SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 36 Décembre 2021

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
- MOINE DEFROQUE, MAGICIEN, ECUMEUR DES MERS – Eustache Le Moine, par G. Le Moing 1
- UNE ARME POUR EUSTACHE LE MOINE – Le fustibale, par G. Le Moing 5
- LE GUET DE LA MER EN BRETAGNE – La station de Pich Poud à Loctudy, par S. Brégeon et G. Le Moing. 7
- ARCHEOLOGIE SOUS-MARINE – La découverte de l'*Hermione*, par A. Foulonneau.....12
- L'HISTOIRE MARITIME ILLUSTREE PAR LES TIMBRES – Les révoltés du *Bounty*, par G. Le Moing 17
- INDEX DES NUMEROS 1 A 36 24
- UN DERNIER MOT 32

BONJOUR

Ce numéro de SILLAGES devrait vous parvenir un peu avant Noël. J'en profite donc pour vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année. Passez de bons moments en famille ou entre amis… sans oublier les gestes élémentaires de prudence, que la pandémie nous impose.

Petite innovation dans ce numéro, j'ai décidé de supprimer la rubrique « philatélie marine », dont je n'étais pas satisfait. Pour la remplacer, j'illustrerai un de mes articles historiques uniquement par des timbres. Je commence aujourd'hui par un article sur la mutinerie du *Bounty.* N'hésitez pas à me dire ce que vous en pensez.

Bonne lecture et joyeux Noël

Amicalement, Guy

Moine défroqué, magicien, écumeur des mers

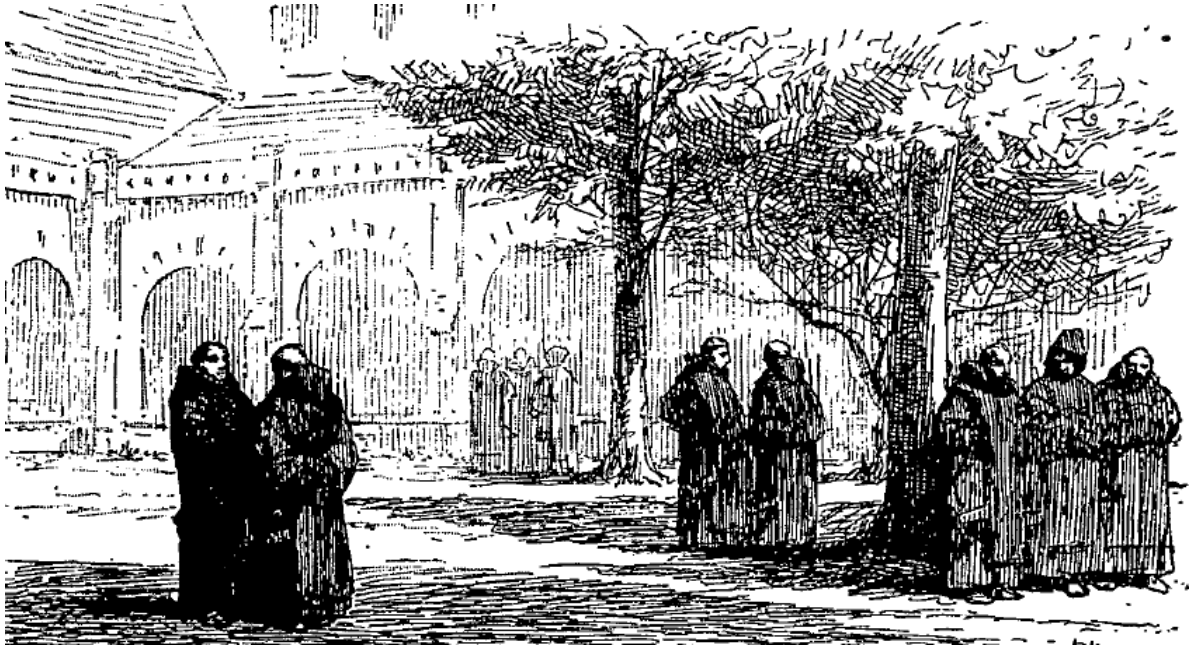
EUSTACHE LE MOINE, UN PIRATE DU XII^{e} SIÈCLE

Par Guy Le Moing

Eustache le Moine (Wistasse le Moine ou *the Monk*, pour les Anglais) était un aventurier hors du commun. Ancien moine bénédictin défroqué, adepte de la magie noire, il était devenu pirate et avait profité d'un conflit entre l'Angleterre et la France pour offrir ses services de marin à l'un puis à l'autre des deux rois

Eustache était né vers 1170 dans le petit village de Cors[1]. Il appartenait à une honorable famille : son père, faisait partie de la paierie du Boulonnais. N'étant pas l'aîné des enfants, il fut orienté naturellement vers une carrière ecclésiastique. Il devint « frère noir », c'est-à-dire moine bénédictin. Il passa ainsi quelques années à l'abbaye de Saint-Wulmer, à Samer, près de Boulogne.

À cette époque, il fut envoyé à Tolède pour approfondir ses études… mais la seule chose qu'il y apprit fut la *nigremanche* ou magie noire, dont il devint un pratiquant inégalé, ce qui ne manquait pas de jeter un certain trouble dans son couvent !



Bénédictins ou « frères noirs »

Alors qu'Eustache était moine, son père Baudouin perdit la vie. Il était en procès avec un autre seigneur du Boulonnais, Hainfrois de Hersinghen, qui lui contestait la propriété d'un fief. Pour gagner du temps et raccourcir la procédure, Hainfrois utilisa une méthode courante à l'époque : il fit assassiner Baudouin.

Eustache le Moine sortit alors de son couvent et demanda au comte Renaud de Boulogne de faire juger le meurtrier. Celui-ci, proclamant son innocence, s'en remis au « jugement de Dieu », c'est-à-dire qu'il s'arrangea pour que l'affaire se réduise à un simple « duel judiciaire » avec la partie adverse. Le « jugement de Dieu » donna raison à Hainfrois. Maintenant qu'il était sorti de son couvent et qu'il avait pris en main la mémoire de son père, Eustache décida de ne pas y retourner et de se consacrer aux affaires familiales. Il défroqua donc.

La détermination d'Eustache dut plaire au comte de Boulogne, car celui-ci le prit immédiatement à son service, et lui confia des responsabilités importantes. Cette situation avantageuse ne dura pas longtemps. Pour une raison assez obscure, le comte se fâcha contre lui et l'écarta sans ménagement. Eustache le Moine se transforma d'abord en hors-la-loi dans les forêts du Boulonnais, exerçant des actes de représailles contre les terres du comte. Un jour, il fut capturé et n'échappa à la mort que par miracle. On l'envoya à Paris pour y être jugé par le roi, mais il fut libéré par ses partisans sur le chemin de la capitale. Cette fois, cependant, il avait eu très peur ; il décida donc de passer en Angleterre avec femme, enfant et quelques compagnons.

[1] Aujourd'hui Courset, dans le Pas-de-Calais

La carrière anglaise d'Eustache le Moine commença en 1205. Le roi Jean sans Terre, qui avait perdu la Normandie l'année précédente, recherchait, pour l'aider, quelques aventuriers sans scrupules ; la candidature d'Eustache le Moine lui parut tout de suite intéressante.

On ignore ce qu'Eustache le Moine raconta au roi concernant ses compétences, mais il sut le convaincre ! L'Angleterre, à l'époque, avait une marine forte, « une moult grande marine et moult riche, chacune de ses nefs valait bien quatre nefs de France »[1]. Jean sans Terre confia trente galères à Eustache et le chargea d'une expédition dans les îles anglo-normandes, dont le statut était alors assez indécis.

Eustache le Moine se dirigea donc vers les îles de la Manche. L'histoire ne dit pas par laquelle il commença ; sans doute par Guernesey, la première grande île quand on vient d'Angleterre. Eustache débarqua le premier, armé « d'une grant hace » (d'une grande hache) et terrassa les défenseurs. Puis il ravagea les autres îles et, quand il ne resta plus rien à brûler, se retira avec un lourd butin.

Quelle fut la récompense d'Eustache le Moine pour cette première campagne ? Si l'on en croit la *Chronique des ducs de Normandie*, Jean lui aurait donné la seigneurie des îles du Cotentin. Aucun document officiel ne le prouve, et si Eustache devint seigneur des îles anglo-normandes, il ne le fut qu'à titre provisoire. Durant les années qui suivirent 1205, Eustache le Moine n'arrêta pas d'écumer les mers et de guerroyer sur les côtes.

C'est à cette époque que se situe l'épisode rocambolesque qui l'opposa à Lambert Cadoc, « Sénéchal de Normandie », lequel avait reçu de Philippe Auguste le commandement de la flotte de la Manche (la seule que nous possédions à l'époque), et de la défense côtière de la Normandie.

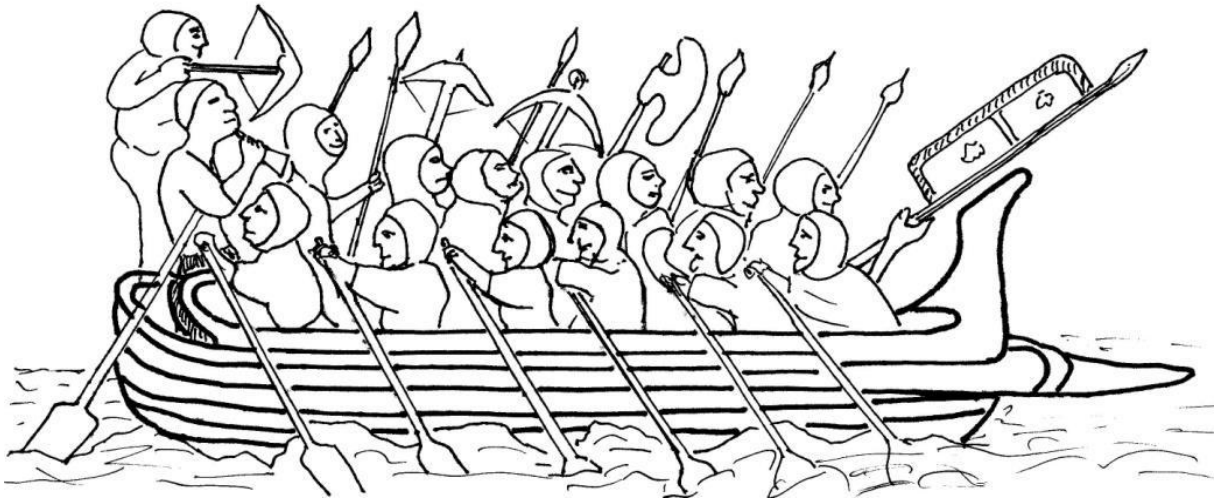
Eustache le Moine mit le cap sur l'embouchure de la Seine et jeta l'ancre à Harfleur. Il y laissa son escadre et embarqua sur un bateau avec trente de ses compagnons les plus sûrs, dans l'intention de remonter le fleuve et de rencontrer Cadoc du côté de Pont-Audemer, où il savait le trouver. Eustache aurait entrainé le sénéchal dans un marécage où il se serait embourbé. Exaspéré et vexé, celui-ci se serait alors lancé à la poursuite du pirate, lequel regagna précipitamment Harfleur et appareilla avec son escadre. Les deux aventuriers se seraient finalement affrontés sur la mer, mais Cadoc aurait perdu cinq navires et se serait retiré.

Lorsqu'il revint en Angleterre, après cet exploit, Eustache le Moine se rendit auprès du roi et lui demanda une récompense. Le roi lui donna un palais à Londres « qui moult était riche et bien fait ». Pas assez pour Eustache, cependant, car il le fit abattre pour le remplacer par un château encore plus beau.

Après quelques années de cordiale collaboration (voire de complicité), les relations se dégradèrent entre le roi d'Angleterre et son marin, pour d'obscures histoires d'argent. À cela s'ajouta bientôt un événement que le pirate ne put supporter : l'arrivée à Londres de son pire ennemi, le comte de Boulogne, qui venait de se rallier au roi d'Angleterre. Eustache aurait alors dérobé quelques galères anglaises et aurait gagné la côte française à force de rames.

Le ralliement d'Eustache le Moine à la France date du début de l'année 1213. Philippe Auguste avait besoin de marins expérimentés, et Eustache fut bien accueilli. Quelques années plus tard, le prince Louis, fils du roi de France, guerroyait en Angleterre, et Eustache le Moine fut mis au service de ce prince. Il lui apporta une aide navale essentielle, en assurant les transports depuis la France. C'est au cours d'une de ces opérations qu'il trouva la mort en 1217.

[1] *Histoire des ducs de Normandie*



Le retour d'Eustache à bord d'une galère volée

Cette année-là, le prince Louis rencontrait des revers militaires, et Eustache fut chargé de mener vers la côte anglaise un gros convoi transportant des renforts et du matériel de guerre. La flotte française quitta Calais le 24 août à destination de l'estuaire de la Tamise. Arrivée à la hauteur de South-Foreland, elle croisa une escadre anglaise venue à sa rencontre.

Comme toujours, à cette époque, il y eut d'abord des combats à distance, suivis d'abordages et de corps-à-corps. Les Anglais utilisaient une arme d'une cruelle efficacité : ils projetaient des pots de chaux pulvérisée sur le pont des navires ennemis ; ces pots se brisaient en touchant le pont, et des nuages de chaux s'élevaient et aveuglaient les marins et les soldats.

