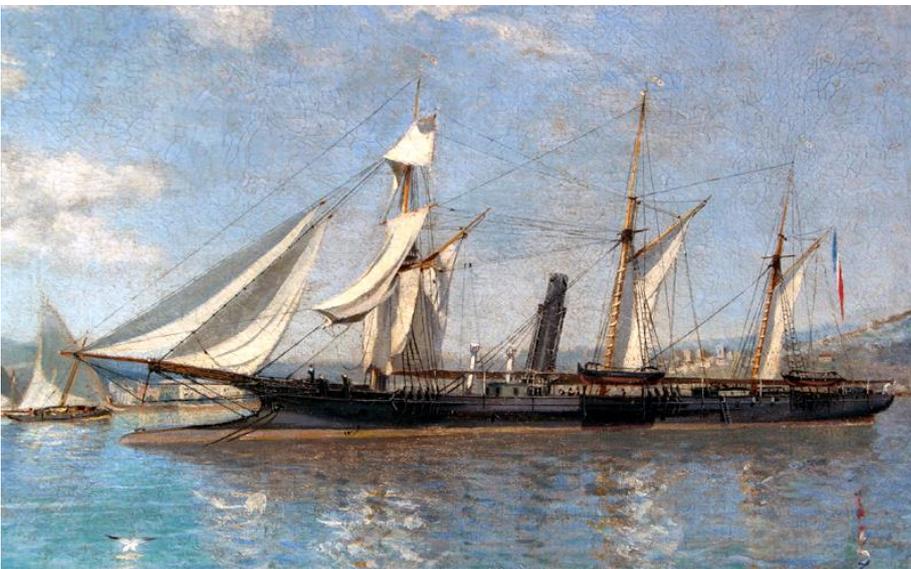


Journal de Bord

Le Renard

1869



Le Renard, aviso à hélice mis en service en 1865 et naufragé le 4 juin 1885

CV Charles-Emile Guépratte

2^e Direction

Bureau
de l'Etat-Major
de la Flotte.

Marine



Impériale.

L'Empereur ayant fait choix de
M. Guépratte Charles, Enseigne,
Capitaine de frégate pour commander
l'avis à hélice, le Renard

son intention est que ce Bâtiment lui soit remis, et
que les Officiers, Marins et Soldats employés à bord
reconnaissent M. Guépratte (C. E.)
en sa qualité de Commandant, et lui obéissent en
tout ce qu'il ordonnera pour le bien du service et le
succès des armes de Sa Majesté.

Fait à Paris, le 27 Avril 1869.

L'Amiral, Ministre Secrétaire d'Etat
au département de la Marine et des Colonies,

A. Regnier

Par le Ministre :

Le Vice-Amiral
Directeur du Personnel,

Leffendier



Journal de bord

N°1 Commandant en chef

11 mars 1869

Amiral,

L'embarquement récent de monsieur l'Enseigne de vaisseau Simon à bord du Renard, en qualité d'officier de choix produit un excédant à l'effectif réglementaire, pour les officiers de ce grade ; le débarquement simultané de monsieur Douzans (?) me prive, au contraire, d'un lieutenant de vaisseau destiné à y remplir les fonctions de second.

En conséquence, Amiral, j'ai l'honneur de vous demander, afin de mettre le Renard dans sa situation normale, de décider :

L'embarquement d'un lieutenant de vaisseau.

Le débarquement de l'enseigne de vaisseau en excédent.

N°2 Chef d'Etat-major

Mon cher Commandant,

En prévision de mon départ pour Marseille, je vous envoie la liste nominative des hommes de l'équipage du Renard, qui demandent à profiter des dispositions bienveillantes du V.A. commandant en Chef, et à y jouir des 10 jours de permission. Ceux dont les noms figurent sur cet Etat remplissent les conditions de conduite et de zèle exigées par l'ordre relatif à ces permissions. J'ai donc lieu d'espérer que l'Amiral voudra bien approuver le choix que j'ai l'honneur de lui soumettre.

N°3 Commandant en Chef

Amiral,

En réponse à la communication que vous venez de me faire l'honneur de m'adresser, je vous fait connaître que le Renard pourra recevoir les six baleinières dont il est question, en égard au peu de durée de la traversée de retour. Le pont sera encombré, mais je ne prévois pas qu'il puisse en résulter d'inconvénient bien majeur. Quant aux objets de rechanges destinés au port de Marseille, nous les embarquerons aussitôt que vous en aurez décidé l'envoi à bord.

N°4 Directeur du port

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Renard quittera la Rade de Toulon demain matin, et que le Lundi 17, à moins d'ordres contraires, au lieu de reprendre son poste habituel, il se dirigera vers les Appontements, afin d'y compléter son approvisionnement de charbon.

N°5 Commandant en Chef

Marseille, 15 mai 1869

Amiral,

J'ai l'honneur de vous faire connaître mon arrivée à Marseille aujourd'hui à 11^h du matin, après une traversée très favorisée.

Ayant vu immédiatement monsieur le Commissaire Général Chef du Service de la Marine, je me suis mis à sa disposition pour les Régates de demain, et lui ai demandé quand je pourrai recevoir les baleinières attendues par le port de Toulon. Il paraît qu'aujourd'hui, il n'est pas possible de les amener au port, et que Lundi, par suite de la Fête de la Pentecôte il sera très difficile de me les livrer dans la matinée. Monsieur le Commissaire Général considère presque comme un tour de force de recruter des travailleurs dans la journée du Lundi. Il peut donc arriver, Amiral, que je ne puisse quitter Marseille que Lundi soir ou Mardi de très grand matin.

J'ai fait connaître à monsieur le Chef de Service la teneur des ordres que vous m'avez donnés ; il ne négligera rien pour me mettre en mesure de m'y conformer ponctuellement. J'ai cru utile, Amiral, de vous informer de ce contretemps inattendu, afin, vous pouvez compter, Amiral, qu'aussitôt après la remise des embarcations je ferai route pour rallier votre pavillon.

N°6 Commandant en Chef

Règlement du 1^{er} Janvier 1869 relatif à la composition des effectifs des bâtiments.
Avisos à hélice de 2^{ème} classe – Type Adonis

Sous l'empire de l'ancien règlement, si l'on jetait les yeux sur la composition de l'effectif accordé aux avisos de 2^{ème} classe, on était frappé du nombre considérable d'hommes gradés entrant dans la composition de l'équipage, et de la faiblesse numérique des hommes mettant réellement la main à la manœuvre. Ce constat devenait encore bien plus sensible si l'on défalquait le personnel de la machine ; le faible noyau restant représentait, si le navire faisait route à la voile et à la vapeur, la force dont on disposait pour faire face à tous les besoins de la navigation, c'est-à-dire jeter le loch, vider les escarbilles et manœuvrer les vergues et les voiles.

Le nouveau Règlement fait justice de cette situation anormale ; il confie au maître charpentier la feuille du maître calfat, au maître C^{er} celle du capitaine d'armes ; en même temps il augmente d'une manière sensible le nombre des matelots de pont. L'application du nouveau décret serait donc tout profitable au type représenté par l'Adonis, si on le voyait encore figurer dans l'effectif.

- 1 Fourrier ordinaire chargé de la tenue des livrets
- 2 2^{ème} Maître manœuvres, dont 1 chargé et l'autre en service ordinaire

Le caporal fourrier breveté est donné comme secrétaire au capitaine comptable pour assurer la tenue régulière de la comptabilité générale du bâtiment ; son rôle est important il exige beaucoup de soins, et si l'on ajoute à sa besogne ordinaire le service de la portion de Compagnie, on peut craindre avec juste raison que l'un ou l'autre travail ne soit fait avec négligence, que les intérêts de l'État ou ceux des hommes ne soient compromis. Le règlement accorde d'ailleurs ce fourrier ordinaire à des types dont les effectifs sont moins élevés que celui qui nous occupe, tel sont le Cher

Commenté [FG1]:

(Transport lancé à Cherbourg en 1865 et rayé en 1885) dont l'équipage se compose de 84 hommes et le Narval (premier navire en fer lancé à La Ciotat en 1844, c'était une corvette à roue qui sera rayée en 1875), dont l'effectif complet ne monte qu'à 77 hommes. Pourquoi supprimer à l'Adonis (Aviso construit à Ajaccio en 1863 et rayé en 1883) ce qui est jugé utile à d'autres types moins importants ?

Pour la machine, l'ancien décret donnait deux second maîtres, aujourd'hui l'un de ces officiers marinières est remplacé par un quartier-maître, de sorte que si le maître chargé tombe malade, on se voit dans l'obligation de confier la direction de l'appareil à un homme qui ne présente généralement pas les garanties suffisantes d'expérience et de savoir. Il me semble donc d'une bonne économie de conserver deux seconds maîtres, dont l'un puisse suppléer l'autre en cas de maladie ou d'absence. Telles sont les observations auxquelles m'a conduit une étude comparative des deux décrets ; la mise en vigueur du nouveau facilitera le service, mais il est urgent de laisser dans l'état actuel, d'un côté le personnel chargé de la tenue des rôles et de la comptabilité, de l'autre celui auquel est confié l'entretien et l'usage de la machine.

Le service particulier confié au Renard dans l'Escadre d'Evolution, ses fonctions de répétiteur, ont amené le ministre à accorder un supplément de timoniers brevetés absolument indispensable pour la prompte interprétation des signaux. Le service ne sera garanti sous ce rapport que si l'on maintient à bord du Renard le personnel de timonerie qui s'y trouve en ce moment.

N°7 Commandant en Chef

4 juin 1869

Amiral,

Le jour du départ de l'escadre de Toulon une scène des plus déplorable s'est passée dans le poste des maîtres de l'avis à vapeur le Renard. Le maître d'équipage et le capitaine d'armes se sont pris aux cheveux, des coups ont été échangés, malgré l'intervention des autres maîtres, et il en résulte, comme effet matériel pour chacun d'eux une incapacité de travail, dont on peut évaluer la durée à environ 20 jours.

D'après l'enquête minutieuse que j'ai fait faire immédiatement, la culpabilité de chacun est presque la même ; toutefois la position de Chef de poste occupée par le maître d'équipage lui imposait un devoir qu'il a complètement méconnu. Il semble en outre, résultat des informations prises, que la cause déjà ancienne du conflit résulte du service accompli par le sergent d'armes.

Par ces deux raisons j'ai cru trouver plus de gravité dans la faute du maître d'équipage, et j'ai approuvé la demande de suspension de son grade pour la durée maximum de six mois ; pour le sergent d'armes Meyer elle serait réduite à 5 mois.

Conformément au décret du 5 juin 1856, j'ai l'honneur de vous prier, Amiral, de vouloir bien approuver cette décision.

Commissaire d'escadre

8 juin 1869

Monsieur le Commissaire,

En vous transmettant une copie du Procès-verbal établi conformément à l'art. 425 de l'instruction générale du 1^{er} octobre 1854, procès-verbal qui constate que les 6 pièces de deux et 6

pièces d'une portée sur la feuille du quartier-maitre de manœuvre Lemoustre n'existent pas à bord et ne peuvent être prises en charge par le second maitre Forestier, qui lui succédé dans les fonctions de maitre d'équipage, je crois de mon devoir de vous faire connaître que ce déficit existait à bord du Renard avant l'embarquement du sieur Lemoustre. Le fait est établi par une lettre du commissaire Chevalier ; il semble donc qu'au moment où Lemoustre a reçu, en février dernier, la charge de maitre d'équipage des marins de son prédécesseur le second maitre Vincent, celui-ci a négligé de lui faire connaître la situation dans laquelle se trouvait son matériel. Lemoustre a signé de bonne foi, ne pouvant, dans les circonstances de navigation où l'on se trouvait, ni réclamer, ni obtenir un désarrimage complet du bâtiment. Il ressort donc de cette explication que si l'État exerce une poursuite pour se récupérer de la perte de divers objets de matériel, il est de toute justice de s'adresser au sieur Vincent, qui a le tort incontestable de ne pas renseigner son remplaçant sur les pertes qui avaient été faites antérieurement. Je ne doute pas, monsieur le Commissaire, que l'examen de cette question ne vous ait assuré, comme moi, à être convaincu de l'innocence de Lemoustre, et que par suite vous n'ayez la pensée de reporter sur qui de droit la responsabilité administrative.

