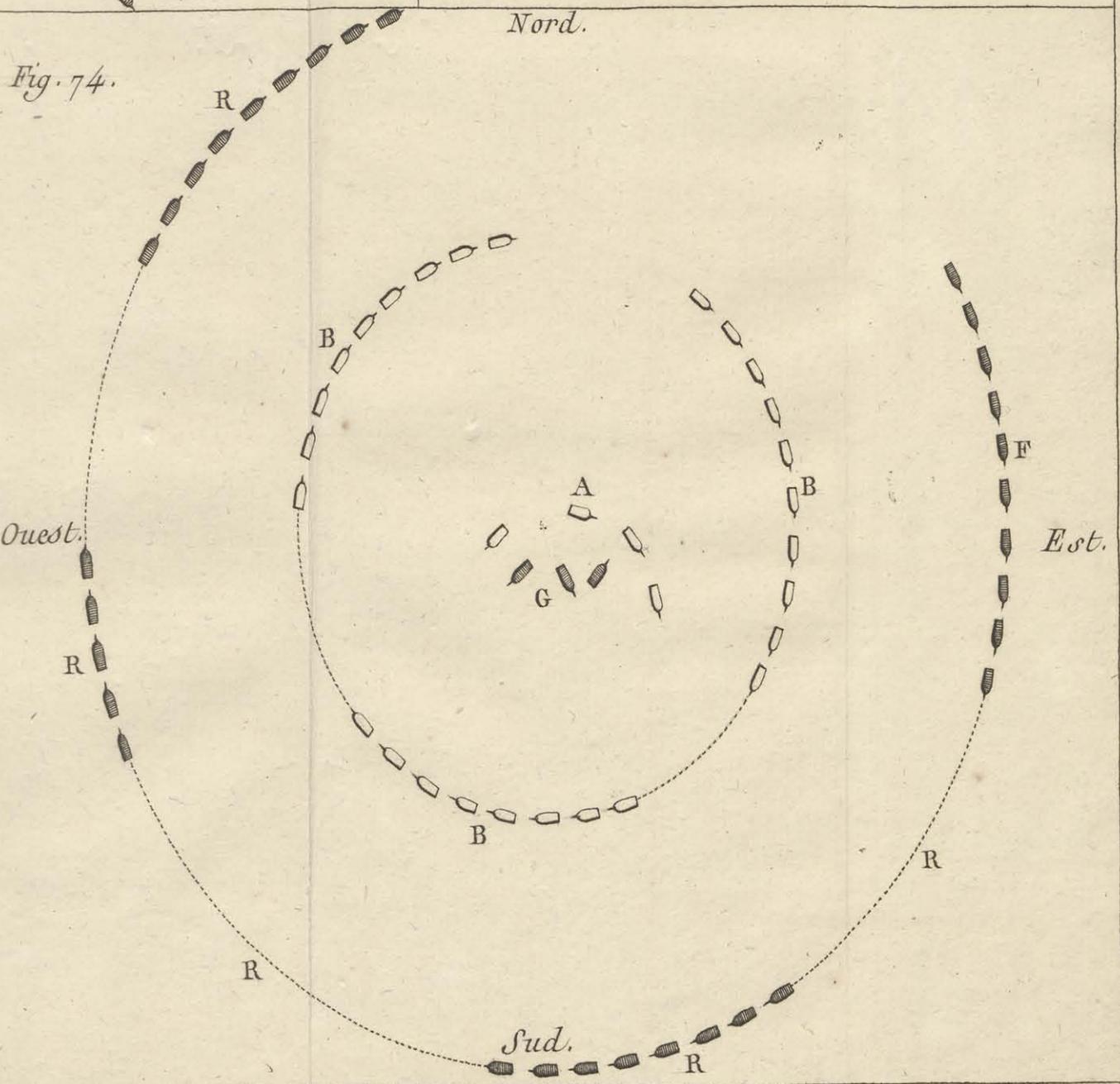
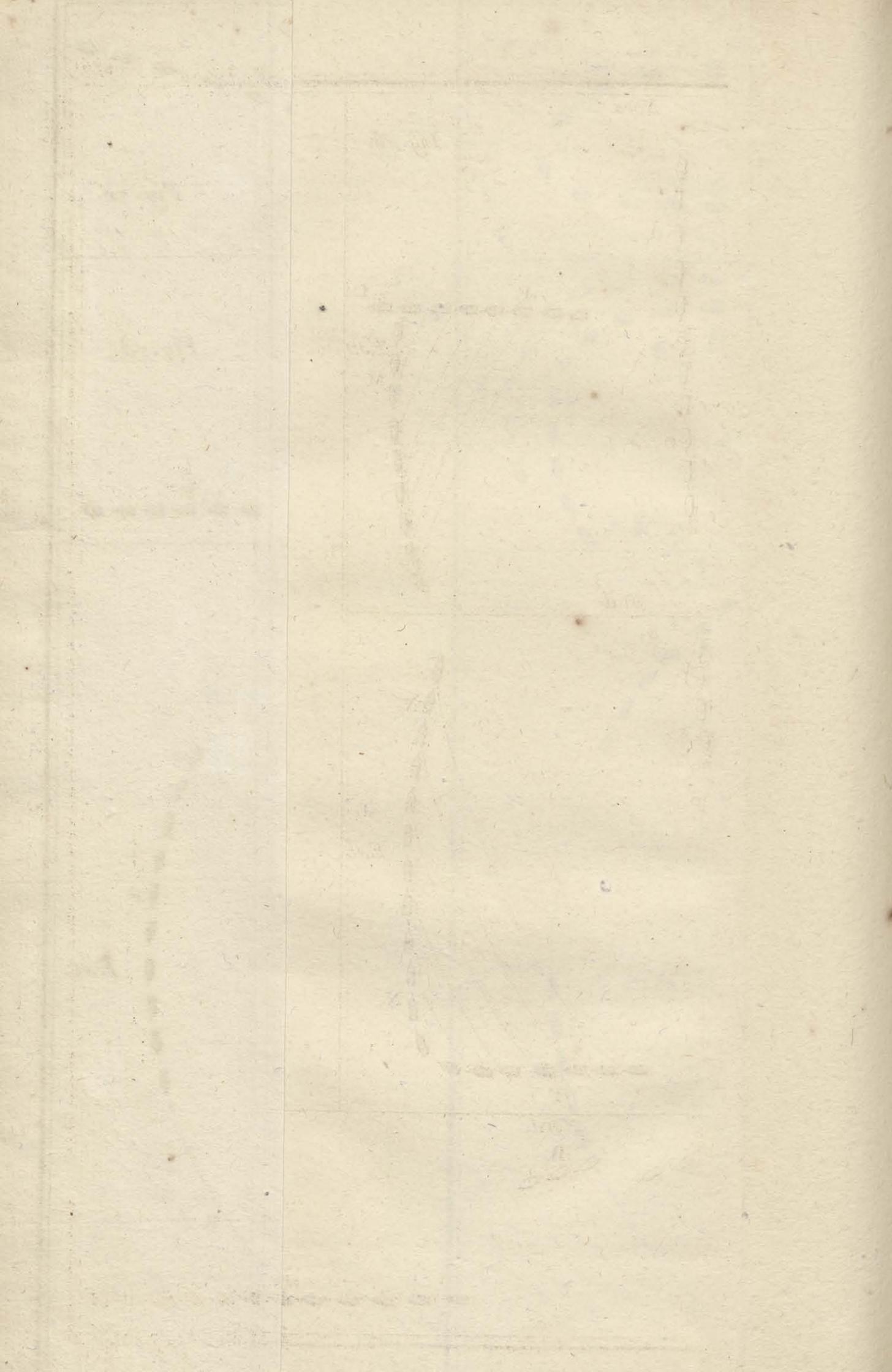
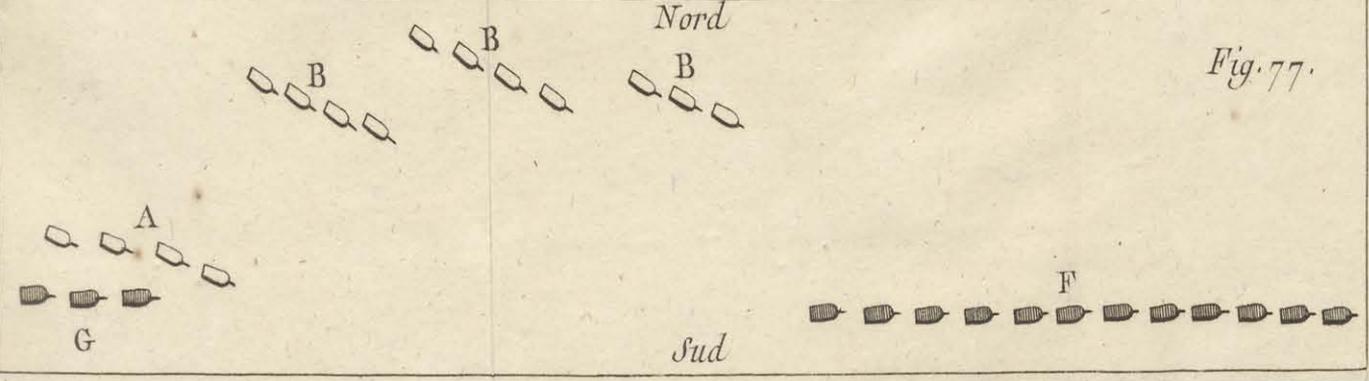
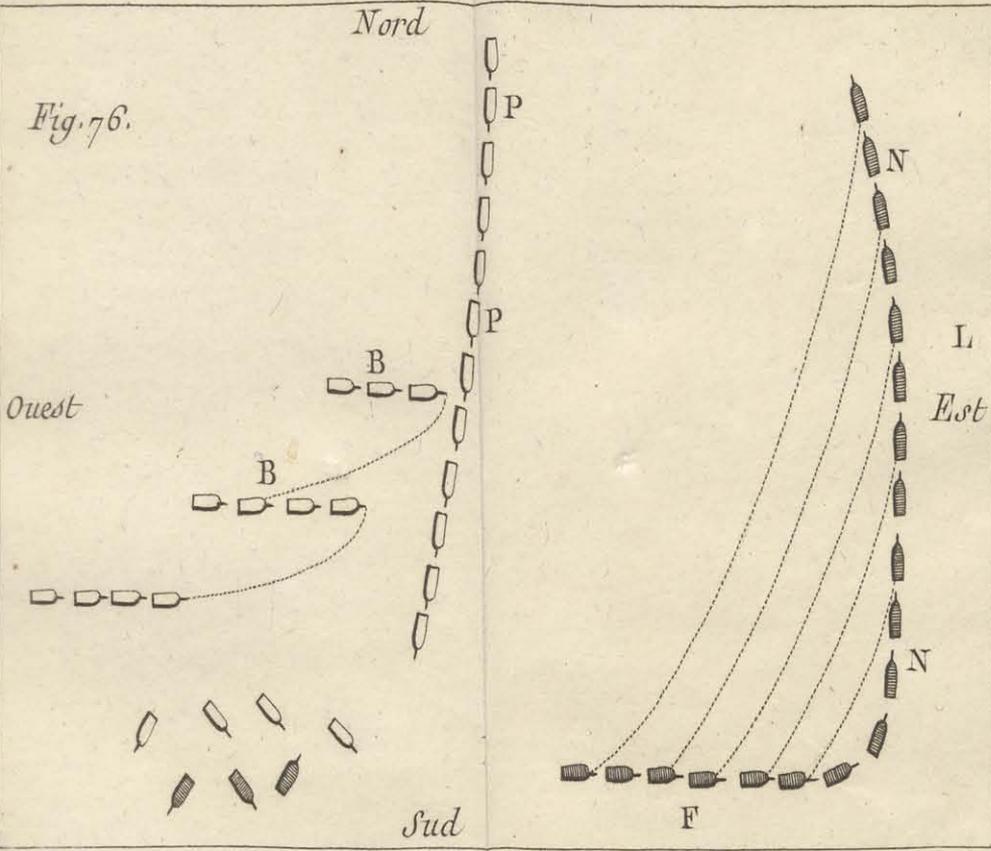
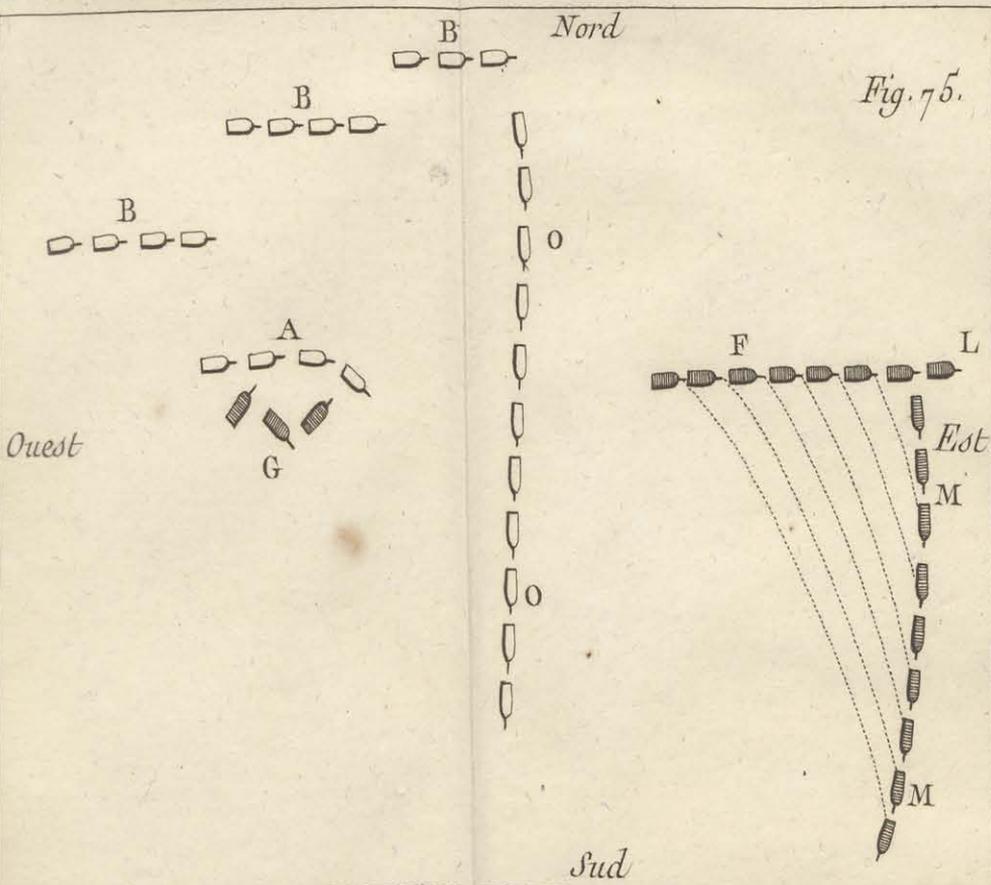


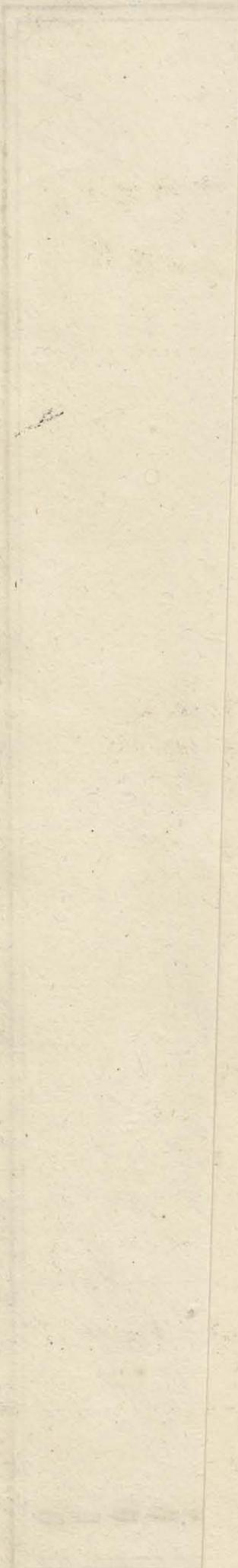
Fig. 73.

Fig. 74.

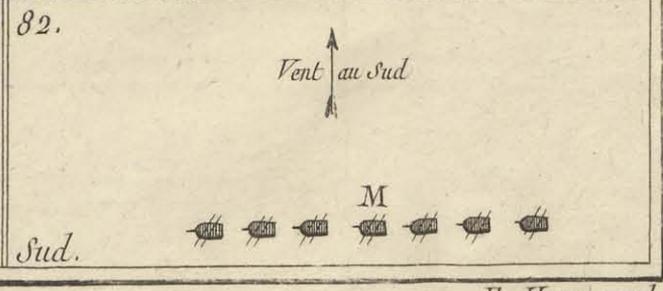
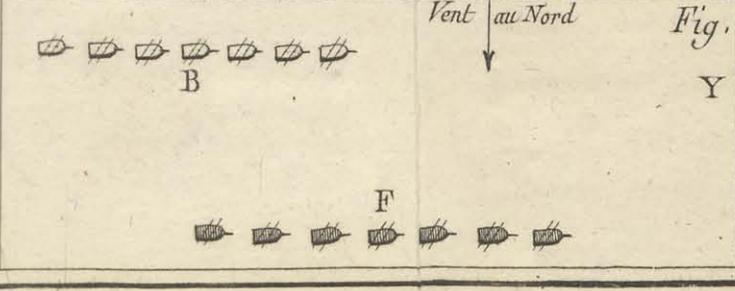
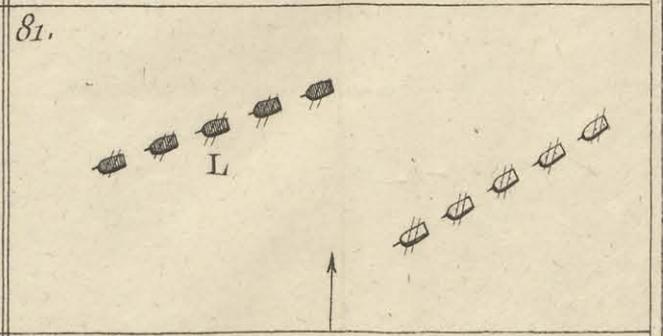
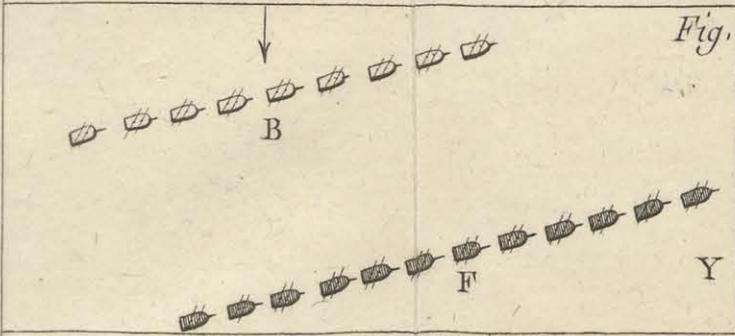
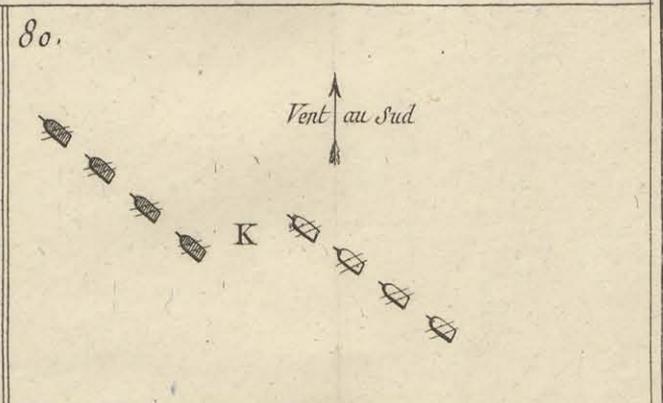
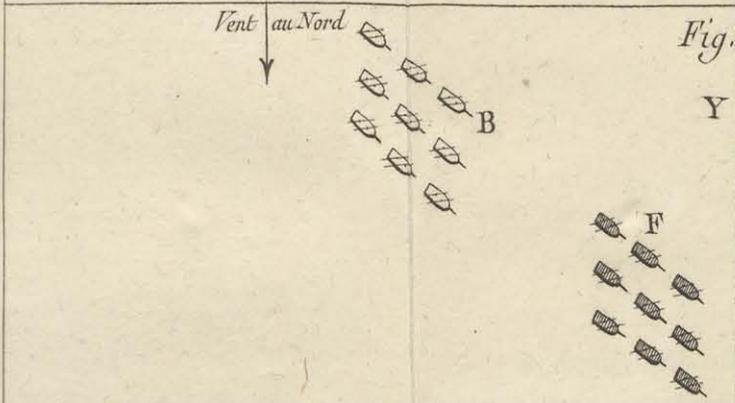
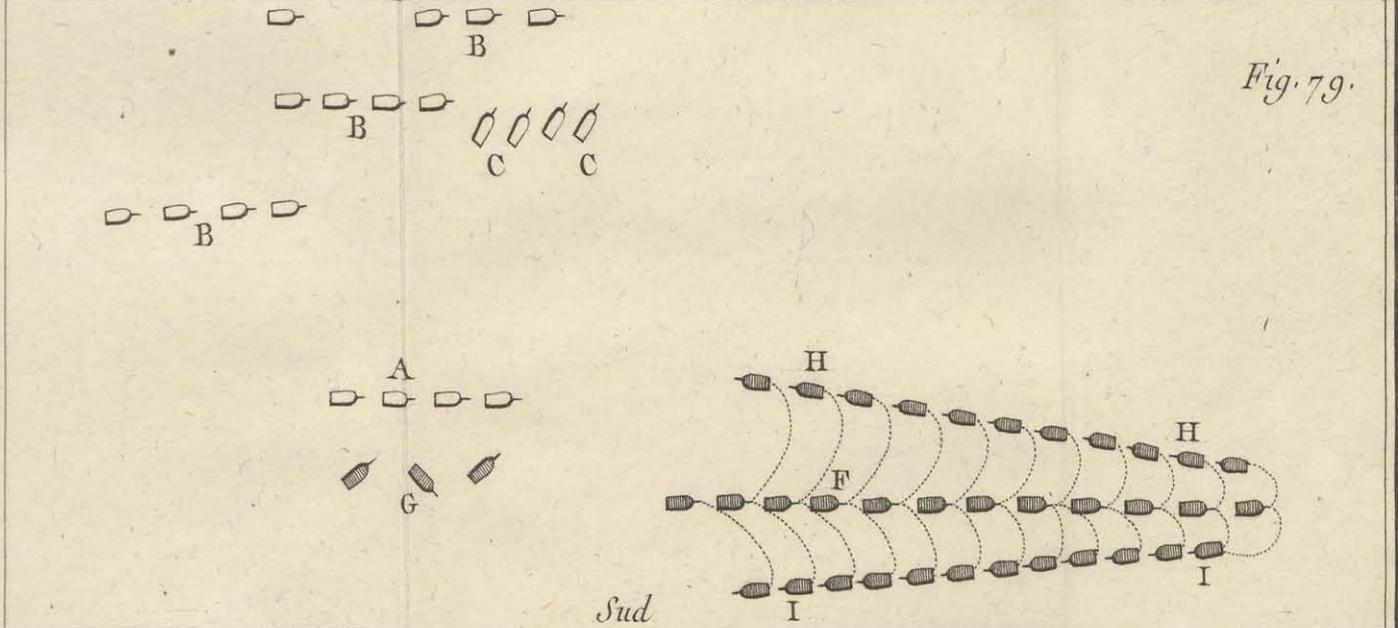
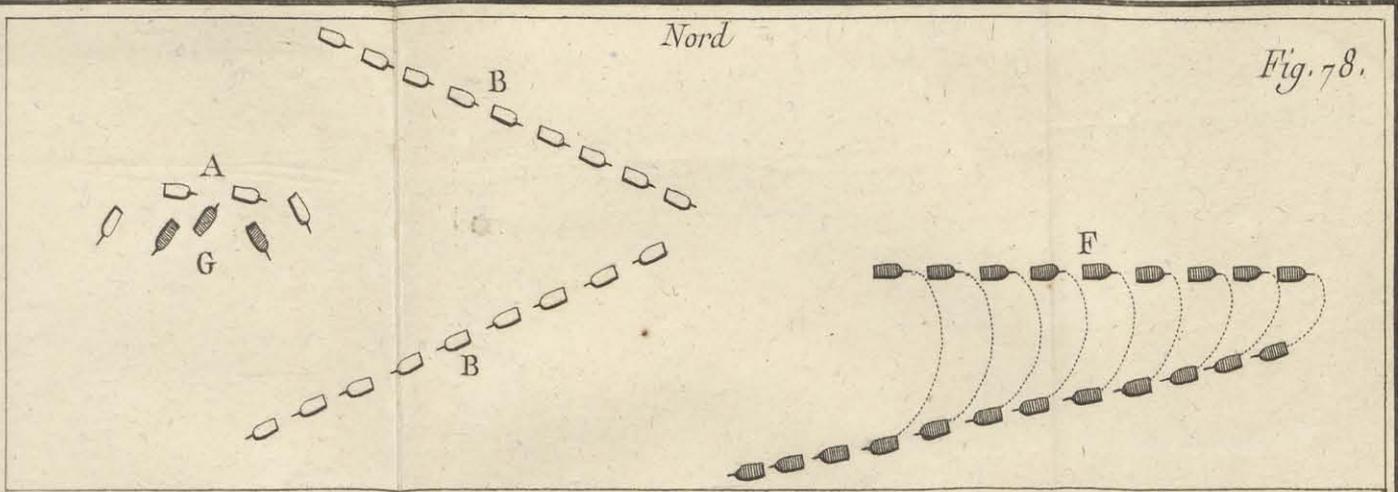