Quand ils eurent investi la nef amirale, les soldats anglais cherchèrent Eustache dans tout le navire, afin de s'emparer de sa personne. Le pirate resta d'abord introuvable, puis on finit par le découvrir caché à fond de cale. Il tenta vainement de soudoyer ses vainqueurs, mais personne ne l'écouta et il eut la tête tranchée. GL[1]

L'exécution d'Eustache le Moine

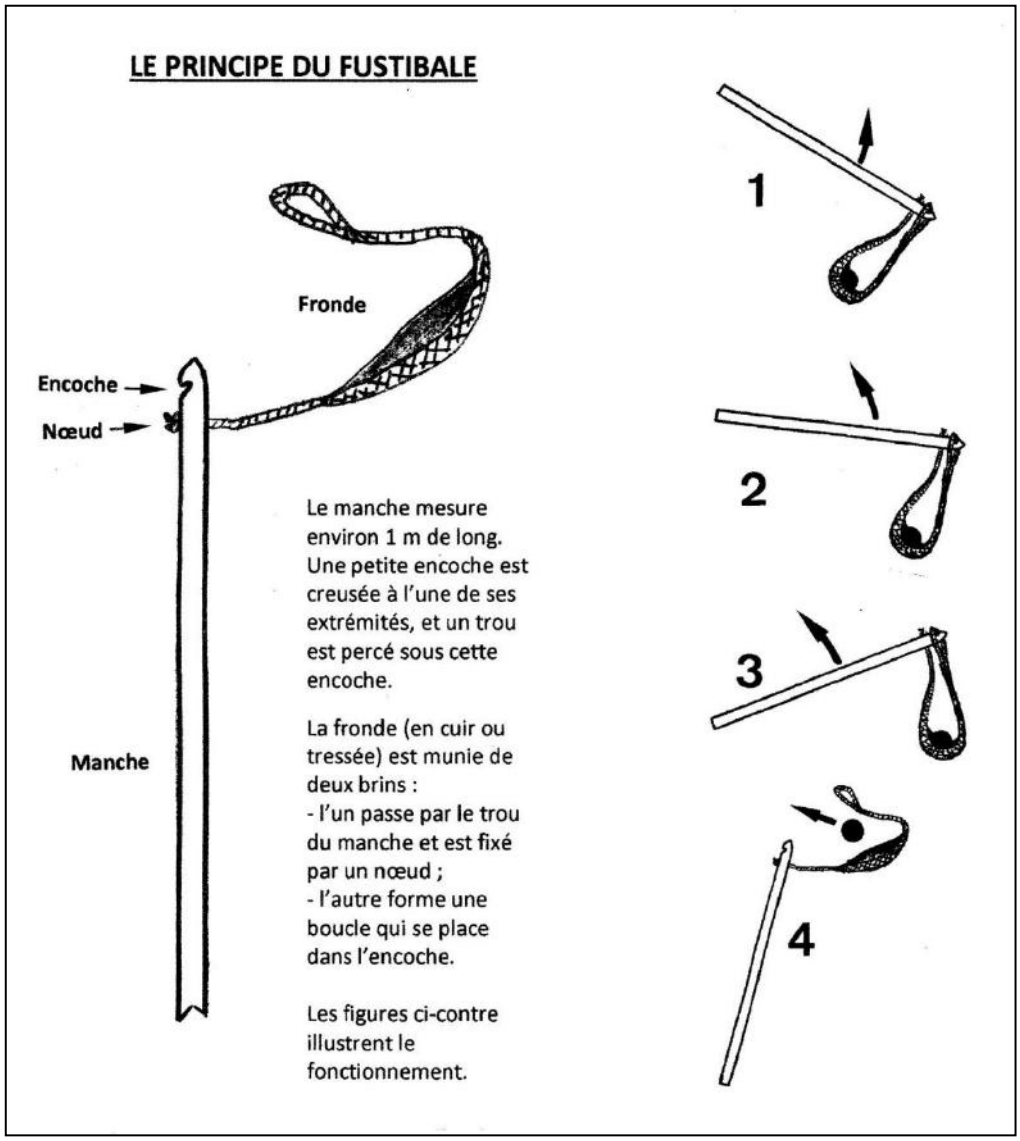
[1] Cet article est adapté de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Sandwich, 24 août 1217*, éditions Historic'One.

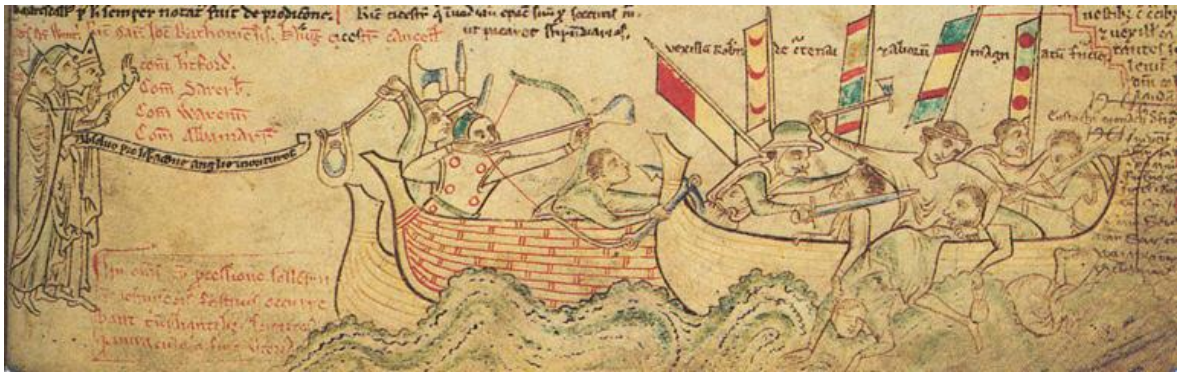
Une arme pour Eustache Le Moine

LE FUSTIBALE

Par Guy LE MOING

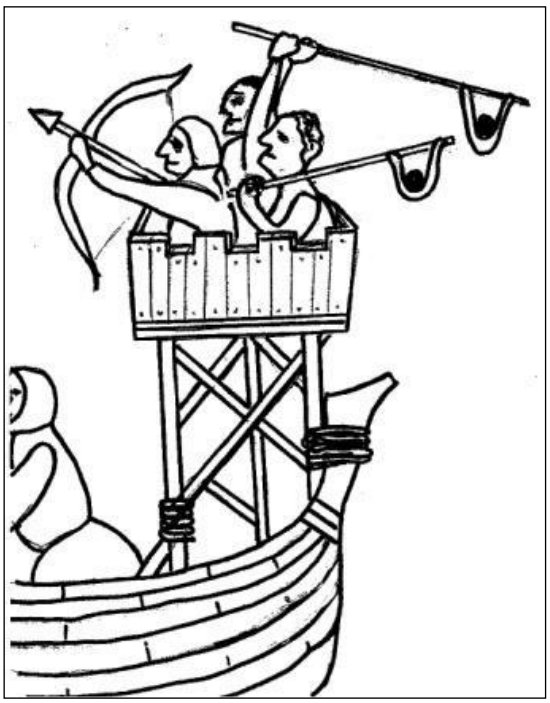
Le *fustibale* ou *fustibule* ou encore *fronde emmanchée* (*Staff-sling*, en anglais) était une fronde montée sur un bâton d'environ un mètre ; elle permettait de lancer des projectiles divers, avec une force amplifiée par le bras de levier du manche.





Scène de la bataille de South Foreland, d'après un dessin de Matthieu Paris
On y voit un soldat anglais maniant le fustibale, un autre accrochant le navire ennemi avec un grappin.
L'archer anglais ne tire pas une flèche, mais une sorte de sac (sans doute rempli de chaux).
Sur le plat-bord de la nef française : exécution d'Eustache le Moine

Le fustibale était utilisé aussi bien dans les batailles rangées terrestres, que dans la défense et l'attaque des places fortes, ou dans les batailles navales. Dans ce dernier cas, il permettait de lancer non seulement des pierres ou autres objets blessants, mais aussi des projectiles incendiaires ou aveuglants. Les Anglais l'utilisèrent à la bataille de South Foreland pour lancer des sacs ou des pots de chaux pulvérisée qui éclataient en tombant sur le pont des navires français et aveuglaient les marins et les soldats.



Soldats embarqués utilisant le fustibale

Le « guet de la mer » en Bretagne

LE POSTE À SIGNAUX DE PICH POUD À LOCTUDY

Par Stéphane Brégeon et Guy Le Moing

Les pays bordés par la mer ont toujours redouté les attaques en provenance de celle-ci. C'est pour se prémunir contre les risques d'incursion des pirates ou des troupes ennemies que la surveillance côtière existe depuis des temps très anciens. En France, elle s'est organisée à l'époque des guerres de Louis XIV. De cette institution du « guet de la mer », il subsiste aujourd'hui de nombreuses bâtisses destinées aux guetteurs. La Bretagne en est riche, et Stéphane Brégeon en a observé une, à Loctudy (Finistère), qui ne manque pas d'intérêt. Il va nous y emmener, après un petit mot sur le guet de la mer.

La tradition du « guet de la mer »

Les Romains avaient protégé les frontières terrestres de leur empire au moyen de fortifications, le *limes*. Ils n'avaient pas négligé, non plus, leurs frontières maritimes : elles étaient ponctuées de tours de guet qui se comptaient par milliers sur les côtes de la Méditerranée. Cette pratique s'est poursuivie pendant le Moyen Âge en raison, en particulier, de la menace barbaresque. Elle a laissé des traces dans l'archéologie (« tours génoises » de Corse, par exemple) et dans la toponymie. La ville de La Garde, dans le Var, doit son nom à un poste de guet situé sur son littoral. La célèbre église Notre-Dame de la Garde, à Marseille, est bâtie sur une hauteur où se trouvait jadis un poste d'observation surplombant la mer.

La façade atlantique fut moins précoce à s'équiper. Les attaques des Vikings, au IX^e^ siècle, imposèrent néanmoins une surveillance de la mer ; Charlemagne ne manqua pas de le rappeler dans l'un de ses capitulaires : le guet et la garde (*wacta et warda*) étaient obligatoires pour tous ceux qui n'étaient pas en état d'aller à l'armée. Quelques siècles plus tard, la menace anglaise fit fleurir les postes de guet le long des côtes de la Manche. Ce pouvait être de modestes cabanes aujourd'hui disparues, ou des clochers d'églises dominant la mer. Pendant longtemps, le guet fut organisé par les seigneurs locaux. Une ordonnance de Charles V, datée d'août 1377, le plaça clairement sous la responsabilité de l'amiral :

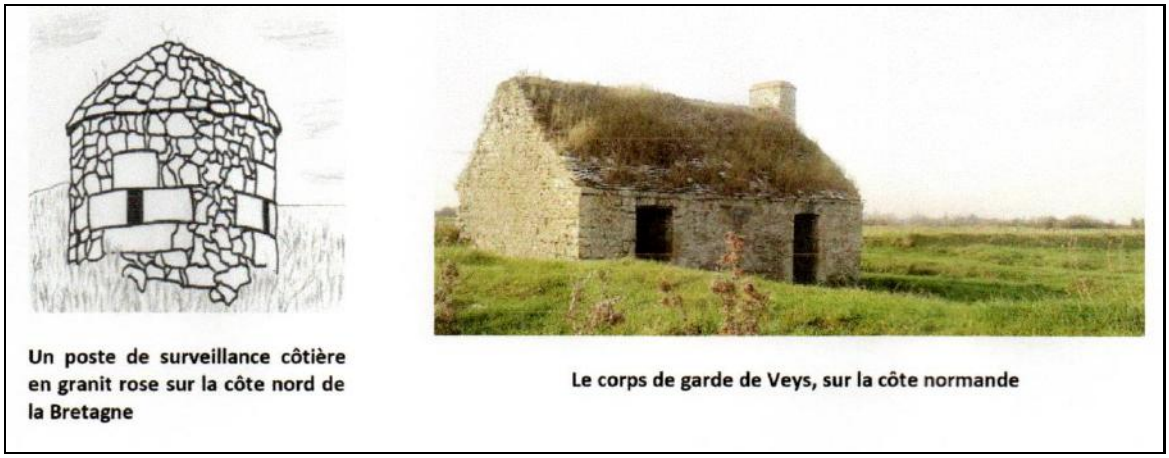
> *« Quand il est convenable de faire guet et tenir des fours [foyers] sur la côte de la mer, audit amiral et à ses officiers appartient la contrainte et punition, tant au criminel qu'au civil. Ceux qui font le guet doivent être garnis de feu, bois et paille pour faire les signaux sur les côtes de la mer, de nuit par feu et de jour par fumée, si besoin est, et cette coutume est et doit être dans tout le royaume de France durant le temps de guerre. Et sur chaque côte, ledit amiral doit visiter, pourvoir et ordonner ou le faire faire de par lui, afin qu'aucun inconvénient n'en advienne, et partant il doit se faire obéir, à qui que les terres et seigneuries soient. »*

Ce court passage a l'intérêt de présenter les moyens de communication utilisables pour donner l'alerte : fumée le jour, feu la nuit. Ajoutons que ces signaux visuels étaient souvent relayés par un signal sonore : le tocsin des églises voisines.