Amiral Commandant en Chef

23 juin 1869

Amiral,

Conformément à vos ordres du 20 juin, j'ai porté vos dépêches à Bône et aussitôt après avoir communiqué avec la terre j'ai fait route pour Alger où je suis arrivé hier matin. Sur la proposition qui m'a été faite par monsieur le Contre-amiral commandant de la Marine en Algérie, j'ai utilisé mon séjour dans le port en embarquant 25 tonnes de charbon. Aujourd'hui 23 je me tenais prêt à appareiller aussitôt l'escadre signalée ; les états de paiements ont été expédiés ; tout est prêt pour recevoir l'escadre à Alger, et l'Amiral m'a dit vous avoir adressé les plans du mouillage qu'il se propose de faire occuper par vos bâtiments.

Chef d'État-major

24 juillet 1869

Commandant,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que sur une demande de 400 kilos d'huile pour machine, qui devaient nous être fournis pour nous mettre en mesure de consommer notre approvisionnement de charbon, nous n'avons pu recevoir que 174 kilos. C'est donc une différence de plus de moitié, et si l'Amiral a l'intention de se servir du Renard pendant la prochaine croisière de l'escadre, nous ne pourrions marcher que 4 jours environ à toute vapeur.

Commandant en Chef

31 juillet 1869

Amiral,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de vos instructions du 30 juillet concernant l'envoi du Renard à Tripoli. L'arrivée subite de la Valeureuse (*cuirassé de 1^e classe, en service de 1864 à*

1886) et son court séjour devant Alger, m'ont empêché de vous rendre compte du progrès des réparations de la machine, mais je ne doute pas que le Commandant de Kerjégu, ne vous ait indiqué la date de demain Dimanche comme celle où nous devons être remis en état. Dans ces conditions, et avant d'entreprendre une route assez longue à la vapeur, je ne serai pas fâché de faire un essai. Le moyen de l'utiliser sera de chauffer à l'arrivée du courrier de Lundi et de me rendre au-devant de l'escadre entre les méridiens de Caxine et d'Alger. Si vous ne me voyez pas sous vapeur à l'heure probable de la réception du courrier, ce sera par suite d'un obstacle imprévu à ma mise en marche. J'espère qu'il n'en sera rien ; mais cette épreuve me donnera plus de garanties pour mon départ de Jeudi, et je suppose que vous ne désapprouverez pas mon projet. Il sera bon, à mon retour à Alger, de compléter mon approvisionnement de charbon, en demandant de 25 à 30 tonnes à l'administration de la Marine.

Il est bien heureux, dans l'avarie que nous avons faite Jeudi dernier, que le tampon sorti du piston soit allé se loger dans la soupape de sûreté en la faisant sauter, car dans toute autre position il y avait de grandes chances pour que le piston ou le fond du cylindre fut mis entièrement hors de service. A cause de la nature de ses navigations, le Renard est dépourvu de piston de rechange, de sorte que la machine eût été paralysée pour longtemps.

Amiral Commandant en Chef

13 août 1869

Amiral,

Conformément à vos instructions du 30 Juillet dernier je me suis rendu à Tripoli, où je suis arrivé le Lundi 9 Août, après une traversée effectuée complètement à la vapeur, par suite des calmes qui régnaient sur toute ma route. Je me suis mis immédiatement en relation avec le Consul de France, et il a été convenu que les trois arabes prisonniers me seraient remis le lendemain par le Pacha de Tripoli. Je suis allé faire visite à ce dernier, qui a préféré faire conduire les Arabes dans une de ses embarcations, afin d'éviter tout conflit de la part de la population musulmane. C'est ainsi que la translation s'est effectuée le 10 août, et j'ai repris la mer dans l'après-midi afin de rallier au plus tôt votre pavillon.

Ma traversée de retour s'est effectuée tout aussi bien que la première ; par instant la brise, très modérée, me permit d'établir mes voiles, et de régler ma machine à une allure moins coûteuse et en même temps moins fatigante pour les chauffeurs. Le débarquement de deux de mes ouvriers sur six a, en effet, mis mon personnel sur les dents, surtout quand nous sommes rentrés dans les températures de 30 et 31° à partir du Cap Bon. Sur le petit nombre d'hommes qui me restent (outre les matelots chauffeurs), j'ai vu 4 cas de fièvres bien fortes se déclarer en même temps ; sur l'avis du médecin j'ai cru devoir faire donner aux hommes placés devant les feux une boisson chaude composée de café et d'acidulage, le régime a semblé redonner du ton aux hommes. En présence de jours de chauffe fréquents du Renard il serait bien urgent que les remplaçants de ces deux ouvriers ne se fassent pas attendre longtemps ; ceux qui restent ont bonne volonté, mais parfois leur travail est vraiment rude.

Amiral Commandant en Chef

13 août 1869

Amiral,

Conformément à vos instructions du 30 juillet, et après avoir pris les ordres de M^r le Maréchal Gouverneur Général de l'Algérie, je me suis rendu à Tripoli, où je suis arrivé le lundi 9 août. Je me suis aussitôt mis en relation avec M^r le Consul général de France, et il a été convenu que les trois arabes prisonniers me seraient remis le lendemain par le Pacha de Tripoli. Ce dernier, auquel j'ai fait visite avec notre Consul, a préféré faire conduire les arabes dans une de ses embarcations, afin d'éviter tout conflit de la part de la population musulmane. C'est ainsi que la translation s'est effectuée le 10 août, et j'ai repris la mer dans l'après-midi, pour rallier au plus tôt votre pavillon.

Dès mon arrivée, M^r le Consul de France m'avait fait exprimer par son chancelier le désir qu'il aurait à me voir faire le voyage de Benghazi, pour y recueillir les familles de nos prisonniers. Comme ni vos instructions, ni les ordres de M^r le Maréchal gouverneur ni enfin la copie de la dépêche de S.E. le Ministre de la Marine ne prévoyaient un retard comme celui que devait entraîner un trajet de 720 milles (aller et retour), je n'ai pas cru devoir obtempérer à ce vœu. Monsieur le Consul de France ne m'en a pas parlé dans les diverses entrevues que nous avons eues le 9 et le 10 août ; j'ai donc suivi à la lettre vos instructions et suis revenu me ranger sous votre pavillon.

Les circonstances de mer qui ont accompagnées mes deux traversées, ne présentent rien d'extraordinaire ; le beau temps m'a suivi partout, souvent trop beau puisque le calme m'empêchait de faire usage de mes voiles.

Commandant en Chef

25 août 1869

Amiral,

J'ai l'honneur de vous informer que le conseil de Justice nommé par votre ordre du 24 août pour juger le Quartier-maître Brustlein accusé de refus d'obéissance envers son supérieur, a reconnu à l'unanimité le sieur Brustlein coupable du délit qui lui était imputé, et l'a condamné ainsi à l'unanimité à une année d'emprisonnement.

J'ai l'honneur, Amiral, de recommander le condamné à votre haute bienveillance ; si vous croyez pouvoir faire usage, en sa faveur, des pouvoirs qui vous sont conférés par les articles 224 et 366 du Code de Justice Militaire pour l'Armée de mer, j'ose espérer que le sieur Brustlein s'en rendra digne en profitant de la rude leçon qu'il vient de recevoir. En vous adressant cette demande je suis l'interprète des sentiments de la grande majorité du conseil, et je les partage entièrement.

Commandant en Chef

Amiral,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation les demandes de matériel dressées conformément à vos ordres du (*en blanc*). J'y ai compris la toile nécessaire pour réparer avec les ouvriers du bord une misaine carrée, qui se trouve en très mauvais état, et pour laquelle nous n'avons aucune rechange ; une grand-voile, plus que demi-usée, et un grand foc. Je demande à changer la seconde grand-voile, plus que demi-usée, et un grand foc. Je demande à changer la

seconde grand-voile, qui ne peut plus supporter des réparations, la saison dans laquelle nous allons rentrer me fait considérer comme indispensable les réparations immédiates de ces diverses voiles.

Je crois aussi utile de remplacer les marches de la plupart de nos échelles ; l'usage les a mises dans un tel état qu'elles ne présentent même plus une solidité suffisante.

Commandant en Chef

Amiral,

Ayant quitté Ajaccio le 15 7^{bre} (*septembre*) pour me rendre à Tripoli je suis arrivé devant cette ville le 18 au soir après une traversée des plus heureuses. Conformément à vos instructions, je me suis mis immédiatement en relation avec notre Consul général. Dès le soir même le consul a fait connaître à son agent l'arrivée prochaine du Renard et la nécessité de préparer pour le départ les familles des Algériens, qu'à un précédent voyage j'avais conduit en Algérie. Je tenais à avoir une réponse du vice-consul afin de savoir si je pourrai ne faire sur la route de Bengazi qu'un séjour de quelques heures ; cependant le Dimanche soir, le télégraphe étant muet, sans doute à cause de la solennité religieuse que les consuls Anglais observent avec une égale fidélité sous toutes les latitudes du globe, je me décidais à lever l'ancre. J'ai rencontré sur ma route que des circonstances de mer les plus favorables, et 36 heures m'ont suffi pour atteindre Bengazi, où j'ai mouillé le 21 7^{bre} (*septembre*) dans la matinée.

Le vice-consul m'attendait sur rade, il m'apprit qu'ignorant l'arrivée du Renard, il avait laissé s'éloigner les familles, et que des cavaliers avaient été expédiés depuis la veille vers un village situé à près de 10 lieues de Bengazi, et où il espérait retrouver des traces des fugitifs. Pendant longtemps ces malheureux avaient habité aux portes de la ville et ils étaient venus au Consulat réclamer des moyens d'existence ; tout à coup on avait cessé de les voir, et l'on savait qu'ils erraient de tente en tente demandant l'aumône, et changeant de localité aussitôt que la charité leur semblait près de s'épuiser. Dans ces conditions, il fallait une connaissance parfaite du pays pour retrouver la trace de leurs migrations presque journalières ; j'ai pu apprécier l'activité et l'intelligence déployées par notre agent consulaire, qui, né à Tripoli, s'identifie aisément avec la population arabe, connaît ses ruses, et sait les déjouer. La capture des chefs Algériens, à leur retour de La Mecque, sans autre secours que les deux janissaires du Consulat, a montré qu'à l'occasion, il pouvait aussi déployer une certaine dose d'énergie. Ce n'est que le 23 à 1^h1/2 du matin que toute la bande, composée de 14 personnes, a pu être réunie et envoyée à bord du Renard ; j'ai appareillé aussitôt, surtout la nécessité de quitter la rade de Bengazi, par suite d'une houle de Nord, qui se formait graduellement depuis quelques heures, et aurait peut-être rendu les jours suivants les relations avec la terre difficiles ou impossibles. Le baromètre avait fléchi depuis ma présence sur rade, et je devais m'attendre à rencontrer du mauvais temps à la mer. Mes prévisions n'ont pas tardé, en effet, à se réaliser ; dès le point du jour, j'avais une houle énorme du Nord, et j'étais obligé de modérer l'allure de la machine, qui, sans cette précaution, n'eût pas manqué de fatiguer, lorsqu'au tangage l'hélice se trouvait amenée en grande partie hors de l'eau. En avançant vers Malte, la brise qui n'avait jamais été en rapport avec la mer, hâla assez le NNE pour me permettre de porter les goélettes et de soulager un peu l'effort de la machine ; mon approvisionnement de charbon étant réduit à moins d'un jour et demi de chauffe, je n'avais pas hésité à profiter de la liberté que vous m'avez donné de toucher à Malte pour y prendre quelques tonnes de charbon et assez de matières grasses pour assurer mon arrivée à Alger, quelque contrariété que je puisse rencontrer en route. Entré dans le port de Malte le 25 vers midi, j'ai repris la mer le 26 après avoir fait visite au consul Français, au Gouverneur de Malte, et au C.A. Fanshawe (1814-1906) commandant de la marine. Ce dernier a mis beaucoup d'empressement à me procurer

les quelques tonneaux d'eau dont j'avais besoin. D'après les nouvelles transmises par le télégraphe il avait fait un très fort coup de vent sur les côtes de France et dans l'Adriatique, plusieurs paquebots se trouvaient en retard, et c'était sous l'influence de cette perturbation équinoxiale que j'avais rencontré une mer aussi énorme jusqu'à l'entrée du port de Malte.