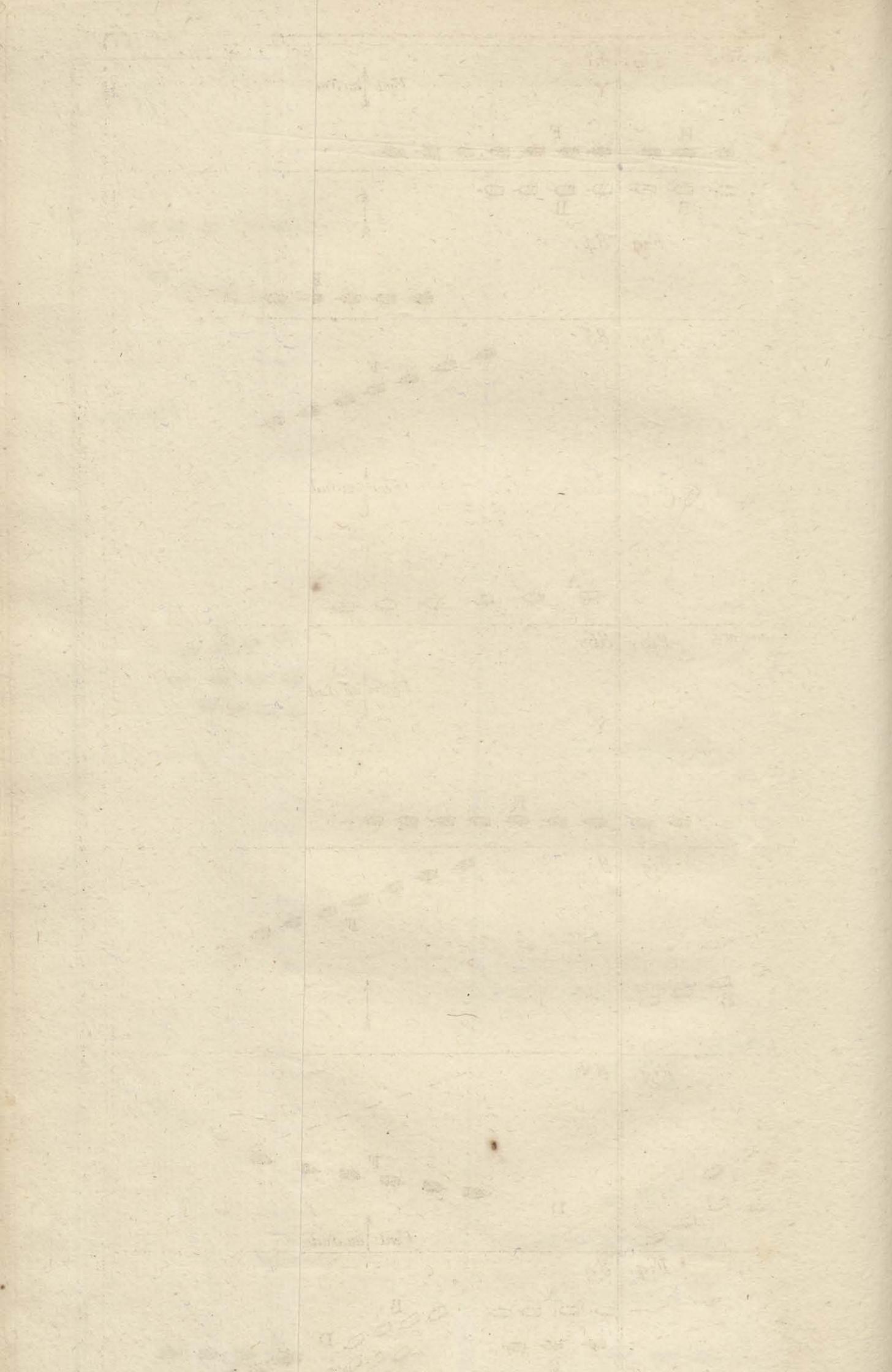






Faint, illegible text or markings covering the right side of the page, possibly bleed-through from the reverse side.





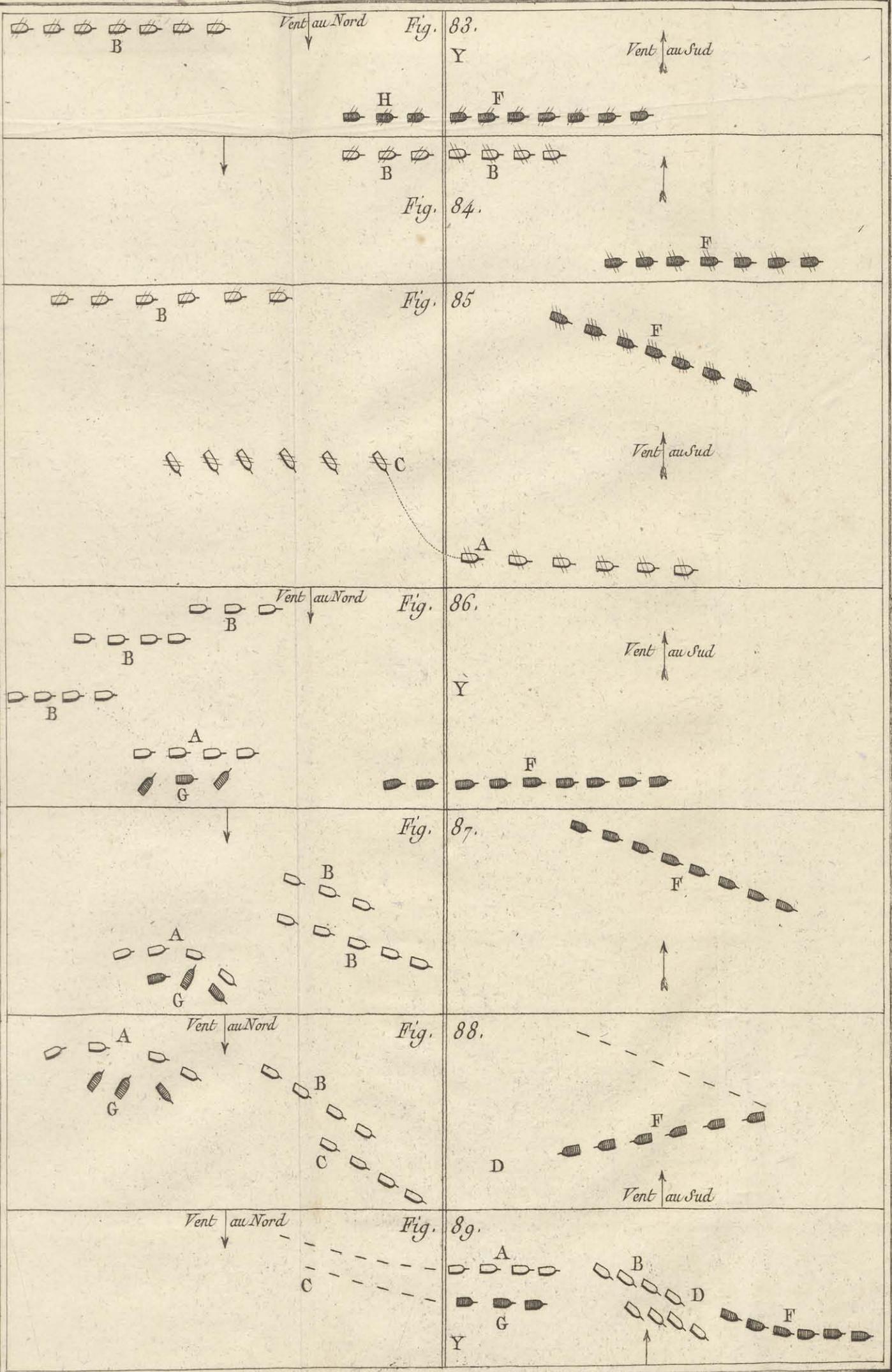


Fig. 90.

Vent au Nord



Y

B



B

B

Y

Vent au Sud

G

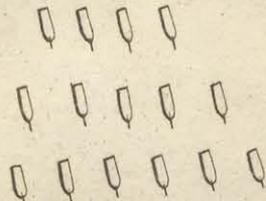
F

H

I

Fig. 91.

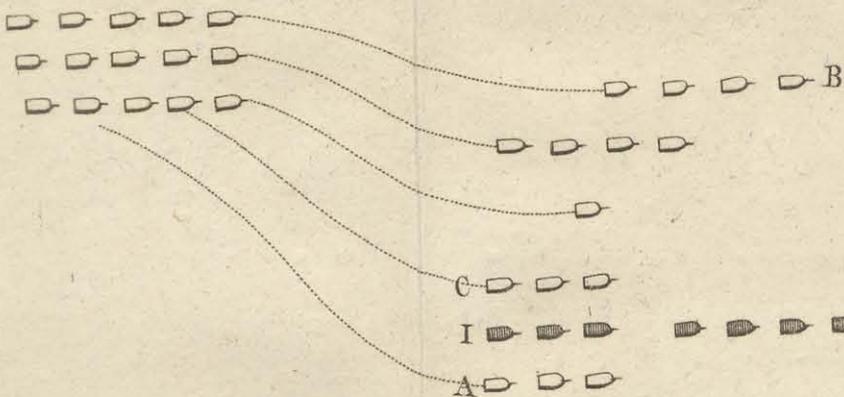
B



F



Fig. 92.



F

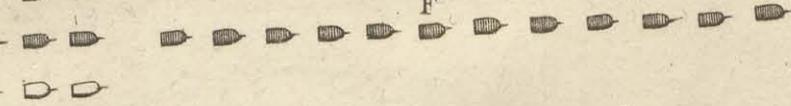


Fig. 93.

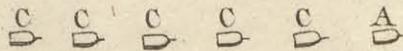
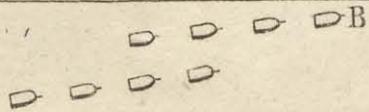


Fig. 94.

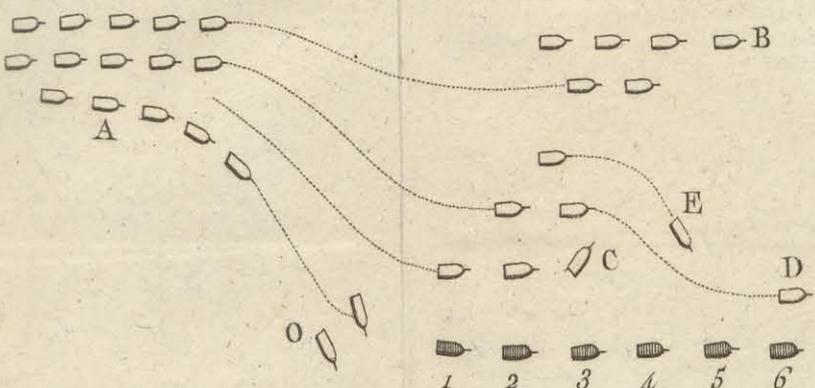


Fig. 95.

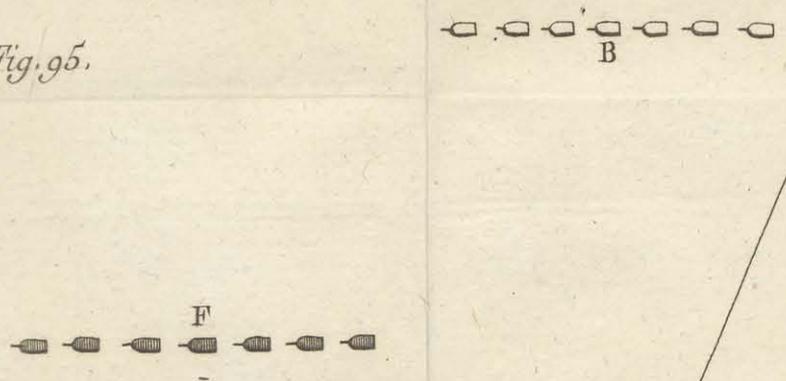


Fig. 97.

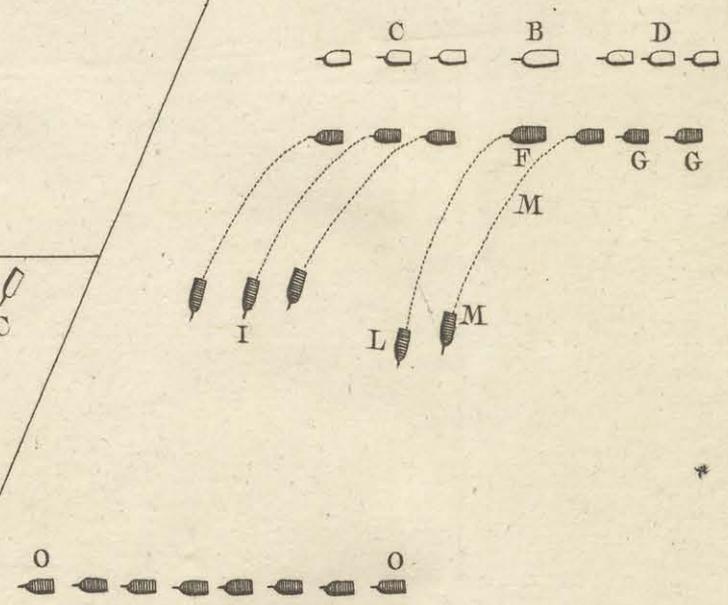


Fig. 96.

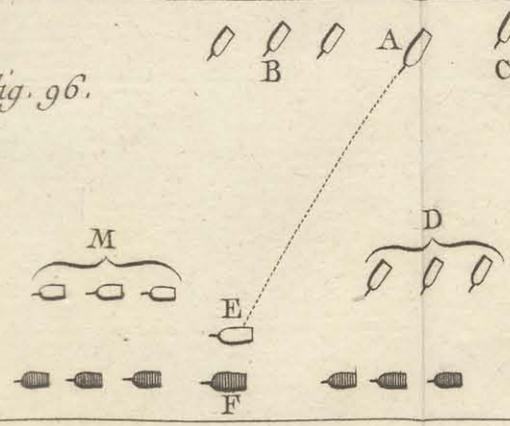


Fig. 98.

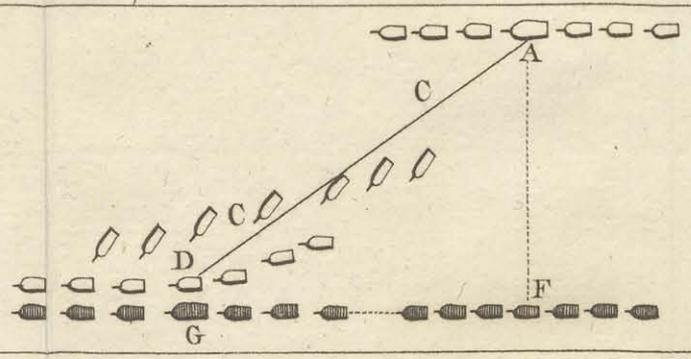


Fig. 99.