La série de guerres franco-anglaises qui débuta sous le règne de Louis XIV imposa de règlementer avec plus de rigueur le « guet de la mer ». Colbert lui consacra deux *titres* dans son Ordonnance de 1681 : les titres V et VI du quatrième livre sont respectivement consacrées aux « capitaines des gardecostes » et aux « personnes sujettes au guet de mer ». L'article V du titre VI concerne les communications ; il tient en une ligne :

« Article V
Le signal se fera de jour par fumée et de nuit par feu. »

C'est tout ! Rien n'avait évolué dans ce domaine depuis un millénaire ! Vauban fit ériger de petites constructions en pierres pour les guetteurs des côtes de la Manche, les *Cabanes Vauban*. Il n'apporta rien, lui non plus, dans le domaine des transmissions. L'organisation du guet de la mer évolua beaucoup durant le XVIII^{e} siècle, mais pas les techniques de communication. Ce n'est qu'en 1806 qu'elles se modernisèrent, avec la mise en service des sémaphores.



Un poste de surveillance côtière en granit rose sur la côte nord de la Bretagne

Le corps de garde de Veys, sur la côte normande

Quelques vestiges du « guet de la mer sur les côtes de la Manche

Le poste à signaux de Pich Poud , à Loctudy

Situé rue de Porscaven, à la pointe de Saint Oual, sur la commune de Loctudy (29) ce bâtiment se trouve sur une propriété privée. Il est visible depuis le chemin vers la plage et depuis la plage.

Loctudy, Finistère

Les renseignements glanés sur Internet (sites touristiques et patrimoniaux du pays Bigouden) expliquent ce petit édifice :

« Le poste à signaux de Pich Poud, ancêtre du sémaphore, a été construit sous le règne de Louis XIV pour surveiller la circulation maritime. Ainsi deux guetteurs étaient postés sur le toit en espalier et signalaient toute approche de navire envahisseur. Ce site a également été un poste de surveillance lors de la seconde guerre mondiale. »

Et

« Sur ce poste à signaux de Pich Poud, deux hommes qui se relayaient sur le toit du bâtiment, leur poste d'observation, étaient chargés d'y faire le guet et de transmettre des signaux à l'aide de fanions. À l'est de celui de Saint-Oual se trouvent les postes de la pointe de Langoz et de la pointe de Sainte-Marine. À l'ouest, un autre du même type est installé à proximité de l'actuel port de Lesconil. Leur fonction était d'observer et de rendre compte de l'activité maritime, en particulier britannique, dans les parages de l'archipel des Glénan. Cet archipel sert d'ailleurs de base aux Anglais de la fin du XVII^{e} siècle jusqu'au XVIII^{e} siècle. L'intérieur du bâtiment possède une cheminée en pierre de taille. »

Le poste à signaux de Pich Poud à Loctudy
(Photo de Stéphane Brégeon)

Par analogie avec le corps de garde de la pointe Saint Gildas, à Préfailles (44)[1], la maison des douaniers de Korejou, à Plouguerneau (29), le fortin des douaniers de Merrien, à Moëlan sur Mer (29) ou encore le fort de la pointe de Cabellou, à Concarneau (29), qui possèdent également des couvertures en lauzes, il est possible d'expliquer cette toiture. Il semble que les toits en lauzes aient été utilisés sur les bâtiments du guet de mer ou des douanes pour une raison bien particulière. Les postes construits en période de guerre avec une toiture traditionnelle (charpente en bois, avec tuiles ou ardoises) étaient dépouillés de leurs toitures une fois revenu la paix et leurs désaffectations ou « abandons » par les autorités. La pauvreté des populations côtières explique ces pillages. Un toit en lauzes posé sur une voute en pierre ne présentait pas les mêmes intérêts pour les habitants.

Le bâtiment de Loctudy possède un large soubassement et un mur de ceinture, formant ainsi une plate-forme à l'arrière et sur un côté à ce poste de guet. Une porte côté terre donne accès à l'intérieur et une fenêtre s'ouvre sur l'océan. Logiquement cette fenêtre devait servir pour le guet.

Le poste à signaux de Pich Poud à Loctudy
(Photo de Stéphane Brégeon)

Les textes ci-dessus informent sur la présence des guetteurs sur le toit en espalier, et l'on peut croire les rédacteurs bien informés. Pourtant, cela entraîne des questions :
- Était-ce une pratique accessoire laissée au libre arbitre des guetteurs qui pouvaient ainsi étendre leur champ de vision ?

[1] Stéphe Brégeon est responsable de cet ancien sémaphore et du musée maritime qu'il abrite aujourd'hui.

- Cette pratique était-elle dû à un ordre des officiers pour pallier au manque d'une tourelle ?
- Cette absence réduisant les coûts de construction. On a vu ailleurs des administrations faire des économies sur le confort et sur l'efficacité des hommes.
- Pourquoi n'y a-t-il pas d'escalier d'accès à ce toit, si la pratique était courante.
- Pourquoi n'a-t-on pas construit une simple tourelle, accolée au bâtiment, bien plus confortable qu'un toit en pente et possiblement recouverte elle aussi d'un toit. C'est notamment le cas au fortin des douaniers de Merrien comme à la pointe de Cabellou.
Tout renseignement sera bienvenu ! SB & GL

ORDONNANCE
DU ROI,
Concernant le ſervice des Milices garde-côtes de la province de Bretagne.
Du 25 Février 1756.
DE PAR LE ROI.

BIBLIOTHEQUE ROYALE

L'ordonnance royale de 1756 concernant le guet de la mer en Bretagne

Archéologie sous-marine

LA DECOUVERTE DE L'*HERMIONE*

Par Alain Foulonneau

Dans Sillages n° 35 Guy Le Moing évoquait le naufrage de la frégate l'Hermione le 20 septembre 1793. L'épave a été fouillée il y 15 ans. Désormais quelques vestiges de la célèbre frégate côtoient sa réplique encore plus célèbre.

L'Hermione au combat naval de Louisbourg en 1781.
Détail du tableau de Rossel de Cercy

Alors que la construction de la réplique de la frégate Hermione était en cours à Rochefort, une équipe d'archéologues sous-marins décida en 2005 de fouiller l'épave de la frégate originale. Voici le récit de son découvreur et explorateur Michel Vasquez :

*J'ai découvert l'épave en 1984 sur le plateau du Plateau du Four (déclaration au Drassm 55/84). Elle avait fait l'objet, dans la foulée, de deux campagnes de sondages qui avaient permis de reconnaître les vestiges d'un bâtiment de guerre français. La présence d'un lest sous forme de gueuses en fer et de galets, la taille de l'ancre, la forme des canons (sans anneau de brague), le calibre des boulets (12 et 6 livres de balles de poids), indiquaient avec certitude qu'ils correspondaient aux éléments que portait une frégate de 12. Quelques éléments structuraux observés dès 1986 sur la partie est du site (largeur des couples 540 mm, largeur des mailles de 95 à 105 mm) avaient révélé qu'ils semblaient correspondre à la structure d'une frégate. Les archives mentionnent que l'*Hermione *avait reçu un doublage en cuivre composé de 1 100 feuilles. Les feuilles de cuivre présentes sur le site, confirmaient sans équivoque que le bâtiment était postérieur à 1778, date d'adoption systématique du doublage de cuivre en France. La recherche dans les archives dirigea les chercheurs sur la piste de l'*Hermione *frégate de 12. Sa position au nord-est du plateau coïncide avec son lieu d'échouement. Elle sortait de l'estuaire de la Loire et se dirigeait vers Quiberon. Enfin la découverte aux archives départementales de la Loire Atlantique, d'un courrier daté du*

*23 septembre 1793, trois jours après sa perte, précisant la position d'échouement de l'*Hermione *entre la Calebasse et les roches du Four, confirmait l'identité de l'épave.*

En 2005 j'ai obtenu l'autorisation du DRASSM de faire une fouille complète et de remonter une ancre et deux canons. Les opérations ont été effectuées en août et septembre de la même année.

Les vestiges ont été confiés à la société Arc'Antique pour traitement afin d'être ensuite exposés.

En 2005, sur l'épave de l'« Hermione » échouée au large du Croisic dont on aperçoit le bois de la coque : Michel Vazquez (second plan) en remontera une ancre et des canons. PHOTO ASSOCIATION ARMADA © Crédit photo : sec.rochefort@sudouest.com

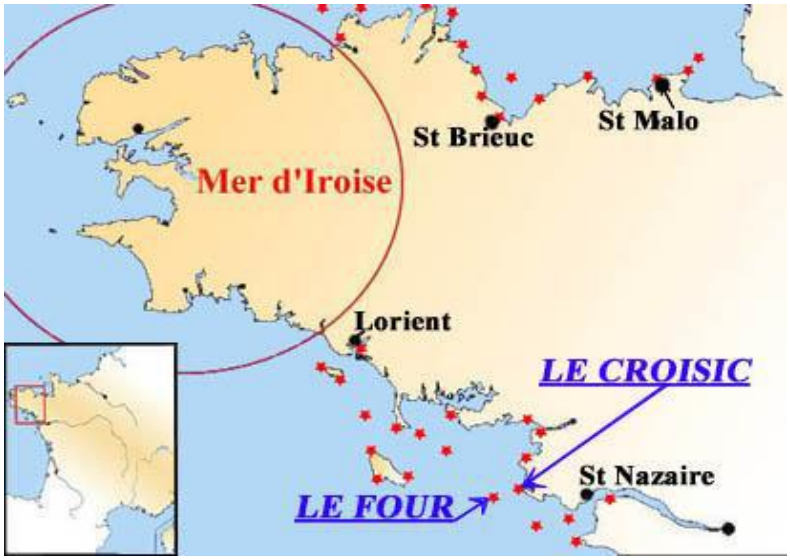
Michel Vasquez sortant de la mer un canon de l'Hermione (Photo AFP)

En effet, les objets longtemps immergés en mer ne se conservent pas une fois sortis de l'eau. Des réactions chimiques en chaîne se déclenchent quand le sel dont ils sont imprégnés entre en contact avec l'oxygène de l'air. Cela aboutit à la création d'acide chlorhydrique qui ronge l'objet. Au bout de quelques semaines l'objet se délite par plaques puis tombe en poussière. C'est surtout le cas des objets en fer et en acier. Les objets en bronze y sont moins sensibles. Il faut donc débarrasser les objets du sel puis les protéger de l'air. Le traitement le plus efficace est l'électrolyse. Arc'Antique est un laboratoire de conservation restauration du patrimoine archéologique qui dépend du Département de la Loire Atlantique. Il est le seul capable de traiter par électrolyse des objets de grande taille. L'Ancre et les canons de l'*Hermione* après avoir été traités sont désormais exposés dans la cour du Château des ducs de Bretagnes à Nantes. En cliquant sur le mot suivant : Laboratoire, vous accédez au site d'Arc'Antique et vous pouvez voir différentes phases du traitement des canons et de l'ancre de l'Hermione.

La responsable du laboratoire Arc'antique explique à la fin d'une petite interview comment les vestiges de l'Hermione originale ont été exposés près de sa réplique lors d'un festival. Pour l'écouter cliquez sur son nom qui suit : Jane Echinard

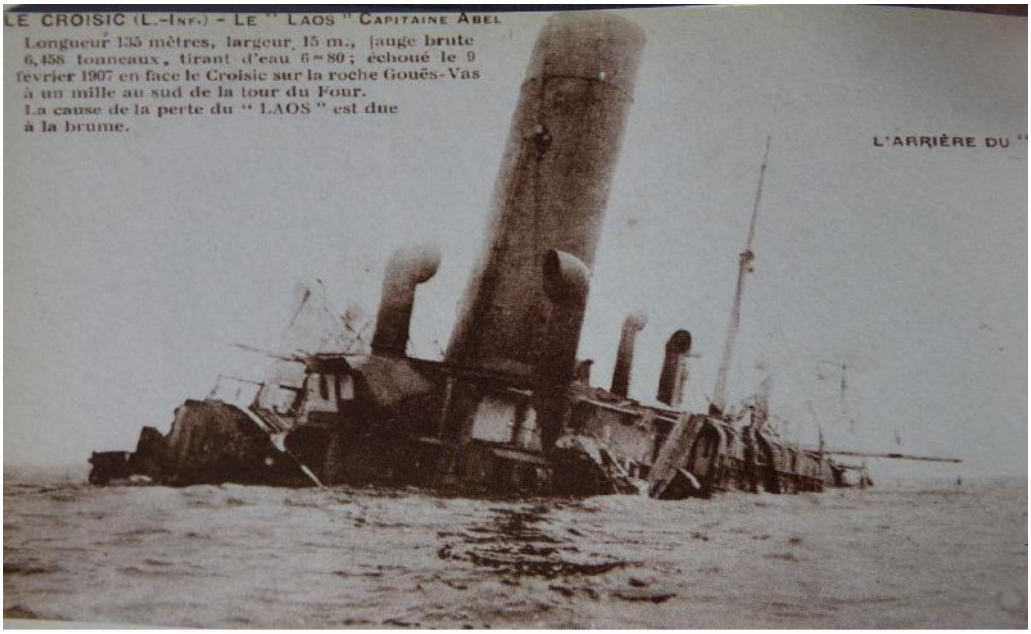
Le plateau du Four.