Les deux voyages que je viens d'effectuer, à un mois de distance, sur les côtes de Barbarie, m'ont fourni l'occasion d'obtenir quelques renseignements au sujet du port de Tobrouk, qu'une rumeur publique semble indiquer qu'en ce moment comme l'objet de la convoitise du Gouvernement Anglais. Dès que le percement du canal de Suez a pu être considéré comme chose faite, même par les esprits les plus hostiles à l'entreprise, les Anglais conçurent la pensée de faire concurrence à l'œuvre Française au moyen d'une ligne de chemin de fer allant déboucher dans le Golfe Persique. En station sur les côtes de Syrie en 1862 et 1863, j'ai plusieurs fois entendu parler d'études faites par une compagnie, prenant comme tête de ligne le port de Tripoli, que des travaux considérables mettraient dans des conditions de sûreté suffisantes. Sept années se sont écoulées depuis cette époque, et l'opération ne semble être toujours que sur le papier ; seulement, saisissant avec l'instinct commercial que possède à un degré si élevé le Peuple Anglais, la tendance générale de l'époque est de raccourcir les traversées de mer pour le voyageur et les marchandises de prix, toutes les fois qu'une ligne ferrée peut offrir célérité et sûreté. Que par l'exemple de l'Italie, qui incessamment va conduire les voyageurs du Levant et de l'Extrême-Orient jusqu'au port de Brindisi, les Anglais ont abandonné leurs projets relatifs à Tripoli de Syrie, et les ont reportés sur le port de Tobrouk, que depuis l'installation de leur ligne télégraphique à travers les provinces Barbaresques les Anglais n'ont guère cessé de fréquenter.

Il y a environ dix ans ils y avaient fait un dépôt de charbon, et le Solon, commandé par le regrettable Lieutenant de vaisseau de Besplas (*qui avait commandé l'avis à vapeur Solon de 1861 à 1862, était né en 1831 et avait disparu tragiquement au large de Cherbourg le 2 décembre 1863 au cours d'une opération de sauvetage*), avait reçu la mission de suivre les opérations du câble, et de voir de quelle nature pouvaient être les projets du Gouvernement Britannique. Plusieurs personnes, et entre autres notre agent consulaire à Bengazi, ont eu l'occasion de visiter Tobrouk ; le Gouverneur général de la Province y est allé en Juin dernier. Il n'y a qu'une voix sur les qualités du port, chose si rare sur la grande étendue de côtes, que l'on rencontre depuis nos possessions Algériennes, jusqu'au golfe d'Alexandrette. Un joyau aussi précieux entre les mains une nation civilisée eût été mis à profit depuis longtemps ; la Turquie en ignorait sans doute l'existence, ou du moins faisait comme si elle l'avait parfaitement ignorée, jusqu'au jour où le choix Anglais a commencé à se trahir. Le pavillon Ottoman couvre-t-il autre chose que des ruines et est-il un port, si fréquenté qu'il soit pour le commerce, que le gouvernement de la Sublime Porte ne laisse se combler, faute de police et de surveillance ? Tripoli et Bengazi viennent de m'en offrir un nouvel et frappant exemple. Pas un feu ne signale aux nombreux navires qui fréquentent ces deux ports, l'approche d'une côte, que son peu d'élévation rend cependant d'un atterrissage assez délicat, pas une balise ne signale les passes, et vainement la nature a préparé le travail au moyen d'une ceinture de récifs, chaque hiver expose aujourd'hui comme à l'origine de la navigation les bâtiments à se perdre sur des côtes inhospitalières. A Bengazi le mouvement maritime est considérable ; l'exportation du blé et du sel y attire des bâtiments de 100 à 150 T^x (*tonneaux*), qui parviennent à pénétrer dans le premier lac salé. A partir de Novembre, avec les vents de Nord, le mouillage n'y est plus tenable. A très peu de frais on approfondirait cet étang, on ouvrirait un canal dans une bande de sable presque à niveau d'eau, qui le sépare d'un autre étang ! Mais ni l'intérêt commercial, ni la sûreté des personnes ne sont capables de vaincre l'apathie musulmane. Les Turcs intelligents pensent qu'il y aurait parti à tirer de tous ces avantages naturels, mais ils se trouvent impuissants contre l'esprit de leurs coreligionnaires.

Il semble donc qu'en ce moment la Turquie, prostrée dans son impuissance, verrait d'un assez bon œil l'élément Européen attiré à Tobrouk par la création d'une industrie quelconque ; le voyage à Constantinople du Gouverneur général de Tripoli, a, dit-on, pour principale raison, de sonder les intentions de son gouvernement. On croit aussi que la susceptibilité et le fanatisme musulmans s'effaroucheraient d'une cession au gouvernement Anglais ; si la Compagnie de Suez, une fois les travaux terminés sur le Canal, faisait de Tobrouk, mais sous pavillon Turc, un chantier de réparation par combinaison, serait accueilli par l'esprit public avec une faveur beaucoup plus marquée. Notre diplomatie travaille, m'a-t-on dit, dans ce sens ; Tobrouk n'est qu'à cent lieues dans l'Ouest d'Alexandrie, et compléterait, par sa configuration exceptionnelle, la rade créée à Port-Saïd à force de volonté et d'énergie. Dès aujourd'hui les navires du plus fort tonnage peuvent accoster les quais naturels ; l'eau douce y manque, il est vrai, mais on ne doute pas qu'il soit possible de s'en procurer en creusant des puits, en créant des citernes comme celles qui ont été retrouvées par les Anglais, lorsqu'ils ont pris possession d'Aden.

Passant maintenant à un autre ordre d'idées, et admettant que les Anglais obtiennent la cession de Tobrouk, ainsi que l'autorisation de créer une ligne de chemin de fer dirigée à travers le désert, j'ai cherché, en interrogeant quelques personnes, qui me semblent posséder le pays admirablement, à discerner si l'entreprise ne rencontrerait pas des difficultés immenses, résultant, les unes de la *(en blanc, texte illisible)*

Le fanatisme de ces populations nomades est le seul point qui les rapproche de la Turquie des anciens jours. Ils voient avec répugnance un chrétien pénétrer dans leurs domaines, et l'assassinat récent de la jeune et intrépide voyageuse hollandaise, presque aux portes de Tripoli, est une preuve de cette aversion profonde. On attribue sa mort à un parti de Touaregs, dont elle se laissait approcher sans défiance, mais il est à supposer que le mystère de ce drame du désert y restera toujours enseveli.

Deux points importants ressortent donc des opinions que j'ai eu la possibilité de recueillir, d'une part l'impuissance de la Turquie à faire respecter sa volonté, de l'autre le fanatisme aveugle des populations. Partant de là on considère comme peu efficace le fermage obtenu du Sultan par une compagnie Européenne, et l'on m'a répété avec l'accent d'une véritable conviction qu'on ne croyait pas à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, si les Anglais n'apportaient de l'Inde ou de l'Europe une véritable armée, capable d'en défendre l'approche et d'en assurer la protection. Là, me disait-on, est le véritable nœud de la question, car l'industrie étrangère, dès qu'elle s'éloigne du rivage, ne devra compter que sur elle-même pour le maintien de sa sûreté personnelle.

Ces difficultés, que j'ai cherché à faire entrevoir pour le parcours Africain, ne se reproduiront-elles pas pour les 1 500 kilomètres à établir à travers les sables brûlants de l'Arabie ? La disproportion probable entre le prix de revient et les profits de l'entreprise n'est-elle pas la cause de l'hésitation prolongée du gouvernement Anglais ? Faut-il même prendre au sérieux les projets dont on s'est entretenu depuis 1862 et 63 ? Je n'ose me prononcer sur ces questions, mais il me semble que le doute est bien permis.

Il n'est pas à dire pour cela que l'Angleterre ne soit pas séduite par la situation géographique que de Tobrouk, ne désire prendre pied sur le sol africain en laissant l'avenir travailler à la solution d'un problème, qui, pour le moment, est hérissé de si énormes difficultés.

Commandant en Chef

10 novembre 1869

Amiral,

Quoique les navigations effectuées par le Renard depuis 18 mois, presque toujours sous vos yeux, vous aient permis de juger les qualités nautiques de ce bâtiment, de saisir les avantages qu'il peut présenter sur des avisos de même échantillon, les inconvénients qu'il peut aussi offrir dans certains cas, je pense que vous voudrez bien, vu la nouveauté du type et l'intérêt qui en a accompagné la création, accueillir les observations, qui me sont suggérées par six mois de navigation active.

Dans cet intervalle, l'escadre a rencontré des circonstances de temps variées, le Renard, faisant route pour des destinations précises, a supporté le vent ou la mer dans des allures différentes. Du 9 Mai au 9 Novembre, nous avons parcouru plus de 6 040 milles et compté 840 heures de chauffe, beaucoup d'atterrages, beaucoup d'évolutions en présence de l'escadre, m'ont permis d'étudier le bâtiment, et c'est le résultat de mes observations de tous les jours que je me propose de résumer. J'ai voulu attendre, pour le faire, que la somme des expériences me semblât suffisamment concluante, que parfois le mauvais temps fût venu me fournir d'utiles enseignements ; cette prudence me paraissait d'autant plus indispensable, que je me sentais porté, dès le début de mon commandement, à moins de sévérité que n'en avaient montré les commissions chargées d'expérimenter le bâtiment.

Je ne m'attacherai pas aux vitesses, que l'on peut obtenir en calme ; les essais faits avec l'hélice actuellement en usage, en employant des briquettes d'Anzin, ont fourni une moyenne de 10^o97, lorsque la machine donnait 86,3 tours. Avec des charbons inférieurs comme ceux que nous trouvons souvent dans les ports de l'Algérie ou de la Corse, il devient très difficile de maintenir la pression assez élevée pour donner d'une manière constante plus de 84 ou 85 tours. L'état de la carène influe également beaucoup sur les sillages obtenus ; notre récent passage au bassin a fait retrouver au navire son ancienne marche, dont il s'était écarté, à presque toutes les allures, de 1^o5 environ.

Les documents fournis par les expériences faites à Toulon en Février et Mars 1868 doivent donc se vérifier à fort peu près, et je crois inutile de m'y arrêter davantage. Mon but est surtout de prendre le navire à la mer et d'examiner, d'une part ses facilités giratoires, de l'autre ses qualités ou ses défauts au point de vue essentiellement maritime.

A la voile seule

Etant en escadre, par toutes les allures, le Renard tient son poste à la voile, et depuis le passage au bassin il a même été souvent obligé de réduire sensiblement sa voilure pour ne pas dépasser les cuirassés. Son faible tirant d'eau lui donne du désavantage au plus près, pour la dérive, mais des flèches bien établies lui sont d'un grand secours par petite brise.

Les évolutions sont lentes ; pour que le Renard vire vent devant, il faut que la mer soit belle. Un peu de houle suffit pour le mettre dans l'impossibilité de franchir le lit du vent. Le virement lof pour lof se fait toujours d'une manière sûre, mais prend aussi un peu de temps et d'espace. C'est la conséquence obligée de la grande longueur du bâtiment ; sa voilure, carrée seulement devant et contenant 505^m2 de toile est plutôt celle d'un porteur de dépêches, qui ne considère la voile que comme un auxiliaire utile lorsque le vent est favorable, mais ne devant pas gêner avec fort brise debout.

Le bâtiment gouverne très bien à une route donnée, dans les diverses circonstances de mer, où nous nous sommes trouvés depuis six mois, je ne l'ai jamais vu faire d'embardees qu'il ne fut très facile d'arrêter. Parfois un peu mou, à la voile seule, le Renard se retrouve dans d'excellentes conditions de route lorsque la machine est en mouvement.

A la vapeur

Le cercle décrit par le bâtiment, quand on met la barre toute d'un bord, est d'environ 600^m ; il a été question, depuis l'armement de donner plus de largeur au gouvernail, mais je craindrais que les inconvénients ne fussent plus grands que les avantages recueillis. Quand on va modifier le placement de la roue, conformément à une décision m^{lle} (*ministérielle*) du 12 août dernier, on pourra gagner quelques degrés dans l'obliquité de la barre en changeant les poulies, dans lesquelles passe la drosse et qui sont très volumineuses et très grossières. Il en résultera une amélioration sensible, et de laquelle je suis d'avis de se contenter. Dans nos nombreuses évolutions j'ai toujours trouvé le navire obéissant parfaitement à la volonté de l'officier de quart ; par mer plate, j'ai même été quelquefois surpris de la facilité avec laquelle nous passions entre les obstacles assez rapprochés les uns des autres. Quand il y a de la houle, du vent, il faut s'attendre à un léger accroissement du diamètre du cercle giratoire ; pour se prononcer entre le Renard et les avisos rapides de 150 chevaux, il faudrait évoluer en même temps, dans les mêmes conditions avec ces types différents et ne pas se contenter de souvenirs plus ou moins anciens, qui bien souvent égarent notre bonne foi.