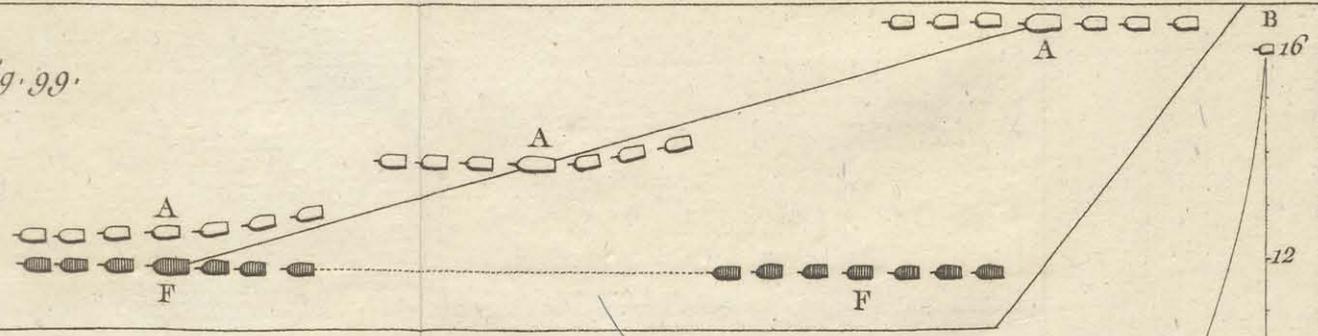
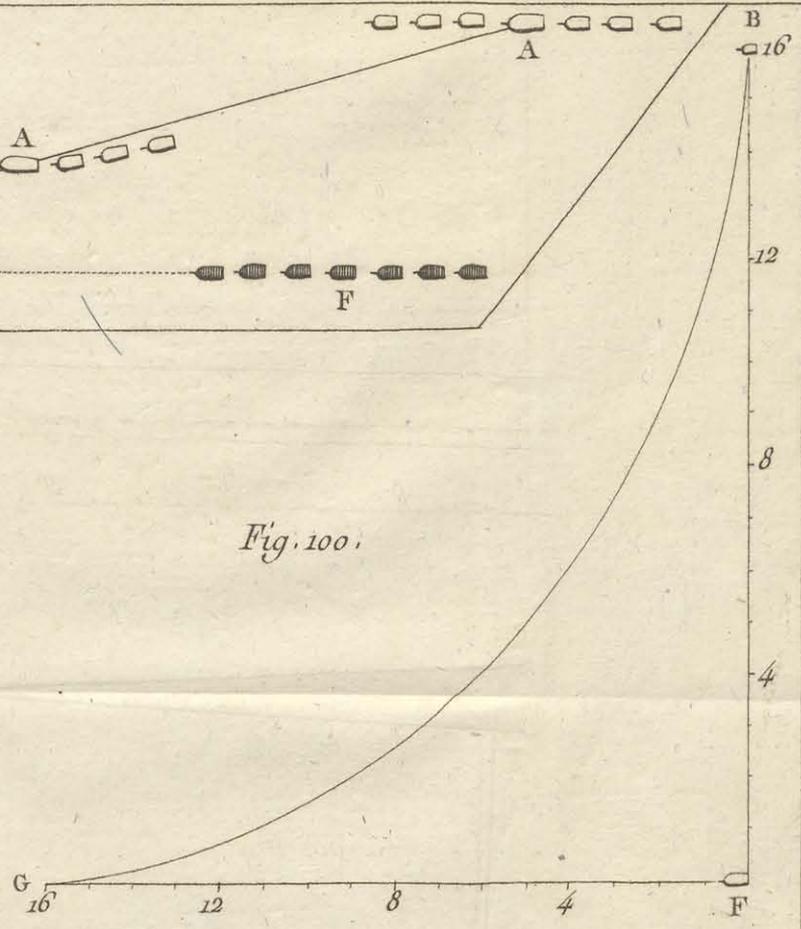
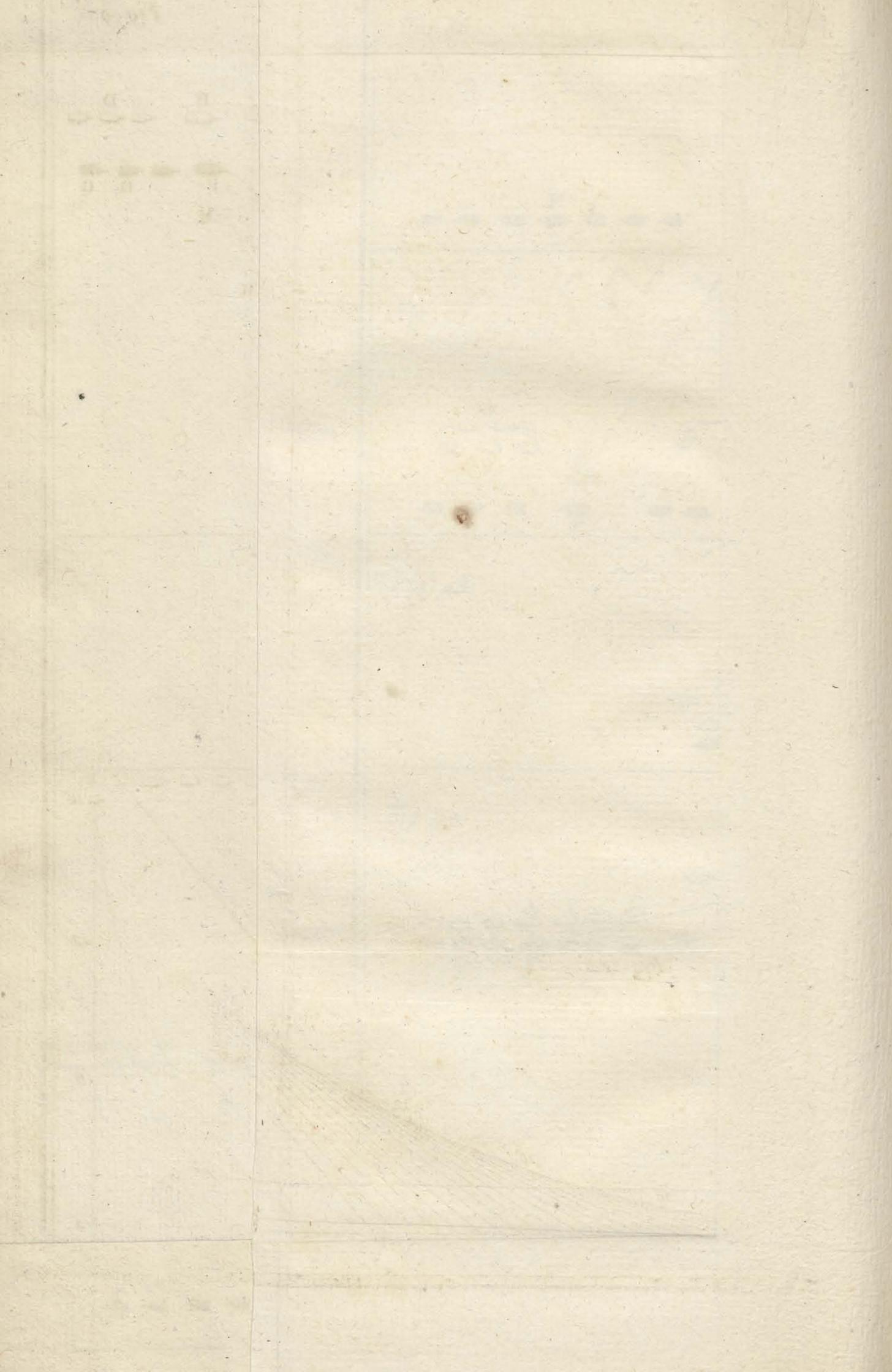
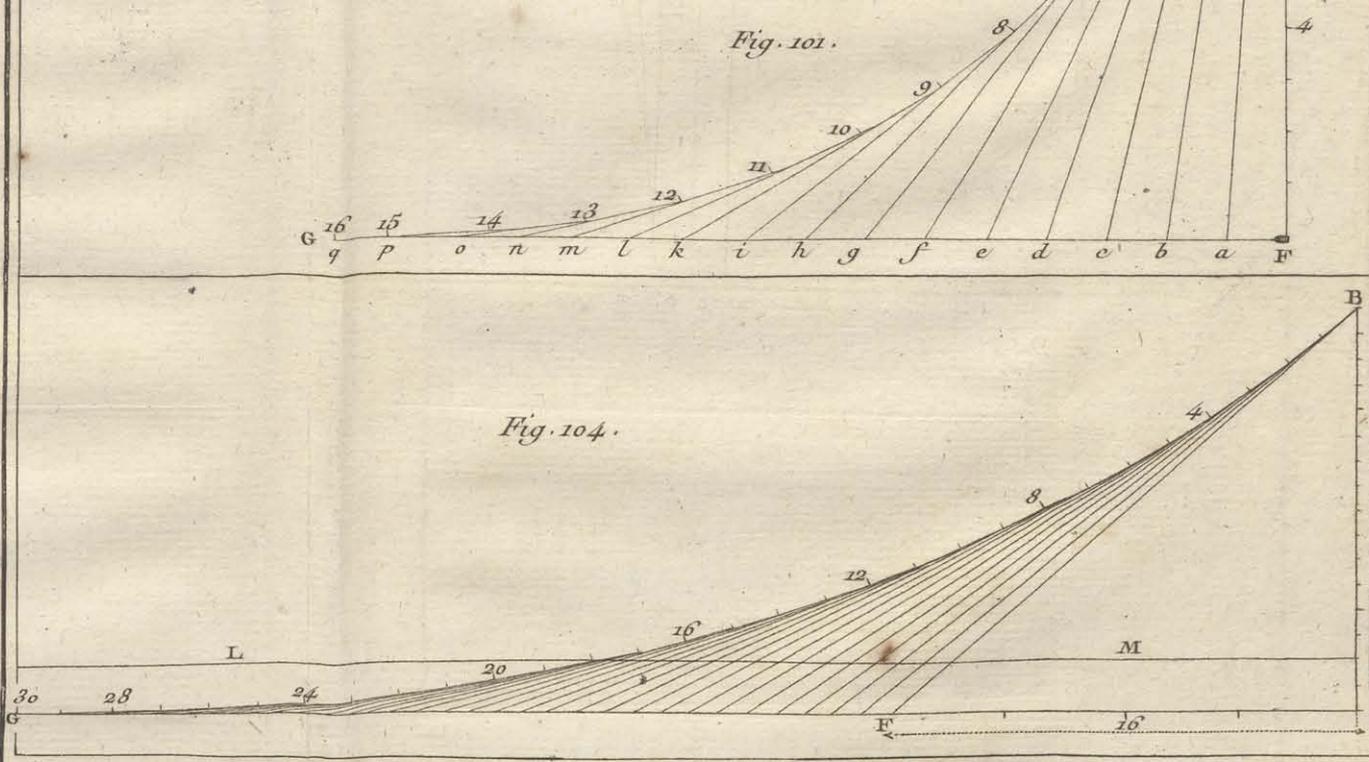
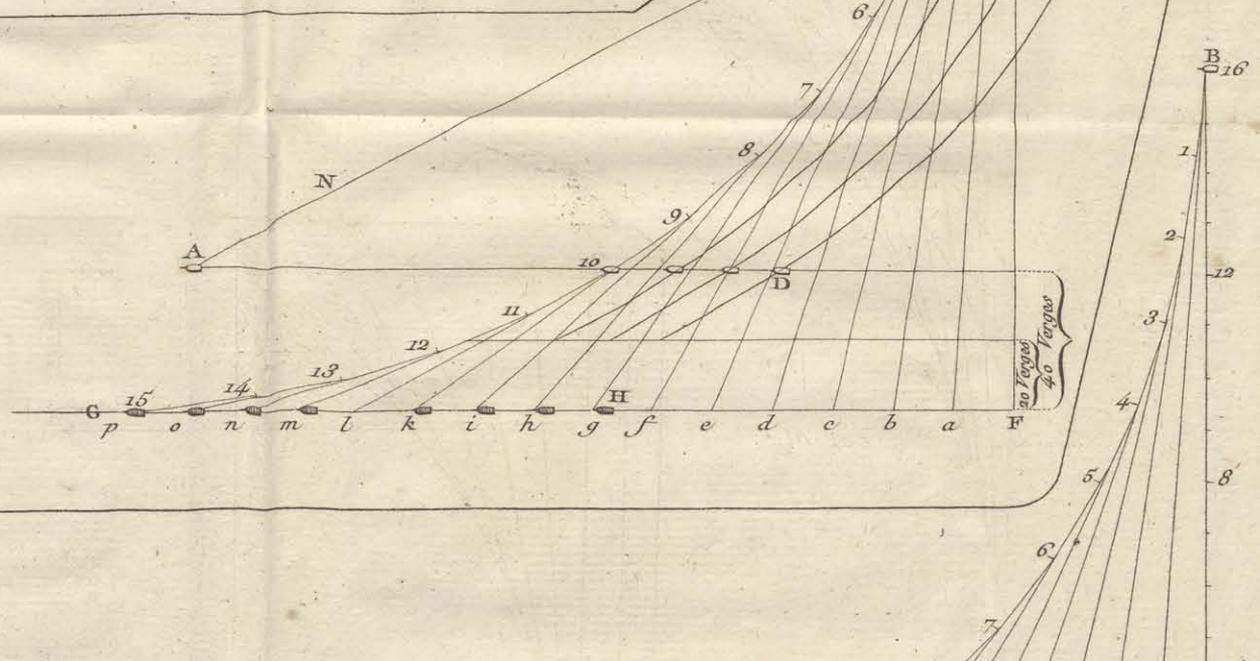
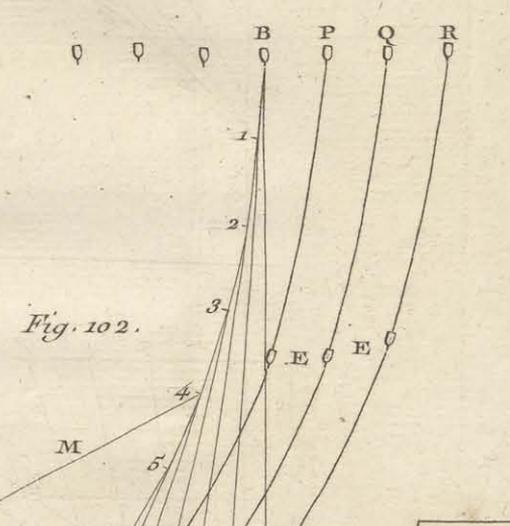
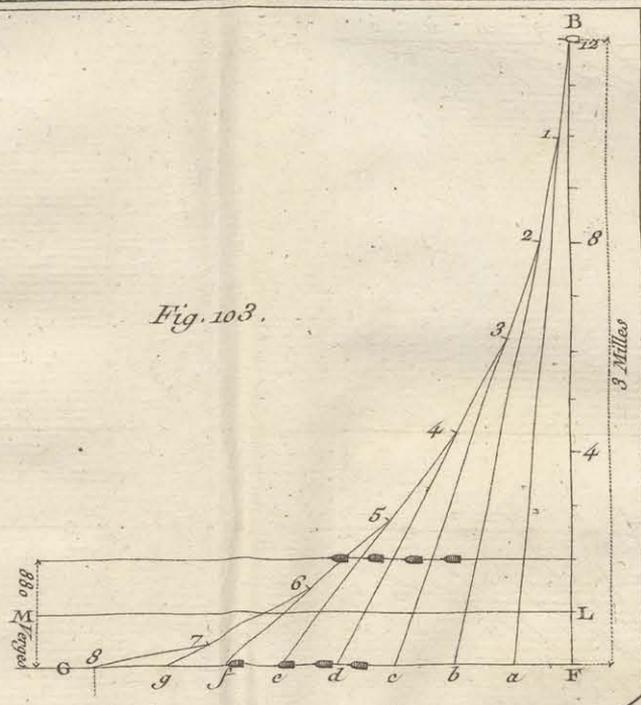


Fig. 100.







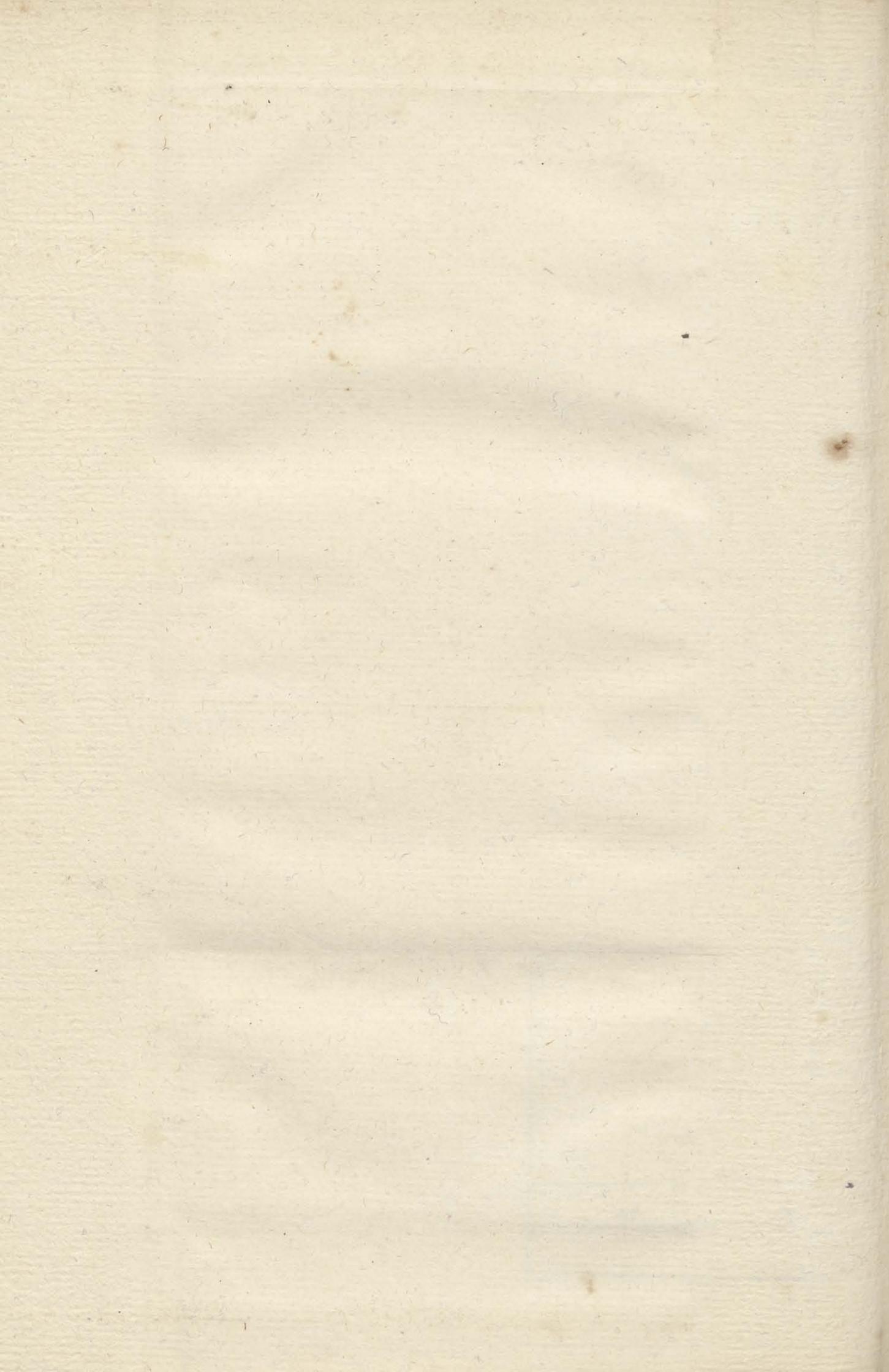


Fig. 1.

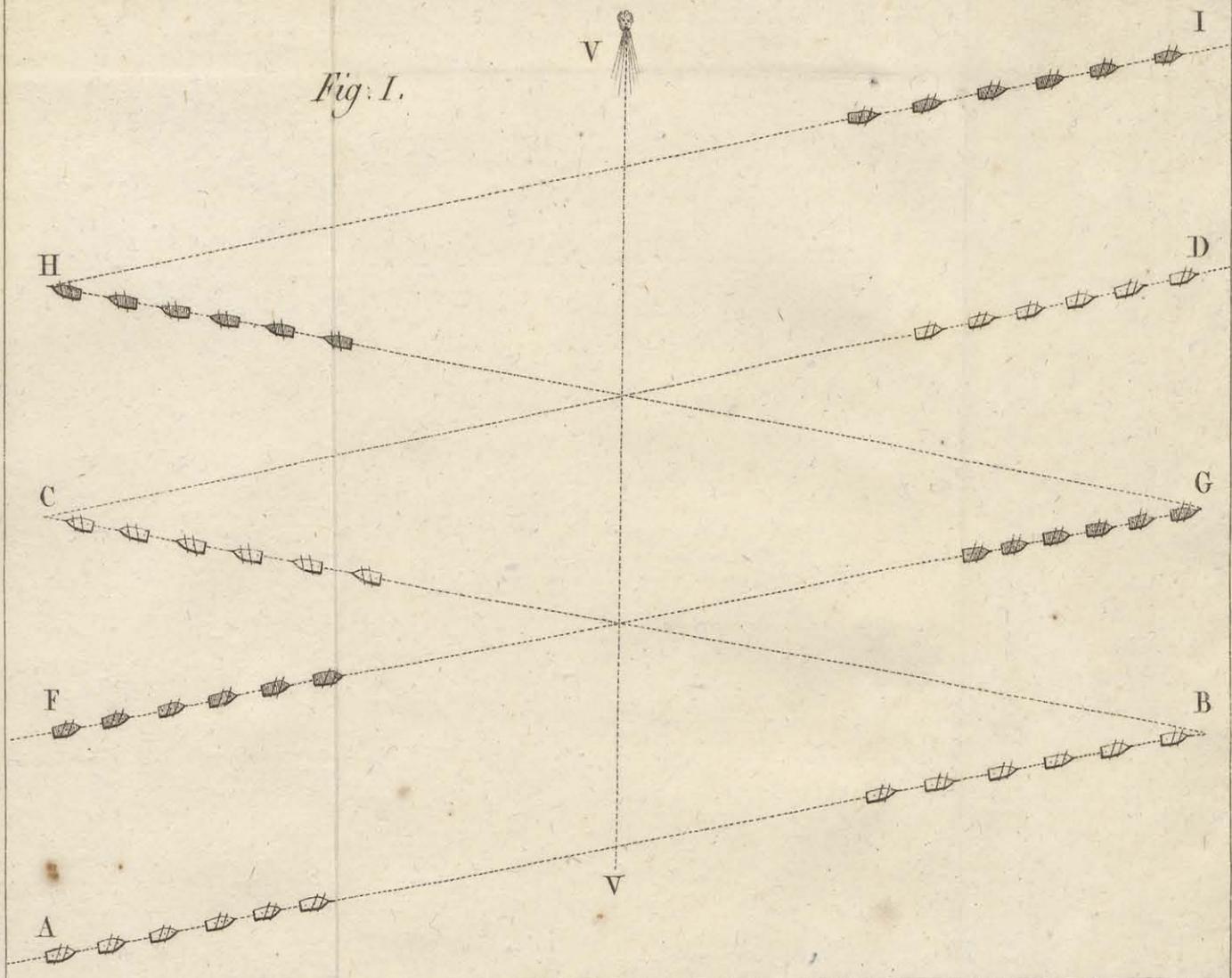
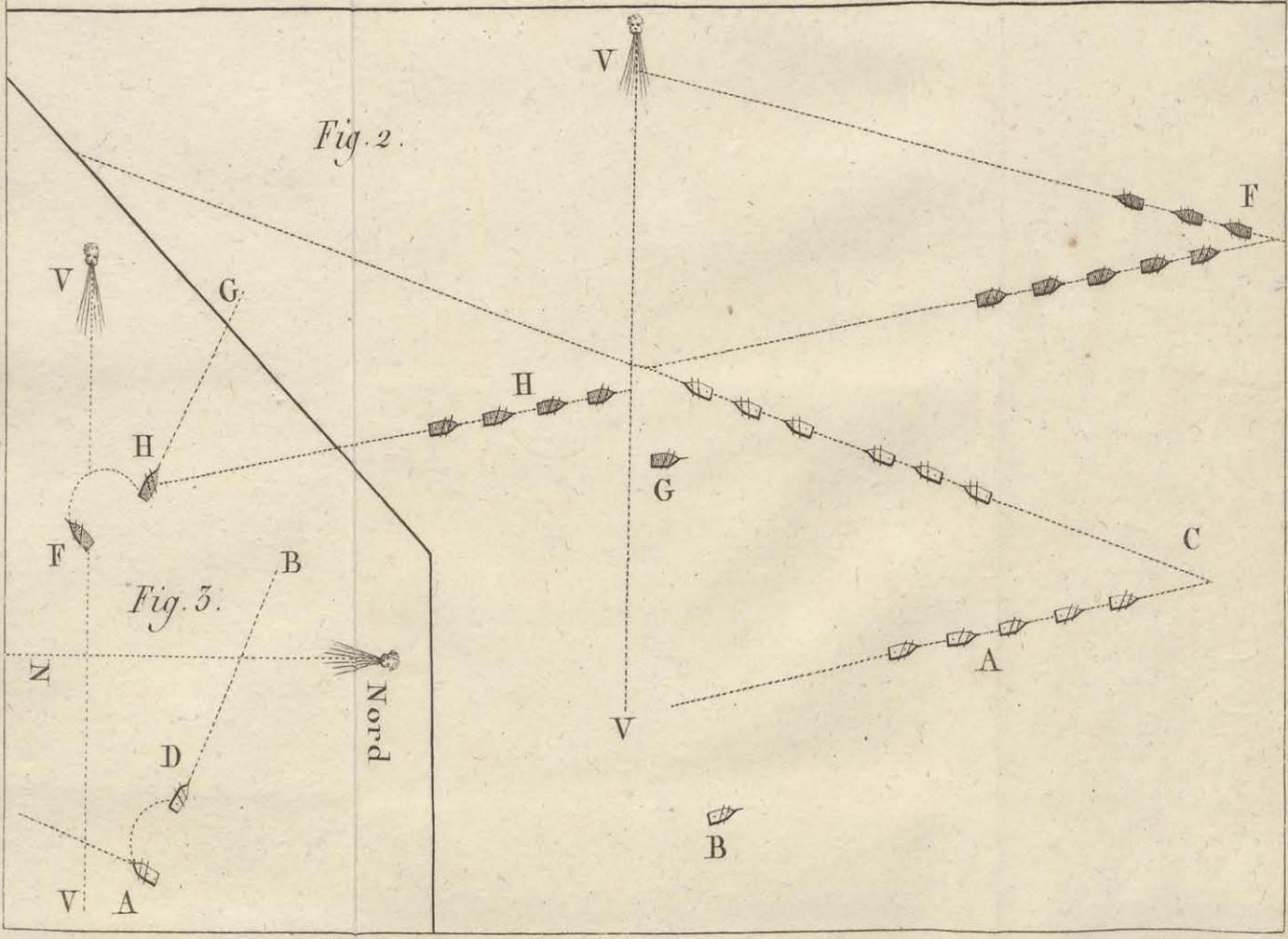


Fig. 2.



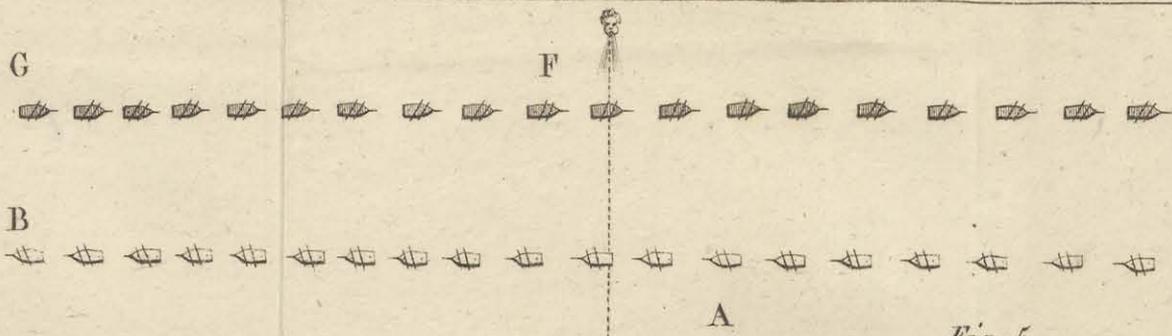


Fig. 5.

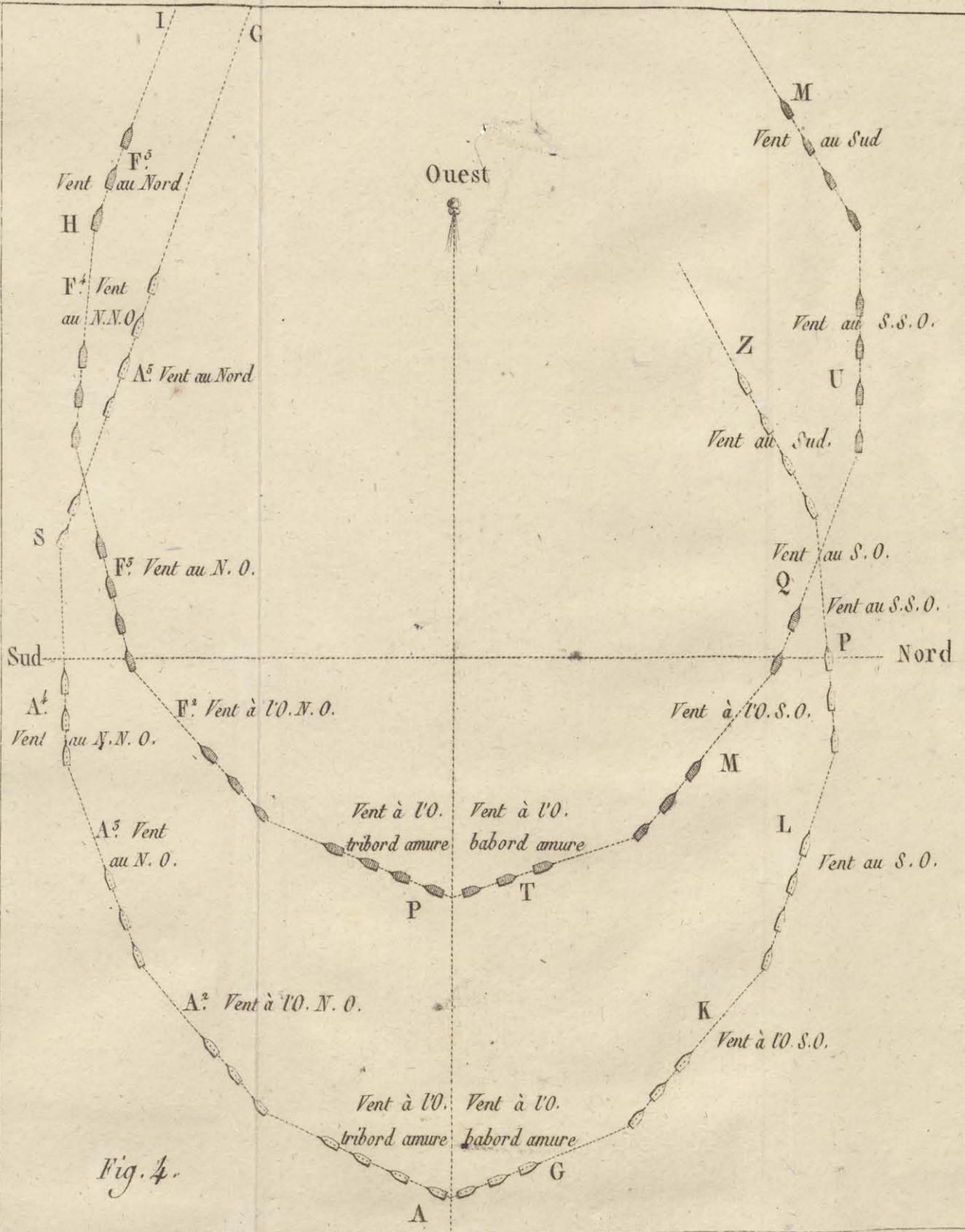


Fig. 4.