Le plateau du Four est un vaste haut fond situé devant la pointe du Croisic dans le département de Loire Atlantique. Depuis toujours il représente un danger pour les navires et les naufrages qu'il a occasionnés sont nombreux. Pour mémoire on citera, outre celui de l'Hermione, ceux des vaisseaux anglais Resolution et Essex au cours de la bataille des Cardinaux qui ont déjà été évoqués dans Sillages. En 1819 la construction d'une tour est décidée pour signaler ce danger et le phare entre en service en 1821. Son fût orné d'un motif à spirale noir et blanc le rend reconnaissable facilement. Il est classé monument historique depuis 2012. Il ne faut pas confondre ce phare avec son homonyme situé entre Ouessant et la côte du Finistère.



Position du Four (plan Phares de France)

Malgré ce phare les naufrages ont continué. En effet les parages sont souvent couverts par la brume qui rend le phare invisible. Le 9 février 1907 le paquebot Laos en provenance d'Extrême Orient perdu dans la brume cherche le chenal de Saint Nazaire. Il s'éventre sur le plateau du Four. Il n'y a pas de victime mais le vapeur bientôt coupé en deux est perdu pour toujours. Par 13 m de fond trois chaudières un arbre d'hélice et des débris de poupe rappellent aux plongeurs ce naufrage. AF



Carte postale d'époque représentant l'arrière du Laos coupé en deux

L’histoire maritime illustrée par les timbres

LES RÉVOLTÉS DU *BOUNTY* (1789)

Par Guy Le Moing

L’ « arbre à pain » est un curieux végétal qui pousse à Tahiti et sur certaines îles du Pacifique. Il donne un fruit comparable au pain, ce qui explique son nom. Au XVIII[e] siècle, le fruit de l’arbre à pain constitue une ressource alimentaire importante pour les populations locales, pendant une partie de l’année. Les botanistes anglais connaissent la richesse de cette denrée, depuis qu’ils ont exploré les îles de l’Océanie et observé le mode de vie des indigènes. Ils conçoivent un projet grandiose : expédier des arbres à pain vers les Caraïbes, dans certaines îles où les ressources naturelles sont insuffisantes pour assurer l’alimentation quotidienne des esclaves travaillant dans les plantations. Ils sont convaincus du succès de la transplantation, les deux régions se trouvant à peu près à la même latitude.

- Pays d’émission : Cameroun
- Date d’émission : 10 mai 1967
- Taille : 40 x 26 mm
- Couleur : Polychrome
- Dentelure : Peigne 12 x 12 ½
- Impression : photogravure
- Valeur faciale : 4 Francs CFA
- Réf. YT : CM 444

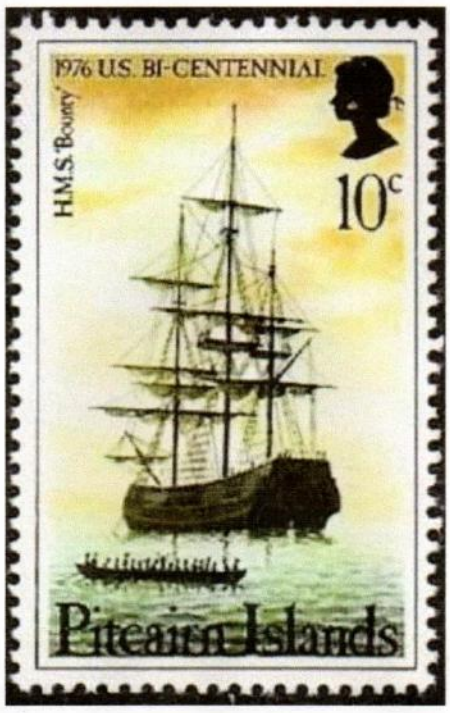
L’arbre à pain (*Artocarpus altilis*) est un arbre originaire d’Océanie, domestiqué pour son fruit domestique, le « fruit à pain ». Aux Antilles françaises, on le nomme « châtaigner pays » par allusion à ses qualités nutritives comparables à celles de la châtaigne.

Le fruit de l’arbre à pain

♦ Pays d'émission : France (Polynésie française)
♦ Date d'émission : 09/07/1977
♦ Taille : 40 x 26 mm
♦ Couleur : Polychrome
♦ Dentelure : Peigne 12 ½. X 12 ¼
♦ Impression : offset
♦ Valeur faciale : 2 Francs CFP
♦ Réf. YT : PF S2A

Le fruit de l'arbre à pain

Le gouvernement de Sa Majesté décide donc d'affréter un bâtiment spécialement aménagé pour cette opération. Un ancien navire marchand est acquis par la Royal Navy. Il subit quelques transformations pour permettre le stockage et l'arrosage de plusieurs centaines de bacs à fleurs, et est rebaptisé *Bounty* (« bonté »), ce qui correspond bien à l'aspect humanitaire de sa mission. Le *Bounty* n'est pas un bien grand navire : il jauge moins de 300 tonneaux et ne mesure que 27,50 mètres de long. On l'a équipé de quatre petits canons, pour bien montrer qu'il appartient désormais à la marine de guerre.



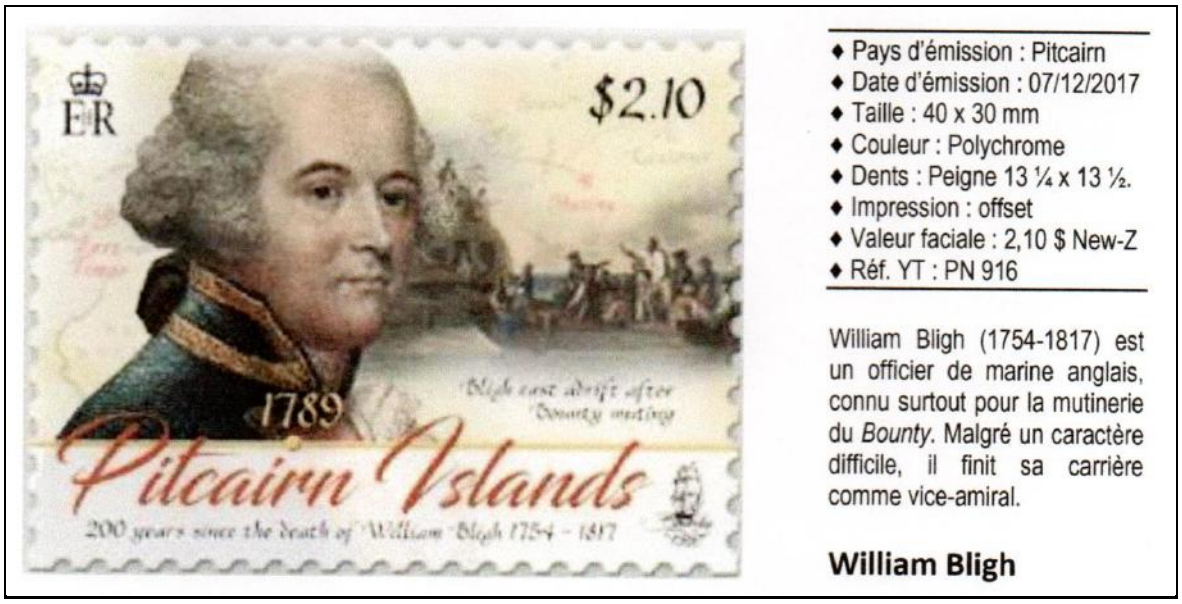
♦ Pays d'émission : Pitcairn
♦ Date d'émission : 4 juillet 1976
♦ Conception : Jennifer Toombs
♦ Couleur : Polychrome
♦ Dentelure : Peigne 14 x 13 ¾
♦ Impression : offset
♦ Valeur faciale : 10 cents néo-zélandais
♦ Réf. YT :

Avant d'être incorporée dans la *Royal Navy*, la *Bounty* était un navire de transport charbonnier, du nom de *Berthia*. C'est un trois-mâts de 27,70 m de long et de 7,30 m de large, jaugeant 215 tonneaux. Il est acheté en 1787 par la *Royal Navy* dans le but de tenter une transplantation d'arbres à pain entre l'Océanie et les Caraïbes. Le lieutenant de vaisseau William Bligh en prend le commandement, et le navire appareille à la fin de l'année avec une cinquantaine d'hommes. Il entrera dans l'histoire en 1789 à l'occasion d'une célèbre mutinerie.

HMS *Bounty*

Le commandement du *Bounty* a été confié à un officier de trente-trois ans, le lieutenant de vaisseau Bligh. Malgré son jeune âge, Bligh totalise déjà vingt-cinq ans de navigation ! Il s'est embarqué comme « page » à huit ans et n'a jamais cessé depuis de parcourir les mers. Aspect important de cette expérience : il connaît Tahiti, qu'il a exploré naguère sous les ordres du capitaine Cook, et conserve des amis dans cette île.

Le lieutenant de vaisseau Bligh est le seul officier breveté du bord ; ses adjoints directs (c'est-à-dire son second Freyer et ses deux lieutenants Christian et Elphinston) sont issus de la maistrance et « font fonction » d'officiers. Le reste de l'équipage se limite à une quarantaine d'hommes, ce qui est bien suffisant pour la conduite d'un si petit navire. En plus des marins, le *Bounty* transporte un passager civil : le botaniste Nelson, chargé des soins de la cargaison.



Le *Bounty* quitte Spithead le 23 décembre 1787 et affronte une mer déchaînée. Il atteint Ténériffe le 5 janvier et relâche quelques jours dans cette île afin de compléter son approvisionnement. Après quoi, le navire se lance à travers l'Atlantique.

Au cours de cette traversée, les marins découvrent leur capitaine sous un jour qu'ils ne connaissaient pas. Bligh est un officier sévère et emporté, qui punit facilement et qui se laisse aller à des colères violentes. Son sens intransigeant de la discipline ne tarde pas à faire régner à bord du *Bounty* une atmosphère pesante. De surcroît, Bligh est pingre et soupçonneux ; il a toujours peur de manquer ; il ne supporte aucun gaspillage ; il rationne ses hommes sans raison. C'est ainsi, par exemple, qu'il décide de franchir le cap Horn sans escale préalable, et d'atteindre directement Tahiti. Tant pis si la longueur du voyage impose des privations à l'équipage.

Le *Bounty* aborde le cap Horn courant mars, c'est-à-dire bien tard en saison. Pendant un mois, il va tenter de franchir l'obstacle, malgré les vents contraires qui le refoulent vers l'Atlantique. Pendant un mois, les hommes se battent contre la tempête et le froid. En vain ! Le 21 avril, Bligh abandonne le combat ; il décide de faire demi-tour et d'atteindre le Pacifique par l'est, c'est-à-dire par le cap de Bonne-Espérance et l'océan Indien. Un mois plus tard, le navire fait escale au Cap pour réparations, réapprovisionnement et repos bien mérité de l'équipage.

L'étape suivante du voyage commence le 1er février 1789, lorsque le *Bounty* quitte l'Afrique du Sud pour Tahiti. Après quatre nouveaux mois de navigation et une courte escale en Tasmanie, le voilier atteint l'île enchanteresse fin octobre. L'escale est merveilleuse. Trois hommes désertent mais sont repris par Bligh et sévèrement châtiés. Monsieur Nelson, le botaniste, sélectionne méticuleusement les plants d'arbre à pain, les met en pot et les embarque sur le *Bounty.* Fin mars 1789, le chargement est achevé et le navire remis en état d'affronter l'océan. On lève l'ancre le 4 avril, la première partie de la mission étant accomplie. Direction le cap Horn, via l'Australie.