Tout ce que je puis dire à l'avantage du Renard, c'est que durant la campagne d'été, qui nous a amenés cent fois dans le voisinage de la terre ou celui des cuirassés, nous n'avons pas eu un instant d'embaras résultant du bâtiment lui-même. C'est le plus grand éloge qu'il soit, je crois, permis d'en faire, au point de vue, bien entendu, des évolutions. Maintes fois, trouvant une très forte houle dans une passe, comme à la sortie d'Alger, j'ai admiré la douceur des tangages et la facilité avec laquelle nous franchissions le point difficile ; des navires beaucoup plus grands eussent sans doute eu de la peine, en pareille circonstance, à soutenir la comparaison avec nous.

Ceci m'amène à considérer le navire, lorsque la mer grossit, que la brise souffle plus ou moins frais, la manière dont il se comporte, est si différente suivant l'allure à laquelle il est soumis, que je consacrerai un examen spécial aux trois positions différentes du vent debout, du vent de travers et de la marche grand large ou vent arrière.

Marche vent debout

D'accord avec toutes les opinions émises depuis le premier armement du Renard, j'ai constaté une supériorité incontestable du bâtiment, lorsqu'il prend le vent ou la mer par l'avant ou l'une des joues. Plusieurs fois il s'est trouvé mis à l'épreuve ; je cite principalement une traversée de Bastia au Sud de la Sardaigne, où, par les travers des Bouches, nous avons trouvé une brise à deux ris et une mer courte de l'ouest ; plus tard, en revenant de Bengazi, à Malte, nous avons eu une mer de Nord démontée, avec une brise moins violente que la mer, mais qui, au plus près, nous eût forcé à porter au moins deux ris. Enfin une traversée d'Ajaccio à Toulon, le 22 août 1869 par une brise de Nord très fraîche, et une mer tourmentée, où la brise d'Ouest venait mêler son action à celle d'une assez grosse mer de NNE. Je ne citerai pas d'autres exemples, parce que ceux-ci sont les plus frappants, et que tous les autres n'ont fait que corroborer les conséquences tirées de ces trois circonstances principales de la navigation vent debout.

Jusqu'au grand mât le navire ne laisse rien à désirer, les formes de l'avant, l'intelligent raccordement de la partie immergée avec les œuvres mortes, permettent de conserver de la vitesse, alors que beaucoup de bâtiments d'un plus fort tonnage seraient forcés de modérer l'allure de la

machine, ou de mettre à la cape, ou peut-être même de relâcher. Jamais je n'ai vu de paquet de mer embarquer de l'avant, le pont, la passerelle sont mouillés que par des embruns insignifiants au point de vue de la navigation, et l'émergement de l'hélice est la seule cause, qui m'ait plusieurs fois forcé à réduire le nombre de tours. Dans la traversée de Bengazi à Malte, par exemple, avec circonstances de mer forcée, le sillage était réduit à 4^m8 ou 5^m, et la machine ne donnait que 65 tours ; entre Ajaccio et Toulon le 22 octobre dernier, la machine à 70 ou 69 tours, les goélettes au plus près, nous ne sommes jamais descendus au dessous de 8^m5, et notre moyenne de la traversée a été de 9^m3. Il est vrai que le chef de quart avait l'ordre de se tenir au levier d'introduction pour le fermer aussitôt que l'arrière menaçait de sortir de l'eau ; cette précaution sera sans doute rendue inutile lorsque le régulateur Farcot fonctionnera, et je compte que cette addition complétera d'une manière très avantageuse les qualités du bâtiment.

La partie du navire située sur l'arrière du grand mât répond-elle en tous points à la partie antérieure ? M^r Béléguc (*Eugène Béléguc (1809-1878), ingénieur concepteur du navire*) lui-même a reconnu qu'une erreur avait été commise de son chef ou de M^r Arman (*Lucien Arman, architecte et constructeur naval (1811-1873)*) ; l'erreur existe, et toute personne ayant l'œil exercé aux choses maritimes n'a qu'à regarder l'arrière du navire et reconnaître qu'il est mal soutenu sur l'eau et qu'il ne doit pas flotter comme l'avant.

L'œil s'habitue très vite aux formes nouvelles de cette dernière partie du bâtiment ; elles sont gracieuses, ne comptent qu'aucune ligne ne choquant le regard, les surfaces doivent également se frayer un passage à travers la lame sans mal et sans accident. Il est rare que ce qui est bon en mer ne soit pas gracieux.

A l'arrière le constructeur semble ne s'être proposé d'affiner la partie immergée du bâtiment, à partir du mât d'artimon, c'est-à-dire sur une longueur de 10 mètres environ, on n'aperçoit qu'une planche verticale ; ce n'est à la hauteur de l'arbre, où un renflement aussi faible que possible a permis d'établir une courbe jusqu'au manchon extérieur. Au dessus de cette planche se trouve une cuvette rappelant les arrières en cul-de-poule de nos avisos, sauf un peu moins de largeur ; j'aurais préféré que M^r Béléguc, avec son coup d'œil, sa pratique incontestable, eût cherché à sortir pour l'arrière comme il l'avait fait pour l'avant de la règle adoptée jusqu'à ce jour ; je constate le mal beaucoup plus sûrement que je ne pourrais en indiquer le remède. A la mer, selon qu'on se tourne vers l'une ou l'autre extrémité, on peut se figurer voir deux navires complètement différents. La poupe, quoiqu'elle soit liée à l'avant semble tanguer davantage, parce que la mer monte tout autour de cette cuvette dont je parlais tout à l'heure, sans trouver aucun point d'appui pour faire remonter le bâtiment avec elle. C'est ce qui fait que nos bouées de sauvetage ne peuvent rester à leur poste sans courir le risque certain d'être emportées et que nous sommes obligés de mettre un fargue en toile analogue à celle des sacolèves (*voiliers du Levant à arrière très élevé et présentant une forte tonture*) toutes les fois que la mer a des dispositions à grossir. L'allègement, l'affinement des formes immergées étaient indispensables pour l'obtention d'une vitesse supérieure, mais à l'arrière on a dépassé le but, et le remède eût été peut-être, en s'en apercevant à temps, de substituer à la partie évasée qui termine le bâtiment, quelque chose de voûté sur lequel la lame eût pu passer sans trouver aucune résistance. Le jeu de la barre eût imposé certaines limites à cette transformation, mais ce qu'on eût gagné eût sans doute été appréciable lorsque le navire est aux prises avec des éléments un peu agités.

Lorsque la direction du vent permet de porter les goélettes, l'augmentation de sillage est analogue à celui qui se produit sur tous les autres types de bâtiments à hélice. Le navire gouverne encore très bien et conserve sa supériorité sur des avisos même d'un plus grand tonnage que lui.

Vent de travers

Dernièrement pris par un coup de vent de mistral à 20 milles dans le Sud de Camarat, j'ai fait route vent de travers, à la voile seule, pour atteindre l'abri devant Nice ou Monaco. Nous avons porté pendant toute la nuit notre petit hunier avec 2 et ensuite 3 ris, la trinquette et la grand-voile goélette un ris. La mer grosse, la brise violente et à rafales, le navire se comportait bien, et je n'ai pas eu un instant de crainte pour la stabilité. Je suis donc tenté de croire que la densité du bois s'étant augmentée depuis la mise à l'eau du bâtiment, les conditions de navigabilité sont aujourd'hui meilleures qu'elles ne l'étaient lorsque la commission d'expérience a fait les premières sorties entre Belle-Ile et l'Île d'Yeu.

Le 3 novembre, sortant des Îles d'Hyères pour rallier l'escadre par un temps forcé de NO, j'ai également fait route au SSO sans aucune difficulté avec le petit foc et les goélettes, la machine à 70 tours. Seulement une lame est venue frapper l'arrière du bâtiment, a couvert la dunette et donné un choc assez rude accompagné d'un craquement ; le navire n'a pas souffert, mais ce fait vient à l'appui de ce que je disais tout à l'heure pour les formes du bâtiment dans cette partie ; mieux vaudrait admettre le passage de la lame que de lui donner une surface contre laquelle elle puisse venir se briser. C'est ici que la critique trouve le plus occasion de s'exercer, le navire marche bien, mais les roulis atteignent facilement des proportions fatigantes pour le personnel et le matériel. En juger d'après le Magenta ou l'un quelconque des navires blindés, serait exiger beaucoup trop du Renard, mes souvenirs du Lynx que j'ai commandé dans les mers de l'Inde ne sont pas assez récents pour que je puisse comparer les roulis des deux bâtiments. Il est dans la nature de l'homme de trouver toujours la dernière épreuve à supporter la plus lourde. Faute de pouvoir comparer, je vais tâcher de puiser des indications certaines dans les faits qui se passent chaque jour sous nos yeux. Dans une traversée d'Oran à Alger où la mer n'était pas très grosse, nous avons vu nos canots de portemanteaux plonger entièrement à l'eau et courir le risque d'être emportés. Sur l'allure du grand largue, nos écoutes de voiles goélettes arrachent tout ; nos rambardes de Dunette sont démolies, les cabillots se brisent et nous n'avons trouvé, dans ces derniers temps, que le mat d'artimon qui pût supporter l'effort irrégulier de notre écoute de grand-voile. Enfin dans la machine, j'ai vu trois fois se renouveler un inconvénient assez grave pour m'obliger à stopper. Les escarbilles entraînées dans les grands roulis, venaient s'accumuler près de la prise d'eau de la machine d'épuisement arrière, et malgré les crépines et les boîtes préservatrices, elles arrêtaient tout à coup le jeu de la pompe. De là envahissement de la partie arrière, qui se trouve le long de la ligne d'arbre, jusqu'à faire flotter les panneaux et menacer les armoires d'habillement, les soutes de l'arrière. Pour y obvier, j'ai fait prolonger le tuyau du petit chenal jusqu'à l'endroit où se tient l'eau ; dans une de nos dernières traversées, les deux pompes ont été obstruées en même temps par la même cause, et la visite ne laisse pas que de présenter certaines difficultés à cause des roulis eux-mêmes et de l'espace rétréci où doivent agir les ouvriers.

De tous ces faits je crois pouvoir conclure, sans me départir de la plus grande impartialité, que les roulis du Renard sont, comme étendue, au dessus de ce qui se présente habituellement ; je partage avec diverses commissions, l'avis que la fuite vent arrière pourrait devenir dangereuse pour nous, beaucoup plus tôt que pour un autre navire, l'arrière ne se levant pas à la lame, et la mer embarquant parfois tribord et bâbord par le travers du panneau de la machine. Je crois en revanche, que le Renard tiendrait parfaitement la cape, si l'on avait soin surtout de la prendre du bord où la mer serait debout. Les mouvements de tangage seraient certainement très doux et l'on embarquerait tous au plus quelques embruns.

Je me suis laissé entraîner, Amiral, hors des limites que je me proposais de donner à ce rapport ; bien des preuves, bien des exemples cités auront été inutiles pour vous, qui perdez

rarement le Renard de vue et n'avez pas manqué de l'étudier avec intérêt. J'ai cédé sans doute à ce sentiment, qui fait que l'ouvrier s'attache à un outil dont il fait journallement usage ; d'un autre côté, comme je le disais en commençant, le Renard est encore seul de son espèce dans la Marine, et s'il a du bon, je crois de mon devoir de le signaler, tout en mettant en garde contre ses défauts.

Conclusion

Je me résume donc en quelques lignes, comme il suit :

L'idée que le commandant Béléguic a appliquée dans la construction du Renard, me paraît bonne, excellente jusque par le travers du grand mat ; vent debout le navire divise la lame au lieu de la briser, on aime à voir l'avant fendre la mer qu'elle soit plate ou qu'elle soit houleuse.

Pourquoi faut-il que l'idée sortie d'un cerveau aussi réfléchi et aussi pratique, ne se soit pas trouvée complète du premier coup ? L'opinion publique se fût prononcée avec une telle unanimité que des avis de plus grandes dimensions eussent été mis sur les chantiers et qu'on n'aurait pas à craindre que l'essai du Renard restât seul ; dans la Marine, pour témoigner d'une tentative de progrès, que quelques années feraient sans doute perdre de vue.

C'est cette considération qui me fait appuyer fortement sur les qualités obtenues, qui me fait dire que les évolutions à la vapeur sont toujours sûres et qu'enfin, par de fortes brises, j'ai pu porter la voile nécessaire pour faire route, et cela sans compromettre, en aucune façon, la sûreté du bâtiment. Que sur le grand largue et le vent arrière, le navire se comporte mal, et que ses roules acquièrent leur plus grande étendue (allant jusqu'à 30° de chaque bord) lorsque la machine est à toute vitesse.

Pour moi le vice réside dans la forme de l'arrière ; le désaccord entre les deux moitiés du bâtiment frappe un marin, dans quelque position qu'il voit le Renard à la mer, au mouillage ou échoué dans un bassin.