Fig. 5. bis.

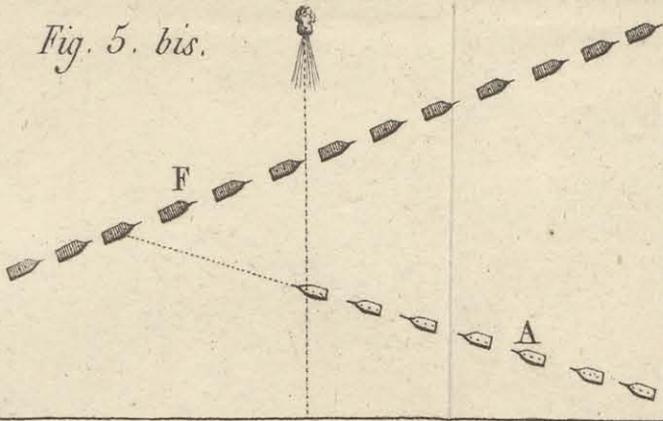


Fig. 6.

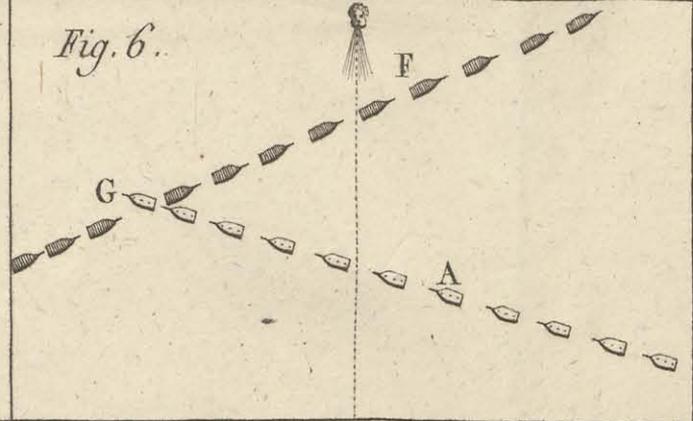


Fig. 7.

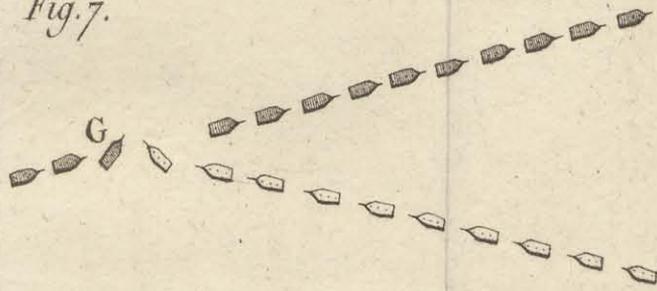


Fig. 8.

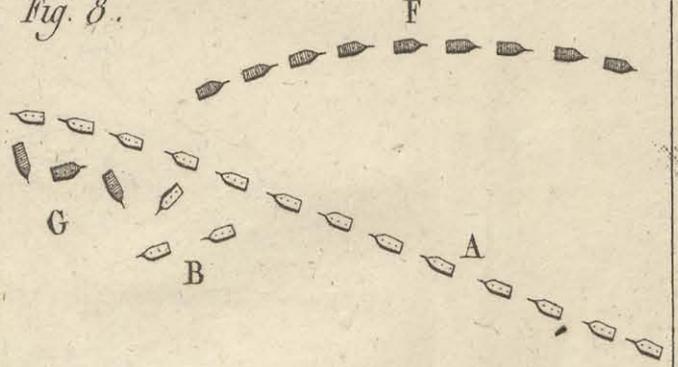


Fig. 9.

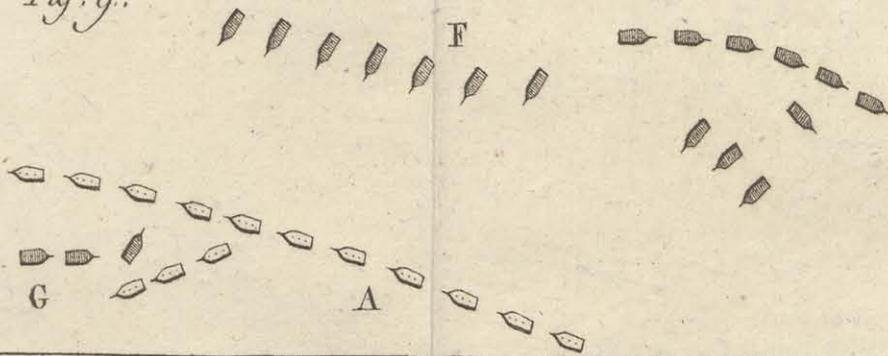


Fig. 10.

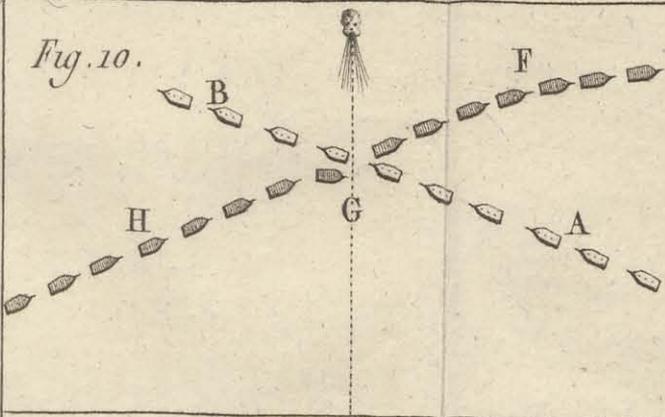


Fig. 11.

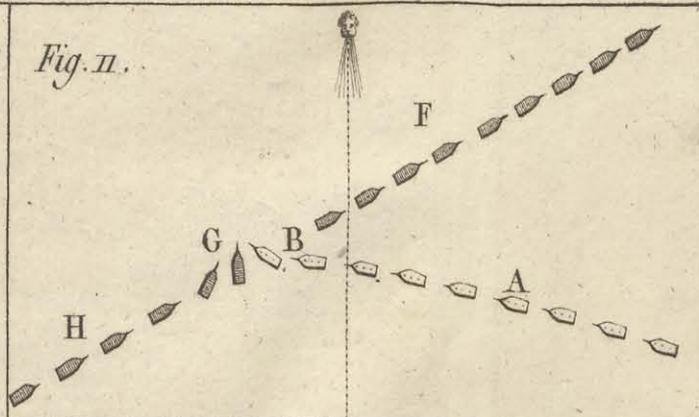


Fig. 12.

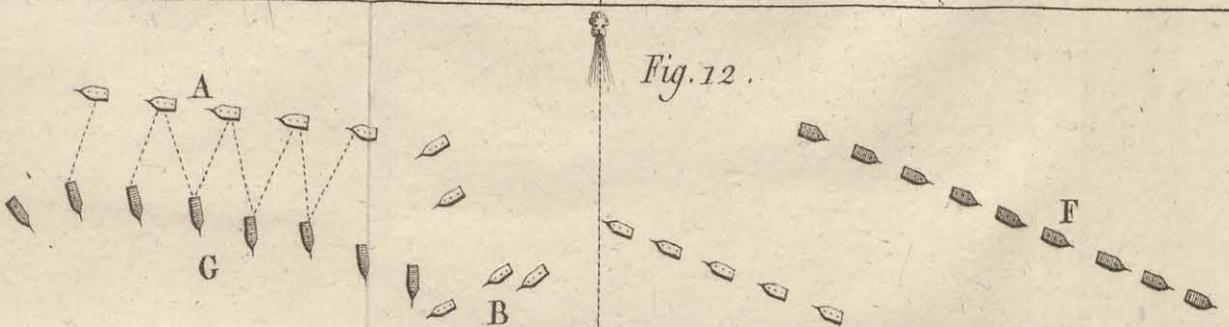


Fig. 13.

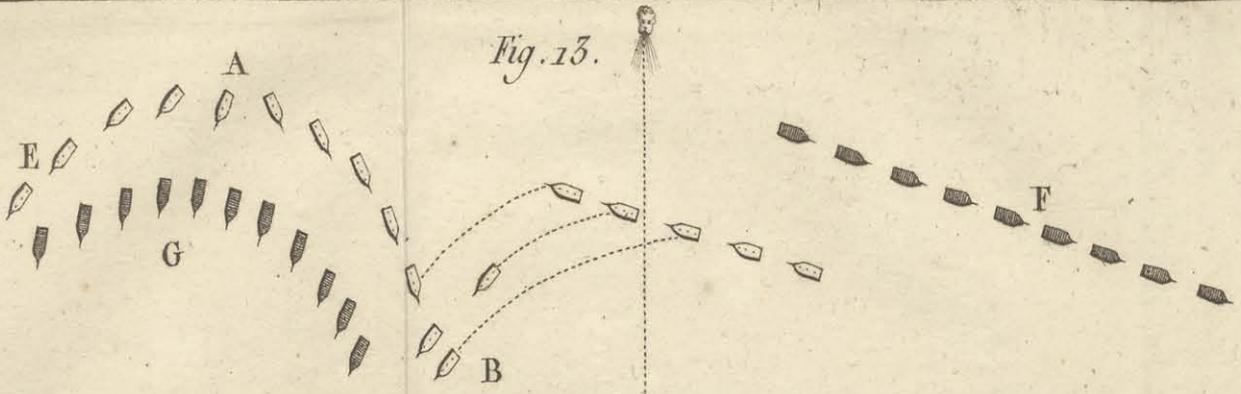


Fig. 14.

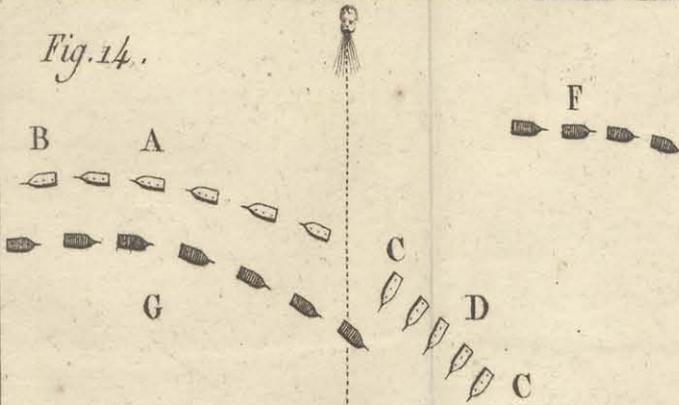


Fig. 15.

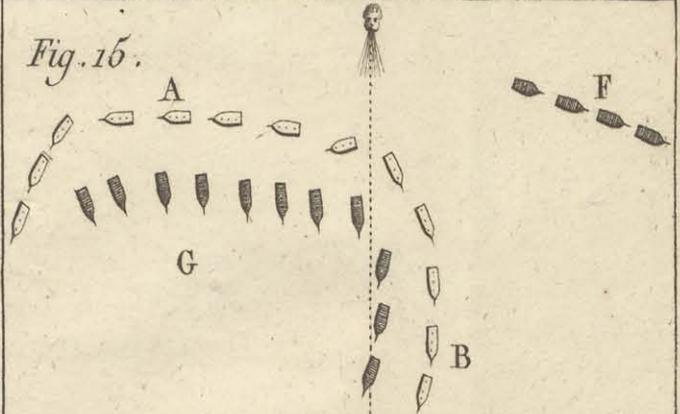


Fig. 16.

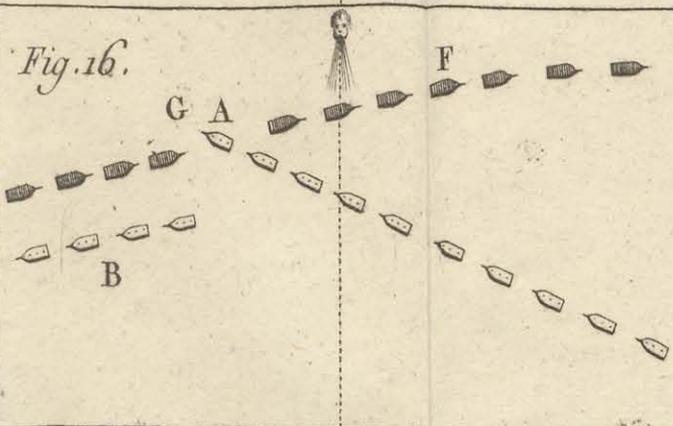


Fig. 17.

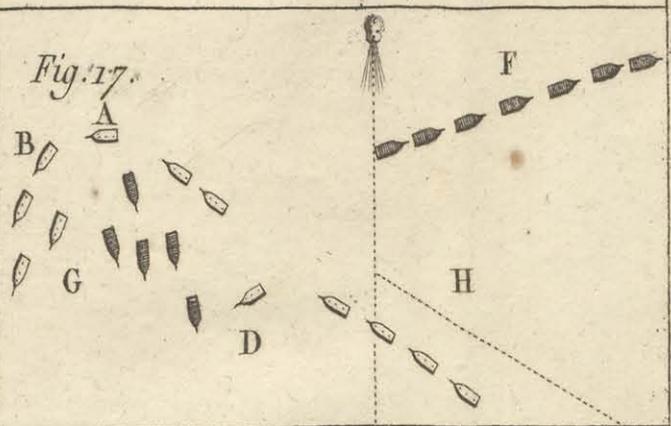


Fig. 18.

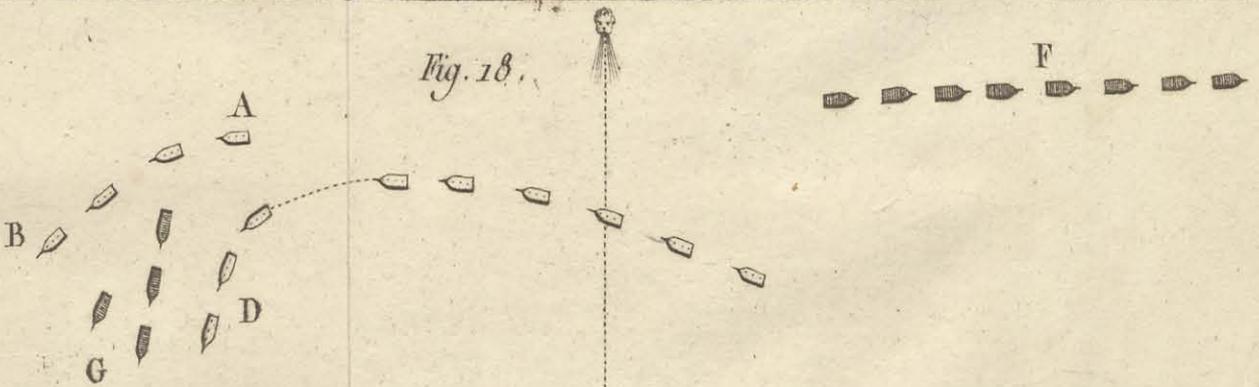


Fig. 19.

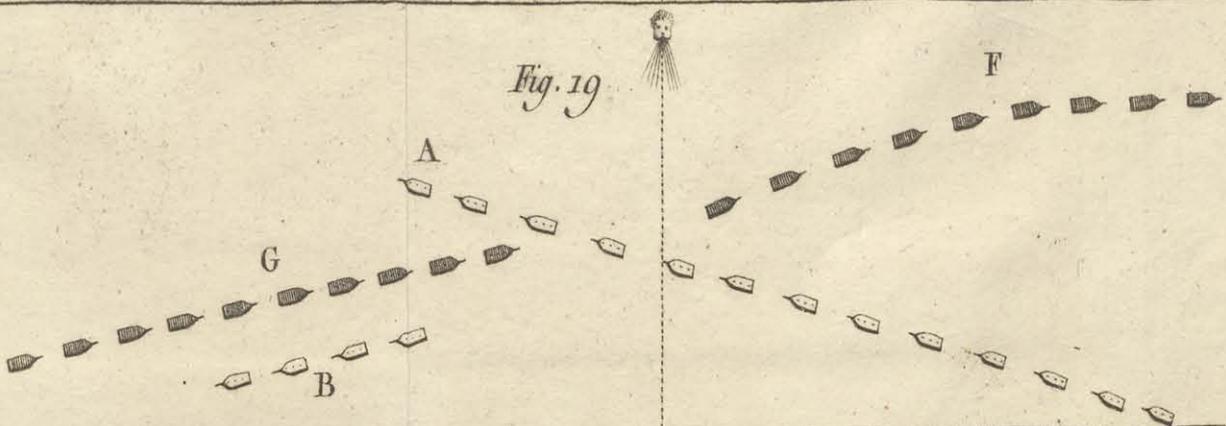


Fig. 20

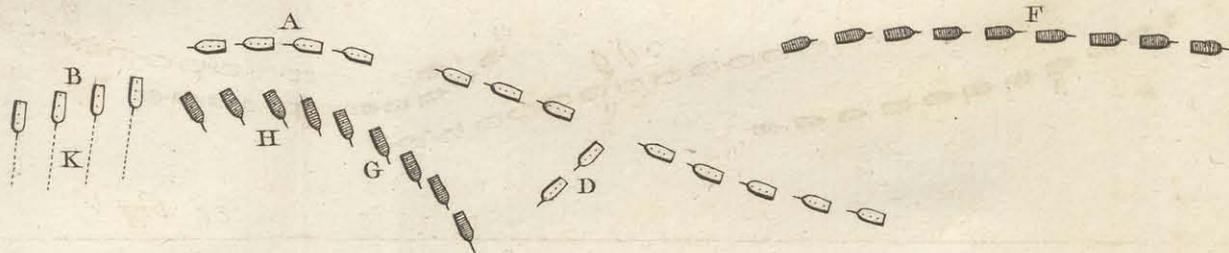


Fig. 21.

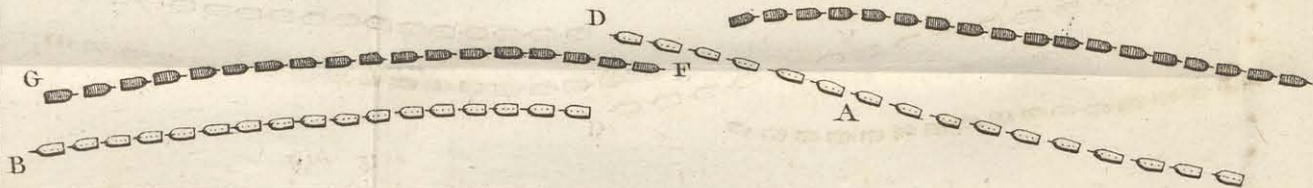


Fig. 22.