Moins d'un mois après le départ, un incident violent vient rompre le charme de la navigation dans les mers du Sud. Le commandant soupçonne un de ses hommes de dérober des noix de coco dans la réserve du bord. Il rassemble ses officiers, s'énerve, et va jusqu'à accuser l'un d'entre eux, le lieutenant Christian, en termes injurieux :

> « Si fait ! Maudit chien ! Il faut bien que vous me les ayez volées car, autrement, vous seriez capable de me dire exactement combien vous en aviez ! »

De plus en plus énervé, il prend alors à partie l'ensemble de son état-major :

> « Ah, canailles ! Dieu vous damne ! Vous êtes tous aussi voleurs les uns que les autres ! Vous vous liguez avec les hommes pour me voler. Vous finirez sans doute bientôt par me voler aussi mes ignames ! Mais je vous en ferai suer, tas de coquins ! Avant que nous ayons franchi le détroit de l'Endeavour, j'aurai fait sauter la moitié d'entre vous par-dessus bord ! »

Il s'adresse ensuite à Samuel, le commis, et lui ordonne de rationner les officiers :

> « Plus de grogs pour ces canailles ! Demain, vous ne leur donnerez qu'une demi-livre de patates et, s'ils volent encore, je réduirai leur ration à un quart de livre ! »

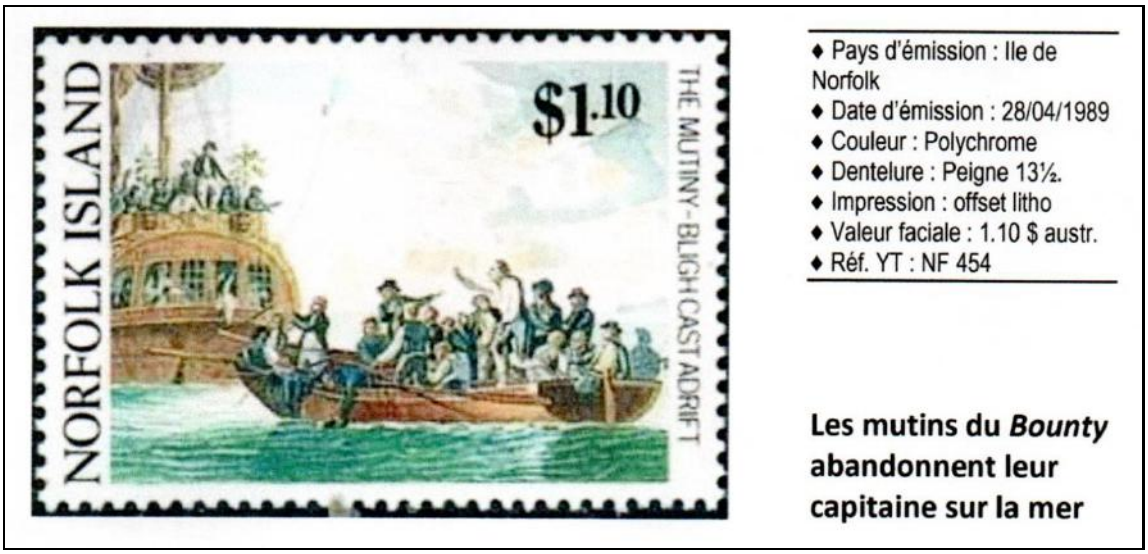
L'altercation est si violente que le lieutenant Christian a du mal à s'en remettre, et rumine toute la journée des idées de vengeance. A la fin de son quart de nuit, il s'ouvre à quelques hommes, dont le maître d'armes Churchill, le second canonnier John Mills, le matelot Thomas Burkitt, puis il donne le signal de l'action. Les mutins armés font irruption dans la cabine de Bligh, le maîtrisent, font mettre la chaloupe à la mer, y transbordent des vivres et de l'eau et, malgré les protestations du commandant et de quelques gradés, forcent dix-huit hommes à y monter[1]. Après quoi, le lieutenant Christian s'adresse à son commandant :

> « Vos officiers et vos hommes sont dans la chaloupe. Allez les rejoindre. Si vous tentez d'opposer la moindre résistance, vous serez mis à mort immédiatement. »

Lorsque Bligh a pris place dans l'embarcation, on largue l'amarre qui la relie au *Bounty.* Il est 8 heures du matin, ce 28 avril 1789. La frêle coquille de noix s'éloigne lentement du navire, qui vire de bord et remet le cap sur Tahiti.

[1] Ce sont, en plus du lieutenant de vaisseau Bligh : John Fryer, le second ; William Elphinston, le deuxième lieutenant ; deux midships : Thomas Hayward et John Hallett ; Thomas Ledward, aide chirurgien ; David Nelson, le botaniste ; William Cole, maître d'équipage ; William Peckover, le canonnier-chef ; le charpentier William Purcell ; les quartiers-maîtres John Norton, George Simpson et Peter Linkletter ; le voilier Lawrence Lebogue ; les cuisiniers John Smith et Thomas Hall ; le boucher Robert Lamb ; Samuel, le commis ; et enfin un enfant de douze ans, le mousse Robert Tinkler.

Le lieutenant de vaisseau Bligh comprend immédiatement que l'aventure va être délicate. La chaloupe ne mesure que 7,5 m de long. Elle affleure à peine la surface de la mer en raison du poids des dix-neuf hommes qui se trouvent à bord ; à la moindre houle, elle va se remplir d'eau. Pour naviguer, les marins disposent d'une petite voile triangulaire, de quatre paires d'avirons, d'une boussole et d'un sextant. Quelques vivres ont été chargés à bord avant la séparation, mais un rationnement draconien va être nécessaire pour les faire durer. Les hommes sont dépourvus d'armes, à l'exception de quatre coutelas, ce qui leur interdit de chasser ou de se défendre s'ils tentent de mettre le pied sur une île inhospitalière.



Beaucoup sombreraient à moins dans le désespoir… mais Bligh est un battant et un excellent marin. Il met d'abord le cap sur Tofoa afin de compléter ses provisions de fruits et d'eau ; la chaloupe y est accueillie à coups de pierres par des indigènes hostiles ; le quartier-maître Norton est tué. Ce premier danger surmonté, vient la tempête ; elle dure trois jours et trois nuits. Suivent des alternances de soleil brûlant et de pluies diluviennes, de nouvelles attaques de pirogues hostiles, de maux liés à la malnutrition, de crises de découragement, etc. Alors que l'état des hommes se détériore de jour en jour, l'odyssée prend fin le 12 juin, lorsque la chaloupe aborde l'île de Timor, après quarante-sept jours d'errance et plus de 3 500 milles parcourus.

Le gouverneur de Timor prend soin des « naufragés » anglais et leur permet de reconstituer leurs forces. Bligh a hâte de rentrer dans son pays : il rejoint Batavia, capitale des Indes néerlandaises, et prend place sur un paquebot hollandais en partance vers l'Europe. Il est accompagné du commis Samuel et du cuisinier John Smith. Ses autres compagnons d'infortune attendent le passage d'un paquebot anglais. Plusieurs d'entre eux meurent avant d'avoir revu leur terre natale : le botaniste Nelson, le cuisinier Hall, le lieutenant Elphinson, le quartier-maître Linkletter, le boucher Lamb, l'aide chirurgien Ledward.

Revenons au 28 avril, à bord du *Bounty.* Le lieutenant Christian est à la tête des vingt-quatre marins qui constituent le nouvel équipage du navire. Tous ne sont pas des mutins convaincus, il le sait bien. Il apprend même que le second maître Morrison, le midship Heywood et quelques autres échafaudent le projet de reprendre le contrôle du navire ; il redouble donc de vigilance. Dans l'immédiat, Christian met le cap sur l'île de Toubouai où il a décidé de

s'établir, et fait jeter à la mer les précieux plants d'arbres à pain qui encombrent l'entrepont. Arrivé sur son île, il s'aperçoit qu'elle n'est pas aussi paradisiaque qu'il l'avait imaginé : les habitants sont belliqueux ; la viande fraîche fait défaut. Peu importe ! Il matera les indigènes et il ira chercher à Tahiti la viande sur pied dont il a besoin.

A peine arrivé, le *Bounty* reprend donc la mer vers Tahiti où il arrive le 6 juin. Christian raconte une fable aux Tahitiens et embarque des chèvres, des cochons, de la volaille, tout le cheptel nécessaire à son futur domaine. Il repart dix jours plus tard avec son chargement, ainsi que quelques serviteurs et surtout quelques femmes qui seront bien utiles sur l'île sauvage des mutins. Le navire retrouve Toubouai à la fin du mois de juin. Les vingt-cinq Anglais s'y installent, sous l'œil hostile des indigènes. Les premiers mois du séjour sont difficiles à vivre, et beaucoup se demandent s'ils doivent rester. La question est soumise au vote début octobre : une majorité de mutins exprime le souhait de revenir à Tahiti.

Le *Bounty* retrouve l'île merveilleuse et y débarque les seize hommes qui ont demandé à y retourner[1]. Puis il repart un peu hâtivement, le 23 octobre, avec les neuf autres mutins[2]. Sur les seize hommes qui ont opté pour Tahiti, certains ont décidé de s'y installer définitivement ; d'autres rêvent de revenir en Grande-Bretagne et attendent le passage improbable d'un navire. Chacun s'installe donc pour un long séjour dans l'île.

La vie s'écoule lentement ; 1789 s'achève ; 1790 se passe. Un événement inattendu survient en mars 1791 : l'arrivée à Tahiti de la frégate anglaise *Pandora.* Plusieurs marins du *Bounty* se précipitent spontanément à sa rencontre ; ils sont aussitôt mis aux fers. Le commandant Edward Edwards a été envoyé par l'Amirauté pour retrouver les mutins ; il accomplit sa tâche avec une certaine férocité, sans se préoccuper du degré de culpabilité des uns et des autres. Le *Pandora* repart quelques mois plus tard avec quatorze mutins, mais il fait naufrage en cours de route. Dix marins du *Bounty* font partie des survivants[3]. Après bien des péripéties, ils arrivent à Spithead le 19 juin 1792, c'est-à-dire quatre ans et demi après en être partis. Il leur reste trois mois pour préparer leur défense.

La cour martiale qui doit les juger se réunit le 12 septembre 1792 à bord du *Duke*, un robuste vaisseau de Sa Majesté, mouillé à Portsmouth. Fryer, Cole, Peckover, Hayward, Hallett, John Smith et Purcell sont cités comme témoins ; Bligh n'est pas là : il a reçu un nouveau commandement et est reparti à Tahiti chercher des arbres à pain. Les prévenus sont accusés du double crime de mutinerie et de piraterie. Le verdict attendu est sans nuances : ce sera la mort ou l'acquittement, selon qu'ils seront jugés coupables ou non coupables. La sentence tombe comme un couperet le 18 septembre :

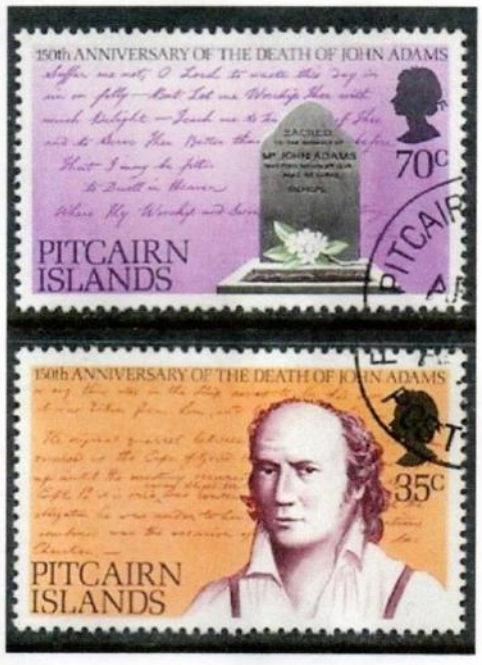
> « La Cour, après en avoir délibéré, reconnaît que les charges de l'accusation se trouvent dûment établies à l'encontre desdits Heywood, Morrison, Ellison, Burkitt, Millward et Muspratt.
> « Elle les condamne en conséquence, tous et chacun, à être pendus par le cou jusqu'à ce que mort s'ensuive, à bord de tel ou tel des navires de guerre de Sa Majesté que les commissaires, tenant office de Lord Grand Amiral de Grande-Bretagne et d'Irlande, ou pour le moins l'un d'entre eux, désigneront à cet effet par écrit de leur main.

[1] Ce sont : les midships Stewart et Heywood ; l'armurier Coleman ; le maître d'armes Churchill ; le second maître d'équipage Morrison ; Norman, Hillbrand, Burkitt, Sumner, Byrne, Ellison, Skinner, Thompsobn, Muspratt, Mac Intosh, Millward.
[2] Le lieutenant Christian ; le midship Edward Young ; les matelots Mills, Brown, Martin, Mac Coy, Williams, Smith et Quintal.
[3] Sur les quatorze marins du *Bounty* embarqués sur le *Pandora*, quatre sont morts dans le naufrage : Skinner, Hillbrand, Stewart et Sumner. Les dix survivants sont : Norman, Coleman, Mac Intosh, Byrne, Heywood, Morrison, Ellison, Burkirk, Millward et Muspratt.

« Cependant la Cour, en considération de diverses circonstances, recommande humblement et très instamment lesdits Heywood et Morrison à la clémence de Sa Majesté.
« La Cour reconnaît par ailleurs que les charges de l'accusation n'ont pas été établies à l'encontre desdits Norman, Coleman, Mac Intosh et Byrne qu'elle renvoie, tous et chacun, acquittés. »

L'affaire est à peu près terminée ; les quatre acquittés reprennent le chemin de la liberté ; Heywood et Morrison bénéficient de la grâce royale ; Muspratt, qui possède un excellent avocat, voit sa condamnation annulée pour vice de forme ; Ellison, Burkitt et Millward sont pendus à la grand-vergue du *Brunswick*, en rade de Spithead, le 19 octobre 1792.

Il reste une question : que sont devenus les huit marins qui ont quitté Tahiti sur le *Bounty*, le 23 octobre 1789, avec le lieutenant Christian, en laissant sur place seize de leurs collègues ? Ils ont pris la mer avec six Tahitiens et une douzaine de femmes et sont allés s'installer sur l'île Pitcairn, à l'extrémité sud-est de l'archipel de Tuamotou. La bonne entente n'a pas duré longtemps dans leur groupe : les Tahitiens, réduits en esclavage, se sont révoltés, les hommes blancs se sont battus pour des femmes indigènes… et tout le monde a fini par s'entretuer sauvagement. Deux ou trois ans plus tard, les seuls survivants sont le matelot Alexander Smith (qui a pris le nouveau nom de John Adams), quelques femmes tahitiennes et une nuée d'enfants. Ils constituent le noyau de la population de Pitcairn. GL (Extrait de l'ouvrage *Grognes et colères de marins*)



John Adams ou Alexander Smith (1767-1829) est le dernier survivant des révoltés du *Bounty* sur l'île de Pitcairn. Il y avait refait sa vie et y avait mis en place un système de lois adopté par les autochtones. Pitcairn vécut à l'écart du monde jusqu'en 1808, année où un navire américain « redécouvrit » l'île. Adams se maria en 1825 et mourut quatre ans plus tard. En 1979, pour le 150e anniversaire de sa mort, Pitcairn émit deux timbres représentant, l'un sa pierre tombale, l'autre son portrait.