De l'état, le Renard, servi par une bonne marche machine, réussit à suivre l'escadre à peu près par tous les temps ; depuis qu'il a quitté les chantiers de M' Arman, il n'a guère cessé de rendre des services, en qualité de porteur de dépêches. Ce sont des faits, que chacun a pu constater, et qui, peu à peu, ont vaincu bien des résistances et augmenté le nombre des partisans. Au port de Cherbourg on a appliqué à des chaloupes à vapeur l'idée d'allongement en forme d'éperon, et cette seule modification a permis aux chaloupes de naviguer par des temps beaucoup plus forcés.

Je ne doute pas que les hommes spéciaux auxquels il incombe la mission de nous fournir des bâtiments de marche ou de combat, n'aient aucune peine à saisir le point, auquel ils devront s'arrêter dans leurs emprunts, afin de faire un tout homogène ayant les qualités de l'œuvre Béléguic, sans en avoir les inconvénients.

Préfet maritime Toulon

Amiral,

Conformément aux ordres que vous m'avez donnés, j'ai pris 247 prisonniers et 25 gendarmes à Marseille pour les porter à Bastia, où je suis arrivé le 23 vers 9^h du matin. J'ai été favorisé par une brise d'Ouest assez fraîche, de sorte que l'encombrement causé par un si nombreux personnel ne m'a pas autant gêné que je le craignais ; par mauvais temps le chiffre eût été un peu trop élevé.

Quand je suis arrivé devant Bastia, j'y ai trouvé une forte houle de SSE et trop grosse mer pour pouvoir faire venir des chaloupes en rade ; force m'a donc été d'entrer dans le vieux port, dont l'entrée n'a tout juste que la dimension voulue pour que le Renard puisse s'éviter.

J'ai pressé le rembarquement des gendarmes de l'escorte afin de reprendre le large le plus tôt possible. A (*en blanc*) du soir je faisais route pour le Cap Corse avec brise très fraîche de Sud.

Bureau des constructions navales

n°1

16 mai 1870

Monsieur l'Amiral,

Depuis le montage du Régulateur Farcot à bord de l'avis à vapeur le Renard nous n'avons marché que pendant les essais faits devant la commission de recette et durant une traversée d'environ 31 heures de Toulon à Civitavecchia. Pendant les essais la mer était assez grosse ; le rapport de la commission a déjà fait connaître à votre Excellence le bon fonctionnement du système, son obéissance immédiate, chaque fois qu'on a fait parcourir à l'aiguille indicatrice l'échelle, qui pour le Renard s'étend du minimum de 36 tours au maximum de 90 ou 95. Vérification faite au moyen d'une montre à seconde, on a constamment trouvé la machine établie au chiffre voulu, dans un espace de temps presque inappréciable. La même chose s'est passée dans la traversée indiquée plus haut ; jusqu'à présent les tangages n'ont pas été assez forts pour que je puisse apprécier les avantages à retirer du système pour un aviso comme le Renard dans une navigation vent debout par grosse mer, mais l'instantanéité du passage (*illisible*) le tiroir du petit cylindre, on le trouve en parfait état, et ne pouvant démonter et visiter le reste de l'appareil pendant la traversée, je suis réduit à reprendre notre ancien levier manœuvrable à la main et à rentrer à Toulon sans nous servir du Régulateur. Une fois au mouillage, on visite les regards et on trouve leur force de 73 kilos comme l'exige le bon fonctionnement du pendule ; tous les organes jouent aisément, il s'agit donc pour en avoir le cœur net, de faire une sortie et de voir si l'appareil aura repris son fonctionnement régulier.

C'est dans ce but que le 29 avril, Mr le V.A. commandant en Chef l'Escadre d'Evolution donne l'ordre au Renard d'appareiller ayant à son bord M. l'Ingénieur d'Escadre et M^r le Sous-ingénieur Opin (*François Opin, né en 1842, Polytechnicien, terminera sa carrière comme Ingénieur en chef du génie Maritime à Toulon*) chargé de la machine du bâtiment. Les phénomènes signalés pendant la traversée de Civitavecchia se reproduisent plus fort que jamais, l'aiguille est à (*en blanc*) tours et la machine en donne 70, dans d'autres moments le pendule s'arrête tout à fait.

Cette aggravation des symptômes eut ce bon côté de faciliter la recherche du mal ; on s'aperçut que le levier dont on se sert pour embrayer ou débrayer avait cédé et qu'il fallait dépasser le cran pratiqué par la maison Farcot pour que les pignons fussent réellement en contact. Ce levier avant a dû recevoir une double courbure pour pouvoir fonctionner dans un espace assez restreint ; de là diminution de force et changement de forme s'accusant de plus en plus chaque fois qu'on était amené à exercer sur le levier une force qu'il n'était pas capable de supporter.

Cette avarie est d'une réparation facile et nous avons acquis la ferme conviction que le reste de l'appareil était en parfait état.

Amiral Commandant en chef

N°2

Amiral,

En réponse à la dépêche relative aux consommations de matériels pour l'année 1869, j'ai l'honneur de vous faire connaître que si je n'avais fait mettre aucune note explicative à l'article du chef de C^{ie} (*Compagnie*), pour justifier l'excédent de dépense en bougies de fanaux de signaux, c'est que cet excédent de 24% était justement compensé par les économies effectuées sur les trois espèces de bougies qui précédaient. Pour cet article, comme pour tous les autres, on n'a rien négligé pour que les dépenses soient réduites autant que possible ; c'est notre poste de répétiteur, qui nous force très souvent à la mer, à conserver quelques fanaux allumés, et l'an dernier une autre cause est venue augmenter de 20% les consommations du chef de C^{ie} (*Compagnie*). Je veux parler de la mission du Renard à Constantinople, lorsqu'il a porté le corps de S.E. Fouad Pacha. Pendant toute la traversée une chapelle ardente ayant été disposée dans le faux-pont arrière, un certain nombre de fanaux ont dû y être conservés de jour comme de nuit.

Cette année on se conformera scrupuleusement à la circulaire inscrite au Bulletin officiel, et donnant une interprétation nouvelle du Règlement d'armement.

1^{er} juin 1870

n°3

Monsieur l'Amiral,

La réparation du levier d'embrayage de l'appareil Farcot ayant été effectuée au port de Toulon comme j'ai eu l'honneur de l'annoncer à votre excellence dans mon rapport du 1^{er} mai dernier, la sortie de l'escadre le 17 du même mois m'a permis de vérifier si cette réparation avait été suffisante et si désormais l'adhérence des cônes de friction était redevenue assez grande pour qu'il n'y eut pas glissement, mais au contraire entraînement. Je ne sais si, dans d'autres machines, la maison Farcot a obtenu le résultat d'une marche sûre, mais à bord du Renard le levier d'embrayage ayant reçu une double courbure afin de pouvoir se loger dans un espace assez restreint, le métal a perdu une grande partie de sa force. Lorsque les cônes commencent à entrer en contact, le levier cède plutôt que de continuer à agir sur le cône intérieur ; aussi les boules du pendules restent-elles immobiles.

M^r Farcot prévoyant cet inconvénient m'avait dernièrement engagé à faire établir un toc, dont il m'avait même donné le dessin ; autorisé par M^r le V.A. Commandant en chef, j'ai fait mettre en place le toc sus-indiqué par les ouvriers du bord, et à partir de ce moment l'entraînement n'a pas pu manquer de se produire. Depuis le départ des Iles d'Hyères pour le Golfe Juan, jusqu'au retour de l'escadre à Toulon, nous avons marché à des vitesses variables et toujours il y a eu accord entre le nombre de tours donnés par l'appareil et le chiffre du cadran sur lequel avait été arrêtée l'aiguille. La mer était trop calme, pour que nous puissions constater l'effet produit par le Régulateur au moment de l'émersion de l'hélice.

1^{er} juillet 1870

n°4

Monsieur l'Amiral,

Depuis le dernier rapport que j'ai eu l'honneur d'adresser à V.E. (*Votre Excellence*), divers phénomènes inattendus se sont produits pendant la marche de l'appareil Farcot. Je me propose d'en donner un exposé succinct, et de le faire dans l'ordre même où nous les avons observés.

Avant le départ de l'escadre de Toulon, c'est-à-dire le 2 Juin, dans une visite minutieuse de l'appareil, on s'aperçoit que le petit tiroir du cylindre du servo-moteur est cassé ; un défaut de la fonte peut seul expliquer un pareil accident qui est réparé immédiatement par le personnel de la machine. M^r Farcot s'est empressé d'en expédier un de rechange par la Poste, aussitôt qu'il a eu avis de l'avarie.

Pendant la traversée d'Alger à Oran, dans les rares moments où nous marchons à la vapeur, l'appareil marche d'une manière assez satisfaisante ; cependant nous reconnaissons un peu de paresse et parfois une différence d'un tour en dessus ou en dessous du chiffre sur lequel a été arrêté l'aiguille de l'indicateur. Le séjour à Mers-el-Kébir étant trop court pour que nous puissions démonter et visiter entièrement l'appareil, je remets cette opération au moment de notre arrivée à Alger.

Pendant la traversée d'Oran à Alger, la paresse reconnue plus tôt se trouve beaucoup plus sensible. Je fais varier les vitesses entre 40 et 70 tours et je trouve les résultats contenus dans le tableau suivant :

Aiguille fixée à :

40 – la machine donne 44 tours, puis 43, puis 42.

50 – la machine continue à donner 42 tours, puis peu à peu elle s'élève jusqu'à 50.

65 – la machine donne 45 tours, puis 56 et enfin 66 ; mais il s'est écoulé plus de 15 secondes.

45 – la machine reste à l'ancienne vitesse de 65, puis elle descend graduellement à 48 mais n'y arrive qu'au bout de 30 secondes.

70 – même observation, la machine à 50, puis 66 au bout de 10 secondes.

Je crois inutile de multiplier les exemples que m'a fourni cette courte expérience ; chaque fois la machine reste pendant un nombre de secondes plus ou moins long à la vitesse primitive ; pour hâter le mouvement, il faut pousser avec le doigt la tige du piston dans le sens indiqué pour une augmentation ou diminution de vitesse. Le régulateur n'est donc plus d'aucune action et remplacerait même fort mal, si la mer était grosse, le mécanicien que nous mettions jadis à la poignée de la valve d'introduction.

Dès l'arrivée à Alger, nouvelle visite de l'appareil, cette visite nous fait découvrir :

1° Que les garnitures métalliques du petit piston ont perdu tout leur ressort, qu'elles font corps avec le piston, et qu'il n'en faut pas davantage pour expliquer la presque immobilité de la valve. Ayant assisté au montage de l'appareil j'avais pu constater la difficulté que l'on avait à introduire successivement chacune de ces 3 garnitures ; le piston n'a eu que très peu de travail à effectuer depuis cette époque, de sorte que l'on a de la peine à s'expliquer que toutes les garnitures, indépendantes l'une de l'autre, aient pu subir une si prompte détérioration. Nous les avons retrempées, remises en place.

2° Une rondelle intérieure en plomb, sur laquelle vient s'appuyer la partie inférieure de l'arbre vertical du pendule à force centrifuge est éraillée dans une grande partie de sa circonférence,

et porte sur une étendue d'un centimètre environ une boursoufflure de métal qui doit rendre moins régulier le mouvement du pendule. Au moyen d'un grattoir on remet la rondelle sus-indiquée dans l'état où elle était jadis.

3° La petite bielle horizontale qui sert à relier le mouvement du pendule avec le tiroir du cylindre du servo-moteur et dont l'extrémité d'en dehors est réunie au moyen d'une mortaise carrée à un axe horizontal, a subi justement dans cette mortaise une fatigue assez grande pour que le mouvement du pendule ne se communique pas instantanément au servo-moteur. J'ai l'intention de faire faire une bielle de rechange aussitôt que les autres travaux de la machine me le permettront.

Recherchant les causes auxquelles peuvent être attribuées ces détériorations successives, je suis amené à penser que l'avarie du tiroir et celle des garnitures du piston ne proviennent que d'une mauvaise qualité de la fonte ou de l'acier, qu'on avait mis en usage.