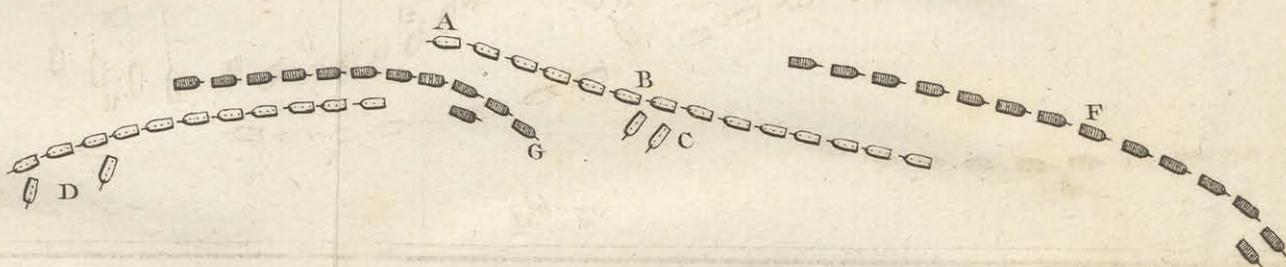


Fig. 23

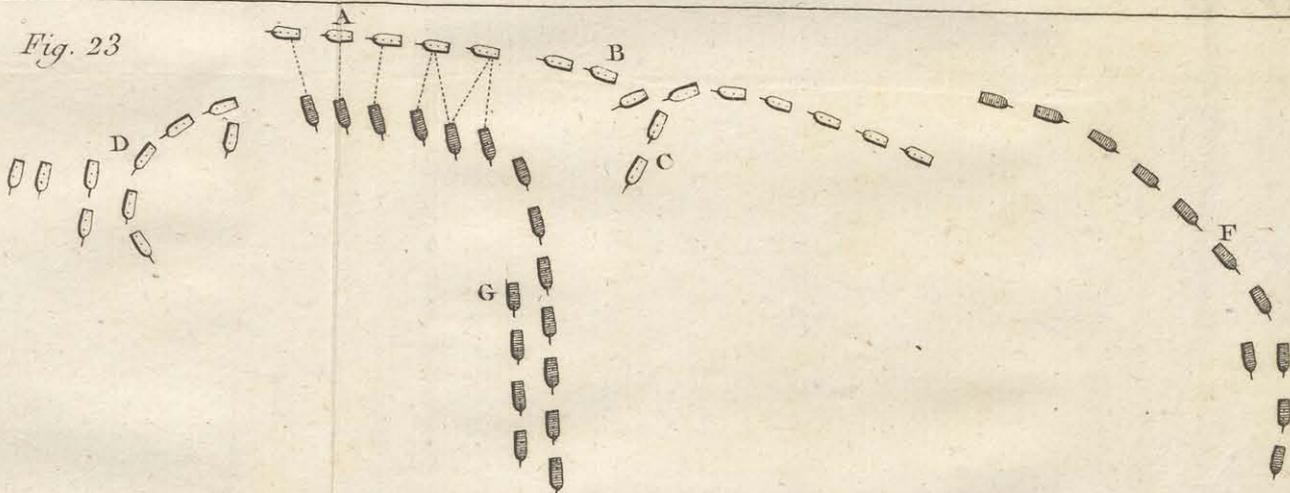
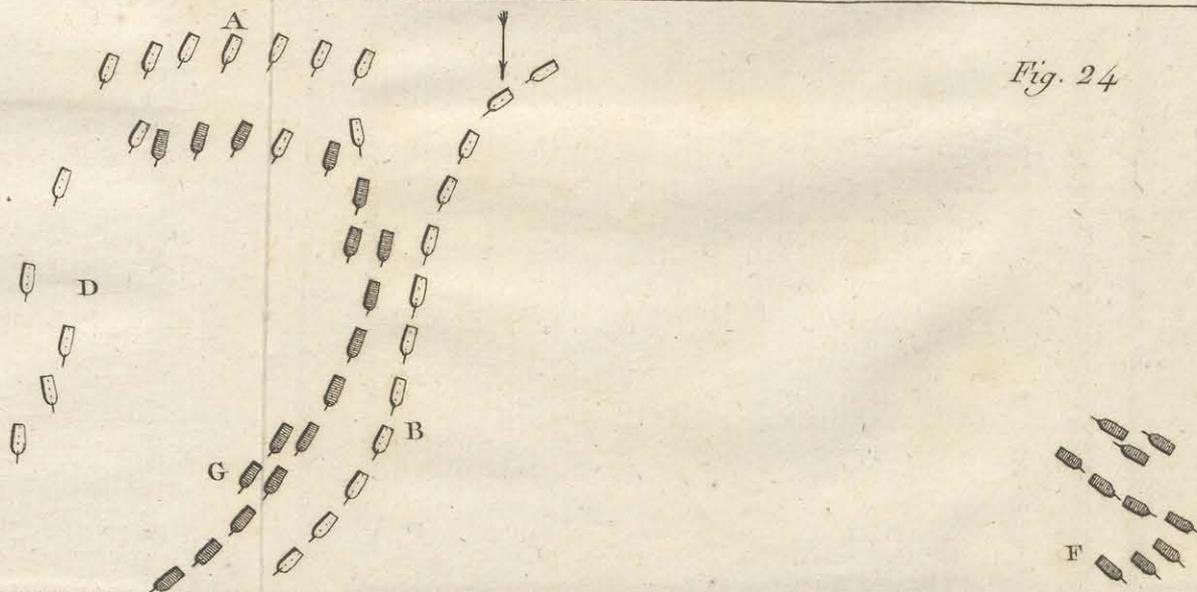
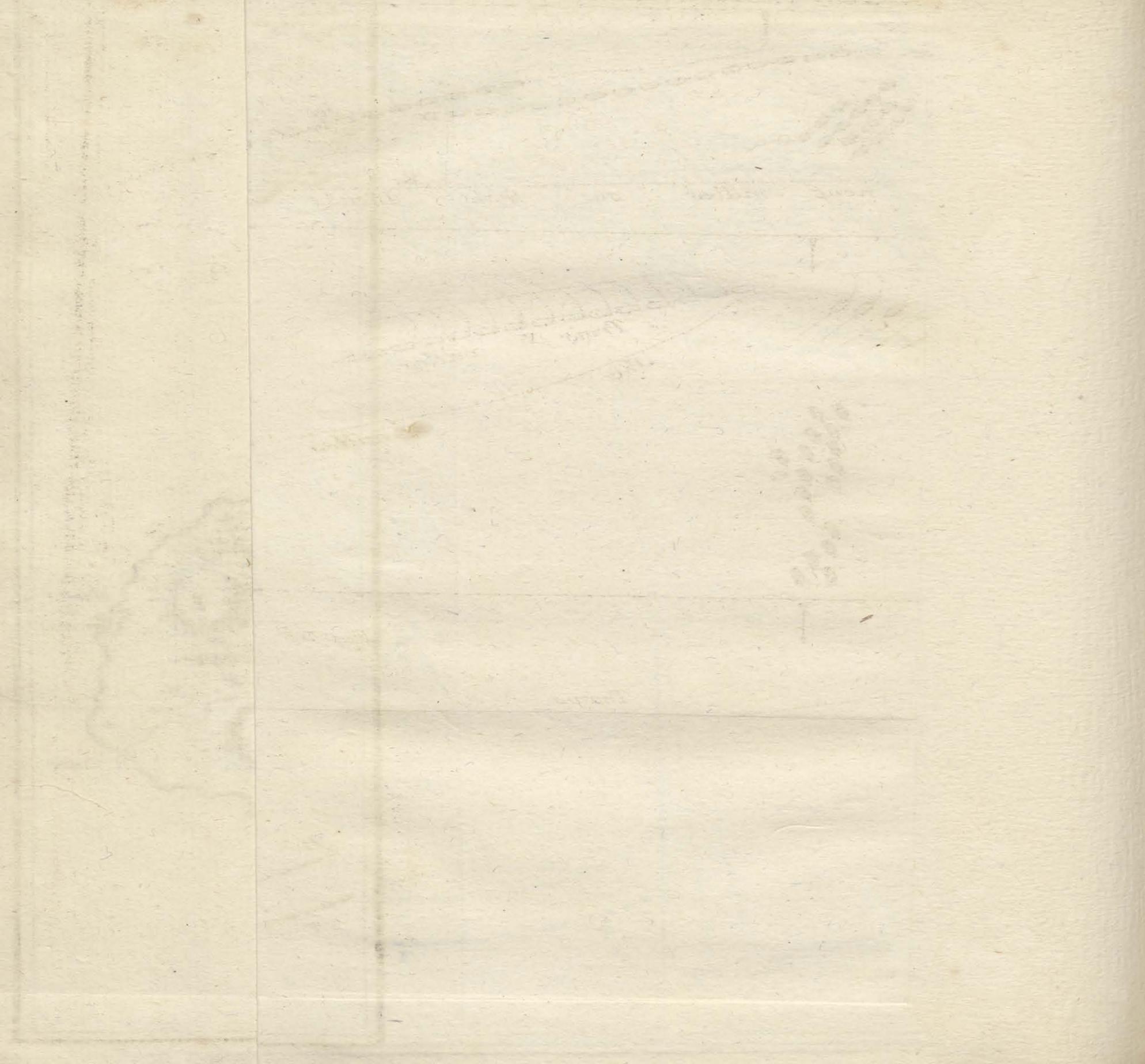
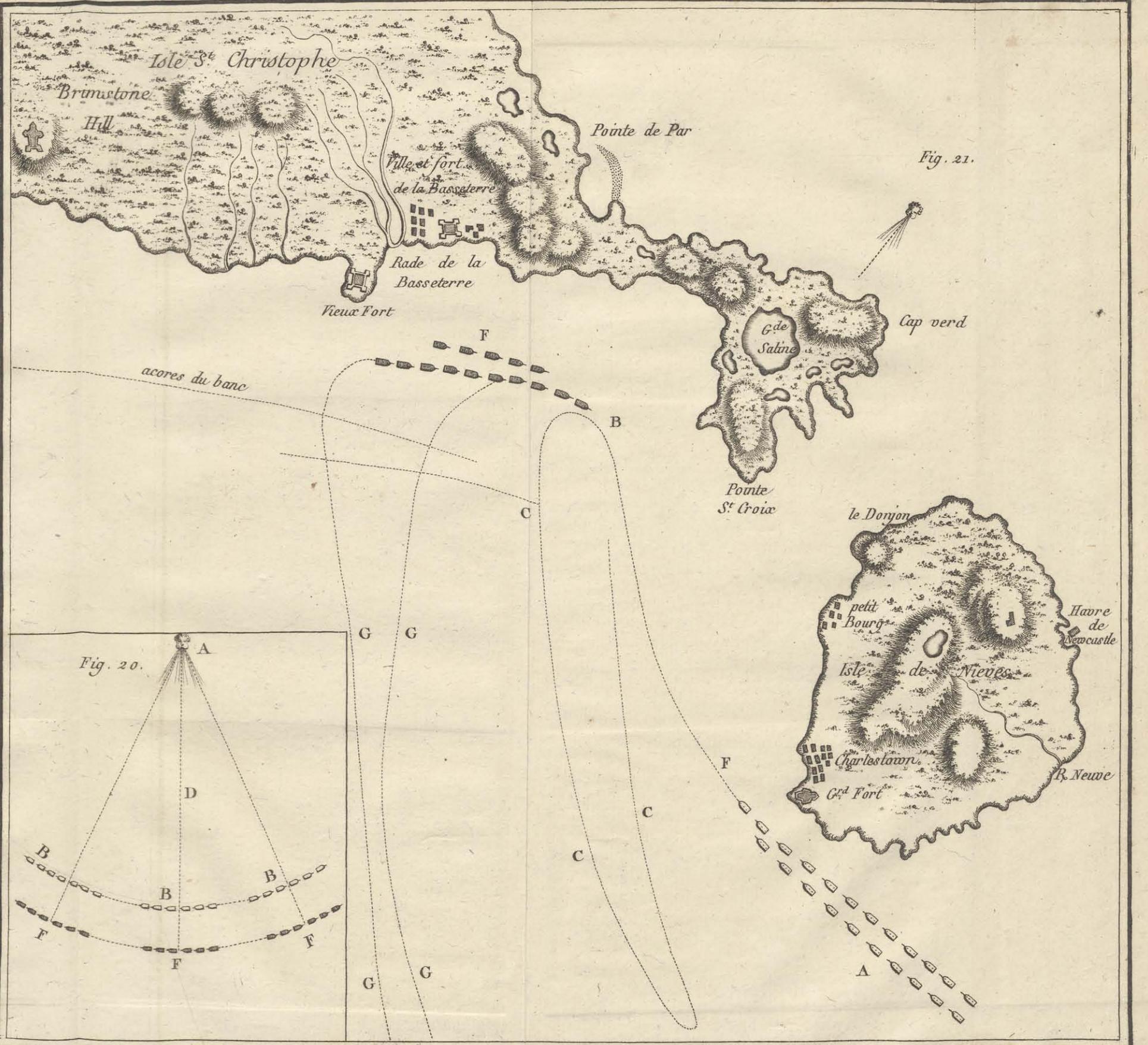
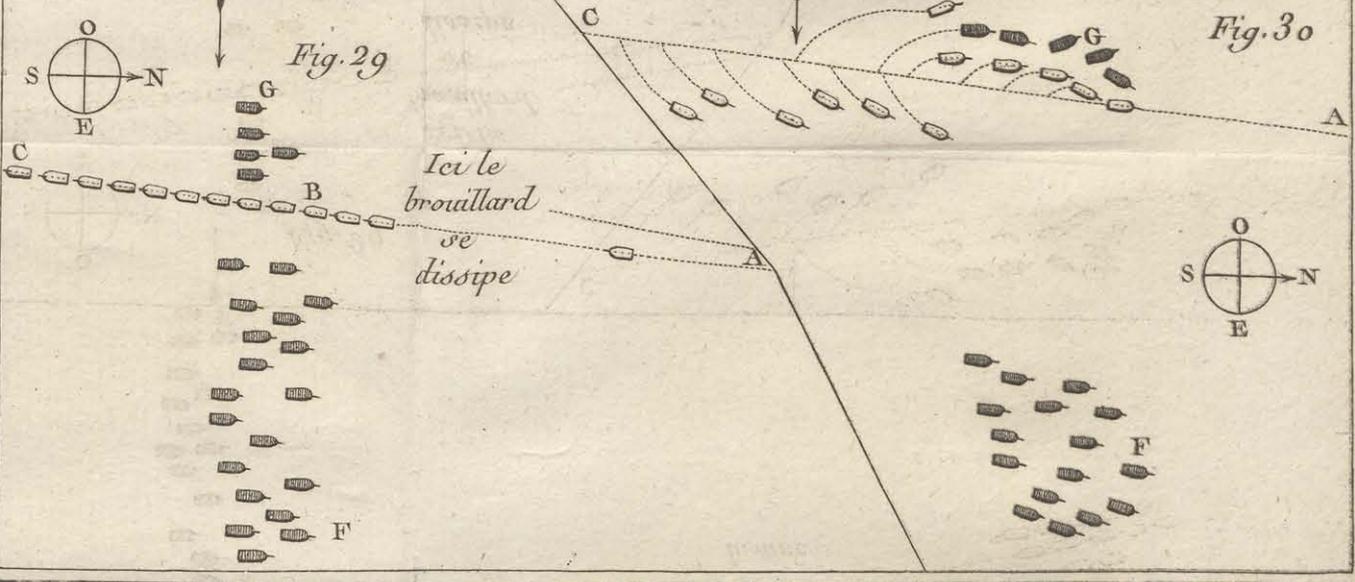
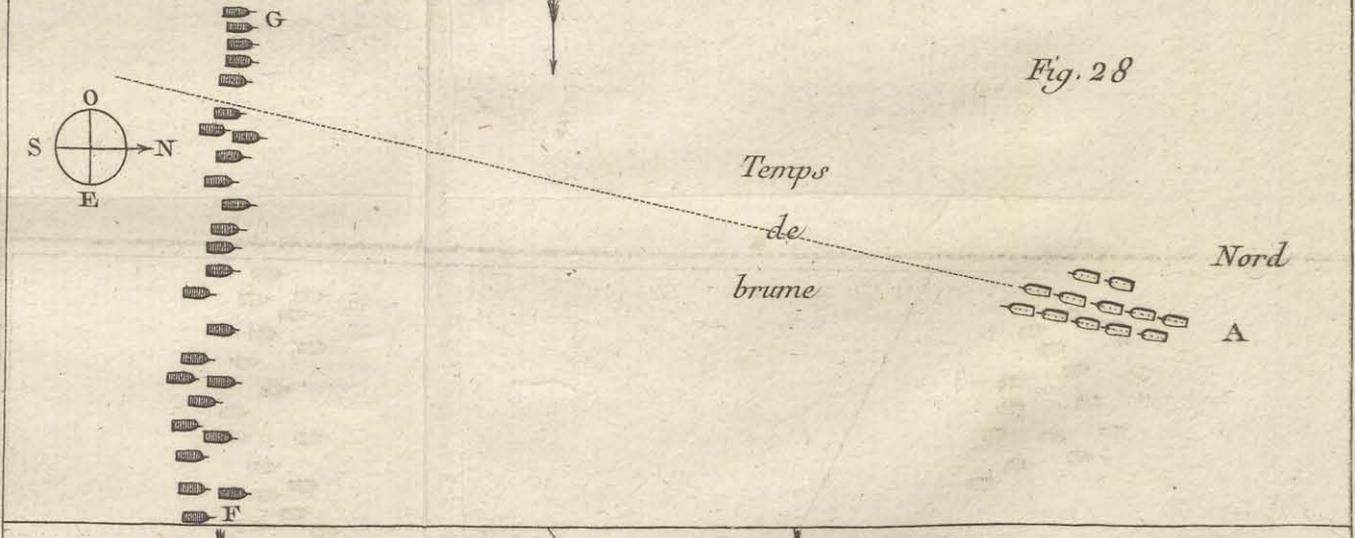
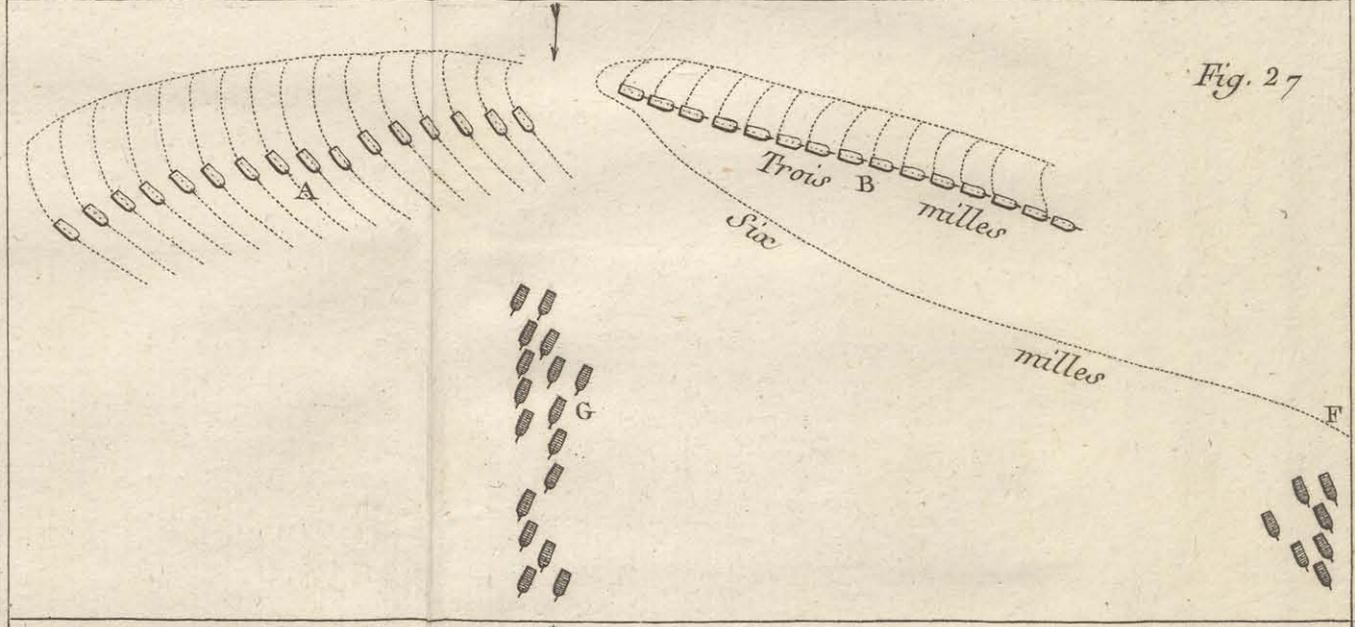
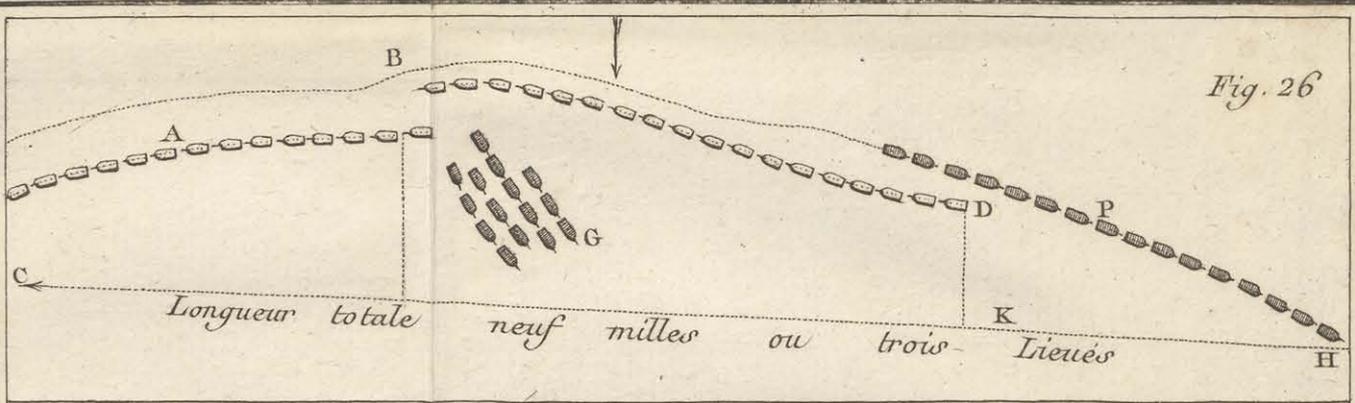


Fig. 24









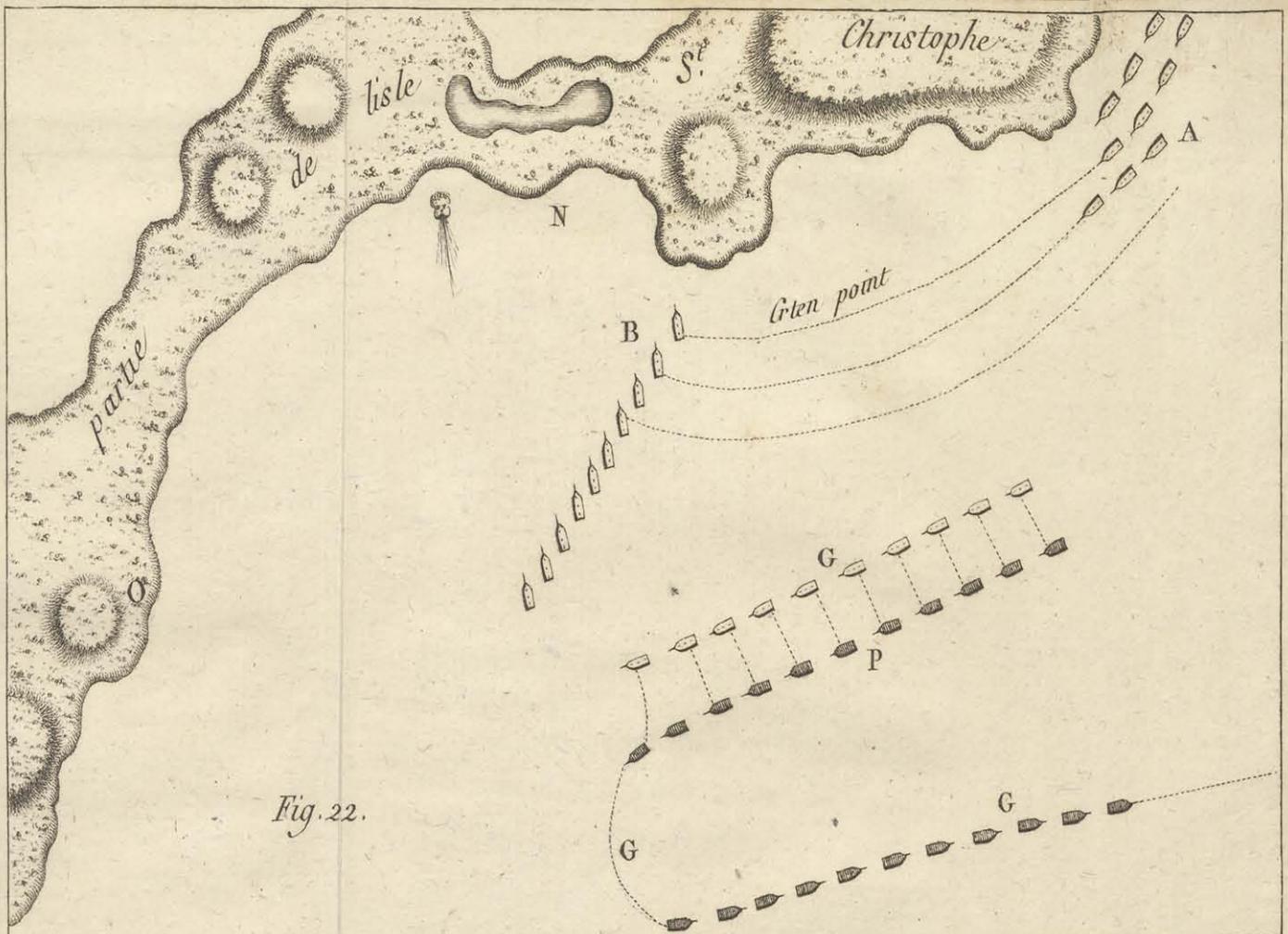


Fig. 22.