- Pays d'émission : Ile Pitcairn
- Date d'émission : 5 avril 1979
- Taille : 45 x 28 mm
- Couleur : Polychrome
- Dentelure : Peigne 14 ½
- Impression : offset
- Valeur faciale : 35c néo-zélandais (portrait) ; 70c (tombe)

John Adams,
dernier mutin survivant du *Bounty*

INDEX DES NUMÉROS 1 À 36

Conventions :
- Les inscriptions de type 2/13 se lisent : « SILLAGES N°2, page 13 ». L'absence de numéro de page signifie que l'ensemble du bulletin est concerné.
- Les noms de navires sont écrits en italiques.
- Les noms de personnes sont classés par noms de famille. Exemple : Bart (Jean) et non pas Jean Bart.

A

Abordages (accidentels) : 5/10 ;
Absinthe : 14/29 ;
Académie des Arts & Sciences de la Mer : 14/29 ; 14/30 ; 16/28 ; 32/35 ;
Acqua alta : 16/13 ;
Aden (Golfe d'-) : 23/18 ;
Aéroglisseur : 13/20 ;
Afrique : 8/17 ; 17/1 ; 19/26 ; 19/27 ; 28/27 ;
Agamemnon : 23/5 ; 30/7 ;
Aigues-Mortes : 15/5 ;
Alabama (CSS) : 11/8 ; 12/15 ; 12/17 ;
Aland : 34/21 ;
Al Muktashef : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Alose : 26/28 ;
America : 33/22 ;
Amirauté de France : 7bis ;
Amsterdam : 27/23 ; 33/1 ;
Angamos : 14/22 ;
Annecy (Lac d'-) : 14/30 ;
Animaux (Transports d'-) : 3/11 ;
Antoine (Loïc) : 20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 26/21 ; 32/8 ;
Antoine (Charles) : 26/21 ; 27/5 ;
Anvers : 31/8 ;
Aquarius (Navire ONG) : 2/13 ;
Aragon : 15/21 ; 22/27 ;
Araiteuru : 14/24 ;
Aramis : 26/21 ;
Arbre à pain : 36/17 ;
Arc'Antique : 36/12
Archéologie subaquatique : 25/26 ; 26/27 ; 36/12 ;
Archimède : 6/7 ;
Argus : 27/5 ;
Armes navales : 12/5 ;
Armide (Frégate) : 3/10 ;
Armistice 1918 : 6bis/13 ;
Arobase : 35/7 ;
Artillerie navale : 15/14 ;
Ascot : 6/15 ; 6bis/2 ; 6bis/11 ;
Ashika : 13/19 ;
Asia : 22/26
Association (HMS) : 4/4 ;
Assurances maritimes : 6/1 ; 7/1 ;
Astronomie : 13/8 ;
Atalaya : 11/2 ;
Athena : 14/18 ;
Atlantide : 30/1 ;
Atlantique : 28/29 ;
Augusta : 23/21 ;
Aurora Australis : 10/22 ;
Austral : 27/3 ; 27/22 ;
Aveiro : 25/15
Aves (île de Las -) : 4/2 ;
Aznavour (Charles) : 5/10 ;
Azov : 18/2 ;

B

Bag er Maru: 14/27
Bag Noz : 14/27
Baker (Matthiew) : 5/12 ;
Bakker : 33/1 ;
Baleine : 14/3 ;
Baleine (Chasse à la-) : 11/1 ; 12/17 ; 14/30 ; 17/3 ;
Barbaresques : 29/30 ;
Barbe-Noire : 6/16 ;
Barfleur : 17/12 ;
Basilicata : 13/21 ;
Basque (Pays-) : 11/1 ;
Batailles navales (Divers) : 9/12 ; 15/25 ;
Batavia : 15/4 ;
Batavia : 15/1 ;
Bateau-fleur : 24/1 ;
Bateau volant : 30/16 ;
Bâton de Jacob : 13/18 ; 27/26 ;
Baudin (Charles) : 19/14 ;
Bayeux (Tapisserie de -): 4/11 ;
Bayonne : 11/4 ;
Bazoche : 19/12 ;
Beauvau (Gabriel de-) : 11/23 ;
Belem 23/28 ; 35/26 ;
Belle-Poule : 25/27 ;
Bellérophon : 19/29 ;
Bergen : 28/32 ;
Bermeo : 11/6 ;
Bermejo : 34/9 ;
Bermudes : 13/6 ; 32/8 ;
Bernisse : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Bessemer : 9/10 ;
Beukels (Guillaume): 8/5;
Biarritz : 11/7;
Biligou : 6/14 ;
Birch (Mike) : 6/15 ;

Birkenhead : 19/2 ;
Biscaye : 11/1;
Bismarck : 9/14 ;
Black ball : 14/28; 15/27 ;
Black Prince : 8//16 ;
Blanche-Nef : 17/12;
Bligh : 11/17 ; 36/17 ;
Blyth (Chay) : 3/6 ;
Bois de marine : 4/17 ;
Bonaparte : 3/11 ; 31 ;
Bonhomme Richard : 28/16
Bonnefoux, Baron de - : 3/9 ;
Bonnet (Franck) : 6/17 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/26 ; 28/35 ;
Borgnefesse : 34/22 ; 35/31 ;
Bossière (Henry & René) : 27/1 ; 27/22 ;
Boston (Robert) : 28/16
Bouboulina (Laskarina) : 30/5 ; 30/23 ;
Bougainville (Antoine) : 15/25 ; 21/24 ; 33/23 ;
Bouguer (Pierre) : 5/14 ; 35/9 ;
Boumpoulina : Voir BOUBOULINA.
Bounty : 11/17 ; 36/17 ;
Boussole : 13/8 ;
Bouteille tempête : 25/25 ;
Bref : 4/14 ;
Brest : 8/15 ; 10/6 ; 14/7 ; 24/9 ;
Bretagne (Cuirassé) : 2/12 ;
Bretagne (3-mâts terre-neuvier) *:* 5/11 ;
Brielle (Prise de -, 1572) : 2/8 ;
Bright, Charles : 23/2
Brighton : 33/5 ;
Bris (Droit de /-) : 4/9 ;
Britannia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Bruges ; 5/9 ; 25/1 ;
Bucentaure : 10/4 ;
Bugaled Breizh : 14/15 ; 16/28;
Byzance : 12/5 ;

C

Câble sous-marin : 23/1 ; 23/26 ;
Cachalot : 17/3;
Calfat : 16/25 ;
Calypso : 12/24 ;
Californie : 8/15 ;
Campania : 6bis/12 ;
Camp de Boulogne : 31 ;
Canada : 32/27 ;
Candie : 12/19 ;
Canton : 24/1 ;
Canular : 24/25 ;
Cap Bojador : 23/15
Cap Noun : 23/15
Caps (Cinq -) : 3/5 ;
Caquage (du hareng) : 8/3 ;
Caraccioli : 7/6 ;
Cardinaux (Bataille des-) : 15/19 ; 16/1 ; 26/16 ; 28/11
Carozzo (Alex) : 3/6 ;
Cartes marines ; 13/8 ;
Cartier (Jacques) : 30/25 ; 32/ 27 ; 32/34 ;
Casablanca : 14/19 ;
Cassard (Jacques) : 25/12
Catherine II (tsarine) : 18/8 ;
Celebrity Edge : 7/12 ;
Centrale nucléaire flottante : 14/30;
Chadburn : 20/30 ;
Chameau : 33/1 ;
Champlain : 23/26
Chaouia : 8/15 ;
Charente : 14/7 ;
Charette (François-Athanase -) : 30/19 ;
Charles V (Roi de France) : 7bis ;
Charles VI (Roi de France) : 7bis ;
Charles de Gaule (PA français) : 4/15 ; 21/30 ;
Charner (Léonard-Victor) : 9/15 ;
Charnier : 30/21 ;
Charpentiers de marine : 5/12 ;
Charybde : 14/2 ;
Chaumarey : 10/10 ;
Chauncey (USS) : 4/5 ;
Chef-mécanicien Mijotte : 13/23 ;
Chenonceau : 27/11 ;
Cherbourg : 11/8 ; 31/9 ;
Chichester, Francis : 3/5 ; 3/15 ; 7/13 ;
Chio : 14/13 ;
Chirurgien : 22/28 ;
Choiseul : 5/17 ;
Choléra : 21/11
Christmas (îles -) : 16/18;
Christophe Colomb : 14/23 ;
Cinque ports : 13/31 ;
City of Boston : 19/26 ;
City of Flint : 14/18 ;
City of Rio de Janeiro : 28/30;
Civilisations & Navigation : 10/24 ; 21/31;
Clèves, Philippe de- : 14/8 ;
Cloche : 15/24 ;
Clos des Galées : 7bis ;
Club Méditerranée : 29/32 ;
CNEXO : 15/15 ;
Cobra (HMS) : 11/15 ;
Colas (Alain) : 6/12 ; 7/13 ; 8/16 ; 29/32 ;
Colbert : 5/13 ;
Colomb (Christophe) : 14/4 ; 16/17 ; 16/22 ; 34/9 ;
Commerce international : 30/8 ;
Communications en mer : 1/6 ;
Compagnie des Indes : 34/23 ;
Conceiçao : 27/18 ;
Confession des marins : 16/22 ;
Confiance (La) : 7/17 ; 8/19 ; 31/22 ;
Conflans (M^{al} de -) : 16/1 ;
Constantin (grand-duc de Russie) : 7/11 ;

Constantinople (Convention de -) : 5/11 ;
Conster : 6bis/2 ;
Constitution (USS) : 11/21 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/23 ; 28/33 ;
Constructions navales : 5/12 ;
Contrat de nolisement : 2928 ;
Cook (James) : 9/15 ; 9/19 ;
Copenhague : 30/22 ;
Cordelière 14/7 ;
Coron : 14/7 ;
Corsaire : 15/24 ; 19/31 ;
Costa Delicioza : 21/30 ;
Coupe de l'America : 33/22 ;
Courageous : 14/20 ;
Cousteau (Jacques-Yves) : 12/24 ;
Coventry : 26/16 ;
Créole : 19/15 ;
Crevette : 28/18 ;
Crimée (Guerre de-) : 14/23 ;
Croisades : 14/7 ; 15/5 ;
Cronstadt : 29/35 ;
Crowhurst, Donald : 3/6 ;
Cryptozoologie : 14/6;
Cuba : 9/1 ;
Cuba (Paquebot US) : 4/5 ;
Cucurbite : 19/28 ;
Cyclone : 23/18

D

Damme : 15/21 ; 34/8 ;
Darra : 30/22 ;
D'Artagnan : 27/9;
Dartmouth : 30/26;
Decrès (Denis) : 31/13 ;
Deepwater Horizon : 21/27;
Deerhound : 11/10 ;
Defoe (Daniel) : 7/6 ;
Delitte (Jean-Yves): 15/25 ; 25/26
Delphy (USS) : 4/5 ;
Demerliac (Alain) : 4/15 ; 19/31 ; 34/23 ;
Depillon (Charles) : 31/19 ;
Déportation de prostituées : 3/12 ;
Député… : 10/9 ;
Descentes en Angleterre : 28/1 ; 31 ; 33/5 ; 34/1 ;
Dessalement eau de mer : 19/28 ; 19/32 ;
Dévastation : 32/18 ;
Disparitions en mer : 13/21 ; 33/15 ;
Dogger Bank : 8/7 ; 26/2 ;
Dolfijn : 14/17; 21/23 ;
Dollar : 30/13;
Douvres : 11/19 ; 21/27 ;
Dreadnought : 24/25 ;
Drebbel, Cornelis Jacobson : 3/1 ;
Droguiste de marine : 24/24
Duc de Duras : 28/16
Duguay-Trouin : 34/17 ; 35/30 ;
Duhamel du Monceau : 5/16 ; 5/18 ;
Dumet (île -) : 23/29 ;
Dumoutier (Abbé-) : 15/20 ;
Dunkerque : 22/26
Dunwich : 16/24 ;
Duperré : 31/25 ;

E

Eau de mer : 9/14 ;
Eau potable : 19/28 ; 30/21 ;
École navale : 3/9 ; 31/9 ;
Écoles : 5/12 ;
Ecologie : voir « Environnement »
Edimbourg (duc d'-) : 30/26
Edouard III d'Angleterre : 28/1
Efnetjell : 5/11 ;
Electra : 14/18
Eleftherios (Ferry grec) : 4/15 ;
Éléphants (Transports d'-) : 3/11 ;
El Magdel : 5/11 ;
Emerillon : 32/27 ;
Emir Farouk : 5/11 ;
Empress of Russia : 30/26 ;
Environnement : 14/29 ; 24/25 ;
Epidémies : 21/1 ; 21/11 ; 34/11 ;
Eridan : 14/15 ;
Erika : 16/21 ;
Escort : 14/18 ;
Essex : 17/3 ; 19/32 ;
Estonia : 19/9 ;
Estrées (vice-amiral d'-) : 4/2 ;
Etoile-du-marin : 14/19 ;
Eugène Schneider : 16/19 ;
Eurydice : 20/28 ;
Ever Given : 30/26 ;
Évolueur : 3/9 ;
Exploration polaire : 4/19 ; 32/33 ;
Exxon Valdez : 10/14 ;