Quant aux deux autres avaries (celle de la rondelle de plomb et celle de la bielle), elles tiennent peut-être à un mauvais montage des pignons dentés qui transmettent le mouvement de l'arbre des tiroirs de notre machine au système des pendules à force centrifuge. Ces pignons avaient été mis en place vers la fin du mois de mai par l'Atelier des machines de Toulon ; faute d'un soin suffisant, lorsque nous avons mis en marche nous nous sommes aperçus que les dents des pignons se correspondant mal, il y avait usure très sensible du métal, et un léger choc pour ainsi dire à chaque rencontre des dents. Il n'y aurait rien d'impossible à ce que ces chocs n'eussent produits sur les organes si délicats de l'appareil Farcot l'effet de petits coups de marteau souvent répétés. A notre retour à Toulon, après l'excursion aux Iles d'Hyères et au Golfe Juan, nous nous étions empressés de rectifier la position des pignons, et dès lors le mouvement était redevenu parfaitement doux et régulier.

Résultat des réparations

Pendant la traversée d'Alger à Bône le fonctionnement est régulier. A l'arrivée toutes les pièces sont démontées et nous trouvons :

Le tiroir encore cassé à l'extrémité qui la première fois n'avait pas souffert. Il est probable que chaque extrémité du tiroir vient heurter la paroi intérieure de la chape en fonte dans laquelle il doit osciller. Les garnitures du piston en parfait état : on voit qu'elles ont porté partout. Quand on a enlevé le fond du cylindre, on a trouvé ce dernier plein d'huile ; cet inconvénient disparaîtrait si l'on installait un robinet de purge pouvant servir à la fois de robinet graisseur. Le tuyau de décharge étant placé à la partie supérieure du cylindre ne suffit pas. Enfin certains organes, qui au moment du montage étaient parfaitement ajustés, ont pris du jeu et n'ont plus cette précision d'un mouvement d'horloge sans lequel l'effet du Régulateur doit perdre de son instantanéité et de sa sûreté. Nous allons y porter remède au moyen de cales très minces ou de clavettes un peu plus fortes que celles qui existent.

La conclusion que je crois pouvoir tirer de nos observations successives est que l'instrument est fort délicat, que peut-être, dans nos roulis, qui n'ont cependant pas été exagérés, les diverses bielles n'auront pas joué dans un sens parfaitement perpendiculaire à leur axe et qu'il en sera résulté une usure irrégulière, dont on aperçoit des traces lorsqu'on regarde de près les surfaces frottantes. Que de là provient ce jeu anormal dans des liaisons qui ne laissaient rien à désirer au moment du montage. Je ne voudrais pas encore me prononcer au sujet du Régulateur Farcot, dont j'ai suivi le fonctionnement depuis les premiers jours de mars ; je ne puis cependant dès aujourd'hui m'empêcher de reconnaître que les résultats ne sont pas, jusqu'à ce jour, en rapport avec les espérances que j'avais conçues. Très peu d'heures de chauffe, à des vitesses fort modérées, ont

amené des avaries auxquelles je ne doute pas que les messieurs de chez Farcot ne trouveront sans doute un remède facile ; je veux parler des deux ruptures de tiroir et du défaut de tension des garnitures métalliques. Seront-ils aussi heureux lorsqu'ils chercheront à empêcher la dislocation de tout leur système, qui doit réunir au plus haut degré les conditions de légèreté et de solidité ? Le second maître mécanicien chargé de la machine du Renard est un homme intelligent et soigneux.

À la suite du début des hostilités de la guerre franco-prussienne déclenchée le 9 juillet 1870 le Renard est envoyé en Mer du Nord. Ses qualités le conduisent à des missions d'éclaireur de la flotte française qui croise au large des côtes du Danemark du sud alors allemandes.

Amiral,

Conformément aux ordres que vous m'avez donnés, j'ai appareillé le 18 août vers 2^h du soir pour aller montrer le pavillon à l'embouchure de l'Eider. Je m'en suis approché à la sonde et à petite vitesse, et j'ai reconnu l'église de Tating (*ville côtière du Schleswig-Holstein située sur la Mer du Nord*), dont le toit rouge est très visible du large, le moulin et la balise de S^t Pierre. J'estime que vers 5^h je m'en trouvais à 5 milles ; aucune voile n'apparaissait le long des plages sablonneuses et noyées.

J'ai viré de bord et fait route pour passer entre Helgoland et la terre, de manière à aller reconnaître le mouillage situé dans le Sud des récifs de la pointe de Horn. Ne pouvant aller attaquer la terre qu'après le lever du soleil, je me suis contenté d'un sillage de 6 à 7 nœuds pendant toute la nuit ; à partir du début du matin j'ai sondé de demi-heure en demi-heure, et l'on n'a commencé à voir la terre (l'île Fanø) (*côte du Danemark*) que quelques minutes avant 0^h. La hauteur méridienne de la Lune m'avait donné une indication certaine ; peu à peu, de la hune, j'ai distingué les moulins placés sur Fanø, la pointe Sud de l'île, qui est bien tranchée, et la pointe de Horn, que l'on distingue aussi très bien. Les sondes portées sur la carte Anglaise se sont assez bien accordées avec les fonds que nous avons trouvés. En approchant davantage j'ai reconnu les deux balises du Nord de Fanø qui servent, mises l'une par l'autre, à reconnaître la grosse bouée noire surmontée d'un ballon noir qui se trouve à l'entrée de la Varde (*la rivière Varde venant de la ville danoise éponyme*). L'une des balises est à jour et ressemble aux observatoires construits à une certaine époque à Paris pour les travaux topographiques, l'autre est une colonne surmontée d'une boule. J'ai fait route jusqu'à mettre ces balises l'une par l'autre et relever la pointe Horn au NNO du monde ; nous étions à 2 milles de la bouée, que nous voyions très distinctement, la sonde indiquant 15^m fond de sable vasard.

Depuis hier le temps s'était beaucoup emballé, la brise soufflant encore du Nord, mais sans grain, à minuit nous avions une grosse houle, qui se faisait sentir même avec notre vitesse modérée. Au retour cette houle n'existait pour ainsi dire plus ; il m'est donc bien difficile d'apprécier la valeur du mouillage que vous m'avez envoyé reconnaître. La nature du fond varie, comme l'indique le croquis joint à mon rapport, de la vase au sable fin, quelques fois mélangé de coquilles. Du point auquel je suis parvenu on ne voyait aucun brisant au large de la pointe du Horn.

Amiral, Commandant en Chef

Amiral,

Le 3 de ce mois, ayant reçu l'ordre de quitter Dunkerque pour rallier votre Pavillon à Helgoland, j'ai appareillé vers 7^h du soir, mais je n'avais pas encore atteint le feu flottant de Snow (*depuis 1869 les feux flottants de Snow et de Dyck jalonnent l'entrée ouest de la rade de Dunkerque*)

lorsque l'excentrique qui transmet le mouvement au torseur du cylindre avant s'est brisé, et je me suis vu dans l'impossibilité de continuer ma route. Une petite brise d'ouest m'a permis de regagner le mouillage de Dunkerque à la voile, et dès le lendemain matin le commandant de la Marine faisait entreprendre par un atelier civil la réparation de la pièce de machine, qui venait de me manquer d'une manière si inattendue.

Gêné par un coup de vent d'Ouest, qui pendant deux jours m'a empêché de communiquer avec la terre, je n'ai pu remonter l'excentrique que pendant la journée de Dimanche, et aussitôt j'ai appareillé avec les dépêches, que m'a remises le commandant de la Marine. Pendant cette traversée, je viens encore d'être forcé de ralentir la marche de la machine, par suite de projections très violentes qui se produisent d'une manière très irrégulière, surtout depuis les réparations faites aux chaudières, il y a environ six semaines. Il nous arrive de marcher pendant plusieurs heures sans en avoir, puis, tout à coup, sans cause appréciable, nous les voyons se succéder sans interruption quelques fois pendant tout un quart. C'est une très grande gêne, qui exige une surveillance incessante du maître mécanicien, et qui nous empêche de compter sur une vitesse régulière pendant une marche de 24 heures.

20 septembre 1870

J'ai eu le regret hier et encore ce matin de ne pouvoir me rencontrer avec M^r l'Ingénieur chargé de l'arsenal. J'aurais voulu pouvoir lui faire connaître l'état des chaudières du Renard, et le peu de confiance avec lequel je les emploierai si aucune visite sérieuse n'en est faite avant que je reprenne la mer. Je suis très intéressé à rejoindre l'Amiral aussitôt que je le pourrai, mais cette considération disparaît devant la question du danger à faire courir au personnel de la machine en cas de rupture du fond de chauffe et d'irruption d'eau bouillante dans la chambre de chauffe.

Je pensais que votre intention était de faire soulager la chaudière avant au moyen de vérins, et de consolider le fond s'il y a lieu, comme on va le faire pour la pièce courbée accessible. Les maîtres et ouvriers avec lesquels j'ai eu l'occasion de visiter cette chaudière reconnaissent tous que le fond a neuf chances sur dix d'être dans le même état que le raccord. Si M^r l'Ingénieur avait pu examiner la chose avec moi, j'en aurais été enchanté ; pour le moment, Monsieur le Directeur, je crois devoir vous dire que de mon opinion, dont aucune visite n'est venue diminuer le peu de fondement, la réparation projetée n'offre pas de garantie, et quand il y va de la vie des hommes, que d'un autre côté nous pourrions être appelés, dans notre croisière, à faire développer à l'appareil toute sa puissance, je ne doute pas que vous ne soyez prêt à accueillir favorablement l'observation que j'ai l'honneur de vous présenter.

Echouage près de Newhaven

La route faite en sortant de Cherbourg par la passe de l'Est avait été N50E jusqu'à me diriger Nord et Est du Cap Levi ; aussitôt les dangers de cette pointe doublés, la route était fixée au (*en blanc*) et je comptais 20° de variation, NO, après vérification par la Polaire. Mes ordres pour la nuit étaient de me prévenir quand on aurait fait 70 nautiques à cette route N72E, c'est-à-dire après le méridien du Cap Levi dont j'avais passé à environ 10 milles. Recommandé de bien veiller les feux avant le jour. Nous n'avions pas encore fait lumière qu'on me signala un feu par bâbord, l'horizon embrumé le fit disparaître bientôt et je ne crus pas que ce fût Beach Head, parce que j'estimais que la marée changeant à nouveau nous avait porté autant dans un sens que dans l'autre.

Voyant la brume s'épaissir, je donnai l'ordre de réduire la machine à 40 tours minimum de vitesse, et à 6^h15 j'avais changé la route avec l'intention de venir d'un quart sur le tribord, et une erreur fâcheuse, dont, comme capitaine, je prends toute la responsabilité, la route fut prise au

contraire au N62E, ce dont je me suis aperçu qu'après l'échouage. Voici d'où provient cette erreur : au moment de pointer la carte j'avais encore dans la mémoire les degrés de la route vraie et je dis N62E, on me fit l'observation que N52E était la route primitive, je dis en effet, venez de 10°. Je me suis sans doute mal exprimé, et j'ai eu le tort quand le timonier m'a dit qu'il était en route, de ne pas faire état du nombre de degrés. C'est ainsi que nous nous sommes trouvés remontés de 11 milles au N62E lorsque je croyais faire route au N52E. A 7^h, je dis au Chef de faire prendre les dispositions pour sonder à 8^h, si le temps ne s'éclaircissait pas. A 7^h40 nous étions échoués, n'ayant vu la terre que quand nous étions dessus, tant la brume était intense. Notre vitesse était faible, le fond assez vaseux et mou, notre fausse quille à partir du mât de misaine enlevée.

Notre premier soin a été d'amener nos vergues, après avoir dévergué, afin de béquiller le navire ; à 10^h nous étions déjà soutenus et plus tard calé les mats d'hunes pour les mettre également le long du bord et aider au maintien du bâtiment dans la position verticale. Élongé nos ancres à jas en passation. Fait venir de Newhaven un petit remorqueur pour recevoir notre lest mobile, nos canons et allégé le navire en vidant les caisses à eau, vidant la chaudière avant. Raidi le grelin des ancres mouillées au large avant la montée de la mer, et une fois ces préparatifs terminés attendons. A l'approche de la pleine mer, pour agir à la fois avec notre machine et le cabestan. Fait un marché pour la location du remorqueur afin de ne pas avoir de contestation.

Escadre du Nord

Octobre 1870

Ordre de combat (mémoire)

L'escadre du Nord se trouvant aujourd'hui composée de 7 frégates du même type, le Vice-amiral Commandant en Chef modifie, comme il suit, le plan d'attaque établi le 23 Juillet 1870, et que prescrira à l'avenir le signal 40 (2^e série). Le but principal de ce plan consiste toujours à atteindre l'ennemi par le choc avec une grande vitesse, en multipliant les coups contre son arrière ou son travers le plus normalement possible.