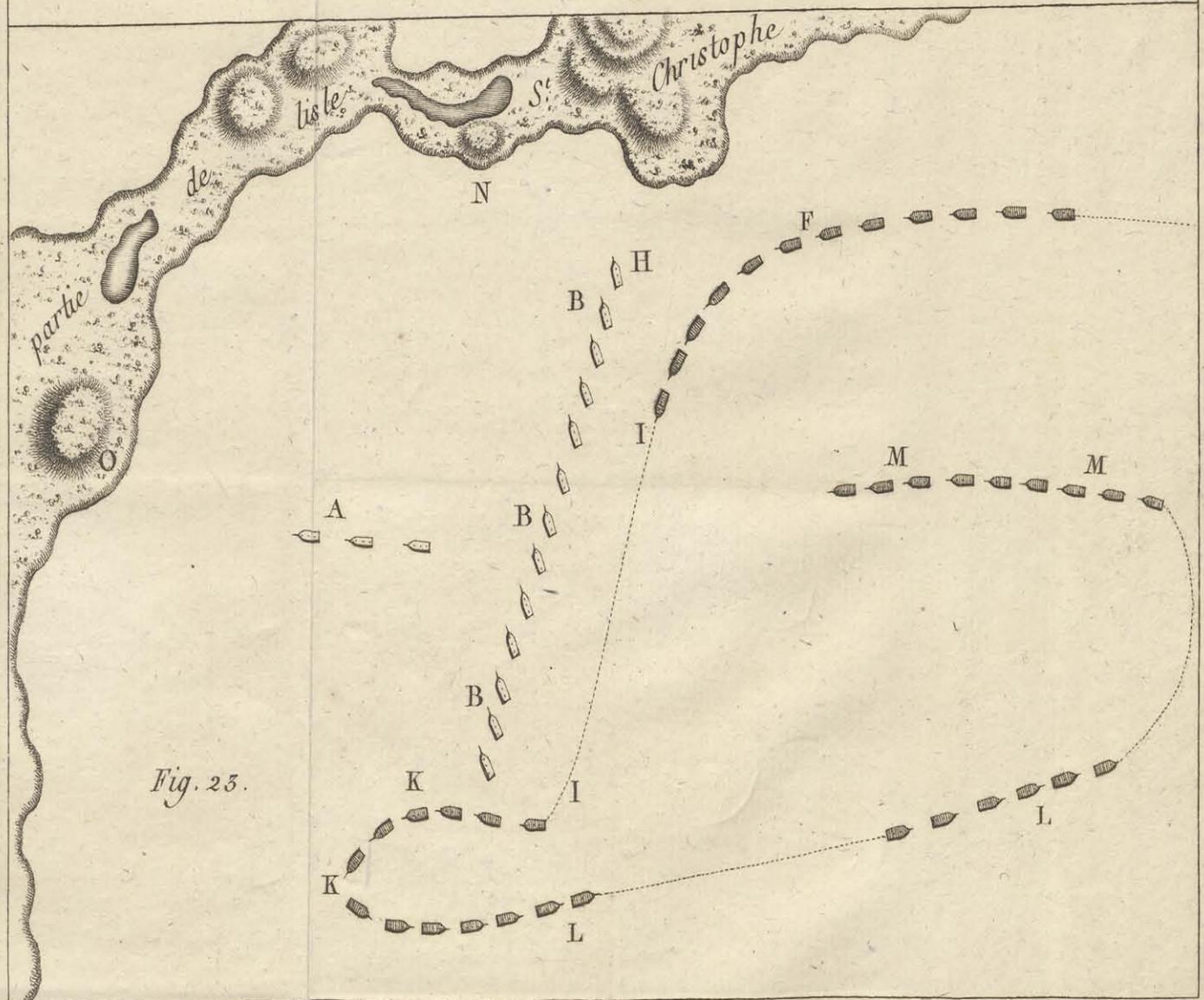
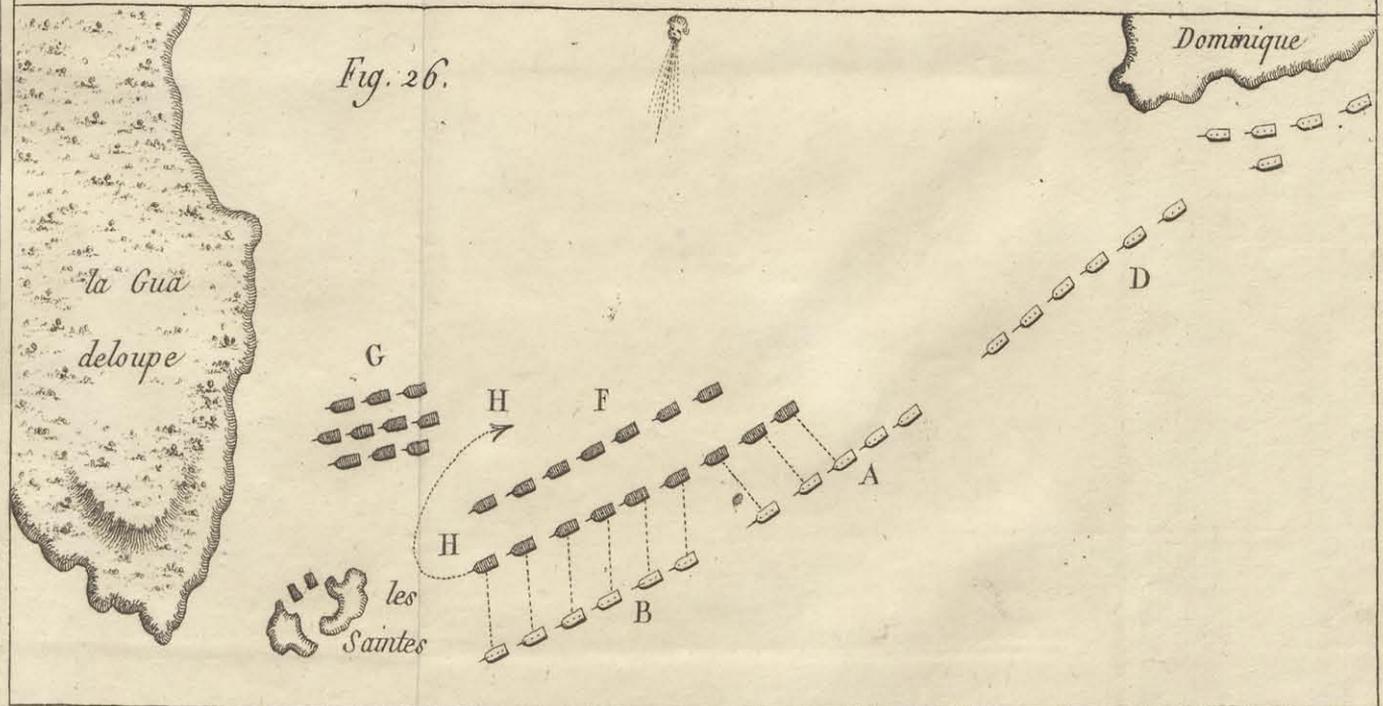
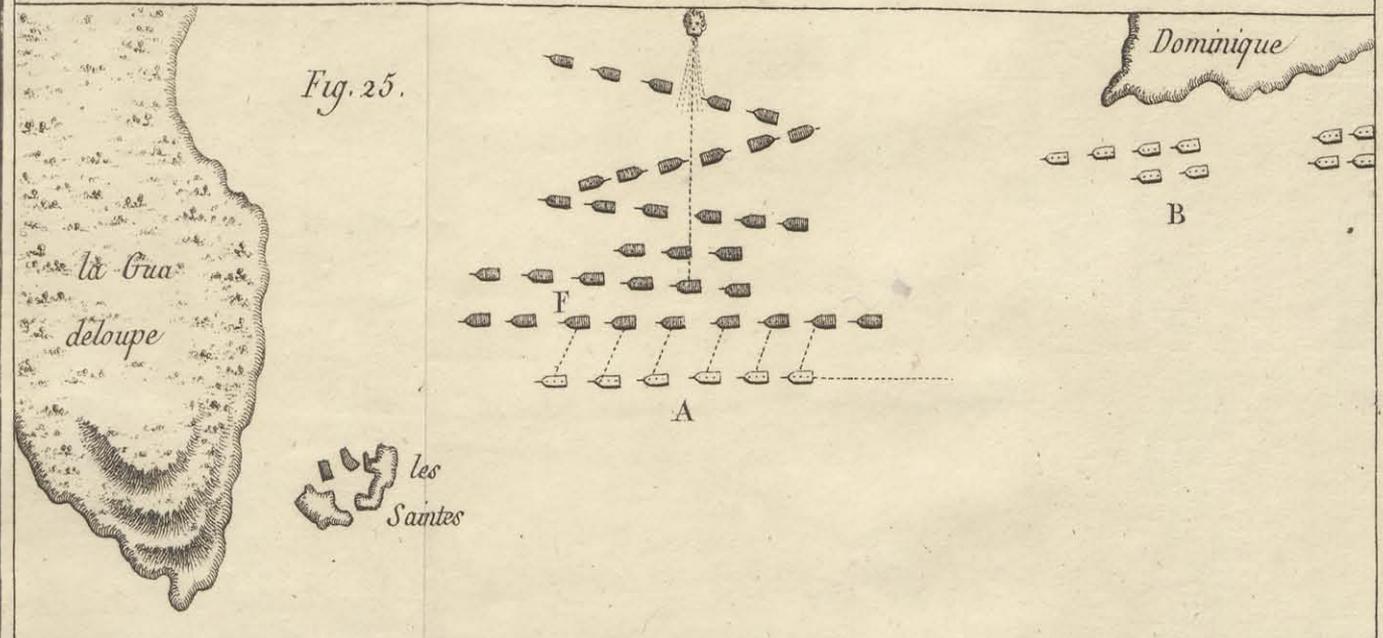
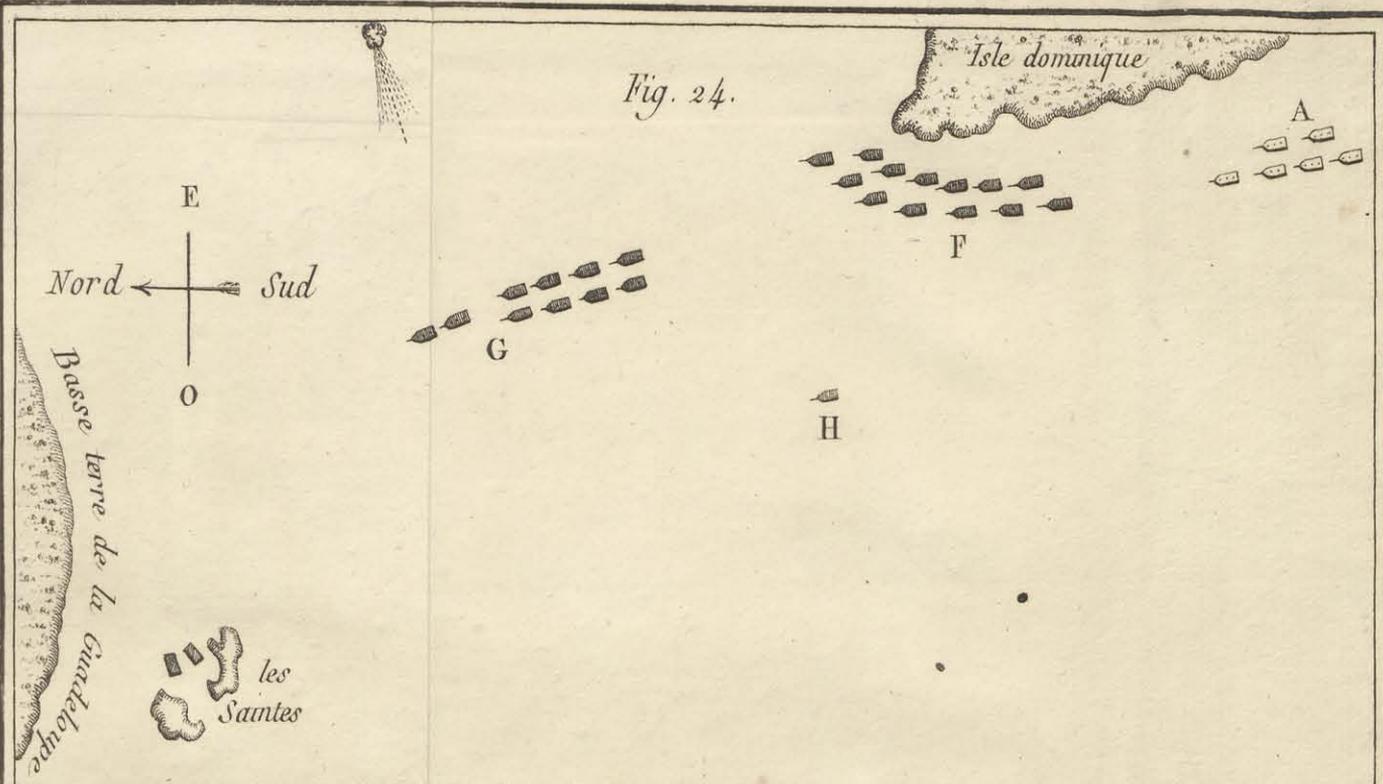
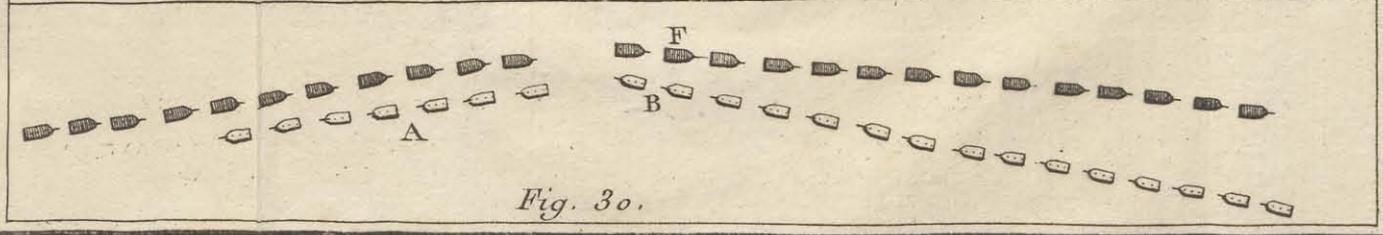
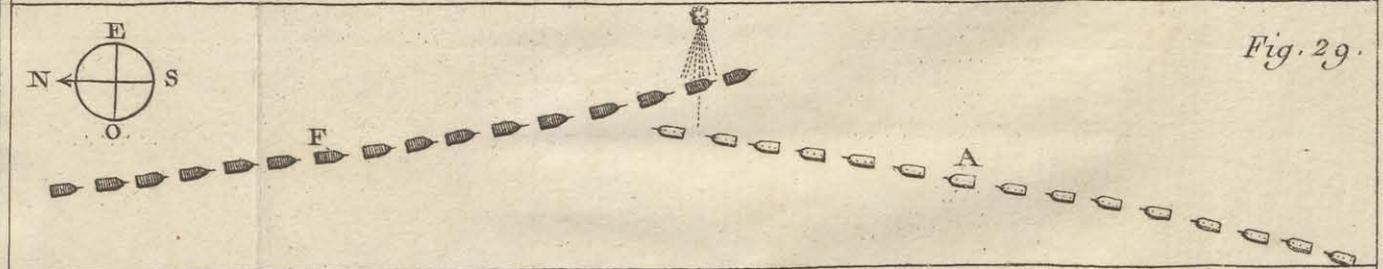
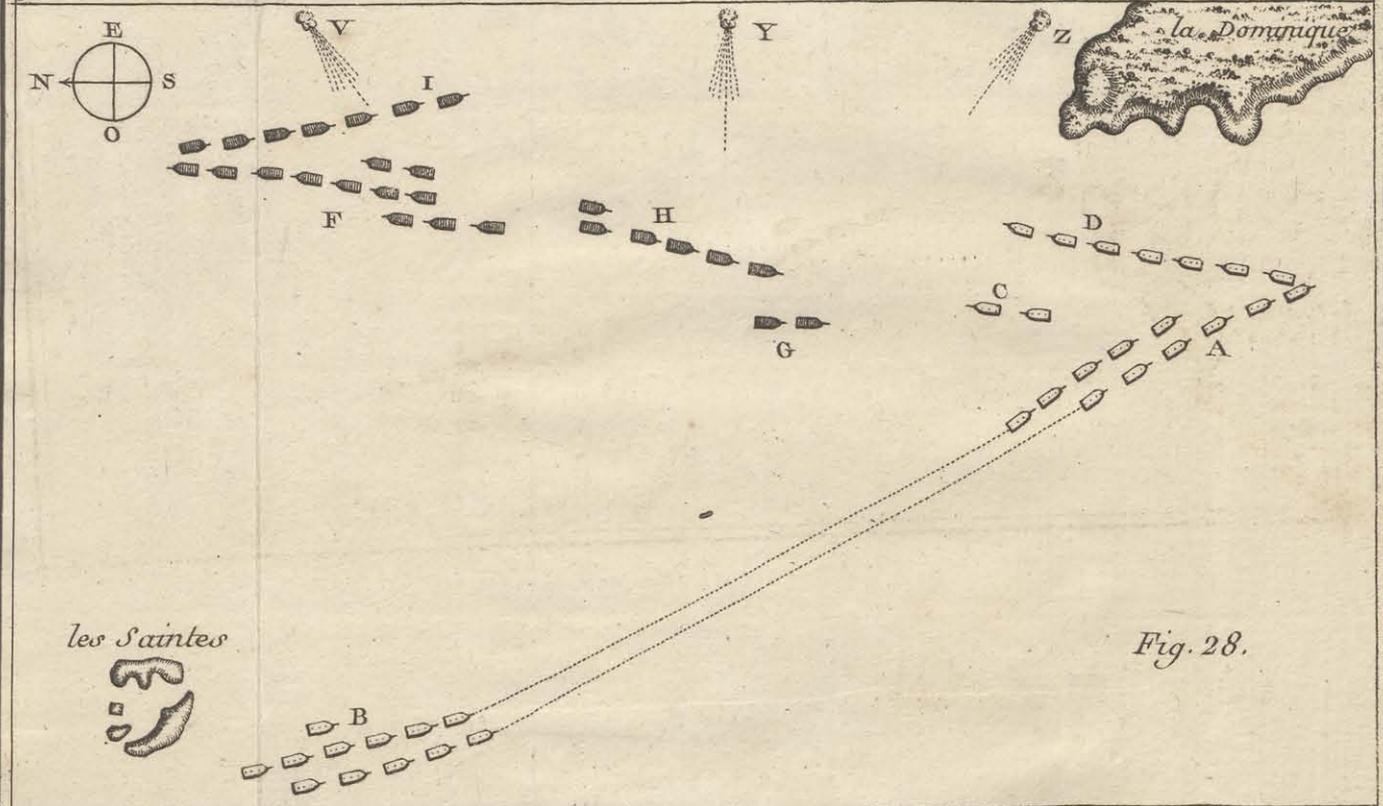
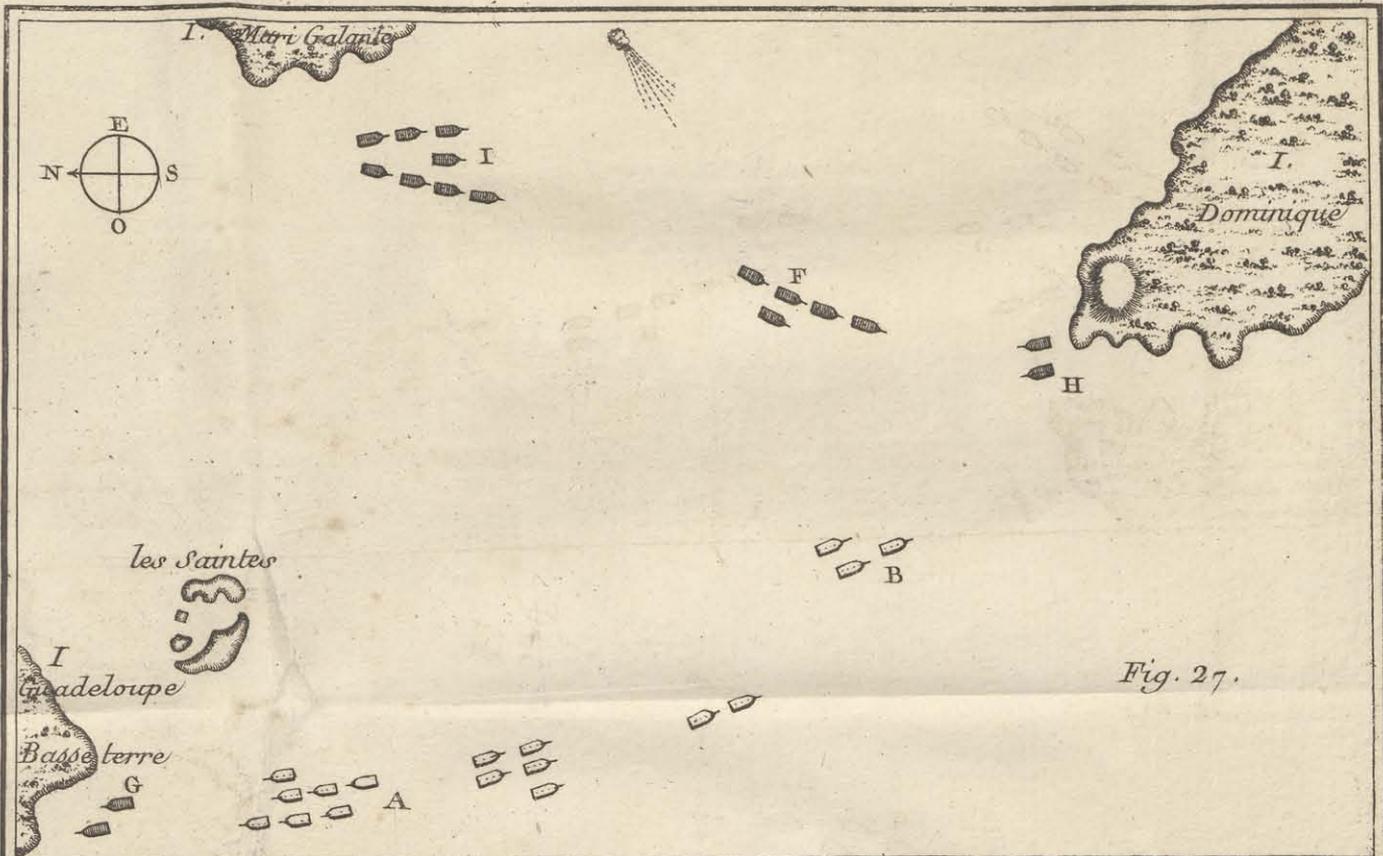


Fig. 23.





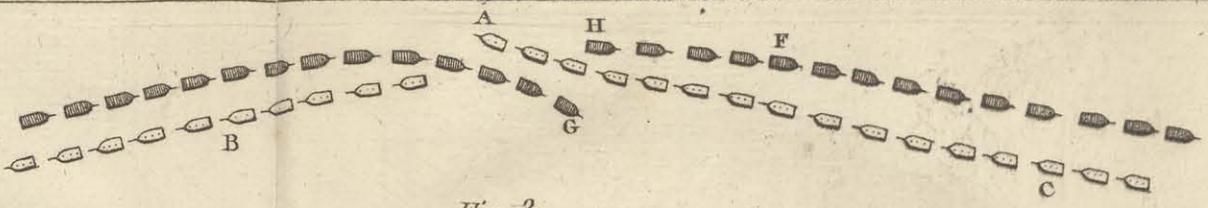


Fig. 31

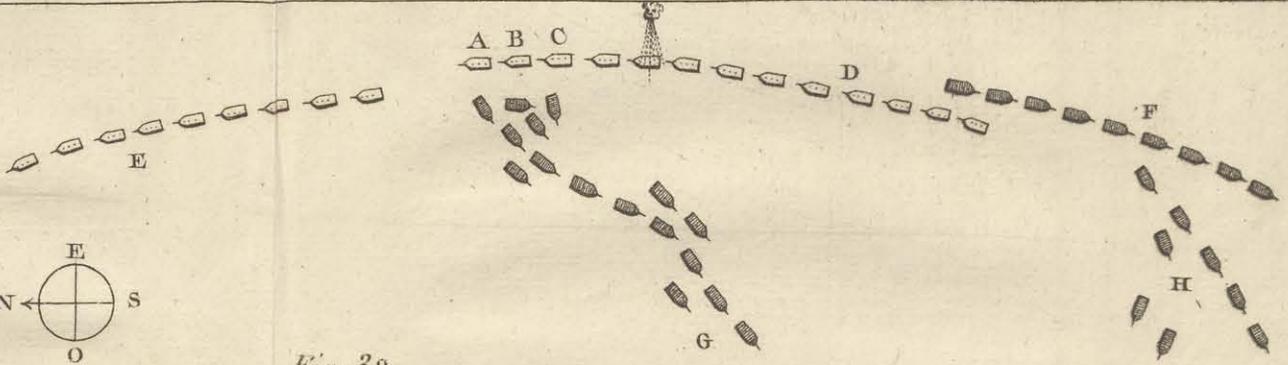


Fig. 32.