F

Fame : 14/18 ;
Fastnet : 13/19 ;
Feu grégeois : 12/5 ;
Feuille de style SILLAGES : 26/36
Feux de Saint-Elme : 15/23 ;
Field, Cyrus : 23/2 :
Fièvre jaune : 34/11 ;
FitzRoy (Robert) : 25/25
Flamme d'église : 14/24 ;
Flamme de guerre : 19/28 ;
Flandres : 5/4 ;
Flibustiers : 30/19 ;
FNFL : 13/32 ;
Foederis Arca 22/10
Fontarabie : 11/3 ;

Fontenoy, Maud : 14/29 :
Formidable : 26/16 ; 28/11
Fougeron (Loïck) : 3/6 ;
Foulonneau (Alain) : 21/23 ; 22/10 ; 25/15 ; 25/26 ; 26/7 ; 27/12 ; 28/11
Four (Plateau du -, Loire Atl) : 36/15 ;
France (drapeau) : 27/24 ;
Fraude : 35/14 ;
Frégates : 25/26 ;
Fuller (USS) : 4/5 ;
Fulton : 3/11 ;
Fustibale : 36/5 ;

G

Galères (Navires) : 9/15 ; 29/28 ;
Galères (Peine des -) : 19/26 ;
Garcie (Pierre, dit Ferrande) : 9/20 ;
Gardes de la Marine : 25/10
Garland, Hervé : 14/7 ;
Garneray (Louis) : 31/22 ;
Gazette des Pontons : 34/23 ;
Gênes : 14/8 ;
Giannoula K : 13/23 ;
Gipsy Moth IV : 3/5 ; 3/15 ;
Gloire : 19/15 ;
Golden Gate : 28/30 ;
Golden Globe Race : 3/5 ; 3/14 ;
Gorgone : 14/2;
Graf Zeppelin : 7/13;
GRAN : 12/15 ;
Grandcamp : 24/9
Grande America : 10/14 ; 10/15 ;
Grande Françoise : 8/12 ; 8/18 ; 9/17 ; 21/30 ;
Grande-Hermine : 32/27 ;
Grandiosa : 15/26 ;
Grand-Port : 31/25 ; 31/34 ;
Grand-Saint-Antoine :17/6 ;
Great Britain : 21/30;
Great Eastern : 23/7 ; 24/13 ; 24/23
Grèce : 30/5 ; 30/23 ;
Grog : 1/7 ;
Grosse Ile : 21/11
Guérande : 35/14 ;
Guérout, Max : 12/15 ;
Guerre de Cent Ans : 7bis ; 17/11 ; 25/1 ; 33/5 ;
Guerre de Crimée : 18/13 ;
Guerre d'Indépendance des USA : 28/16
Guerre de Sécession : 11/8 ;
Guerre de Sept Ans : 15/19 ; 16/1 ; 20/1 ; 21/31 ;
Guerre de Succession d'Espagne : 30/17 ;
Guerre de Tripoli ; 20/23 ;
Guerre hispano-américaine de 1898 : 9/1 ;
Guerres médiques : 6/7 ;
Guerre russo-japonaise : 18/17 ; 26/1 ;
Guerre 1914-1918 : 2/11 ; 4/16 ; 5/11 ; 6/15 ; 6bis ; 12/1 ; 12/19 ; 13/1 ; 18/20 ; 26/7 ; 27/12 ;
Guerre 1939-45 : 22/26 ; 25/23 ; 25/27 ; 26/21 ; 27/5 ; 35/25 ; 35/29 ;
Guet de la mer : 31/16 ; 36/7 ;
Gueux de la mer : 2/4 ;
Guibé, Jacques : 14/7 ;
Guillaume le Conquérant : 28/1
Guyane française : 29/4 ;

H

H-47 : 13/20 ;
Habbakkuk : 33/24 ;
Hampshire : 12/1 ;
Hanse (teutonique) : 8/4 ;
Hareng : 8/2,
Harold : 28/1
Hastings : 13/30 ; 28/8 ;
Hausse, Louis de La - : 14/23 ;
Hawke (Amiral -) : 16/1 ;
Hélice : 22/29 ;
Henri le Navigateur : 23/17 ;
Herminie : 7/13 ; 7/16 ; 19/12 ;
Hermione : 35/28 ; 36/12 ;
Héron (Jean-Benoît) : 25/26 ;
Histoire de la Marine pour les Nuls : 13/36 ;
Honda Point : 4/5 ;
Horn (Cap) : 29/14 ;
Hôtel de la Marine (Paris) : 30/26 ;
Huit (Pièce de 8) : 30/8 ;
Hygiène navale : 20/31 ;

I

Ile-de-France : 14/22 ; 28/21 ;
Ile de France (Maurice) : 31/25 ;
Implacable : 34/17 ; 35/30 ;
Indiaman :25/25
Ingénieurs constructeurs : 5/12 ;
Innocent III : 34/1 ;
Isis . 10/15 ; 29/1 ;
Israël (Marine) : 3/14 ;

J

Jauge et jaugeage des navires : 35/5 ;
Jean Bart : 23/25 ;
Jean de Vienne (Frégate) : 2/13. Voir aussi à VIENNE.
Jeannette : 32/33 ;
Jean sans Terre : 34/1 ;
Johnstone (Thomas) : 20/8 ;
Jolly Roger : 12/22 ;
Joncheray (JP) : 26/27; 28/18
Jones (Paul John) : 28/16
Joola :12/12 ;
Journal *Le Marin* : 32/35

K

Kamal : 13/13 ;
Kearsarge (USS) : 11/8 ;
Kent : 31/22 ;
Kiel : 6bis/5 ;
King (Bill) : 3/6 ;
Kitchener (Lord-) : 12/1;
Kléber : 26/7;
Knox-Johnston (Robin) : 3/6 ;
Knut Nelson : 14/18 ;
Kobenhavn : 33/15;
Komsomolets : 11/16;
Kraken : 14/4 ;
Kriegsmarine : 35/29 ;
Kroaz du : 27/25 ;

L

La Coubre ; 20/28 ;
Lagan (Droit de -) : 4/9 ;
La Havane : 9/1 ; 20/28 ;
Lake Harris : 6bis/2 ;
Lalande (Julien Pierre) : 15/10 ;
Lamantin : 14/4 ;
Lancastria : 23/25 ; 24/26 ;
Langleur (Marc) : 26/27 ;
Langouste (pêche) : 27/1 ;
Laos : 36/16 ;
La Pallice : 23/26 ;
La Pérouse : 33/18 ;
Laplace : 24/22 ;
Larmor-Plage : 32/18 ; 32/35 ;
La Rochelle : 5/5 ; 14/25 ; 17/11 ;
La Seyne : 15/19 ;
Lavage du linge : 16/26 ;
Lazaret : 21/1 ; 21/11 ; 27/27 ;30/24 ; 33/25 ;
L'Ecluse : 25/1
Le Croisic : 20/1 ; 21/31
Lee (USS) : 4/5 ;
Législation maritime : 30/18 ;
Le Goff (Jean-Claude) : 10/24 ; 21/31 ;
Le Golif : 34/22 ; 35/31 ;
Le Havre : 8/12 ;
Lemaire (Isaac) : 29/14 ;
Le Moine (Eustache) : 36/1 ;
Léopoldville : 16/19 ;
Lequeito : 11/6 ;
Lesbos : 14/7 ;
Les Sables d'Olonne : 14/31 ; 15/11 ;
Lesseps (Ferdinand de) : 7/13 ; 10/14 ; 35/27 ;
Léviathan : 14/2 ;
Libertalia : 7/6,
Liberté : 28/25 ; 34/20 ;
Libye : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Lifeline (Navire ONG) : 2/14 ;
Ligue des Neutres : 30/22 ;
Livadia :9/11 ;
Loch : 14/26 ; 15/26;
Loctudy : 14/15; 36/7 ;
Loi rhodienne : 30/18;
Lomellina : 14/13;
Louis IX (St Louis) : 15/5 ;
Louisiane : 3/12 ;
Louisiane : 14/20 ;
Lübeck : 19/27 ;
Ludovic Pierre : 15/15 ;
Lusitania : 13/1 ;19/8 ;

M

Machine à mâter : 10/6 ;
Machines marines : 15/20 ;
Madagascar : 7/6 ;
Magellan : 17/9 ; 21/27 ;
Magpie : 30/27 ;
Main (Une main pour soi…) : 16/25 ;
Maine (USS) : 9/1 ; 9/18 ;
Maison de la Mer Nantes : 26/34 ;
Maisonneuve (Bernard de-) : 9/20 ;
Mal de mer : 14/29 ; 16/27
Malte : 7/9 ; 7/15 ;
Manon Lescaut : 3/12 ;
Manureva : 6/12 ;
Marck, Guillaume de La - : 2/7 ;
Marco Polo : 8/8 ;
Marée : 16/13 ;
Marée noire : 8/15 ; 10/14 ; 16/21 ;
Mariage avec la mer : 10/4 ;
Marie-Louise : 10/9 ; 11/17 ; 11/18 ;
Marie-Merveilleuse : 14/19
Marine britannique : voir « Royal Navy »
Maeine russe : 14/30 ; 26/1 ;
Marine US : voir « US Navy"
Marseille : 17/6 ; 29/30
Maurice (Ile) : 6/17 ; 31/25 ;
Mayflower : 17/7 ; 23/23 ; 25/24 ;
Médecine navale : 22/28 ;
Méditerranée : 29/1 ;
Méduse : 14/2 ;
Méduse (La -) : 3/11 ; 10/10 ;
Meignen (André) : 22/17
Méricourt : 4/3 ;
Méridienne (Point) : 19/30 ;
Méridienne (Association) : 1
Messageries maritimes : 26/21 ; 27/5 ;
Messine : 14/2 ;
Mexique Intervention 1838) : 19/17 ;
Michalopoulos (Dimitris) : 30/1 ; 30/5 ;
Migrants en Méditerranée : 2/13 ;
Mimosa : 6bis/2 ;
Mindin : 30/24 ; 33/25;
Minerve : 14/30 ;
Minot's Ledge : 16/28 ;

Miroirs ardents : 6/7
Misson (Olivier) : 7/6 ;
Moby Prince 30/22 ;
Modon : 14/7 ;
Moitessier (Bernard) : 3/6 ; 32/8
Moliceiros : 25/15 ;
Monaco : 3/14
Monnaie : 30/8 ;
Monstres marins : 14/1 ; 14/24 ; 15/27 ;
Montagu (John) : 3/8 ;
Morée : 14/13 ;
Morlaix : 14/7 ;
MOSE (Venise) : 16/16 ;
Motala Ström : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Mountbatten (Pjilip) : 30/26 ;
Moyen Age : 11/1 ; 12/5 ; 13/8 ;
MSC Croisières : 2/13 ;
MSC Zoe : 8/14 ;
Münschen 8/17 ;
Murcia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Mutineries) : 6bis/4 ; 11/16 ; 11/17 ; 18/18 ; 21/27 ; 36/17 ;
Mytilène : 14/7 ;

N

Nantes : 11/23 ; 20/28 ; 22/26 ; 26/34 ; 32/1 ;
Napoléon : 19/29 ; 20/8 ; 31 ;
Narval : 29/30 ;
Naufrages : 4/1 ; 5/18 ; 6/12 ; 6/16 ; 6bis ; 7/9 ; 7/13 ; 8/16 ; 10/10 ; 11/16 ; 12/1 ; 12/12 ; 12/18 ; 13/1 ; 13/6 ; 13/19 ; 13/20 ; 13/21 ; 15/19 ; 16/17 ; 16/19 ; 16/21 ; 17/1 ; 17/3 ; 17/12 ; 19/1 ; 19/26 ; 20/28 ; 22/26 ; 23/19 ; 25/23 ; 27/18 ; 27/22 ; 29/35 ; 35/16 ;
Naufrageurs : 4/9 ;
Naupathie : Voir « mal de mer »
Nauplie : 14/7 ;
Navigation : 9/20 ; 13/8 ; 19/30 ;
Navires ratés : 8/12 ;
Nicholas (USS) : 4/5 ;
Nautilus (Sous-marin de Fulton) : 3/11 ;
Nautilus (USS) : 4/6 ; 4/18 ; 4/19 ;
Navigation astronomique : 24/25 ;
NEMO (Point -) : 33/25 ;
Néréide : 19/15 ;
Niagara (Chutes) : 35/16 ;
Niagara : 23/5 ; 23/9
Nitrate d'ammonium : 24/9 ;
Nocturlabe : 9/20 ;
Noirmoutier : 30/14 ; 32/1 ;
Nolisement : 2928 ;
Nomenclatures de navires : 4/15 ; 19/31 ; 23/28 ; 34/23 ;
Noms de navires : 24/26 ;
Norge : 19/5 ;
Normandie (duché de -) : 28/1
Norwegian Joy : 19/32 ;
Numéros (des matelots) : 5/1 ;