Pour arriver à ce résultat, tout en déjouant une attaque du même genre, l'escadre sera divisée en deux pelotons, à la file, dont l'un sera dit peloton d'attaque, aura la frégate cuirassée amiral en tête et comptera 4 autres frégates échelonnées angulairement sur les deux côtés ; dont l'autre, dit peloton de réserve, composé de deux frégates, abordera à son tour l'ennemi, qui viendra de subir le choc du peloton d'attaque (dans la figure ci-contre, le numérotage reste le même que dans l'ordre de navigation, bien que les postes diffèrent).

De ce dispositif d'attaque il résulte, en effet, que la frégate n°1 est flanquée dans ses deux hanches, à 30° de sa route, par les deux frégates n°2 et n°3, que celles-ci le sont par les deux frégates n°5 et n°6, lesquelles, à leur tour, sont appuyées par les deux frégates de réserve n°4 et n°7. Dans cet ordre les frégates sont à 2 encablures l'une de l'autre, et le peloton de réserve à 6 encablures de la ligne qui joint les n° 5 et n°6. Pour former cet ordre, l'amiral, s'il le juge convenable, réduit un peu sa vitesse.

Escadre du Nord
 8 br 70

Orde de combat (Memorandum).

L'escadre du Nord se trouvera aujourd'hui composée de 7 frégates du même type, le V. à ce en chef modifié, comme il suit, le plan d'attaque établi le 23 juillet 1870, et que prescrira à l'ami le signal 40 (2^e série). Le but principal de ce plan consiste toujours à atteindre l'ennemi par le choc avec une grande vitesse, en multipliant les coups contre son flanc ou son travers le plus normalement possible.

Pour arriver à ce résultat, tout en évitant une attaque du même genre, l'escadre sera divisée en deux pelotons, à la file, soit d'un côté peloton d'attaque, aura la frégate cuirassée Amiral en tête et comptera 4 autres frégates échelonnées angulairement sur les deux côtés; d'autre l'autre, dit peloton de réserve, composé de deux frégates, abordera, à son tour, l'ennemi, qui viendra de subir le choc du 1^{er} peloton.

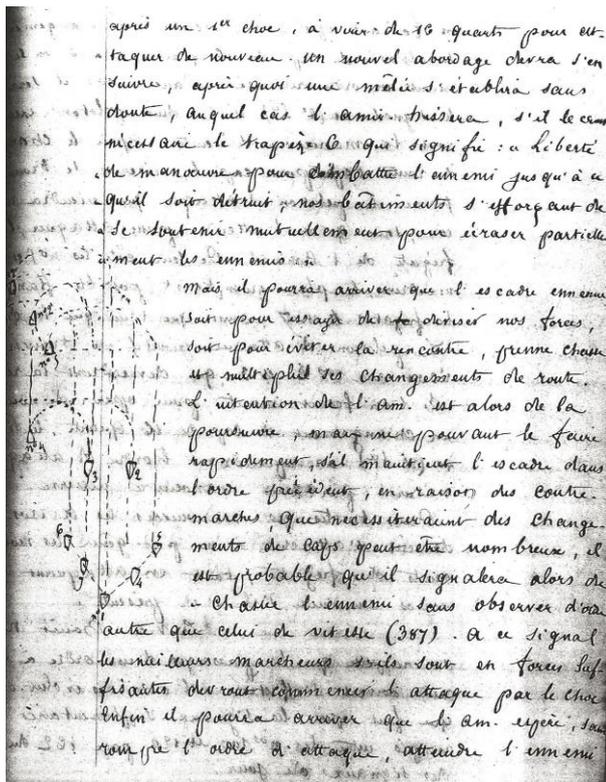
Dans cette attaque, le jeu de l'artillerie devra être ménagé. Autant pour ne pas s'envelopper de fumée, en se dérobant à la vue de l'ennemi, que pour le frapper plus sûrement et dans ses parties vitales à petite distance.

L'ennemi ayant accepté le combat, et un premier choc s'étant produit, le peloton d'attaque devra revenir vers lui par un mouvement simultané, cap pour cap, suivant le signal de l'amiral (35 ou 36 de la 2^e série), ou, à défaut de signal, suivant la manœuvre qu'on lui verra faire, manœuvre qui s'accentuera alors surtout que le peloton de réserve aura, à son tour, abordé l'ennemi.

Le peloton de réserve n'hésitera pas, aussitôt après un 1^{er} choc, à virer de 16 quarts pour attaquer de nouveau. Un nouvel abordage devra s'en suivre, après quoi une mêlée s'établira sans doute, auquel cas l'amiral hissera, s'il le croit nécessaire, le trapèze. Ce qui signifie : « Liberté de manœuvre pour combattre l'ennemi jusqu'à ce qu'il soit détruit, nos bâtiments s'efforçant de se soutenir mutuellement pour écraser partiellement les ennemis ».

Mais il pourra arriver que l'escadre ennemie, soit pour essayer de diviser nos forces, soit pour éviter la rencontre, prenne chasse et multiplie ses changements de routes. L'intention de l'amiral est alors de le poursuivre, mais ne pouvant le faire rapidement, s'il maintient l'escadre dans l'ordre précédent, en raison des contre-marches qui nécessiteraient des changements de caps peut-être nombreux, il est probable qu'il signalera alors de chasser l'ennemi sans observer d'ordre autre que celui de vitesse (387). A ce signal les meilleurs marcheurs, s'ils sont en forme suffisante devront commencer l'attaque par le choc. Enfin il pourra arriver que si l'amiral espère, sans rompre l'ordre d'attaque, atteindre l'ennemi en faisant opérer à l'escadre un changement simultané de cap de 16 quarts, c'est à dire en se formant en ordre renversé. Dans ce cas il sera fait le signal 41 (2^e section) et les deux pelotons exerceront la manœuvre suivante : Après le changement de route cap pour cap la réserve se trouvera à former le peloton d'attaque qui viendra renforcer, sans qu'on l'attende pour

attaquer, la frégate de l'amiral. De leur côté, les n°5 et 6 viendront, le plus promptement possible, flanquer les frégates 4 et 7, ainsi que l'indique la figure. Le peloton d'attaque primitif se trouvera réduit aux n°2 et n°3, qui deviendront la réserve. Si l'on faisait ensuite, pour opérer de nouveau un changement de cap de 16 quarts, le signal 40 (2^e série), on reprendrait l'ordre d'attaquer naturel par une manœuvre inverse.



Dans toutes ces manœuvres les avisos doivent s'attacher à ne pas gêner les mouvements des frégates, tout en attaquant les avisos ennemis, s'il s'en présente.

Le Vice-amiral Bouët-Willamez (*Edouard Bouët-Willamez (1808-1871), tacticien imaginatif qui réorganisa les flottes en divisions, il fut un précurseur des théories de l'amiral Mahan. Son dernier commandement fut celui de l'Escadre du Nord en 1870*) me rappelle que les passages d'un ordre à un autre doivent s'effectuer à l'aide des évolutions obliques, font opérer les signaux supplémentaires compris entre les n°s 100 et 120 page 462 du livre des signaux de jour.

Amiral,

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai quitté l'escadre de la Mer du Nord le 12 novembre vers midi à une distance d'environ 20 milles dans l'Ouest du Texel. Nous avons deux ris aux huniers, assez grosse mer, et une brise de NO à grains. L'apparence du temps a sans doute décidé l'amiral à

me renvoyer à Cherbourg. J'ai poussé mes feux et continué la bordée de tribord amure ; la mer venant de travers, je pouvais faire usage de ma machine sans qu'il en résultât une trop grande fatigue pour le bâtiment, et je tenais à m'écarter des côtes de Hollande, sur lesquelles j'ai toujours été porté par les courants dans les différents voyages que j'ai eu l'occasion de faire dans la Mer du Nord. Dans la soirée le vent fraîchissant beaucoup et ayant de la disposition à hâler vers le SO, je pris trois ris dans le petit hunier, deux ris dans les goélettes, et enfin avant la nuit, je serrais le petit hunier et me mis à la cape, en conservant la machine à la vitesse la plus petite possible. Le Renard tossait toujours, la mer grossissait, l'apparence du temps était aussi mauvaise que possible. Vers 7h1/2 je vis que je ne pouvais plus conserver les amures à tribord, sans m'exposer à être fortement gêné par la mer ; je virais de bord lof pour lof et toute la nuit se passa à la grand-voile à 2 ris et la machine au minimum de vitesse. Le Renard a supporté la bourrasque sans faire d'avaries, mais j'ai reconnu ce que je soupçonnais déjà, que le peu de largeur de l'arrière l'expose d'une manière dangereuse à l'action des lames. De l'avant, nous n'avons jamais embarqué aucun paquet de mer ; l'arrière de la dunette disparaissait à chaque instant sous les lames. D'un autre côté le bâtiment était mou, quoique j'eusse amené la misaine sur le porte-long pour diminuer notre tendance à arriver ; le vent frappant sur le nez devait suffire pour nous faire retomber, lorsque le bâtiment commençait à obéir à son gouvernail.

Ce coup de vent a duré jusqu'à 6^h du matin. Au jour j'ai pu faire route et me diriger vers le Cap Lowestoft (*sur la côte est du Suffolk, près de Norwich*) que je voulais reconnaître. Le 14 au matin, j'avais atteint ce point de la côte d'Angleterre, et comme le temps reprenait mauvaise apparence, que mon approvisionnement de charbon commençait à s'épuiser, je cru devoir relâcher à Yarmouth pour y prendre 50 T^x de combustible. Le lendemain à midi, j'ai mis sous vapeur.

Amiral,

Le 12 novembre, après vous avoir quitté, nous avons vu la brise fraîchir rapidement, et à la nuit j'étais forcé de mettre à la cape bâbord amure pour éviter que la mer ne me prit par le travers à mesure que le vent halait l'OSO.

Le Renard a supporté sans avarie la bourrasque, qui a duré toute la nuit ; je n'avais la crainte d'être envahi par la mer que sur l'arrière de la dunette, l'avant du navire s'étant, comme toujours, admirablement comporté. Au jour le temps s'est calmé, j'ai pu faire route et me suis dirigé vers le Cap Lowestoft que je comptais reconnaître avant de descendre au Sud. Le 14 au matin le temps ayant repris mauvaise apparence, le vent soufflant très frais au SO et mon charbon commençait à diminuer dans les soutes, j'ai cru prudent de relâcher à Yarmouth, où l'on a consenti à me livrer la quantité de combustible nécessaire pour assurer mon retour en France. Le lendemain 15 au matin j'avais levé l'ancre pour continuer mon voyage, lorsque tout à coup une fuite considérable s'est produite dans la partie supérieure de la chaudière arrière, qui jusqu'à présent n'avait pas présenté de semblables preuves d'usure. Force m'a été de laisser tomber les feux et de procéder à la réparation que l'on a faite sans interruption pendant la nuit. Le 17 au matin j'ai pu allumer les feux et me mettre en mesure de me conformer à vos ordres en ralliant Cherbourg.

Ce dernier accident me conduit, Amiral, à mon grand regret, à vous exprimer l'opinion que les chaudières du Renard ne peuvent pas présenter la moindre garantie. La réparation, il y a quelques semaines à Cherbourg à la chaudière avant, n'empêche pas des fuites abondantes de se produire ; le corps des chaudières est très bon, mais les cornières et les rivets sont presque partout en mauvais état, et quand on a travaillé d'un côté, l'autre extrémité cède au premier effort.

Major Général Toulon

26 avril 1871

Amiral,

J'ai l'honneur de vous donner les noms de tous les hommes embarqués sur le Renard le 23 mars, et dont nous avons vainement réclamé plusieurs fois la comptabilité à la Division. Au 1^{er} avril nous n'avons pu les payer ; pour les comprendre sur les états du mois courant, il faudra que nous les portions provisoirement au crayon sur notre rôle, mais ce qui est plus grave, c'est que MM. Lenin et Renucci réclament leur congédiement, comme ayant 3 années de service accomplis, et nous ne pouvons faire droit à leur demande, que nous sommes incapables de contrôler. Si la comptabilité de ces marins a été perdue à bord de l'Utile ou ailleurs, nous demandons à la Direction de nous fournir les renseignements de filiation, renseignements qui nous permettront d'ouvrir une nouvelle comptabilité. Nous n'avons eu jusqu'à ce jour qu'un billet de destination provisoire, ce qui ne peut faire foi même pour l'orthographe des noms.