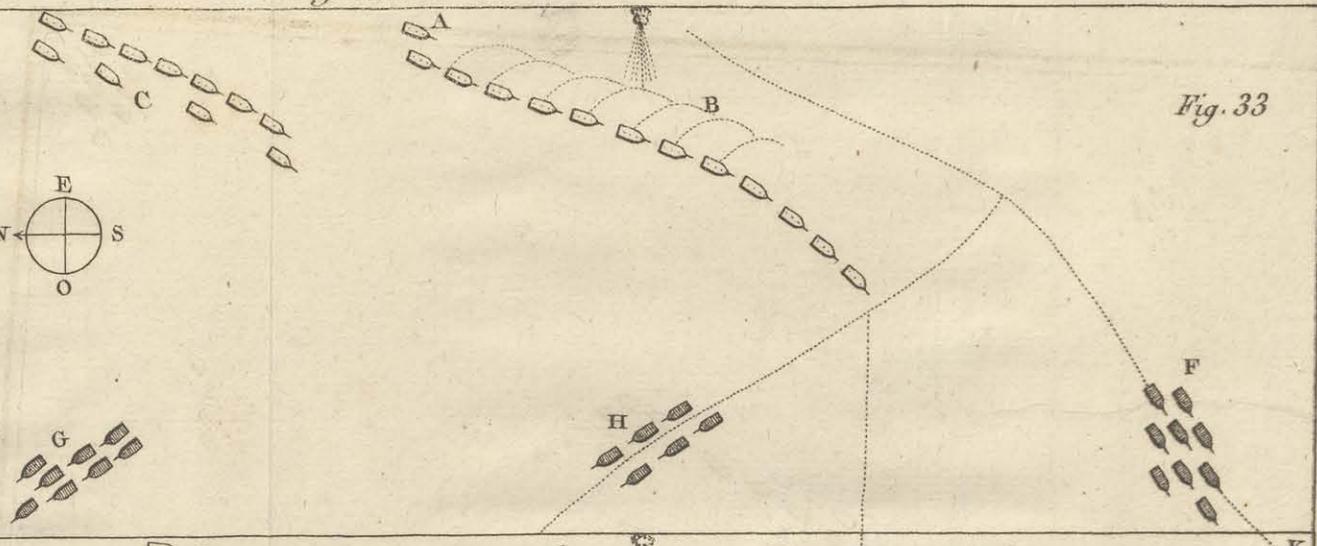


Fig. 33

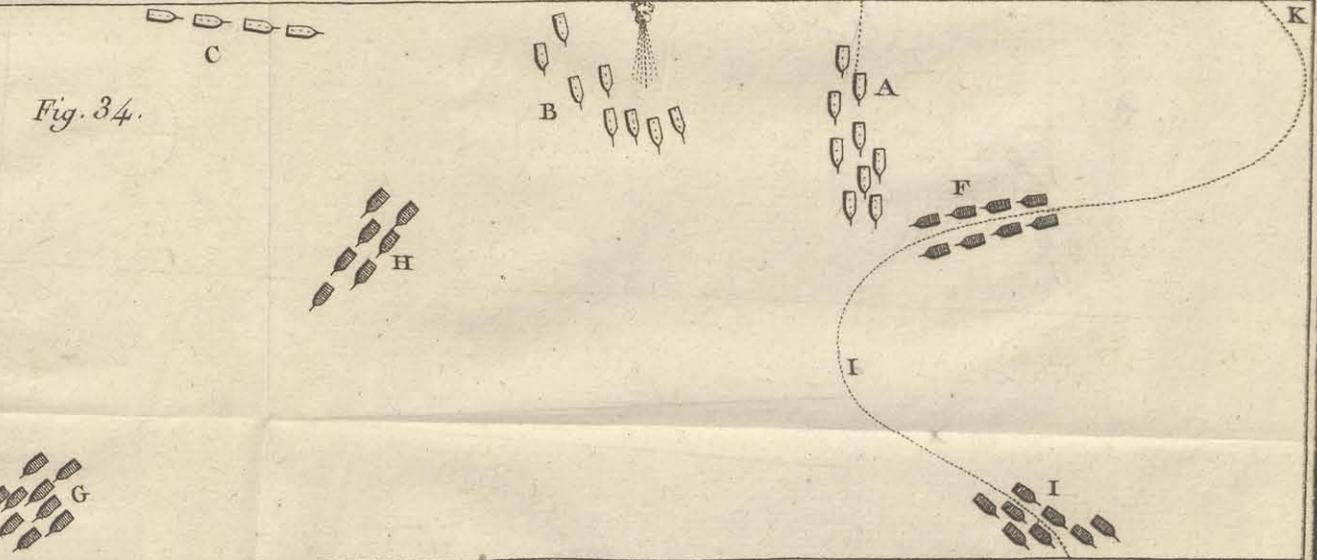


Fig. 34.

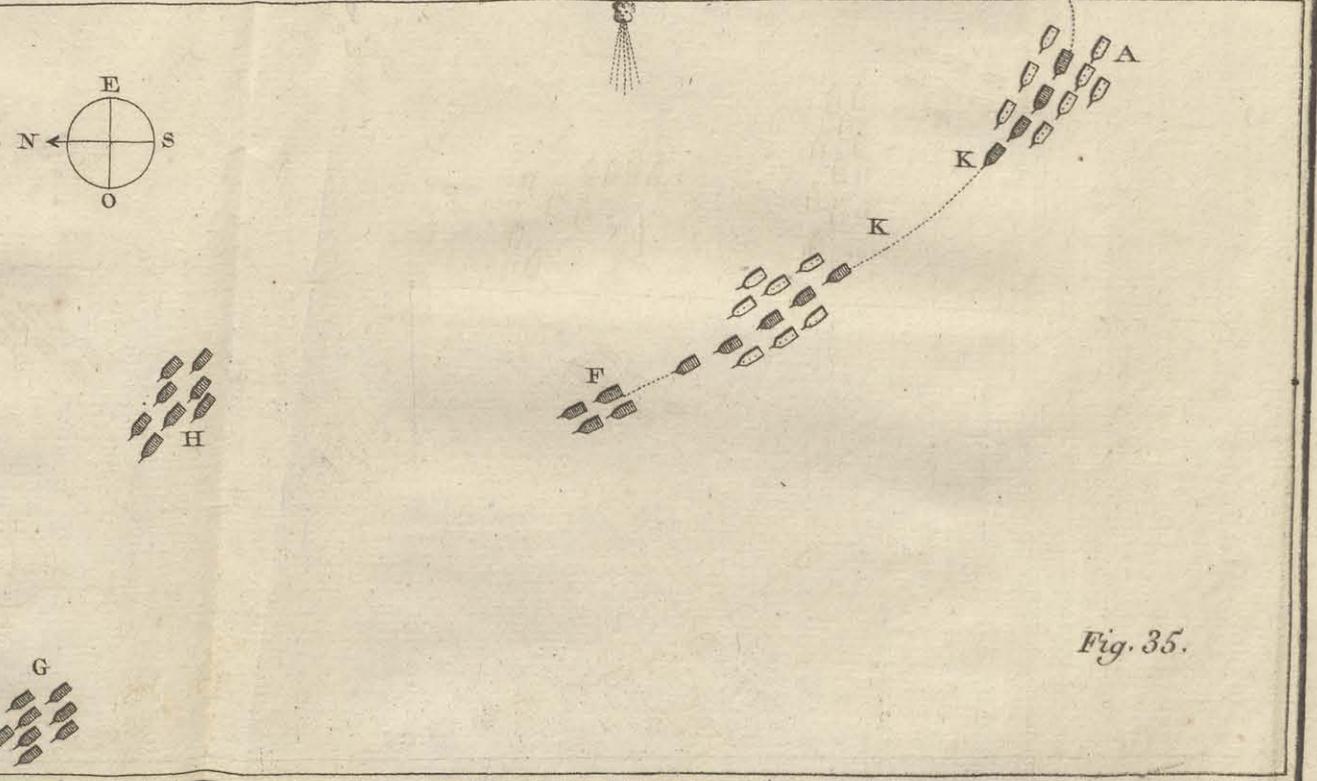


Fig. 35.

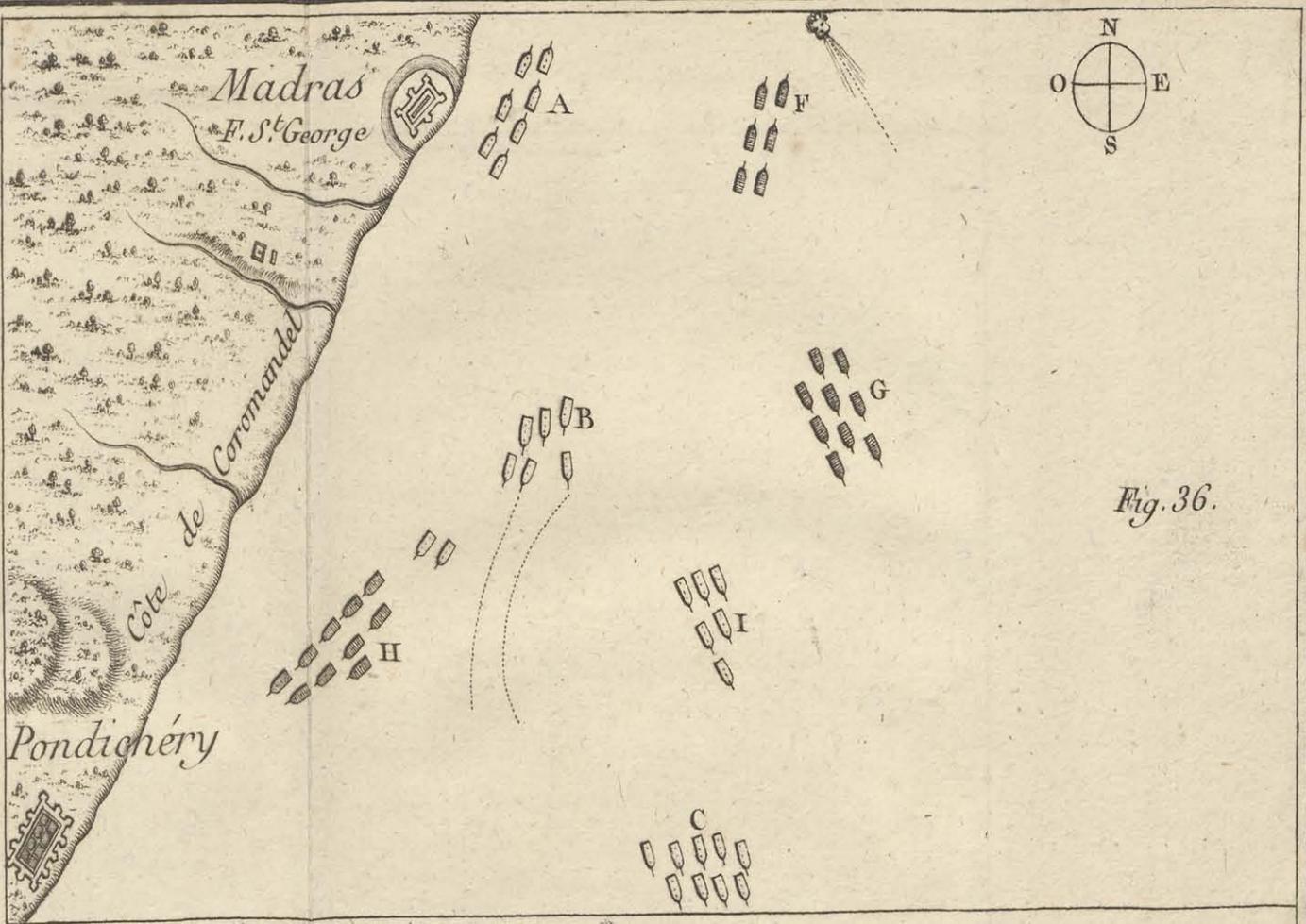


Fig. 36.

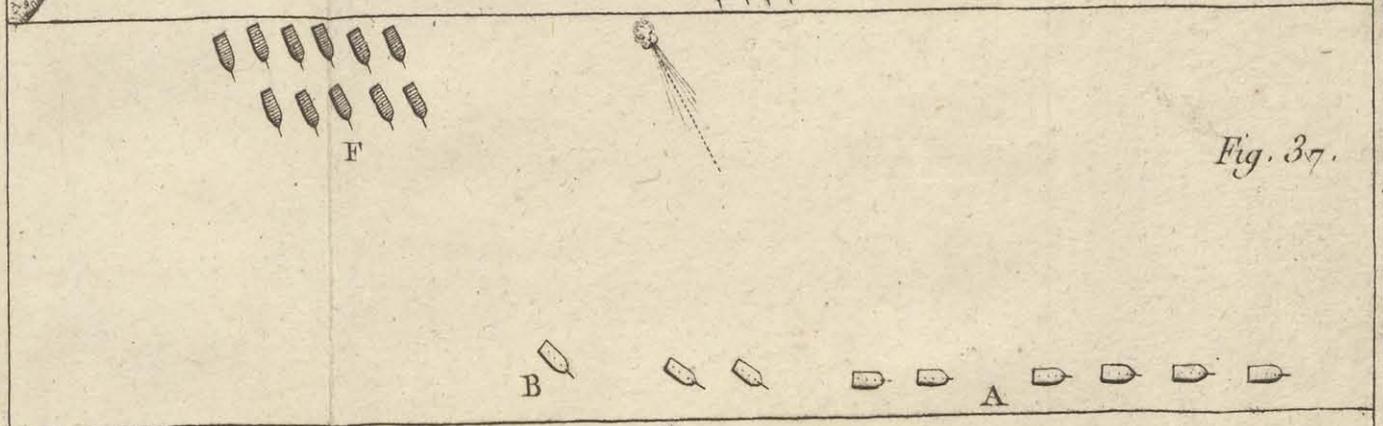


Fig. 37.

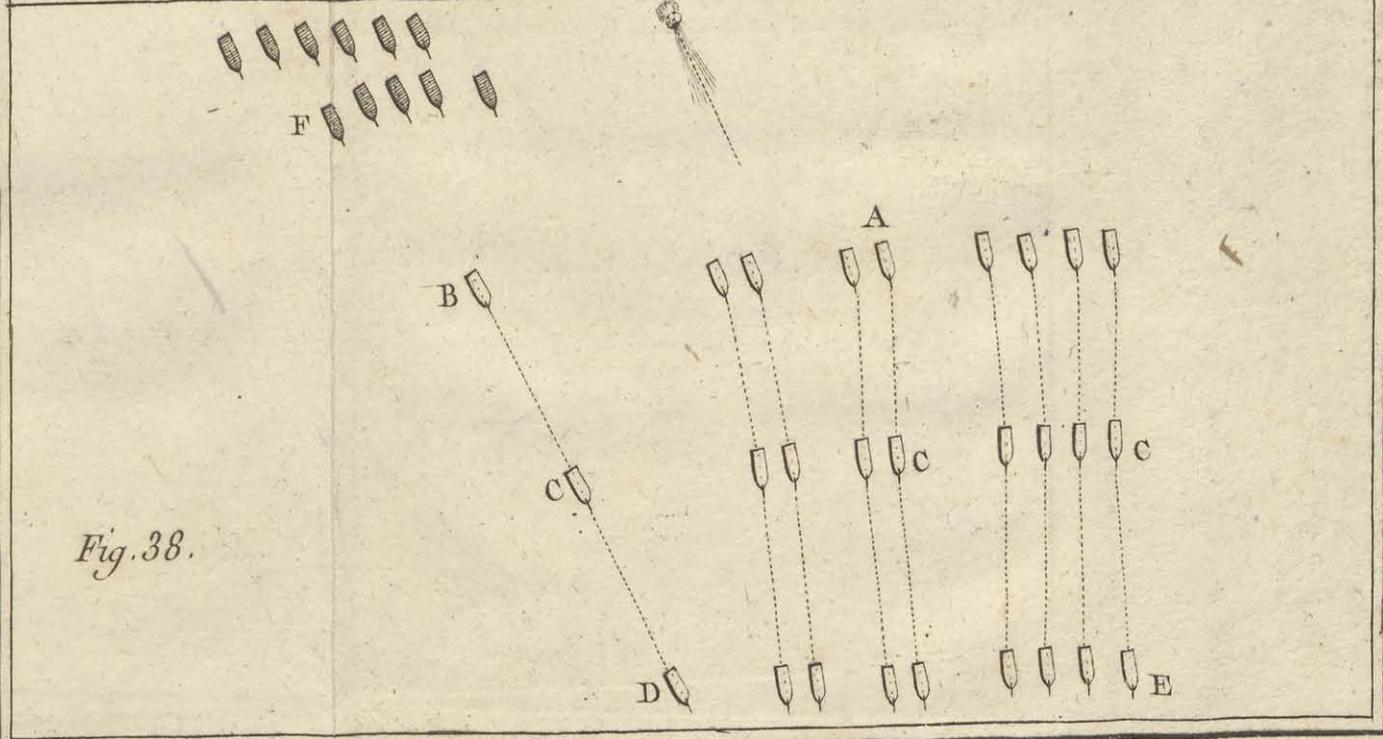
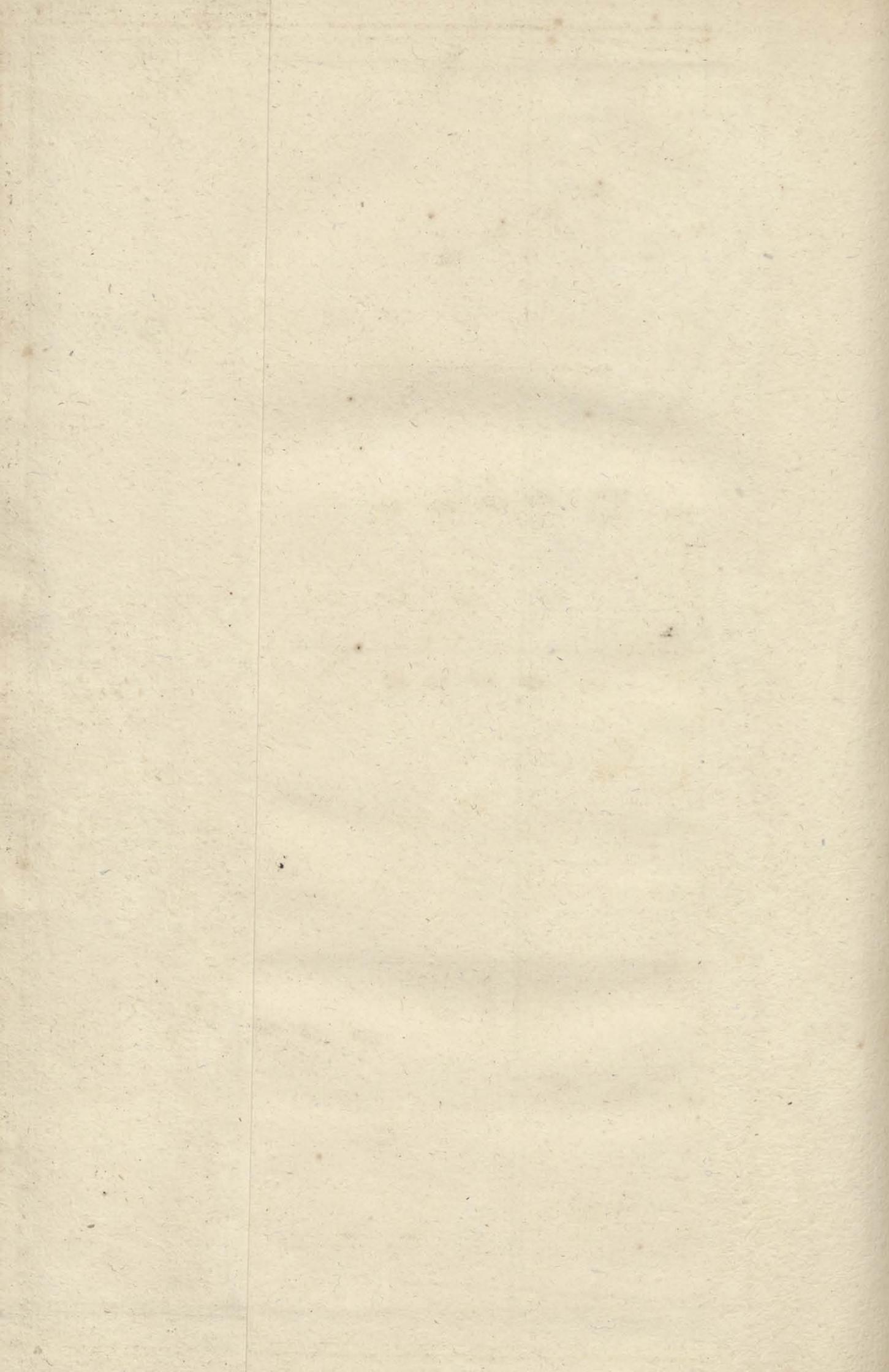


Fig. 38.



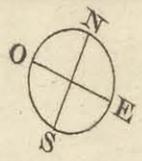


Fig. 39.

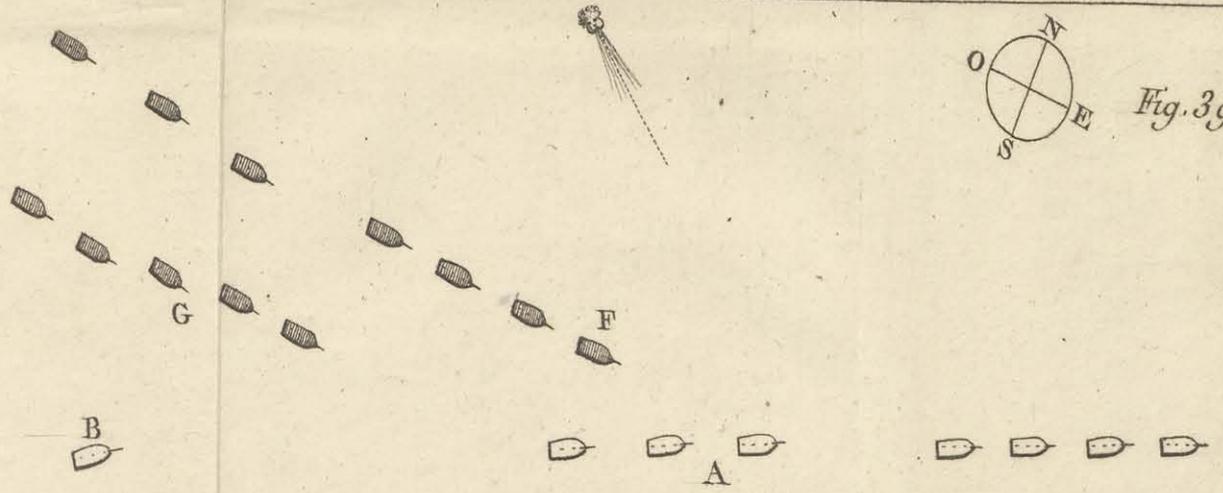


Fig. 40.