O

Océanissime : 14/30 ; 32/35 ;
Ocean Liberty : 24/11 ;
Officiers bleus : 25/9
Officiers de vaisseaux : 25/9
Oiseau Biligou : 6/14 ;
Oléron (Rôle d'-) : 4/12 ; 35/1 ;
Orange (Guillaume de Nassau, prince d'Orange) : 2/4 ;
Ordres à la barre : 23/30 ;
Orion (Vaisseau) : 3/9 ;
Orythie (Corvette) : 3/10 ;
Ottoman (Empire) : 14/7 ;
Oxley : 14/19 ;

P

Palerme : 21/5
Parhélie : 23/29 ;
Paris : 23/27
Part du Diable : 15/24 ;
Patente de santé : 21/4
Patinage : 2/1 ;
Patria 25/23 ; 28/23 ;
Paul (Vincent de-) : 9/15 ;
Pavillon national : 30/21 ;
Pavillon britannique : 10/18 ;
Pavillon jaune : 21/29 ;
Pavillon marine russe : 16/23 ;
Pays-Bas (Histoire maritime) : 2/4 ;
Pêche : 4/15 ; 8/2 ; 9/14 ; 13/26 ; 15/15 ; 17/3 ; 20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 28/18 ; 30/18 ;
Pedestal (Opération -) : 25/27
Pen Duick : 6/12
Pensée : 14/13 ;
Pericles : 30/23 ;
Perle : 23/29
Pernoud (Georges) : 27/27 ;
Pesse (Pirogue de Pesse) : 30/30/17
Peste : 17/6 ; 21/1 ;
Petit Florent : 14/31 ;
Petite Hermine : 30/25 ; 32/27 ;
Peyrenc de Moras : 25/13 ;
Phares : 16/28 ; 31/9 ;
Philadelphia : 28/35 ;
Philatélie marine : pour mémoire (rubrique).
Philip (Prince -) : 30/26 ;
Philippe Auguste : 34/1 ;
Phocéa : 28/34 ; 29/32 ;
Picardie : 19/26 ;
Piccard (Jacques) : 6/15 ;
Pichegru (Général-) : 15/25 ;
Pich Poud : 36/7 ;
Pierre du Soleil : 13/12 ;

Pierre le Grand (tsar) : 18/2 ;
Pieuvre : 14/3 ;
Pigeons voyageurs : 34/21 ;
Piquer les heures : 15/24 ;
Piraterie : 7/6 ; 12/22 ; 29/30 ; 30/11 ; 30/19 ;
Platon : 30/1 ;
Pluton : 14/19 ;
Pluviôse : 5/18 ; 22/26 ;
Point astronomique : 19/30 ;
Pointe Saint-Gildas : 1/6 ;
Poissonnier (Dessalement) : 19/28 ;
Pola : 6bis/2 ;
Politesse navale : 19/29 ; 30/21 ;
Pollution marine : 2/13 ; 2/14 ;
Popham (Code) : 31/34 ;
Popov (Amiral russe) : 9/11 ; 18/14 ;
Porcon, Jean : 14/7 ;
Porte-voix : 15/22 ;
Potemkine (cuirassé) : 18/18 ;
Preble : (Edward) : 20/25 ;
Préfectures maritimes : 31/8 ;
Préhistoire : 30/17 ;
President : 29/35 ;
Prêt maritime : 6/1 ;
Prien, Gunther : 14/21
Princesse Astrid : 12/18 ;
Prophète : 26/30 ;
Prostitution : 3/12 ; 24/1 ;
Psara (Grèce) : 30/24 ;
Pulcher (Claudius) : 33/24 ;

Q

Quarantaine maritime : 21/1 ; 21/11 ; 27/27 ;
Quasi-guerre franco-américaine : 6/16 ;
Quémar (Jean-Louis) : 25/27 ;
Quiéret (Hugues) : 25/4
Quillebeuf : 10/1 ;
Quintanadoine : 10/1 :

R

Radio : 8/15 ;
Raguse : 21/3
Ramillies : 30/26 ;
Rationnaire : 14/28 ;
Ravenstein : voir Clèves.
Rayon vert : 23/30 ; 24/26 ;
Reggio : 14/9 ;
Religion : Voir SERVICES RELIGIEUX ;
Renard : 23/19 ;
Renarro : 6bis/2 ; 6bis/9 ;
Republic : 8/15;
Repulse : 14/20 ;
Resolution : 28/11
Retaliation : 6/16 ; 8/17 ;
Retranchement : 16/25 ;
Reymond, Thierry : 26/16 ;
Rhodanus : 15/26 ;
Rhodes : 30/18 ;
Ria d'Aveiro : 25/15
Richelieu : 13/26 ;
Richelieu : 8/15 ;
Richmond upon Thames : 3/4 ;
Ridgway, John : 3/6 ;
Rivière des Perles : 24/1 ;
Robert de Normandie : 23/12
Roberts (Bartholomew) : 12/22;
Rodjestvensky : 26/1 ;
Rôles d'équipage : 5/1 ;
Rôles d'Oléron : Voir : OLERON
Rome antique : 33/24 ;
Rose des vents : 13/11 ;
Ross (Sir James -) : 35/26 ;
Rottingdean : 33/5
Rouen : 5/6 ;
Route du rhum : 6/12 ; 6/15 ;
Routes du vin : 5/4 ;
Routier de la mer : 9/20 ;
Royal Navy : 1/7 ; 2/1 ; 3/8 ;
Royal Oak : 14/20 ; 14/24 ; 24/26 ;
Russie (Marine russe) : 7/11 ; 18 ;

S

S-61 : 6bis/2 ;
Sables d'Olonne : 28/33 ;
Sabordage : 12/19 ;
Sachsen (Frégate allemande) : 2/14 ;
Saetia : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Saint Antoine : 9/12 ;
Saint Brendan : 21/8
Sainte-Hélène : 20/8 ;
Saint-Exupéry (CMA-CGM) : 4/15 ;
Saint-Jean d'Ulloa : 19/17 ;
Saint-Malo : 32/27 ;
Saint-Nazaire : 2/14 ; 15/26 ; 23/25 ; 23/27 ;
34/11 ;
Saint Paul : 7/9 ; 7/15 ; 8/16 ;
Saint-Paul (île) : 27/1 ;
Saint-Pétersbourg : 18/6 ;
Saint-Philibert : 32/1
Salopian 24/27 ;
Sandwich (Amiral -) : 3/8 ;
Sandwich (Iles -) : 3/8 ;
Sans-Pareil : 14/22;
Santé navale : 27/26 ;
Sardinia : 6/16 ;
Sartine : 29/30 ;
Santa-Isabel : 27/22 ;
Santa Maria : 16/17 ;
Sartine : 30/25 ;
Sauvetage côtier : 13/28 ;
Sauzereau (Olivier) : 10/15;

Scalque : 19/30 ;
Scandinavian Star 21/27 ;
Scapa Flow : 12/19 ; 14/20 ;
Scientist (Navire scientifique) : 2/14 ;
Scorbut : 15/25 ;
Scylla : 14/2 ;
Seattle Trader : 14/15 ;
Sea Venture : 13/6 ;
Sea Watch : 14/30;
Sel (de la mer) : 9/14 ;
Sémaphore : 1/6 ; 31/9 ; 31/15 ;
Semmes (Raphael) : 11/8 ;
Sequana : 27/12 ;
Serapis flag : 28/32 ;
Serpent de mer : 14/6 ;
Services religieux : 6/6 ;
Shangaïage : 14/27 ;
Shovel (Sir Cloudesly -) : 4/3
Sigillographie maritime : pour mémoire (rubrique).
Sirène : 14/2 ;
Site Internet : 10/24 ;
Sluis : 25/1
SNLE : 3/14 ;
SNSM : 2/14 ; 13/28 : 13/34 ; 15/26 ;
Soleil Royal : 20/1 ; 21/31 ;
Solitaire du Figaro : 4/14 ; 4/15 ;
Sondage : 23/4 ;
Sorlingues : 4/3 ;
Sourdis (Escoubleau de-) : 11/23 ;
Sous-marins (Histoire des-) : 3/1 ; 3/11 ; 5/18 ; 13/20 ; 29/30 ; 30/14 ;
Southern Cross : 14/18 :
Speke 23/21 ;
SR.N1 : 13/20 ;
Stavnos : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Stockholm : 8/13 ;
Stralsund : 12/20 ;
Suez (Canal de -) : 5/11 ; 7/13 ; 10/14 ; 30/26 ; 35/27;
Suffren (Bailli de-) : 9/5 ; 15/27 ;
Suffren : 14/30 ;
Sultan : 14/19 ;
Sunbeam : 35/23 ;
Surada : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Surcouf : 7/17 ; 8/19 ; 31/22 ;
Sydney : 35/25;
Sydney Cove (3-mâts) : 2/13 ;
Syracuse : 6/7 ;

T

Tahity : 21/23 ;
Tall Ship Race : 34/21 ;
Taniwah : 14/24 ;
Teach (Edward) : 6/16 ;
Télémaque : 10/1 ;
Télépathie : 4/6 ;
Téméraire (Le-) : 3/14 ;
Tempête : 24/22 ;
Terrible 4/3 ;
Terrorisme : 30/22;
Tetley (Nigel) : 3/6 ;
Tew (Thomas) : 7/6 ;
Texas City : 24/9 ;
Thaller : 30/8;
Thetis : 12/18;
Thon (Pêche) : 15/15 ; 15/20 ;
Thüringen : 7/14; 8/15 ;
Tir à la corde : 22/29
Tirpitz : 11/16;
Titanic (Paquebot) : 3/11 ; 19/6 ;
Togo (amiral) : 26/5 ;
Topaze : 29/11 ;
Toulon : 7/11 ; 30/17 ;
Tourville : 14/22 ;
Traditions : 9/12 ;
Trafalgar : 31 ; 31/34 ;
Trieste : 6/15 ;
Triton : 14/19 ;
Trogoff (Jean-Honoré de -) : 35/29 ;
TSF : 8/15;
Tsushima : 26/1
Turbulent : 14/17;

U

U-29 : 14/20 ;
U-30 : 14/18 ;
U-47 : 14/21 ;
U-48 : 14/20 ;
U-72 : 6bis/2 ;
UB-50 : 6bis/11;
UB-67 : 6bis/11 ;
UC-61 : 4/16 ; 5/17 ;
UC-71 : 26/7 ;
UC-74 : 6bis/10 ;
Ukraine : 33/23 ;
Ulysse : 5/10 ;
USA : 20/29
US Navy : 9/1 ;

V

V-47 : 6bis/2 ;
V-67 : 6bis/2 ;
V-69 : 6bis/2 ;
V-77 : 6bis/2 ;
Vagues scélérates : 22/1 ;
Vaisseaux : 16/.28 ;
Vaisseaux fantômes : 33/15 ;
Valiant : 30/26 ;
Vapeur : 25/26 ;
Vasa : 8/13 ; 9/15 ;
Vendée Globe : 28/34 ;
Vendémiaire : 22/30 ;

Venise : 1/1 ; 8/8 ; 10/4 ; 14/7 ; 16/13 ; 21/2 ; 33/3 ;
Vent : 9/12 ;
Vêpres grecques : 2/11 ;
Vera Cruz : 19/11 ;
Vermandois : 14/31 ;
Vernon (Edward), dit "Old Grog": 1/7 ; 1/8 ;
Vexillologie maritime : pour mémoire (rubrique).
Vienne, (amiral Jean de -) : 2/15 ; 7bis ; 30/25 ; 33/5 ;
Vikings ;: 13/11 ;
Villa Charlotte : 28/33 ;
Villamont (Jacques) : 1/1 ;
Villeroi : 30/14 ;
Villiers (Patrick) : 16/28 ;
Vincent de Paul : 29/30 ;
Vins ; 5/4 ;
Virginia : 5/10 ;
Viribus Unitis : 6bis/2 ;
VOC : 15/1 ; 29/14 ;
Voyages en mer : 1/1 ;

W

Wallace 30/27 ;
Wallis (Samuel) : 21/23 ;
Watkins, John : 23/2 ;
Waratah : 13/21 ;
War Roach : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Whampoa : 24/2 ;
Wien : 6bis/2 ; 6bis/4 ;
Winchester : 10/20;
Winslow (John) : 11/8 ;
Wissant : 4/16 ;
Woodbury (USS) : 4/5 ;
Wynme (Emmanuel) : 12/22;

X-Y-Z

Yarmouth : 21/28 ;
Yeo (James-Lucas) : 29/7 ;
Yeu (île) : 27/12 ;
Young (USS) : 4/5 ;
Zante : 14/9;
Zapata (Jean-François) : 12/17 ;
Zoe : 8/14 ;
Zuiderzee : 2/10 ;
Zwin : 25/5

UN DERNIER MOT

Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime : *Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, etc.* Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

***Sillages* peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :**

- **Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer : www.academie-arts-sciences-mer.fr Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.**
- **Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime : www.meritemaritime-fnmm.com > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME**
- **Le site de la Maison des Écrivains de la Mer : www.maisonecrivainsdelamer.fr > RESSOURCES > BLOG LE MOING**
- **Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE : www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages**
- **Le site de la Maison de la Mer de Nantes :** http://maisondelamer.fr

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr ou guy.lemoing.91@gmail.com