Alger

Mai 1871

Amiral,

Conformément à vos ordres, j'ai d'abord tenu la station devant Dellys, et le dimanche 7 du courant j'ai appareillé pour Bougie où je devais aller me mettre à la disposition du Général Genet (*Alexandre Genet, membre du Comité des Fortifications (1812-1878)*), chargé de l'inspection des fortifications de cette dernière ville, aussi que de Dellys. Le court séjour que j'ai fait devant ces deux points, m'a permis de recueillir quelques données sur la situation de nos possessions, aujourd'hui bloquées et inquiétées par les Kabyles.

Alger

Mai 1871

Amiral,

Conformément aux ordres que j'ai reçus successivement, je viens de passer quelques jours devant Dellys et Bougie, et je ramène en ce moment à Alger le Général du Génie Genet. La situation de Dellys n'a pas changé depuis les dernières nouvelles que vous avez dû recevoir par le Limier (*Aviso de 1^{ère} classe, lancé en 1866 à Brest et condamné en 1887*) ; la ville est toujours étroitement bloquée, et les bœufs meurent de faim en vue des collines couvertes des végétations qui s'étendent autour de la place. La garnison est, dit-on, composée d'éléments assez médiocres, mais il m'a semblé qu'on ne faisait pas grand-chose pour l'améliorer. Les Arabes se promènent pendant le jour à 600 mètres des fortins, sans qu'on les gêne dans leurs mouvements, et leur bétail, plus heureux que le nôtre, se prélassait dans les champs de blé des colons. Je ne puis m'empêcher de croire que nous avons accepté trop docilement la loi qui nous est imposée par les Kabyles ; pendant le jour l'artillerie des navires peut battre tout le coteau, et par conséquent on ne doit pas douter de l'impuissance de toute attaque essayée par les Arabes. Il est vrai que part elle-même la Place de Dellys est dans un état de défense des plus imparfaits ; les seuls canons rayés dont elle dispose lui ont été prêtés par la Marine, et ne dépassent pas le calibre de 12. Enfin la Place est dominée par des sommets où les Arabes

semblent établir des retranchements, à en juger par les transports de poutres et de pierres qu'on leur voit effectuer presque continuellement.

Dans l'état, on ne compte que sur les progrès des colonnes expéditionnaires pour rouvrir les portes et faire cesser l'oppression sous laquelle nous sommes courbés.

A Bougie, j'ai trouvé les choses dans une situation moins pénible ; il faut, il est vrai, faire la part des moyens d'action qui sont bien plus considérables, sinon en personnels, au moins en matériels d'artillerie. Les forts détachés permettent de sortir de la ville et de nourrir le bétail, question bien capitale puisqu'elle assure l'existence de la population et de la garnison.

Le lundi 8 mai, jour de mon arrivée, j'ai assisté à un engagement assez vif, auquel la compagnie de débarquement de la Jeanne d'Arc (*Corvette cuirassée, lancée en 1867 à Cherbourg et condamnée en 1883*) a pris part avec beaucoup d'entrain. Je suis allé moi-même m'emboîser par le travers de la plage, et nous avons tiré quelques coups heureux, qui ont semblés gêner les Kabyles. Le matin un spahi avait été tué dans une reconnaissance, et c'est ce qui a principalement décidé l'engagement du soir, où les Arabes étaient nombreux et assez entreprenants. On ne connaît pas leurs pertes, mais il est à supposer qu'ils ne se sont pas retirés sans emporter quelques morts ou quelques blessés. La Jeanne d'Arc n'a eu que des contusions insignifiantes produites par des balles mortes, que les marins ont ramassés à leurs pieds.

J'aurais quitté Bougie hier matin de manière à effectuer peut-être toute notre course dans la journée, mais le général a voulu voir si les Arabes essaieraient de prendre une revanche de leur échec de la veille. Rien n'est venu troubler la tranquillité, de sorte que vers 8^h du soir j'ai mis sous vapeur de manière à arriver à Dellys au point du jour.

Mes traversées ayant été toutes effectuées de nuit, je n'ai pu exercer une surveillance bien efficace de la côte ; le temps a été extrêmement brumeux pendant une grande partie de mon absence.

J'ai laissé le Jura (*Transport de chevaux, lancé en 1856 à Lorient, et rayé en 1883*) au mouillage de Dellys, où il était arrivé deux heures après nous.

Commandant Marine

22 mai 1871

Amiral,

Lorsque je suis arrivé à Dellys Jeudi soir, j'ai appris que la colonne du Général Lallemand (*Orphis Léon Lallemand, envoyé en Algérie après la Guerre de 1870 pour réprimer l'insurrection en Grande Kabylie (1817-1893)*) était campée aux portes de la ville, et je suis descendu aussitôt à terre pour assurer la transmission immédiate de la dépêche qui m'avait été remise par le Gouverneur général. J'ai appris que le corps expéditionnaire s'était rabattu vers la mer dans le courant de la journée, et qu'on l'avait vu de la rade livrer un combat assez chaud aux Arabes, pendant lequel nous avions eu 3 ou 4 morts et 28 blessés.

Le lendemain je me suis rendu au camp avec le commandant de l'Armide (*Corvette cuirassée lancée en 1867 à Rochefort et condamnée en 1882*) afin de faire visite au général ; nous avons été reçus, et le général nous a fait connaître son plan de campagne qu'il allait mettre à exécution dans le plus bref délai. C'était de regagner la plaine du Sebaou, de remonter à Tizi-Ouzou, et enfin de là il voulait aller, coûte que coûte, dégager le Fort Napoléon, qu'il savait ne plus avoir de vivres que

pour quelques jours (*le siège durera 62 jours*), et qu'il considérait comme la clef de toute la Kabylie. Il ne se dissimulait pas les difficultés qu'il rencontrerait, vu le peu de forces de sa colonne, qui aujourd'hui ne compte que 5 500 hommes, mais que, grâce à son artillerie, il espérait arriver à son but. Qu'il désirait ardemment des renforts ; que tant qu'il occupait les Arabes de ce côté, il n'y avait rien à craindre pour nos colons de la Mitidja. Il paraît content de ses troupes et dit que depuis l'entrée en campagne elles sont déjà habituées à la marche et à la fatigue. Elles ont cependant encore le défaut de trop tirer, aussi les munitions se consomment-elles avec une telle rapidité que l'approvisionnement est difficile à assurer.

Avant de le quitter, je lui ai demandé s'il aurait des dépêches à faire parvenir à Alger ; il m'a prié d'attendre jusqu'à Lundi matin devant Dellys, et comme mes instructions me laissaient à ce sujet toute liberté, j'ai annoncé au commandant de l'Armide et à la Place de Dellys que je partirai pour Alger le 22 mai.

Quelques chefs de villages ont fait leur soumission, mais on doit craindre que ce ne soit avec la pensée de reprendre les armes lorsque la colonne se sera éloignée. Les Arabes sont très nombreux sous les armes et leur ardeur serait terrible pour nous si leur armement n'était le même qu'à l'époque où ils se sont pour la première fois mesurés avec nous. Si nous avons encore un si grand nombre de blessés, le général l'attribue à l'imprudence de certains détachements d'éclaireurs, que les officiers ne tiennent pas assez dans la main et qui se laissent entraîner, sans avoir conscience du danger, par trop d'ardeur, et peut-être trop de désir de pillage. Le samedi 20 le général a levé le camp et s'est porté vers l'Est, mais il a couché en vue du mouillage ; ce matin, au point du jour, il s'est remis en marche et a franchi la première crête de montagne.

Les vents de l'Est qui règnent depuis 24^h rendent les communications très difficiles ; aussi suis-je allé ce matin prendre congé du Général Hanoteau (*Gabriel Hanoteau, auteur d'études sur les Kabyles (1814-1897)*). Je n'ai appris aucune nouvelle et il m'a paru peu au courant de la situation, car il croit que le ravitaillement par Dellys est imposé par ordre supérieur. Il est d'avis que tout doit suivre la route de terre à partir d'Alger, et il m'assurait qu'aujourd'hui une colonne de 1 000 hommes peut sans aucun danger effectuer le trajet. Il ne croit plus au blocus de Dellys, mais toutefois il regrette le rembarquement des marins, dont il a eu avis ce matin. Telles sont les informations recueillies depuis mon séjour ici. Je profite de l'Eure (*Transport de chevaux, lancé en 1862 à Bordeaux, et rayé en 1872*) pour vous les transmettre sans retard.

Bienveillance

Amiral,

J'ai eu l'honneur de vous transmettre, il y a quelques jours, une demande de retraite formulée par le Contre maître Fabre, qui compte aujourd'hui 25 ans de service, dont 23 ans 9 mois dans les machines. Cet homme est fatigué ; il a montré beaucoup d'énergie jusqu'à ce jour, ne cessant pas une seule fois de faire le service qu'on réclamait de lui. Aussi crois-je devoir vous renouveler la demande que je vous faisais il y a peu de temps, de prendre en considération le besoin et le droit de se reposer qu'il a acquis par 25 années de bons et continus travaux. Je suppose que le Chef d'État-major, dans l'avis qu'il me donne ci-joint, a commis une erreur, ou n'a pas pris vos ordres relativement à cette question, car il ne me donne pas votre opinion, mais celle du Préfet Maritime de Toulon, qui me semble totalement étranger à la question. L'Algérie est considérée comme un port de France pour le personnel, puisqu'on le paie tous les mois. Je ne suppose donc pas, Amiral, que vous partagiez l'avis de votre Chef d'État-major, ni celui du Préfet Maritime, et c'est dans cet espoir que j'ai cru devoir m'adresser une seconde fois directement à vous, pour vous recommander les intérêts d'un bon serviteur, qui est certainement digne en tous points de vue.

Caractéristiques et historique du Renard



Lancé le 19 janvier 1866 à Bordeaux, le Renard rejoint l'arsenal de Rochefort pour y compléter son armement. Il effectue ses essais en mer sous le commandement de son concepteur le capitaine de frégate Eugène Béléguc.

Cet aviso est un trois-mâts à coque en bois, avec une longue étrave en bulbe. Les trois mâts et la cheminée sont particulièrement inclinés.

Sur l'étrave il est doté d'un long éperon de trois mètres sous l'eau, ce qui était alors considéré comme une arme miracle permettant de couler l'ennemi d'un coup de butoir.

Janvier 1866 : rejoint Rochefort pour armement

Septembre 1866 : rejoint la division cuirassée du Nord

Juin 1867 : affecté à l'escadre d'évolution de la Méditerranée

Août 1870 : rejoint Rochefort pour y être désarmé après un changement d'hélice

Mars 1868 : regagne Toulon, navigue au large de Toulon et des îles d'Hyères

Février 1869 : envoyé à Nice pour ramener à Constantinople la dépouille de Fouad Pacha

Août 1869 : quitte Toulon pour les côtes de l'Algérie, poursuit jusqu'en Lybie

Juillet 1870 : rejoint l'escadre du Nord et sert comme mouche à l'escadre

Août 1870 : envoyé reconnaître les côtes ouest de l'Allemagne et du Danemark

Septembre 1870 : s'échoue sans conséquence sur la côte près de Newhaven

Novembre 1870 : rejoint Cherbourg après des navigations en Mer du Nord

Avril 1871 : retourne à Toulon et repart vers les côtes de l'Algérie

Mai 1871 : appuie les troupes à terre lors de la révolte en Grande Kabylie

Mars 1873 : affecté comme stationnaire en Méditerranée, escales en Espagne et en Algérie

Mai 1875 : réarmé à Toulon, escales en Tunisie, en Grèce et en Syrie

Janvier 1885 : quitte Toulon vers Obock, Côte des Somalis, comme stationnaire

Juin 1885 : perdu corps et biens en quittant Obock le 3 juin au cours d'un typhon exceptionnel, sous le commandement du CF Gaston Peyrouton Laffon de Ladebat.



Charles-Emile Guépratte

- ❖ Charles-Emile Guépratte, capitaine de vaisseau, est né à Brest le 5 janvier 1826, il est décédé dans cette même ville le 9 mai 1894. Entré dans la Marine en 1841, sorti second du Borda, il termina sa carrière au commandement de l'Ecole Navale de 1877 à 1879. Il épousa en 1851 Eugénie Jéhénne, fille de l'Amiral Aimable Constant Jéhénne. Ils eurent six enfants dont Emile Paul Amable Guépratte, né à Granville en 1856 et décédé à Brest en 1939. Amiral, commandant la Flotte française aux Dardanelles, préfet maritime de Bizerte et plusieurs fois élu député de Brest.

Le manuscrit de ces lettres a été rédigé à bord du Renard par Charles-Emile Guépratte, alors capitaine de frégate. Il a été mis sur fichier, mis à jour et complété par François-Xavier Guédet-Guépratte à Reims le 22 janvier 2021.