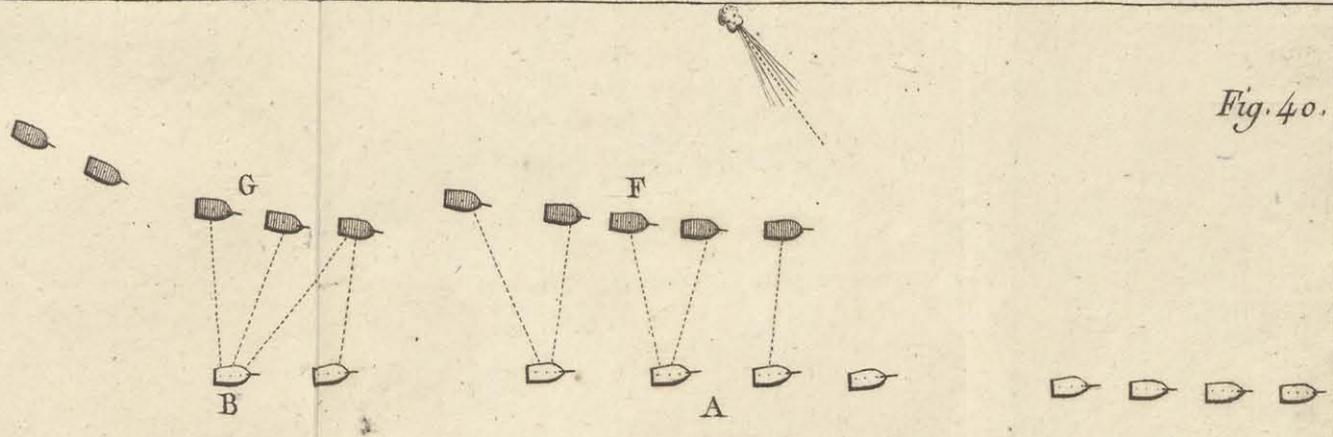


Fig. 41.

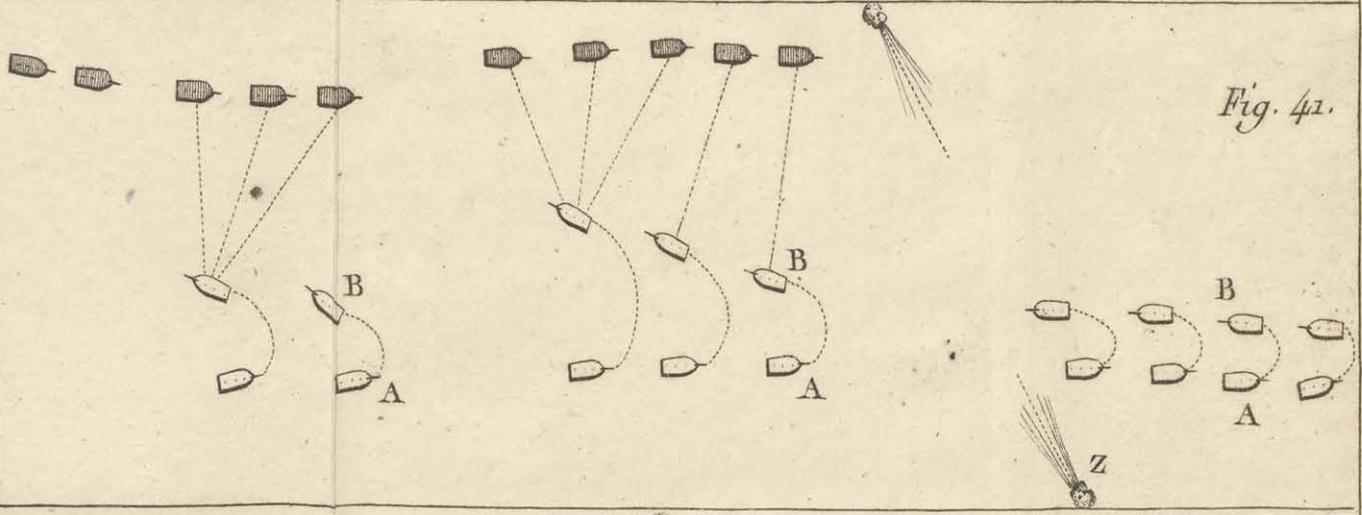


Fig. 42.



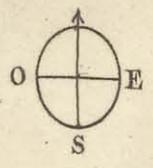


Fig. 43.

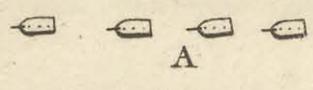
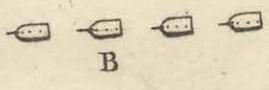


Fig. 44.

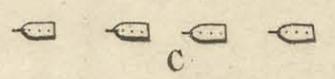
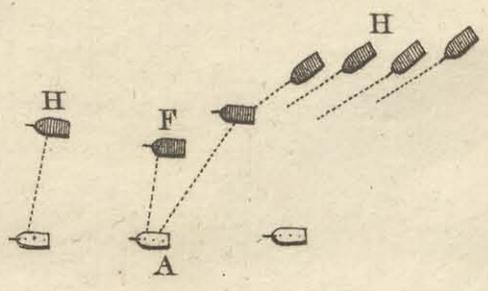
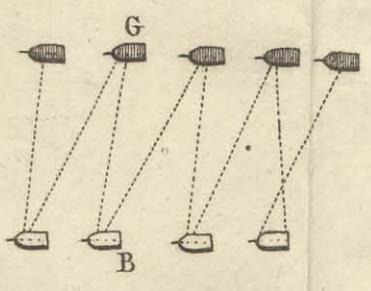
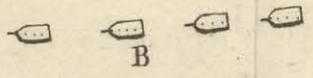


Fig. 45.

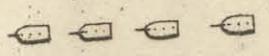
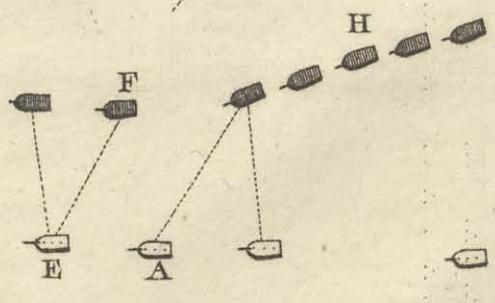
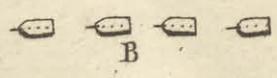
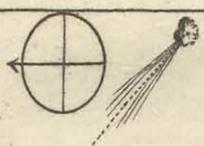
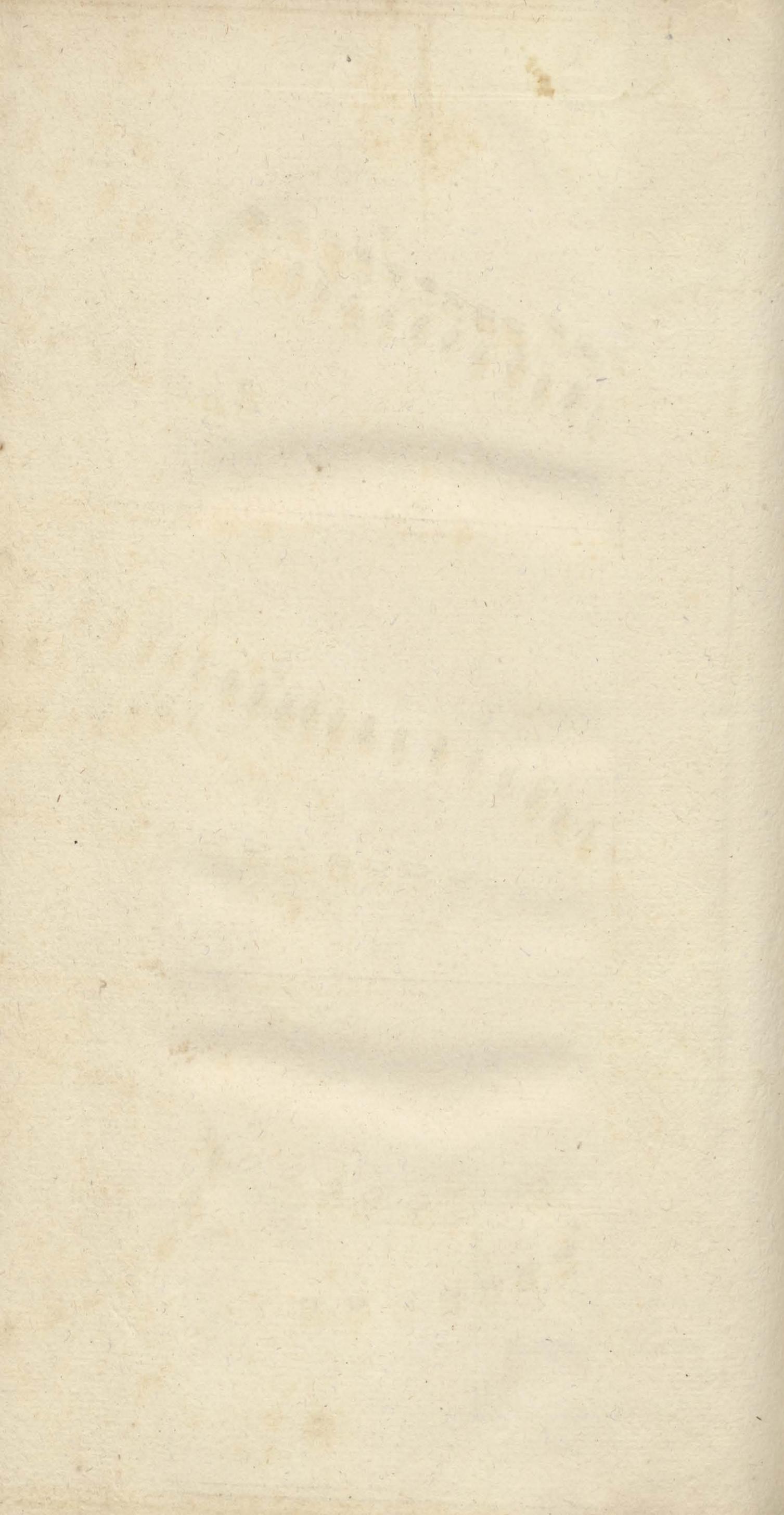


Fig. 46.



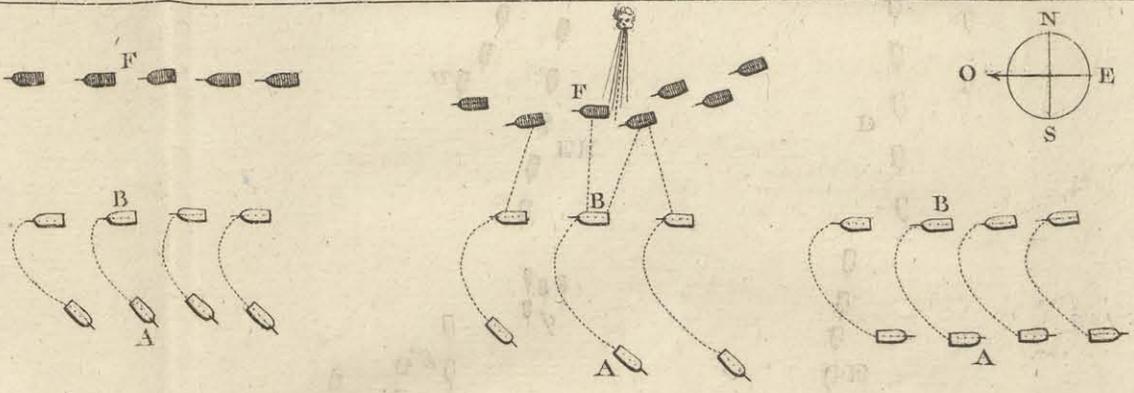


Fig. 47.

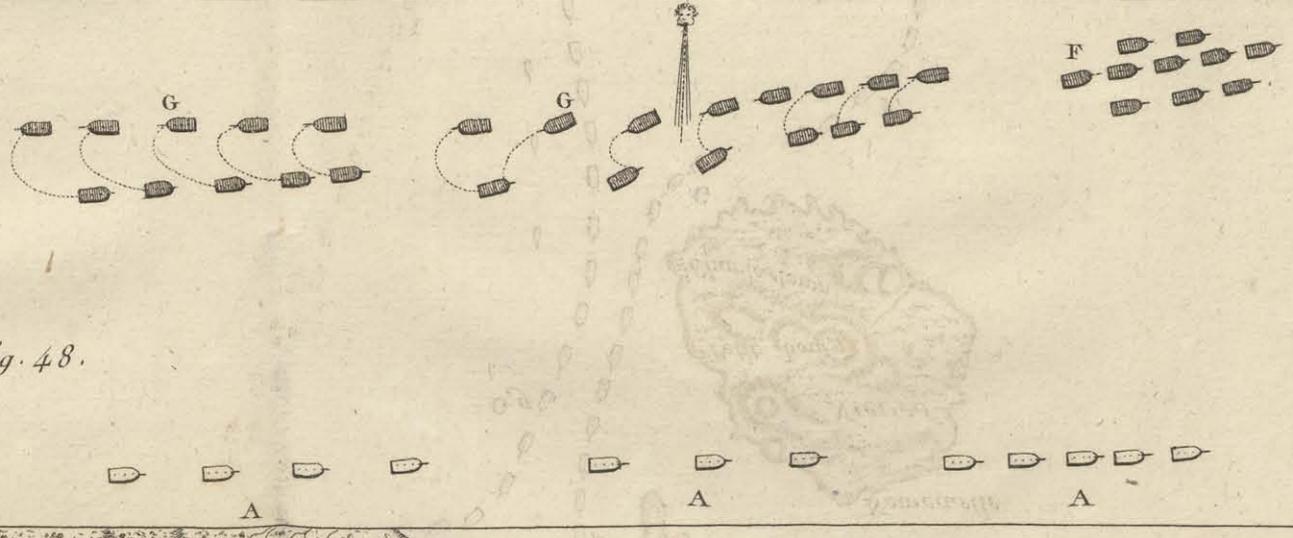


Fig. 48.

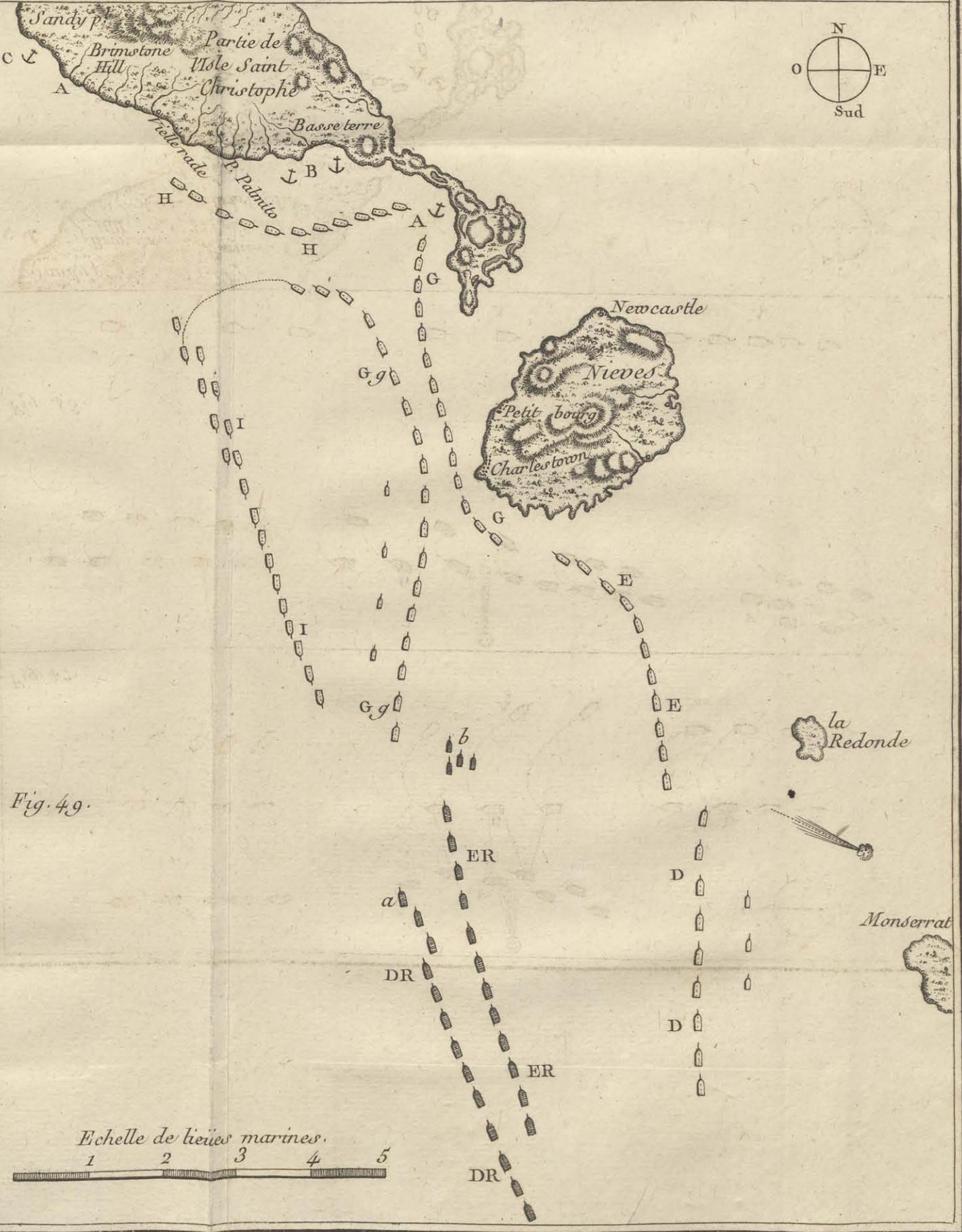


Fig. 49.

Echelle de lieues marines.
 1 2 3 4 5

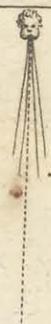
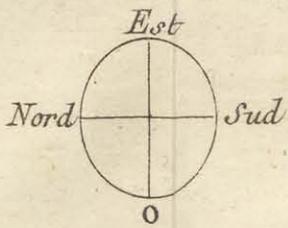


Fig. 50.
à 7h $\frac{3}{4}$.

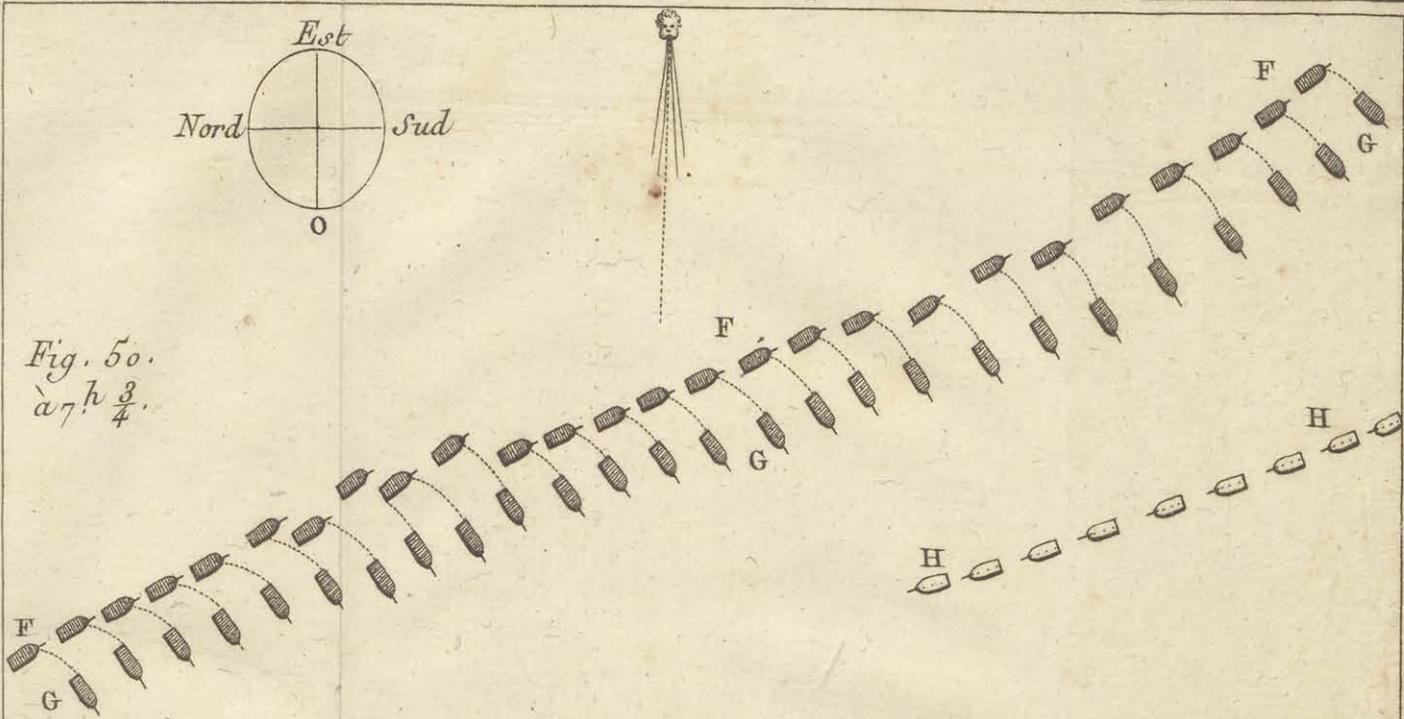


Fig. 51.
à 9h

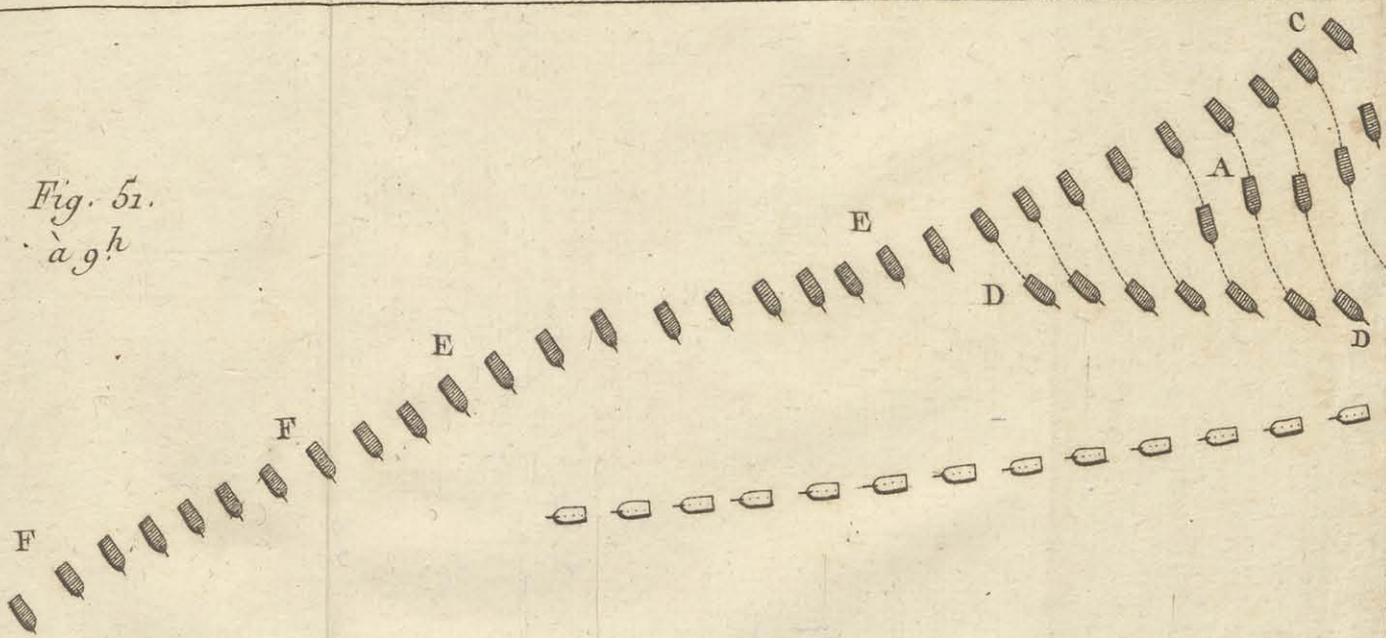


Fig. 52
à 10h $\frac{1}{4}$.

